

Intody ZEGLARZ

Nr 10 - PAŹDZIERNIK 1950 - CENA 30 ZŁ

CENA 90 GR



12.X.1950
DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

„Dzień Wojska Polskiego obchodzimy w sytuacji, kiedy pod wodzą Wielkiego Stalina naród radziecki wznosi wspaniałą budowlę komunizmu, wytyczając całej ludzkości drogę ku jasnej i szczęśliwej przyszłości. W oparciu o pomoc Związku Radzieckiego masy ludowe naszego kraju realizują wielki Plan 6-letni, budując lepszą przyszłość narodu, wznosząc fundamenty socjalizmu w Polsce. Rosną siły socjalizmu i w innych krajach demokracji ludowej, rosną na całym świecie. Siły te, którym przewodzi gigantyczna potęga Związku Radzieckiego, są niezwyciężone i pokrzyżują plany napastników imperialistycznych”.

(—) Bolesław Bierut



LENINO-SYMBOL POLSKO-RADZIECKIEGO
BRATERSTWA BRONI

„Dzień Wojska Polskiego wyraża najlepsze tradycje ludowych sił zbrojnych, walczących u boku Armii Radzieckiej przeciwko najeźdźcom hitlerowskim, tradycje walk bohaterskich partyzantów Gwardii Ludowej i Armii Ludowej oraz sławnych bitew Pierwszej i Druhej Armii Wojska Polskiego. Dzień Wojska Polskiego jest symbolem czci i pamięci dla tych wszystkich, którzy oddali życie w ofiarnej walce o Polskę Ludową. Dzień Wojska Polskiego wyraża idee, które przyświecały żołnierzom w walce o Polskę Ludową, ideę niezłomnej wierności sprawie ludu polskiego i wiecznego braterstwa z Armią Radziecką”.

(—) K. Rokossowski

ŚWIĘTO W OFICERSKIEJ SZKOLE MAR. WOJ.

W pierwszych dniach października odbyła się w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej uroczysta promocja absolwentów, której dokonał Dowódca Marynarki Wojennej, kontradmirał Czerokow. Na uroczystość tę przybyli również przedstawiciele Wojewódzkiej Rady Narodowej, partii i społeczeństwa oraz rodziny nowopromowanych.

Dzień promocji był świętem całej naszej Ludowej Marynarki Wojennej, która w dniu tym otrzymała nowe zastępy młodych, świetnie wyszkolonych specjalistów. Wychowani na wspaniałych tradycjach i doświadczeniach bratniej Armii i Marynarki Wojennej Związku Radzieckiego, będą zdobywcy wiedzy przekazywali masom marynarskim, wychowując je na wzorowych obrońców naszych morskich granic.

Nowopromowani oficerowie, to synowie robotników i chłopów, którym władza ludowa umożliwiła zdobycie wiedzy i uzyskanie zaszczytnych stopni oficerów Marynarki Wojennej. Widzimy wśród nich oficera Pawliszyna, żołnierza 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, który przeszedł cały szlak bojowy swej dywizji, walcząc mężnie o wyzwolenie Ojczyzny. Dziś nadal będzie on stał nieugięty na straży naszych granic, broniąc ich przed zakusami podżegaczy wojennych. Dalej widzimy oficera Zychowskiego, syna robotnika z Podkarpacia, który od pierwszej chwili wyzwolenia naszego kraju walczył o lepsze jutro, postęp i pokój. Widzimy

Grupa nowopromowanych oficerów ogląda otrzymane upominki

tam prymusa szkoły, oficera Parola, syna żyrardowskiego tokarza, starego, doświadczonego KPP-owca i rewolucjonisty; oficera Eismonda, chłopskiego syna z Zachodniej Białorusi, żołnierza 4 Dywizji Piechoty im. Jana Kilińskiego, uczestnika walk pod Warszawą, na Wale Pomorskim i pod Kołobrzegiem. Jest tu też doświadczony partyzant z AL, oficer Gozdur i oficer Rek — wzorowy, aktywny żołnierz.

Takim ludziom bez wahania możemy powierzyć obronę naszych praw i zdobyczy, gdyż wiemy, że na pewno nie zawiodą pokładanych w nich nadziei i zaufania.

Do absolwentów Szkoły i licznie zebranych gości przemówił Zastępca Dowódcy Marynarki Wojennej, kmdr Urbanowicz. Powiedział on między innymi:

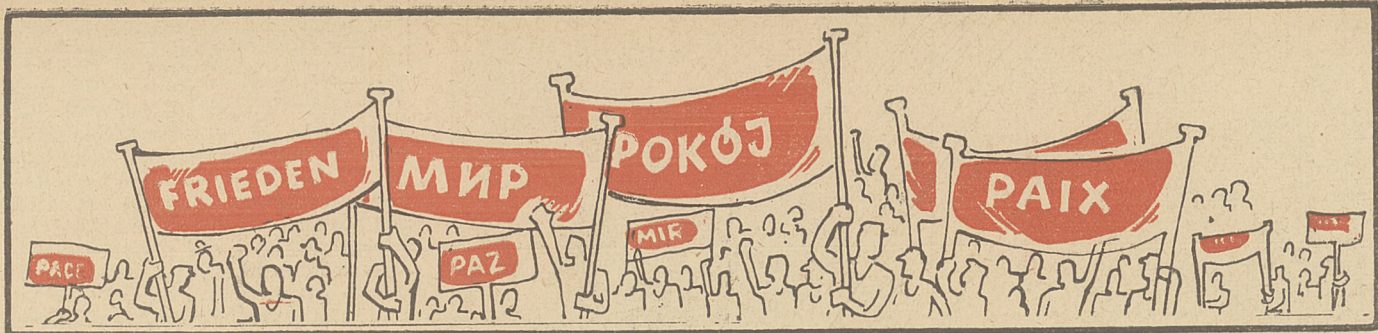
„Na was, marynarzy Ludowej Marynarki Wojennej spada wielka odpowiedzialność — strzeżenie naszych morskich granic. Musicie być czujni, musicie zdobywać coraz nowe umiejętności, iść naprzód razem z życiem, uczyć się na wskazaniach wielkiej nauki marksizmu-leninizmu, na przykładach bohaterskiej Armii i Marynarki Związku Radzieckiego, umacniać hart ducha, siłę woli i bojową postawę. Każdy oficer winien swoim osobistym przykładem wychowywać dobrą załogę. Musicie strzec zdobyczy Polski Ludowej, strzec zdobyczy pokoju.”

STANISŁAW WOLIŃSKI

Kompania honorowa podchorążych młodszego rocznika OSMW.



2 NA OKŁADCE: Palacz na dźwigu obsługującym „Rozkiń” — komunistę Kostia Cugin, Komсомоł — obchodzący w październiku 32 rocznicę swego istnienia — jest i na odcinku moralnym wspaniałym, niedoścignionym wzorem dla całej naszej zetempowkiej młodzieży.



POKÓJ zwycięży WOJNĘ

Komunikaty prasowe z całego świata donoszą, że już ponad 500 milionów podpisów zebrano pod Apelem Sztokholmskim. Setki milionów ludzi dobrej woli, bez różnicy ras i narodowości podpisało historyczny dokument, żądający zakazu broni atomowej. Tych 500 milionów podpisów — to wyraz niezłomnej woli walki o trwały pokój, wyraz walki przeciwko imperialistycznym podżegaczom wojennym.

Miłujące pokój narody popierają gorąco propozycje Stałego Komitetu Obróńców Pokoju, popierają żądania redukcji wszystkich rodzajów zbrojeń, potępiają wszelką interwencję w sprawy wewnętrzne narodów, żądają pokojowego rozwiązania sprawy Korei w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych, oraz żądają zakazu wszelkiej propagandy wojennej.

Ale w tym czasie od kilku już miesięcy trwa krwawa walka narodu koreańskiego, milującego pracą, pokój i wolność, z imperialistycznymi agresorami amerykańskimi. Od kilku miesięcy amerykańscy zóldacy w bestialski sposób mordują mieszkańców miast i wsi, kobiety, dzieci i starców. Lotnictwo amerykańskie nie waha się nawet atakować terytorium Chińskiej Republiki Ludowej i napadać na ćwiczące jednostki radzieckiego lotnictwa.

Przy pomocy amerykańskich agresorów imperializm francuski rozpętał wojnę w Vietnamie, pod tym samym protektoratem imperialiści holenderscy usiłują ujarzmić mieszkańców Indonezji, a sami imperialiści amerykańscy zajęli chińską wyspę Taiwan, przekształcając ją na wypadową bazę wojenną przeciw Chinom Ludowym. Zwalnianie z więzień hitlerowskich przestępców wojennych, podsycanie rewizjonistycznych dążeń niemieckich faszystów, przygotowywanie ich jako przyszłej bazy wypadowej przeciw Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej — oto prawdziwy obraz postępowania amerykańskich imperialistów.

Lecz mimo to nie wiedzie się imperialistom amerykańskim tak jak tego pragną. Ich protegowani — imperialiści francuscy — wysyłający jeden za drugim korpusy ekspedycyjne do Vietnamu, ponoszą ostatnio klęskę za klęską. Oddziały Vietminhu — Vietnamskiej Armii Ludowej — rozpoczęły na szeroką skalę zakrojoną akcję wyzwolenczą. Oswobodzono Dougkhe, Thathe, Caobang, Nasan, Shokfaiszan, Szludie, Ougdan i Langson, a Vietnamska Armia Ludowa wciąż odnosi sukcesy,

spychając francuskie garnizony coraz dalej na południe.

Równocześnie Chińska Armia Ludowo - Wyzwoleńcza wkroczyła do Tybetu, rozpoczynając wyzwolenie 3 milionów Tybetańczyków, jeden z ostatnich etapów zjednoczenia całych Chin.

Przeciwstawieniem polityki imperialistów amerykańskich i ich popleczników jest pokojowa polityka Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej. Kraje te, rządzone przez masy ludowe, realizują w chwili obecnej wspaniałe plany pokojowego budownictwa i rozwoju gospodarczego. Takim wspaniałym przykładem jest gigantyczny plan budownictwa komunistycznego w Związku Radzieckim, plan budowy Kanału Turkmeńskiego, Kanału Połudnocno - Krymskiego i Południowo-Ukraińskiego, plan budowy dwu wielkich, gigantycznych elektrowni wodnych na rzece Woldze, w Kujbyszewie i Stalingradzie.

Takim przykładem pokojowego budownictwa jest nasz wspaniały Plan 6-letni i plany rozwoju gospodarczego innych krajów demokracji ludowej. Podczas gdy amerykańscy imperialiści usiłują straszyć cały świat groźbą użycia energii atomowej celem zniszczenia olbrzymich połaci globu ziemskiego w wojnie wyniszczającej, przodujący kraj świata, Związek Radziecki, wykorzystuje tę samą energię atomową do celów pokojowego budownictwa komunistycznego.

Odpowiedzią całego świata i miłujących pokój narodów na knowania imperialistów jest stałe rozszerzanie frontu pokoju. W ten sposób świat cały odpowiada na rozpętanie napastniczej wojny w Korei przez imperializm amerykański, na chęć rozpętania światowej pożogi wojennej. Miłujące pokój narody odpowiadają imperialistom na ich zakusy wzmocnienia tempa pokojowego budownictwa.

Wielka Październikowa Rewolucja Socjalistyczna przyniosła wolność narodom Rosji, gnębionym i ciemnym przez carat i jego ślepaczy, otworzyła im drogę do lepszej, szczęśliwej przyszłości. Bohaterska Armia Kraju Rad, dziełce tej Rewolucji, przyniosła wolność wielu krajom Europy. Dlatego też w związku ze zbliżającą się 33 rocznicą Wielkiej Październikowej Rewolucji Socjalistycznej klasa robotnicza Związku Radzieckiego, Polski, Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Bułgarii i innych krajów postanowiła uczcić tę rocznicę specjalnym czynem produkcyjnym, celem zadokumentowania swej woli walki o pokój, celem przyspieszenia reali-

zacji planów pokojowego budownictwa swych krajów.

Lecz walka o pokój, codzienna i konsekwentna, toczy się nie tylko przy warsztatach pracy, na budowach, we fabrykach. Znajduje też ona głęboki oddźwięk na forum międzynarodowym, w Organizacji Narodów Zjednoczonych. Objawiło się to w złożeniu przez Związek Radziecki propozycji pokojowego rozwiązania kwestii koreańskiej. Propozycja radziecka, poparta przez miliony ludzi na całym świecie, wskazała drogę pokojowego i sprawiedliwego rozwiązania tej kwestii. Lecz amerykańskie koła rządzące, mając na celu rozszerzenie agresji, dołożyły wszelkich starań, aby rezolucję radziecką uchylić.

Pod naciskiem Stanów Zjednoczonych powzięto inną rezolucję, za którą opowiedzieli się wszyscy satelici USA wbrew woli narodów, które tam reprezentowali. W takiej sytuacji na forum międzynarodowym — zbierała się w Moskwie II Wszeczziątkowa Konferencja Zwolenników Pokoju, na którą przybyli delegaci z całego Związku Radzieckiego, reprezentujący wszystkie warstwy społeczeństwa. Na konferencji tej obszerny referat na temat walki o pokój wygłosił znany pisarz radziecki Mikołaj Tichonow, a w dyskusji zabierały głos dziesiątki delegatów, wyrażając niezłomną wolę walki o pokój aż do ostatecznego zwycięstwa.

W uchwalonej rezolucji zebrani oświadczyli, że cały naród radziecki oddany jest bez reszty sprawie walki o trwały pokój, że nieugięcie żąda zakazu broni atomowej i redukcji wszystkich rodzajów broni w ogóle, że potępi i żąda potępienia przez cały świat imperialistycznej agresji w Korei, bestialskich bombardowań i mordów, popełnianych co dzień na bezbronnej ludności koreańskiej przez imperialistycznych napastników. Siły pokoju są wielokrotnie liczniejsze od sił wojny, toteż pokój musi zwyciężyć wojnę!

Obóz pokoju, demokracji i socjalizmu, któremu przewodzi niestrudzony chorąży pokoju, wódz mas pracujących całego świata, Wielki Stalin, mobilizuje swe siły w obliczu nadchodzącej 33 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i zbliżającego się II Światowego Kongresu Pokoju, do dalszej jeszcze aktywniejszej walki przeciw wojnie. Plany amerykańskich i angielskich podżegaczy wojennych, zmierzające do panowania nad światem zostaną na pewno pokrzyżowane.

POKÓJ ZWYCIĘŻY WOJNĘ!...



Znaczna część załóg radzieckich statków handlowych — to komsomolcy. Sukcesy floty radzieckiej są w ogromnej mierze ich zasługą.

pada plan roczny a portowcy Wyborga, którzy już 14 września wykonali roczny plan z nadwyżką 19,5%, postanowili do dnia 7 listopada wykonać 1,5 planu rocznego. Jeszcze piękniejszym sukcesem mogą poszczycić się portowcy Chersonia, którzy wykonali już pięcioletni plan przeładunków, zdobywając sztandar przechodni.

Historyczne uchwały rządu radzieckiego o budowie największych na świecie elektrowni wodnych na Woldze i w Kachówce, o budowie kanałów: Turkmeńskiego, Południowo - Ukraińskiego i Północno - Krymskiego wywołały olbrzymi entuzjazm pracy wśród ludzi radzieckich. Pracownicy najróżniejszych zakładów przemysłowych złożyli dodatkowe zobowiązania szybszego wykonania planów produkcyjnych, by przyspieszyć realizację gigantycznych planów przeobrażenia przyrody i wyzyskania ich dla potrzeb gospodarki narodowej. Wśród rzesz tych nie zabrakło również portowców. W Kachówce odbył się wielki wiec, na którym portowcy postanowili przyczynić się do jak najszybszej budowy elektrowni wodnej i Kanału Północno-Krymskiego podniesieniem wydajności pracy ze 150% normy na 200%.

W jednym szeregu z portowcami idą marynarze radzieckiej floty handlowej, którzy również uczestniczą w socjalistycznym współzawodnictwie, osiągając wspaniałe sukcesy w dziedzinie usprawnienia za- i wyładunku statków, odbywania ponadplanowych rejsów, oszczędności paliwa, wykonywania remontów bez przerwy w pływaniu itp.

Charakterystycznym tego przykładem jest załoga motorowca „Józef Stalin“. Dzięki troskliwemu obchodzeniu się z mechanizmami i maszynami, statek od czterech lat nie przeprowadzał swych remontów w stoczni, przebył bez remontu w ogóle 125 873 mile, przewiózł dodatkowo 380 000 ton ładunku. Załoga zaoszczędziła 1 154 000 rubli, wykonała we własnym zakresie remonty wartości 156 000 rubli, zaoszczędziła 245 ton paliwa, co pozwoliło na dodatkową pracę maszyn w ciągu 516 godzin. Roczny plan przewozów motorowiec „J. Stalin“ wykonał o 4 miesiące przed terminem.

Podobnie, jak portowcy przejmują do socjalistycznej eksploatacji urządzenia przeładunkowe, tak i załogi statków przejmują pod swą opiekę urządzenia i mechanizmy. Tak np. załoga m/s „Akademik

Jeh PRZYKŁAD

W Kraju Rad przyjęła się powszechnie piękna tradycja witania każdej rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i doniosłych uchwał rządu radzieckiego nowymi wybitnymi sukcesami na polu pracy i walki o wykonanie i przekraczanie planów gospodarki narodowej.

W szerzącym się współzawodnictwie socjalistycznym z wielką siłą ujawnia się zawsze inicjatywa i twórcza umiejętność narodu radzieckiego. W warunkach realizowania gigantycznych planów budownictwa komunizmu wielka i twórcza praca milionów ludzi radzieckich posiada decydujące znaczenie w historii. W pracy tej biorą bardzo czynny udział marynarze radzieckiej floty handlowej, robotnicy portowi i stoczniowcy.

Dzięki takiemu współzawodnictwu usprawniono na przykład ogromnie metody przeładunków osiągając wielkie oszczędności w czasie i materiałach umożliwiając marynarzom dokonywanie dodatkowych, zaplanowanych rejsów ich statków. Hasłem przewodnim współzawodnictwa portowców radzieckich było: zaoszczędzić przy rozładunku tyle czasu, ile trzeba go na ponowny załadunek statku.

W należyтым wypełnieniu tych zobowiązań zasadniczym problemem jest powszechne korzystanie z najnowszych urządzeń technicznych i stosowanie nowoczesnych metod pracy. Tak na przykład wprowadza się do pracy specjalny transporter M-15, który nadaje się do przeładunku węgla oraz do przeładunków z magazynów na samochody lub z samochodów na statki. Posiada on elektryczny napęd, kieruje nim 1 człowiek, a zastępuje pracę 25 robotników. Jego zdolność przeładunkowa wynosi 60 ton węgla na godzinę. Po raz pierwszy zastosowano go w porcie Batumi, gdzie bardzo dobrze zdał egzamin sprawności i przydatności.

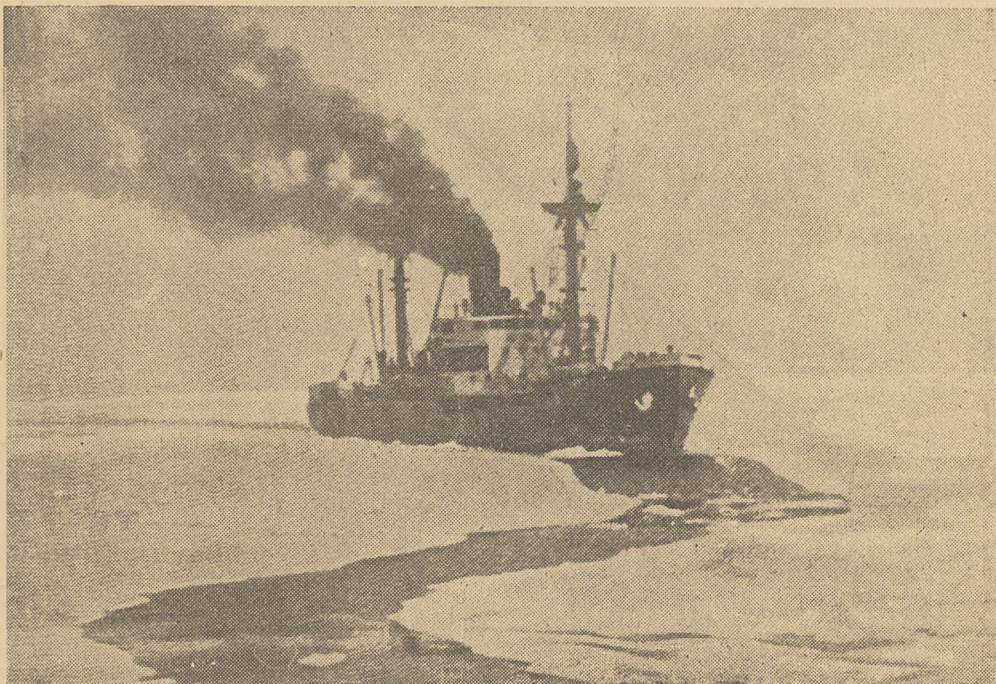
Duże znaczenie posiada też w tej dziedzinie przekazywanie robotnikom portowym pod socjalistyczną opiekę portowych urządzeń przeładunkowych. Ostatnio fakt taki miał miejsce w Odessie, gdzie prze-

kazano dźwigowym cały szereg dźwigów portalowych. Podczas przekazania dźwigowi zobowiązali się przepracować na powierzonym im sprzęcie bez przerw remontowych nie mniej niż 1 000 godzin. Dodać tu trzeba, że plan przewiduje przepracowanie zaledwie 550 godzin!

Portowcy radzieccy pracują też wiele nad zmianą techniki prac przeładunkowych. Poważne ilości ładunków dostarcza się obecnie samochodami wprost do burty statków, oszczędzając w ten sposób wiele cennego czasu. Opracowano np. w porcie leningradzkim nowe metody szybkościowego przeładunku, co po zastosowaniu w całym porcie dało w efekcie 1 500 godzin oszczędności czyli możliwość wykonania przez jeden statek 7 dodatkowych rejsów.

Dzięki stosowaniu nowoczesnych metod przeładunkowych wielu dźwigowych i robotników wypełniło swe roczne plany, wielu pracuje już na rachunek drugiego a nawet trzeciego planu rocznego obecnej pięcioletki! Tak np. portowcy Leningradu zobowiązali się wykonać do dnia 7 listo-

Ogromne sukcesy, jakie w realizacji planów odnosi radziecka Żegluga Północna — są tym bardziej godne podziwu, że pracuje ona w niezwykle trudnych warunkach nawigacyjnych.



SZKOŁĄ SIĘ KADRY RADZIECKICH LUDZI MORZA

Do rzędu najlepszych i najbardziej znanych szkół morskich radzieckiej marynarki handlowej — należy szkoła w Rostowie nad Donem, założona w r. 1876. Nosi ona imię wychowanka swojego, słynnego żeglarza G. J. Siedowa. Uczelnia ta szkoli zarówno nawigatorów jak i mechaników. Wszechstronne i gruntowne studia trwają cztery i pół roku. Poniżej zamieszczamy kilka zdjęć ze szkoły im. Siedowa, obrazujących pracę wychowanków tej uczelni.

Kryłów" zainicjowała ten ruch i obecnie opiekuje się sama mechanizmami, wprowadza ulepszenia i wykonuje remonty, przedłużając okres eksploatacji statku. Innym przykładem socjalistycznej eksploatacji jest m/s „Dmitrij Doński”, który już 5 lat nie zachodził na remont do stoczni. W ciągu pięciu lat pływania motorowiec ten nie miał ani dnia przestoju, a we współzawodnictwie z motorowcem „Krasnodar”, stale przekracza plan przewozów, osiągając duże oszczędności w paliwie i smarach.

A oto jeszcze jeden przykład z tej dziedziny: Statki radzieckiej Żeglugi Północnej zajmują przodujące miejsce w oszczędzaniu paliwa. W ostatnim miesiącu oszczędności te były tak wielkie, że wszystkie statki tej Żeglugi, mogłyby przez 5 dni pływać na zaoszczędzonym paliwie.

Wspaniałe wyniki osiągają też załogi statków radzieckich w reanżacji planów przewozów. Wiele statków przewozi tysiące ton pozaplanowych ładunków. W związku ze zbliżającą się 33 rocznicą Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, załogi statków Żeglugi Północnej „Pierowska” i „Sielenga” zobowiązały się przewieźć do dnia 7 listopada ponad 27 tysięcy ton różnych ładunków. Załoga statku „Krasnogwardieje” zobowiązała się do dnia 7 listopada wykonać plan roczny. Dzięki współzawodnictwu plan wykonano już w połowie września. Załoga statku „Zielak” wykonała plan przewozów w 179%, dwukrotnie w ciągu roku zdobywając proporzec.

Nielada sukcesem może poszczycić się załoga s/s „Szczetkin” z Zachodnio-Syberyjskiej Żeglugi. Wypełniła już ona plan pięcioletni w 106%, właśnie dzięki stosowaniu nowych metod pracy i dokładnemu wykonywaniu planu rejsów. Załoga podjęła nowe, specjalne zobowiązanie dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

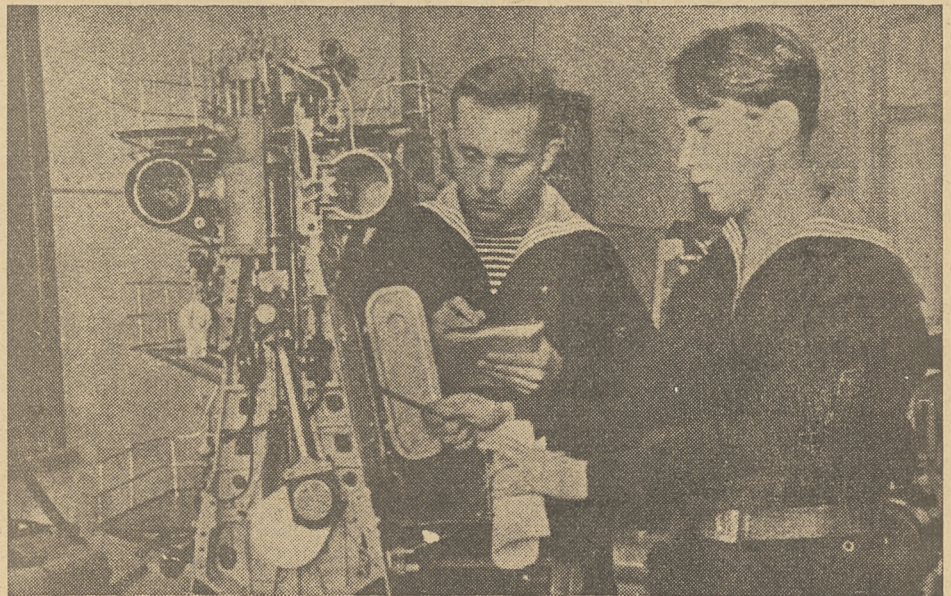
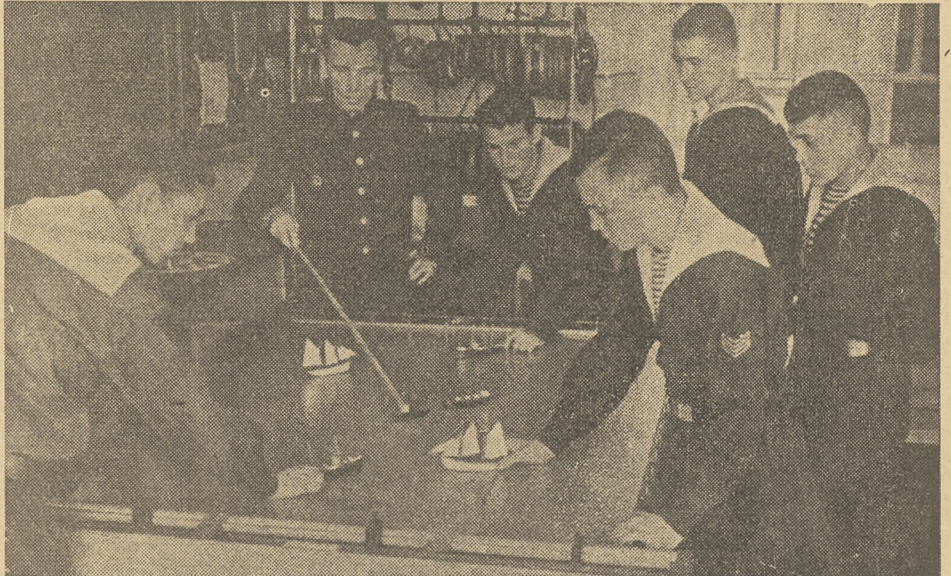
Nowatorstwo, usprawnianie pracy ma także szerokie zastosowanie w żegludze rzecznej. Przykładem tego jest ruch tratw z budulcem na Jeniseju. Do roku 1945 holowniki przeprowadzały tratwy o kubaturze 25 000 m³. Obecnie na trasie Strełka-Zgarka przeprowadza się tratwy do 60 000 m³, przyczym trasa pokonywana jest w 11—12 dni, zamiast planowanych 14, a każdy dziesiąty dzień holowniki pracują na zaoszczędzonym paliwie. Ostatnio załoga jednego z holowników podjęła zobowiązanie przeprowadzenia tratwy o 80 000 m³ i zobowiązanie to pomyślnie wykonała.

Po ogłoszeniu uchwały rządu ZSRR o nowych gigantycznych budowach, marynarze holowników i barek na Wołdze przystąpili już do zaopatrywania terenów budowy elektrowni - gigantów w różnego rodzaju materiały.

Z podanych tu niewielu przykładów wynika jasno, że współzawodnictwo socjalistyczne stało się życiową potrzebą milionów ludzi pracy miast i wsi, w tej liczbie radzieckich ludzi morza. Uwydatnia ono wspaniałe cechy radzieckiego człowieka, płomiennego patrioty i bojownika o lepsze jutro swej Ojczyzny, budowniczego komunizmu.

Ludzie radzieccy z zapałem i ofiarnością walczą o postęp techniczny, o wysoką wydajność w pracy, o przedterminowe wykonanie planów produkcyjnych i przewozowych. Tym samym przyczyniają się oni do szybszej realizacji gigantycznych planów budownictwa komunistycznego.

Nasi marynarze, portowcy i stocznioicy coraz częściej i szerzej wzorują się na osiągnięciach swych radzieckich kolegów, walczą o przedterminowe wykonanie planów przewozowych i produkcyjnych, o należyłą eksploatację i konserwację sprzętu, stosują nowe, coraz lepsze metody pracy. W ten sposób przyczyniają się do szybszego i lepszego wykonania zadań, jakie przed nimi postawił Plan 6-letni — plan budowy socjalizmu w naszym Kraju.





SZLAK ZWYCIĘSTW

CHIŃSKIEJ MARYNARKI LUDOWEJ

M

ętną barwę lesowej kaluży posiada Morze Żółte, jedyne w zatoce Czi-li, dokąd wpada od r. 1852 szeroka Hoang - Ho. Kiedyś bowiem ujście tej olbrzymiej rzeki mieściło się o 500 kilometrów na południe, za górzystą głowicą Szan-tungu i możliwe, że wówczas namul splukany ze zboczy Szan-si mógł nadać inny kolor wodom Hoang-Hai. Ale dziś powierzchnia Morza Żółtego jest tak błękitna jak uśmiech nieba pod tą szerokością geograficzną. Tak w każdym razie określa to marynarz Hoang-ti, syn ryżowych pól szeroko rozlanej Jang-tse, szkolący się w Tsing-tau na oficera nowej ludowej marynarki wojennej.

Tsing-tau to jedna z licznych baz wojenno - morskich na wybrzeżu Chin. Jeszcze przed rokiem na wodach zatoki Kiau-czau widniały pancerne cielska okrętów wojennych amerykańskich interwentów, a przed bramą koszar marynarki, przybraną gwiazdzistymi sztandarami przechadzał się żoldak Wall Streetu w białym mundurze morskiego piechura USA. Ale obec okręty, sztandary i gangsterzy w mundurach wojskowych — wszystko to odeszło jak przechodzą burzowe chmury na niebie.

Hoang-ti ma lat 19. Urodził się jako piąty syn robotnika rolnego. Ojciec jego pracował ciężko na gruntach wielkiego magnata feudalnego. Potem przyszła wojna. Starego robotnika rozstrzelał jakiś oficer z armii Mikada, a młody Hoang-ti przedostał się na Północ i wstąpił do oddziałów Mao. Dziś w wolnych Chinach spełniły się jego marzenia, które snuł w latach dzieciństwa nad rzeką Jang-tse. Jest marynarzem Chin, marynarzem w służbie ludu chińskiego.

★

Jakie były dzieje marynarki wojennej Chin Ludowych — siły zbrojnej ludu chińskiego na morzu? Marynarka ta narodziła się w latach bojów z reżimem kuomintangowskiej klikki pachółków anglo - amerykańskiego imperializmu. Jej pierwszymi jednostkami były patrolowce i dżonki obsługiwane przez dzielnych partyzantów i rybaków, spełniające rolę strażniczą u brzegów Mandżurii.

Zwrotnym punktem w historii Ludowej Marynarki Chińskiej było osłabienie przez wojska ludowe linii rzeki Jang-tse i ustanowienie po jej drugiej stronie przyczółków mostowych.

W lutym 1949, kiedy nad rzeką trwały zacięte walki, do portu szanghajskiego zawinął największy okręt wojenny Kuomintangu — krążownik „Czungking“ — z przeznaczeniem wzięcia udziału w operacjach przeciw wojskom ludowym. Kuomintangowscy wodzireje i ich władcy z Wall Streetu zapomnieli jednak, że

mi portowymi, z kulisami i dowiedzieli się w jakim celu zostali tu przysłani. Na dodatek na pokład krążownika wtargnęła grupa żandarmów, przeprowadzając ścisłą rewizję w osobistych rzeczach załogi. Sześciu marynarzy, u których znaleziono pisma i gazety wydawane przez Chiny Ludowe — aresztowano, a następnie w bestialski sposób zamordowano.

Następnego dnia kilku marynarzy zdezerterowało z pokładu okrętu.

Wieczorem marynarze odbyli krótką naradę. Przewod-

nił krążownik „Czungking“ podążył na północ, gdzie połączył się z wojskami Mao.

Przykład „Czungkinga“ pociągnął załogi innych okrętów. Już wkrótce, jak doniosła agencja Sin-hua, grupa złożona z 25 jednostek floty kuomintangowskiej, dowodzona przez Lu-Tsunia, przeszła na stronę wojsk ludowych. Następnego dnia w ten sam sposób postąpił dywizjon ścigaczy i trałowców. Za nimi poszły inne okręty. Siły Marynarki Ludowej rosły.

W tym samym czasie runęła ofensywa wojsk ludowych na Jang-tse. Wobec całkowitego rozkładu floty wojennej Kuomintangu i przejścia na stronę Mao większości jednostek — angloamerykańscy imperialiści chcąc za wszelką cenę niedopuszczyć do sforsowania Jang-tse przez wojska ludowe — zmuszeni zostali oddać na usługi Czangkajszeka własne zespoły floty. Do bitwy jaka rozgorzała w kwietniu 1949 na brzegach rzeki wchodziły się nieoczekiwanie jednostki brytyjskie i otworzyły ogień na stanowiska Chińskiej Armii Wyzwolenczej, na północno - zachód od Tai-sun i na północ od Jang-Czung, usiłując przeszkodzić w forsowaniu Jang-tse. Wśród jednostek tych znajdował się m. inn. ciężki krążownik „London“. Po długotrwałym i zaciętym pojedynku ogniom z artylerią Ludowej Armii i Marynarki — trzy spośród atakujących okrętów, ciężko uszkodzone — zmuszone zostały do wycofania się w kierunku Tsjanina, czwarty — również uszkodzony — zepchnięty został na mieliznę a następnie internowany. Bitwa ta skończyła się całkowitą klęską, usiłującego wtrącić się do działań wojennych zespołu, klęską — jakiej nigdy dotąd nie zaznała bandera brytyjska na chińskich wodach.

Forsowanie rzeki Jang-tse, przeprowadzone przy wydatnej pomocy młodej marynarki uwieńczone zostało sukcesem — kolejno padły największe porty i bazy — Szanghaj, Amoy, Fuczou i Kanton. Amerykańscy piraci, okupujący dotąd Tsing-tau zostali zmuszeni do ewakuacji.

Po wyzwoleniu kontynentu, Ludowa Marynarka Wojenna Chin wzięła udział w szeregu operacji desantowych, w wyniku których wyzwolone zostały wyspy Czou-Szan i Tung Szan oraz przeprowadzona wielka akcja na Hainan.



rys. E. Karłowski

W dniu 2 października do portu Tien-Tsin wpłynął pierwszy polski statek handlowy — „Warta“. Przybycie tego statku do portu Chińskiej Republiki Ludowej dało okazję do serdecznych manifestacji na cześć Polski Ludowej. Główna ulica miasta, wiodąca do portu udekorowana została polskimi flagami. W dniu przybycia statku prezydent miasta Tien-Tsin wydał na cześć załogi obiad, w którym wzięł również udział ambasador RP przy rządzie Chińskiej Republiki Ludowej. Tegoż dnia wieczorem załogę statku gościła Rada Chińskich Związków Zawodowych. Marynarze polscy wzięli udział w uroczystościach rocznicy wyzwolenia Chin, zajmując na trybunie honorowe miejsca. W dniu 7 października załoga „Warty“ odbyła wycieczkę do Pekinu, gdzie została serdecznie powitana przez delegacje mieszkańców stolicy.

na pokładzie okrętu jest załoga złożona z synów ludu chińskiego.

To, co rozgrywało się następnie na pokładzie krążownika — jakże żywo przypomina dzieje „Potiomkina“. Przyjrzyjmy się temu dokładniej.

Oto stanąwszy u szanghajskiego wybrzeża — krążownik „Czungking“ otrzymał ścisły nadzór policyjny, a jego załogę nie pozwolono zejść na ląd. Mimo to jednak marynarze zetknęli się z robotnika-

niczył palacz Wang-I-Czeng. Wszyscy byli jednego zdania — że nie będą walczyć przeciwko swym braciom. Wang-I-Czeng powstrzymał ich jednak od luźnej dezercji. „Uciekniemy — powiedział — ale razem z okrętem“.

Tak się też stało.

Kiedy krążownik minął Wusung i wypłynął na otwarte morze — ściągnięta została zhańbiona bandera Kuomintangu, a jej miejsce zajął czerwony, robotniczy sztandar.

Wyspa Hainan leży na Morzu Północno - Chińskim i oddzielona jest od chińskiego kontynentu cieśniną szerokości 25—40 km. Powierzchnia wyspy wynosi 34 000 kilometrów kwadratowych, a ludność jej wynosi 3 miliony.

Kuomintangowcy silnie obwarowali wyspę, z Taiwanu przewożono tu ciężkie działa i inną broń — oczywiście pochodzenia amerykańskiego. Na wyspę przybyli amerykańscy instruktorzy. Tysiące ludzi zmuszono do budowy lotnisk i fortyfikacji, a cieśninę patrolowały w dzień i w nocy kuomintangowskie okręty wojenne.

16—17 kwietnia wojska ludowe - wyzwoleńcze — pod ostrzałem wrogiej artylerii i lotnictwa wysadziły na wyspie swoje desanty, połączyły się z miejscowymi partyzantami i błyskawicznie posunęły się naprzód. Już w pierwszych dniach walk rozbito 6

kuomintangowskich dywizji i skutecznie przeciwstawiono się kontruderzeniu nieprzyjacielskiej marynarki i lotnictwa. Zajęto miasto Hoihou, stolicę wyspy — miasto Fuksin i inne punkty strategiczne. Sztab wojsk kuomintangowskich uciekł z Hoihou do Yoilin, a następnie drogą powietrzną na Formozę. Klęska kuomintangowców stała się oczywista. Rozbite oddziały jeden po drugim poddawały się do niewoli, a wkrótce nad całą wyspą powiał zwycięski czerwony sztandar.

Ostatni skrawek ziemi chińskiej na morzu — wyspa Taiwan (Formoza), została brutalnie anektowana przez Amerykanów. Wyspa ta stanowi jednak nieodłączną część Republiki Chińskiej i rzecz oczywista, że musi wrócić do swej macierzy.

Krzepnąca w czynie wielkiej odbudowy Chin Ludowych,



Marynarze floty wojennej Chin Ludowych

wsparta na sprawiedliwym ustroju społecznym i gospodarczym, na przyjaźni z Wielkim Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej, szkolona na przykładach bratniej, niezwykłej Floty

ZSRR — marynarka wojenna Chin Ludowych czujnie i pewnie ochrania wybrzeża swej ojczyzny, szczęście ludu pracującego swego kraju.

JÓZEF SIERAWA

OD WŁASNEGO KORESPONDENTA:

W UJŚCIU RZEKI

Warny

Na pokładzie sly „Młoda Gwardia“ Warnemünde w październiku

Z porannej mgły wylania się kontur falochronów i latarni morskiej. Na betonowym nabrzeżu lopoce las sztandarów — czerwonych, biało-czerwonych, niebieskich FDJ i trójpasiastych flag narodowych Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Już z daleka dobiega nas skandowany okrzyk „Freundschaft“. Coraz wyraźniej widać dziesiątki setki młodych, uśmiechniętych ludzi — dziewcząt i chłopców, wśród których przeważają niebieskie koszule i zielone wiatrówki Związku Wolnej Młodzieży Niemieckiej (Freie Deutsche Jugend).

Zastygłe u burt na baczność witają nas załogi jednostek niemieckiej Ludowej Policji Morskiej, stojących w gali flagowej przy nabrzeżu.

Rozentuzjasmowany tłum skanduje — „Sta-lin, Bie-rut, Wil-helm Pieck“...

Cumujemy. Na pokład wchodzi delegacja władz municypalnych, partii i organizacji młodzieżowych. Za nimi pokład zalewa fala niebieskich koszul i zielonych wiatrówek. Kwiaty, kwiaty, kwiaty. Dziesiątki bukiecików zatkniętych zostaje na wantach, na bomach, entuzjazm ogarnia wszystkich.

Nasi granatowi chłopcy z załogi wymieniają odznaki ZMP z członkami Związku Wolnej Młodzieży Niemieckiej. Głośnik radiowy gra na przemian polskie i niemieckie pieśni ludowe. Cała młodzież intonuje nagle Hymn Młodzieży. Polskie i niemieckie słowa łączą się we wspólną nutę.

Na trybunie zjawiają się kolejno nadburmistrz Rostocka — Burwitz, dalej burmistrz Warnemünde, sekretarz SED, delegat Komitetu Centralnego FDJ i nasi przedstawiciele w granatowych mundurach. W tym czasie na pokładzie następują już pierwsze wymiany adresów między zetempowską załogą, a członkami FDJ.

— Freund-schaft — przy-jaźń!... — skanduje rozentuzjasmowany tłum.

★

Tak wyglądały nasze pierwsze chwile, przeżywane na wodach terytorialnych NRD, na rzece Warnie, u wejścia do największego portu Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Nim znaleźliśmy się tam, nasz smukły, biały żaglowiec przebył daleką drogę z Gdańska do Swinoujścia.

Dwudziestego września 1950 r. — w przeddzień odpłynięcia w rejs — nasz piękny, szkolny jacht Ligi Morskiej stał przycumowany u nabrzeża Ołowianki — ośrodka LM w Gdańsku. Tego dnia odbył się przegląd załogi przez Prezesa Zarządu Głównego LM — Mieczysława Wągrowskiego, który przemówił w kilku serdecznych słowach do kadry żeglarskiej młodzieży, charakteryzując rolę tego rejsu. Celem jego było bowiem złożenie wizyty Wolnej Młodzieży Niemieckiej — FDJ przez kadrę wychowania morskiego LM, członków ZMP, dla podkreślenia dobrosąsiedzkich stosunków dwóch narodów i wspólnych idei w walce o pokój — a przez to samo dla nawiązania przyjaznych stosunków między młodzieżą niemiecką i polską i podkreślenia, że granica na Odrze i Nysie jest granicą pokoju.

Wieczorem tegoż dnia odbyło się pierwsze organizacyjne zebranie ZMP członków załogi jachtu. Na zebraniu tym ukonstytuowany został nowy Zarząd ZMP organizacji statku i rozdzielono poszczególne funkcje (komitet redakcyjny gazetki ściennej, sekcja kult-oświat.) itp.

Zapadł wkrótce mrok. Na szczytach latarni rozblęły i rozmrugały się światła portowe. Na pokładzie „Młodej Gwardii“ onuszczone banderę, odśpiewano Hymn Młodzieży i udano się na spoczynek. Zaległa cisza, którą płoszyły tylko kroki wachtowego i kręcące się po kanale zasapane holowniki i motorówki.

★

Świcie 21 września wybraliśmy cumy i z narodową flagą NRD na salingu — wzięliśmy kurs na otwarte morze. Po ominięciu kosy Helu wiatr zaczął się wzmacniać. Uwagę załogi przykuł nagle, jakiś żaglowiec, doganiający nas od rufy. Z

Załoga jachtu Ligi Morskiej „Młoda Gwardia“ oraz przedstawiciele partii, władz i społeczeństwa wschodnio-niemieckiego — w braterskim pochodzie ulicami Warnemünde



radością spostrzeżliśmy PCWM-owski „Zew Morza”, udający się w podróż do Leningradu. Nawiązała się ożywiona rozmowa między obydwojma bratnimi statkami — prowadzona oczywiście za pośrednictwem sygnalistów.

„PRZEKAŻCIE KOMSOMOLCOM LENINGRADU POZDROWIENIA OD ZAŁOGI MŁODEJ GWARDII” — przesłał nasz sygnalista.

„POZDROWCIE WOLNĄ MŁODZIEŻ NIEMIECKĄ OD ZAŁOGI ZEWU MORZA” nadal „Zew”, wyprzedzając nas i wkrótce znikając za horyzontem.

★

Wokół kredowych wybrzeży Rugii pokonując niesprzyjające wiatry i sztormową pogodę, dotarliśmy do Warnemünde. Wielu z nas dopiero tam, widząc entuzjazm z jakim nas powitano — zdało sobie sprawę z wielkich przemian, jakie nastąpiły w Niemczech od 1945 r. i z historycznej roli, jaką przypadła załodze „Młodej Gwardii” w pogłębieniu przyjaźni między obydwojma narodami — polskim i niemieckim, przyjaźni, bez której nie może być współpracy w dziele budowania lepszej przyszłości.

— „Jest mi niezmiernie miło donieść Wam, że Towarzystwo Współprac i Dobrosąsiedzkich Stosunków między Narodem Polskim i Niemieckim, którego jestem prezesem, stale rozwija się, stale zdobywa coraz szersze rzesze sympatyków i członków — zwłaszcza wśród młodzieży. Powitano Was dziś pozdrowieniem „przyjaźni”. Dażyć musimy do tego, aby słowo to nabierało coraz bardziej swej mocy i aby przyjaźń nasza wzrastała, rozwiała się i kłębiła... — powiedział na wspólnym obiedzie dr. Herz, profesor socjologii na uniwersytecie w Rostocku.

★

W ramach 5-letniego planu rozbudowy gospodarczej NRD na olbrzymiej stoczni w Warnemünde sfinalizują na wodę nowe statki niemieckie po 5—6 tys. BRT. Przed wojną stocznia ta nie istniała w ogóle. W r. 1945 znajdowały się w tym miejscu warsztaty remontowe kutrów rybackich zatrudniające w sumie ca 150 pracowników. Dziś pracuje tu około 6000 ludzi, a małe barak dawnych warsztatów remontowych wygląda przy gigantycznych nowych halach jak eksponat muzealny.

Stocznice te zwiedziła załoga „Młodej Gwardii” w dniu przybycia do Warnemünde, przetransportowana przez kanał portowy na pokładzie jednego z pełnomorskich okrętów „Seenolizei”. Po stoczni ornowadzał nas kierownik zakładów — inż. Teichen. Między innymi udało się nam zwiedzić stojący na stoczni 18 000 tonowy statek nasazerski.

Następnego dnia opuściliśmy gościnny port i miasto Warnemünde żegnani nieśmiało i serdecznymi okrzykami młodzieży spod błękitnych sztandarów FDJ, młodzieży nowych Niemiec.

SŁAWOMIR SIERECKI

Jacht Ligi Morskiej „Młoda Gwardia”
fot. WAF-Uklejewski



NADAL W OPALACH

Mimo dziesięciokrotnej przewagi agresorów walka dzielnych bojowników o wolność Korei trwa dalej i trwać będzie dopóty, dopóki Korea nie zostanie całkowicie oswobodzona. W walce tej u boku sił lądowych i lotniczych Armii Ludowej nadal brać będą skuteczny udział jednostki północno-koreańskiej floty wojennej i nieraz jeszcze ich brawurowe ataki uwięzione zostaną sukcesami. —

Tak kończył się zamieszczony w poprzednim numerze naszego pisma artykuł o wojnie morskiej na wodach koreańskich i przebieg wypadków wykazał, że słowa te nie były czymś frazesem, bowiem niemal bez przerwy napływają z Dalekiego Wschodu wiadomości o dalszych dotkliwych stratach floty interwencyjnej. Dotyczy to szczególnie amerykańskich niszczycieli, które zostały wprost zdiesiątkowane. Stale rosnące straty zmusiły amerykańskie kółka rządowe do częściowego ich ogłoszenia. Jak na razie jednak Waszyngton podaje tylko nazwy mniejszych jednostek, zatopionych bądź srodze poturbowanych u wybrzeży Korei. Nazwy większych okrętów są natomiast — dla podkreślenia siły floty „ONZ” — cytowane zbiorowo, w takich okolicznościach jak np. relacja z operacji desantowej pod Incheon. Według oświadczenia dowódcy 7 Floty, wiceadmirała Arthura D. Struble, w operacji tej brały udział między innymi: lotniskowce „Triumph”, „Siely” i „Badeng-Strait” krążowniki „Rochester”, „Toledo”, „Kenya” i „Jamaica”, niszczyciele „Mansfield”, „De Haven”, „Lyman K. Swenson” i „Collet”. Wszystkie te okręty uczestniczyły w okrutnym bombardowaniu wyspy Wolmi, za które artyleria i flota Armii Ludowej potrafiły jednak rychno i skutecznie wziąć odwet. Oto nierozważnym — zapewne — dla admirała Struble zbiegiem okoliczności wszystkie cytowane przez niego niszczyciele odniosły w międzyczasie ciężkie uszkodzenia i musiały wyjść z linii.

Zacznijmy jednak od początku. Zaledwie minal tydzień od feralnego dla floty inwazyjnej dnia, w którym zatopione zostały 3 niszczyciele, a 3 dalsze odniosły uszkodzenia (były wśród nich i wyżej cytowane: „Lyman K. Swenson” i 9-cioкратно trafiony pociskami artylerii nadbrzeżnej „Collet”), kiedy koło portu Pohang u wschodnich wybrzeży Korei zostały przez artylerię obrony wybrzeża zatopione 2 dalsze niszczyciele amerykańskie. Było to 22 września, a 27 września niszczyciel „Brush” najechał na minę w pobliżu portu Tanczon u wschodnich wybrzeży Korei i został tak ciężko uszkodzony, że musiano go odholować na remont do Sasebo w Japonii. Ofiarą detonacji miny padło na nim 24 ludzi. W tymże samym dniu jednostki floty północno-koreańskiej stoczyły ciężką walkę z zespołem nieprzyjacielskim koło wyspy Handzu i zatopiły nieprzyjacielski okręt o wyporności 1500 ton.

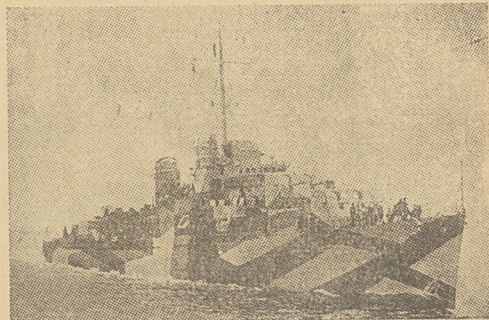
28 września nastąpił sukces dużego kalibru: w rejonie półwyspu Ongdin ofiarą druzgocącego ognia artylerii nadbrzeżnej Armii Ludowej padł amerykański krążownik. Tego samego dnia podobny los spotkał niszczyciel amerykański który się zbliżył do rejonu Manpho.

30 września najechał na minę i odniósł ciężkie uszkodzenia inny niszczyciel amerykański, „Mansfield”, i — podobnie jak „Brush” odholowany został do Sasebo.

Październik przyniósł interwentom dalsze niepowodzenia i straty. Wysadzone pod osłoną krążowników i niszczycieli desanty pod Kunsan i na wyspie Penjundo u wschodnich wybrzeży Korei zostały wyparte do morza pomimo huraganowego ognia artylerii okrętowej i nalotów lotniczych.

2 października zatopiony został w Zatoce Song-jin na wschodnim wybrzeżu Korei niszczyciel amerykański. Następnego dnia wpadł na minę i zatonął wraz z 21 ludźmi załogi trawowiec amerykański „Magpie”, wreszcie 4 października ofiarą miny padła „gruba ryba” — transportowiec, który zatonął koło Janczain.

Te stałe straty floty interwencyjnej, tym dotkliwsze, że zupełnie nieprzewidzia-



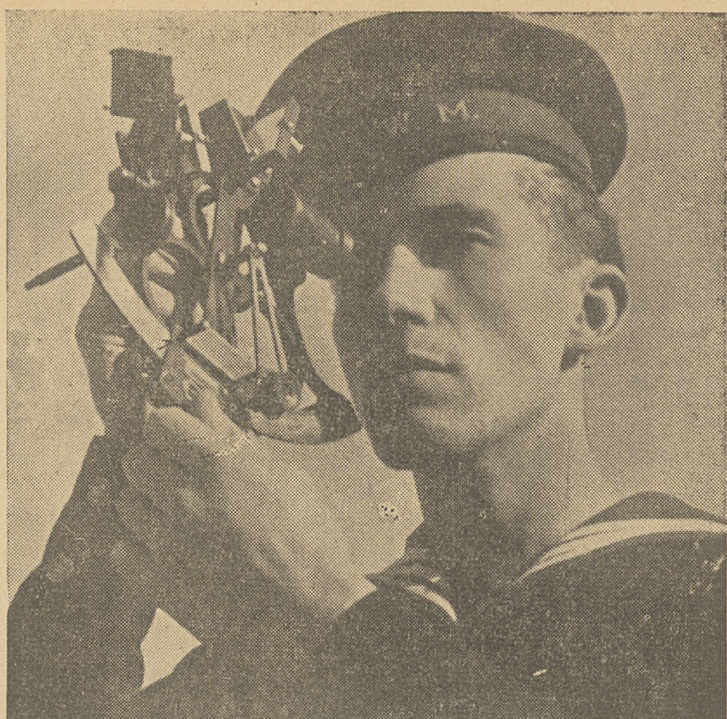
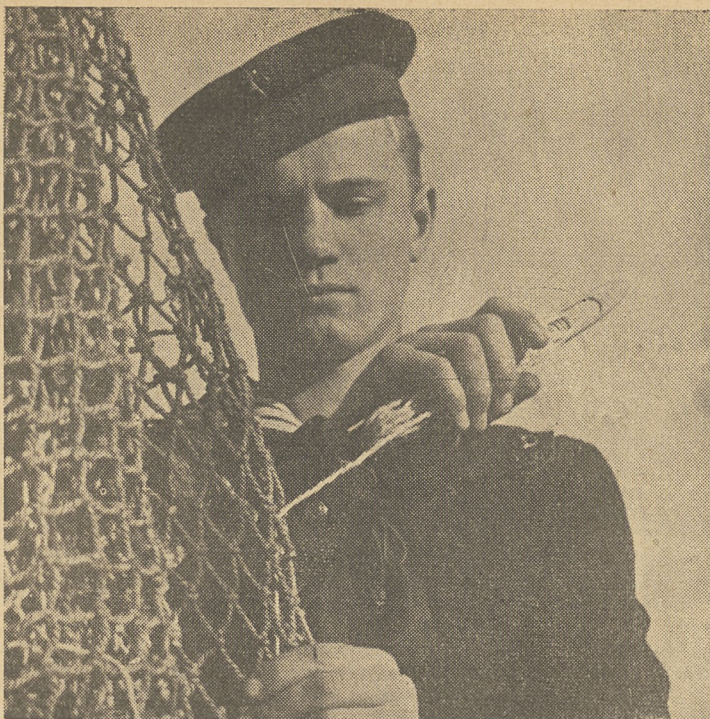
Amerykański niszczyciel „Lyman K. Swenson” (2200 ton; 6 dział 127 mm, 12—40 mm, 16—20 mm; 10 wyrzutni torpedowych, 38 węzłów) ciężko uszkodzony ogniem artylerii nadbrzeżnej Koreańskiej Armii Ludowej.

ne, zmuszają amerykańskie dowództwo do stałego zasilania swej nadal znajdującej się w opalach 7 Floty. Ponieważ jednak satelici USA są nader oszczędni w udzielaniu tej pomocy (np. flotę francuską, jedną z większych flot świata, reprezentuje na wodach Korei tylko jedno awizo, „La Grandière”), skierowano na wody koreańskie poważną część japońskich okrętów, wchodzących w skład tzw. floty strażniczej. Flota ta, podległa japońskiemu Ministerstwu Marynarki, zakamuflowanemu pod nazwą Urzędu Bezpieczeństwa Morskiego, składa się z 300 mniejszych jednostek. Pierwsze z nich poszły już na dno w operacjach oczyszczania z min wód w rejonie portu Wonsan. Niezależnie od tej pomocy Waszyngton został zmuszony do „odnaftalinowania” swych wielkich okrętów, wycofanych swego czasu do floty rezerwowej i „zakonserwowanych”.

Wydaje się jednak bardziej niż wątpliwe, czy zapowiedź powrotu do służby czynnej olbrzymich pancerników „New Jersey” i „Wisconsin” potrafi osłabić siłę bojową i ducha walki dzielnych marynarzy, artylerzystów i lotników Armii Ludowej, skoro nie dokonały tego nawet najcięższe działa pancernika „Missouri” i innych wielkich okrętów napastniczych. „Groźne” ich nazwy nie są bowiem bynajmniej postrachem bohaterów obronców ludowej ojczyzny, a jedynie dowodem, że Waszyngton nadal zamierza dostarczać odpowiednią ilość celów i obiektów dla koreańskich torped, pocisków i min.

Oczywiście, jest to — i będzie — tylko podniecia do dalszej, bezkompromisowej walki u kresu której widnieje: ZWYCIE-STWO!

KAZIMIERZ CZERSKI



PAŃSTWOWA SZKOŁA RYBAKÓW MORSKICH

Andrzeja spotkałem na ulicy. Ubrany w nowy mundur — szedł sztywno, szeroko stawiając nogi. Pod zgrabnie nałożoną czapką — krótko ostrzyżone włosy. W ręku niósł kilka brulionów.

Poznaliśmy się w czasie letniego obozu, miał 17 lat, skończone 9 klas i zawzięcie tkwił z wędką nad wodą.

— Wiesz Andrzej — zażartowałem raz — to ty masz wyraźny talent — złóż podanie o przyjęcie do szkoły rybaków, wezmą cię na pewno. —

Mineło wiele dni od naszej rozmowy. Ucieszyłem się z dzisiejszego spotkania. Dogoniłem go na zakręcie.

— Jak się masz — widzę że zrealizowałeś już pierwszy etap planu życiowego. Dokąd idziesz? —

— Do „Domu Żeglarza“ — tam mieści się nasza szkoła — bo ja zostałem przyjęty do Państwowej Szkoły Rybaków Morskich — już nam dali mundur i dziś rozpoczynamy nowy rok szkolny.

— Widzę, widzę — poznaję patki i gratuluje! Chodźmy więc razem i ja mam tam znajomych. Skorzystaj z mojej rady — a pamiętasz swoją wędkę? — Łapaliśmy razem grube karpie i srebrne karasie pod zieloną rzęsą — a szczupaki na oko — pamiętasz — to było dawno a zdaje się wczoraj — i dziś już spełniają się twoje marzenia!

Jesteśmy na miejscu. W gmachu pachnie świeżą farbą — uśmiechnięty służbowy kieruje nas na salę nawigacyjną, tam są wszyscy — za chwile zbiórka, będzie przemawiał dyrektor na rozpoczęcie roku szkolnego.

Uczniowie z ożywieniem rozmawiają. Z boku grupa w nowych mundurach — wśród nich widzę Andrzeja — to kandydaci, przyjęci w tym roku.

„Starych“ — znam dobrze — witamy się z radością, nie widzieliśmy się dawno i nie wierzę własnym oczom — to nie ci sami chłopcy — wyrosli i skrzepli, dłonie nabrały wyrazu — czuć w nich siłę morza. Po wielu miesiącach praktyki letniej na traulerach

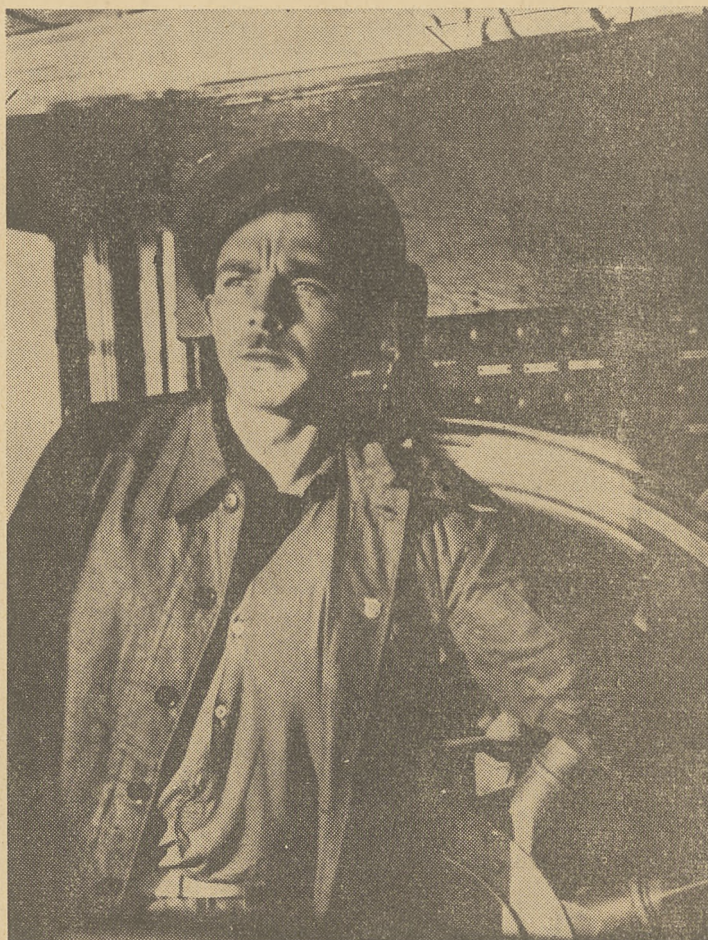
wrócili do szkoły, próbowali swych sił i podołali twardej pracy.

Zbiórka — wchodzi Dyrektor — raport.

— Czołem uczniowie!

— Czołem Obywatelu Dyrektorze! — zagrzmięło w odpowiedzi.

U góry: uczniowie PSRM podczas zajęć — Stanisław Frąckiewicz w szkolnej sieciarni i Zdzisław Poczta w czasie nauki posługiwania się sekstantem. Podczas gdy w szkole dojrzewają nowe kadry przyszłych kapitanów dalekomorskich jednostek rybackich — pierwsi absolwenci PSRM pełnią już samodzielnie funkcje kierowników traulerów. Poniżej: Kazimierz Durlasz, absolwent PSRM z roku 1947 — dziś kapitan traulera „Saturn“.



Wszystkie oczy wpatrzone — czekają słów które stanowią będą wytyczne roku.

— Uczniowie — witam was dziś z radością tym większą, że po trudach letniej praktyki wróciście wszyscy pełni zapału do pracy i żaden nie zląkł się trudu. Początek każdy jest ciężki. Poznaliście pracę rybaka — poznaliście wasz zawód — stwardniały wam dłonie i życie nabrało rumieńców przy sztormowej fali.

Mieliście możność stwierdzić — że rybak to nie tylko marynarz — ale uczony marynarz, dla którego morze to wielka wiedza, której stale się uczy. Przekonaliście się sami, że dziś o wyniku połowu nie decyduje szczęście szypra — ale prawdziwa wiedza, którą zdobywał latami. Zrozumieście konieczność nauki w waszym zawodzie. Wiedcie, że o wypełnieniu planu połowów decyduje — nowoczesny sprzęt i człowiek — człowiek twardy, uparty i myślący.

Szkola daje wam to wszystko — utwierdza wasz światopogląd — przygotowuje fachowo — państwo powierza wam nowoczesne statki budowane na naszych stocznicach — i na was spoczywać będzie obowiązek wypełnienia planu.

Radość z jaką weszliście w te mury niech was nie opuszcza przez cały rok. Życzę wam powodzenia w pracy i za dewidę roku stawiam słowa Wielkiego Lenina: „uczcicie się, uczcicie się, uczcicie się“.

Uczniowie rozeszli się — podszedłem do Dyrektora.

— Gratuluje panu chłopców — to wyjątkowy chyba zespół wszyscy jak wybierani.

— No — może nie dosłownie, bo każdy komu tylko praca na morzu odpowiada — ma drogę otwartą — musi mieć tylko ukończone 9 klas,

(dokończenie na str. 22)

Od brandera do NISZCZYCIELA

napisał JERZY PERTEK

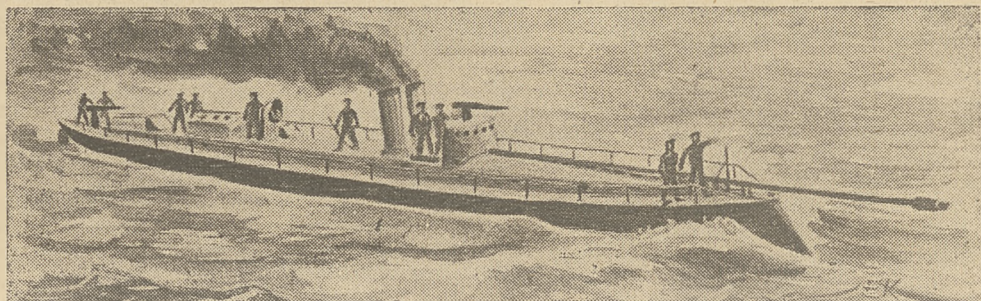
Jednym z najbardziej wszechstronnych okrętów wojennych jest niszczyciel. Do niedawna nazywany u nas kontr-torpedowcem. Przy dość znacznej wyporności sięgającej nieraz do 3 000 t, okręt ten spełniać może w szeregach mniejszych flot wojennych i na ograniczonych cieśninach — akwenach mórz zamkniętych rolę głównego okrętu floty, do czego jest zresztą uprawniony dzięki swemu silnemu uzbrojeniu i dużej szybkości. Jak — z jednej strony — trudno byłoby wyliczyć wszystkie rodzaje służb i zadań bojowych, jakie można powierzyć współczesnemu niszczycielowi, tak — z drugiej strony — również wydaje się wątpliwe, czy istnieje w ogóle taki rodzaj operacyjnego użycia okrętu nawodnego, którego by niszczyciel nie mógł wykonać. Wierc, przede wszystkim, walka z nieprzyjacielem podwodnym i powietrznym, to znaczy niszczenie okrętów podwodnych i samolotów, zadanie bojowe od wykonywania którego — i to zarówno w ramach operacji konwojowych, jak i samodzielnymi operacjami przeciw okrętom podwodnym — okręt ten wziął swą nazwę. Dalej — walka artyleryjska z nieprzyjacielskimi okrętami nawodnymi i bateriami nadbrzeżnymi oraz atakowanie torpedami dużych jednostek wojennych i — czasem handlowych. Z kolei wymienić trzeba różne rodzaje służby zwładowczej, patrolowej, dozoru, dalekie wypady na wody nieprzyjacielskie, bądź to dla niepostrzeżonego postawienia min, bądź dla ostrzelania cennych obiektów nadbrzeżnych, lub wysadzenia na ląd dywersan-

mocy maszyn, a co za tym idzie — szybkości, jak również wyposażanie okrętu w coraz silniejsze i coraz bardziej różnorodne uzbrojenie, stosownie do zadań i wymogów, wylanających się w związku ze stałymi przeobrażeniami metod prowadzenia wojny morskiej.

Chcąc dobrze poznać współczesnego niszczyciela oraz zrozumieć do czego służy i jak walczy, trzeba poznać dzieje jego po-

jednake mlnely blisko dwa dziesiatki lat prób, badań i doświadczeń zanim nie wybudowano pierwszego okrętu, którego główną bronią miała być torpeda. Zanim więc rozpoczniemy śledzić historię rozwoju torpedowców, i zanim dowiemy się czym jest — a raczej czym była w ówczesnej formie — torpeda, popatrzymy jak doszło do jej stworzenia.

Myśl skonstruowania pocisku, który by



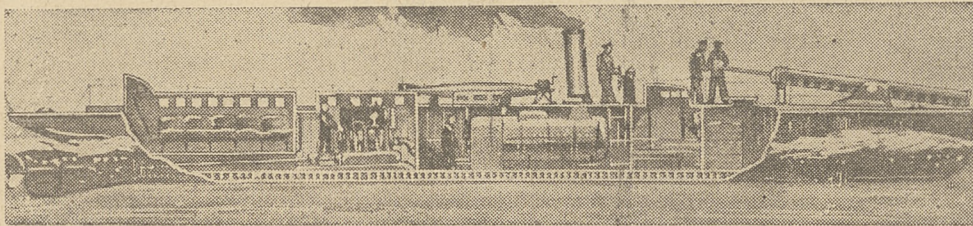
Jednostka „pólsamobójcza” — kuter wytykowy

wstania i historię rozwoju, przypatrując się jakim przeobrażeniom w jej trakcie podlegał i czym były one powodowane, na jakie napotykał niebezpieczeństwa i jak starał się je omijać, jacy zagrażali mu wrogowie i jak ich zwalczał. Innymi słowami — poznać musimy w bardzo dużym skrócie historię budownictwa okrętowego ostatniego siedemdziesięciopięcioletnia, tyle

— po wystrzeleniu go ze znajdującej się na okręcie wyrzutni — zanurzał się na oznaczoną głębokość w wodzie i płynął własnym napędem do celu, zrodziła się niewątpliwie z prób ulepszenia niepostrzeżonych, a nadzwyczaj dla dużego przeciwnika groźnych okrętków, które pod nazwą branderów przeszły do historii wojen morskich nie tylko w wieku XIX, to jest w erze jednostek parowych, ale na długo przedtem, w czasach żaglowych. Brandler był to mały okręcik, wypełniony materiałem wybuchowym i łatwopalnym. Zadanie brandera polegało na abordowaniu nieprzyjacielskiego okrętu, to znaczy na podplynięciu do niego burta w burtę i przycumowaniu doń w sposób uniemożliwiający rozłączenie się. Po dokonaniu tego zadania załoga brandera podpałała go i opuszczała wpław, podczas gdy brander i jego ofiara ginęły w wyniku pożaru i detonacji materiałów wybuchowych.

Powyższy sposób walki był na ogół dość skuteczny, jednakże nosił w sobie zarodek poważnego niebezpieczeństwa dla załogi samobójczego okrętu, jakim niewątpliwie był brander. W tym stanie rzeczy wyłoniła się potrzeba wynalezienia innej metody niszczenia nieprzyjacielskich okrętów, konstruując takie jednostki „szturmowe”, które nie musiałyby ginąć wraz ze swymi ofiarami i — nierazko — wraz ze swymi załogami. W tym dziele niezmiernie zasługi położył późniejszy admirał rosyjski, Szczepan Osipowicz Makarow

Przed wszystkim ulepszył on i zastosował skutecznie w toku działań wojennych z Turcją sposób atakowania jednostek nieprzyjacielskich przy pomocy tzw. kutrów wytykowych. Okręciki te, uzbrojone były w minę, umieszczoną na końcu długiego drzewca, stanowiącego przedłużenie części dziobowej okrętu na podobieństwo bukszprytu. Ponieważ jednak



Przekrój jednego z pierwszych torpedowców (r. 1876)

tow czy nawet oddziałów desantowych. Jeżeli dodamy, że niszczyciel może być również użyty w razie potrzeby do tralowania min, to wówczas nie łatwo będzie wymienić jeszcze taki rodzaj służby, którego by okrętowi temu nie można było powierzyć i do wykonania którego nie byłby on zdolny.

Jest — oczywiście — rzeczą zrozumiałą, że nie zawsze okręt zwany dziś niszczycielem był jednostką zdolną do tak różnorodnego użycia. W czasie trzech czwartych wieku swego istnienia okręt ten, którego prototypy wybudowane były swego czasu tylko dla jednego celu: atakowania torpedami dużych jednostek przeciwnika, przeszedł wielką ewolucję, zmniejszając stale zarówno swój wygląd, jak też wzrastając na wielkość. Z tym ostatnim łączyło się oczywiście zwiększanie

bowiem lat liczy nawodny okręt torpedowy, zwany zrazu torpedowcem, później przekształcający się w kontr-torpedowiec i w ostatecznym swym dotychczasowym rozwoju stający się niszczycielem.

JEDNOSTKI „SAMOBÓJCZE” PREKURSORAMI TORPEDOWCÓW

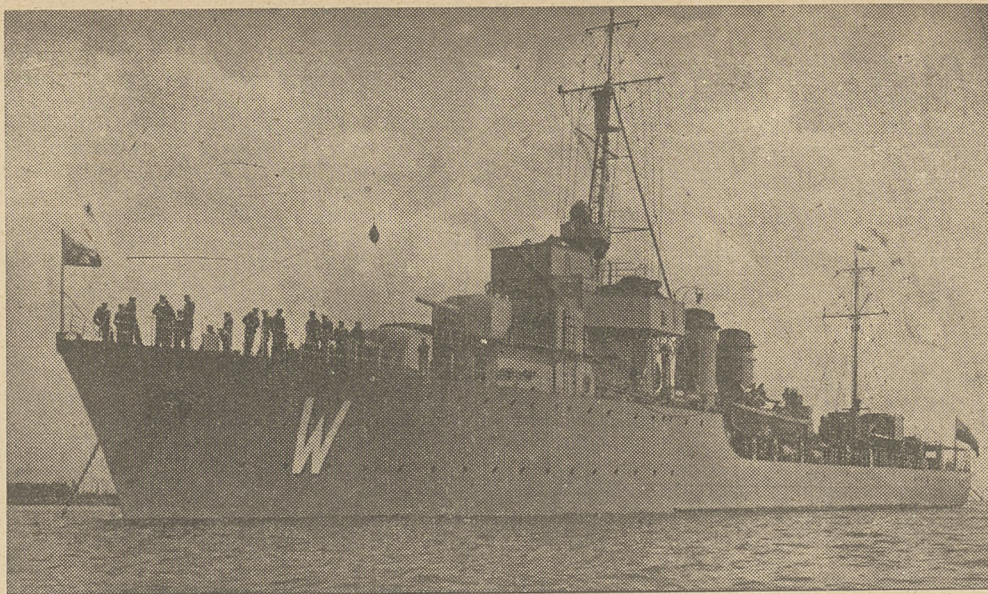
Nielatwo jest ustalić dokładną datę wybudowania pierwszego torpedowca, jaki pływał po morzach świata, między innymi dlatego, że nazwę torpedowców daje się dość często okrętom, które — o czym mówić będziemy poniżej — nie były w dosłownym sensie torpedowcami, czyli okrętami uzbrojonymi w wyrzutnię torpedową. Torpeda wynaleziona została wprawdzie dużo wcześniej, już koło roku 1860,

kutry minowe również były poważnie narażone na zatopienie od detonacji miny wytykowej, Makarow zastosował metodę atakowania przy pomocy tzw. min skrzydełkowych, holowanych przez kutry. Również jednak i ten sposób nie przekreślał niebezpieczeństwa, na jakie — z uwagi na donośność dział artylerii okrętowej — narażony był kuter „szturmowy“ zmuszony do nadmiernego zbliżania się do nieprzyjacielskiego okrętu. W tym stanie rzeczy Makarow zastosował miny samoporuszające się, czyli torpedy. Pierwszy na świecie atak torpedowy dokonany został 17 grudnia 1877 roku przez kuter „Czesma“, wchodzący w skład zespołu kutrów dowodzonych przez Makarowa — przy czym odpalenie torpedy nastąpiło z drewnianej wyrzutni umieszczonej pod dnem kutra.

WYNALEZIENIE TORPEDY I PIERWSZE TORPEDOWCE

Kiedy została skonstruowana pierwsza torpeda? Trudno dać na to pytanie odpowiedź, w każdym jednak razie już na początku XVIII wieku. Słynny wynalazca rosyjski Jefim Nikonow, twórca okrętu podwodnego o kształcie bardzo zbliżonym do kształtów współczesnych jednostek podwodnych, rozważał projekt wyposażenia swego okrętu w pocisk podobny do późniejszych torped. Projekt Nikonowa nie został zrealizowany z powodu przedwczesnej śmierci wynalazcy. Później i inni konstruktorzy rosyjscy, wśród nich Szylling i Szilder, opracowywali projekty samoporuszających się min. Na Zachodzie za twórcę torpedy uchodzi Anglik Robert Whitehead, który skonstruował ją w roku 1868, w należącej podówczas do austro-węgierskiej monarchii porcie Fiume. W rzeczywistości Whitehead był jednak tylko sprytnym businessmanem, który wykorzystał cudzy pomysł i zgarnął owoce cudzej pracy, gdyż właściwym wynalazcą i autorem projektu, zrealizowanego później przez Whitehead'a był austriacki oficer marynarki wojennej Luppius, któremu przedwczesna śmierć nie pozwoliła na dokończenie rozpoczętego dzieła. Torpeda Whiteheada była stalowym „cygarem“ długości 3,3 metra i wagi 100 kg (w czym 16 kg materiału wybuchowego — bawełny strzelniczej), kalibru 370 mm, i wystrzelono ją z wyrzutni za pomocą sprężonego powietrza.

Wynalezienie torpedy i później wybudowanie pierwszych okrętów uzbrojonych w torpedy wykazało, że torpedowce górują niepomniernie nad swymi poprzednikami, samobójczymi branderami i „półsamobójczymi“ okrętami z ładunkiem wybuchowym



ORP „Wicher“, kontrtorpedowiec z okresu pomiędzy pierwszą a drugą wojną światową. „Wicher“ — jak wiadomo — zatonął podczas bohaterskiej obrony Wybrzeża w roku 1939.

wym w główni żerdzi dziobowej, z dwóch zasadniczych względów: defensywnego i ofensywnego. Defensywnego, ponieważ torpedowce nie potrzebowały podchodzić do atakowanych okrętów na odległość bezpośredniego kontaktu, dzięki czemu mniej narażały się na ogień nieprzyjacielskiej artylerii. Ofensywnego, ponieważ wyrzucana przez nie torpeda — płynąca pod powierzchnią wody — zadawała torpedowanemu okrętowi ciężkie uszkodzenia w nieopancerzonej, podwodnej części jego kadłuba, podczas gdy uprzednio mina z głównej żerdzi detonowała przy zetknięciu się z opancerzoną burtą, powodując mniejsze szkody i straty.

Z tą chwilą okręty torpedowe znalazły się w rzędzie najważniejszych kategorii okrętów wojennych i wkrótce wywarły niemały wpływ nie tylko na taktykę wojenną, ale i na strategię, a poza tym zaważyły poważnie na dalszym rozwoju budownictwa okrętowego.

Pierwsze torpedowce, budowane pod koniec lat siedemdziesiątych minionego stulecia, nie różniły się od swych poprzedników, okrętów noszących „torpedy“, ani wielkością (około 30 ton), ani szybkością (poniżej 20 węzłów). Uzbrojone były zato w jedną nieruchomą wyrzutnię torpedową, umieszczoną zrazu pod dnem lub na pokładzie, a później wewnątrz okrętu,

przy czym otwór wyrzutni znajdował się w dziobie. Przed wyrzuceniem torpedy trzeba więc było celować całym okrętem, co nie było wcale „wygodne“.

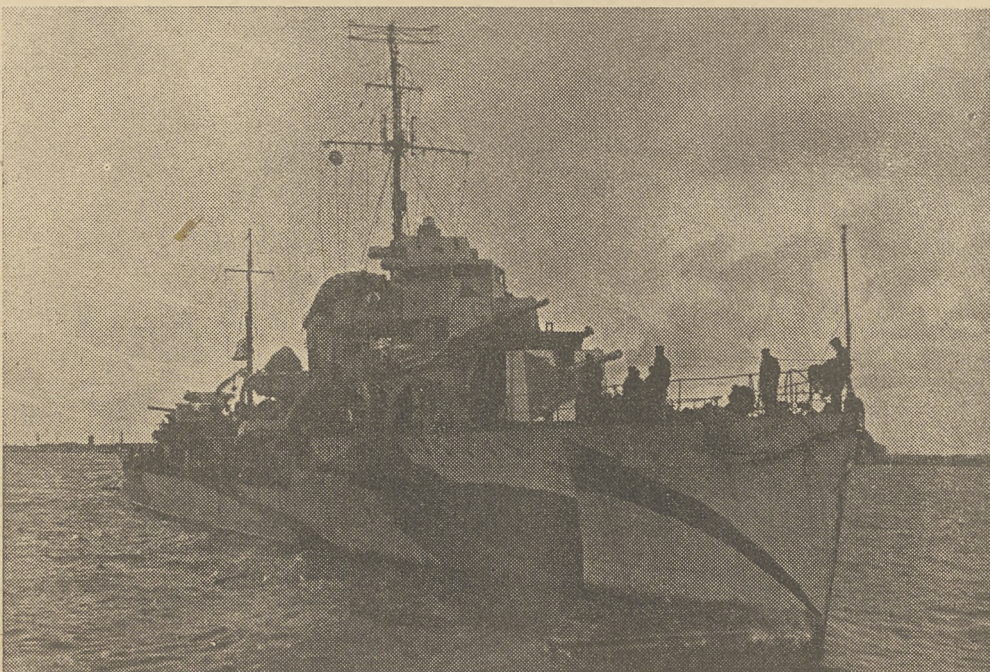
Rychło szereg państw europejskich wybudowało swe pierwsze torpedowce, odznaczając doskonale, jak groźną bronią mogą być te okręty w walce morskiej, zwłaszcza w spotkaniu z dużo silniejszym przeciwnikiem, któremu w normalnych warunkach nie podobna sprostać. Bardzo szybko rosła ilość i zwiększa się jakość torpedowców. W roku 1892 na całym świecie jest już — w służbie i w budowie — 1260 torpedowców (!), przy czym na pierwszym miejscu znajduje się Francja (220), dalej Wielka Brytania (186) i Rosja (152). Wielkość torpedowców przekroczyła już 200 ton, szbkość wzrosła do 26 węzłów, zaś uzbrojenie do 3 lekkich działek szybkostrzelnych i 3 — a nawet więcej — wyrzutni torpedowych, z których 1 nieruchoma znajdowała się na dziobie, 2 ruchome — na śródokręciu. Okręty te nazywano początkowo torpedowcami pełnomorskimi, w odróżnieniu od poprzednich — przybrzeżnych.

DO ZWALCZANIA TORPEDOWCÓW POWSTAJĄ KONTR-TORPEDOWCE

Niebywały rozwój nawodnych okrętów torpedowych spowodował dość poważne przeobrażenia światowego budownictwa okrętowego. Konstruktorzy okrętów poczęli na większych okrętach zwiększać lekką artylerię do zwalczania torpedowców, jak również zwiększać ich szybkość, co automatycznie pociągnęło za sobą znaczny wzrost wyporności dużych okrętów. Ta — częściowo bierna — obrona nie wydawała się jednak wystarczająca i w rezultacie coraz bardziej rosła zagrożenie ze strony torpedowców zmusiło admiralacje, sztaby i biura konstrukcyjne marynarek wojennych do wynalezienia skutecznego środka i sposobu zwalczania torpedowców. W ten sposób powstały przeciwtorpedowce, okręty podobnej konstrukcji, większe jedynie, silniejsze i szybsze od torpedowców. Okręty te rozpoczęto budować w ostatniej dekadzie XIX wieku i miały już one ponad 200 ton wyporności. Ich uzbrojenie składało się z kilku lekkich działek kalibrów 76 i 57 mm oraz z podobnej ilości (przeważnie 4) wyrzutni torpedowych kalibru 457 mm. Szybkość tych jednostek przekraczała już 25 węzłów, podczas gdy uprzednio jedynie rosyjskie i francuskie torpedowce rozwijały szybkość 23—24 węzłów. W pierwszych latach XX wieku szybkość niszczycieli doszła — dzięki zastosowaniu turbin parowych — do 34 węzłów, wyporność ich wzrosła równocześnie do 1 000 ton!

W wojnie rosyjsko-japońskiej torpedowce i kontrtorpedowce odegrały już bardzo

Nowoczesny niszczyciel radzieckiej klasy „Gromki“. Jednostki z tej serii dowiodły swej doskonałości m. inn. w ramach działań radzieckiej Floty Północnej.



ważną rolę i odniosły szereg sukcesów, że wspomniemy tylko nader owocną i pełną poświęcenia działalność torpedowców i kontr-torpedowców eskadry port-arthurskiej. Warto tu dodać, że właśnie torpedowce zapoczątkowały tę wojnę: zaczęła się ona podstępny atakiem torpedowców japońskich na nieprzygotowaną do boju (wskutek niedbalstwa carskich dowódców) eskadrę rosyjską w Port-Arthurze.

W latach następnych trwa nieprzerwany rozwój okrętów tej kategorii. Wyporność ich wzrasta do 1300 ton, uzbrojenie do 4 lekkich dział i 9 wyrzutni torpedowych, szybkość przekracza 35 węzłów. W pierwszej wojnie światowej torpedowce i kontr-torpedowce są już bezsprzecznie najzwyklejszymi okrętami flot walczących. Spotkanie głównych sił brytyjskich i niemieckich pod Jutlandem wykazało wielkie znaczenie ofensywne nawodnych okrętów torpedowych we współczesnej bitwie morskiej i poważny ich wpływ na kształtowanie się przebiegu bitwy. Oprócz dotychczasowych zadań (ataki torpedowe) przyjmują one także szereg innych. Początkowo najważniejszym było spełnianie przez nie roli „oka i ucha“ floty: bliski i daleki wywiad oraz patrole przeciw okrętom podwodnym. Później w miarę coraz większej rozbudowy okrętów podwodnych, kontr-torpedowce coraz częściej zostają użyte do ich zwalczania i to z tak dobrymi rezultatami, że ochrona konwojów przed okrętami podwodnymi staje się odłóżkowym zadaniem kontr-torpedowców. Jednym z najskuteczniejszych ówczesnych kontr-torpedowców był rosyjski „Nowik“ (1270 ton, 4 działa 105 mm, 9 wyrzutni torpedowych i 60 min, 34 węzły szybkości), którego działalność trwale zapisana została w historii wojny morskiej na Bałtyku.

Pod koniec wojny wyporność kontr-torpedowców przekroczyła 1500 ton. Duże okręty tej kategorii stały się niszczycielami, i to zarówno torpedowców, jak i okrętów podwodnych, poza tym wydatnie wzrosła siła artyleryjska: niektóre kontr-torpedowce posiadały nawet silniejsze uzbrojenie, niż je miały lekkie krążowniki w chwili wybuchu wojny, a mianowicie 4 działa kalibru 150 mm.

KONTR-TORPEDOWCE PRZERAZAJĄ SIĘ W NISZCZYCIELE

W toku pierwszej wojny światowej ilość nawodnych okrętów torpedowych wzrosła co najmniej podwójnie i z tej też przyczyny, po wojnie nastąpiła blisko 10-letnia przerwa w ich dotychczasowej masowej budowie. Nie była ona jednak równoznaczna z zahamowaniem dalszego wzrostu wielkości i jakości tych okrętów. Niektóre państwa rozpoczęły budowę dużych, coraz silniej uzbrojonych i coraz szybszych okrętów, inne — zagadnienie ilości w dalszym ciągu przedkładały ponad jakość okrętów.

W wyniku realizacji pierwszej koncepcji górna granica wyporności kontr-torpedowców osiągnęła 3000 ton, ilość dział kalibru 120 do 138 wzrosła do ośmiu, szybkość maksymalna doszła do 40, a nawet 45 węzłów. Jedynie ilość wyrzutni nie zwiększyła się — przeciętnie było ich na okręcie 6 do 8, gdyż duże kontr-torpedowce coraz bardziej stawały się niszczycielami (torpedowców, okrętów podwodnych i — co miało niezadługo nastąpić — lotnictwa), pozostawiając wykonywanie ataków torpedowych — jako główne zadanie bojowe — małym torpedowcom i ścigaczom.

Typowym przykładem takiego dużego super-kontr-torpedowca był doskonały radziecki okręt „Leningrad“, prototyp całej serii jednostek. Jego wyporność wynosiła 2890 ton, uzbrojenie 5 dział 130 mm i 6 wyrzutni torpedowych, szybkość 36 węzłów.

Z chwilą tak wielkiego wzrostu tych największych jednostek, trudno było zachować nawet dotychczasowy podział okrętów torpedowych na torpedowce i

kontr-torpedowce. Trudno było tym więcej, że ostatnie podzieliły się na mniejsze i większe, z których większe powoli przestały już być przeciw-torpedowcami, czyli okrętami zwalczającymi torpedowce, a stały się uniwersalnymi niszczycielami wszelkich małych jednostek nawodnych, okrętów podwodnych i lotnictwa. W czasie tym wyodrębniły się już właściwie trzy rodzaje nawodnych okrętów torpedowych (nie licząc ścigaczy): torpedowce (o wyporności do 700—800 ton, 1 do 3 dział kalibru do 120 mm, 2 do 6 wyrzutni torpedowych, szybkość do 35 węzłów), małe i średnie kontr-torpedowce, zwane już często niszczycielami (od 800—2000 ton, 3 do 6 dział kalibru 120—130 mm, 6 do 8 wyrzutni torpedowych, szybkość 35 i więcej węzłów) oraz duże niszczyciele, często zwane przewodnikami floty lub torpedo-krążownikami, a nawet lekkimi krążownikami (od 2000 do 3000, a nawet do 3500 ton, 5 do 8 dział 127 do 138 mm lub 6 dział 150 mm, 6 do 10 wyrzutni torpedowych, 35 do 45 węzłów szybkości).

NISZCZYCIELE OSTATNIEGO DZIESIĘCIOLECIA

Jeżeli już uprzednio, w toku pierwszej wojny światowej, okazało się, że niszczyciele są najbardziej uniwersalnymi okrętami wojennymi, to potwierdziło się to jeszcze dobitniej w toku drugiej wojny światowej. Jak już wspomniano na wstępie, niszczyciele pełniły niemal wszystkie zadania, jakie powierzyć można współczesnym okrętom wojennym, a więc patrolowe, eskortowe, walki artyleryjskie i torpedowe, służbę desantową i transportową, stawianie i polowanie min. Nade wszystko jednak okazały się one niszczycielami okrętów podwodnych i lotnictwa i w tym charakterze oddały usługi ogromne. Nigdzie i nigdy, w żadnym rejonie operacyjnym i w żadnych warunkach niszczyciele nie okazały się jednostkami zbędnymi. Wprost przeciwnie — wciąż było ich poszczególnym flotom brak, tak, że szereg państw rozpoczęło masową budowę tzw. niszczycieli eskortowych, które — kosztem mniejszej szybkości i ograniczonej ilości wyrzutni torpedowych — posiadały bardzo silne uzbrojenie przeciw-

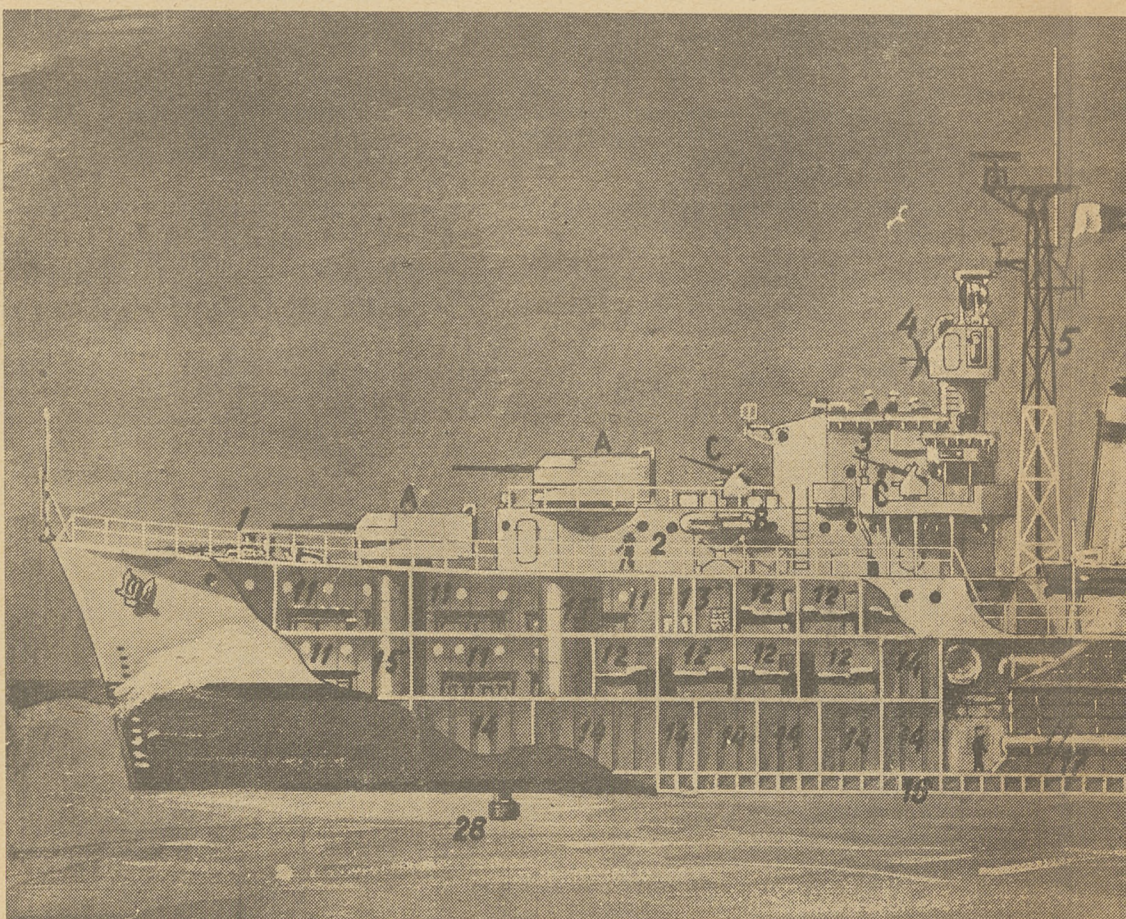
(dokończenie na str. 20)

„DALMORY” - M

W ramach rozbudowy naszej floty rybackiej stoczni polskie poza licznymi seriami kutrów, ługrów oraz ługrotraulerów — budują szereg dużych parawentur traulerów, ze względu na swą wielkość zwany supertraulerami. Pierwszych kilka jednostek tego typu znajduje się już na ukończeniu i przeprowadza się w nich ostatnie prace wyposażeniowe. Supertraulery budowane dla Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor“ i dlatego powszechnie zwane „Dalmorami“ będą zdolne prowadzić połowy nie tylko na Morzu Północnym, ale również na Morzu Barentsa i w okolicach Islandii. Ich ładownie będą mogły pomieścić po ok. 2000 ton ryby. Warto podkreślić, iż pierwsze te całkowicie w kraju wykonywane traulery rybackie posiadać będą tzw. tranownie — mające duże znaczenie przy połowach białej ryby. W specjalnym pomieszczeniu wątroby wypróżnionych uprzednio ryb, po zmieleniu przetapiać się będzie w kotłach a otrzymany w ten sposób półfabrykat po przefiltrowaniu i odparowaniu stanowić będzie cenny tran leczniczy oraz tran przemysłowy, używany jako jeden ze składników specjalnej oliwy maszynowej. Projekt tranowni opracowany został przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych przy CZPO. Prace przy montażu tranowni na „Dalmorach“ prowadzi brygada Franciszka Keslera, która wyrabia przeciętnie 125% normy.

Zbliżający się sezon białej ryby — może nie tak intensywny w rybołówstwie dalekomorskim jak sezon śledziowy — ale obfitujący w dalekie wyprawy na Północny Atlantyk i Morze Barentsa — będzie w bieżącym roku przełomowym w naszej gospodarce morskiej; po pierwszym wypłyną bowiem na połowy piękne nowoczesne traulery zbudowane przez nas całkowicie w kraju, robotnikami polskimi, według planów polskich konstruktorów.

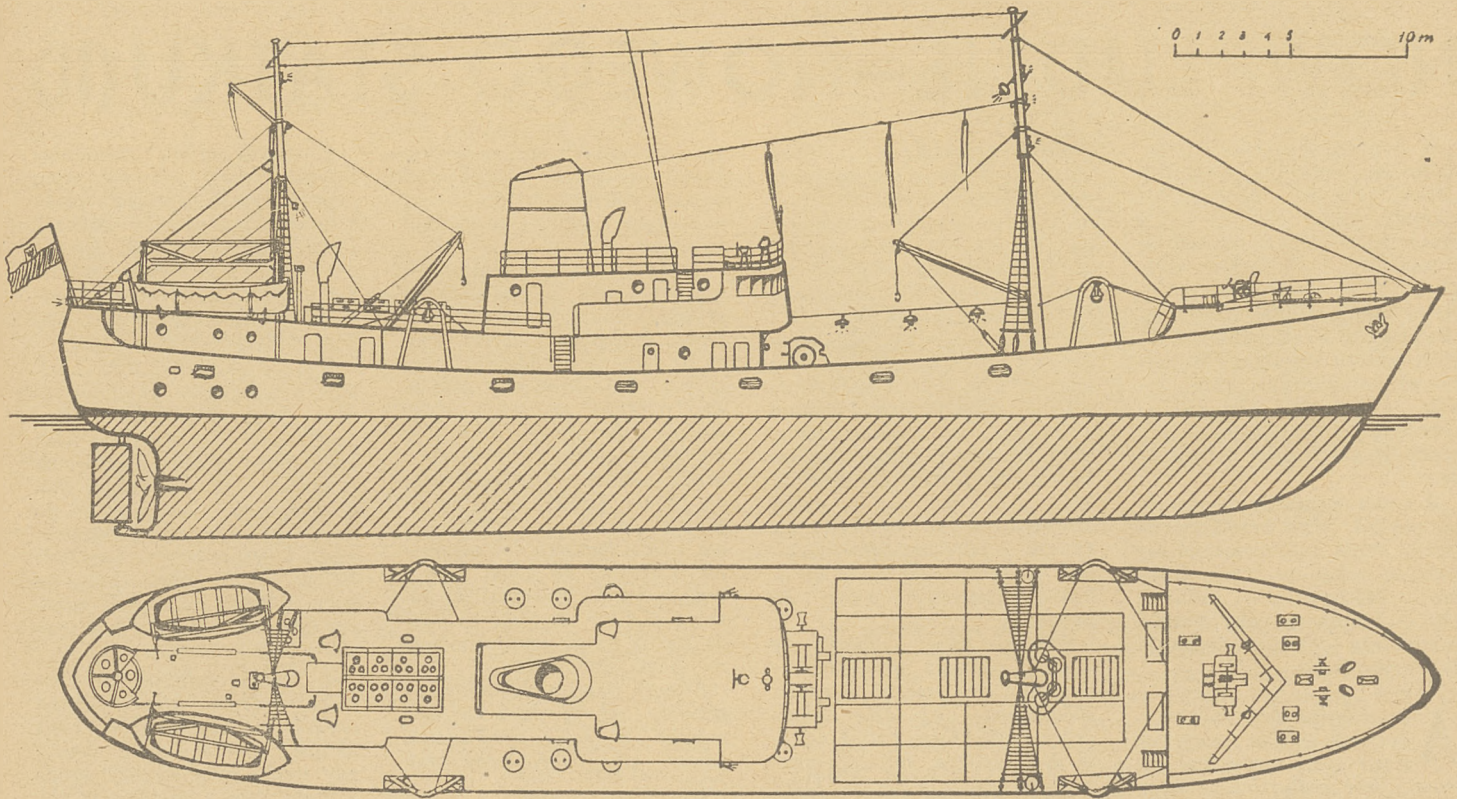
PRZEKRÓJ DUŻEGO, NOWOCZESNEGO (1946) NISZCZYCIELA
A — dwulufowa wieża działowa artylerii głównej; B — pojedyncze działko torpedowe; C — miotacz bomb głębinowych; D — poczyniołnica do 5 — maszt z antenami radarowymi; 6 — komin; 7 — ródz motora oficerów; 13 — urządzenia sanitarne; 14 — zbiorniki ropy; 18 — kotłownia nr 2 (dwa kotły); 19 — maszynownia; 20 — tu



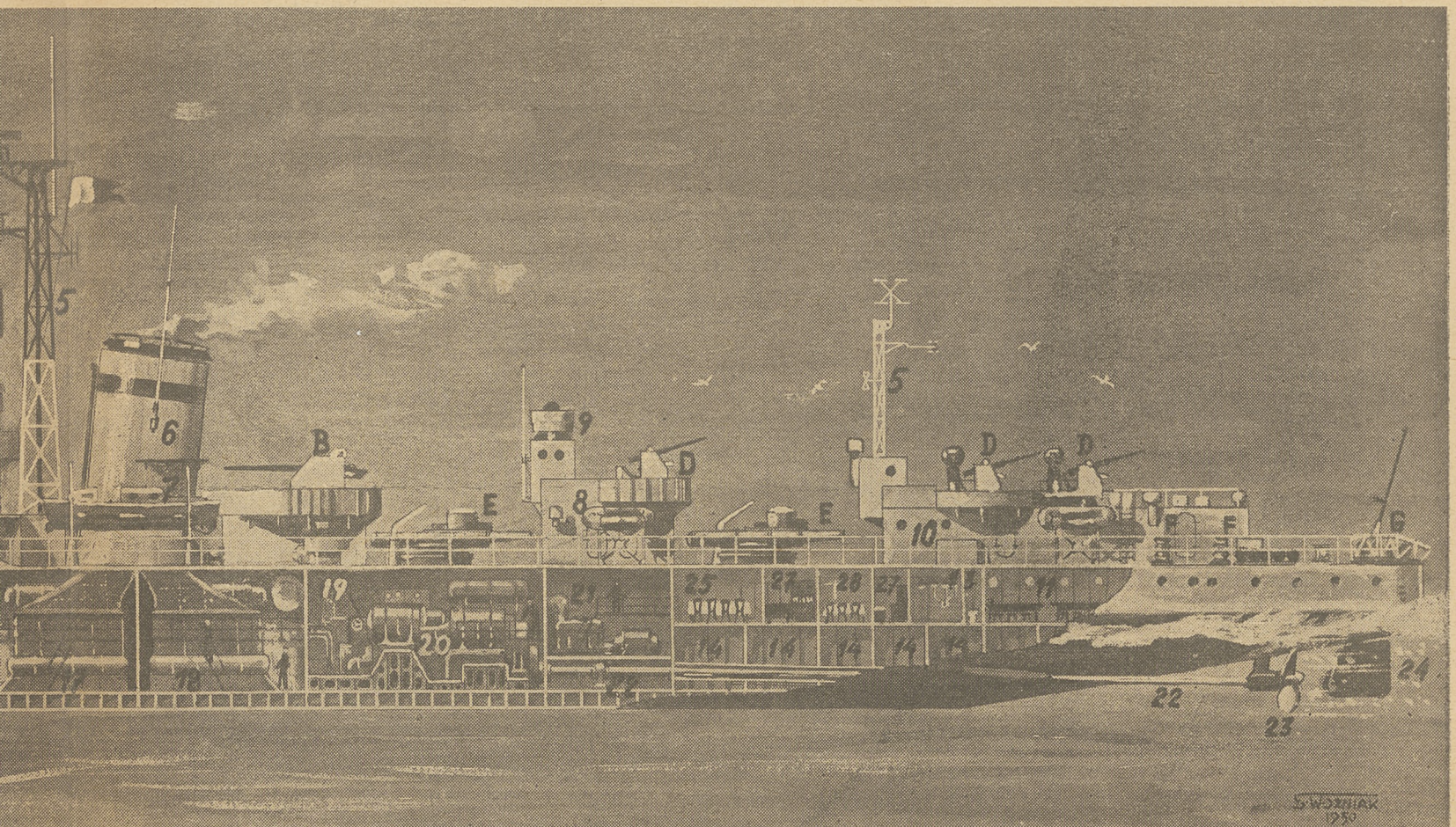
" - NOWE NASZE TRAUERY RYBACKIE

ckiej stocznie, lugrów oraz dużych parokości zwanych tek tego typu wadza się na traulery -- bualekomorskich almorami" -- a Morzu Północnym w okolicach Islandii po ok. 260 sztuk. Te całkowicie nowe traulery będą przetrapiać się w półfabrykaty. Będzie cenny i wany jako je-nowej. Projekt ten Biuro Konstrucyjnego przy montażu da Franciszka formy.

nie tak in-jak sezon śle-ny na Północnym bieżącym ro-rskiej; po raz ne nowoczesne w kraju, rę-polskich kon-



NISZCZYCIELA o wyporności ponad 2300 ton i uzbrojeniu głównym złożonym z pięciu dział 114 mm, mogących strzelać zarówno do celów morskich jak i lotniczych; B — pojedyncze działo artylerii głównej w masce; C — pojedyncze działko przeciwlotnicze; D — dwulufowe działko przeciwlotnicze; E — pięcioporurowy aparat torpedowy do zrzucania bomb głębinowych; 1 — urządzenia kotwiczne; 2 — nadbudówka dziobowa; 3 — pomost; 4 — urządzenie do kierowania ogniem artylerii; 5 — ródz motorowa; 6 — tratwa ratunkowa; 7 — tylne stanowisko kierowania ogniem artylerii; 8 — pomost rufowy; 9 — pomieszczenia załogi; 10 — pomieszczenie dla oficerów; 11 — pomieszczenie dla podoficerów; 12 — pomieszczenie dla marynarów; 13 — pomieszczenie dla kucharki; 14 — pomieszczenie dla kucharza; 15 — szyb amunicyjny; 16 — podwójne dno; 17 — kotłownia nr 1 (jeden kocioł); 18 — turbiny napędowe; 19 — mechanizmy pomocnicze; 20 — wał śrubowy; 21 — śruba lewoburtowa; 22 — ster; 23 — masa oficerska; 24 — masa podoficerska; 25 — masa marynarska; 26 — bufet; 27 — asdic (urządzenie do wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych).



NOWI LUDZIE—NOWEGO STATKU (II)

W poprzednim odcinku ni-
niejszego reportażu ze statku
„Puck“ (nr 9 „Młodego Że-
glarza“) zapoznaliśmy się z
pracą sekretarza Podstawowej
Organizacji Partyjnej na statku
oraz z niektórymi osiągnię-
ciami załogi, ukoronowanymi
„Dyplomem Uznania“ Głównego
Komitetu Morskiego Współ-
zawodnictwa Pracy, który za-
łoga maszynowa „Pucka“ otr-
zymała za najlepszy wynik
pracy w pierwszym kwartale
br.

A teraz wracamy ponownie
na pokład tego przodującego
statku PMH odbywającego re-
gularne rejsy na trasie Gdynia
— Rotterdam — Antwerpia
— Hamburg aby poznać
marynarzy i ich nowe warunki
pracy we flocie.

Aparat kulturalno-oświatowy
dokonał wielkiej pracy we
flocie — powiedział do
mnie oficer kulturalno-oświato-
wy, Julian Cegielski. — Z po-
czątku, gdy objęliśmy nasze
funkcje na poszczególnych stat-
kach, to było ciężko. Trzeba
było przelamać nieufność pew-
nej części załóg, dowieść mary-
narzom, iż tego rodzaju czło-
wiek jest bardzo potrzebny na
każdym statku, że nie jest on
„piątym kołem u wozu“, prze-
ciwnie — jest po to, aby pod-
nieść poziom ideologiczno-poli-
tyczny marynarzy. Bądź co
bądź marynarze są najbardziej
zdani na częste przebywanie w
zagranicznych portach i w zwią-
zku z tym narażeni są na dzia-
lanie obcej propagandy.

— Jak zaobserwowaliście —
ciągnął dalej Cegielski — staram
się nie odrywać ani na chwilę od
życia załogi, interesuję się każ-
dym mającym się odbyć zebra-
niem, omawiam bieżące sprawy
z kapitanem i sekretarzem partii,
opracowuję plan pracy politycz-
nej i szkolenia ideologicznego w
danym rejsie... O, tu jest nowy
plan, przejrzyjcie sobie...

Czytam: „2 sierpnia — pra-
sówka na temat „1 Konferencji
Partyjnej Polskiej Marynarki
Handlowej. Tego samego dnia
zebranie aktywu partyjnego. 3
sierpnia — szkolenie zawodowe.
Dalej — zebranie trójki współ-
zawodnictwa pracy przy współ-
udziale szefów działów. 4 sier-
pnia — zebranie kół T-wa
Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. 6
sierpnia — zebranie partyjne,
seminarium. Tego samego dnia
referat „Polityczno-geograficzna
sytuacja Belgii“. 7 sierpnia — ze-
branie kół ZMP. 10 sierpnia
— zebranie partyjne. 12 sierpnia
— referat pt. „Przebieg między-
narodowy“. Przy każdej z prze-
widzianych prac figuruje nazwi-
sko członka załogi, odpowiedzial-
nego za wykonanie zadania,
a całość zatwierdzona jest
podpisem kapitana.

Cegielski ma swoje dobre, wy-

próbowane metody pracy. Przed
wojną był robociarzem, prze-
cierpiał dużo za swe idee, poznał
n. sobie bez reszty system sa-
nac, jny, a w czasie wojny odbył
rzetelnie całą wędrowkę bojową,
służąc w różnych formacjach.
Przyzwyczajony jest zatem do
zbiorowości i — jak zdołałem
zauważyć — odpowiada mu
ona. Do celu dąży konsekwent-
nie, nie zrażają go tu i ówdzie
zdarzające się niepowodzenia,
stara się poszczególnym człon-
kom załogi pomóc, doradzić. 28
ludzi, z którymi ma na statku
do czynienia, to niewiele, ale
zawsze — przy umiejętnej me-
todzie — zespół taki może się
okazać wdzięcznym polem do
pracy.

Zebranie załogi odbywa się
ściśle o godzinie przewidzianej
w planie. Do messy marynar-
skiej schodzi się cała załoga
prócz tych, którzy pełnią wach-
tę. Nie zdziwiła nikogo obec-
ność bosmana Babiara, który
przerwał w tej chwili malowanie
sterówki, aby wysłuchać refera-
tu oficera kulturalno-oświato-
wego o Belgii, do której mamy
za kilka dni zawinąć. Bosman
Babiarz znany jest ze swej
młówekiej pracowitości, nie zna
on ściśle określonych godzin za-
jęć, robi tak zwaną „dejmankę“,
czyli pracę, która normalnie na
statku należy do specjalnie wy-
dzielonej spośród załogi pokła-
dowej grupy marynarzy. Nor-
malnie biorąc powinni on pra-
cować 8 godzin, ale bosman
pracuje tak, aby — jak mi powie-
dział — „wszystko było w po-
rządku“, a za tym kryje się nie-
kiedy robota od 6 rano do 10
wieczór. Gdy spytałem go, cze-

mu tyle roboty jest na statku,
który ma niewiele ponad rok
życia, a zatem wszystko jest na
nim nowe i świeże, oświadczył
mi wręcz:

— To tak się tylko zdaje. W
tym rzecz, aby nie dać statkowi
przedwcześnie zestarzeć się.
Dobra konserwacja statku pole-
ga na tym, żeby odświeżyć, wy-
czyszczyć, wylakierować, odma-
łować, naprawić te części, które
jeszcze poprzedniego dnia były
dogładane. Sadza leci z komina,
brudzi pokład — i przez to wię-
cej roboty. Częste zawijanie do
portów, prace za i wyładunkowe,
rodzaj ładunku, jak ostatnio
np. wieźliśmy do kraju żyrafę,
tygrysy i inne zwierzęki do na-
szego ZOO — wszystko to skła-
da się na to, że czasu wolnego
nie mamy zbyt wiele.

Bosman Babiara pływa już bez
przerwy od 21 lat i niejedno
mógłby o sobie opowiedzieć,
gdyby nie... chroniczny brak
czasu.

W messie są już wszyscy z ka-
pitanem Lewandowskim włą-
cznie. Pod jednym ze stolów flir-
tują z sobą kundelek Diana z
Ciacusiem — czarnym kotem,
zachowując zresztą wzorowy
takt i umiar.

— Zanim przystąpię do omó-
wienia sytuacji politycznej w
Belgii, z uwagi na to, że jutro
zawijamy do holenderskiego
portu Rotterdam — rozpoczął
oficer kulturalno-oświatowy —
może przypomnimy sobie ostat-
nią pogadankę o Holandii.
Wśród załogi jest kilku świeżo
zamustrowanych, więc nie wszy-
scy ją słyszeli. Proszę, kto na o-
choćnika streści wspomniany re-
ferat?

Po chwili ciszy, zakłóconej
jedynie przez miarowy szum
maszyn, wstaje z miejsca prak-
tykant maszynowy Zbyszek
Pęczkiewicz, który w sposób
wyczerpujący nakreśla położe-
nie geograficzne Holandii, wa-
runki gospodarcze oraz sytu-
ację polityczną w tym kraju.

Z kolei przystępuje do omó-
wienia warunków geo-politycz-
nych Belgii oficer kulturalno-
oświatowy. Po referacie pada
kilka pytań ze strony załogi na
temat kryzysu rządowego, spo-
wodowanego roszczeniami do
tronu ex-króla — kolaboracjo-
nisty hitlerowskiego Leopolda
III. W sposób prosty i jasny na
jedno z pytań odpowiada młod-
szy steward Aleksy Brzozowski:

— Naród belgijski nie chce
króla — drania, który zamiast
oprzeć się faszystom w czasie
okupacji, pobrał się z nimi, a
gdy trzeba było wygnąć wroga
z kraju, sam z wrogiem uciekł.
A teraz znów chce do żłobu.

Odpowiedź młodego chłopca
wywołuje uśmiech na twarzach
marynarzy. Wyraźne zadowole-
nie maluje się również na twa-
rzy oficera kulturalno-oświato-
wego. Nie chodzi tu przecież o
piękną formę, lecz o treść. A
Brzozowski wypowiedział to jak
myślał, a myślał dobrze.

Tegoż chłopca poprosiłem nie-
co później, aby opowiedział mi
o sobie, zwłaszcza że ostatnio
awansował z mess-boya na
młodszego stewarda, a w indy-
widualnym współzawodnictwie
pracy w I kwartale zajął drugie
miejsce, zaś w II kwartale —
trzecie miejsce.



Aleksy ma 20 lat i pochodzi z Polesia. Ojca nie ma, utrzymuje zatem matkę i 13-letniego brata, który chodzi do szkoły. Powiedział do mnie: „W nagrodę za to, że brat jest najlepszym uczniem w klasie kupilem mu zagranicą wspaniałą, wyścigowy rower. Zasłużył sobie chłopak na to. No i przydał mu się przedko. Brał na nim udział w Sztafecie Pokoju, w biegu na 25 kilometrów, z dorosłymi. Dostał dyplom”.

Brzozowski pływa stosunkowo niedługo, bo od 1946 roku. Przybył na Wybrzeże, pociągnęła go praca na morzu, zgłosił się przeto do Biura Angażowania Żalóg. Szkoły morskie nie zdążyły jeszcze w owym czasie wypuścić powojennych roczników. Przez 2 lata pływał na „Batorym”, potem przeszedł na „Generała Waltera”, który chodzi do Indii i Pakistanu.

— Jak tam Indie? — pytam ciekaw, co też mi opowie o tym kraju.

— Wielki, wspaniały, ale i nieszczęśliwy kraj. Oglądałem tam piękne rzeźby, obrazy i pamiątki w muzeum w Kalkucie, zachwyciłem się architekturą, ale co tam między, o jej! Można 100 lat żyć w innym kraju i nie mieć pojęcia o tym, że obok kapłanych złotem pałaców maharadży, umierają na ulicy chorzy, nędzy i głodni ludzie, wyglądający jak szkielety.

Aleksy zasłużył sobie na awans. Tak pomyślałem sobie nieraz, obserwując tego chłopa-

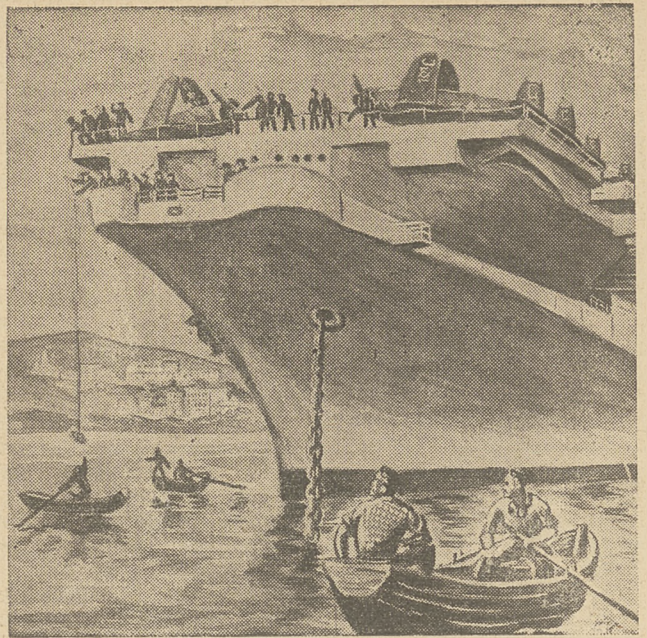
ka, czy to w porcie zagranicznym, czy w czasie pracy na statku. „W pracy jest wzorowy, innych nawet podciąga” — mówi o nim szef gospodarczy Franciszek Zakrzewski. Należy do kół ZMP na statku, bierze udział w szkoleniu ideologicznym i uczęszcza na partyjne zebrania, zabierając często głos.

Na obce, kapitalistyczne porty nigdy nie patrzy przez szyby knajpy portowej, ani nie przysłania mu oczu fasada dostatku, za którą najczęściej kryje się nędza robotników portowych i węgacja szarego człowieka pracy.

— Dla mnie knajpa może nie istnieć — powiedział mi. Lubię oglądać ciekawostki miasta, lubię kino, czasem pójść z kolegami gdzieś na piwo czy potańczyć na zabawę ludową.

Aleksy nie należy do tych waleśających się bez celu po mieście marynarzy. Pokochał swój zawód. Podobnie jak jego szef gospodarczy Zakrzewski, który kolekcjonuje w domu zbiory botaniczne, zbiera różne drobiazgi i pamiątki z rejsów: jak muszle, korale itp. Sporo czyta i ma chęć do nauki. Cieszy się z tego, że Zakrzewski obiecał go stopniowo wtajemniczać w arkaną prowadzenia działu hotelarskiego na statku, tak, aby w niedalekiej przyszłości z Aleksiego Brzozowskiego, jako z szefa gospodarczego była pociecha w naszej flocie handlowej.

JÓZEF BALCERAK



Z PAMIĘTNIKA RADZIECKIEGO MARYNARZA

ANKESI WE WŁOSZACH

Amerykański styl życia! Słyszac te słowa, mimo woli przypomina mi się jedna scena, świadkiem której byłem niedawno: Był wiosenny, słoneczny ranek. Na brzegu widniało duże, piękne miasto. Po długim rejsie statek nasz wchodził do neapolitańskiego portu.

Na prawo od nas, przypominając ogromną górę żelastwa, stał amerykański lotniskowiec. Kolos niezgrabnie rozprzerstanił swe cielsko na lustrzanej wodzie reddy i beczceremonialnie wystawił gardziele armat w stronę miasta.

Wiadomo — to kolejna „wizyta“ amerykańskiej floty — zjawisko nie takie już rzadkie w marshallowskich Włoszech.

Ale co to takiego dzieje się u burty amerykańskiego lotniskowca? Dlaczego na wojennym okręcie jest taki jarmarczyny gwar? Dlaczego wokół niego jest takie niezwykle skupisko małych łódeczek?

Patrzę — i wreszcie poznaję co znaczy „amerykańska dobroczynność“. Dzika obrzydliwa scena, w całej swej bezwstydnym nagości staje mi przed oczyma:

Jak wiadomo, Włochy jeszcze do tej pory nie dźwignęły się ze zniszczeń młnionej wojny. Odwrotnie, coraz bardziej daje się odczuć masowe bezrobocie i stopa życiowa robotników stale się obniża.

Z rozpaczliwego położenia włoskich bezrobotnych, łaknących kawałka chleba, skorzystali amerykańscy „przyjaciele“, urządzając dziką zabawę.

Na górnym pokładzie lotniskowca zebrała się spora grupka oficerów. Jeden z nich trzyma na długim sznurku bochenek białego chleba. Na ten chleb rzucają się zgłodniałi ludzie. Ale dostać go nie jest tak łatwo: ledwie ktoś dotknie ręką chleba, gdy sznurek jakby niechętnie podnosi się do góry, a on straciwszy równowagę wpada do wody.

Na pokładzie — ogłuszający śmiech. Trzaskają obiektyw aparatów fotograficznych, i zabawa zaczyna się od nowa. Gorączkowo błyszczą oczy zmęczonych, zgłodniałych ludzi: przecież cel jest tak blisko — zdaje się wyciągnąć tylko rękę i zawieszony chleb już jest twój... A na pokładzie nieprzerwany śmiech, gwizdanie... Rozweseleni Jankesi formalnie kładą się ze śmiechu: przecież już trzech Włochów wpadło do wody...!

W końcu któremuś z bezrobotnych udaje się chwycić chleb. I tu następuje kulminacyjny punkt dzikiej zabawy. Stojący opodal oficer, nieznacznie daje znak ręką. W tej chwili z niższego pokładu, wcześniej przygotowane sikawki strażackie, poczynają łać na łódki wodę. Silne strumienie przewracają ludzi. Powstaje krzyk, jęki wołania... Zdezorientowany posiadacz chleba wypuszcza go z rąk... chleb pada i staje się celem dla kilku sikawek.

Spojrzałem na towarzyszy. Stali z pociemniałymi od gniewu twarzami. Straszne wrażenie zrobiła na nas ta scena naigrywania się z ludzkiego głodu. Nie działo się to w Afryce, gdzie kolonizatorzy nie mają się czego krępować, ale w centrum Europy, na oczach starożytnego włoskiego miasta, którego historia sięga głębi wieków, kiedy jeszcze żadnych Stanów Zjednoczonych Ameryki nie było.

M. LESKOW, szturman

ŚLEDZIOWY REJS

Okres minionych wakacji letnich nie dla całej uczącej się młodzieży był okresem wytchnienia i odpoczynku. Na przykład uczniowie Państwowej Szkoły Rybaków Morskich odbywali w tym czasie pełne mozolu praktyki na pełnomorskich jednostkach rybackich — poławiających śledzia na Morzu Północnym. Oto poniżej wrażenia jednego z uczestników wakacyjnych praktyk PSRM:

Zaloga na pokład! Prędej, prędej czas ucieka, zaraz wychodzimy w morze — słycać donośny głos bosmana. Opuściliśmy kubryk. Już wszyscy są „na burcie“, opowiadamy sobie z ożywieniem wrażenia z ładu. Szybko i sprawnie odbywa się odprawa celna.

Wreszcie — gotowe: Chłopcy na stanowiska manewrowe, szpringi-lego, cumy-lego, słycać dzwonek telegrafu maszynowego, śruba zaczyna burzyć spokojną tafłę wody w basenie portowym, rufa zaczyna odchodzić. Ktoś z kei macha nam na pożegnanie. A to przecież dziewczynka Czeska — Danko!

Mam pierwszą wachtę w morzu, więc zaraz za boją Gd-S wchodzi na mostek, biorę od „starego“ ster.

— Kurs ONO! — pada komenda.

— Jest ONO! — powtarzam. Po lewej burcie nika światła Gdyni, nie będziemy jej widzieć około trzech tygodni. Idziemy na Morze Północne, to

nasz pierwszy rejs śledziowy. Zobaczymy nareszcie jak wygląda inne morze, bo dotychczas przez pierwsze dwa miesiące praktyki widzieliśmy tylko Bałtyk, okolice Bornholmu i Gotlandu — gdzie łowiliśmy białą rybę. Na Północne długa droga — ponad 800 mil. Cztery doby na tę drogę zużywa s/ł „Wulkania“ — trawler na którym we czterech odbywamy letnią praktykę — Kazik L., Czesiek G., August F. i ja — wszyscy uczniowie Państwowej Szkoły Rybaków Morskich.

Jest już zupełnie ciemno, na trawersie mamy Rozewie. Poznaję je po charakterystycznych błyskach powtarzających się co trzy sekundy. Już coś niecoś znam z łecji polskiego wybrzeża,

Bardzo szybko minęły cztery dni podróży. Tak wypadło, że właśnie w niedzielę rano znaleźliśmy się na łowisku. W morzu dla rybaka dalekomorskiego nie ma święta, najwyższej o istnieniu takowego przypomina nam kucharz — popularnie zwany przez załogę trucicielem — piekąc ciasto lub pitaszac jakiś inny smakolyk na deser po obiedzie.

— Wstawać! Wstawać! — budzi nas o wpół do piątej rano wachtowy. Choć się straszliwie nie chce — wstajemy bez ociągania. Musimy się przrzuczyć do tego, że tak będzie przez cały okres pływania, że rybak w czasie pracy nie uznaje ani dnia ani nocy. Sama praca nie jest może tak ciężka, ale

najwięcej męczy to, że nieraz gdy jest ryba, trzeba pracować bez odpoczynku dwie lub nawet i trzy doby pod rząd.

Sieć już za burtą, sternik i bosman przy windzie tralowej — wypuszczają holliny. My przez ten czas wpadamy do messy aby się rozgrzać gorącą herbatą lub kawą.

— Halo — prędzej tam! popędź nas „stary”. — Trzeba podpiąć kable!

Gotowe. Schodzimy do kubryku i trochę się śmiejemy z Kazika i Jana, że mają teraz wachtę — to tzw. „psia wachta” (pierwszy hol na traulerze to „psia wachta”). — No cóż, oni dziś a ja z Brunem jutro.

Wybieramy włók, winda pracuje już na pełnych obrotach, kable z jękiem i zgrzytem przelatują przez role i nawijają się na winde.

Zygmunt — st. rybak, Zdzisiek — st. rybak i ja pracujemy przy rufowej rozpornicy. Jesteśmy podnieceni — co będzie! Dzicho jak zwykle pesymista — zapewnia, że — nic. Zygmunt trochę inaczej się zapamiętuje:

— Zobaczysz będą z cztery paki a może i więcej!

I jest więcej, o wiele więcej! Ależ roboty! Żeby to chociaż czysty śledź, a tu tyle tych bolków, trzeba będzie się dobrze pozginać przy przebieraniu.

Bolą plecy, klęę robotę i pomysł, który mnie skierował na trauler. — Czyż nie miałem pracować na ładzie? To tak się mówi — ale gdy człowiek jest 48 godzin na ładzie znów chce wracać i to jak najszybciej na morze — och, głupia natura ludzka!

— Szybciej, szybciej, słońce grzeje — ryba się zaparzy!

Obiad jemy na zmianę i na tempa, w takt pokrzykiwań szturmana. I znowu robota! To już druga doba, oczy palą od przemęczenia, nogi zaparzone od gumowych butów, a tu nie widać końca, ciągle po 8, 10 „naków”. Robota od holu do holu, nawet nie ma czasu na spożycie posiłku. Solimy rybę i ładujemy

do beczek, a te z kolei do zasobni po węglu, gdy jest już bardzo dużo ryby to wprost do ładowni — tam dwóch z załogi łupie łódz zabrany z portu i przesypuje nim śledzie.

Nie, dziś od rana jakoś nie tak jak zwykle, kucharz mówi, że śniły mu się kobity a to znaczy według niego, że dzisiejszy dzień nie przejdzie bez jakiegoś wypadku. No i jest: jeszcze pokład nie całkowicie sklarowany, gdy naraz rufowy kabel przesunął się o kilka sążni. Podskoczyłem do hamulca, nic nie pomogło, znowu kilka sążni, aż nagle naprężył się do ostateczności i... prysł jak cienka nitka!

Chwila zamieszania ale stanowczy głos „starego” panuje nad wszystkim:

— Uwaga, szturman — podciągnąć sieć na dziobowym kablu, powoli i z czuciem!

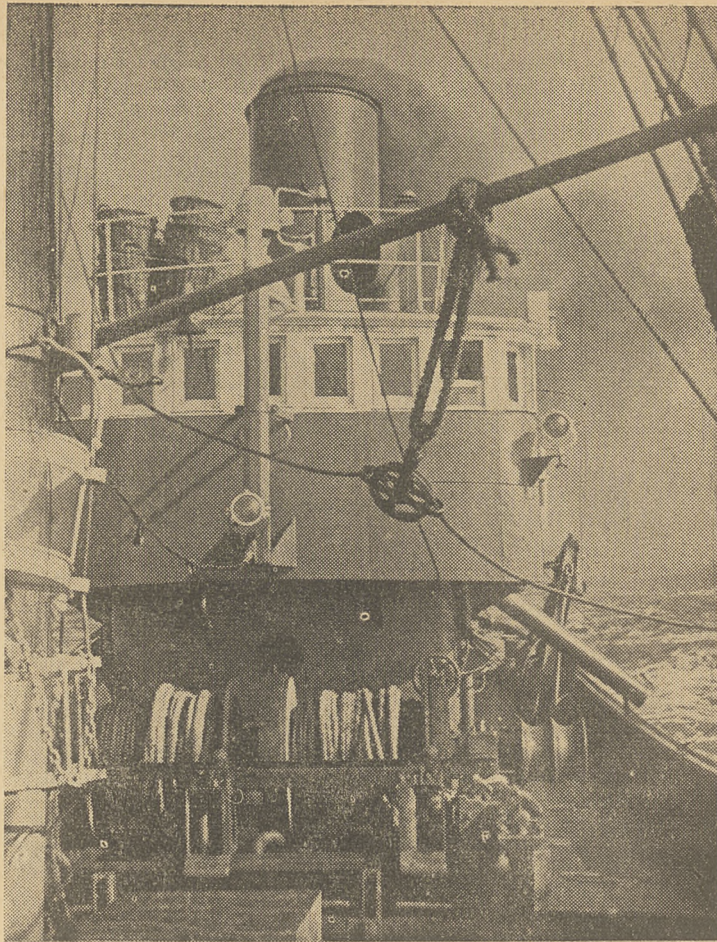
Winda ięczy, a kabel wydaje dźwięki jak struna ale nie puszczą. Powoli, powoli, wyciągamy sieć, — skrzydło dziobowe jest już na burcie.

— Na jumper je i do góry!

Zrobione. Mesingiem wyciągamy rufowa rozpornicę — sieć musiała o coś bardzo dużego zahaczyć pod wodą, bo rozpornica silnie okuta stała i zbudowana z 4-calowych dehowych desek jest wylamana. No jakoś szczęśliwie. Ale że nieszczęścia chodzą w parze, tak i teraz w niewiadomy sposób rozpornica zahacza o reling i nadbudówki, podciągnięta sieć jeszcze zacieniona podnosi się, wygina i nagle pęka jakby była zrobiona z cienkich deseczek. Dobrze, że nie było nikogo koło niej bo o wypadek nie trudno.

Po dwugodzinnej pracy zdołaliśmy wyciągnąć sieć na burtę, ryby prawie nie ma ale cieszymy się, że sieć cała — przy naprawie jest dużo roboty.

Pogoda zaczyna się psuć — będzie sztorm to pewne, a że na Północnym nieźle notrafi wiatr — to na pewno odziesiąt do 8 lub 9° Beauforta dojdzie. Dla naszej „Wulkanii” to wcale nieźle — będzie kiwać. Na razie je-



fol. T. Wlelochowski

Trauler rybacki w drodze na łowisko

szcze ciągniemy choć fala już duża. Ale trauler — to nie frachtowiec — tu nie zważa się na sztormy.

Ależ dmieł Wiatr na takielunku wygwizduje szatańskie melodie, chichocze i szaleje, niesposób leżeć w kubryku. Do messy na posiłek wcale się nie kwapimy, każdy z nas nieszczerze się czuje — taka fala daje się we znaki. Dobrze, że na burcie mamy około 90 ton śledzia. Z tym nie wstyd wracać do portu. No — może jeszcze da się coś dołować!

Niestety, tak i pozostało: Północne rozhułalo się na dobre, jeden dzień, drugi, trzeci — a tu mechanik zawiadamia „starego”, że węgla wystarczy najwyżej na jakieś 4 doby (no, na pewno więcej) — trzeba zatem wracać.

Wchodzimy w Skagerrak, latarnia Lindesnes wita nas błyskami. Spimy, jemy i tylko tyle do roboty, że stoimy na sterze po 2½ godziny na 10 godzin czyli jakieś 5 godzin na dobę. Na północnym sztorm a tu gorąco, brzęgi toną w zieloności. — Ach, to przecież lipiec, przypominam sobie — wakacje... O tych wakacjach trudno będzie nam zapomnieć, będą je przypominały odciski na dłoniach i stwardniałe mięśnie. No i wspomnienia dobre — bo o złych to się zapomina. Wspomnienia o ciężkiej pracy, którą staraliśmy się zrozumieć i pokochać.

Po prawej burcie na duńskim brzegu mijamy zamek Kronborg, w którym rozgrywała się akcja szekspirowskiego „Hamleta”. Zmierza się, reklamami i neonami mruza do nas stolica Danii — Kopenhaga.

Nareszcie Gdynia — na transwersie boia „Hel S”. Znowu mam wachtę. Kurs WSW. Weidę do Gdyni — będąc na mostku przy sterze! Jeszcze daleko nam do tych dni kiedy będziemy sami wprowadzać statek do portu i telegrafem maszynowym dawać sygnały „smoluchowi”. Na razie — no praktyce — trzeba znów wrócić na rok do szkoły. Potem ze trzy lata praktyki i kto wie czy nie ziści się wówczas nasze marzenie — dyplom i statek.

WŁODZIMIERZ ROGOWSKI
PSRM
praktykę odbył na s/t „Wulkanii”



...Powoli, powoli, wyciągamy sieć — skrzydło dziobowe jest już na burcie...

NA SZLAKU DZIESIĘCIU TYSIĘCY MIL

Nasza szkolna fregata „Dar Pomorza” odbyła w miesiącach letnich rejs wokół Europy do wielkiego czarnomorskiego portu ZSRR — Odessy. Załozce, złożonej z uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie, społeczeństwo i władze Odessy zgotowały niezwykle serdeczne przyjęcie, pobyt zaś urozmaiciły licznymi atrakcjami. Najmilsze wrażenia odniesione przez uczestników wizyty w Odessie — uwidoczniły się w licznych artykułach i reportażach publikowanych po powrocie „Daru” do kraju. Poniżej drukujemy wyjątki z przygotowywanej do druku książki W. Z. Milenuszki — poświęconej odeskiemu rejsowi „Daru Pomorza”:

Leżąc na orłowskiej plaży patrzyłem na daleką linię widnokreśgu, gdzie ciemnoniebieska woda Bałtyku, skąpana w ciepłych promieniach letniego słońca, dotykała lazuru nieba.

Cieniutka nitka dymu statku idącego za widnokreśgiem, bila w górę nikiącą wysoko w niebieskich przestrzeniach.

Na redzie gdyńskiej widać było wysokie maszty i białą sylwetkę „Daru Pomorza”. Tu gdzie leżała jego kotwica zaczynała się pierwsza mila długiego rejsu do bratniej Odessy. Pierwsza mila z 10 000: Gdynia — Odessa — Gdynia.

Jutro podniesiemy kotwicę. Za rufą zostanie szary brzeg rodzinnych wód. Rozpłynię się w mgłę odległości. Będzie stawał się coraz mniejszy, mniejszy... zniknie zupełnie. Przed nami będzie tylko krąg niebieskiego oceanu.

Z prawej strony na ekranie radaru rysuje się poszarpana linia brzegu. Biała, wyraźna kreska — załamująca się pod ostrym kątem, to falochron portu Dover. U wejścia do portu — echo statku wychodzącego na kanał.

Na kanale mgła. Gęsta mgła. Ryk syren okrętowej przerywa ciszę. Jeden długi dźwięk. Potem cisza i znów długi ryk.

Na mostku widać sylwetkę oficera wachtowego. Na lewym skrzydle stoi kapitan.

Duże krople gęstej mgły siadają na twarzy, na rękach. Mgła wdiera się wszędzie. Jest w sterówce. W nadbudówkach. Zakryła ład.

Oczy bolą od wpatrywania się w szarą watę mgły, która swym płaszczem przykryła świat. Patrzac w zielonkawę światelka radarowych ech idziemy „wolno namród”. Stałe kursem na południe na szlaku do Odessy.

Za nami został Gibraltar, Malta i smutne puste brzozi Grecji. Wśród wysp archipelagu starych hogów z orszaku Zeusa — jeżdża „turyści” amerykanscy na lotniskowcach i niszczycielach, niby żywe reklamy nowej kultury Coea — Coli i gumy do żucia.

W zachodzących promieniach

słońca zabłysły strzeliste wieżycy minaretów Konstantynopola i Złotego Rogu.

W ciepłym porannym czarnomorskim słońcu zarysowała się linia dalekiego brzegu.

Z tyłu za rufą statku kręcił się log, nawijając na swą szrubę mile zmniejszającej się odległości. Powoli przeredzała się kurtyna wczesnej mgiełki, odsłaniając zaciekawionym oczom ład radziecki.

Soczysta zielenią kryła równinę. Czasem biel czystej wioski kąpała ściany swych murowanych domów w promieniach, budzącego się dnia. Wysoko ponad dachy domostw wylazła wieża ciśniowa swą rozsadzistą zbiornicą. Po drodze polnej sunął sznur ludzi i traktorów do pracy, zostawiając za sobą nitkę szarego kurzu.

Wprost przed dziobem, na końcu kursu rysowały się na tle jasnego nieba czarne linie kominów fabrycznych, kontury dużych budynków, miasta i kamienne masywy falochronów. Wyciągnięte długie szyby kranów portowych pracowicie opadały to podnosiły się do góry spiesząc się z wyładunkiem statków.

Na kursie leżała Odessa.

— Obywatelu Komendancie, jakiś pan z panią chcą rozmawiać z komendantem statku.

— Ponroście ich tu do salonu.

— Tak jest!

Po chwili uścisk dłoni i przyjacielski uśmiech: — Przyszliśmy Was powitać na naszej radzieckiej ziemi i całym sercem zaoriekować się Wami. Jestem dyrektorem Interkluhu, a to moja sekretarka. Podróż mieliście przziemna?

— Owszem. Przebyliśmy do Odessy wiele mil z naszej Gdyni. Pragniemy zobaczyć Wasz kraj i pokazać Wam swój statek.

— Właśnie, dwa bratnie narody — musimy obeirzeć się, bliżej poznać. Na pewno znajdziecie w naszym rodzie ludzi, którzy byli w Polsce. Razem walczli. Pokażemy Wam jak żyjemy u siebie, jak się bawimy. Widze, że tu na statku wszyscy są młodzi, urządzimy w naszym klubie wspólne tańce, razem pośniwamy — Wasze piosenki, nasze... ot tak, razem po przyjacielsku, po bratersku. Do opery Was koniecznie musimy zaprowadzić. Mv w Odessie bardzo jesteśmy dumni z naszej opery. Nowe filmy Wam pokażemy. Nasza sekretarka — Wiera Pietronowna zaprosi partnerki do tańca.

— Dziękujemy Wam. Z pewnością czas pobytu spędzimy przyjemnie i pożytecznie.

Przed gmachem opery stoi tłum ludzi. Czekamy na rozpoczęcie. Jest ciepło i przyjemnie tak stać na placu i obserwować ruch dużego miasta, które po dniu pełnym pracy szuka wypożyczynku w teatrze, kinie lub na spacerze, wśród skwerków obsadzonych klombami kwiatów.

Czarne litery afisza ogłaszają: dziś — „Rusalkę”, jutro — o-

perę komiczną „Kornewilskie dzwony”, w sobotę — „Carmen”. Niestety, „Carmen” już nie zobaczymy. W sobotę rano wychodzimy w morze. Szkoda.

Rozmawiamy o Odessie, o ludziach, o operze.

Naraz pada pytanie zwrócone w naszą stronę: — a wy skąd jesteście?

— My z Gdyni. Jesteśmy Polacy.

— Polacy! Witajcie, witajcie w Odessie! Ja też byłem w Polsce nawet mówię trochę po pol-

mogli wam pokazać też i naszą gościnnosc.

— Dziękujemy za miły czas wspólnie spędzony. Do zobaczenia może i w Gdyni. W każdym bądź razie nie zapominajcie w swoich podróżach o naszej Odessie, gdzie Was zawsze przyjmie z otwartym sercem Do zobaczenia!

W słonecznym Palermo jest bieda. Bezrobotni jedzą owoce kaktusów. Owoce kaktusowe są niesmaczne i nie pożywne ale



Przy kole sterowym na statku szkolnym „Dar Pomorza”
fot. K. Komorowski

sku. Ot tak słabo, jak słyszycie, ale mówię. No a co u was słychać? Jak Warszawa? Takie piękne miasto i Niemcy zniszczyli. Taka szkoda!

— Warszawa odbudowuje się! Już dużo zrobione. Budujemy. Idzie. Tak wspólnie robimy. Idzie robota. Idzie!

— O! Warszawa stroit sia! Haraszol to dobrze — Warszawa buduje się! To ja się bardzo cieszę! Ja dużo mam miłych wspomnień z Polski. To bardzo cieszę się!

— Żegnamy Was i bardzo dziękujemy za braterską gościnę. Gdy wrócimy do kraju, to powiemy naszym braciom i siostronom, że spotkaliście w Waszym kraju przyjaźń i choć wyście mówili po rosyjsku, a my po polsku, to przecież dobrze rozumiemy się. Żegnajcie i przyjeździecie do nas do Gdyni, byśmy

nie ma pieniędzy na spaghetti, a jeść coś trzeba. Więc siedzą robotnicy portowi w drzwiach swych zbombardowanych domów. Patrzą na afisz, z którego uśmiecha się twarzyczka młodej pani — „Pij Coca-Cola”.

... A w żołądku głód, daje nieprzyjemne uczucie ucisku, chwytła żelazną dłoń za trzewia. Bo owoce kaktusów nie są. A spaghetti jest drogie.

Przed dziobem widać dużo światła. Błyszcza lampy wzdłuż nabrzeży. Przed nami duże miasto.

Jak pięknie mrugają światła ulic. Jak gdyby na przywitanie: Nareszcie jesteście w domu! Witajcie!!!

Statek idzie całą naprzód. Za nami 10 000 mil. Przed nami Gdynia!

W. Z. MILENUSZKI
oficer na s/v „Dar Pomorza”

START — KOTWICĘ RWAĆ!

W trzech rzędach — równo uszeregowane — kołyszą się na lekkiej fali smukłe kadłuby jachtów. Tyle ich się tu zgrupowało przed basenem: pięć, dziesięć, dwadzieścia, dwadzieścia pięć...

Miały odbyć się dzisiaj regaty? — Czemu nie krążą pod żaglami — jak to zwykle bywało — przed startem?

Holownik podnosi sygnał „Piotrusia“ — za pięć minut start? — Co się stało? — Awaria?... Wszystkie?...

Długi gwizd holownika — barwne sygnały kodu opadają z masztu sygnałowego... — Nie, nie awaria! Jachty ożyły!

W nieruchomo czekających na sygnał postaciach załóg — gwizd syreny wyzwoilił jakby cały zapas energii, nagromadzonej oczekiwaniem: pierwsza linia jachtów już żyje — już łopoczą hisowane żagle — kotwice już w pionie — już pierwszy, drugi... wszystkie kołyszą się gnałe wiatrem napinającym białe skrzydła żagli. Już są na kursie!

Znów „Piotrus“ na maszcie holownika — druga linia ożyła, minęła linię startu. Po paru minutach ruszyli zawodnicy ostatniego szeregu.

Tak wyglądał start jachtów na tegorocznych regatach jesiennych nazwanych regatami sprawnościowymi. Po raz pierwszy bowiem po wojnie zastosowano owej niedzieli październikowej start z kotwice z opuszczonymi żaglami. Żagle podnoszono dopiero na sygnał startu i wybierano kotwice. Regaty były sprawdzianem nie tylko sprawności załogi w manewrach lotnych — sprawdzano też stan takielunku, sprawność obsługi i... siły — odgrywającej decydującą rolę przy pośpiesznym rwaniu ciężkich, opornych kotwic.

Dwie pierwsze grupy większych jachtów skierowały się na boję helską, trzecia grupa — mniejszych w przeciwnym kierunku. Meta: wejście do basenu jachtowego, po przejściu oznaczonych bojami zwrotnymi trójkątów trasy.

Do Helu szczęście sprzyja „Kneziowi“. Dalej „Monsun“ wyprzedza zdecydowanie resztę. Na odcinku od Helu do boi „g“ gdańskiego farwatu — ciężki „Orion“ doganła rywali. Jednakże „Monsun“ nie daje sobie odebrać prymatu i przychodzi na metę pierwszy, na długo przed resztą.

Nabrzeże Basenu Jachtowego niezwykle ożywione. Już od południa grupki członków klubów, którzy nie mogli wziąć udziału w regatach, z zapalem rozprawiają, snując przypuszczenia. Najwyższe punkty na wieżach i gmachu PCWM pozajmowane, a lornetki wędrują z rąk do rąk. Nagle w grupce, która ulokowała się na chwiejącym się żórawiu do podnoszenia masztów — poruszenie.

— Wiecie, to ciekawe — rzuca chwilowy właściciel lornetki — Zdaje się, że „Capella“ idzie razem z grupką jachtów. Sprawdźcie, 7-ka, co to za jacht?

— „Capella“
Muszę tu wytłumaczyć zdumienie obserwujących, ale to tylko tym, którzy nie widzieli „Capelli“. Szeroka, krótka, o wysokiej burcie i krótkim, lekkim kilu — nie budziła nigdy zainteresowania, ani entuzjazmu wśród żeglarzy. Raczej ją omijano.

— „Owszem — przyznawano — wygodna, „sucho chodzi“, ale... na wszystkich regatach przychodziła zawsze na szarym końcu po długiej... ba, nawet bardzo długiej przerwie w szeregu“.

Muszę tu zdradzić, że bardzo bolała ta opinia bosmana



„Capelli“, który miał ją pod swą opieką i mimo dwurocznych przekonywań — nikogo nie zdołał o jej zaletach przekonać.

— Nie chcecie wierzyć, to ja wam na tych regatach pokażę, co „Capella“ potrafi — oświadczył śmiejącym się kolegom i zgłosił ją raz jeszcze do regat.

I pokazał. „Capella“ przysłała na metę 3-cia w swej klasie, w parę minut po „Wiku“ zeszlórocznym zwycięzcy w

regatach pełnomorskich do Władysławowa. Po przeliczeniach handicapowych — przyznano jej pierwsze miejsce.

„Capella“ została zrehabilitowana i — powiemy wam to oczywiście „na ucho“ — że zachodzi obawa, iż na następne regaty sternicy będą o nią „ciągnęli węzłki“.

Wśród małych jachtów, na trasie podwójnego, mniejszego trójkąta zacięta walka toczy się pomiędzy „Castorem“ a „Dorris“. Niebieski kadłub zwinnego, „ostro chodzącego jachtu“ nie dał się „Castorowi“ wyprzedzić na całej trasie, nie dopuszczając go na nawietrzną i „dusząc“ na zawietrznej. Dopiero ostatnie chwile na 100 metrów przed metą zdecydowały o pierwszeństwie. „Dorris“ nie puszcza „Castora“ ani na zawietrzną ani na nawietrzną, zagradzając wciąż swym dziobem kurs. Kadłubem dotknąć się nie wolno, a na regatach w tym wypadku z drogi się nie ustępuje. „Castor“ odpada zatem od wiatru zdobywa przestrzeń za żaglem przeciwnika, pociąga „Dorris“ za sobą — moment — i szybkim lukiem przechodzi na nawietrzną „Dorrisa“ prac prosto na metę. Tylko sekundy dzielą od mety — i nim wprowadzony „w pole“ przeciwnik wrócił na kurs — „Castor“ jest pierwszy na linii mety.

Do wieczora rozbrzmiewa wesoly rozgwar w basenie jachtowym, rozgorączkowane, roześmiane twarze żeglarzy witają zapóźnionych kolegów.



ANTONI NAŁĘCZ



ZASTĘPCA DOWÓDCY

(wyjętek z książki MIKOŁAJA PANOWA pt. „Powieść o dwóch okrętach”)

Zastępca dowódcy do spraw politycznych — Sniegirew obchodził okręt. Zaglądnął do komory amunicyjnej, gdzie przy podnośniku pod wysokimi półkami z pociskami widocznymi w przyćmionym świetle stał mały, zwinny gospodarz komory Szylin, skierowując do góry swą czujną twarz. Gdy Sniegirew zajrzał do wnętrza, Szylin szybko wsunął do kieszeni rękę z kredką.

— Dobrze Szylin! — łagodnie powiedział Sniegirew. — Podarunki dedykujesz faszystom? I ode mnie napisz na pocisku: „Za nasz rodzinny Leningrad!”

Odwiedziwszy kotłownię i turbinownię, zajrzał Sniegirew do przedziału żyrokompasu, niewielkiej kabinki, w której, obsługując najbardziej delikatny przyrząd — przewodnik okrętu na morzu, będzie podczas boju samotnie czuwał marynarz Floty Czerwonej Szapospznikow, przysłuchując się wybuchom pocisków, grzmotom artylerii okrętowej, lecz nie śmiejąc oddalić się ani na sekundę, aby praca żyrokompasu nie doznała zakłóceń.

— No, specjalisto nawigacyjny! — powiedział Sniegirew — przygotuj dziurkę w bluzie. Rozwalimy „Goeringa”) — wszystkich wyróżnionych przedstawię do odznaczenia. A twoje wyróżnienie — uważać aby żyrokompas nie zlał z południka.

Oparł się ręką na twardym ramieniu marynarza, zajrzał mu do zatroskanej twarzy.

— Teraz nawigator prowadzi okręt na ślepo. Wiesz, jak wtedy powinien pracować żyrokompas? Najważniejsze bracie, nie denerwować się. Będę tu zaglądał, opowiem co się dzieje. Nie zapomnę o tobie.

I tak po kolei zachodził do wszystkich posterunków bojowych, zajętych ostatnimi przygotowaniem do boju. Kudogłowy, piegowaty Maksimow, ten sam którego list czytał ongiś Sniegirew załodze, zawzięcie przecierał celownik optyczny swego automatycznego działka przeciwlotniczego na nadbudówce kuchennej. Kapitan Sniegirew chwycił za pionową drabinę, aby się wspiąć do działka, lecz zdjął nogę ze szczebla.

— Maksimow! — zawołał.

Komendant automatu oknął się i podszedł do barierki nadbudówki.

— Otóż i będziesz miał coś do napisania matce. — przyjaźnie powiedział Sniegirew. — O tym, jak spotkaliśmy się na oceanie z ciężkim krążownikiem faszystowskim i co nastąpiło potem. Uważaj, Maksimow, żeby list twój wypadł ciekawie. Na pokładzie „Goeringa” są dwa samoloty, z pewnością będą pikować na „Gromoboja”. Trzymaj przeciwlotniczkę na „gotów”. Kiedy zwyciężymy, to będzie zwycięstwo całej załogi. Uważaj na nią Maksimow!

— Tak jest, uważać na przeciwlotniczkę — odezwał się Maksimow i z nowym zapalem zaczął przecierać celownik.

A Sniegirew jest już przy wyrzutni torpedowej, gdzie wysoki, o wąskich plecach Filipow i inni torpedyści krzątają się wokół ukrytych jeszcze pod pokrowcami, drzemających jeszcze w długich rurach, torped. Sniegirew stanął z boku i któryś tam z rzędu raz poprawił na głowie niewygodny, ciężki hełm.

— Nie — pomyślał — będą w hełmie do końca. Jeśli marynarzowi nie przyświecić przykładem, to on ci nie uwierzy. Muszę dawać przykład. Powiedzą: — Agituje za hełmem, a sam — niech go mucha ubodzie — w czapce chodzi. — A przecież hełm to skarb. Iluż ludzi w boju od śmierci uratował...

I mocno nacisnął na leb białą stal.

— Filipow! — zawołał Sniegirew. Filipow właśnie szedł ku niemu. Przy wyrzutni

torpedowej zgiął się aby przejść pod ciężkimi rurami.

— No, Filipow, będziemy druzgotać faszystowskie naczynka. Wyrzutnie na „gotów”. Zrobimy to, coście obiecali w swoich wierszach.

Filipow poczerwieniał z zadowolenia, wycierając szmatą swe długie palce.

— Nadszedł czas boju za ojczyznę, za Stalina, za swych umiłowanych — Sniegirew mówił dzwicznie i wesoło, aby słyszeli inni torpedyści. — Wielkiej rzeczy musicie dokonać w tym boju. I za Moskalenkę zemścicie się!

— Towarzyszu Kapitanie — odpowiedział Filipow. — Nie tylko za Paszka Moskalenkę... — Chciał coś dodać, lecz ścisnął tylko pulchny zwitek szmat.

— Twarzy jego nie mogę zapomnieć, gdy leżał wtedy na wznak w hamaku... Za wszystko obliczymy się z wrogiem, marynarze — ze wzruszeniem powiedział Sniegirew. — Pa-

„Gromoboja” w tym boju — z wesołą zadzierzystością ciągnął dalej Sniegirew, — aby sam towarzysz Stalin pochwalił nasz okręt. Niepokoją się tylko abyście nie zawiedli w sensie szybkostrzelności. Ale ja poręczym za was, przyjaciele! Nie zawiedzcie mnie teraz!

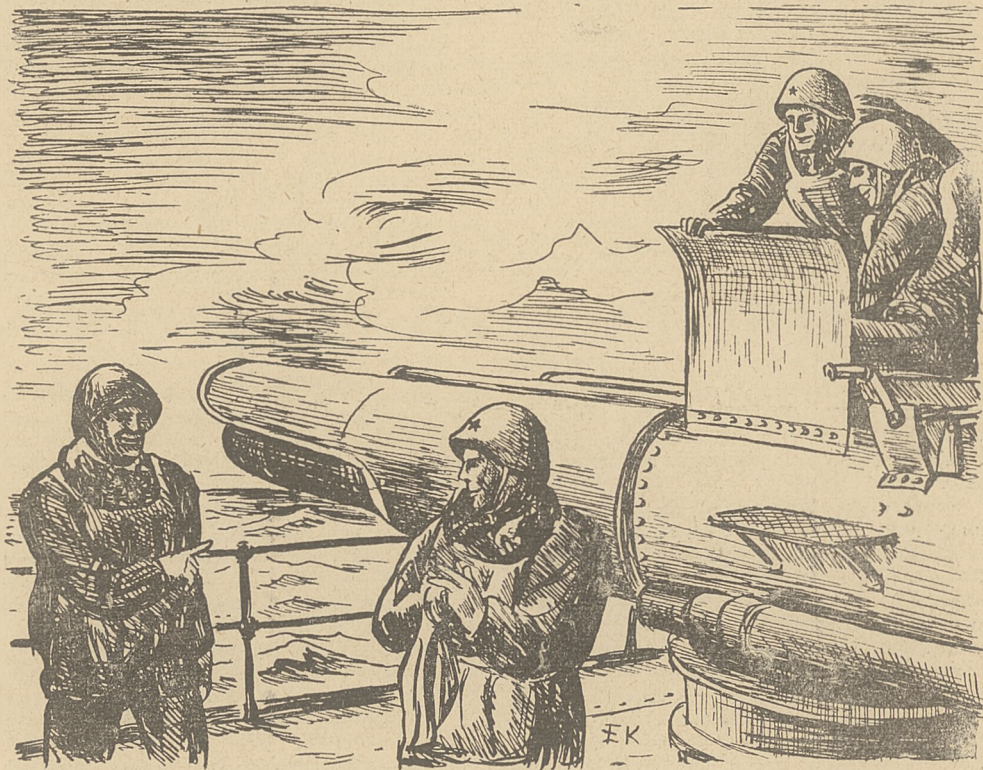
Marynarze zaczęli uśmiechać się. Pod nisko nasuniętymi hełmami surowe twarze spoglądały bez poprzedniego napięcia.

— A oprócz tego — Sniegirew poprawił hełm na głowie — dali mi oni bolszewickie słowo, że podczas boju wszyscy będą w hełmach. W marynarskich czapkach zaś będziemy się „eleganci” już potem, na brzegu, gdy pójdziemy do panienek chwalić się nowymi orderami...

— Wy dlaczego bez hełmu, Siniawin?

Starszy, przysadzisty ładowniczy wstydliwie milczał.

— Pozwólcie zameldować towarzyszu Kapitanie, on hełm upuścił za burłę, gdy o-



...Filipow poczerwieniał z zadowolenia, wycierając szmatą swe długie ręce...

rys. E. Kartowski

miętajcie, dziś nasze święto. Na koniec nastąpi nasze święto!

I szedł dalej; niewiele miał czasu, bo należało każdemu powiedzieć słowo przed bojem, nikogo nie odrywając od pracy.

Zatrzymał się przy samej rufie, przy niskiej półogrodze pochylni, gdzie czerniali, starannie oczyszczone z oblodzenia — grube walce bomb głębinowych.

— Gratuluję boju morskiego, przyjaciele! — powiedział Sniegirew.

Obok niego stali przeciwlotnicy, minery, artylerzyści rufowego działka. I tu jak i gdzie indziej na okręcie, wszyscy jakby zaczarowani, wpatrywali się w dal zasnętą śniegiem, tam dokąd całą mocą sunął niszczyciel, skąd już dochodziły grzmoty salw artylerii.

— Za dziesięć minut wejdziesz w kontakt z nieprzyjacielskim okrętem. Na dalszą odległość on nas nie dojrzy, a na bliższą nasza rzecz pierwszym rozpocząć ogień.

— Tak jest, zrozumiałe, — odpowiedział komendant działka, Filin.

— Komendanci dziobowych dział postanowili zdobyć gwardyjską godność dla

negdaj okręt mocno przechyliło, — powiedział komendant działka. — Hełm zerwało z haka, a on przylapać nie zdążył.

Sniegirew zdjął i podał Siniawinowi swój mechaty od oblepiającego go śniegu, hełm:

— Nalóżcie, Siniawin. Uważajcie, nie upuśćcie znowu!

— A wy, towarzyszu Kapitanie? — protestująco zaczął Siniawin.

— Rozkazów dowództwa nie omawia się! — srogo przerwał Sniegirew. — Po boju o sobiście zwróćcie mi hełm...

I znów zrobił figlarnie — tajemnicze „oko”, mrugając wokół.

— Podciągnijcie się więc, orły, pokażcie najwyższą dyscyplinę. No, a teraz na miejsca według alarmu bojowego! Jeszcze pogadamy po boju. Będzie wtedy o czym opowiadać.

Wracał przez śródokręcie z powrotem. Uczucie czegoś niedokonanego dręczyło go: wydawało się, że był wszędzie na decydujących odcinkach bliskiej walki. Skądże to uczucie czegoś pominiętego? Wszystko w porządku, marynarze nie zawiodą, orły, złote chłopaki...

*) Ciężki krążownik hitlerowski

...I naę... przypomniał sobie młodego mi-
nera, jego cienką, nieco naprzód wysuniętą
szyję, wielkie czarne rozgorączkowane na
skutek bezsenności oczy.

Tak, Afonin... minier przy centralnym
przełączniku... Chłoptaş, który nie mógł spać.
Po wyjściu na morze rozmawiał z nim po-
nownie i był zadowolony jego rześkim, ho-
żym wyglądem... A jednakowoż dręczył nie-
pokój o tego marynarza...

Spojrzał na zegarek. Koniecznie musi zo-
baczyć się z Afoninem przed bojem... Ale
przedtem jeszcze jedna sprawa.

Otworzył drzwi do kabin oficerskich,
przeszedł korytarzem. W messie coś się bieli:
lekarz Apanasienko już nalożył swój chałat
szpitalny, rozwija tam swój lazaret, stół w
messie przemieniony na operacyjny... Wszy-
stko jak trzeba.

Przez półotwarte drzwi kabiny oficera
nawigacyjnego Sniegirew spojrział do wne-
trza: Mister Harvey*) w swym wielbłądzim
raglanie i w czapce, leżał na koi, z zarzuc-
nymi na walek nogami. Posłyszawszy kroki
szybko narzucił gazetę na stojącą obok bu-
telkę. Rum. Znow przyniósł na okręt niema-
ło butelek rumu.

— Cóż, nie ja mam go wychowywać —
mimoходом pomyślał Sniegirew. — Niech
pije w kabinie, byleby się nie pętał pod no-
gami.

Sniegirew wszedł do własnej kabiny. Ka-
lugin**) siedział przy stoliku z rozpiętą kur-
tą futrzaną i z przejęciem pisał. Pod łokciem
leżało kilka pokreślonych czerniejących za-
maszystym charakterem pisma, arkuszy.

Podniecony, w natchnieniu poetyckim,
Kalugin spojrział na Sniegirewa:

— Otóż, Szczepanie Szczepanowiczu,
napisałem odezwę. Słowo przed bojem. Weź-
my i nazwijmy ją tak „Słowo przed bojem”.
Proza i wiersze Tarsze z Majakowskiego z
„Pieśni o Waregu”...

*) Angielski oficer łącznikowy

**) Korespondent prasy wojskowej



...Sniegirew zdjął i podał Siniawinowi swój mechaty od obleplającego śniegu, hełm...

rys. E. Kartowski

Sniegirew przeglądał stronice. Potem spoj-
rzał na Kalugina:

— Dobrze! Bardzo dobrze! I o tradycjach
bojowych i wiersze dobrze dobrane... Tylko
wiedzieć, nie trzeba z „Warega”. O „Waregu”
nam mówić za wcześnie, może i zaśpiewamy
go, ale nie teraz... Nie będziemy mówić o
zgonach okrętów. Może lepiej zacznijmy tak:
Marynarze „Gromoboja” idziemy się bić za
życie, za sławę Floty Północnej. Zwycięży-
my wroga, jeśli każdy odda na to wszystkie
swe siły. I tu byłoby na miejscu — „Nasza

sprawa jest słuszna, zwycięstwo będzie z na-
mi!”

Nieśmiało położył stronice na stół.

— To tylko moja myśl, a wy już ją wy-
glądźcie — powiedział Sniegirew. — Nie o-
brażajcie się towarzyszu Kalugin... Będzie-
my żyli. Jeszcze niejedną powieść wydruku-
jecie o naszych orłach... Już napisaliście?
Dobra jest! W takim razie proszę przejdź-
cie prędko do kabiny Leninowskiej, tam
przygotowali wam mikrofon. Zdążycie wy-
głosić nim będzie alarm bojowy.

Zrobił krok do korytarza, wewnątrznymi
schodkami przedostał się do kabiny dowód-
cy, a następnie jeszcze wyżej — na pomost.

Właśnie stoi on — Afonin, nachylony
naprzód — uosobienie uwagi. Jakoś nie
bardzo podobny do tego chłopca, który o-
negdaj przyszedł do kabiny, apatyczny, sen-
ny, zamknięty w sobie.

— Towarzyszu Afonin! — zawołał Snie-
girew.

— Jest minier Afonin! — odezwał się ma-
rynarz.

Spojrzał Sniegirewowi prosto w twarz. W
wielkich oczach spod szeroko rozwartych
rzęs iskrzyła się wesoła, bojowa zadzierność,
podniecenie myślowe, tropiącego
zwierzynę. Niecierpliwosć człowieka, odry-
wanego od sprawy, która go pochłonęła cał-
kowicie.

— Co tam w zasięgu widoczności?

— Na razie mętnie, towarzyszu Kapita-
nie, — ze zmartwieniem powiedział mary-
narz. Znow wyrobionym ruchem podniósł
do oczu lornetkę i badał dal zwarty w sobie,
bystrooki, pełen przedsmaku spodziewanej
walki.

Nie, to nie dawny Afonin. To jakiś nowy
Afonin. I głos u niego teraz dzwiczny,
męski, bojowy — radośnie pomyślał kapitan.

Wrócił na pomost dowódcy.

Kapitan marynarki Łarionow stał przy
telegrafie maszynowym, także wpatrując się
w dal. Lecz nic nie widziało się z przodu
oprócz monotonna wirujących, lecących
wprost do oczu ciężkich, mokrych płatków
śniegu.

— Nawigatorze — krzyknął dowódca
w rurę głosową, — jak obliczenia?

— Wychodzimy na cel — odezwał się
oficer nawigacyjny. — Sto kabli od pod-
anych współrzędnych.

Łarionow otworzył szafkę mikrofonu,
podniósł go do ust:

— Alarm bojowy! — ogłosił, wyraźnie
podkreślając każdą zgłoskę.

Oficer wachtowy nacisnął przycisk
dzwonka...

M I K O Ł A J P A N O W

(tłum. Brunon Dziemiesz)

OD BRANDERA — DO NISZCZYCIELA

(dokończenie ze str. 12)

lotnicze i przeciwpodwodne. Niektóre
z nich nie posiadały zupełnie wyrzutni torpe-
dowych i dlatego nie powinno się ich
w ogóle zaliczać do kategorii okrętów torpe-
dowych.

Weźmy — przykładowo — jedną z flot
marynarki wojennej Związku Radzieckie-
go, Flotę Północną. Wchodzące w jej skład
niszczyciele i torpedowce (nie mówiąc o
ścigaczach torpedowych), działające w nie-
zmiernie trudnych na Dalekiej Północy
warunkach nawigacyjnych, klimatycznych
i atmosferycznych, wypełniły doskonale
wszelkie przeznaczone im zadania, i to
zarówno w operacjach oceanicznych, jak
i na wodach przybrzeżnych. Ochrona wła-
snych konwojów przed nieprzyjacielskimi
okrętami podwodnymi i lotnictwem, sku-
teczne boje z hitlerowskimi niszczycielami,
zwalczanie żeglugi przeciwnika, raidy dy-
wersyjne i operacje stawiania min, ostrze-
liwanie artylerii, umocnień i pozycji nad-
brzeżnych, współdziałanie w odpieraniu na-
lotów na porty i bazy — oto ważniejsze
spośród zadań niszczycieli i torpedowców
Floty Północnej ZSRR.

Wielkie sukcesy, jakie w latach 1939-45
niszczyciele odniosły, są najlepszym dowo-
dem ich wartości i niezłomności dzia-
łalności. Samych okrętów podwodnych za-
topiły niszczyciele blisko pięćset, na nie-
całe 1 200 jednostek zniszczonych we wszy-
stkich flotach świata w toku całej wojny.
Dalej, na konto ich trzeba zapisać szereg
kraźowników i — oczywiście — niszczy-
cieli, dziesiątki ścigaczy i innych jedno-
stek. Liczba zestrzelonych przez niszczy-
ciele samolotów przewyższa kilkakrotnie
liczbę zniszczonych okrętów podwodnych.
Podanie tych cyfr zbyt mało jeszcze wy-
pukła wielkie znaczenie i rolę, jaką w toku
minionej wojny odgrywały niszczyciele, te
niezłomowane okręty, których jedną z
głównych zalet była umiejętność „trwa-
nia” na morzu, w najtrudniejszych czasa-

mi warunkach, jakie sobie można wyobra-
zić. Wystarczy powiedzieć, że niektóre ni-
szczyciele przemierzyły w toku wojny po
300 000 mil morskich, czyli 560 000 kilo-
metrów, co równa się czterem okrąże-
niom równika

Oczywiście straty, jakie poniosły nisz-
czyciele, były niemałe. Nie mniej jak 500
jednostek tej kategorii zostało zatopionych
w toku działań wojennych. Z nich ponad
100 zostało zniszczonych pociskami arty-
lerii, a drugie tyle zginęło od torped okrę-
tów podwodnych. Torpedy okrętów na-
wodnych spowodowały zatopienie dalszych
25 niszczycieli. Około 180 jednostek padło
ofiarami lotnictwa, przy czym przeszło 100
spośród nich spotkał ten los na pełnym
morzu, pozostałe — w portach. Ponad 60
niszczycieli zatono od detonacji najecha-
nych przez nie min. Wreszcie pozostałe
okręty uległy bądź to samozatopieniu,
bądź to awarii.

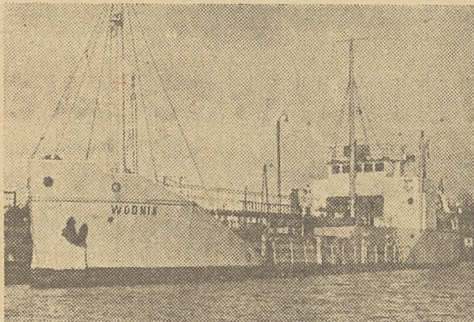
Charakteryzując na koniec rozwój ni-
szczyteli w ostatnich latach stwierdzić na-
leży, że czynnikiem, który wywarł na nim
specjalne piętno, było zagrożenie ze strony
samolotu. Było ono tak duże, że współ-
czesny niszczyciel zrezygnować musiał z
uzbrojenia torpedowego, a przynajmniej z
jego części, na rzecz szybkostrzelnej arty-
lerii przeciwlotniczej i broni do zwalczania
okrętów podwodnych. W tym stanie
rzeczy rolę dawnych torpedowców, tj. ok-
rętów atakujących duże jednostki prze-
ciwnika torpedami, przejęły w bardzo
znaczącej mierze okręty podwodne, ściga-
cze i samoloty torpedowe. Dawny zaś
okręt torpedowy i przeciwtorpedowy prze-
mienił się zdecydowanie w okręt przeciw-
„podwodny” i przeciwlotniczy. W ten spo-
sób dokonana została ewolucja torpedow-
ca, poprzez kontrtorpedowca w „najczyst-
szej wody” niszczyciel.

J E R Z Y P E R T E K

NA MORSKIM HORYZONCIE

STATKI I ŻEGLUGA

Na apel huty „Pokój” wzywający do uczczenia czynem 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej — odpowiedziały załogi wszystkich statków Polskiej Floty Handlowej. Pierwszą podjęła apel załoga s/s „Kiliński” podejmując sama szereg zobowiązań i rzucając hasło pozostałym załogom polskich statków. W ramach swych zobowiązań załoga „Kilińskiego” m. inn. przeladowała ochotniczo 280 ton rudy, umożliwiając dodatkowe załadowanie 315 ton ładunku nieprzewidzianego w planie podróży. Czynem tym skrócono ponadto czas postoju w porcie o 24 godziny. Podobnie — załoga m/s „Mickiewicz” przesztutowała w morzu 33 tony drobnicy, co umożliwiło przyjęcie w Neapolu dodatkowego ładunku. Zaoszczędzono przez ten czyn 30 000 lirów włoskich i skrócono postój w porcie o trzy godziny. Załoga s/s „Tobruk” przez podjęcie dodatkowych prac skróciła postój statku w portach, co w konsekwencji dało poważne oszczędności. Załoga s/s „Narocz” wzięła udział w przyspieszeniu remontu statku, przeznaczając na ten cel czas wolny w ciągu kilku niedziel. Załoga s/s „Kościuszko” poprzez skrócenie postoju statku w portach oraz przez zwiększenie wydajności pracy zaoszczędziła ponad 15 000 złotych. Również załoga transatlantyka „Batory” powiększyła dla uczczenia rocznicy Rewolucji Październikowej szereg zobowiązań, deklarując na ich wykonanie 1 200 roboczogodzin. Realizacja zobowiązań październikowych na s/s „Głiwice” przyniosła ponad 37 000 zł a na s/s „Kolino” — blisko 67 000 zł oszczędności. Załoga m/s „Generał Walter” przepracowała szereg dodat-



Do zaopatrywania zawijających do portu gdańskiego statków w słodką wodę — służy specjalny niewielki zbiornikowiec „Wodnik”.

kowych roboczogodzin przy zabezpieczaniu ładunku przed uszkodzeniem. Przez wykonanie tego czynu zaoszczędzono 50 000 złotych oraz skrócono postój statku w porcie o 4 godziny. Na s/s „Wisła” przeprowadzono w godzinach pozasłużbowych dodatkowe prace konserwacyjne. Załoga s/s „Lech” odbyła w ramach swych zobowiązań październikowych — dodatkowy rejs do czterech portów. Marynarze z m/t „Karpaty” skrócili czas postoju w Konstanz i Gibraltarze oraz przepracowali dodatkowo 284 roboczogodziny. Załoga m/s „Warynski” skróciła wydatnie postój statku w Buenos Aires, wykonując we własnym zakresie wszystkie prace remontowe. Przyszła również wiadomość z Morza Chińskiego, że i m/s „Warta” przylączyła się do akcji czynów październikowych.

Załoga tego motorowca podjęła się wykonać dodatkowo szereg prac konserwacyjnych na pokładzie i w motorowni oraz przyspieszyć wykonanie planu. Załoga s/s „Opole” śladem „Kilińskiego” i „Mickiewicza” dla uczczenia Wielkiej Rocznicy przetrzymowała podczas rejsu rudę przygotowaną już w morzu część ładunku pod ładunek bawelny, który wzięło dodatkowo w Breście. Załoga „Soldka” postanowiła przeprowadzić we własnym zakresie szereg remontów powierzanych zazwyczaj stoczniom.

Czyn październikowy drobnicowca „Hel” łączy się ze wspaniałym wyczynem załogi tego dzielnego statku, która uratowała swoją jednostkę od z górą półrocznej bezczynności. W czasie — mianowicie — gdy „Hel” znajdował się w szwedzkim porcie śródlądowym Otterbacken, 120 mil od otwartego morza — nastąpiła katastrofa obsunięcia się skał, które zatrasowały w pewnym miejscu Kanał Gotski, odcinając statkom znajdującym się powyżej miejsca wypadku — drogę powrotną. Z powodu znacznych rozmiarów katastrofy ponowne uruchomienie Kanału przewidzeli Szwedzi dopiero na maj przyszłego roku. Do tego czasu wszystkie statki z wyjątkiem jednostek o małym zanurzeniu (poniżej 8 stóp) stały się więźniami Kanału. Zanurzenie „Helu” było znacznie większe niż 8 stóp, ale na zebraniu załogi postanowiono za wszelką cenę wyostać się z pułapki. Wspólnym wysiłkiem załogi, pozyskując się całkowicie ładunku i redukując zapasy oraz wyposażenie — osiągnięto owo minimalne zanurzenie i pokonując szereg przeszkód i trudności zdołano szczęśliwie przeprowadzić statek przez zatrasowany odcinek kanału do Göteborga. Jako czyn październikowy załoga „Helu” postanowiła doprowadzić własnymi siłami statek do ponownej gotowości morskiej co też niezwłocznie uczyniono i „Hel” zaraz w Göteborgu mógł przystąpić do kontynuowania normalnej, planowej pracy. Dzielna, socjalistyczna postawa załogi s/s „Hel” spotkała się z wielkim uznaniem ze strony władz Polskiej Marynarki Handlowej.

NASZE STOCZNIE

Większość rudowęglowców pierwszej serii pływa już po morzach a nieliczne pozostałe znajdują się w końcowej fazie wyposażania. Stocznie, jak już donosiliśmy, przystąpiły do budowy drugiej serii o zmienionej konstrukcji, ulepszonej przez polskich fachowców. M. inn. kadłuby tych jednostek będą niemal całkowicie spawane. W niedługim czasie pierwsza jednostka z nowej serii spłynie na wodę.

W ramach realizacji hasła „Młodzież buduje statki” — rzuconego wspólnie przez ZMP i Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego — pierwsza grupa młodzieży z całej Polski, złożona ze 116 osób, ukończyła ostatnio trzymiesięczny kurs przysposobienia przemysłowego zorganizowany przez CZPO w Gdańsku, w obozie „Narwik”. Kurs szkolili następujących specjalistów: spawaczy elektrycznych i autogenicznych, kadłubowców, elektromonterów oraz specjalistów obróbki mechanicznej. Program zajęć obejmował 300 godzin wykładów w tym 200 poświęconych wiedzy fachowej a 100 wiadomościom ogólnokształcącym. Ponadto wszyscy kursanci odbyli równoległe 300-godzinną płatną praktykę w warsztatach stoczniowych. Obecnie wszyscy chłopcy, którzy ukończyli kurs przysposobienia przemysłowego przeszli do pracy produkcyjnej na stoczniach, w niektórych działach tworząc oddzielne brygady młodzieżowe. ZMP-owcy z „Narwiku” szybko opanowali zawód i niejednokrotnie pracują już samodzielnie jak np. spawacz elektryczny Krupiński, tokarz Milicki i szlifierz Trojanowski. Niemal wszyscy absolwen-

ci kursu pracują przy budowie rudowęglowców nowej serii.

Warunki przyjęcia na 3-miesięczne kursy przysposobienia przemysłowego organizowane przez CZPOkręt. są następujące: wiek od 15 do 20 lat, przynależność organizacyjna do ZMP, ukończone 7 klas szkoły podstawowej. Przyjęci chłopcy podpisują zobowiązanie, że po ukończeniu kursu pracować będą 2 lata w przemyśle okrętowym, za co otrzymują wynagrodzenie wg umowy zbiorowej. Kursanci otrzymują bezpłatny internat, wyżywienie oraz wynagrodzenie pieniężne za praktykę na stoczni. Kursy szkoła kandydatów w różnych dziedzinach budownic-



W ramach obchodzonego w październiku „tygodnia obrony przeciwpożarowej” odbył się w naszych portach szereg pokazów sprawności portowych straży pożarnych, zaopatrzonych m. inn. w specjalne jednostki pływające „uzbrojone” w tzw. działka wodne.

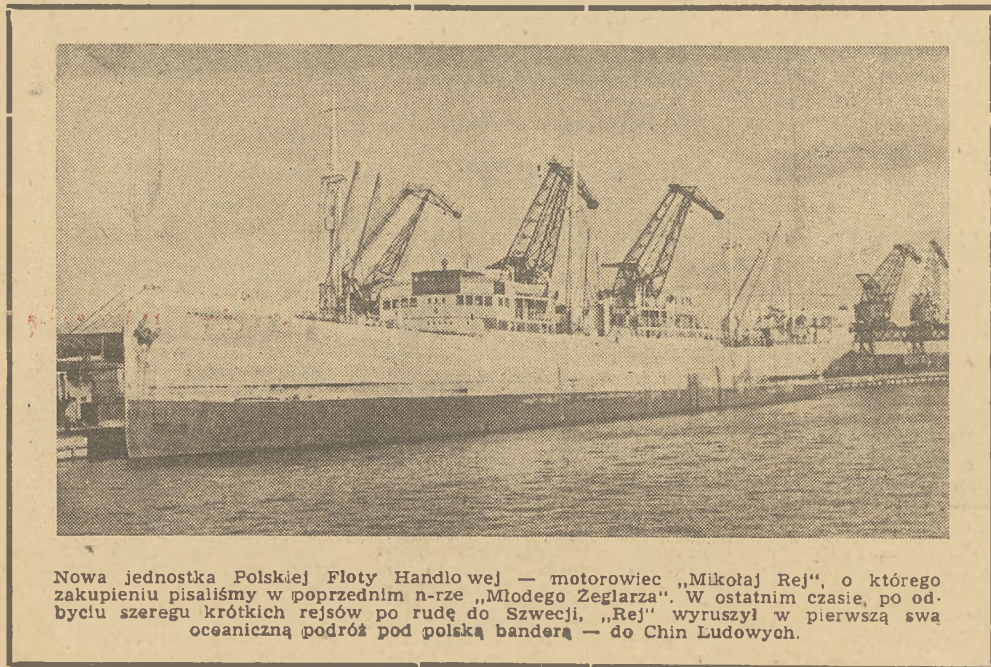
twa okrętowego jak np. kadłubowców, niterów, kotlarzy, spawaczy, elektromonterów, traserów itp. Ukończenie kursu i przepracowanie przynajmniej jednego roku na stoczni daje możliwość dalszego kształcenia się w szkołach CZPO. Pozwala to na osiągnięcie kwalifikacji do stopnia technika okrętowego włącznie. Zgłoszenia kandydatów przyjmują zarządy wojewódzkie i miejskie ZMP. Zgłoszenia na najbliższy kurs, który uruchomiony będzie w lutym 1951 należy kierować do zarządów ZMP w terminie do końca stycznia 1951.

RYBACTWO

Tegoroczny plan połowów śledzi na Morzu Północnym — wykonywany jest przez polskie traulery w wielkimi trudnościami ze względu na wyjątkowo niesprzyjające warunki atmosferyczne, jakie panują na łowiskach. We wrześniu było tam 12 dni sztormowych a w październiku prawie przez połowę miesiąca sztormy całkowicie uniemożliwiły prowadzenie połowów. Sztormy połączone z gradem i śniegami są coraz częściej zjawiskiem na Morzu Północnym. W związku ze sztormami — zmienia się również struktura połowów: zamiast śledzia traulery połowią znaczne ilości makreli, które jakkolwiek są tłustsze i delikatniejsze w smaku — znacznie łatwiej ulegają zepsuciu. Dlatego też wymagają one dokładniejszego lodowania i solenia. Według dotychczasowych wyników połowów w sezonie śledziowym — na pierwszym miejscu w współzawodnictwie międzytraulerowym pod względem procentu wykonania planu znajdują się „Ławica” z szyprem Glassem i „Saturn” z szyprem Duriaszem. Załoga „Saturna” składa się wyłącznie z młodych ZMP-owców. Dwa dalsze miejsca zajmują — „Jupiter” z Gicem i „Jowisz” z Gorządkiem — dwa przodownicy zeszłorocznego sezonu śledziowego. Biorąc pod uwagę ilość ton, uzyskaną przez każdy ze statków — najlepszy wynik ma „Jupiter” a dalej — „Jowisz”, „Ławica”, „Saturn” i „Merkury”. Ponieważ do końca sezonu śledziowego pozostały jeszcze niemal dwa miesiące — ostateczne wyniki połowów uzyskanych przez poszczególne traulery — uleżą mogą dużym zmianom. Warto tu zaznaczyć, że w tegorocznym sezonie śledziowym biorą m. inn. udział trzy nowozokupione zagranicą traulery parowe: „Perseusz”, „Pluton” i „Pegaz”. W najbliższych miesiącach nasza rybakta flotylla dalekomorska wzbogaci się o dalsze jednostki — nowozespane supertraulery całkowicie krajowej produkcji, których pierwsza seria wykańczana jest pośpiesznie na jednej z naszych stoczn.

★

Na odbyłym w dniu 20 października br. zebraniu sprawozdawczo - wyborczym uczniowie ZMP-owcy Państwowej Szkoły Rybaków Morskich w Gdyni postanowili przekazać kwotę 27 005 złotych zarobionych podczas ochotniczej pracy przeladunkowej w porcie — na pomoc dla ludności walczącej Korei. Jednocześnie PSRM wezwała Szkołę Jungów w Gdyni, Szkołę Morską w Gdyni, Szkołę Morską w Szczecinie oraz personel PCWM — do współzawodnictwa w składaniu pieniędzy na ten cel.



Nowa jednostka Polskiej Floty Handlowej — motorowiec „Mikołaj Rej”, o którego zakupieniu pisaliśmy w poprzednim n-rze „Młodego Żeglarsza”. W ostatnim czasie, po odbyciu szeregu krótkich rejsów po rudę do Szwecji, „Rej” wyruszył w pierwszą swą oceaniczną podróż pod polską banderą — do Chin Ludowych.



Admiral van Kinsbergen na tle panoramy bitwy pod Doggerbankiem.

NAZWY OKRĘTÓW UCZA HISTORII:

VAN KINSBERGEN

W toku działań młodej wojny światowej, a ściślej rzecz biorąc — w operacjach prowadzonych na Atlantyku przez czołowe jednostki holenderskiej floty wojennej, przeważnie uzbrojonych statków handlowych, o łącznej wyporności około 60 000 ton. Wydaje się jednak bardziej wątpliwe, czy Anglii — pod których dowództwem naczelnym działały holenderskie okręty wojenne po zajęciu kraju przez hitlerowców — publikując dane dotyczące sukcesów tego okrętu w walce ze wspólnym podówczas wrogiem, uciekli się do wspomnień natury historycznej, jak często to lubią czynić, gdy im wygodnie. Innymi słowy, nie należy przypuszczać, żeby sławę czyni wojenne „Van Kinsbergena”, okrętu holenderskiej floty wojennej, pozwolili sobie na przypomnienie czynów bojowych admirała van Kinsbergena, którego imieniem nazwany został okręt. Bowiem historia kładzie dziwne drogi i kto bacznie śledzi skąd one prowadzą, może dowiedzieć się niezmiernie ciekawych rzeczy. W naszym, konkretnym wypadku może dowiedzieć się jak to admirał holenderski van Kinsbergen wygarbował Anglikom skórę w bitwie stożonej przeszło półtora wieku temu na ławicach Doggerbanku.

Jan Hendrick van Kinsbergen urodził się w roku 1735 w Doesburgu w prowincji Gelderland. Od wczesnej młodości zdradzał duży zainteresowanie żeglarskie i zamierzanie do służby wojskowej, i zgodnie z nimi obrał sobie zawód. Po ukończeniu studiów w instytucie nawigacyjnym w Groningen odbył szereg podróży na pokładzie okrętu wojennego „Weststellingwerf” poczem promowany został w roku 1761 na porucznika, zaś w rok później awansowany.

Chęć wypróbowania swoich talentów militarnych i nawigacyjnych kazali van Kinsbergenowi zaopiarować usługi Rosji, stojącej w obliczu wojny z Turcją i nie gardzącej zdolnymi marynarzami dla rozbudowywanej siły floty wojennej. Walcząc pod rosyjską banderą van Kinsbergen uczestniczył w dwu zwycięstwach nad Turkami, na wiosnę i jesienią 1773 roku, które zjednały mu miano „bonatera Morza Czarnego”.

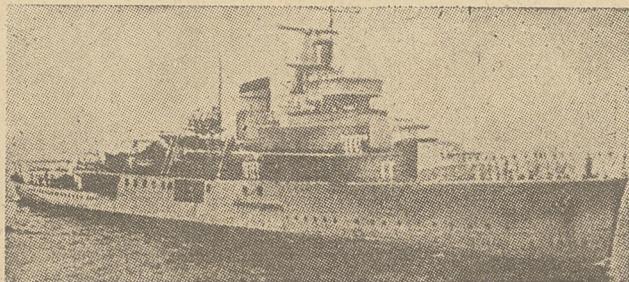
Cały zasób wiedzy, umiejętności i przede wszystkim doświadczenie, jakie nabył służąc we flocie rosyjskiej, zużytkował van Kinsbergen po powrocie do ojczyzny, gdy wypadło mu wziąć udział w wielkiej bitwie morskiej pod Doggerbankiem. W bitwie tej van Kinsbergen — dowodząc okrętem linowym „Admiraal-Generaal” — przeważał szale zwycięstwa na stronę holenderską i ośmiądziesiąt dni 5 sierpnia 1811, dzień zwycięstwa nad Anglikami, stanął głównym przychylnym sławie tego dowódcy, awansowanego na kontradmirała i mianowanego general-adjutantem księcia Oranji. Liczne państwa ubiegały się później o pozyskanie van Kinsbergena do służby, nuciły innymi kłopotliwymi proponował mu objęcie dowództwa floty duńskiej, jednakże van Kinsbergen pozostał wierny swojej rodzimej banderze. Mianowany później pełnym admirałem, van Kinsbergen nie miał już możliwości odebrać ożenym usług swej ojczyźnie. Zmarł w roku 1819.

W archiwum admiralacji rosyjskiej znajduje się portret tego wielkiego dowódcy z podpisem stwierdzającym, że przedstawia on bonatera, który „swoją odwagą ukrocił Saracena” i „pokazał Brytowi (tj. Anglikom) jak straszny lwa”.

I dlatego wątpliwe, by Angliki mieli chwalić admirała, który — jak wspomnieliśmy — wygarbował skórę brytyjskiemu lwu.

jotpe

*) w czasie pokoju okręt szkolny artyleryjski, podczas wojny — duża kanonierka (awizo).



Holenderski okręt szkolny artyleryjski „van Kinsbergen” (rok budowy — 1939; wyporność — 1760 ton; długość — 103 m, szerokość — 11,6 m, zanurzenie — 3,4 m; szybkość — 25 i pół węzła; uzbrojenie: 4 działa 120 mm, 2 działka plotn. 40 mm 6 działek plotn. 20 mm).

PAŃSTWOWA

SZKOŁA RYBAKÓW MORSKICH

(dokończenie ze str. 9)

nie przekroczone 18 lat — no i oczywiście zdrowie bez zarzutu — resztę dokonuje środowisko.

— Słyszałem, że szkoła jest dwuletnia — przypuszczam, że daje uprawnienia kwalifikujące absolwentów do pełnienia funkcji oficerskich na statkach rybackich?

— Tak — ukończenie Państwowej Szkoły Rybaków Morskich daje dyplom Porucznika Żeglugi Małej Rybackiej. W czasie nauki okres letni, przewidziany jest na zajęcia praktyczne. Uczniowie przydzielani na statki rybackie — próbują smaku morza — a wyniki doskonałe — mówią o tym opinie kapitanów statków — roześmiane twarze uczniów i wasze spostrzeżenia o wspólniejszej postawie i wyglądzie uczni.

— To nasza duma i nadzieja — przyszli kapitanowie statków rybackich — nowi ludzie morza — wyrosli w at-

mosferze walki klasowej i międzynarodowej solidarności o prawa człowieka pracy — starymi przygotowani do swego zawodu, wprowadzą nowy styl pracy w rybołówstwie — styl wolnego, świadomego swych praw i obowiązków Nowego Człowieka, w Nowym Ustroju Sprawiedliwości Społecznej. Na nich czekamy!

— Dziękuję za informację, której treść jest drogą każdemu z nas.

Cudownie zaglądać tu czasami, patrzeć na postępy uczniów w nauce — a za kilkanaście miesięcy witać znowu w szkole i tych starych wilków — co to im już sól morską, przez spokane dionie we krwi pozostała i tych młodych — co ledwie im smak gorzkiej piany na wargach pozostała i tych nowoprzybyłych w sztywnych jeszcze mundurkach.

Przybywajcie, morze was woła!

MAURICY KOT

ROZRYWKI UMYŚLOWE

(red. A. Norakowski)

KOMBINATKA

Odgadnąć znaczenia trzech fragmentów rysunku oznaczonych literami A, B i C i podstawić w miejsce liczb odpowiednie litery. Następnie zamienić w kręgu koła liczby na odpowiadające im litery i przeskakując stale tę samą ilość liter (w kierunku ruchu wskazówek zegara) odczytać właściwe rozwiązanie.

A — 8-4-10-12-9-2-16-4-15-9-13-6

B — 14-7-3-11-12-7-3-1-13

C — 6

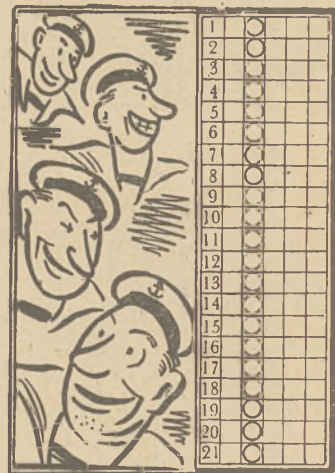


LOGOGRYF

(proj. A. Friedrich, Gdańsk-Wrzeszcz)

W poziome rzędy figury wpisać 21 wyrazów sześcioliterowych o poniższych znaczeniach. Zaznaczony rząd pionowy da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Nieużywana już nazwa obszernego pomieszczenia załogi na starym statku; 2) Olbrzymie przestrzenie wód; 3) Przyrząd z igłą magnetyczną i różą wiatrów; 4) Element wyposażenia szalupy; 5) Personel potrzebny do obsługi statku; 6) Wypadek na morzu; 7) Kuchnia okrętowa; 8) Drzewo środkowo-amerykańskie, z którego robi się łożyska wałów pracujących w wodzie; 9) Nazwa człowieka trudniącego się niegdyś holowaniem berek na Woldze; 10) Człowiek zajmujący się właściwym rozładowaniem ładunku masowego wewnątrz statku; 11) Wiatr wiejący w płn. części Oceanu Indyjskiego; 12) Port nadbałtycki; 13) Inaczej — rozbójnicy morscy; 14) Stopień podoficerski w marynarce wojennej; 15) Pośrednik międ-



dzy władzami portowymi a statkiem, opiekun statku w zagranicznym porcie; 16) Drobny zwir; 17) Wielka ilość płynących ryb; 18) Okręt lub uzbrojony statek handlowy, niszczący żeglugę przeciwnika na morzach położonych daleko od terenu walki; 19) Szybka łódź kozacka; 20) Poćisk służący do połowu wielorybów; 21) Prądy powietrzne.

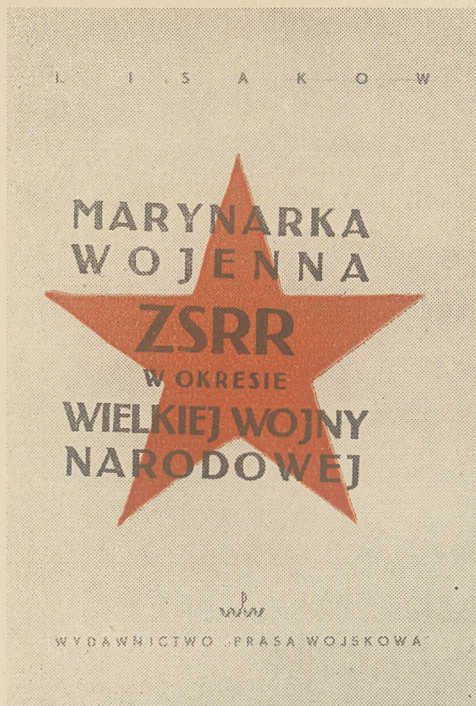
Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 25 listopada 1950 r., pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe”. Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie droga losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 9 ARYTMOGRAF — Przyjaźń ze Związkiem Radzieckim dźwignią rozwoju naszej siły morskiej. (Wyrazy pomocnicze: Murmański, Gdynia, Puck, konwoje, wezeł). LOGOGRYF — Marynarz. (Komandor, bramreja, berlina, trymować, sondować, trawersy, peryskop, przesmyki).

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 9, „nagrody książkowe otrzymują:

- 1) Henryk Bielawski, Elbląg,
- 2) Edmund Witkowski, Kutno,
- 3) Witold Danowski, Ustka,
- 4) Adam Pirczak, Wrocław 9,
- 5) Zygmunt Placek, Zduńska-Wola



Historia morskich działań drugiej wojny światowej, jak dotąd nader skąpo omawiana w wydawnictwach opublikowanych w języku polskim, wzbogaciła się o cenną książkę, wydaną niedawno przez „Prasę Wojskową” (*). Książka ta zapełnia dotkliwą lukę, istniejącą w naszym piśmiennictwie wojenno-morskim odnośnie całokształtu działań Radzieckiej Marynarki i dlatego ukazanie się jej uznać trzeba za wszechmiar za pożyteczne. „Marynarka Wojenna ZSRR w Wielkiej Wojnie Narodowej” napisana została przez admirała floty I. Isakowa, sławnego dowódcę radzieckiego z okresu minionej wojny i bohatera wojny nad Sewastopolem, dzięki czemu książka ta ma w dużej mierze wartość dokumentarną, przy czym nazwisko autora gwarantuje wysoką jakość tej pracy. Doczekała się ona kilku wydań w Związku Radzieckim, jak również przetłumaczona została na szereg języków obcych, ciesząc się wszędzie dobrze zasłużonym uznaniem, jako książka, która prawdziwie i interesująco przedstawiła wkład floty ZSRR w odniesienie zwycięstwa nad faszystem. Na język polski przetłumaczył ją znany pisarz morski Brunon Dzimić, dzięki czemu czytelnik otrzymuje przekład wolny od jakichkolwiek usterek terminologicznych.

Książkę rozpoczyna omówienie sytuacji ogólnej w roku 1941 oraz charakteru wojny morskiej w zmaganiach radziecko-hitlerowskich, przy czym bardzo ciekawe są tu uwagi autora odnośnie rodzajów okrętów i broni morskich oraz roli jaka im w tych zmaganiach przypadła.

Z kłeci następuje przegląd sytuacji wyjściowej i sił przeciwników oraz scharakteryzowanie wojny morskiej na Bałtyku, na Dalekiej Północy i na Morzu Czarnym. Działania czarnomorskie zostały stosunkowo najdokładniej omówione, zajmując w książce niemal tyle miejsca, co kampanie bałtycka i północna łącznie.

Następnie przedstawia autor działalność bojową flotylli mniejszych mórz oraz wód śródziemnych, a więc: białomorskiej, ładoskiej, oneskiej, dunajskiej i dnierzańskiej. Dalej omawia rolę floty Oceanu Spokojnego i Flotylli Amurskiej w wojnie z Japonią, rolę floty pomocniczej, po czym słowami Generalissimusa Stalina zamyka podsumowanie oceny działań Marynarki Wojennej ZSRR, która „wypełniła do końca swój obowiązek wobec Ojczyzny radzieckiej”.

*) I. Isakow — „Marynarka Wojenna ZSRR w okresie Wielkiej Wojny Narodowej”. Przekład autoryzowany Br. Dzimić. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa” Warszawa 1950; str. 126; cena zł 4.35.

Książka André Marty „Dni chwały”, podtytuł „Powstanie we flocie francuskiej na Morzu Czarnym, rok 1918—1919” (*), zapoznaje czytelników wszechstronnie z wydarzeniami, które doprowadziły do zbuntowania się załogi francuskich okrętów wojennych, zmuszonych do udziału w wojnie interwencyjnej przeciwko Związkowi Radzieckiemu, i następnie przedstawia przebieg buntu na różnych jednostkach floty. W podsumowaniu autor przedstawia sobie dwie grupy ludzi morza, oficerów francuskiej marynarki wojennej: przedstawicieli wyższego dowództwa, których kastość i oderwanie od ludu doprowadziło w rezultacie w latach minionej wojny do zdrady narodowej i przejścia na jawną służbę hitlerowskich najeźdźców, oraz licznych niższych oficerów, prawdziwych patriotów, za lud i wspólnie z ludem, u boku klasy robotniczej o wyzwolenie narodowe walczących.

Szczególnie interesujący jest rozdział zatytułowany „Piękne tradycje marynarki wojennej” (niektórzy czytelnicy może go znają już z „Przeglądu Morskiego”, na którego łamach w numerze 14 był opublikowany). W rozdziale tym, rozwijając tezę Engelsa, że „nie tylko budowa, lecz także i obsługa okrętu wojennego stały się gałęzią wielkiego nowoczesnego przemysłu”, autor przywołuje okręt do wielkiej zmechanizowanej fabryki, obsługiwanej parą, wodą, ropą i elektrycznością. Jest oczywiste, że obsługą tą muszą zająć się robotnicy-specjaliści i dlatego oni właśnie stanowią na współczesnych okrętach wojennych znaczną, przeważającą nawet część załogi.

Książka pt. „Dni chwały” jest niewątpliwie cenną pozycją w dziedzinie lektury morskiej, szkoda tylko, że nie zilustrowaną. Ponadto w przekładzie napotyka się na szereg potknięć terminologicznych, w rodzaju „porucznik statku” zamiast kapitan (autorka przetłumaczyła dosłownie termin „lieutenant de vaisseau”, oznaczający rangę będącą odpowiednikiem kapitana marynarki), „hydroplan” zamiast wodnosamolot, „torpedzista” zamiast torpedysty itp.

Można dodać, że obok tej książki Marty opracował jeszcze jedną, nie przetłumaczoną dotąd na język polski pracę na ten sam temat (tytuł francuski „La Révolte de la Mer Noire”), w której na 700 stronach przedstawił wydarzenia w sposób bardzo szczegółowy.

*) André Marty — „Dni chwały. Powstanie we flocie francuskiej na Morzu Czarnym, Rok 1918—1919”. Przełożyła dr Halina Lewicka. „Książka i Wiedza” Warszawa 1950, str. 110, cena zł 3.60.

UWAGA — PRENUMERATORZY

W związku ze zmianą waluty — podajemy do wiadomości, że pojedynczy egzemplarz „Młodego Żeglarsza” kosztuje począwszy od numeru bieżącego — 90 groszy. Prenumerata roczna — 9 złotych; półroczna — 4 złote 50 groszy.

Wszelkie pisma zamówienia i reklamacje związane z prenumeratą „Mł. Żeglarsza” należy kierować pod adresem: PPK „Ruch”, Gdańsk-Narwik, Barak 27 (konto PKO XI-5494)

Ponieważ wielu spośród Czytelników źle zrozumiało nasze poprzednie ogłoszenia — wyjaśniamy, iż nie posiadamy od dawna pełnych roczników starego „Żeglarsza” z lat 1946-48 lecz dysponujemy jedynie pewną liczbą n-rów: 1, 2 i 3 z 1946 r.; 8—9 z r. 1947 oraz całym rocznikiem 1948 z wyjątkiem n-ru 1 ze stycznia. Numerów tych nie sprzedajemy pojedynczo lecz wyłącznie w zestawach (razem 12 zeszytów w tym dwa podwójne). Cena zestawu — 6 złotych.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BAJDEWIND — położenie statku w stosunku do wiatru, przy którym wiatr wieje 45° — 90° od dziobu statku, z lewej albo prawej burty.

BOLKI — małe rybki łowione wspólnie ze śledziem. Przy wytrząsaniu śledzi z sieci — „bolki” wyrzuca się za burtę.

DOVER — miasto i port na południowym wybrzeżu Anglii w kanale La Manche.

HISOWAC — podnosić, np. żagle.

HOLLINY — stalowe liny biegnące na trawlerze od windy trawlowej przez blok koźłów sieciowych do rozpornic i sieci. Służą do holowania sieci po dnie morskim.

JUMPER — talia (wielokrażek) na maszynie trawlerowej służąca do wydobywania matni z rybami w całości lub partiami („hiwami”) na pokład.

KABZŁ — inna nazwa holliny. Także miara odległości = 1/10 części mili morskiej = 185,2 mtr.

KEJA — spolszczone angielskie słowo „kay”, oznaczające nabrzeże.

KOTWICOWISKO — miejsce na redzie portu lub gdzieś u brzegu, zastopowane przed sztormami, o gruncie nadającym się do zakotwiczenia.

LEGO — komenda puszczenia, rzucenia, np. cumy, kotwicy itp. powstała z angielskiego zwrotu „Let go” — dosłownie „pozwoleń iść”.

LENINOWSKA KABINA — albo „leninowski kąciak”, miejsce w świetlicy na statkach i okrętach radzieckich poświęcone Leninowi.

MESING — (ang. messenger), krótka lina z hakiem. Po wyrzuceniu sieci, rozpornic i wyluzowaniu hollin, służy do ściągnięcia obu hollin ku rufie celem spięcia ich kłamią.

NAWIETRZNA — burta statku znajdująca się od strony wiatru.

PAK — inaczej „hiw”, partia ryb z matni, którą jest w stanie jednorazowo podnieść na pokład specjalna talia zwana lumprem.

PIOTRUS — Flaga „P” Międzynarodowego Kodu Sygnalowego. Podniesiona w porcie na maszcie oznacza: „Wszyscy wracają na statek, wkrótce wychodzą na morze”. Na morzu znaczy: „Wasze światła zgasiły lub palą się źle”. W żeglarskim sportowym używa się jej jako flagi startowej.

ROZPORNICE — okute deski pracujące podobnie jak latawce i rozciągające na boki skrzydła sieci holowanej za trawlerem lub kutrem.

S/T — skrót umieszczony przed nazwą statku i oznaczający trawler parowy (Steam Trawler), — zbiornikowiec parowy (Steam Tanker), albo holownik parowy (Steam Tug).

S/Y — skrót oznaczający jacht żaglowy (Sailing Yacht).

WSW — West-Süd-West — zachodnio-południowy zachód. Kierunek kompasowy odpowiadający 247° 30’.

ZAWIETRZNA — burta statku zastopowana od wiatru.

ZYKOKOMPAS — kompas którego działanie oparte jest na zasadzie swobodnie zawieszzonego, wirującego baka, mającego tendencję do ustawiania się osią w kierunku NS.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.

Redaguje Zespół.

Adres redakcji:

Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84

Adres administracji:

PPK „Ruch”, Gdańsk-Narwik, barak 27

Konto PKO: XI-5494.



Nowa wyspa na Morzu Azowskim

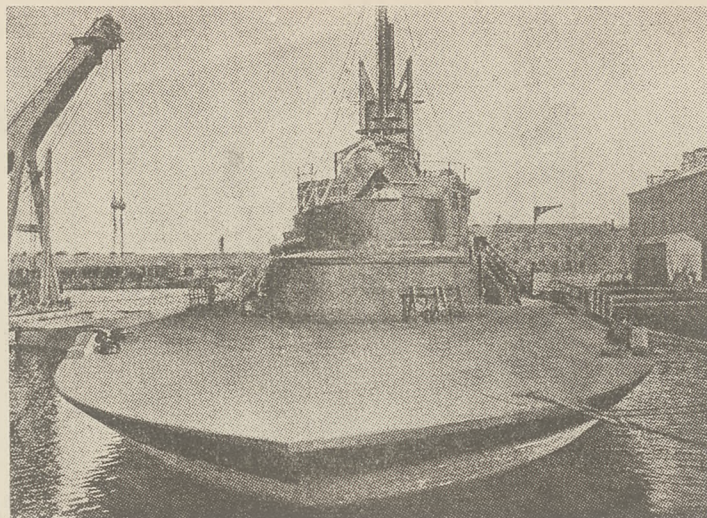
W zatoce Temriukskiej na morzu Azowskim na skutek wybuchu podwodnego wulkanu powstała nowa wyspa o powierzchni około 100 m². Wyspa ta wznosi się 3 m nad poziomem morza. Wybuch wulkanu poprzedził silny podwodny grzmot. Z morza wznosił się w górę olbrzymi słup ognia i dymu na wysokość kilkuset metrów. Powierzchnia wyspy w pierwszych dniach przedstawiała rzadką masę, która następnie stopniowo ochładzając się stworzyła twardą skorupę. Na terenie Związku Radzieckiego znane są wulkany na półwyspach Tamań, Kerz i Apheron. Płóść ich jest ogromna. Niektóre z nich dochodzą do olbrzymich rozmiarów, zwłaszcza we Wschodnim Azerbejdżanie. Podczas wybuchu podwodnych wulkanów nieraz powstają z dna morza wyspy. Takie wyspy powstały na morzu Azowskim w latach 1799, 1814, 1880, 1906 i w 1924. Wyspy te nie są trwałe i szybko ulegają niszczącej działalności fal.

Pierwsze miny kontaktowe

Ogólnie wiadomo, że pierwszeństwo w wynalezieniu i zastosowaniu min kontaktowych należy do uczonych rosyjskich, jednakże wydaje się bardziej niż wątpliwe, czy moglibyście odpowiedzieć trafnie na pytanie, kiedy po raz pierwszy miny takie zostały zbudowane. Na ogół przypuszcza się, że nastąpiło to w okresie wojny krymskiej w latach pięćdziesiątych minionego stulecia. Tymczasem już czterdzieści lat przedtem, udane doświadczenia z minami kontaktowymi, podrywanymi pod wodą prądem elektrycznym, przeprowadził w Petersburgu na Nowie uczony rosyjski Paweł Lwowicz Szyling. Zapamiętajcie, było to w roku 1812! W trzy lata później Szyling powtórzył te próby w Paryżu, na Sekwanie, wzbudzając zrozumiałe zainteresowanie i podziw mieszkańców stolicy Francji, a przede wszystkim jej uczonych.

Floty idą na dno...

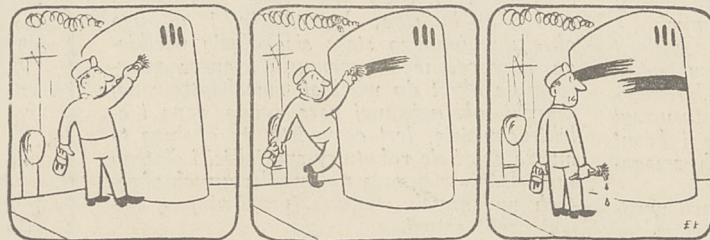
Nieraz notowano w historii żeglugi ogromne, zbiorowe katastrofy żywiołowe, które pociągnęły za sobą zatonięcie licznych okrętów i statków. Znana jest np. taka zbiorowa katastrofa, która przeszła do historii pod nazwą „końca floty lubeckiej”, kiedy to pod Gotlandem sztorm spowodował w roku 1566 zatopienie niemal całej, licznej i potężnej floty wojennej tego hanzeatyckiego miasta. Katastrofa ta nie dorównuje jednak swymi rozmiarami dwóm zbiorowym nieszczęściom, jakie wydarzyły się przed kilku tygodniami. Mianowicie, pod koniec sierpnia tajfun spowodował zatopienie około 600 jednostek rybackich w pobliżu Cejlonu, zaś kilka dni później inny, o jeszcze potworniejszej mocy tajfun zniszczył blisko 700 łodzi i statków rybackich w wybrzeży Japonii, zatapiając ponadto 20 statków handlowych i powodując uszkodzenie 44 dalszych w rejonie portu Kobe.



PŁYWAJĄCE DZIWOŁĄGI (10)

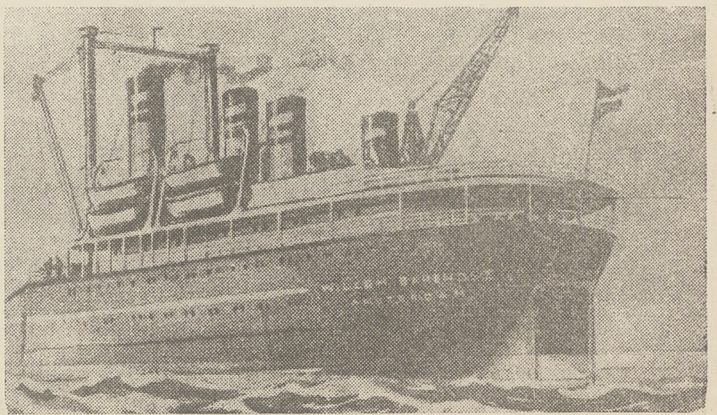
Końcowy okres minionego stulecia nie grzeszył brakiem pływających dziwołąg wśród okrętów wojennych, zwłaszcza zaś wśród jednostek „grubego kalibru”. Przekonaliśmy się o tym oglądając w ubiegłym numerze „Mł. Żeglarza” dziób krążownika pancernego „d'Entrecasteaux”, obecnie zaś podziwiać możemy rufę pancernika obrony wybrzeża „Henri IV”, innego francuskiego dziwołaga z owych czasów. Jeżeli jednak zakończenie dziobu „d'Entrecasteaux” ostrym żądłem, lubo spóźnione w pomysłach o lat niemal kilkadziesiąt, mogło być jako tako uzasadnione nowoczesną chęcią taranowania nieprzyjacielskich okrętów, to trudno zaiste przypuszczać, aby niewiarogodnie niskie burty i rufa pancernika „Henri IV” miały mu ułatwiać zanurzenie się — przy ruchu wstecznym — pod wodę i odgrywanie roli okrętu podwodnego. Jedyna bowiem tego rodzaju próba, jaką „Henri IV” przeprowadził, zakończyła się niepowodzeniem i niewiele brakowało, by pancernik nie osiadł swą pokraczną rufą na dnie morza i nie zamienił się w okręt — na zawsze już — podwodny. O próbie tej opowiada Brunon Dzimlicz w książce pt. „Samotny krążownik”:

„Gdy pewnego poranku, podczas regatowej bryzy, ten twór pomyślnie spróbował mocniej ruszyć wstecz, musiano na gwałt odwołać komendę do maszyn, ponieważ słynna rufa, jak łódź podwodna przedwojennego wzoru (tej samej narodowości), była powoli ale pewnie i bezpowrotnie zanurzać się w odmętach. Miniaturowy, lecz dzielny dowódca, którego przezaliśmy „markizem czasów upadku”, wpisał do charakterystyki taktycznej swego okrętu: „Ruch wstecz możliwy, lecz wysoce niepożądany”.



KOMINOWE HISTORYJKI

Bardzo oryginalne ustawienie kominów posiada holenderski statek — przetwórcza wielorybnicza „Willem Barendsz”. Jego cztery kminy — z których dwa służą maszynom napędowym a dwa — przetwórczym wielorybów, ustawione są — jak to widać na rysunku — parami. W dodatku przednie dwa są znacznie wyższe od drugiej pary. Co ciekawe — tenże statek, przed przebudowaniem go na pływającą faktorię wielorybniczą, był zwyczajnym zbiornikowcem i miał tylko jeden komin. Kminy ustawione nie jeden za drugim a obok siebie (najczęściej jedną tylko parę) posiadają niemal wszystkie pływające przetwórcze wielorybnice.

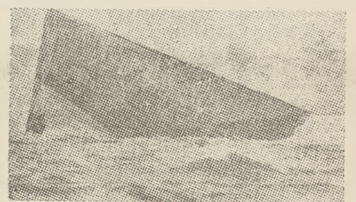


Niezwykły połów

Rzadko kiedy uda się rybakom dokonać tak niezwykłego połowu, jak się to niedawno przytrafiło załodze jednego z kutrów motorowych, należących do kombinatu rybnego „Bolszewik”. W trakcie połowu na wysokości Libawy, po wydobyciu sieci, rybacy znaleźli w niej rybę-piłę o wadze 29 kilogramów. Długość szczęki tego potwora, wydłużonej w kształt piły, wynosiła nie mniej jak 80 centymetrów. Złowienie ryby-piły należy do rzadkich wypadków: według oświadczenia miejscowych rybaków, poprzednia tego rodzaju zdobycz złowiona została przed trzydziestu laty! Świeżo złowiony okaz powędrował do muzeum krajoznawczego w Libawie, gdzie stanąć będzie zrozumiwała atrakcję.

ZATONIĘCIE FREGATY „LAPLACE”

W połowie września wydarzyła się u wybrzeży atlantyckich Francji w pobliżu St. Malo tragiczna katastrofa, która pociągnęła za sobą zatonięcie okrętu wojennego i śmierć kilkudziesięciu ludzi jego załogi. Okrętem tym była francuska fregata „La-



place”, powracająca z rejonu środkowego Atlantyku, gdzie przebywała przez okres trzech tygodni, pełniąc służbę meteorologiczną. Katastrofa wydarzyła się w nocy, podczas postoju okrętu na kotwicy przed zamierzonym wejściem do portu. Mimo nieznanego oddalenia od brzozy (około 900 metrów), zaledwie część załogi zdołała się uratować, gdyż uszkodzony detonacją miny okręt pograżył się w ciągu kilku minut w nurtach morza. Zatonięcie fregaty „Laplace” spowodowało intensyfikację postów komunistycznych, zapytujących dlaczego nie oczyszczono z min wodę w okolicach przylądka Frehel, pomimo że krótko przed katastrofą rybacy bretońscy donieśli o zauważeniu tam kilku min dryfujących.