

Wtedy
ZEGLARZ



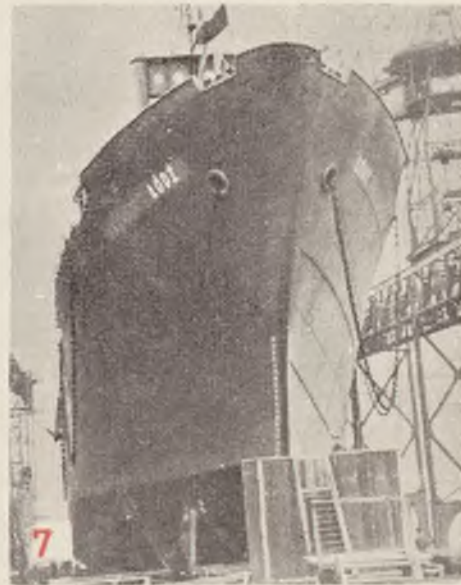


1 MAJA NA WYBRZEŻU

W tryumfie wspaniałych osiągnięć czynu pierwszomajowego, przepełnione świadomością głębokiej solidarności międzynarodowego proletariatu i stale potężniejących sił obozu pokoju, radośnie w dniu 1 maja manifestowały masy pracujące Wybrzeża swą niezłomną wolę dalszej, jeszcze wydajniejszej pracy dla dobra ludowej ojczyzny i jeszcze bardziej zdecydowanej walki w obronie największego dobra ludzkości — w obronie pokoju.

Pochody pierwszomajowe, jakie odbyły się w miastach, miasteczkach i gminach Wybrzeża — przewyższały swą bojowością, masowością i spontanicznością wszystko co widziano tu dotąd. Ponad 125 tysięcy ludzi pracy przedelfilowało ulicami Gdańska, 120 tysięcy — manifestowało w Szczecinie, 60 tysięcy — w Gdyni, 20 tysięcy — w Sopocie. Swą wspaniałą, dziarską postawą szczególnie dużo brał i serdecznych okrzyków zebrali uczniowie szkół Państw. Centrum Wychowania Morskiego (zdj. 1) Statki szkolne PCWM — „Dar Pomorza” (zdj. 2) i „Zew Morza” — zakotwiczone obok licznych okrętów wojennych na redzie portu gdynieńskiego uświetniły swą obecnością pierwszomajowe święto. Ramię w ramię z młodzieżą — tą przyszłością Polski Ludowej na morzu — szli w pierwszomajowym pochodzie marynarze, rybacy, robotnicy portowi, stoczniowcy. Duże zainteresowanie tłumów zebranych na trasach pochodów wzbudziły świetne makiety jednostek pływających — statków, kutrów (zdj. 3), doków — zmontowane na samochodach. Burzę brał zebrali marynarze z polskich statków handlowych przebywających w dniu pierwszym maja w portach macierzystych oraz pracownicy przedsiębiorstw żeglugowych (zdj. 4), których umiejętna i wyteżona praca tak bardzo przyczynia się do świetnego rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej. Entuzjazm przyglądających się pochodom tłumów doszedł do szczytu gdy przed trybunami defilować poczęli marynarze ze statków zagranicznych (zdj. 5) — Włosi, Grecy, Finowie — złączeni z klasą robotniczą Polski wspólną walką o pokój i sprawiedliwość na świecie.

Ale nie same tylko pochody były radosną manifestacją uczuć pierwszomajowych klasy pracującej Wybrzeża. Jak Wybrzeże długie i szerokie wszędzie oddawano do użytku obiekty wykonane w ramach czynów pierwszomajowych. Nowe domy, szkoły, świetlice, żłobki, środki komunikacji lądowej, statki, dźwigi. Stoczniowcy gdańscy, których czyn pierwszomajowy swą wielkością i rozmachem przyciła wszystkie inne — dla uczczenia święta robotniczego wodowali przedterminowo dwa drobnicowce po 660 ton — „Odrę” i „Piłlicę” (zdj. 6) oraz duży drobnicowiec „Łódź” (zdj. 7). Jednocześnie czwarty z rzędu rudowłowiec — s/s „1 Maj” został przedterminowo oddany do użytku, i w dniu 1 maja wyruszył w swój dziewiczy rejs (zdj. 8).





POD SZTANDARAMI POKOJU

Pprzed pięciu laty — 9 maja 1945 roku — zwycięska Armia Radziecka rozgromiła hitlerowską maszynę wojenną, przynosząc wolność ujarzmionym przez faszyzm narodom i ratując od klęski armie sojusznice. Ludzkość odetchnęła. Zdawało się, że w nadchodzącym okresie odbudowy wszyscy ludzie na całym świecie połączą się w braterskiej współpracy nad wykuwaniem lepszej przyszłości, w której nie będzie już zagrażać społeczeństwu widmo wojny. Kiedy jednak kraje demokracji ludowej, z wielkim Związkiem Radzieckim na czele, zespoliły swe wszystkie siły nad realizacją pokojowych planów gospodarczych odbudowy i rozbudowy, kiedy masy pracujące tych krajów razem z wzrastającą stopą życiową ogarniał coraz wydajniejszy, twórczy entuzjazm wolnej pracy — w tym samym czasie koła zdradzieckich polityków zachodnio - europejskich podpisywały haniebny „plan Marshalla“...

Na rezultaty tego planu długo nie trzeba było czekać — w Zachodniej Europie zaczęto zamykać fabryki i wielkie zakłady przemysłowe, wzrosło bezrobocie, wzrosła nędza mas pracujących, rozpoczęły się strajki, klasa robotnicza broniła swych warsztatów pracy, a chłopcy walczyli o ziemię...

W tym samym czasie w mózgach władców wielkiego kapitału, słusznie nazywanych *h a n d l a r z a m i* śmierci — powstawać zaczęły barbarzyńskie plany uniknięcia zbliżającego się nieuchronnie kryzysu, tego typowego dla gospodarki kapitalistycznej przejawu i rezultatu awanturnictwa i egoizmu ekonomicznego. Ażeby swój nieczyny plan zrealizować, szermując różnymi pseudo - postępowymi hasłami — podżegacze wojenni nawiązali kontakty z różnymi grupami zbrodniarzy, pacholków i sługusów, podporządkowali sobie siedzące u nich „w kieszeni“ rządowe kliki innych państw kapitalistycznych, zawiązali sojusz z krwawym reżimem zbrodniarza Franco, z iście gestapowskim aparatem terrorystycznym Tito-Rankowicza oraz z Watykanem. Przez swoich agentów, sługusów i szpiegów rząd waszyngtoński, uległy kapitalistycznym mocodawcom z Wall Street, rozpoczął propagandę wojenną, jednocześnie całą swą działalnością dywersyjną, polityczną i zbrojeniową, z zimnym wyrachowaniem podpalacza — wojnę tę przygotowując.

Ale tutaj, na drodze tych nieczynnych, hańbiących ludzkość zamiarów — stanęła niezłomna wola pokoju prostych ludzi na całym świecie, skupionych wokół trwałej i niewzruszonej ostoji i rękoiłmi światowego pokoju — wielkiego Związku Radzieckiego.

Aby utrzymać pokój nie wystarczy jednak tylko żądać pokoju — należy umieć o pokój walczyć, należy umieć go narzucić...

W kwietniu br. obradował w stolicy Szwecji — Sztokholmie — Stały Komitet Światowego Kongresu Obrońców Pokoju. W czasie trwania obrad stwierdzono, że ludzkość weszła obecnie w decydujące stadium wielkiej bitwy o pokój. Liczne fakty i wydarzenia na terenie międzynarodowym wskazują, że obóz światowej reakcji i imperializmu, obóz podpalaczy światła, prowadzony przez kierownicze grupy wielkiego kapitału Stanów Zjednoczonych wzmaga swe dążenia do wojny wobec nieuchronnego krachu awanturniczej gospodarki. Pragnie on sytuację zmienić na swoją

korzyść drogą gwałtu, drogą zahamowania postępu cywilizacji, drogą zdeptania praw do życia innych narodów, przez odrzucenie jakichkolwiek propozycji międzynarodowej współpracy. Jednym z chwytów dzikiej i barbarzyńskiej polityki Stanów Zjednoczonych jest sławetny „szantaż atomowy“, dziś już całkowicie zdemaskowany w oczach ludzkości.

Wojna jednak nie jest nieunikniona — jak marzą o tym imperialiści amerykańscy. Na front bowiem idą nie bankierzy i przemysłowcy, a prości ludzie — robotnicy, chłopcy i pracujący inteligenci. Ci prości ludzie na front jednak nie pójdą. Świadomi są bowiem celu owej wojny, wymarzonej przez handlarzy śmierci, i woła tych ludzi zadecyduje o trwałym pokoju.

Siły obozu pokoju, któremu przewodzi chorąży pokoju Wielki Stalin — obozu opartego na potężnej sile wielkiego socjalistycznego państwa — ZSRR, na Chińskiej Republice Ludowej, na krajach demokracji ludowej — rosną i krzepną z każdym dniem. Wrazem tego jest choćby od-

mowa wyladowywania i załadowywania broni amerykańskiej, połączona z masowymi strajkami marynarzy i robotników portowych. A walce tej towarzyszy wzrastająca stale, połączona ze strajkami, solidarnościowa manifestacja robotników innych gałęzi przemysłu, szeroko popierana przez rzesze całej ludności pracującej.

Wszyscy bez wyjątku zdają sobie sprawę, że nie rozkładający się, szarpany nieuleczalnym kryzysem imperializm, ale obóz socjalizmu i demokracji ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele byłby zwycięzcą każdej wojny i na każdą broń. Ale ani Związek Radziecki, ani Polska, ani żaden inny postępowy kraj i naród nie chce wojny i nie potrzebuje wojny. Dowodzi o tym pokojowa polityka ZSRR i krajów demokracji ludowej, świadectwem tego był żywiołowy udział społeczeństwa całego świata w akcji zbierania podpisów pod apelem sztokholmskim, domagającym się bezwzględного zakazu broni atomowej.

Milionami swych podpisów pod apelem sztokholmskim — zjednoczona pod sztandarami pokoju ludzkość — dała należyłą odpowiedź podżegaczom wojennym.



Zwycięskie sztandary Armii Radzieckiej, zatknięte nad Berlnem w maju 1945 — to groźna przestroga dla podżegaczy wojennych.

HISTORIA ŻEGLUGI

W kolejnym odcinku „Historii żeglugi” opracowanej jako przegląd statków przeszłości, przeniesiemy się w wiek XVII, kiedy to niedawno odkryte lądy stały się przedmiotem rabunkowej eksploatacji. Do jej prowadzenia potrzebne były statki, przystosowane do długotrwałej żeglugi po oceanach, odporne na sztormy i mogące pomieścić jak najwięcej cennego ładunku, po który były wysyłane. Toteż budownictwo statków czyniło coraz większe postępy. Coraz liczniej pojawiały się dzieła, poświęcone tej dziedzinie, zaopatrzone w wyczerpania i rysunki, dzięki którym odtworzyć można bez trudu wygląd ówczesnego żaglowca.



Uż z początkiem XVII w. na czoło państw morskich wysuwa się Holandia, zajmując miejsce Hiszpanii i Portugalii. Tworzy ona wielką flotę handlową i odrębną flotę wojenną, której zadaniem jest konwojowanie i ubezpieczanie transportów z odległych lądów.

Jednocześnie Holandia uzyskuje mocną pozycję na morzach północnoeuropejskich i opanowuje prawie wyłącznie m. inn. handel polskim zbożem.

W połowie stulecia dochodzi do rozkwitu flota angielska, umożliwiając ekspansję kolonialną tego kraju. Wśród walk z Holendrami, Anglia w końcu zdobywa pierwszeństwo. W rzędzie mocarstw morskich staje też Francja.

To współzawodnictwo na morzu przyczynia się do udoskonalenia statków. Po-

około 500 ludzi), że zajmuje poza tym oba pokłady działowe, gdzie na noc zawieszają się hamaki między działami. Wygląd takiego międzypokładu pokazuje nam rysunek poniżej.

Wielkie zmiany w porównaniu z wiekiem XVI zaszły w osprzęcie statku. Maszty są znacznie wyższe, co osiąga się przez budowanie ich z 2 lub 3 pni będących przedłużeniem jeden drugiego. W miejscu połączenia, zwanym salingiem, zamieszczona jest dość obszerna platforma. Na maszcie pojawia się więcej żagli, najczęściej 3 lub nieraz 4. Osobliwością tego okresu jest mały maszcik umocowany na końcu bukszprytu, na którym podnoszony jest niewielki żagielek.

Przyjrzyjcie się rufie. Stanowi ona prawdziwe dzieło sztuki dekoratorskiej, złożone z najróżniejszych ozdób: rzeźb, płaskorzeźb, galeryjek, fantazyjnych latarni, wieżyczek, złocen itp. Ten zwyczaj przesadnego zdobienia rufy charakterystyczny jest dla żaglowców z XVII wieku. Na dziobie umieszczano zwykle posąg bóstw starożytnych lub zwierząt. Na masztach podnoszono barwne flagi ogromnych rozmiarów.

Na wiek XVII przypada początek budownictwa okrętowego w Rosji. Pierwszym słynnym żaglowcem rosyjskim był trójmasztowy „Orzeł”, którego podobiznę umieszczamy obok, przeznaczony do pływania po Morzu Kaspijskim. Wybudowany został w r. 1667 przez majstra hollenderskiego, sprowadzonego do Rosji przez cara Aleksego, ojca Piotra I. W r. 1670



Model okrętu wojennego z XVII wieku znajdujący się w posiadaniu PCWM

splonął w czasie buntu Razina w Astrachaniu.

Dopiero następca cara Aleksego — Piotr I jest właściwym budowniczym i pierwszym wodzem floty rosyjskiej. Od wczesnej młodości odznaczał się zamiłowaniem do żeglugi i uprawiał ją przy każdej okazji. Założył stocznice w Archangielsku, w Woroneżu i nad Newą, które budowały liczne okręty. Sam car udał się do Holandii i Anglii, żeby zapoznać się z techniką budowy okrętów i zwerbować cudzoziemców do pracy w Rosji.

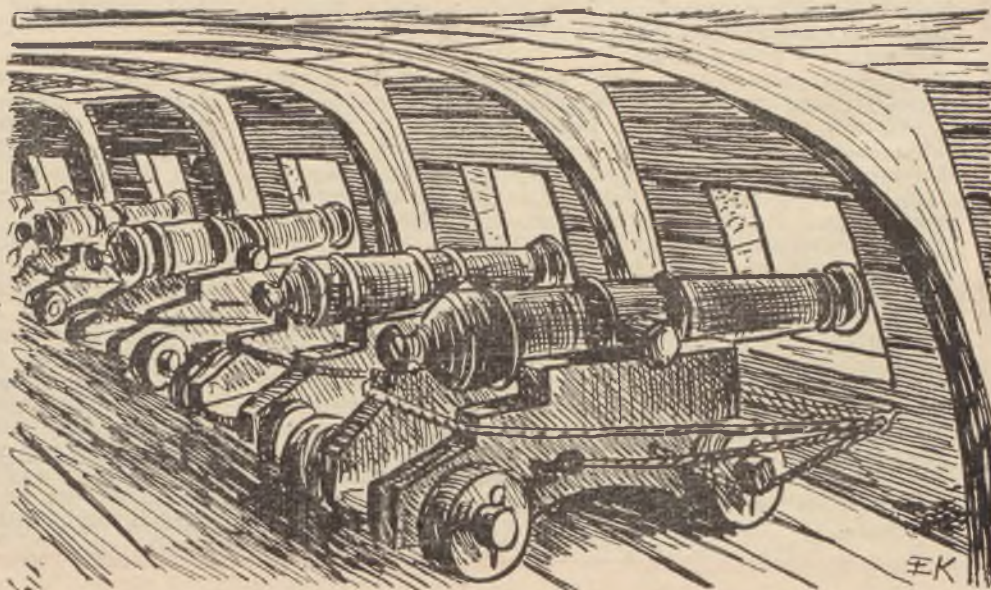
W licznych wojnach, które prowadził za swego panowania kierował osobiście operacjami morskimi pod przybranym przydomkiem kontradmirała Piotra Michajłowa.



Rosyjski „Orzeł” z roku 1667

równując przeciętny żaglowiec XVI wieku z trójpokładowcem z wieku XVII dostrzegamy liczne różnice.

Zwiększyły się wymiary kadłuba, przekraczając 50 m długości, 15 m szerokości i 5,5 zanurzenia. Wspaniałe kasztel rufo- wy posiada 3 piętra pomieszczeń, przeznaczonych dla kapitana i oficerów. Kilkadziesiąt dział ustawionych na dwóch pokładach po obu burtach groźnie najeża lufy spod podniesionych ambraszów tj. drewnianych zasłon na otwory działowe. Na najniższym pokładzie znajduje się część pomieszczeń załogi. Załoga jest tak liczna





NON VOGLIAMO la GUERRA!

Niespodziewanie rozhuczały się portowe syreny. Wzdrygnęli się mężczyźni siedzący w traktierni „Pod Podwiązką”. Głowy ich pochylili się, jakby smagnięte gwałtownym porywem wiatru. rżnął port i huczały statki. huczały inaczej niż zwykle na koniec pracy. Jakoś gwałtowniej i gniewniej.

Bastiano, z rękoma w kieszeniach, podszedł ku drzwiom traktierni i oparł się o framugę. Zmrużył oczy i bacznie wpatrywał się w błyszczącą powierzchnię morza.

W mgnieniu oka z graniczących z portem rozległych, nędżnych baraków wysypały się kobiety. Ulica zapętna się dziećmi. Boso i z rozwianym na wietrze włosom — biegly z krzykiem ku przystani.

— Co się stało? — pytała niespokojnie któraś z kobiet. — Powiedźcie, co się stało?! Czy „oni” już przybili do portu?

Pytanie biegło wzdłuż baraków. Wszędzie słychać było podniecone głosy. Dźwięczały w nich — oburzenie i gniew.

— To oni naprawdę przysyłają broń?

— I znów wojna!

— Boże! Boże!

— Wciąż jeszcze niezadowoleni! Mato im było niewinnie przelanej krwi!

— Non vogliamo la guerra! — darli się kędzierzawi malcy o wychudzonych twarzyczkach i przedwcześnie dojrzałym wyrazie twarzy.

— Nie chcemy wojny! — powtarzały znękane, smutne kobiety spoglądając trwożnie w stronę portu.

Od kilku już dni atmosfera w porcie była przygniatąca. Wszyscy na coś z napięciem czekali. Wśród robotników portowych kręcili się jacyś nieznanymi ludźmi, przymilnie rozprawiając o szlachetności amerykańskiej; o statkach, które wkrótce przybędą; o konieczności szybkiego i sprawnego ich rozładunku.

Kiedy zamilkły wreszcie syreny, tym głośniejsz rozległy się głosy wzburzonych niewiast. A Bastiano usłyszał za swoimi plecami koniec zdania wypowiedzianego do kogoś przez Kolabrodo, właściciela traktierni:

— ...przy przeladunku będzie dla wszystkich praca. I dla was i dla innych bezrobotnych.

Wkrótce poczeli iść od strony portu robotnicy.

Cisza rosła. Mężczyźni rozprawiali podniesionymi głosami. Słońce zachodziło i morze w jego blaskach mieniło się różnorodnymi kolorami.

— Tak więc — opowiadał barczysty robotnik — urządził nam po fajrancie zebranie. Zjawia się taki jeden i mówi: „Jutro wejdą do portu amerykańskie statki. Trzeba je szybko rozładować. Zrozumieliście chłopcy?” Wtedy ja mówię: „Co rozumiano? I

co tu jest do rozumienia? Chyba to jedno, że już nie makaron trzeba nam będzie rozładowywać?”

Wokół dały się słyszeć śmiechy.

— A ten mówi — ciągnął dalej swe opowiadanie robotnik — że na tych statkach będzie pokojowy ładunek. „Bądźcie spokojni chłopcy — te rzeczy przywożą po to, aby bronić waszych domów”. A ja mówię: „Jakich domów? My mieszkamy w barakach. Nasze domy leżą w gruzach po bombardowaniach!”

Kobiety przerywały opowiadanie głośnymi okrzykami.

— Tak więc — oświadczył barczysty robotnik — jutro wejdą do portu amerykańskie statki. Lecz skrzynie z bronią i amunicją zostaną w ładowniach. Niech zginią tam i zatęchną jak zleżałe sardynki!

Tłum robotników portowych minął traktiernię „Pod Podwiązką” i skręcił ku barakom. Jeszcze przez długi czas wiatr donosił strzępy wzburzonych rozmów. Potem wszystko ucichło.

— Podejż bliżej Bastiano — powiedział zza szynkwasu Kolabrodo — wypijemy po jednym!

Bastiano zamyślony, z ociąganiem zbliżył się do bufetu. Kepi miał nasunięte na oczy, w zębach niedopalek papierosa.

— Amerykańskie statki, zawszeć to jakieś ożywienie — zagaił rozmowę tłusty Kolabrodo — będzie ruch w interesie.

Bastiano nie odpowiedział. Duszką wypił podany przez

gospodarza kieliszek i zniechęcony przy szynkwasiu rozpiekając się na lokciach. Głód buszujący mu jak wściekłe zwierzę w żołądku — po wypiciu kieliszka wina — nie uspokoił się. Przeciwnie, stał się jeszcze zacieklejszy.

— Co nie podoba ci się? — mruknął Bastiano i popatrzył na swój brzuch.

— Komu nie podoba się? — spytał Kolabrodo.

— Jemu. Temu co u mnie w żołądku siedzi, od chwili kiedy wróciłem z wojska.

Kolabrodo udawał, że nie rozumie:

— Któż to taki?

Bastiano z grymasem ścisnął zęby. Potem uderzył Kolabrodo po plecach i nazwał go starym lisem. Ten zaś nachylił się po ufałe i szepnął Bastianowi do ucha:

— O co właściwie chodzi? Będzie wojna — znajdzie się praca dla bezrobotnych. Będzie można zarobić na czarnym rynku. Dla ludzi roztropnych wojna stwarza szerokie możliwości.

— Posłuchaj mnie — ciągnął dalej Kolabrodo — wyjaśnię ci jedną sprawę. Wypij jeszcze. Jeśli jutro chłopcy z portu nie zechcą wyladowywać statków — ty zbierz bezrobotnych i wszyscy otrzymacie dobrze płatną pracę przy przeladunku.

Bastiano milczał. Głodne zwierzę rzucało się w jego żołądku i przyprawiało go o mdłości.

★
rys. E. Kartowski



Nazajutrz wypadł jasny, słoneczny dzień. Taki jak zwykle o tej porze roku: powietrze było przejrzyste i czyste; lekki wiatr ledwo co marszczył powierzchnię morza.

Lecz w mieście zdarzyło się coś nowego. W nocy przyjechała długa kolumna policyjnych tankietek. W kierunku portu maszerowały oddziały policji. Na szyjach kolysały się przewieszzone automaty.

Statki przybiły do nabrzeży jeszcze w ciemności.

Podeszły cicho, niemal nieopatrzenie i teraz stały przycumowane u kei — obrzymie i nieruchome.

Robotnicy wychodzili pojedynczo z baraków i sadowili się na poręczy przed portem. Skrzyżowawszy ręce na piersiach bacznie przyglądali się policjantom.

Ciężkim, dudniącym krokiem policjanci wmaszerowywali w obręb portu. Syrena nie zahuczała na rozpoczęcie pracy. Było cicho. Tylko kobiety pogawrazały szeptem między sobą.

Jakisś człowiek przyjechał na ciężarówce. Nowiutka maszyna — cała błyszcząca w słońcu — zatrzymała się przy tankietkach. Wśród powszechnego milczenia człowiek ów zapytał piskliwie, czy prawdą jest, iż nikt z robotników nie chce się zgłosić do pracy?

— Nikt? — darł się cały czerwony z wysiłku i przejęcia.

Odpowiedzią była martwa cisza. Słychać było tylko krzyk mew, dochodzący z nad morza.

— Dobrze! — krztusząc się wychrypiał nieznanym człowiekiem i wytarł chustką zroszone potem czoło. — Bardzo dobrze!

Ciężarówka odprowadzana zlorzeczeniami i przycinkami odjechała w stronę baraków i zatrzymała się przy traktierni „Pod Podwiązką”. Wciąż jeszcze trzymając w rękę chustkę, człowiek z trudem wygramolił się z maszyny i zajrzał do wnętrza knajpy. Bastiano, sącząc powoli wino z kieliszka, śledził go spod oka.

Kolabrodo przechylił się przez szynkwasi i ze zmrzużonymi szelmowsko oczyma grzmotnął Bastiana po plecach:

— Ot i okazja dla was bezrobotnych — powiedział ze słodkim uśmiechem.

— Dobra praca, chłopcy — dodał pospiesznie człowiek z chustką, wymachując wyciągniętym z kieszeni plikiem banknotów.

Zwierzę zamknięte w żołądku Bastiana zawarczało, skrzęcając mu kiszki w niesamowitym skurczu. Bastiano zacisnął zęby i kiwnął głową na znak zgłoszenia.

Ludzie ociągając się powstawali zza stolików i niechętnie, ospale podążyli ku drzwiom.

— My nie jesteśmy wykwalifikowanymi robotnikami portowymi — powiedział jeszcze Bastiano. — To nie nasza praca.

Człowiek z chustką zaniepokoił się.

— Nie wasze zmartwienie — powiedział skwapliwie — jedyne wymagania jakie wam stawiam to silne plecy. Przeladunek nie jest pracą umysłową — zaśmiał się głośno, cały spocony z niepokoju.

— Chodźcie! — krzyknął przynaglając — angażuję was wszystkich! Ja tamtych pokażę! Oo, pokażę im!

Bezrobotni wypełnili platformę ciężarówką, która niezwłocznie zawróciła i pomknęła chyżo w kierunku portu. A oni stali w niej nieruchomi i zachmurzeni, jak skazańcy.

Robotnicy portowi odwrócili głowy i milcząc patrzyli na samochód. Widząc nadjeżdżający wóz umilkły i kobiety. Policjan-

ci ustawili się w dwuszeregu, tworząc szpaler.

Bastiano z innymi zeszedł z ciężarówki i natychmiast okrążyli ich policjanci prowadząc na statek. Wszyscy wokół powstrzymali oddechy. Bezrobotni szli spokojnie wzdłuż nabrzeża, nie mówiąc nic i nie dostrzegając zdawałoby się nikogo. Bastiano maszerował na przedzie. Szedł szybko, wymachując rękoma i patrząc w górę, na maszty. Żaden z robotników portowych nie odezwał się. Patrzyli. U kobiet błyszczały oczy w porannych blaskach wiosennego słońca.

Policyjne patrole miarowo przemierzały nabrzeża. Słychać było tylko ich suchy krok po kei. Potem dał się słyszeć loskot windy okrętowej. Miarowo dyssała spokojne jak oliwa morze. — Eh-eej! Eh-eej! Eh-eej! —

pokrzykiwali do taktu ludzie na statku — Eh-eej! Eh-eej!

— Popuszczaj! Popuszczaj!

— Popuszczaj linę!

Mijały minuty. Plac milczał. Wszyscy obecni — robotnicy, kobiety, policjanci — w napięciu przysłuchiwali się.

Wtem wszyscy usłyszeli jak coś z szumem i pluskiem wpadło do wody.

— Człowiek za burtą! — krzyknął jeden z siedzących na poręczy robotników a cały plac wybuchnął głośnym śmiechem.

Jeszcze jeden plusk czegoś ciężkiego, padającego w morze. Potem jeszcze. I jeszcze. Na statku ktoś przeraźliwie krzyknął. Policjanci z automatami biegli ku nabrzeżu.

I znów zjawił się skądś człowiek z chustką, nerwowo wycierając twarz silnie zroszoną

potem. Z wtuloną pomiędzy ramiona głową wskoczył do samochodu i szybko umknął przy akompaniamencie odprowadzających go gwizdów i okrzyków.

Plac opustoszał. Policjanci w zakłopotaniu snuli się po porcie. Tylko robotnicy ze śmiechem wbiegali po trapie na statek, ażeby pomóc bezrobotnym w opróżnianiu luków. Na placu zostały tylko kobiety. Słuchały pilnie i radosnymi okrzykami witały każdy plusk spadających w morze skrzyń z amerykańską bronią.

Był to jasny i radosny poranek. Zdziwione mewy krążyły nad statkiem i błyskały swoimi białymi skrzydłami ponad lazurową głębiną Śródziemnego Morza.

MARCELLO VENTURI
Opracował S.N.

PIERWSZOMAJOWY CZYN MŁODYCH MARYNARZY

Jedziemy z jungami z s/s „Beniowski“ do spółdzielni produkcyjnej Toliszczyk, gdzie odbywa się uroczyste przekazanie świetlicy i radiowęzła, wykonanych przez chłopców z własnych funduszy i własną pracą. Z okolicznych gromad ciągną mieszkańcy na mającą się odbyć właśnie uroczystość.

Część oficjalna trwa krótko po czym jungowie dają na otwarcie świetlicy swój koncert wokalnie-recytatorski, nagrodzony przez mieszkańców nemiłkącymi brawami. Wszyscy są zadowoleni i uśmiechają się. Teraz z kolei odbywa się w parku świetlicowym mecz siatkówki pomiędzy S.Z.L. Toliszczyk a jungami. Następnie zabawa. Mieszkańcy okolicznych gromad chodzą zdumieni, bowiem gromada Toliszczyk składająca się z 17 zagród przez 4 lata nie odgrywała w życiu gminy żadnej roli, a teraz oczarowała swą świetlicą i radiowęzłem. Świetlica i radiowęzeł mieszczą się w ładnym dużym budynku — domu mieszkalnym b. obszarnika niemieckiego.

Wszyscy znali ten dom we wsi. Rozbity, prawie bez dachu, z wyrwanymi ścianami, dziurawymi stropami i bez podłóg. Teraz wygląda jak nowo wybudowany. Jungowie nie mówią jak to zrobili, bo teraz się bawią. Za to prezes spółdzielni produkcyjnej z dumą tłumaczy wszystko, oprowadzając gości po pokojach. Jest tu czytelnia, jest szatnia, no a największa sala to świetlica. W drugiej części budynku, również wyremontowanej przez chłopców, zarząd spółdzielni ma zamiar urządzić przedszkole. Wszyscy podziwiają i z uznaniem patrzą na jungów. Poważna firma budowlana nie powstydziliby się tej pracy, a to przecież wykonali ją przyzłli marynarze.

Ale jak do tego doszło?

Gdzieś w ostatnich dniach marca na zebraniu szkolnym, uczniowie PSJ z Ośrodka „Grabówek“ (obecnie z s/s „Beniowski“) zobowiązali się w ramach czynu pierwszomajowego zradlofonizować jedną z gromad. Zwrócili się przeto do Pow. Zarządu Z.S.L. w Wejherowie, który wskazał im nowo zorganizowaną spółdzielnię produkcyjną — Toliszczyk. Pojechali tam i stwierdzili, że jedyny budynek który mógłby się nadawać na radiowęzeł i świetlicę jest w 60% zniszczony. Mieszkańcy patrzyli na delegację jungów z powątpiewaniem, bowiem budynek ten oglądało już wiele komisji i nic z tego jak dotąd nie wyszło.

Zadanie było rzeczywiście trudne biorąc nawet pod uwagę możliwość materialne uczniów (mieli gotówki dwieście kilkadziesiąt tysięcy zarobionych twardą pracą przy przeladunku).

Jakże było zdziwienie mieszkańców, gdy w dwa tygodnie później, liczna ekipa chłopców przyjechała z narzędziami i materiałem zabierając się raźnie do pracy.

Należę tu podkreślić stanowisko komendanta ośrodka ob. Budrewicza, który rozplanował chłopcom pracę, dobierając spośród swych wychowanków brygady odpowiednich fachowców.

Robota paliła się chłopcom w rękach. Byli cieślami, stolarzami, murarzami, malarzami, elektrykami, mechanikami i radiotechnikami. Wszystko zostało wykonane fachowo ze znajomością rzeczy. Po zainwestowaniu 2200 roboczo-godzin główna praca została wykonana: nowe podłogi, nowy sufit, nowy dach i nowa ściana frontowa. Cały budynek otynkowany, pomalowany z zewnątrz i wewnątrz, nowe krzesła i stół w świetlicy pięknie udekorowanej, a w piętnastu domach grające głośniki (dwaj członkowie spółdzielni mieli własne odbiorniki). Była i robota ponad plan: naprawiona pompa elektryczna zasilająca gromadę w wodę i doprowadzone światło do zagrody, która go jeszcze nie miała. Wszystko rzetelnie i fachowo, tak jak jungowie robić potrafili. Niedowierzająca początkowo postawa mieszkańców zmieniła się po dwóch dniach w serdeczne uznanie, stale rosnące w miarę postępu prac.

Otwarcie świetlicy i radiowęzła w cichej, zapomnianej dotąd wiosce — jungowie z PCWM należycie zakończyli swój czyn pierwszomajowy. Zakończyli czyn — ale współpraca nawiązana ze spółdzielnią produkcyjną w Toliszczyku rozwija się nadal. Chłopcy będą stale otaczać „swoją“ świetlicę opieką, będą przyjeżdżać z występami, będą urządzić akademie. Przed żniwami wyremontują gospodarzom maszyny i narzędzia rolnicze.

Włęzy przyjaźni zawiązane pomiędzy ludźmi łądu i młodymi ludźmi morza — krzepną i utrwalają się. Krzepnie sopusz robotniczo-chłopski, podstawa dobrobytu Polski Ludowej.

Z. Ł.

Fot. Z. Baranowicz



Głosy z MORA

»TOBRUK« POD ŻAGLAMI

— Co, parowiec pod żaglami? — zapytacie ze zdziwieniem — Proszę nas nie bujać — dodacie — to niemożliwe. A jednak możliwe: oto wypadek, który mógłby tragicznie się zakończyć dla polskiego parowca, gdyby nie żagle. Przeczytajcie jak to zdarzenie opisują młodzi zetempowcy z pokładu s/s „Tobruk“.

Na redzie włoskiego portu Savona widać potężną sylwetkę statku. To s/s „Tobruk“ wychodzi w morze pod balastem i powiewając białoczerwoną banderą kieruje się na Gibraltar.

W rytm śruby pleniącej wodę za rufą potoczyło się życie na statku utartym trybem. Każdy z załogi pilnie pełni swoją funkcję. Przy pięknej pogodzie szybko kręci się log, odkładając na zegarze milę za milą. Czwartego stycznia br. „Tobruk“ mija Europa Point i wychodzi na Atlantyk. Kurs — Rotterdam.

W dzień po minięciu Gibraltaru starszy mechanik melduje kapitanowi awarię: cieknię kotle powodując wzmożony rozchód wody. Próby samodzielnego usunięcia uszkodzeń nie udają się. „Tobruk“ zawraca do Gibraltaru. Dzięki wyłożonej pracy załogi maszynowej już w dwa dni później statek jest zdolny do kontynuowania rejsu.

Do Cap Finisterre sprzyja w dalszym ciągu pogoda, ale nie na darmo cynel ten cieszy się złą sławą wśród żeglarzy: w Zatoce Biskajskiej „Tobruk“ wchodzi w rejon szalejącego sztormu zachodniego, który w miarę zbliżania się statku do położonego na przeciwległym krańcu zatoki przylądka Quessant — stale przybiera na sile. W końcu szybkość wiatru przekracza 10 stopni wg skali Beauforta i zaczyna być złe. Szybkość statku spada do minimum a co gorsze zmniejsza się jego sterowność. Śruba co pewien czas wyskakuje z wody, wstrząsając groźnie kadłubem i tak już ciężko pracującym na fali. Punkt kulminacyjny sztormu nadchodzi jedenastego stycznia w południe. „Tobruk“ nie słucha steru i ustawia się bokiem do fali na skutek czego przechwyl dochodzą do 40 stopni. Sytuacja staje się tym bardziej niebezpieczna, że nie posuwając się niemal wcale naprzód a za to dryfując z wiatrem z szybkością ok. 30 mil na dobę — „Tobruk“ poczynna zbliżać się niebezpiecznie do skalistych wybrzeży Francji. Nad statkiem za-

wisa groźba rozbicia się o nadbrzeżne skały.

Choć wywieszono na przednim maszcie dwie czarne kule, a w nocy dwa czerwone światła oznajmiają wszem wokół, iż „statek nie odpowiada za swoje ruchy“ — załoga „Tobruku“ nie daje za wygraną, robiąc wszystko co jest w ludzkiej mocy, by nie dopuścić do awarii. Następuje szereg prób mających na celu przywrócenie jednostce sterowności. Najpierw wyrzucona zostaje za burtę kotwica wraz ze znacznym odcinkiem łańcucha. Nie pomaga. Z kolei zostaje zatopiona częściowo piąta ładownia. I to nie daje pożądanego rezultatu. W końcu na wspólnej naradzie zostaje ustalone, że należy uszyć prowizoryczne żagle z brezentów.

Zaczyna się dla załogi pokładowej gorączkowa mozolna praca. Na rozhuśtanym, zalewanym wciąż przez fale pokładzie trzeba z grubego, sztywnego jak drewno brezentu szyc ogromny bezzałagiel. Półtorej doby bez przerwy trwa praca przy szyciu żagla. Półtorej doby tkwi załoga pokładowa przy pracy. Młodzi zetempowcy stanowią ponad połowę jej składu prześcigają się w ofiarności.

Koralowe wyspy — pełne słońca i czaru egzotyki; nieskazitelny błękit nieba; biały mundur; dzungle; tajemnicze przygody. Czy tak wygląda życie marynarza? Owszem — ale w książkach a nie w rzeczywistości. W rzeczywistości jest często trudno i źle, często jest sztorm, deszcz i mgła; dużo, bardzo dużo pracy; odciski na palcach; stary, poplamiony kombinezon; szarość codzienności.

A oto opis typowego rejsu na trampie zatrudnionym w żegludze po Bałtyku i Morzu Północnym.

No, nareszcie kończą nas wyladowywać. Już drugi tydzień stoimy w tym przekleśniętym nudnym Imingham Dock. Urwać się było można przez te dni. Ani gdzie wyjść, ani co robić; wszystkie książki w bibliotece statkowej przeczytane; prasa też; w radio same dzienniki angielskie — ni krzty muzyki. Pogoda również „odpowiednia“: deszcz nieustanny albo wicherzysko, że mało głowy



„Statek posłusznie zmienia kurs a przebrasowany żagiel spełnia doskonale swe zadanie...”

Wreszcie żagiel jest gotów i zostaje triumfalnie wciągnięty na topenantę jednego z rufowych bomów ładunkowych. Wysilek opłaca się stokrotnie: statek odzyskuje sterowność. Kapitan decyduje się na próbę przejścia koło Quessant. Statek posłusznie zmienia kurs a przebrasowany żagiel spełnia doskonale swe zadanie.

Skolataną sztormem „Tobruk“ wchodzi na wody kanału La Manche. Opóźnione przybycie do Rotterdamu zostaje nadrobione przyspieszonym załadunkiem, do czego w znacznym stopniu przyczynia się załoga.

Po trzech dniach statek wychodzi w morze, w ten sam nadal trwający sztorm. Zmagając się z szalejącym żywiołem „Tobruk“ dąży uparcie do swego kolejnego portu przeznaczenia. Ładunek musi być dostarczony w terminie, statek musi wykonać swój plan. Zaszczytnego trzeciego miejsca w ogólnym współzawodnictwie polskich statków handlowych nie wolno utracić. Cała załoga to wie, wiemy to dobrze i my — zetempowcy z s/s „Tobruk“.

**ZETEMPOWCY
z s/s „TOBRUK“**

Avonmouth, 15 kwietnia 1956 r.

OD PORTU DO PORTU

nie urwie. W pobliżu ani kina, ani nawet kafejki jakiegokolwiek, w której można by się napić angielskiego pointa. Chcąc iść do kina czy do kawiarni trzeba ponad godzinę jechać roztrzęsionym tramwajem do niedalekiego miasteczka Grimsby, ale i to jeśli idzie o kino nie wiadomo czy nie na próżno, bo przed każdym seansem stoją kolejki, że hej! W dodatku w parady weszły Święta Wielkanocne: wszystko pozamykane, nie kupić nie można — ani pocztówek świątecznych, ani papierosów. Ulice wyludnione — nudno i pusto.

Na szczęście już ostatnie porcje złomu wędrują z ładowni na nabrzeże. Spokojnie, statecznie, powoli. Ba — u nas w Gdańsku czy Szczecinie w dwa, trzy dni byłoby po wszystkim. Ale angielscy robotnicy nie spieszą się z wyladunkiem. Bo i po co? Wzbogacać kapitalistów i tak już do granic możliwości wyzyskujących siły naiemne? Nie dziwimy się angielskim robotnikom portowym, ale mimo woli nasuwa nam się porównanie prężnej, energicznej pracy naszych por-

tów z martwością i biernością w portach Zachodu.

Nareszcie! Luki pozakrywane, umocujemy ostatnimi klinami brezenty. Bunkier i woda pobrane. Formalności celno-portowe załatwione. Odbijamy! Przy pomocy holownika przechodzimy do służby a ze służby wprost w morze. Nadchodzi zniecałkowane światła portu. Na morzu duży ruch — jesteśmy na uczęszczanym szlaku. Gdy już zapadł całkowity zmrok mijają nas dwie duże łajby pasażerskie, całe tonące w świetle. Idziemy coraz dalej w morze. Statków tu coraz mniej. Prócz wachtowych wszyscy „kimają“ w najlepsze.

Zrywa się coraz mocniejszy wiatr od dziobu. Źle, jak będzie silniejszy to nam wydatnie zmniejszy szybkość. A to znowu może wpłynąć na obniżenie naszej przeciętnej szybkości kwartalnej, jednego z ważnych punktów międzystatkowego współzawodnictwa. W nocy, gdzieś koło pierwszej, wchodzimy w pas mgły. Wiatr gwizda na wantach przy akompania-

mencie syreny ryczącej prze-
rażliwie co dwie minuty. Rzucą
nami solidnie, bo idziemy tylko
pod balastem. Mało obciążony
kadłub wyprawia niesamowite
harce na pieniających się grzbie-
tach. Odbija się to na naszym
śnie. Kości pobijane o brzegi
koi boją jak licho. Z żółdkami
też nie za bardzo. Na szczęście
rano zniecka się wypogadza,
słońce z łatwością zwycięża
mgłę, wiatr słabnie i wieje teraz
dla odmiany z lewej burty.

Dzień ładny, tylko że wiatr
zimny. Około południa obser-
wujemy piękny żaglowiec pły-
nący pod szwedzką banderą. Z
początku jest na trasie naje-
szej prawej burty, potem zmie-
nia kurs i idzie wprost na zachód.
Po pół godziny znika za
horizontem. Rozchodzimy się
do swoich zajęć.

W kuchni mówią, że pilota
będziemy brali gdzieś około
pierwszej w nocy a o godzinie
6-7 będziemy na miejscu. Jak
ktoś z marynarzy chce się czegoś
dowiedzieć to wali do ku-
chni — tam są zawsze najświeższe
nowiny. Oprócz wiadomości
prawdziwych, kuchnia lansuje
często przedziwne bajdy, na u-
żytek łatwowiernych. Jak się
ktoś zlapie — mamy potem kupę
śniechu.

Ale tym razem wiadomości z
kuchni były prawdziwe. Naste-
pnego dnia o szóstej z rana
jesteśmy w Rotterdamie. Stawia-
ją nas na środku kanału między
beczkami. Zjawiają się — mak-
ler i shiphandler. Wkrótce pod-
pływają barki z węglem i zjawia
się potężny dźwig pływający.
On to będzie nas ładował. O
współ do ósmej jak zwykle śnia-
danie i dalej do roboty: odkry-
wamy luki, wyciągamy bomami
rozpornice, sprawdzamy windy.
W maszynie pracowite „dziecio-
ły” już coś tam stukają, wyko-
rzystując postój dla przenowa-
dzenia jakichś niedy nie kończą-
cych się remontów.

Zaladunek idzie znacznie
sprawniej niż wyładunek złomu
w Imineham Dock. Już nastep-
nego dnia po naszym przybyciu
oficer dyżurny pisze kredą na
tablicy przy trampie: „Statek na
wysięciu w morze. Powrót załogi
dnia 22 IV godz. 6 rano”.

Do dziewiątej rano 22. IV.
statek jest zaladowany. Dźwig
pracował całą noc i skończył.
Maszyna zamówiona na 12. Oko-
ło południa zjawia się pilot a
holownik dobija cichutecznie do
burt. Szprynci zrzucone z be-
czek — odpływamy. Po trzech
godzinach marszu kanałem wy-
chodzimy na otwarte morze.
Pobimur zwrot — kurs na Kanał
Kiloński. Jest pochmurno i wie-

je dość ostry wiatr — oczy-
wiście, jak zwykle, z dziobu.

Za to następny dzień jest od
samego rana bardzo ładny: nie-
bo czyste, lekki wiaterek z lewej
burty, w południe słońce tak
grzeje, że trzeba przy pracy
ściągać swetry. Woda spokoj-
na — ledwo, ledwo zmarszczo-
na. Z prawej burty widać brzegi
Holandii. Według informacji ku-
chennej „poczty pantoflowej”
mieliśmy być wieczorem w Ki-
lonii. Ale w rzeczywistości by-
liśmy dopiero w nocy.

Cały ranek mamy wielce u-
rozmaicony: miło płynie się Ka-
nałem. Nie jest on szeroki, tak
że ze statku doskonale rozróż-
nia się sylwetki ludzi jadących
i idących brzegiem. Z wielką
przyjemnością spożywamy na
lasy, łąki i pola pokryte świeżą
zielenią. Oczy przywykłe do wi-
doku tylko wody i nieba — nie
mogą się nasycić soczystością
barw i obfitością tematów do
obserwowania.

Ale w południe kanał się
skończył — wychodzimy na Bał-
tyk. Tak jak wczoraj pogoda by-
ła wspaniała, tak dziś — „pod
zdechłym azorkiem”. Od same-
go rana pochmurno i mżw do-
kuczliwy kapuśniaczek. Wieje
ostrzy wiatr, naturalnie — z dzi-
obu. Co jakiś czas mijają nas
statki. Wśród nich ogromny
zbiornikowiec, chyba więcej jak
10 000 ton nośności i z szybko-
ścią jakichś 16-17 węzłów. Ku-
chnia podaje do ogólnej wiado-
mości: w Sztokholmie mamy
być 27. IV. Zobaczymy czy to
się sprawdzi.

Zgadza się. Pilota bierzemy
26 w nocy. Rano 27 stoimy przy
kei. Znowu odprawa celna, re-
wizja i wreszcie poczynają ru-
szać się dźwigi. Następnego
dnia wieczorem odchodzimy —
do Westeras po ładunek rudy.
Sztokholm żegnamy w blaskach
zachodzącego słońca. Idziemy
fiordami. Spokojna tafla wody
pruta dziobem statku tworzy re-
gularne, ładne fale. Mijamy
setki mniejszych i większych
wysokich pokrywanych przonażnie
sznilkowymi lasami. Gdzieś
gdzie wśród drzew prześwitują
czerwone dachy domków. Stoia
one na maleńkich polankach, fi-
ligranowe, barwne. otoczone o-
gródkami. Mam wrażenie, że
jesteśmy Guliverami w krainie
Lilliputów. Zapada coraz większy
zmrak.

Około drugiej w nocy jeste-
my w Westeras. Od razu za-
czynają nas ładować. W ciągu
ośmiu godzin „Naroc” siedzi
w wodzie po marke Plimsona.
Zakrywamy luki no raz nie wi-
działeń które i szukujemy się do
odejścia. W południe odpływa-

my. I znów idziemy aż do póź-
nej nocy fiordami. Wreszcie o-
twarty Bałtyk. Kurs — Gdynia.

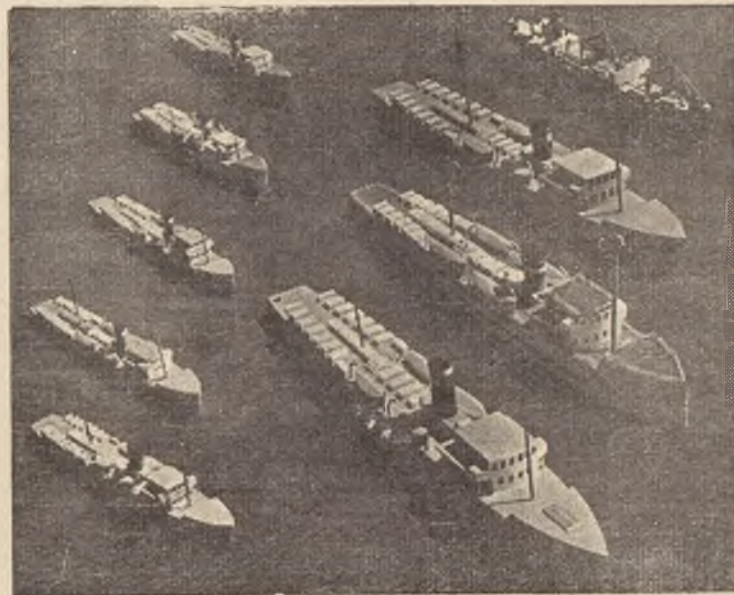
Z miejsca zaczyna się taniec.
Wieje ostrzy szformowy wiatr.
Statek ciężko pracuje na fali
mając ładunek ciężkiej rudy na
samym tylko dnie ładowni a
przez to posiadając nienaturalnie
obniżony punkt równowagi.
Chwieje się gwałtownie na bo-
ki, co chwilę też bierze wodę
dziobem. Do pomieszczeń na ba-
ku nie można się dostać na su-
cho. Każdego kto usiłuje tam
dotrzeć fala moczy nieszczęśliwie
po drodze. Uspokaja się to
wszystko dopiero następnej no-
cy nad ranem.

Wiadomość z kuchni: około
pierwszej w południe będziemy
w Gdyni. Czujemy się już jak
w domu. O dziesiątej widzimy
Hel — o dwunastej cumujemy

w porcie. I znów jeden pracow-
ty rejs z nami.

Trzeba spieszyć się na ląd.
Postój krótki — za trzy dni sta-
tek z nowym ładunkiem wycho-
dzi w morze. A przecież nie cały
czas mamy wolny od służby. Te
trzy dni — wiem z doświadcze-
nia przeleć jak z bicza trzaski.
Potem znów — Bałtyk, Morze
Północne; małe porty i duże;
sztormy, mgły, deszcze; dobija-
nie, odbijanie, klarowanie cum.
opukiwanie rdzy, malowanie,
ster. Jak długo będziemy w rej-
sie? Niewiadomo — tramp to nie
liniowiec kursujący według go-
dzinowego rozkładu stale na
tym samym szlaku. Może za
miesiąc będziemy znów w domu.
może za dwa. Kto to tam wie.
Takie już życie na trampie.

SŁAWOMIR HAWRAŃEK
s/s „Naroc”



Część z pośród modeli nagrodzonych na konkursie „Młód, Żeglarza”.

WYNIKI KONKURSU MODELARSKIEGO „MŁODEGO ŻEGLARZA,”

Jakkolwiek ogłoszony w styczniowo-lutowym n-rze
naszego pisma konkurs modelarski zawiódł na ogół
oczekiwania redakcji z powodu niezbyt wielkiej
liczby uczestników — nadesłane modele świadczą
o szczerym zamiłowaniu wykonawców a w nie-
których wypadkach — o dużych ich zdolnościach mo-
delarskich.

Sąd konkursowy, stwierdziwszy, że część z nadesła-
nych modeli nie odpowiada warunkom konkursu, część
zaś jest wykonana zbyt prymitywnie — postanowił wy-
różnić tylko jedenaście spośród nadesłanych prac.
Brane były przy tym pod uwagę zarówno sposób wy-
konania i pomalowania, wierność z oryginałem, stopień
trudności jak i wiek uczestników konkursu.

Nagroda w postaci 5-dniowego bezpłatnego pobytu
nad morzem przyznana została następującym modelarzom:

- A. Za model kutra „Gdy 52” w skali 1:100.
 - 1) Jerzemu Ziółko z Radomia
- B. Za model rudowęglowca „Soidek” w skali 1:200
 - 1) Adamowi Kierońskiemu i Janowi Żydowskiemu z Tarnowa
 - 2) Edmundowi Welssowi z Gniezna
- C. Za model „Panny Wodnej” w skali 1:100
 - 1) Antoniemu Foryslowi i Janowi Drwalowi z Tarnowa
 - 2) Romanowi Gwardzikowi z Bydgoszczy
 - 3) Krzysztofowi Grońskiemu z Łodzi
- D. Za model „Panny Wodnej” w skali 1:200
 - 1) Bazylemu Wysockiemu z Bydgoszczy
 - 2) Jerzemu Łysakowskiemu z Mgowa
 - 3) Władysławowi Tarasce ze Starej Wsi
 - 4) Ireneuszowi Lauferowi z Ursusa
 - 5) Januszowi Sokółowskiemu z Józefowa.

Nagrodzeni uczestnicy konkursu otrzymają w naj-
bliższym czasie listowne zawiadomienia, zawierające
datę i program ich pobytu nad morzem.

Prócz tego Jerzy Ziółko z Radomia oraz Adam Kie-
roński i Jan Żydek z Tarnowa (wspólnie) — nagrodzeni
zostali dodatkowo 10-tomowymi biblioteczkami morskimi,
które zostaną im wręczone w czasie pobytu nad morzem.

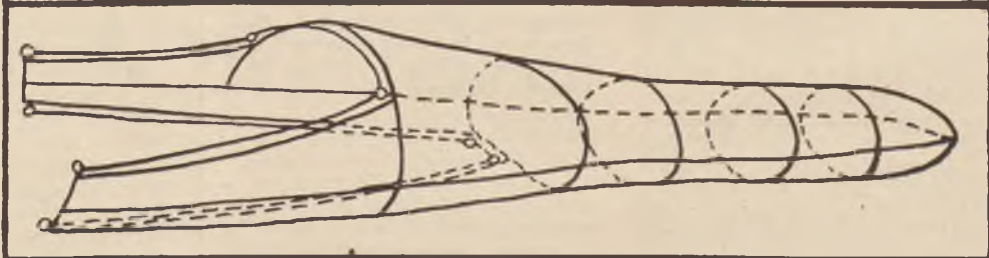
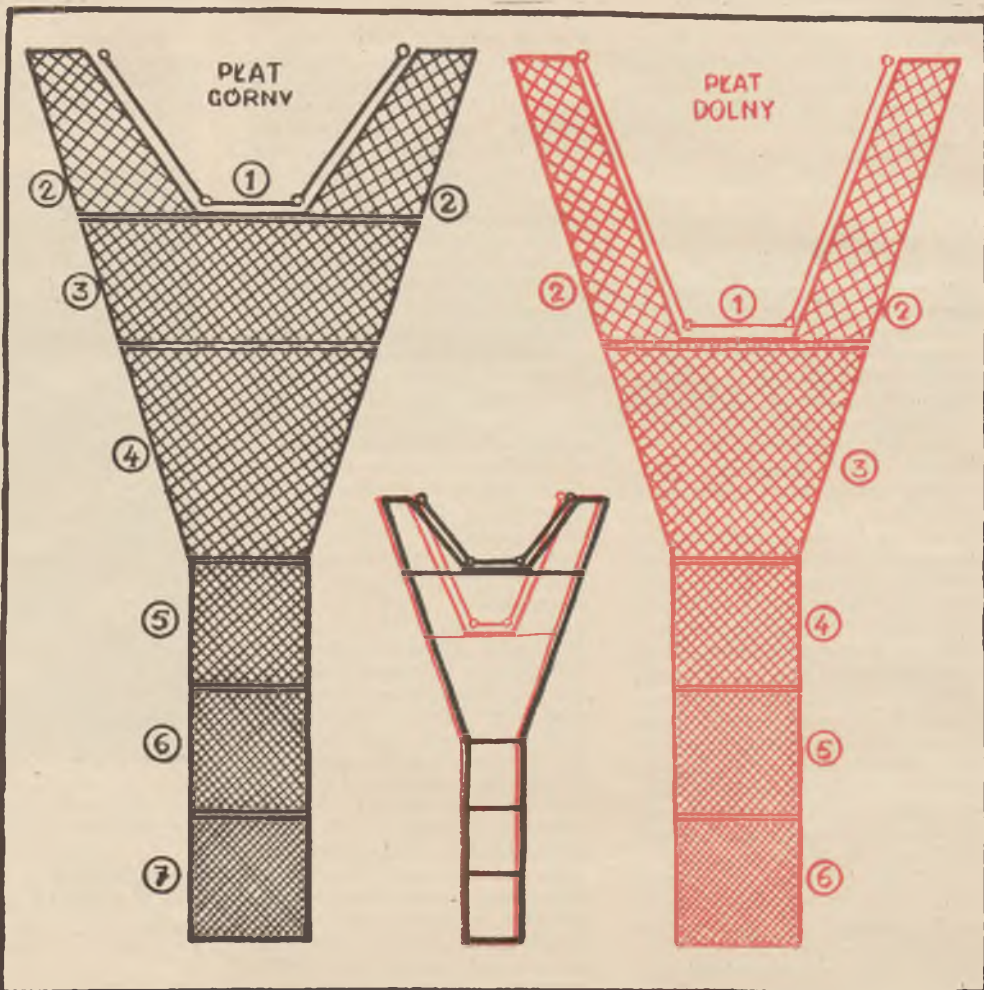
...Wkrótce podpływają barki z węglem i zjawia się potężny dźwig pływający...





AK nowstaje włók

SCHEMAT WŁOKA:



Płat górny: 1 — górnica, 2 — skrzydła górne, 3 — skwer, 4 — gardziel, 5 i 6 — łąty, 7 — worek. Płat dolny: 1 — dennica, 2 — skrzydła dolne, 3 — gardziel, 4 i 5 — łąty, 6 — worek. Mały rysunek w środku przedstawia schematycznie płat górny i dolny nałożone jeden na drugi. U dołu — włók po zmontowaniu; można odróżnić płat górny oraz dolny a także poszczególne ich części, wymienione powyżej.

Jesteśmy w porcie gdyńskim. Dźwigi rozładują właśnie na wagony kolejowe olbrzymi statek oceaniczny. Przyjrzyjmy się z bliska ładunkowi, na który składa się wielka ilość balotów, wagi ok. 200 kg każdy. Są to białego koloru włókna roślinne. Dotknijcie ich ręką. Włókna są twarde i ostre. Jest to powszechnie używany surowiec do wyrobu lin morskich i sznurów rybackich na włoki trawlerowe — szal.

Rośliną, która nam go dostarcza, jest agawa, odmiana kaktusa. Ojczyzna agawy to Meksyk. Agawa rośnie również w Brazylii, we Wschodniej Afryce i na Jawie.

Szal, dopiero w czasie ostatniej wojny, na skutek trudności wojennych w dostawie włókna manilli z wysp Filipińskich, stał się najpowszechniejszym surowcem do wyrobu włókien trawlerowych. Ogólnie uważa się szal jako niezupełnie nadający się do produkcji sznurów rybackich i lin. Jego zbytnią twardość i mniejszą moc wyrównuje jednak obfitość i stosunkowo niska cena. Jednakże najlepsze gatunki szalu pochodzące ze Wschodniej Afryki dorównują zaledwie średnim gatunkom manilli.

A teraz zobaczymy, dokąd jest adresowany pociąg, załadowany szalem? Lokomotywa już daje sygnał odjazdu! Wsładjmy i jedźmy! Dokąd? Do Bielska!

TAM GDZIE WRE PRACA DLA MORZA—CHOĆ Z DAŁA OD NIEGO

Bielski kombinat fabryk powroźniczych szybko wchłania wagony z szalem. Zaczniemy naszą wędrówkę po fabrykach — od przędzalni.

Maszyny przędzalnice wysnuwają z bezkształtnej masy włókna szalowego dowolnej długości przędzę, czyli jakbyście to mogli w mowie potocznej nazwać — nitkę. Przędza jest skręcana w lewą lub w prawą stronę, w różnych grubościach, zależnie od planowanej grubości produktu, do którego ma być użyta.

Chodźmy teraz do liniarni! Widzicie tutaj urządzenia, które skręcają szereg przędz w pokrętki, zwane w języku fabryki — żyłami. Żył są krecone w przeciwnym kierunku niż skręt użytej przędzy. Z kolei z żył skręca się liny, splatając je w przeciwnym kierunku, niż skręt żył. Możemy już całą procedurę skręć ująć w regule: „przędza prawokrętna, to żyła lewokrętna, gotowa zaś lina — prawokrętna” — i odwrotnie.

A teraz weźcie do ręki którąś z lin. Są one przeznaczone do produkcji włókien. Często nazywają je ze względu na ich miękkość „rybackimi”. Wszystkie one są szalowe, o średnicach od 16 mm do 20 mm, trzyżyłowe bez „duszy” lub cztero-

żyłowe z „duszą”, prawoskrętne, o splocie b. miękkim (nie trudno je przebić gołym palcem między żyłami). Liny mają różne długości odcinków, zależnie od zamówienia i są związane w tzw. kolie albo buchty. Sprzedaje się je na kilogramy.

Teraz skoro już coś niecoś wiemy o linach wytwarzanych z szalu, chodźmy do magazynu, gdzie robotnicy pakują do wielkich skrzyń drewnianych równiutkie kłębki sznura rybackiego.

Z tego sznura wyrabia się siatki włókien. Produkowany on jest w kilku grubościach, które wahają się od 1,5 mm do 3,5 mm w średnicy. Cienki i średni jest zawsze trzyżyłowy, zaś grubszy czterożyłowy. Skręt sznura zawsze jest prawy i

miękki. Każdy kłębek waży trochę ponad 2 kg.

Patrzcie! Podstawiono wagon, do którego robotnicy ładują skrzynie ze sznurem i wtaczają kolie lin rybackich. Dokąd wlec teraz pojedziemy?

Na wagonie jest przyklepiona kartka z adresem odbiorcy. Czytajmy: „Gdynia — Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”. Zakłady śleciarskie”.

A zatem — wracamy do Gdyni!

Zegnaj nam Bielsko, osnute chmurami dymów zapracowanych fabryk! Zegnajcie dzielni robotnicy, którzy na codzień morza nie oglądacie, ale codziennie dla niego pracujecie!

*) „Duszą” nazywamy tę jakby cieńszą żyłę, która biegnie w środku wzdłuż całej liny jako jej rdzeń.

CZARODZIEJSKIE RĘCE POLSKICH DZIEWCZĄT

Teraz wprowadzimy Was do tkalni Zakładów Sieciarskich „Dalmoru“! Pracuje tu wiele młodych dziewcząt, które ręcznie wyrabiają poszczególne części włoków.

Zwróćcie uwagę na rytmiczny ruch ich prawic, uzbrojonych w płaskie drewnianka z nawiniętym sznurem! Drewnianka te, wykonane z elastycznego drzewa, nazywają się igłami sieciarskimi. Tkaczki wiążą szereg węzłów tzw. traulerowych, tworzących oczka siatki, a wielkość oczek regulują odpowiednim klokiem („szpulą“), trzymany w lewym ręku. Część kobiet zwana nawijaczkami, przygotowuje tkaczkom igły, nawijając je sznurem z kłębow. Chodzi tu o ciągłość pracy i tempo.

Na pewno zauważyliście, że prawie każda z tkaczek wiąże swoją część włoka z różnej grubości sznura i o różnej wielkości oczek. Obecnie tkają one elementy do włoka śledziowego, w którym wielkość oczek zmniejsza się od 15 cm u czoła sieci do 4,5 cm przy jej końcu. Grubość sznura natomiast zwiększa się stopniowo, tak że koniec sieci jest najmocniejszy.



...Zwróćcie uwagę na rytmiczny ruch ich prawic, uzbrojonych w płaskie drewnianka z nawiniętym sznurkiem...
fot. K. Komorowski

Niejeden z Was zadaje sobie zapewne pytanie — czy nie wynaleziono jeszcze maszyn, które mogłyby zastąpić pracę rąk kobiecych? Otóż takich maszyn nie ma! Pracę sieciarek zastąpić jest bardzo trudno, ponieważ musi być ona wykonana „z głową“. Zaraz to wyjaśnię. Widzicie na rysunku, że poszczególne elementy włoka mają różne kształty. Jedne, jak worki i łąty, są prostokątne. Drugie, jak gardziele i skwery, przypominają trapezy foremne. Ostatnie zaś, jak skrzydła dolne i górne, to równoległoboki skośne. Chcąc nadać te kształty tkanym częściom, sieciarki muszą stosować we właściwych miejscach „kryzę“ lub „redukcję“. „Kryza“ jest to nadrabianie ilości oczek w rzędzie, w stosunku do poprzedniego. „Redukcja“ zaś jest zmniejszaniem ilości oczek. W różnych typach sieci stosuje się różne „kryzy“ i „redukcje“. Zawsze są one robione przy krawędziach siatek, kiedy tkaczka zmienia kierunek powstawania nowych oczek — z lewa ku prawej i odwrotnie. Stąd rozumiecie już, że kobiety muszą bez przerwy liczyć rzędy i oczka. Praca ich jest ciężka i odpowiedzialna, bo jedna omyłka może spowodować zepsucie całego elementu. Zanim zajdziemy do montowni, spójrzcie na ręce kobiet. Gdyby nie skórzane palce ochronne, to sizal, który nie darmo nosi nazwę włókna twardego, zdarłby skórę z dłoni do krwi. Na zakończenie naszego pobytu w tkalni, dowiedzcie się, że te młode dziewczęta pracują dopiero od roku w tym nowym w Polsce zawodzie, a

już potrafiły dorównać swoją wydajnością najwyższym normom zagranicznym.

Z TAJEMNICZYCH GARDZIELI I ŁAT — POWSTAJE PRZEMYSŁNA PUŁAPKA

Montownia znajduje się w identycznej sali o piętro niżej. Pracują w niej mężczyźni — sieciarze. Praca ich polega na zeszywaniu elementów w wielki wórk, o bardzo rozszerzonym wlocie i stosunkowo wąskim zakończeniu. Włok, który w przyszlności będzie w stanie złowić w jednym zaciągu nawet 15 ton śledzia, musi być wzmocniony linami wzdłuż zeszywania płatu górnego z dolnym. Wejźmy i podejrzmy pracę sieciarzy.

Uwaga! Proszę się odsunąć spod tego otworu w suficie! Zaraz spadnie tędy z tkalni deszcz gotowych elementów do nowego włoka. Oto już są. Monterzy zaczynają pracę od zeszywania dwóch płatów włoka (sam koniec sieci) w jedną całość. Teraz rozciągają dwie liny sizalowe o średnicy 16 mm wzdłuż całej sali na wysokości piersi. Dwóch chwyta przygotowane przez praktykantów igły ze sznurem i zszywa górny płat z dolnym, chwytając po pięć oczek krawędzi. Szybkie ruchy igieł łączą szeregiem węzłów tzw. wyblinkowych tkaninę siatek z liną w mocny, gruby szew. Dwóch innych sieciarzy zszywa następujące po sobie elementy w jednolitą, coraz bardziej się wydłużającą całość. Po dwóch latach, licząc od końca, następuje gardziel. Górny płat sieci przedłużony jeszcze skwer, zakończony parą krótkich skrzydeł górnych. Do dolnej gardzieli przyszywają monterzy przy jej zewnętrznych krawędziach długie skrzydła dolne. Skrzydła górne z dolnymi są łączne ze sobą i z liną wzmocniającą. Teraz trzeba na koniec sieci doszyć ciężki, z podwójnego sznura wykonany worek, a na czoło dwie specjalne liny, zwane dennicą i górnica. Obie one wzmocniają i ochraniają przed podarciem czołowe krawędzie włoka. Lina górna składa się z trzech odcinków „herkulesa“ i jej długość decyduje o typie i rozmiarze włoka. Lina denna składa się również z trzech kawałków liny, ale stalowej. Stalówki są owinięte starymi linami sizalowymi, aby nie wrzynały się w miękkie dno morza przy holowaniu włoka przez trauler.

Dennice i górnice przygotowują dla monterów — taklarze, tj. specjaliści od

robienia splotów na linach. Pracują oni w specjalnie urządzonym warsztacie. Do ich zadań należy również wpleść kausze w zewnętrzne zakończenia górnice i dennice, aby rybacy mogli połączyć włok z kablami holowniczymi traulera.

Do rampy montowni podjeżdża tyłem auto ciężarowe. Na pewno zabierze sieć na trauler. Spójrzcie jak sprawnie ręce sieciarzy przerzucają tego ważącego ponad 300 kg i długiego na 45 m „węża“ na samochód. Już gotowe! Wsiadajcie! Pojedziemy razem z włokiem.

SZCZĘŚLIWEGO POŁOWU!

Rybacy przyjmują sieć. Zaraz wezmą się do jej uzbrojenia. Już wyciągają okrągłe, aluminiowe plywaki, które przyszyją do górnicy, aby sieć w morzu otwierała się szeroko. Bosman smaruje lojem linkę, która specjalnym węzłem kodentowym będzie zamykała worek włoka uniemożliwiając ucieczkę złowionym śledziom. Dwaj rybacy przyszywają pod dolną część worka ochraniacze ze starych kawałków sieci, aby obciążony rybak nie przetarł się o dno.

Jeszcze wiele pracy włoży załoga, aby dostosować sieć do celu, któremu ma ona służyć — do połowu śledzi z dna Morza Północnego.

A gdy już będzie ona gotowa, gdy przygotowane będą kable holownicze, rozpornice, klamra i wszystko co tam jeszcze trzeba — włok zwinięty w staranny rulon podwieszony zostanie na naglach po wewnętrznej stronie prawego nadburcia. Sam koniec, potężny wórk — podciągnięty na maszt — przymocowany zostanie do wanty. W tym stanie włok odbędzie swój rejs na tereny połowów.

*

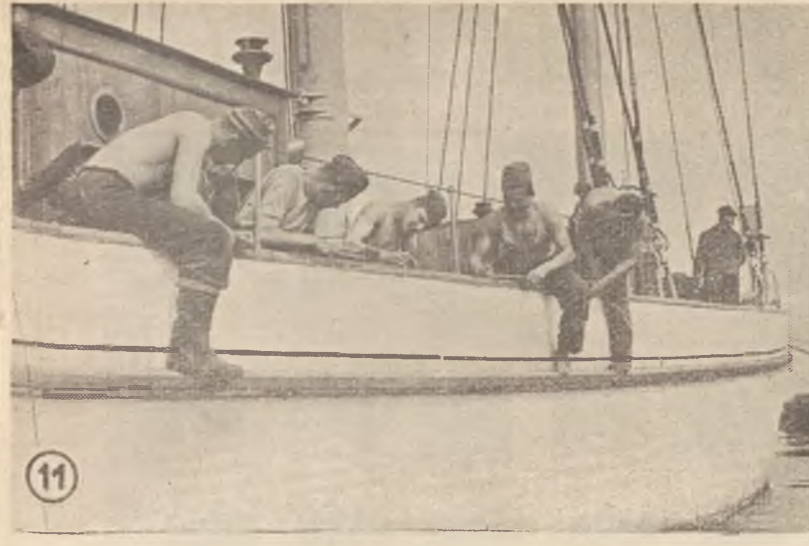
Poznaliście już całą historię powstawania włoka. Wiecie jak z niewinnego włókna sizalowego powstaje dzięki pracy i pomysłowości człowieka, groźna pułapka dla ryb. Ta praca naszych robotników i robotnic nie idzie na marne! W zamian rybacy przywożą nam ulubiony przysmak — śledzie!

Trauler rzuca już cumy i manewruje ku wyjściu z basenu. Pożegnajmy rybaków skandując chórem: „Życzymy Wam dobrego wiatru i szczęśliwego połowu!“

TADEUSZ WIELOCHOWSKI

Gotowy włok „węduje“ z montowni „Dalmoru“ na pobliskie nabrzeże, gdzie go już oczekuje załoga traulera.
fot. K. Komorowski





Co to za nowa instytucja? — zapytacie. E. nic nowego. Po prostu uczniowie szkół PCWM „wyszli” — jak to się mówi — na morze. Wyszli? A tak — tylko nie na własnych nogach, a na jednostkach szkolnych. Na małych i na wielkich; daleko i trochę bliżej. Ale wszystko pływa: rybacy, jungowie... Tylko biedni uczniowie Szkół Morskich muszą się jeszcze męczyć nad książką. Ale i na nich przyjdzie czas.

Pływają więc chłopcy z PCWM; opala ich słońce, owiewają wiatry morskie. Młode wilczki stają się powoli wilkami morskimi.

A ile trzeba się było przedtem napracować! Doprowadzić statki szkolne — po zimowej przerwie — do stanu „kwitnącego” — to naprawdę ciężka robota. Ale młode ręce uczniów nie boją się pracy; tym bardziej, że należyte i szybkie wykończenie prac — to jedno z licznych zobowiązań i czynów dla uczczenia Święta 1 Maja.

Trudno pisać o tych licznych pracach, jakie trzeba było wykonać. Powiemy tylko o niektórych — i to za pomocą fotografii. Zaczniemy od naszej największej, najpiękniejszej jednostki... Dużo tych „naj” można by pisać o „Darze Pomorza”, pięknej fregacie szkolnej. No i o jej dzielnej załodze uczniowskiej: że najlepiej się sprawuje, że tylko myśli o tym, jakby upiększyć swój statek, że wcale nie marzy o wyjściu na ład, że nie patrzy na piękne gdynianki, a zakochana jest tylko w swojej dumnej fregacie. Chyba dosyć, bo jeszcze gotowi jesteście mi nie wierzyć, że załoga „Daru” jest taka idealna. Ale i o mniejszych jednostkach też coś trzeba powiedzieć.

A więc piękny szkuner szkolny „Zew Morza” też wszedł już dawno do kampanii. Liczne szalupy żaglowe i wiosłowe, prują szare fale naszego morza. Jednym słowem: pływamy!

PŁYWAJĄCE PCWM

„Dar Pomorza”. Maszty, ree; liny, bloki; pokład, burty... Tu trzeba malować, tam znów farbę skrobać. Tu „zapuszczają” pokostem — a tam „wyswabiać” tłuste plamy. Malują więc biedni jungowie burty (fot. 1), biegają po rejach (fot. 2) lub też przeprowadzają ćwiczenia w opuszczaniu i podnoszeniu szalup (fot. 3). Ale później jak miło zrobić „przyjemny wyraz twarzy” fotografowi p. Januszowi (fot. 4). Nie mówiąc już o tym, że zapach smaku tego obiadu rozjaśni „szerokim” uśmiechem najbardziej ponure i pirackie twarze (fot. 5). Wiara marynarska ma zapewne apetyt i może Was zapewnić mili Czytelnicy, że służba, niosący obiad jest milej witany niż ten, który ogłasza gwódkę do... czyszczenia zenz. Naprawdę!

Ale nie tylko mięśnie rąk, łóg i brzucha wyrabiają sobie uczniowie. Od czasu do czasu myślą też o głowie. Coś dla ducha — mówią — i najmądrzejsi redagują gazetkę (najmądrzejsi — naturalnie w swoim mniemaniu). Zauważcie, na jakim pięknym „stole” pracują i jakie mają naprawdę mądre miny (fot. 12).

A teraz przetrzcmy się na drugi statek — „Zew Morza”. Nie jest on duży, ale to wcale nie znaczy, że roboty na nim mało. Bo to trzeba i burty wyskrobać (fot. 11) i poma-

lować co potrzeba (fot. 6). Zwróćcie uwagę z jaką powagą maluje mały Janek S. swój statek. To nic, że jest najmłodszym uczniem na statku. Robotę robi dobrze!

Jego koledzy też się zwiżają: malują maszty, bomy (fot. 7).

No, a co to jest na fotografii 8? Bukszpryt „Zewu Morza”. A co robi ten uczeń? Czy też się zwiżają? Nie, on zwiżają żagiel — zwany kliwrem. Prawda, że ładnie to robi?

No, a później przychodzi upragniona chwila: wyjście w rejs zagraniczny. Statki z młodymi uczniami pójdą w świat. Powiedzą w obcych portach swoim wspaniałym wyglądem i niemniej wspaniałą postawą uczniów o osiągnięciach Polskiej Ludowej, o jej młodzieży, o wysokim szacunku, jakim się cieszą u nas w kraju ludzie pracy, o współzawodnictwie.

W portach zachodnich będą mieli nasi chłopcy możliwość porównać nasz rozmach i zwiększanie się naszej produkcji — z zastojem w przemyśle państw marshallowskich i bezrobociem.

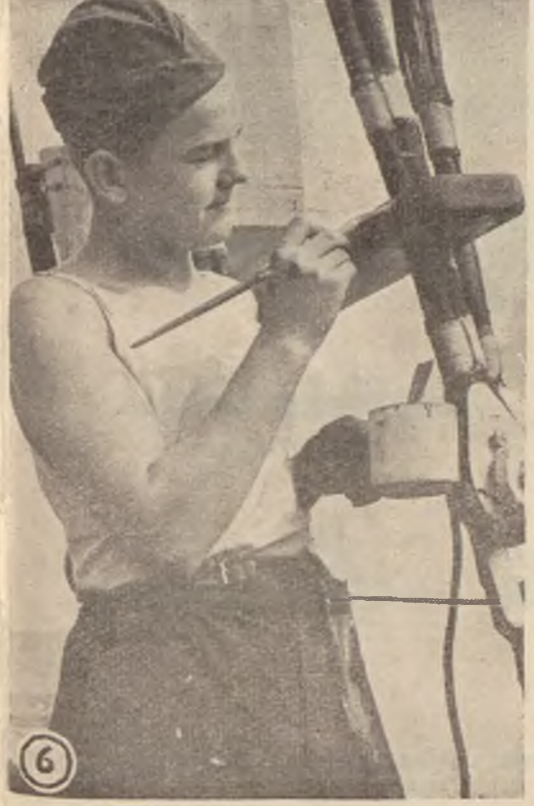
Trzeba też kilka słów powiedzieć o najmniejszych, ale bardzo ważnych jednostkach szkolnych — o szalupach.

Czuć, jak zazdroście tym uczniom, którzy z „wiatrem w zawody” płyną na pięknych barkasach! (fot. 9). No, tym na fot. 10 zazdroście na pewno mniej. Ale wiosłować też trzeba. Nie samym wiatrem marynarz żyje.

Obejrzyjcie sobie jeszcze raz wszystkie fotografie. Urozmaitocone jest życie w kampanii szkolnej — ale bardzo pracowite. Kto z Was pracy się nie boi — a chce do nas przyjść — temu życzymy powodzenia w ośrodkach szkoleniowych Ligi Morskiej. Niech Wam tam wiosła lekko będą!

B.

fot. WAF-Ukłejewski (5), K. Komorowski (7).



ELEMENTARZ MORSKI (4)

MARYNARKA WOJENNA

I. ZADANIA I ORGANIZACJA

Marynarka Wojenna jest częścią składową sił zbrojnych, równorzędną z wojskami lądowymi i powietrznymi. Podczas pokoju **ochrania** morską działalność gospodarczą państwa, podczas wojny — **zwalcza** nieprzyjaciela na morzu niszcząc jego okręty i transporty morskie, **zabezpiecza** własne linie komunikacyjne oraz **współpracuje** z resztą sił zbrojnych w walce o wybrzeże.

Trzonem marynarki wojennej jest **flota**, poza tym w skład jej wchodzi **lotnictwo morskie** — współdziałające ściśle z flotą oraz **oddziały nadbrzeżne** — służące do obrony baz morskich i portów.

Flota składa się z okrętów wszelkiego rodzaju z których mniejsze grupowane są w **dywizjony** i **flotyle**, a większe — w **eskadry** i **dywizje**. W marynarkach większych mocarstw wyodrębnione są osobne **samodzielne floty** operujące na powierzonych im obszarach morskich np. Flota Czarnomorska ZSRR.

Punktem oparcia dla floty są **bazy morskie**. Nazwą tą obejmujemy port wojenny, przyległe doki, stocznie i warsztaty, magazyny, zbrojownie, koszary itp. urządzenia potrzebne do utrzymania w pełnej gotowości okrętów, ich uzbrojenia i załóg.

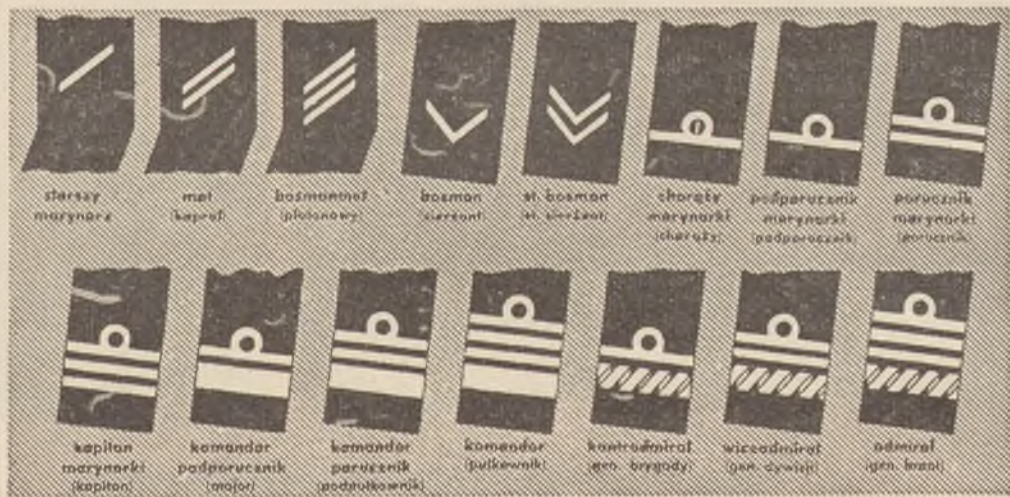
II. OKRĘTY

Okrętami nazywamy jednostki przeważnie uzbrojone pływające pod banderą wojenną i dowodzone przez oficerów marynarki wojennej. Nazwa „okręt“ nie przysługuje więc np. motorówkom lub holownikom marynarki wojennej, podnoszącym jej banderę, ale nie dowodzonym przez oficerów. Natomiast okrętem będzie żaglowiec szkolny marynarki wojennej, choć nie jest uzbrojony.

Polskie okręty oznaczone są skrótem **O.R.P.**, co znaczy „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej“.

Rozróżniamy następujące rodzaje nowoczesnych okrętów wojennych:

1) **pancerniki** — kolosy używane przede wszystkim w rozstrzygających spotkaniach z głównymi siłami nieprzyjaciela i w wielkich operacjach desantowych,



Oznaki stopni podoficerskich i oficerskich w Polskiej Marynarce Wojennej.

2) **lotnikowce** — atakujące nieprzyjaciela swoimi samolotami lub towarzyszące eskadrom i konwojom dla zapewnienia im ochrony w powietrzu,

3) **krążowniki** — zwalczające komunikację nieprzyjaciela i zabezpieczające własną oraz towarzyszące głównym siłom tj. pancernikom i lotnikowcom.

4) **niszczyciele** — szybkie jednostki lekko ale wszechstronnie uzbrojone, zdolne do wykonywania najróżnorodniejszych zadań (daleki patrol, ochrona eskadr i konwojów, wspieranie desantów, przeprowadzanie ataków torpedowych),

5) **okręty podwodne** — atakujące z podmorskiej zasadzki okręty i komunikację nieprzyjaciela (okręty podwodne mogą także pełnić funkcję stawiaczy min, transportowców i ukrytych zwiadowców),

6) **Eskortowce i patrolowce** — broniące konwojów przed okrętami podwodnymi i lotnictwem oraz czuwające wzdłuż wybrzeży (slupy, awiza, kanonierki, fregaty, korwety, patrolowce i ścigacze przeciwpodwodne*),

7) **torpedowce i ścigacze torpedowe** — niewielkie o ograniczonym zasięgu, wyspecjalizowane w nagłych atakach torpedowych przeprowadzanych zespołowo,

8) **minowce** — specjalnie budowane wzgl. przystosowane do stawiania min (stawiacze min) lub ich usuwania (trałowce),

* Słupy, awiza i kanonierki pełnią także b. często samodzielną służbę w koloniach, gdzie spełniają w miniaturze rolę krążowników.

9) **desantowce** — specjalnie budowane do atakowania wybrzeży przez dowożenie wojska i uzbrojenia na sam brzeg i zapewnienia ochrony ogniowej podczas desantu,

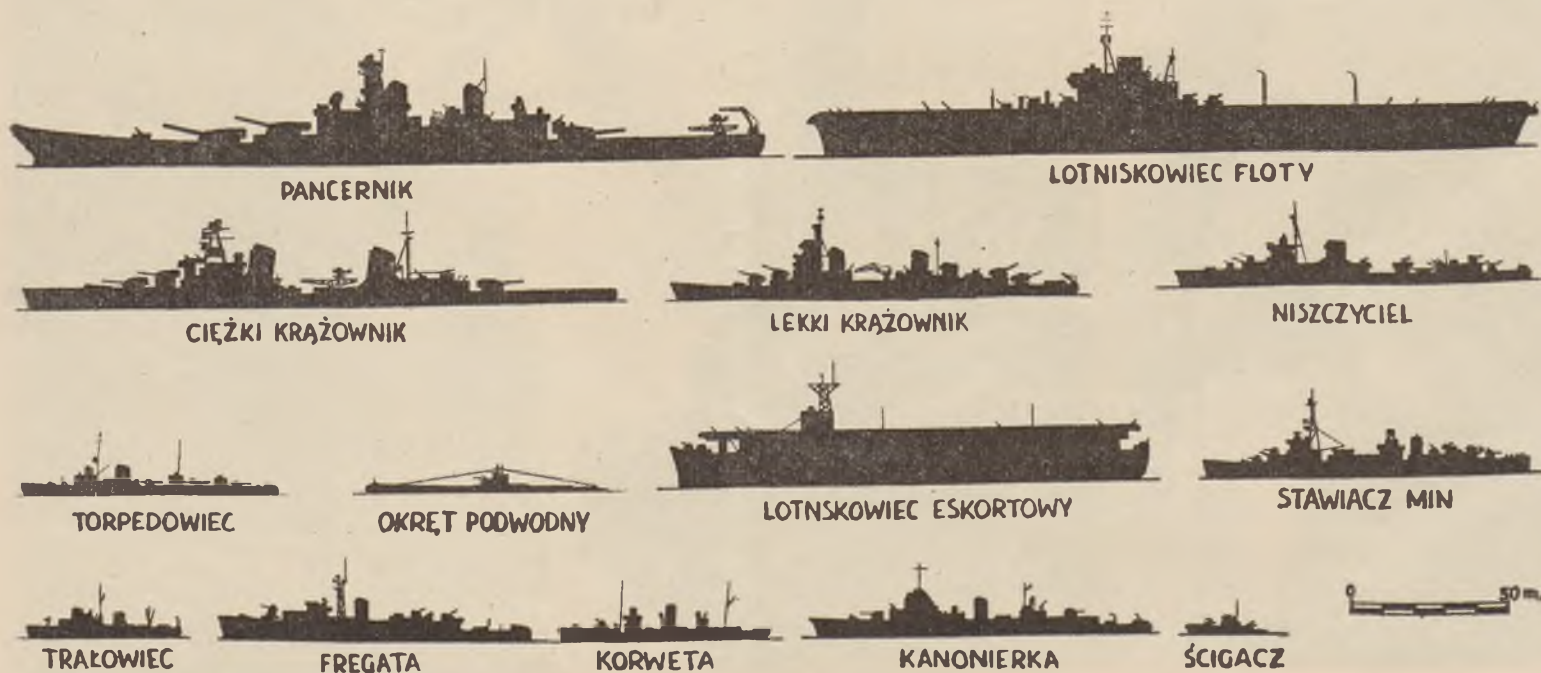
10) **okręty i statki pomocnicze** — transportowce zwykłe i przystosowane do przewozu samolotów, wodnosamolotów lub łodzi desantowych, zbiornikowce, holowniki, lodołamacze, pływające doki i warsztaty, okręty-bazy, okręty-szpitala, ratownicze, hydrograficzne, okręty-cele, stawiacze żagród, żaglowce szkolne itp.

Z użycia wychodzą niewielkie pancerniki obrony wybrzeży, rzadko też spotyka się pływające baterie — monitory.

Wielkość okrętów mierzymy ich wypornością tj. masą wody wypartej przez zanurzoną część kadłuba wyrażoną w tonach i równającą się (na zasadzie prawa Archimedeasa) masie całego okrętu.

Wyporność tzw. „waszyngtońską“ obliczamy dla okrętu bez zaopatrzenia; wyporność całkowitą — dla okrętu w pełnej gotowości bojowej (z paliwem i amunicją). Jest ona około 20% większa od wyporności waszyngtońskiej, którą będziemy poniżej podawać.

Największe pancerniki i lotnikowce posiadają 45 000 ton wyporności, krążowniki ciężkie i lekkie — 3 000 do 15 000 t. niszczyciele — 1 200 do 3 000 t, okręty podwodne do 3 000 t, słupy, awiza i fregaty 1 000 do 2 000 t, kanonierki — od 200 do 2 000 t, korwety, torpedowce i patro-



lowce — poniżej 1 000 t, ścigacze nie przekraczają 100 t, stawiacze min osiągają do 5 000 a trałowce 1 000 t. Dużą rozpiętość wyporności widzimy u desantowców 8 do 1 500 t. Wielkość okrętów i jednostek pomocniczych nie może być ujęta jedną formułą ze względu na ich różnorodność.

W walce na morzu decydujące znaczenie ma szybkość okrętu. Największą szybkość, przekraczającą 50 węzłów rozwijają małe ścigacze, do 45 węzłów dochodzi szybkość niszczycieli posiadających turbiny o mocy do 80 000 KM, krążowniki osiągają do 40 w., największe pancerniki i lotniskowce (ponad 200 000 KM) — 35 w.; okręty podwodne mogą obecnie płynąć z szybkością powyżej 20 w. pod wodą i na powierzchni. Inne rodzaje okrętów poruszają się w granicach 10—25 w.

III. UZBROJENIE

Najstarszą bronią na morzu jest **artyleria**. Największe pancerniki jako broń główną mają działa o kalibrze 381 do 406 milimetrów, tj. tyle wynosi średnica pocisku o wadze ponad 1 000 kg wystrzeliwanego po torze płaskim na odległość około 40 km, a po torze stromym na 80 km i dalej. Poza tym mają dziesiątki dział mniejszych kalibrów.

Ciężkie krążowniki mają kaliber dział od 180 do 203 mm, lekkie krążowniki od 140 do 155 mm, niszczyciele 100 do 150 mm. Działa tego kalibru i mniejsze spotykamy na okrętach podwodnych oraz innych rodzajach okrętów.

Ciężkie działa ustawiane są również na bateriach nadbrzeżnych dla obrony baz i wybrzeży.

Wszystkie okręty bez względu na rodzaj wyposażone są w szybkostrzelne **działa przeciwlotnicze** o kalibrach od 20 do 150 mm.

Nieodłącznym sprzętem artyleryjskim są przyrządy do celowania i kierowania ogniem tym bardziej skomplikowane im

kaliber, a więc i donośność dział jest większa.

Nieco podobną do artylerii bronią są **pociski raketowe** różnych rozmiarów, wyrzucane zarówno z większych okrętów jak i małych.

Torpedy czyli pociski podwodne z własnym napędem (śruby poruszane sprężonym powietrzem lub prądem z akumul.) o szybkości do 50 w. i o kalibrze 45 cm do 63 cm, wyrzucane są do widocznego celu przez okręty podwodne, niszczyciele, torpedowce, ścigacze torpedowe, a także przez samoloty.

Miny z ładunkiem przec. do 300 kg materiałów wybuchowych nie posiadają napędu i czują w wodzie na przeciwnika, wybuchając przy uderzeniu lub przy zbliżeniu się statku pod wpływem oddziaływania magnetycznego jego kadłuba, dźwięku wydawanego przez śrubę okrętową lub spiętrzenia wody. Rozstawianiem ich zajmują się stawiacze min, niektóre odmiany okrętów podwodnych, niszczyciele, niektóre lżejsze krążowniki, a także samoloty. Uprzążenie i niszczenie min jest zadaniem trałowców.

Do zwalczania okrętów podwodnych stosuje się **pociski** i **bomby głębinowe**, wybuchające przy zetknięciu z kadłubem okrętu podwodnego (pociski) lub na dowolnie wyznaczonej głębokości (bomby). Posługują się tą bronią eskortowce, patrolowce, niszczyciele, krążowniki i ścigacze przeciwpodwodne.

Do wykrycia celu pod wodą służą **aparaty podsłuchowe**.

Samoloty lotnictwa morskiego rzucają oprócz torped **bomby** lotnicze różnych rodzajów oraz pociski raketowe.

Przeciwko tym wszystkim środkom walki stosuje się na niektórych okrętach odpowiednie urządzenia obronne jak **pancerz**, który ma chronić przed pociskami i bombami. Na pancerniku grubość jego na

burtach dochodzi do kalibru dział głównych, na ciężkich krążownikach wynosi około 150 mm, na lekkich około 80 mm. Na niszczycielach i pozostałych rodzajach okrętów pancerna nie ma i bronią ich staje się szybkość i zwrotność, utrudniająca celowanie i trafienie. Jako obronę wszystkie okręty stosują odpowiedni manewr i **zasłony dymne**. Okręty w bazach bronią się przed atakami podwodnymi i ścigaczami przy pomocy **zagród** (bonów) z bełek lub stalowych sieci. Poza tym sposobem obrony jest także sama konstrukcja kadłuba okrętowego, dzielonego na liczne przedziały, celem zapewnienia pływalności na wypadek trafienia i zalania wodą jednego lub kilku przedziałów. Niezbędnym sprzętem na każdym okręcie są środki i urządzenia przeciwpożarowe i obrony przeciwawaryjnej.

IV. PERSONEL

Personel marynarki wojennej dzieli się na **personel pływający** tj. załogi okrętów i statków, **personel latający** — załogi samolotów i wodnosamolotów lotnictwa morskiego i **personel nadbrzeżny** — obsadę baz.

Niezależnie od tego przeprowadzić można podział całego personelu marynarki wojennej na marynarzy (szeregowców), podoficerów i oficerów.

Ze względu na wielką ilość różnych, nieraz bardzo skomplikowanych urządzeń, które muszą być obsługiwane z niezachwianą pewnością — personel marynarki wojennej szkolony jest w najróżniejszych **specjalnościach**.

Dokładne instrukcje i regulaminy służby zapewniają zgrane współdziałanie załogi.

Całością skomplikowanych spraw marynarki wojennej kieruje jej **dowódca**, mając do pomocy **sztab**, złożony z oficerów wszelkich specjalności oraz **aparatus administracyjno-techniczny**.



Polski niszczyciel ORP „Błyskawica“

ZADANIA

1. Jakie są różnice między pancernikiem a krążownikiem?
2. Czym się różni trawler od trałowca?
3. W jaki sposób Związek Radziecki dopomógł w tworzeniu się polskiej Ludowej Marynarki Wojennej?
4. Narysuj sylwetkę niszczyciela

województwo

4

nazwisko i imię

adres

data urodzenia

Czy składałeś podanie o przyjęcie do szkolnictwa morskiego i jaką szkołę obrałeś? Gdzie i kiedy stawałeś na komisję selekcyjną i czy masz już przydział do ośrodka LM?

KOESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (8)

TEMAT VIII

MARYNARKA WOJENNA

Na zakończenie kursu korespondencyjnego, który zapoznał uczestników z najważniejszymi przejawami pracy na morzu, zajmiemy się marynarką wojenną, pod ochroną której działalność gospodarza morską może się spokojnie rozwijać. Niejeden z Was pragnie wstąpić do marynarki wojennej, niech więc choć pokrótce zorientuje się w tym wszystkim, co jej dotyczy.

Ponieważ ten sam temat jest jednocześnie omawiany w kursie elementarnym w artykule na poprzedniej stronie, nie będziemy — celem uniknięcia powtórzenia — podawać planu tematu, jak to robione było dotychczas. Plan ten znajdziecie w innej nieco postaci właśnie na poprzednich dwóch stronach.

Dla dawnych uczestników naszego kursu nie wystarczy jednak tak zwężone ujęcie, niech więc własnym wysiłkiem uzupełnią go szczegółami, o które wcale nie trudno.

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

Każdy numer „Młodego Żeglarsza” przynosi wiadomości o marynarce wojennej. Posiadacze rocznika 1949 znajdują całokształt popularnej wiedzy o marynarce wojennej w następujących artykułach:

„Organizacja Marynarki Wojennej” (nr. 1/2), „U kursantów w O.S.M.W.” (nr. 3), „Szkoła specjalistów morskich” (nr. 4), „Rodzaje okrętów wojennych” (nr. 5), „Kąśliwe drobnoustroje” (nr. 6), „Marynarka wojenna ZSRR na straży pokoju” i „ORP Błyskawica ćwiczy” (nr. 7/8), „ORP Gryf” i „ORP Iskra” (nr. 9), „Trawońce” (nr. 10), „Okręt podwodny ćwiczy” (nr. 11) i wreszcie „Na okręcie hydrograficznym” (nr. 12).

W roczniku 1950 umieszczone zostały dotychczas 2 fotoreportaże z życia marynarki wojennej: „O.S.M.W.” (nr. 1/2) i „Szarzy pomocnicy” (nr. 3).

Dużo ciekawych i wszechstronnych wiadomości na omawiany temat znajdziecie w organie LM i Marynarki Wojennej — „Morzu i Marynarzu Polskim”.

Wreszcie fachowe a przy tym dostępne ujęcie spraw marynarki wojennej zawiera kwartalnik „Przegląd Morski”.

Zamknięcie kursu korespondencyjnego, omówienie jego wyników a także rozwiązanie zadań tematów 3 i 7 — zamieszczone zostaną w nrze następnym.

OMÓWIENIE VII TEMATU

I. ZADANIA PORTU

Port — to węzeł komunikacyjny, w którym zbiegają się szlaki transportu morskiego i lądowego i odbywa się przeladunek wielkich mas towaru z jednego szlaku na drugi.

Szlakiem łączącym z portem obszar lądu, pokryty siecią komunikacyjną łączącą go najdogodniej z portem, nazywamy zapleczem.

Transport morski dokonywany jest przy pomocy statków. Port musi więc być wygodną przystanią, zasłoniętą od fal, dostatecznie głęboką, umożliwiającą podejście do samego brzegu.

Wielkie znaczenie dla portu ma szlak transportu lądowego: rozgałęzioną sieć kolejową i drogową. Szczególnie zaś korzystne jest połączenie portu z zapleczem drogą wodną śródlądową.

Ze względu na towary, które przez port przechodzą — musi być on wyposażony w odpowiednie urządzenia przeladunkowe oraz pomieszczenia do składowania.

Wśród portów, ze względu na ich przeznaczenie, wyróżniamy porty handlowe, wojenne, rybackie. Co do położenia dzielą się porty na naturalne, które powstały w dogodnie ukształtowanych miejscach wybrzeża (np. Gdańsk w ujściu Wisły) oraz sztuczne, założone przy brzegach odsłoniętych (Gdynia), gdzie odpowiednie warunki zostają stworzone dopiero przy wzniesieniu takich budowli portowych, jak falochrony i mola.

Portami zamkniętymi nazywamy porty oddzielone od morza śluzami, aby uniknąć wahań poziomu wody na skutek przypływów i odpływów. Porty otwarte buduje się tam, gdzie te wahań są niewielkie.

II. BUDOWA PORTU

Falochrony buduje się w celu zasłonięcia obszaru portu przed falami, które utrudniałyby bezpieczny postój statków i przeladunek. W tym celu powierzchnię wód portowych dzieli się na mniejsze baseny, w których nie mogą tworzyć się fale. Baseny powstały między mólami lub też wykopywane są w głąb lądu — jakby sztuczne zatoki o regularnych kształtach i prostych liniach brzegu.

Mola i baseny obramowane są nabrzeżami, tj. prostopadymi ścianami budowanymi ze skrzyń betonowych lub długich pali wbijanych w dno.

Pozwala to na utrzymanie należytej głębokości przy brzegu i postój statku tuż przy nabrzeżu.

Dla utrzymania niezmiętej głębokości portu służą pogłębiarki. Praca ich jest szczególnie ważna w portach naturalnych, położonych w ujściach rzek i nieustannie zamulanych.

Obszar wodny portu nazywamy nieraz akwenem lub akwatorium jako przeciwstawienie do terenu wzgl. terytorium.

III. WYPOSAŻENIE NABRZEŻY

Dla ułatwienia postoju statków zaopatruje się nabrzeża w drewniane belki odbojowe oraz w żelazne słupki (tzw. pacholki) lub pierścienie do zakładania cum. Wzdłuż nabrzeży biegną tory kolejowe i jezdnie dla samochodów.

Od przeznaczenia nabrzeża zależy wyposażenie go w urządzenia przeladunkowe i magazynowe. Tam, gdzie ma być przeladowywana drobnica ciągną się wzdłuż nabrzeży budynki magazynów oraz ustawione są dźwigi drobnicowe: lekkie, zwinne o stosunkowo niewielkiej nośności. Szybko unoszą z ładowni statków ich zawartość, lub odwrotnie — zaopatwiają stątek towarami z magazynów lub z wagonów.

Oprócz zwykłych magazynów portowych, wyglądających jak wielkie hangary, spotykamy w porcie kilkupiętrowe budynki do długoter-

minowego składowania i chłodnie do przechowywania łatwo psujących się towarów.

Ładunki masowe takie jak węgiel, ruda, złoto lub drzewo składowane są na placach, ładunki płynne — w zbiornikach (ropa, spirytus, melasa), zboże — w spichlerzach czyli silosach.

Dźwigi do ładunków masowych są mocniejsze i cięższe niż drobnicowe. Mają większą nośność, silniejszą konstrukcję podstawy i większą jej rozpiętość, aby móc przenosić ładunek w głąb nabrzeża. Zaopatrzone są w chwytaki.

Do ładowania rudy lub węgla na statki służą urządzenia taśmowe i wywrotnice wagonów. Ładowanie zboża luzem odbywa się przy pomocy pneumatycznych elewatorów. Rurami przepompowuje się ładunki płynne.

Nabrzeża do przeladunku drzewa nie posiadają najczęściej dźwigów, gdyż najporębniej robi się to przy pomocy bomów ładunkowych statku.

Przy nabrzeżu przeznaczonym do obsługi ruchu pasażerskiego znajduje się dworzec morski urządzony podobnie jak każdy wielki dworzec, z uwzględnieniem potrzeb żeglugi morskiej.

W portach często spotykamy zakłady przemysłowe przerabiające surowce dostarczane na miejsce drogą morską. Posiadają one własne odcinki nabrzeża zaopatrzone w odpowiednie urządzenia przeladunkowe.

IV. PRACA W PORCIE

Eksploatacja portów znajduje się w rękach przedsiębiorstw, które noszą nazwę: Zarząd Portu. Tu skupia się całość spraw związanych z przeladunkiem i składowaniem towarów. Ruchem statków kierują kapitanaty portów, stanowiące organ Zarządu Portu.

W życiu portów biorą poza tym udział: przedsiębiorstwa żeglugowe (farmatorskie), których biura załatwiają wszelkie sprawy związane z eksploatowaniem posiadanych statków, maklerskie, wykonywujące w imieniu obcych armatorów opele nad ich statkami odwiedzającymi port, spedytorskie, zajmujące się odbiorem lub nadawaniem ładunków w imieniu ich właścicieli, shiphandlerskie — zaopatrujące statki we wszelkie potrzebne artykuły żywnościowe i techniczne.

Poza tym w portach pracują rzeczoznawcy, towarzystwa ubezpieczeń, banki, a wreszcie centralne handlu zagranicznego.

V. NASZE PORTY

Polskie porty dzielą się na trzy kategorie: porty I klasy (Gdynia/Gdańsk oraz Szczecin), porty II klasy (Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Świnoujście) i porty III klasy — wszystkie pozostałe.

Portami sztucznymi są: Gdynia, Hel i Władysławowo.

Wszystkie pozostałe to porty naturalne, położone w ujściach rzek.

Po zniszczeniach wojennych pierwsza ożyła Gdynia, następny Gdańsk, potem Szczecin wraz z Świnoujściem, a z kolei Ustka, Darłowo i Kołobrzeg.

Do obsługi tranzytu przeznaczony jest przede wszystkim Szczecin, przez który kieruje się wiele ładunków czeskich.

Pięć lat pracy portów obfituje nieustannie w sukcesy i coraz to nowe osiągnięcia dzięki ofiarnej postawie robotników i pracowników portu, dzięki współzawodnictwu i ruchowi racjonalizatorskiemu. Porty polskie stają się słynne z szybkości tempa przeladunku.

Ostatnio coraz powszechniej stosowana jest metoda potokowa, polegająca na starannym przygotowaniu planu czynności związanych z obsługą statku i wykonywania ich po kolei bez przerw i wyczekiwań.

ZADANIA

1. Wymień rodzaje min. używanych w ostatniej wojnie.
2. Na czym polegają najnowsze udoskonalenia okrętów podwodnych?
3. Czym się wstawił okręt podwodny „Orzeł”?
4. Narysuj sylwetkę ORP „Iskra”.

8

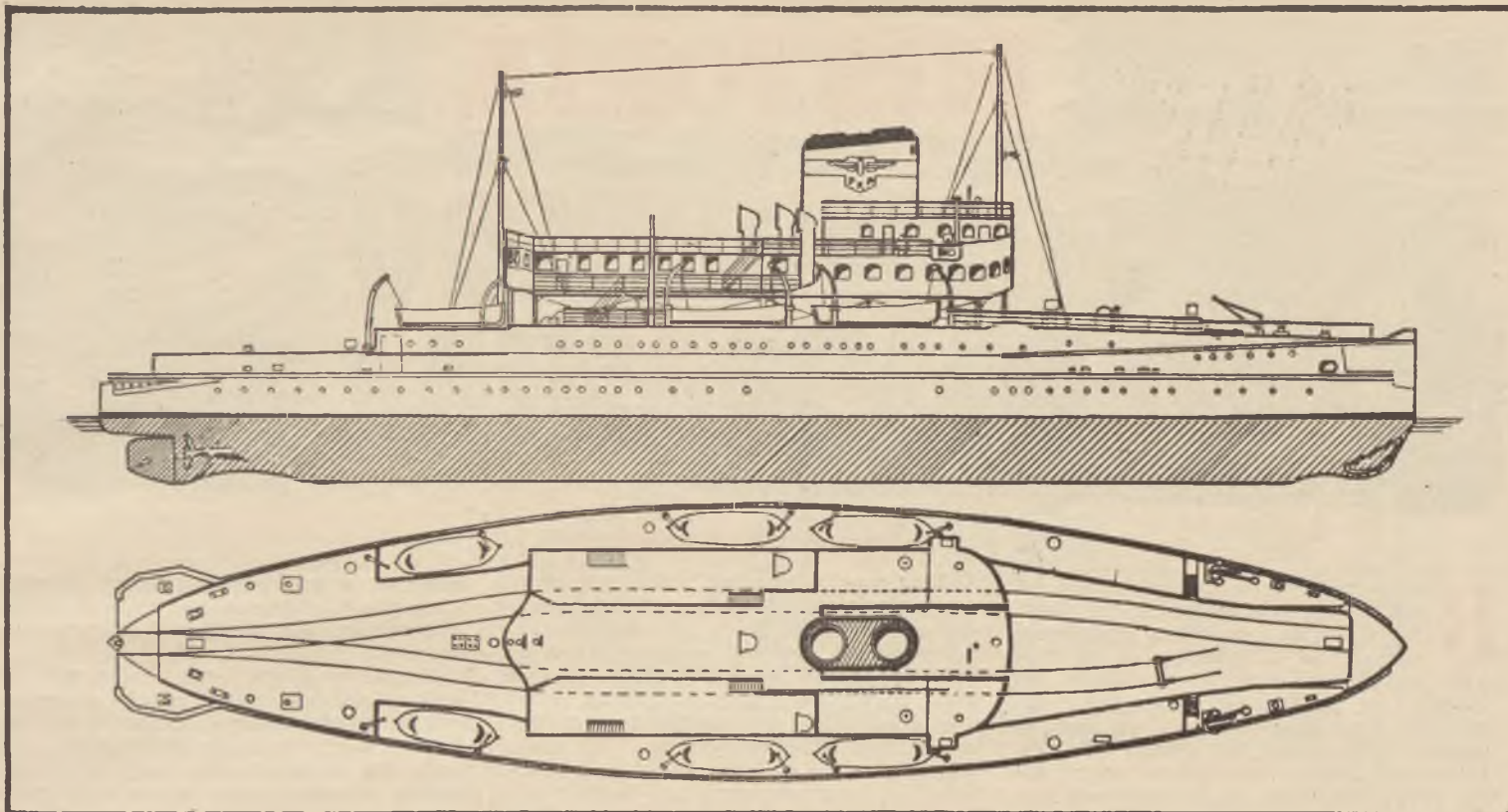
województwo

nazwisko i imię

adres

data urodzenia

Czy składałeś podanie o przyjęcie do szkolenia morskiego i jaką szkołę obrałeś? Gdzie i kiedy stawałeś na komisję selekcyjną i czy masz już przydział do ośrodka LM?



Od pięciu niemal lat istnieje już komunikacja promowa pomiędzy Polską a Szwecją, umożliwiającą bezpośredni przebieg jednemu z najważniejszych w Europie pociągów pospiesznych, zwanemu „Balt-Orient-Expres”. Pociąg ten łączy Oslo i Sztokholm z Warszawą i dalej z Pragą, Budapesztem, Bukaresztem, Belgradem, Sofią i Istambulem.

Morski odcinek swej podróży wagony „Balt-Orient-Expresu” odbywają na pokładach pełnomorskich promów kolejowych, kursujących regularnie pomiędzy szwedzkim portem Trelleborg a Swinoujściem. Odległość pomiędzy tymi portami, wynosząca 112 mil morskich, pokonują promy w 10-11 godzin. Prócz pulmanów pociągu pospiesznego przewożą one wagony towarowe z wysokowartościową i delikatną drobnicą, która w ten sposób unika kilkakrotnego przeladunku a do odbiorcy dociera w szybszym niż normalną drogą morską — czasie.

Do niedawna na doskonale sprężającym szlaku Swinoujście — Trelleborg pływały wyłącznie promy szwedzkie. Polska nie posiadała w składzie swojej floty przed-

„KOPERNIK” PIERWSZY NASZ PROM KOLEJOWY

stawiciela dość nielicznej zresztą w świecie rodzinny pełnomorskich promów kolejowych.

Jednostkę taką otrzymaliśmy dopiero w ramach odszkodowań wojennych. Została ona skierowana na stocznice, do gruntownego remontu. Początkowa polska nazwa promu — „Waza” — zmieniona została w międzyczasie na „Kruszewski”, a ostatecznie statek otrzymał nazwę — „Kopernik”.

Z początkiem wiosny bieżącego roku „Kopernik” rozpoczął próby odbiorcze. Komuś, kto go pamięta takim jaki przybył do Polski — czarny, zaniedbany, z prymitywnymi wnętrzami i staroświecką sylwetą uwieczoną parą piszczałkowatych kominów — trudno było uwierzyć, iż ten lśniący, biały statek o szerokim nowoczesnym kominie i komfortowych pomieszcze-

niach — jest tą samą jednostką. A jednak — tak. Dzięki ofiarnej pracy stocznicowców floty naszej wzbogacił statek, którego na międzynarodowym szlaku nie potrzebujemy się wstydzić.

Odremondowane gruntownie maszyny „Kopernika” wyciągają szybkość 13 węzłów a więc taką jak za czasów młodości statku. Przebudowany pokład główny mieści na dwóch parach szyn 6-7 pulmanów. Skasowany został mechanizm umożliwiający wtaczanie i wytaczanie wagonów poprzez dziób, natomiast rufę dostosowano do kształtu przystani w Swinoujściu i Trelleborgu. Eleganckie pomieszczenia pasażerskie — salony, jadalnia, palarnia — do zbudowania przypominają wnętrza luksusowych wagonów. Szczególnie wygodne i obszerne są pomieszczenia

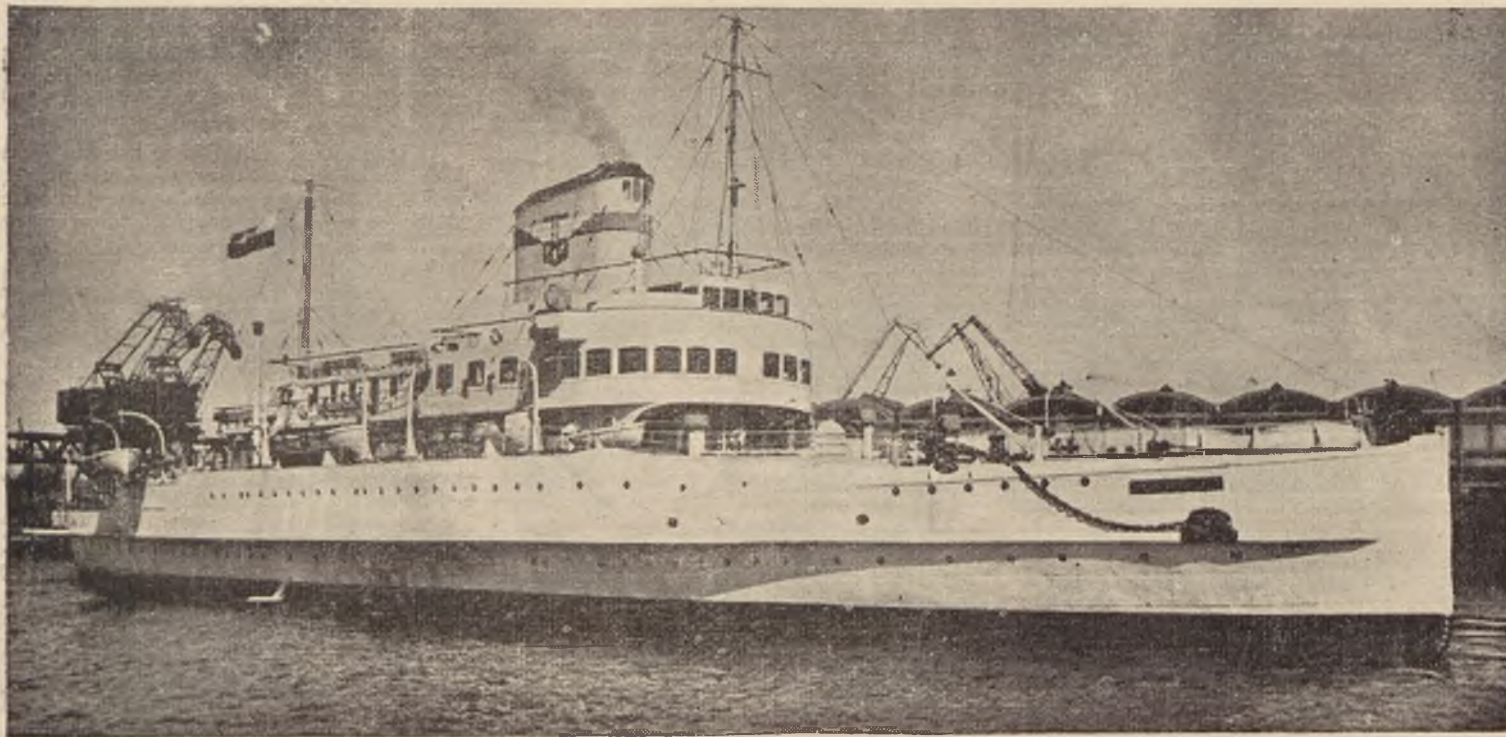
załogi, której większość składa się z byłych kolejarzy. Prom znajduje się bowiem w eksploatacji Polskich Kolei Państwowych i nosi na kominie nową odznakę armatorską; niebieską opaskę z czerwoną tarczą, na której widnieje symbol kolejnictwa — uskrzydłone koło oraz napis „PKP”.

W pięknej, obszernej świetlicy statku — na honorowym miejscu — widnieje wielki obraz Mikołaja Kopernika — kopia słynnego obrazu Matejki.

Jako ciekawostkę warto zaznaczyć, iż „Kopernik” posiada dodatkowy ster na dziobie ułatwiający dobijanie rufy do przystani. Urządzenie takie jest bardzo często spotykane na promach, ze względu na liczne a trudne manewry, jakie jednostki te muszą wykonywać podczas dobijania — do specjalnie skonstruowanych pomostów.

W drugiej połowie maja „Kopernik” odpłynął z Gdyni, poprzez Trelleborg do Swinoujścia i od tego czasu kursuje regularnie pomiędzy Polską a Szwecją na zmianę z promami szwedzkimi. Życzymy mu pomyślności w służbie Polskiej Ludowej.

Jołem





Napisał JERZY PERTEK

Byłoby może przesadą twierdzić, że historia okrętów podwodnych bierze swój początek z czasów starożytnych, bowiem nie posiadamy na to żadnych bezspornych dowodów. Jednakże jest faktem, że już w tych zamierzonych czasach zagadnienie zejścia w głąbiny morskie było brane pod uwagę. Trudno powiedzieć, czy chronologicznie rzecz biorąc zrodziło się ono równie wcześnie, jak kwestia wzniesienia się w powietrze i czy znaleźć by można w mitologii postaci ludzkie, którym udało się zejść w głąbiny morskie i pokonać ten żywioł, podobnie jak Dedal i Ikar — wznosząc się przy pomocy spojonych woskiem skrzydeł — przewyciężyli inny żywioł: powietrze. W każdym bądź razie warto zaznaczyć, że już Homer stosuje w swej „Iliadzie” porównanie do nurków. Można więc śmiało przyjąć, że już bardzo dawno temu, w czasach przedhistorycznych nurtowały człowieka zagadnienia oderwania się od ziemi. Zrodziły się one z pewnością w wyniku obserwacji życia otaczającej człowieka przyrody. Tak samo jak lot ptaków kazał człowiekowi zastanawiać się, czy sam nie mógłby ich w tym naśladować, tak również obserwacja ryb doprowadziła w pierwszej fazie przystosowywania się człowieka do otoczenia do przyswojenia sobie umiejętności pływania. Z kolei, w fazie następnej człowiek nauczył się wykorzystywać do przeprawy przez wodę pnie drzewne, później — wydrążając je przy pomocy prymitywnych narzędzi — z pni tych budował pierwsze łódki i stopniowo je ulepszał oraz zwiększał ich wiel-

kość. Mimo nieustannego ulepszania tych łodzi, musiało jednak podpaść człowiekowi, że naśladują one ryby bardzo niedoskonale, gdyż nie są absolutnie w stanie płynąć pod wodą... W ten sposób coraz



Dzwon podwodny oraz aparat indywidualny używane w końcu XVII wieku do wydobywania z dna zawartości zatopionych statków.

kości człowieka w kierunku stworzenia sobie przy pomocy narzędzi sztucznych warunków umożliwiających dłuższe przebywanie pod wodą. W etapie pierwszym tych usiłowań powstał strój nurka (w formie bardzo jeszcze prymitywnej), w etapie drugim — naśladująca już rybę łódź podwodna.

Jak wspomniano uprzednio, nie ma żadnych historycznych dowodów, które by bezspornie stwierdzały, że z czasów starożytnych datują się pierwsze osiągnięcia tego rodzaju, jednakże zaznaczyć trzeba, że nie tylko legendy i podania zachowały do naszych czasów wzmianki o podobnych przedsięwzięciach, choć może i niektóre z nich zaistniały jedynie w ludzkiej wyobraźni. Zresztą nawet gdyby tak było, to jednak już sam fakt, że rozważano możliwości dłuższego przebywania pod wodą przeszło dwa tysiące lat temu, świadczy najlepiej o rozległych horyzontach myślowych naszych przodków.

Jedną z najbardziej znanych — choć dopiero z czasów średniowiecznych — jest legenda o Morolfie (zwanym też Markolfem) i jego podwodnym wyczynie, dokonanym około r. 1190 przed Chrystusem. Według tej legendy Morolf uwolnił żonę króla biblijnego Salomona, porwaną przez jednego z sąsiadujących z Jerozolimą

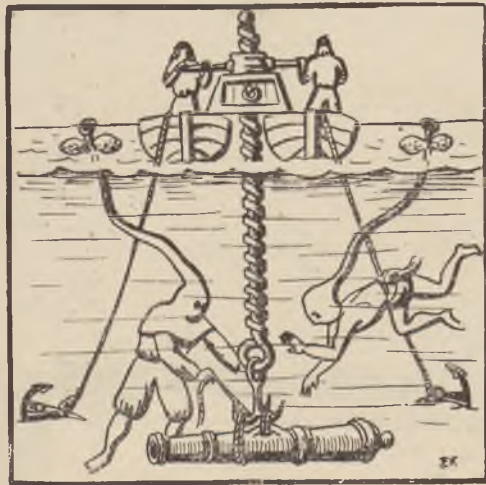
władców; powodzenie w ucieczce osiągnęli zbiegowie dzięki temu, że wraz ze swym „stateczkiem” ukryli się pod powierzchnią wody.

Z czasów późniejszych zachowały się już bardziej namacalne dowody skonstruowania urządzenia, czy „stroju” — jak kto chce to nazywać — do przebywania pod wodą. Na urządzenie to, nazywane przeważnie dzwonem, składał się nakładany na głowę szczelny hełm oraz wystająca nad powierzchnię wody rura, w jaką był zaopatrzony.*)

Dzwon, umożliwiający zanurzenie się i pobyt pod powierzchnią wody, wymieniony jest w jednym z dzieł greckiego historyka Herodota, jak również słynnego filozofa Arystotelesa, a miał być używany przez Aleksandra Wielkiego podczas jego wojen. M. inn. Aleksander Wielki miał posłużyć się takim dzwonem podczas oblężenia miasta portowego Fenicjan — Tyru, w roku 332 przed Chrystusem. Żyjący sto lat później matematyk Philon z Bizancjum również znał i opisał podobny dzwon. Zarówno opisy tych dzwonów jak i rysunki — pochodzące zresztą z czasów dużo późniejszych — dowodzą, że ówczesnym wynalazcom nie udało się zrealizować budowy łodzi podwodnych czy im podobnych naczyń pływających, a jedynie skonstruowali pewien rodzaj stroju, umożliwiającego krótkotrwałe przebywanie człowieka pod wodą i chodzenie po dnie morskim. Jak podaje Herodot w stroju takim można było uczynić pod wodą 80 kroków! — Podobnym, choć prawdopodobnie znacznie już ulepszonym strojem posłużył się polski admirał w służbie holenderskiej Krzysztof Arciszewski, i opisał to nawet w jednym ze swych listów. Było to już jednak około dwa tysiące lat po opisanych przez Herodota, Arystotelesa i Philona wynalazkach świata starożytnego.

Wszystkie te wynalazki, podobnie zresztą jak z pokolenia na pokolenie przekazywane podania i legendy o zatopionych skarbach i miastach podmorskich, są świadectwem uporczywego dążenia ludzkości do przeniknięcia tajemnicy możliwości podwodnego życia. Niestety nie zachowały się do dziś dnia żadne autentyczne rysunki ówczesnych nurków. Dlatego nie możemy zaspokoić swej ciekawości nie tyle na temat wyglądu owego, ciężkiego i niezgrabnego zapewne hełmu, ile materiałów użytych do jego budowy. Materiałów dość szczelnych, by nie dopuścić do przeniknięcia wody do wnętrza, oraz na

*) Rura ta — doprowadzająca nurkowi powietrze — przedstawiała sobą mimo całej swej prostoty projektu i konstrukcji pomysł tak doskonały, że po dwu tysiącach lat zdobyczy cywilizacji i techniki konstruktorzy — rozważając w jaki sposób umożliwić okretowi podwodnemu stałe przebywanie pod wodą — nie potrafili wymyślić nic lepszego. W rezultacie pod koniec ubiegłej wojny powstały tzw. chrapy, czyli podwójna rura doprowadzająca powietrze do silników spalinowych pływającego w zanurzeniu okrętu podwodnego, a odprowadzająca gazy wydzielające się przy pracy tych silników.



Nurkowie współpracują w podnoszeniu z dna zatopionej armaty (wg rysunku z 1628 roku).

kość. Mimo nieustannego ulepszania tych łodzi, musiało jednak podpaść człowiekowi, że naśladują one ryby bardzo niedoskonale, gdyż nie są absolutnie w stanie płynąć pod wodą... W ten sposób coraz

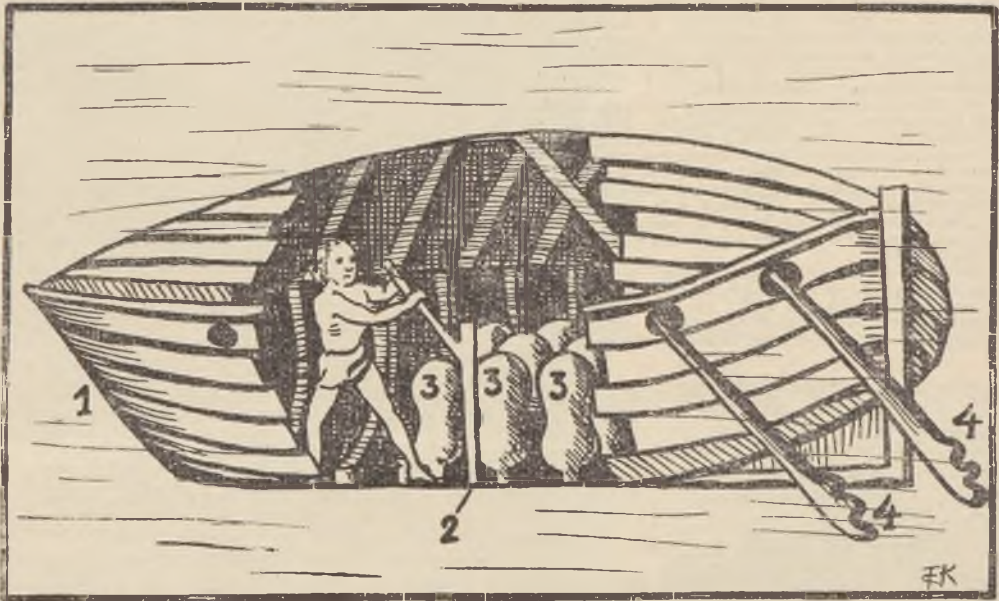
tyle przejrzystych, by nurek mógł widzieć pod wodą.

Wynalezienie dzwonu, jako stroju umożliwiającego poruszanie się człowieka przez pewien okres czasu pod wodą, było niewątpliwie bardzo dużym osiągnięciem, jednakże umysł ludzki sukcesem tym bynajmniej się nie zadowolił. Wprawdzie strój ten o tyle górował nad zwykłą łódką czy statkiem, że umożliwiał zejście pod wodę, jednakże był zaledwie częściowym rozwiązaniem w dążeniu człowieka do upodobnienia się i naśladowania ryby. Przede wszystkim zezwalał na bardzo ograniczone w czasie przebywanie pod wodą, a ponadto nie tylko nie zwiększał, ale — wręcz przeciwnie — znacznie zmniejszał swobodę ruchów nurka w taki dzwon wyposażonego. Dlatego wynalazcy nie ustawali w swych dążeniach do stworzenia pływającego naczynia, w którym człowiek mógłby zanurzyć się na dłuższy okres czasu lub — do woli — płynąć pod wodą, wynurzyć się itd.

Nie jest nam znana działalność wynalazców w tej dziedzinie z okresu tysiąclecia historii średniowiecza, choć zapewne i w tym czasie próby takie były czynione. Może przeprowadzano je w siedzibach ówczesnych potęg morskich, takich jak republiki włoskie Genua, Wenecja, Piza czy Amalfi, a może w sposobie się do rozpaczliwej obrony przed Arabami stolicy cesarstwa greckiego, Bizancjum. Być może stały się takie osiągnięcia udziałem Saracenów, zwolna stających się potęgą morską, a kto wie, czy i Słowianie nie ulepszyli swego sposobu nurkowania przy pomocy rurek trzcinowych. Wszystkie te poczynania okryte są mrokiem tajemnicy, co wcale jednak nie świadczy by ten przejściowy okres miał być całkowicie bezплоdny. Czyż bowiem byłoby możliwe, aby nagle — niemal z niczego — narodzić się miały projekty rzeczywistych łodzi podwodnych? Powie ktoś, że geniusz Leonarda da Vinci, którego umysł o setki nawet lat wyprzedził współczesnych mu wynalazców, sam wystarczył do zaprojektowania łodzi podwodnej, podobnie jak roz-

holenderski Korneliusz van Drebbel, pierwszy konstruktor łodzi podwodnej.

Łódź van Drebbela, w której konstruktor przepłynął w roku 1620 około dwóch mil angielskich w przeciągu trzech godzin, zbudowana była z drzewa. Przy jej budowie konstruktor musiał przezwyciężyć nie mało trudności natury technicznej. Najważniejszym był problem szczelności luków oraz otworów na wiosła. Rozwiązany on został pomyślnie przy użyciu „futrowki” z silnie natłuszczzonej skóry zwierzęcej.



Łódź podwodna Borellego (1680) o napędzie wiosłowym (wg rysunku ówczesnego). 1 — kadłub, 2 — prymitywna pompa, 3 — worki skórzane odgrywające rolę zbiorników, 4 — wiosła.

Zanurzenie odbywało się dzięki zastosowaniu balastu wodnego przez wypuszczenie wody do specjalnych pomieszczeń, równo rozmieszczonych w kadłubie łodzi. Wynurzenie następowało po zrzuconiu ciężarków, którymi łódź była obwieszona. Do dziś dnia nie rozstrzygnięto jednak pytania, czy i w jaki sposób następowało do-

nały projekt rosyjskiego konstruktora, pochodzący z czasów tworzenia przez Piotra Wielkiego silnej marynarki rosyjskiej. W roku 1719 wynalazca ów, nazwiskiem Jemfim Nikonow, opracował projekt, górujący nad innymi kształtami podwodnego okrętu. Miał on być mianowicie zbudowany w kształcie stożkowato zakończonym walca i tym samym był wreszcie bardziej zbliżony do owego upatrzonoego kształtu ryby, do którego wszyscy wynalazcy dążyli. Warunku tego nie spełniał ani skrzynkowy

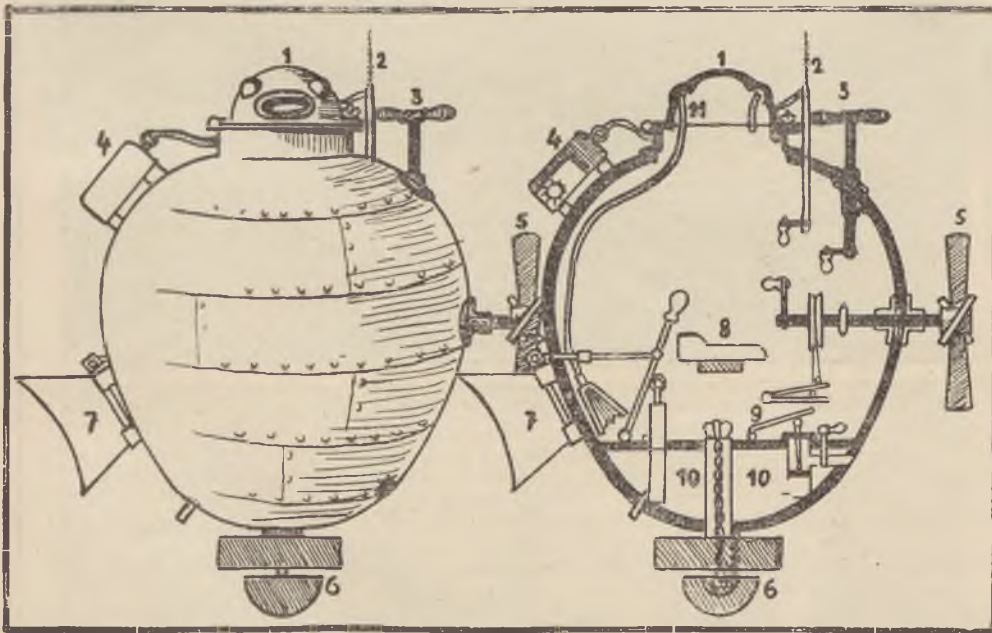
okręt van Drebbela, ani najbardziej znany z późniejszych — „Zółw” Bushnella.

„Zółw” składał się z dwóch niejako do siebie przyłożonych muszli i miał kształt kurzego jaja. Okręt ten po raz pierwszy — choć w sposób bardzo jeszcze niedoskonały — zaatakował w toku amerykańskiej wojny wyzwoleńczej nawodny okręt nieprzyjacielski i w ten sposób niejako zapoczątkował bojową historię okrętów podwodnych. Podobnie jak niegdyś nurkowie Aleksandra Wielkiego, „Zółw” atakował przy użyciu świdra do borowania kadłuba nieprzyjaciela. Do świdra przymocowana była mina z urządzeniem zegarowym. Żaden z ataków „Zółwia” nie przyniósł mu jednak sukcesu. W trakcie ostatniego z nich „Zółw” został zatopiony ogniem artyleryjskim nieprzyjaciela.

W ćwierć wieku później, w 1801 roku skonstruował swój okręt podwodny Robert Fulton. Jego „Nautilus” miał — podobnie jak „Zółw” — napęd ręczny, jednakże podczas gdy Bushnell napędzał spiralę Archimedesesa, Fulton napędzał za pośrednictwem przekładni śrubę. Tym samym okręt podwodny Fultona był pierwszym, napędzanym śrubą. Fulton przedstawił swój projekt Napoleonowi, proponując użycie okrętu do walki z blokującą Brest flotą angielską, jednakże cesarz francuski projekt ten odrzucił. Zrażony do Francuzów, ale nie zniechęcony do swego dzieła, Fulton zwrócił się z kolei do Anglików, ale i tu spotkało go niepowodzenie. Podobnie jak kiedyś projekt van Drebbela, tak teraz propozycje Fultona zostały przez angielską admiralicję odrzucone w obawie, że okręty podwodne mogą w przyszłości poważnie zagrozić flocie brytyjskiej. Obawę tę sprecyzował admirał brytyjski Jerwis, mówiąc: „Gdybyśmy skorzystali z tego projektu, inne państwa zrobią to samo; zadałoby to naszemu panowaniu na morzu największy cios, jaki można sobie wyobrazić.”

Jerwis się jednak mylił, gdyż choć admiralicja brytyjska nie skorzystała z projektu Fultona, w innych krajach nadal trwały badania nad okrętami podwodnymi i — dopiero teraz — miały one wydać coraz liczniejsze owoce.

(ciąg dalszy w nrze następnym)



„Zółw” Bushnella (widok z zewnątrz i przekrój). 1 — właz, 2 — świder do borowania dna okrętu nieprzyjacielskiego, 3 — śruba do ruchu pionowego, 4 — mina, 5 — śruba do ruchu poziomego, 6 — balast, 7 — ster, 8 — siedzenie kierującego łodzią, 9 — pompa ręczna, 10 — zbiorniki, 11 — wentyl powietrzny.

patrywał on zagadnienie latania w powietrzu. Takie postawienie sprawy byłoby jednak niesłuszne, bowiem znane są również nazwiska innych projektodawców, takich jak współczesny Leonardowi da Vinci — Robert Valturios, czy żyjący sto lat później William Bourne. Nie jest zaś wcale wykluczone, że było ich więcej i choć ich nazwiska i projekty nie są nam dziś znane, podówczas posłużyć mogły do zapłodnienia umysłów innych wynalazców, takich jak na przykład ów lekarz i fizyk

prowadzanie powietrza do wnętrza łodzi, gdyż wydaje się wątpliwe, aby nierwotna zawartość wystarczała dla 15 ludzi (taka była liczba załogi łodzi van Drebbela), i to ludzi pracujących przy wiosłach, na okres blisko trzech godzin.

Wynalazek van Drebbela nie został jednakże przez współczesnych wykorzystany i poszedł w zapomnienie, a konstruktor podzielił los wielu innych wynalazców: zmarł nieledwie w nędzy. Z innych osiągnięć na szczególną uwagę zasługuje dosko-

NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

W wyniku zobowiązań podjętych przez robotników, inżynierów i techników pracujących przy budowie nabrzeża czeskiego w porcie szczecińskim — roboty tam wykonywane posuwają się w bardzo szybkim tempie. Już na wezwanie Marklewki postanowiono przyspieszyć termin wykończenia robót. Ostatnio z okazji święta pierwszomajowego powzięto dodatkowe zobowiązania. Poprzedni termin ukończenia robót — 1 lipca br. — będzie przyspieszony o miesiąc, a zatem jeszcze w końcu maja prace przy budowie nabrzeża czeskiego zostaną zakończone. Obecnie przeprowadzane są już prace przygotowawcze do budowy magazynów.

W Gdyni ukończono montaż 6 nowych dźwignów bramowych polskiej produkcji. Dźwigi te odznaczają się bardzo silną konstrukcją i przeznaczone są do przeladunku towarów masowych — przede wszystkim węgla i rudy. Posiadają one w stosunku do dźwignów uprzednio budowanych szereg ulepszeń m. lnn. pracują o 25 proc. szybciej dając jednocześnie 38 proc. oszczędności w zużyciu prądu. Nowozmontowane dźwigi pracują bez zarzutu.

W dniu 6 maja robotnicy rejonu przeladunków masowych Wisłoujście w Gdańsku dzięki sprawnej organizacji pracy i harmonijnemu współdziałaniu wszystkich czynników obsługujących statek — załadowali 500 ton towaru na



W drugiej połowie maja prom kolejowy „Kopernik” rozpoczął służbę na trasie Trelleborg — Swinoujście.

s/s „Arethusa” w przeciągu 1 godziny. Tym samym pobity został rekord przeladunkowy portu gdyńskiego gdzie w ostatnich dniach kwietnia załadowano tę samą „Arethuse” taką samą ilością towaru w przeciągu 1 godziny i 45 minut. Należy dodać, że w początkach kwietnia w Gdańsku „Arethuse” załadowano w 3 i pół godziny i był to wówczas czas rekordowy. Jak widać z powyższego — załadunek statków systemem potokowym święci coraz to nowe triumfy.

Ustupający w 1945 roku Niemcy, zatopili u wejścia do portu gdyńskiego potężny pancernik „Gneisenau” (oficjalna wyporność 26 000 ton a jak się okazało po wojnie aż — 31 000). Wrak tego olbrzyma skutecznie zablokował główne wejście do portu, zmuszając polskie władze portowe do poszerzenia i pogłębiania prowizorycznego wejścia zapasowego. Dominujące nad portem gdyńskim szare, ponure wieże i nadbudówki pancernika zostały w latach 1947 i 48 pocięte na złom, dostarczając tysięcy ton cennego surowca dla naszego przemysłu hutniczego. Kadłub natomiast, uszkodzony w wielu miejscach i pozbawiony całej części dziobowej postanowiono przez pozostawienie go na miejscu, użytkować jako falochron. Podniesienie tak potężnego i tak bardzo uszkodzonego wraku nie leżało podówczas w naszych możliwościach technicznych. Decyzja ta była jednak powierzchowna, wykazywała brak odwagi w podejściu do zagadnienia i nie uwzględniała olbrzymiego złoża surowca jaki stanowi „Gneisenau”. Ostatnio postanowiono rozpocząć prace zmierzające do wykorzystania wraku i — jeśli to okaże się możliwe — do podniesienia go, by pociąć go na powierzchnię. Od szeregu już tygodni nurkowie przy pomocy statku ratowniczego „Smok” prowadzą prace podwodne mające na celu dokładne ustalenie uszkodzeń jakie niemiecki pancernik poniósł. Z kolei zostanie opracowany plan podniesienia wraku. Jakkolwiek „Gneisenau” nie posiada dziobu i obcięte ma już wszystkie nadbudówki — obliczany jest jeszcze na 20 000 ton. Tak znaczna ilość złomu będzie cennym zastrzykiem dla naszych hut. Jeśli podniesienie pancernika nie uda się — zostanie on prawdopodobnie pocięty przez nurków pod wodą.

STATKI I ŻEGLUGA

W pierwszym kwartale br. we współzawodnictwie pomiędzy jednostkami Polskiej Marynarki Handlowej zwycięstwo odniósł motorowiec „Lewant” uzyskując 194 punkty dodatnie. Drugie miejsce (190 punktów) zajął s/s „Kolno”, trzecie zaś s/s „Narwik” (188 punktów). Na maszynie m/s „Lewant” powlewa obecnie utracony przez „Hel” proporzec przechodni przodującego statku PMH. W świetlicy na honorowym miejscu umieszczony został dyplom uznania. Jako nagrodę załoga zwycięskiego statku otrzymała radiodziennik z adapterem i biblioteczkę marksistowską. „Kolno” i „Narwik” otrzymały również odpowiednie dyplomy oraz nagrody w po-

staci biblioteczek marksistowskich. Oprócz wymienionych powyżej przodujących statków wyróżnionych zostały najlepsze załogi spośród poszczególnych działów na statkach. Tak więc spośród wszystkich załóg działu maszynowego najwięcej punktów zdobył dział maszynowy s/s



Motorowiec „Łódź” w chwilę po spłynięciu w dniu 1 maja na wodę.

„Puck”. W dziale pokładowym pierwsze miejsce uzyskał „Lechistan” a w hotelowym — „Gliwice”.

Polska służba ratownicza na morzu zyskała sobie szeroki rozgłos na świecie, a podejmowane przez nią akcje są przedmiotem zainteresowania ze strony międzynarodowych kół żeglugowych. Wyrazem uznania, jakie zdobyło sobie nasze ratownictwo morskie w Europie, jest oferta nadesłana przez Norwegów do wydziału ratowniczego GAI'u na podniesienie kilku statków, zatopionych u brzegów Norwegii. Warto nadmie-

nić, że najlepsza i najstarsza w Europie duńska firma ratownicza „Switzer-Salvage” bezskutecznie starała się o otrzymanie zlecenia na wykonanie tych prac.

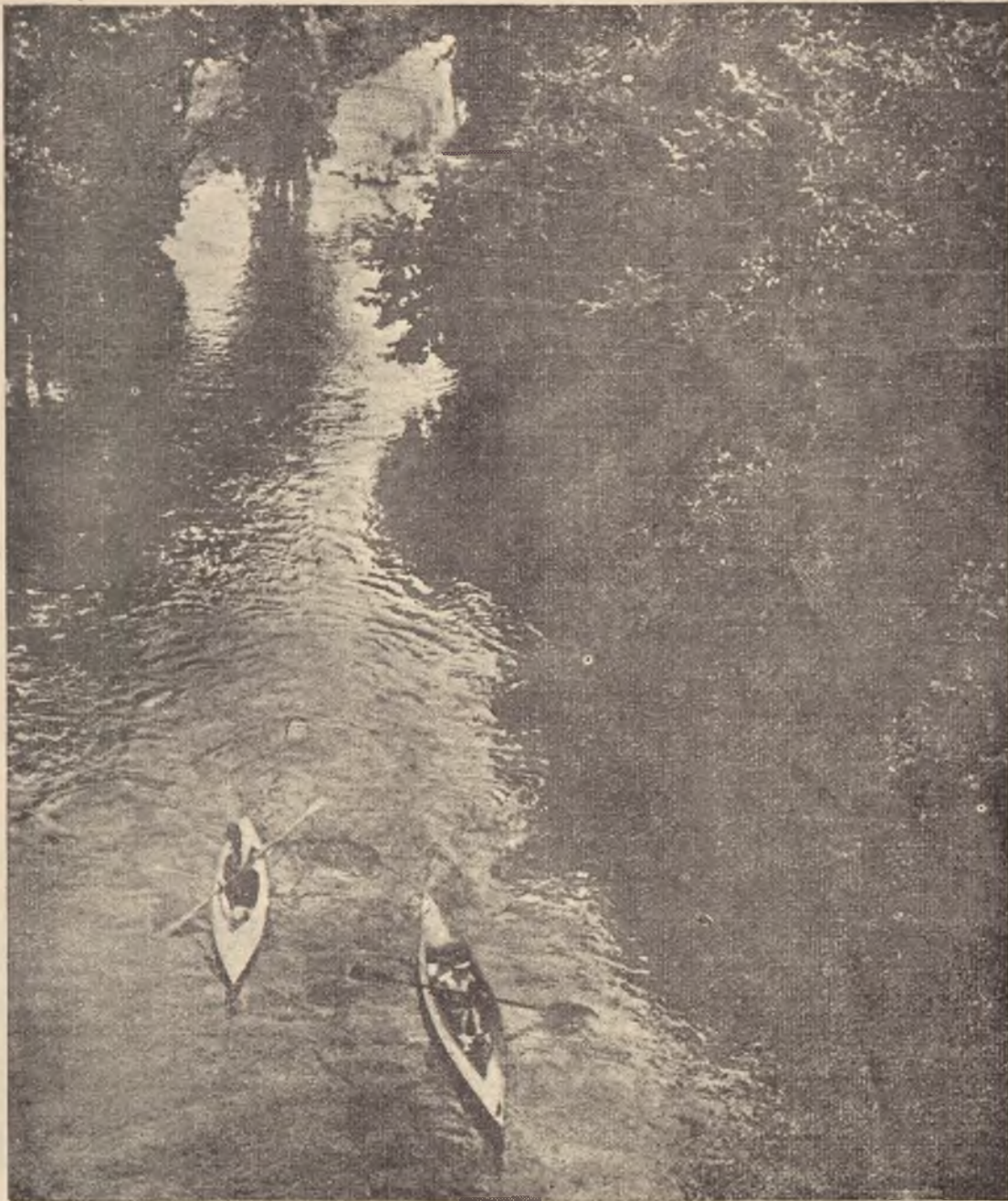
STOCZNIE

W przeddzień święta pierwszomajowego spłynęły w Stoczni Gdańskiej na wodę dwa pierwsze z serii pięciu motorowych drobnicowców bałtyckich po 660 DWT. Otrzymały one nazwy „Odra” i „Pilica”. W ramach czynu pierwszomajowego stocznicy gdańscy przyspieszyli wodowanie tych statków o cały miesiąc. W podobnie przyspieszonym terminie wodowano w dniu następnym, tj. 1 maja br. drugi z serii drobnicowców po 4000 ton, klasy „Lewant”. Otrzymał on nazwę „Łódź”. Przy okazji przepraszamy Czytelników „NMH” za mylnie podaną w poprzednim nr-ze „Mł. Żeglarka” wiadomość o zmianie nazwy pierwszego drobnicowca klasy „Lewant” z „Warszawa” na „Łódź”. Otóż „Warszawa” pozostaje „Warszawa”, jednostka wodowana w dn. 1 maja otrzymała nazwę „Łódź” zaś dopiero trzeci „Lewant” będzie się nazywał „Gdańsk”. Jak podaje Mł. Żegluga — dalsze nazwy statków z tej serii brzmieć będą — „Gdynia” oraz „Szczecin”. Czternastego maja spłynął na wodę następny drobnicowiec z serii 660 ton — „Dunajec”. Pozostałe — „Nysa” i „San” wodowane będą w najbliższym czasie.

Jeśli chodzi o prace ukończeniowe na nowych statkach to maj był i pod tym względem na naszych stocznicach niezwykle bogaty: W dniu 1 maja odbył swój próbny rejs przedterminowo wykonany rudowęglowiec „1 Maj”. W ciągu maja również przeprowadzono próby odbiorcze pierwszego drobnicowca wypuszczonego przez nasze stocznie: s/s „J. Marchlewski” (Ex „Oliwa”). Piękna ta jednostka (zdjęcia poniżej) w ciągu czerwca wejdzie do eksploatacji i będzie pływać na linii lewantyńskiej.

NOWA JEDNOSTKA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ — DROBNICOWIEC „JULIAN MARCHLEWSKI” (EX-„OLIWA”).





WSZYSCY NA WODĘ!

W dobie umasowienia sportu i podniesienia tężyzny fizycznej całego społeczeństwa, z szczególnym uwzględnieniem szerokiego rzesz młodzieży, uprawianie sportów wodnych zasługuje na specjalną uwagę. Polska Ludowa nie szczędzi sił i pieniędzy na szkolenie pływackie, żeglarskie i wiosłarskie w ośrodkach wodnych. Przez rozwinięcie i usprawnienie produkcji sprzętu wodnego stwarza dogodne warunki do masowego uprawiania sportów wodnych. Poza tym olbrzymie fundusze poświęca się na budowę basenów pływackich otwartych i krytych, a celem wykazania osiągnięć organizuje się zawody pływackie, regaty jachtowe, spływy kajakowe. Przy wielu związkach zawodowych powstały sekcje pływackie, żeglarskie, kajakowe; te ostatnie cieszą się największą popularnością nie tylko wśród młodych, lecz także wśród starszych (samotnych i żonatych). Jednym słowem.... sport dla wszystkich.

W związku ze zbliżającym się okresem wakacji letnich, redakcja naszego pisma otrzymuje w ostatnich czasach liczne listy z prośbą o wskazówki odnośnie organizowania wycieczek wodnych. Zbiorową odpowiedzią na wszystkie te listy jest niniejszy artykuł. Wskazówki w nim podane są ogólne, a każdy wycieczkowiec dostosować je powinien do swoich możliwości i upodobań. Dla jednych ekwipunek osobisty okaże się za skromny, dla innych znów namiot, czy maszynka do gotowania będzie balastem,

można więc z nich zrezygnować, a mimo to wycieczka będzie przyjemna i udana.

Chcąc wybrać się na wycieczkę wodną indywidualną czy zbiorową, trzeba przede wszystkim mieć skrytaliczany cel wycieczki: krajoznawczy lub sportowy.

O powodzeniu wycieczki decyduje **dobry zespół**. Najlepiej wybrać się w 2 dwójki, maksimum 4 dwójki jeżeli chodzi o kajaki, a na łodziach żaglowych 4—6 osób. Na wycieczki dłuższe powinni udawać się tylko dobrzy znajomi i o wspólnych zainteresowa-

niach, dobrani według sił i wieku, bowiem w większych zespołach trudno uzgodnić tempo jazdy, zamięłowania itp.

Mając dobrany zespół trzeba uzgodnić trasę wycieczki lub spływu. Szczegółowe zadanie wybranego szlaku, uzgodnienie postojów i poszczególnych etapów szlaku udoświadczni nam mapa danych terenów w skali 1 : 300 000, względnie mapa 1 : 500 000.

FORMALNOŚCI

Wskazane jest **meldowanie** się większych wycieczek w Dyrekcjach Okręgowych Dróg

Wodnych: w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Poznaniu lub Wrocławiu, celem uzyskania specjalnej opieki lub pomocy podczas spływu. W/w formalność nie dotyczy mniejszych i indywidualnych wycieczek. Uczestnicy każdej wycieczki muszą posiadać **dokumenty osobiste**. Sprzęt sportowy wodny musi być zaopatrzone w dokumenty rejestracyjne klubowe lub zrzeszeniowe.

Kontrolę wszelkich jednostek pływających na drogach śródlądowych przeprowadzają Państwowe Zarządy Wodne oraz podlegli im nadzorcy wodni.

WYBÓR ŁODZI I JEJ WYPOSAŻENIE

Do długich wycieczek na wodach wszelkiego rodzaju, a przede wszystkim na wody górskie, najwygodniejszy jest **kajak** składany wędrowny. Kajaki sztywne (z dykty) nadają się doskonale na wszystkie wody nizinne.

W razie braku dykty wodoodpornej, można kajak zbudowany z dykty zwykłej obciągnąć płótnem, zapobiegając w ten sposób tworzeniu się pęcherzy na wrażliwej na wilgoć dykcie. Kajak maluje się wtedy gęstą farbą na czystym pokoście i obciąga płótnem. Po wyschnięciu płótno twardnieje i doskonale przylega do dykty. Aby uodpornić zewnętrzną powierzchnię płótna i nadać mu połysk, maluje się kajak dwa razy farbą olejną a potem lakierem.

Do wódczgi po jeziorach i większych rzekach najodpowiedniejszym typem łodzi są **jole żaglowe** od 7 do 15 m² żagla, przede wszystkim łodzie o przekrojach prostoliniowych (Scharpie), ze względu na łatwość i niskie koszty budowy oraz łatwość uzyskania materiału (deski sosnowe lub świerkowe).*)

Aby można było względnie wygodnie i bezpiecznie podróżować trzeba kajak lub łódź odpowiednio urządzić. Wyposażenie takie musi zajmować jak najmniej miejsca i być jak najlżejsze. Każda łódź powinna mieć zabezpieczenie przed zatonięciem w postaci **komór powietrznych**. Mogą to być zalutowane blaszanki, skrzynki wodoszczelne lub gumowe komory powietrzne (w składkach) umieszczone w dziobie i rufie łodzi. Kajaki ponadto



Sport dla wszystkich

powinny posiadać **wygodne siedzenia i oparcia**, bowiem nic tak nie zniechęca do kontynuowania wycieczki jak bolesne odparzenia.

*) Plany konstrukcyjne popularnych łodzi żaglowych i kajaków można nabyć u konstruktora M. Płucińskiego w Gdyni ul. Sienkiewicza 25.

Przed deszczem lub dużą falą chroni wnętrze łodzi (kajaka) fartuch z nieprzemakalnego materiału, obciążony na falochronie. Wyposażenia łodzi dopełniają sakwy do bagażu podręcznego, uszyte z nieprzemakalnego materiału i umocowane wewnątrz łodzi, wzdłuż burt.



Maszynka spirytusowa niezależnia kucharza od kaprysów pogody.

EKWIPUNEK OSOBISTY I OBOZOWY

Na kilkutygodniową wycieczkę musimy mieć dwa ubrania: ubranie sportowe tzw. „wyjściowe” i ubranie robocze. Najpraktyczniejsze i najmniej zajmujące miejsca ubranie „wyjściowe”, to cienkie sportowe spodnie i wiatrówka, najlepiej nieprzemakalna, chroniąca na wypadek deszczu przed zmoknięciem. Jeśli wiatrówka jest przemakalna powinno się mieć gumowy płaszcz. Pod nazwą „ubranie robocze” rozumiemy krótkie spodenki drelchowe i starą bluzę.

W chłodne dni, zarówno w dzień jak i w nocy odda nieocenione usługi strój treningowy (ciepła wiatrówka i spodnie) oraz wełniany sweter i wełniane skarpety. Na nogi — gumowe „tenisówki” lub trampki.

Każdy uczestnik wycieczki powinien posiadać własne przybory toaletowe, przybory do szycia, zapasowe guziki, zatrzaski, agralki, nici, spinki i sznurowadła.

Aby wygodnie i ciepło spać, należy zaopatrzyć się w materac gumowy lub siennik, worek do spania tzw. „śpiwór” (wełniany, puchowy, kapokowy) lub dwa koce wełniane.

Przy sporządzaniu gorących posiłków ułatwi nam pracę maszynka spirytusowa, która jakkolwiek z powodzeniem może być zastąpiona połową kuchenką (na 2 kamieniach), niemniej jednak niezależnia kucharza od kaprysów pogody (ulewnego deszczu) lub warunków terenowych, jak brak drzewa w okolicy. Równocześnie trzeba zaznaczyć, że gotując na maszynie zyskamy na czasie. Paliwo do maszyny tj. spirytus „denaturat” można nabyć w każdej spółdzielni nawet na wsi, trzeba tylko zaopatrzyć się w bankę blaszaną, o pojemności 2—3 litrów.

Do gotowania używać najlepiej naczyń aluminiowych ze względu na ich lekkość i szybkość w gotowaniu.

Ekwipunku „wodniaka” dopełniają następujące „drobiazgi”: latarka elektryczna lub świecowa, zapalniczki najlepiej tzw. „sztormowe” (w opakowa-

niu chroniącym przed zamoczeniem i wilgocią), przybory do pisania, ciemne okulary chroniące oczy przed słońcem, zegarek, kompas, mapy, przybory fotograficzne, sprzęt wędkarski, siekierka i łopatką (saperka).

Bardzo ważną częścią ekwipunku, często niedocenianą i pomijaną jest apteczka, zawierająca najprostsze środki stosowane przy „pierwszej pomocy” jak: aspiryna, jodyna, bandaż, gaza, leukoplaster, krople walerianowe, brom, woda utleniona.

Wszelkie wędrowki wodne związane są z obozowaniem. Jeżeli chcemy sucho, ciepło i wygodnie nocować musimy mieć namiot.

Istnieją różne typy namiotów. Na dłuższe wycieczki bardzo wygodne, łatwe do rozstawienia i złożenia są namioty tzw. „domkowe” — rozpinane na 2 kijach, z ściankami bocznymi i okapami, które w wypadku ulewnego deszczu chronią boczne ścianki namiotu przed zamoczeniem. Namioty domkowe posiadają podłogę z grubego brezentu wszytą lub przypinaną.

Kolki (śledzie) do namiotu trzeba mieć w osobnym woreczku i zawsze kilka na zapas.

W razie braku namiotu, można nocować w schroniskach, przystaniach lub na wsi, lecz te wygodniejsze często kwatery nigdy nie zastąpią uroku obozowania pod namiotem.

Dla niektórych entuzjastów wodnych wędrowek, namiot nie jest konieczną częścią ekwipunku, wystarczy im w zupełności duży otwarty parasol nad legowiskiem w łodzi (fakt autentyczny, zaobserwowany na śluzie w Miłomłynie w r. 1948).

Sprzęt ratunkowy musi posiadać każda łódź w ilości: je-



Niektórym, w braku namiotu, wystarczy parasol.

den pas (korkowy, kapokowy lub gumowy) na każdą osobę. „Domowym” sposobem, można zastąpić pas lub kamizelkę ratunkową — dętką samochodową.

Zapobiegliwy „wodniak” nie zapomni zaopatrzyć się w skrzynkę bosmańską tj. w narzędzia, materiał i części zapasowe do doraźnych napraw, mniejszych uszkodzeń łodzi i tacielunku.

Cały ekwipunek osobisty i obozowy pakuje się do łodzi (kajaka), pamiętając o równomiernym rozłożeniu bagażu, aby łódź dobrze leżała na wodzie. Pakować należy cięższe przedmioty pod pokład przedni, a lżejsze pod pokład tylny. Drobiazgi osobiste i rzeczy

UWAGA PRENUMERATORZY

Przypominamy, że w związku z przejęciem całości spraw koiportażu i prenumeraty naszego pisma przez P.P.K. „Ruch” — należność za prenumeratę „Młodego Żeglarza” należy wpłacać najdalej do dnia 20 każdego miesiąca na konto P.K.O. Gdynia XI-5494 podając brzmienie konta: „P.P.K. „Ruch” Oddział Wojewódzki w Gdańsku, prenumerata „Młodego Żeglarza”.

Wpłaty, które będą nadane po dniu 20 każdego miesiąca, będą automatycznie zaliczane na prenumeratę o jeden miesiąc później. Miarodajną jest data stempla pocztowego.

Wszelkie pisma, zamówienia i reklamacje związane z prenumeratą „Młodego Żeglarza” należy kierować pod adresem: P.P.K. „Ruch” Gdańsk-Narwik, Barak 27. Oddział prenumeraty pocztowej.

Warunki prenumeraty pozostają bez zmian tj. roczna prenumerata — 300 zł, półroczna — 150 zł, cena pojedynczego numeru — 30 zł.

W sprawie nabycia numerów „Młodego Żeglarza” z roku 1949 prosimy zwracać się do Komendy Głównej P.O. „S.P.”, Redakcja Czasopism, Warszawa, ul. Żelazna 56, gdyż P.C.W.M. nie posiada tych numerów na składzie.

Wpłaty na 12 zeszytów dawnego „Żeglarza” z roczników 1946—1948 w wysokości 200.— zł, — jak również za nr nr „Młodego Żeglarza” ze stycznia-kwietnia 1950 r. (po 30 zł za egz.) należy wpłacać podobnie jak i bieżącą prenumeratę na konto XI-5494 zaznaczając wyraźnie cel wpłaty.

Redakcja przeprasza Prenumeratorów za niedostateczne opakowanie kwietniowego numeru, który doszedł do Ich rąk zniszczony. Powstało to nie z winy Redakcji i w przyszłości już się nie powtórzy.

częściej potrzebne pakuje się w sakwy z obu stron burt. Cały bagaż zabezpiecza się przed wypadnięciem z łodzi (w razie wywrotki) przywiązując go.



Bagaż trzeba zabezpieczyć przed „wywrotką”

Każda łódź powinna być tak wyekwipowana, nawet na dłuższych wycieczkach, aby mogła stanowić samowystarczającą jednostkę gospodarczą.

ZYWNOŚĆ

Na wycieczkę wodną nie zabieramy dużych zapasów. Chleb, nabiał, jarzyny, owoce kupujemy w czasie wędrowki w miasteczkach lub wsiach. W domu zaopatrujemy się w takie artykuły jak: kostki i zupy „Maggi”, (herbaty nie dużo, gdyż ze względu na wodę herbata jest niesmaczna), kawę, słodycze, konserwy mięsne i rybne, boczek wędzony, smalec, dżemy, miód, budynie (jak najwięcej), galaretki, makarony, płatki owsiane, kasza manna i jęczmienna, sucharki.

Zywność pakujemy: w woreczki — mąkę, kasze, makarony, jarzyny, owoce; w puszki — cukier, sól, miód, herbatę, kawę, „Maggi”, sucharki; w naczynia szklane — masło, smalec, dżemy.

Trzeba mieć w zapasie torbę płócienną na zakupy i bańkę na mleko.

Posiłki, zależnie od możliwości finansowych, możliwości zakupu w okolicy i umiejętności kulinarnych, będą się odbywały 3—4 razy dziennie. Przynajmniej raz dziennie trzeba spożywać ciepły posiłek. Rano przed wyruszeniem w dalszą drogę poleca się zjeść obfite śniadanie: owsiankę lub mannę na mleku, chleb

z masłem, marmeladą lub miodem.

Około godz. 10 spożywa się drugie śniadanie, na które składają się: owoce, słodycze i przygotowane rano kanapki. Jeżeli jesteśmy na szlaku możemy przybyć do brzegu i w cieniu drzew posilić się, nie wyciągając łodzi na ląd. W południe przyrządzamy lekki lecz obfity obiad, który składa się z potraw łatwych do przyrządzenia np. potrawy z jaj, mleka oraz kompot dla ochłodzenia.

Między godz. 19—20 przygotowujemy zasadniczy posiłek, który składa się z zupy, pieczonego i deseru oraz kawy lub herbaty, którą popija się przeważnie przy ognisku.

Ryby należy przyrządzać tylko świeżo złowione, a grzyby wtedy, jeżeli się dobrze rozróżnia jadalne od trujących. Herbatę przyrządza się z liści mięty, którą sam kucharz zbiera w lesie, jest smaczniejsza, gdyż na wodzie jeziornej czy ze studni, nasza normalna herbata jest niesmaczna. Wodę rzeczniczną lub z niepewnych studzien, po przefiltrowaniu przez gęste płótno (watę), należy przegotować.

WODNE SZLAKI TURYSTYCZNE W POLSCE

Prawdziwym rajem dla „wodniaków” jest przepiękne jeziorze pomorskie (tzw. Szwejcaria Kaszubska), o bogatym krajobrazie pełnym wzgórz, lasów, jezior i krętych rwących rzeczek.

Na większe włości wodne idealnie nadają się tereny Warmii (na trasie Elbląg—Ostroda) i tereny Mazur z zespołem największych jezior w Polsce (J. Mazury i J. Śniardwy) połączonych ze sobą kanałami i ciągnących się na przestrzeni blisko 80 km.

Na spływy najodpowiedniejsze są duże rzeki: Wisła ze swymi dopływami, Warta i Odra.

Jak nam podaje Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych w Gdańsku, uczestnicy projektowanych wycieczek na trasie Wisła-Kanał Bydgoski - Warta - Odra - Szczecin, z uwagi na przewidziany remont śluz, powinni o szczegóły zwrócić się do Dyrekcji Okręg. Dróg Wodnych w Poznaniu. Na trasie Gdańsk - Elbląg, na Wiśle Elbląskiej w lipcu i sierpniu br. żegluga będzie przerwana z uwagi na prace remontowe.

T. SIEMIENIEWSKI
ilustrował E. Karłowski

ARCHIWUM NEPTUNA

„OWOCOWY PORT”

Który z portów świata zasługuje najbardziej na miano „owocowego portu”? Czy znana z doskonałych pomarańcz Jaffa, czy może który z portów krymskich lub kalifornijskich? Otóż nie, ani Jaffa, ani żadna inna miejscowość, tylko MICZURIN, port Miezurin.

— Port Miezurin? — zapytacie. — Ależ czy to nie omyłka? Przecież Miezurin to nazwisko słynnego radzieckiego uczonego, którego rewelacyjne odkrycia i osiągnięcia w dziedzinie hodowli wysokogatunkowych drzew i krzewów owocowych, ich krzyżowania i uodporniania, znane są na całym świecie.

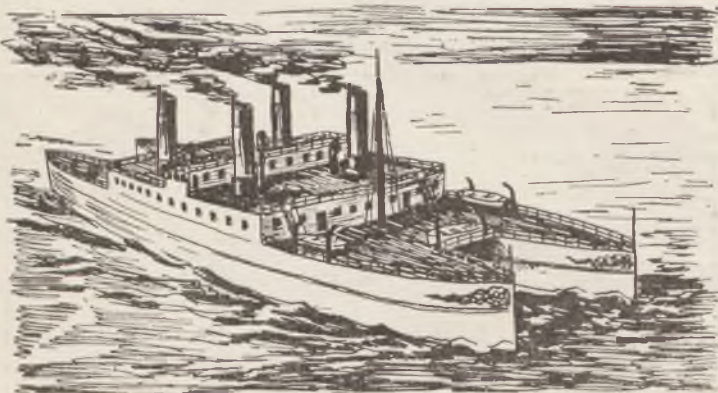
— A jednak nie jest to omyłka. Od niedawna rzeczywiście istnieje port o nazwie Miezurin. Prezydium Wielkiego Zgromadzenia Narodowego Ludowej Republiki Bułgarskiej nadało ją czarnomorskiemu miastu portowemu Carewo, dla uczczenia radzieckiego biologa, którego metody — zastosowane między innymi właśnie na plantacjach, w sadach i ogrodach tego miasta — dały wspaniałe rezultaty w postaci najwyższej jakości owoców.

A więc pamiętajcie. Na czarnomorskim wybrzeżu Bułgarii znajduje się MICZURIN, port — do słownie i w przenośni — owocowy!



SANKAMI... PO DNIĘ MORSKIM wędruje nurek, aby swobodnie i szybko zbadać jak największy obszar. Wiadomo bowiem, że na piechotę nurek porusza się powoli, ociążale a swoboda jego ruchów ograniczona jest długością rury doprowadzającej powietrze z powierzchni. Głębinowe samie natomiast zawierają zapas powietrza w stalowych zbiornikach i aczkolwiek rzadko stosowane ułatwiają znakomicie badania terenów podmorskich. Ruch nadaje saniem statek — holując je po dnie na linach i łańcuchach. Niebezpieczny ale niezwykle emocjonujący musi być taki podmorski kulig.

PŁYWAJĄCE DZIWOŁĄGI (6)



Oto jeszcze jeden do licznej już galerii dziwołogów zademonstrowanych pilnym czytelnikom „Archiwum Neptuna”: Angielski statek pasażerski na kanale La Manche „Castalia”, zbudowany w 1874 roku. Posiadał on dwa kadłuby, co miało uchronić go przed gwałtownym kołysaniem a pasażerów przed chorobą morską. Pomysł był nieudany i „Castalia” skończyła swój żywot jako... szpital dla zakaźnie chorych.

DZIELNI WIELORYBNICY



Nie tylko w fabrykach, hutach i kopalniach, na roli i w miastach Związku Radzieckiego produkujący ludzie otrzymują w uznaniu zasług i osiągnięć w wykonywaniu swego zawodu szacowne tytuły Bohaterów Pracy Socjalistycznej. Niedawno tytuły te przyznano również pięciu ludziom morza, pracującym na wodach antarktycznych i na północnych wodach Oceanu Spokojnego dla podniesienia radzieckiej gospodarki. Tymi nowymi Bohaterami Pracy Socjalistycznej są wielorybnicy. Czterech z nich wchodził w skład flotyli „Sława”, która po raz czwarty od zakończenia wojny spędziła sezon połowów na wodach Antarktydy, osiągając mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych doskonałe wyniki. W uznaniu wysokich osiągnięć i dobrze spełnionego zadania Rada Najwyższa ZSRR uczciła czterech uczestników wyprawy szacownym odznaczeniem. Otrzymał je: kierownik ekspedycji kapitan Aleksiej Soljanik, oraz harpownicy: Afanasij Purgin, Grigorij Panow i Nikołaj Gnilak. Purgin złowił w minionym sezonie nie mniej jak 200, zaś Panow „tylko” 172 wieloryby, bijąc w ten sposób wszystkie dotychczasowe rekordy. Warto tu zaznaczyć, że najlepsi harpownicy norwescy mogli się poszczycić cyfrą nieznacznie tylko przekraczającą 150 sztuk. Radzieccy wielorybnicy pracują nie tylko na wodach antarktycznych. Także i na północne wody Dalekiego Wschodu wyrusza rokrocznie flotyli wielorybnicza na połowy. Bazą tej flotyli jest statek-przebiwłoka „Aleut”. Jeden z harpowników flotyli „Aleut” — Fiodor Prokopienko — otrzymał również tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej za wyniki, uzyskane w ostatnim sezonie.



— No i co? Żadnego statku nie zauważyłeś?
— Kto?... Ja?

Handlowe galery weneckie w wiekach XIV, XV i pierwszej połowie XVI wyruszały corocznie latem do Belgii i Anglii z ładunkiem korzeni i jedwabiu a po przeziemowaniu wracały na wiosnę wioząc sukno. Podróż w jedną stronę trwała około 3 miesięcy, cała wyprawa 8 do 10 miesięcy.



KTO WYNALEZIŁ ŚRUBĘ OKRĘTOWĄ?

W wydanej przez „Czytelnika” pracy Józefa Sobczaka pt. „Od zagłowca do transatlantyku” czytamy, że śrubę zawdzięczamy trzem wynalazcom: Francuzowi Ft. Sauvage, Anglikowi Franciszkowi Smithowi oraz Szwedowi J. Ericsonowi. Nie pokrywa się to jednak z rzeczywistością, gdyż już na siedem lat przed najwcześniejszym patentem Smitha wybudowany został statek, wyposażony w śrubę. Statek ten nosił nazwę „Civetta” i wybudowany został pod Triestem przez bankiera Fontano, według planów niejakiego Józefa Ressela. Ten właśnie Józef Ressel, Czech urodzony w Chrudimiu, z zawodu nadleśniczy, jest faktycznym twórcą śruby okrętowej.

Wynalazek Ressela nie został jednak przez współczesnych został należycie doceniony. Statek „Civetta” miał podczas próbnego rejsu awarie, spowodowaną pęknięciem rury kotła, i to wystarczyło do zaniechania dalszych prób. Ressel napróżno starał się o powtórzenie próby. Doczekał się wprawdzie wątpliwego zaszczytu, mianowano go bowiem przedstawicielem Morskiego Leśnictwa (dziwaczny ten urząd istniał w austro-węgierskiej monarchii), ale nie ośmieszono mu to gorczyli zawodu.

Obecnie mija 121 lat od czasu przeprowadzenia przedwiecznie przerwanej próby ze statkiem „Civetta”, który poruszany śrubą przez pięć minut prut fale, płynąc z szybkością 7,5 węzła. Śruba w ulepszonej postaci, jest dziś niezbędna częścią składową każdego mechanicznie napędzanego okrętu i statku; nazwisko jej twórcy — jak to często bywa — poszło jednak w niepamięć.

KOMINOWE HISTORYJKI (2)

Statki i okręty czterokominowe były w latach tysiąc dziewięćsetnych dość liczne. Natomiast pięciokominowców spotykało się już znacznie mniej. Jednym z wybitnych przedstawicieli tych ostatnich był rosyjski krążownik „Askold” (r. bud. 1900, wyp. 6000 ton, szybkość 23 węzły, 12 dział 15 cm oraz 10—7,5 cm), najcięższą jednostką floty carskiej podczas I wojny światowej. Krążownik ten brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej (1904-05) i uniknął zniszczenia wraz z eskadrą Port-Artura, do której należał — dzięki szczęśliwej ucieczce do portu neutralnego, gdzie pozostał internowany aż do końca wojny. Podczas I wojny światowej reprezentował banderę rosyjską zrazu na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim a później samotnie na Morzu Śródziemnym. Odznaczył się pod Dardanelami. Posiadając dużą dozę szczęścia wyszedł cało z opresji wojennych. Z powodu owych pięciu cienkich kominów nazywano „Askolda” powszechnie — „pięciopapierosową paczką”, zaś Francuzi ochrzczili go mianem — „fabryki czekolady”. Dzieje tego interesującego i dzielnego okrętu opisane są w dwóch przedwojennych wydanych książkach Brunona Dżimicza pt. „Samotny krążownik” oraz „Eskadra niescalona”. Nawiasem mówiąc — pięć kominów to nie była wcale największa ilość spotykana na okrętach z pierwszych lat dwudziestego wieku. Ale o sześciokominowcach — w następnym numerze

