

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDAŃSK, 1-15 MAJA 1953 R. NR 9 (55)

LEOPOLD LEWIN

Wezbrały okrzykami kasztany,
Akacje wiatr kołysze...
W ten dzień majowo rozśpiewany
Na pochód — towarzysze!

W radosnej tonie dziś czerwieni
Zieleń Mazowsza, Śląsk, Zagłębie,
Płoną sztandary — las płomieni,
Nad którym białe mkną gołębie.

Nad gołębiami wzrok twój wzlata
I pieśń szybuje nad pieśniami —
Ruszymy z posad bryłę świata —
Stawaj w szeregu, idziesz z nami!

Z rak naszych wstały te ulice,
Naszą radością kipią place,
Z pieśnią idziemy przez stolicę,
Sławiąc socjalizm, pokój, pracę.

Niech żyje 1 Maja, dzień międzynarodowej
solidarności mas pracujących, dzień braterstwa
wszystkich ludów, walczących o pokój, nie-
podległość i socjalizm!



1 MAJA 1890 roku, gdy po raz pierwszy wyszły na ulice miast manifestujące rzesze robotników, cały świat był w okowach kapitalizmu. Robotnik musiał słuchać i cierpieć — taką rolę usiłowała mu narzucić burżuazja, której wola wtedy decydowała.

Wiele zmieniło się na świecie od tego czasu. Powstał Związek Radziecki, przy jego braterskiej pomocy powstały kraje demokracji ludowej, wyzwolił się półmiliardowy naród chiński, powstała i krzepnie w walce o jedność Niemiec przeciwko neohitlerowskiemu odwetcom Niemiecka Republika Demokratyczna.

Na 1/3 kuli ziemskiej wyzwolone narody obalili rządy burżuazji, uchwycili władzę w swoje ręce i budują nowe szczęśliwe życie — życie bez wyzysku człowieka przez człowieka, życie, którego najwyższym prawem jest zaspokajanie stale rosnących potrzeb społeczeństwa.

Ogromne sukcesy osiągnęły w krajach demokracji i socjalizmu: dumne budowle komunizmu w ZSRR, szosta z kolei obniżka cen w Związku Radzieckim, pomyślnie realizowane uprzemysłowienie w krajach demokracji ludowej, bratnie współżycie wolnych narodów — wszystko to coraz wyraźniej dowodzi wyższości socjalizmu nad kapitalizmem, uczy, że uciskani i wyzyskiwani mogą zrzucić jarzmo, mogą sami kierować losem swych państw i to kierować dobrze.

Ku Moskwie, Pekinowi, Warszawie, Pradze, Budapesztowi, Berlinowi zwracają się uczucia milionów prostych ludzi w krajach kapitalistycznych i kolonialnych, których nasze sukcesy, niewzruszona polityka pokojowa mobilizuje do walki przeciwko imperialistycznemu wyzyskowi, grabieżi i polityce wojny.

Towarzysz Malenkov na wiecu żałobnym w dniu pogrzebu wielkiego chorążego pokoju — Józefa Stalina po-

wiedział: „Rządy powinny wiernie służyć swoim narodom, narody zaś pragną pokoju, przeklinają wojnę. Zbrodnicze będą te rządy, które zechcą oszukać narody, działać będą wbrew świętej woli narodów pragnących utrzymać pokój i nie dopuścić do nowej krwawej rzezi”.

Te słowa mobilizują do walki miliony rzesze ludzi na całym świecie, napawają wiarą i otuchą w zwycięstwo najdroższej, wspólnej sprawy — sprawy pokoju i postępu.

Rosną nieustannie siły pokoju i postępu, nasze siły — siły obozu, którego twórcą był Wielki Stalin i którego sztandarem jest Jego nieśmiertelne imię.

Naszym najwyższym obowiązkiem, w imię pokoju, w imię radosnej przyszłości naszego narodu i wszystkich narodów, jest wiernie strzec braterskiej przyjaźni i sojuszu z narodami Związku Radzieckiego, niewzruszonej jedności całego obozu, pokoju, czynić wszystko w naszym kraju dla dalszego wzmacniania potęgi tego obozu.

Nasza Ojczyzna — Polska Ludowa jest ważnym ogniwem w tym wielkim ogarniającym miliony obozie. Nasze zadanie polega na tym, abyśmy nie szczędzili sił w walce o przyspieszenie budownictwa socjalistycznego w naszym kraju, o rozwijanie jego sił i mocy obronnej, o utrwalanie jego niepodległości.

Towarzysz Bierut na VIII plenarnym posiedzeniu KC Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wskazuje:

„Najważniejszym czynnikiem siły i potęgi naszego państwa ludowego jest zwartość naszego ludu, zwartość Frontu Narodowego, gorący patriotyzm mas i najaktywniejszy ich udział w rządzeniu państwem”.

Codzienna nieustępliwa walka w realizacji naszych planów gospodarczych, wzorowe wykonywanie stojących przed nami zadań każdego dnia, w każdym rejsie, rozwijanie ruchu socjalistycznego współzawodnictwa pracy, ruchu nowatorskiego i racjonalizatorskiego, jak

najgodniejsze reprezentowanie naszej bandery na morzach i w portach świata, wiernie przestrzeganie naszej konstytucji i zrodzonej z jej ducha nowej ustawy żeglarskiej — oto główne zadania każdego z nas, zadania wobec najpiękniejszej i najwznioślejszej sprawy — sprawy socjalizmu i pokoju, sprawy naszego narodu i całej ludzkości.

W dniu dzisiejszym, w dniu 1 Maja, dniu przeglądu naszych sił, marynarze, portownicy i wodniacy wraz z całym narodem polskim manifestują swoją dumę z wielkich historycznych przemian, które dokonywuje nasz naród wznosząc pod przewodnictwem klasy robotniczej i naszej partii PZPR słoneczny gmach socjalizmu.

Manifestujemy w dniu dzisiejszym naszą wierność czołowej sile narodu — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i ukołchanemu Wodzowi i Nauczycielowi naszego narodu towarzyszowi Bierutowi.

Manifestujemy w dniu dzisiejszym naszą niezłomną wolę umacniania naszego Frontu Narodowego w walce o pokój i Plan 6-letni.

Manifestujemy swoją niezłomną przyjaźń z narodami Związku Radzieckiego, krajów demokracji ludowej i solidarność z wszystkimi siłami pokoju i postępu na całym świecie.

Wszystkie zdobycze naszego narodu nierozdzielnie związane są z nieśmiertelnym imieniem Stalina.

Jego Wielkie Imię było bojowym hasłem 1-majowych demonstracji robotniczych w naszym kraju w ciemnych latach rządów sanacji.

Z imieniem Stalina na ustach podsumowywaliśmy w radosnych dniach 1 Maja po odzyskaniu niepodległości nasze coraz większe osiągnięcia i zwycięstwa.

Pierwszy raz przyszło nam obchodzić bez towarzysza Stalina dzień naszego wielkiego święta — 1 Maja.

W dniu dzisiejszym gorąco manifestować będziemy naszą wierność ideom Stalina, naszą niezachwianą wolę walki o nowe osiągnięcia i zwycięstwa drogą, którą wskazał nam towarzysz Stalin.

Robotnicy, technicy i inżynierowie stoczní polskich, pracownicy portów i marynarze! Rozbudowujcie naszą flotę morską i rzeczną, usprawniajcie pracę portów, zwiększajcie i ulepszajcie budownictwo okrętów!

Bandiera Rossa

W LISTOPADZIE 1951 roku wystąpiły z brzegów wody rzeki Po i zalaty olbrzymie obszary żyznych prowincji — Rovigo, Liguria i Adria. W spienionych nurtach zginęło wiele setek ludzi, a 350 tys. mieszkańców utraciło dach nad głową. Ogólna wartość szkód materialnych przekroczyła 500 milionów lirów.

Była to największa klęska żywiołowa, jaka dotknęła naród włoski na przestrzeni wielu lat. Rząd de Gasperi'ego, ponoszący całkowitą winę za niebezpieczeństwo brzegów rzeki przed wylewem, odniósł się z całym cynizmem do bezmiaru cierpień ludności na terenach dotkniętych powodzią. Prezydent i minister pracy odwieźli rejonowy dotknięty klęską — po to, aby... sfotografować się w towarzystwie miejscowego kleru i kilku powodźian. Summa, którą rząd de Gasperi'ego przeznaczył na pomoc ludności — nie zabezpieczała najpilniejszych potrzeb ludności i stała w jaskrawej sprzeczności z setkami miliardów lirów przeznaczanymi w tym czasie na zbrojenia.

Głód i nędza zairzały do chat i baraków mieszkańców prowincji Rovigo, Liguria i Adria.

Ale właśnie wówczas nad rozlaną rzekę Po trafiła wieść, która wlała otuchę w serca ludu włoskiego.

Oto z odeskiego portu wypłynął już wielki transportowiec „TIMIRIAZEW”, wiozący liczne dary narodu radzieckiego dla włoskich powodźian... Był to jeszcze jeden przykład międzynarodowej solidarności proletariatu, jeszcze jeden przykład braterstwa prostych ludzi całego świata. Na wieść o tym chłopcy włoscy z nawiedzanej klęską prowincji Polesina wywieśli nad wejściami do swych chat portrety Józefa Stalina i czerwone sztandary. Chociaż rozlane wody długo nie opadały i drogi były odcięte, mimo że olowiane chmury wisiały dalej nisko nad rozlewiskiem i na rozmokłe pola szczył zimny dokuczliwy deszcz, to jednak ranki stały się jaśniejsze i jakby pogodniejsze. Ten nastrój wniosła do serc chłopów właśnie wieść, że chociaż rząd, który nazywał siebie włoskim — zapomniał o nich, to nie zapomnieli ci, którzy w tym czasie wnosili gigantyczne zapory wodne, kopali olbrzymie kanały i budowali potężne elektrownie — a wszystko dla dobra ludzkości, dla szczęścia prostych ludzi.

Ludzie radzieccy znad Wolgi, Donu, z kółchozów Ukrainy, z uralskich kopalń, z jasných domów Moskwy — nie zapomnieli o braciach — towarzyszach znad rzeki Po.

Robotnicza Genua nie spała...

Nawet ci, którzy nie pomagali bezpośrednio w przygotowaniach do powitania „TIMIRIAZEWA” nie szli spać tego wieczoru. Zbierali się w grupkach, siadali w ciemnych izbach i prowadzili długie rozmowy. O świecie na nabrzeżach można było zauważyć wielu ludzi, przeważnie młodzieży, wypatrujących na horyzoncie nieznaną jeszcze wówczas sylwetkę radzieckiego statku.

Mała Teresa Lucci, która całą noc pracowała przy strojeniu Palazzu Ducale, gdzie miał się odbyć wiec, zasnęła nad ranem w kącie sali i nieledwie przepalała chwilę, w której wielki radziecki statek cumował do nabrzeża genueńskiego portu. Zbudzono ją jednak i zdążyła na czas, aby włączyć się do potężnego chóru tysięcy głosów, które w genueńskim porcie manifestowały przyjaźń i braterstwo z wielką ojczyzną socjalizmu.

„Bandiera Rossa... Bandiera Rossa...” — grzmiała refrenem pieśń, która wiodła w bój partyzantów włoskich walczących z okupantem i rodzimym „czarnym” faszyzmem Mussoliniego.

Przemawiał Di Vittorio. — „Drodzy przyjaciele — mówię — dzisiejszy dzień przyniósł nam wielką radość, radość, że możemy gościć u siebie przed-

stawicieli narodu radzieckiego. Ich przybycie tutaj — to znak wielkiej przyjaźni i solidarności Związku Radzieckiego z narodem włoskim. W imieniu całego narodu włoskiego składam gorące podziękowania marynarzom „TIMIRIAZEWA”, radzieckim organizacjom, rządowi radzieckiemu za okazaną nam pomoc. Szczególnie gorąco dziękuję za pomoc głowie państwa radzieckiego — towarzyszowi Stalinowi”.

Ostatnie słowa Di Vittorio uległy w fali okrzyków na cześć Wielkiego Stalina, jakimi rozbrzmiewał genueński port.

Długo jeszcze po powitaniu statku stały na nabrzeżu tłumy ludzi obserwując z zainteresowaniem i przejęciem wyładunek radzieckich darów.

Na nabrzeżu rosły sterty wielkich skrzyń. Największe z nich zawierały traktory. Mniejsze żywność i odzież. Ochoczo jak nigdy pracowali dokerzy Genui. Był tutaj również di Stefano, generalny sekretarz związku włoskich marynarzy i dokerów. To on sam dopilnował zorganizowania brygad, aby możliwie szybko wyładować statek. Tysiące powodźian czekały na ten ładunek.

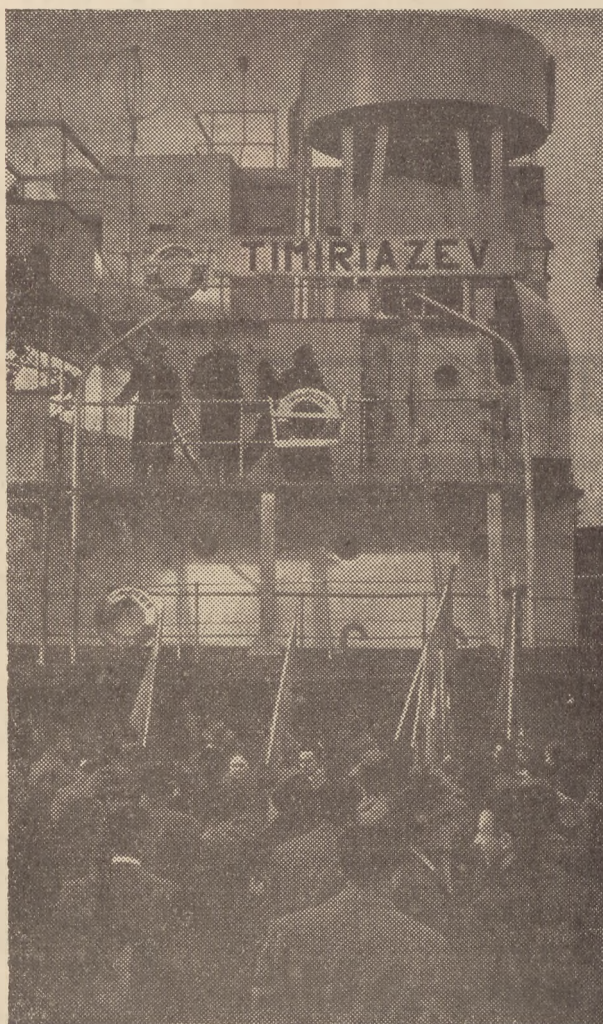
Teresa Lucci, czarnowłosa, śniada Liguryjka znalazła się wśród tych, którzy weszli na statek. Na nabrzeżu, na pokładzie, w messach, w magazynach — wszędzie widać było grupki marynarzy radzieckich i włoskich robotników, rozmawiających z ożywieniem. Często jedni nie znali języka drugich ale pomagali sobie gestami. W messie robotnicy włoscy z powagą patrzyli na herb Związku Radzieckiego, na czerwone sztandary, na wielki portret Generalissimusa Stalina.

W księdze pamiątkowej statku zapisali swe nazwiska. Wśród nich właśnie znalazł się niezgrabny podpis Teresy Lucci. Ale nie, nie stamtąd jest ona znana. W kilka miesięcy później mała Teresa Lucci z dumą pokazała pewnemu polskiemu marynarzowi, którego statek stał w Genui, przechowywaną z pietyzmem książkę radziecką „Jak hartowała się stal”. Na pierwszej stronie widniała dedykacja w języku rosyjskim: „Małej włoskiej dziewczynce, która odwiedziła nasz statek — Iwan Nikulin — marynarz z „Timiriazewa”.



I właśnie dlatego napisałem o Teresie Lucci.

Było to w grudniu. W dni świąt Bożego Narodzenia. W bogatych sklepach Genui płonęły kolorowe żarówki na maleńkich drzewkach z podnóży Alp. Po ulicach wielkie amerykańskie samochody



Gorąco powitali mieszkańcy Genui statek „Timiriazew”

rozpryskiwały błoto. Świąteczny nastrój zaległ „dancingi” i „music-halle”. Ale dokerzy Genui nie świętowali. Wspólnie z marynarzami radzieckimi wyładowywali dary dla oczekujących pomocy mieszkańców Rovigo, Ligurii i Adrii.

* * *

Była to poglądowa, wspaniała lekcja międzynarodalizmu proletariackiego, lekcja solidarności klasy robotniczej — bez względu na narodowość, bez względu na rasę, bez względu na odległość, jaka dzieli ludzi, których serca biją jednym wspólnym rytmem.

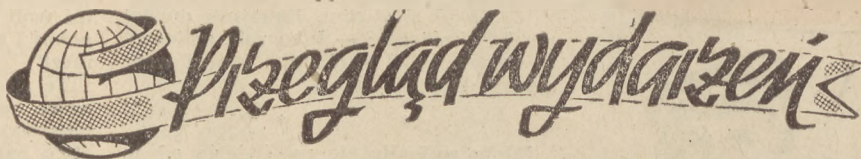
„TIMIRIAZEW” stał się symbolem.

I kiedy 1 Maja włoska klasa robotnicza obchodziła swoje święto, w dalekich włoskich liguryjskich, u stóp Apenin, aż hen, po skaliste wybrzeża Sycylii, wśród wielu innych transparentów, znalazły się również hasła pozdrawiające marynarzy „TIMIRIAZEWA”, statku, który dla wielu opuszczonych powodźian oznaczał — życie. A nabrzeżem Genui szli w tym czasie dokerzy, którzy nie tak dawno jeszcze ściskali dłonie radzieckich marynarzy. Wśród nich była też mała, czarnowłosa dziewczyna, niosąca w dłoniach swój wielki skarb — książkę, na której okładce widniał płomienny napis „Jak hartowała się stal”. Był to również dar ze statku, o którym pieśni śpiewają dziś liguryjskie dziewczyny.

Szli naprzód, omijani z lękiem przez karabinierów i okupacyjnych żoldaków.

„BANDIERA ROSSA... BANDIERA ROSSA” — brzmiała refrenem ich pieśń...

S. SIERECKI



człowieka, nowego ustroju sprawiedliwości społecznej — socjalizmu i komunizmu.

Dlatego też hasła KC KPZR wzywają:

Niech żyje i krzepnie niewzruszona przyjaźń i współpraca krajów ludowodemokratycznych i Związku Radzieckiego!

KC KPZR przesyła w swych hasłach pozdrowienia wszystkim ludom walczącym o wolność i niezawisłość swej ojczyzny.

Głębokim międzynarodalizmem proletariackim tchną hasła pierwszomajowe KC KPZR. Przeniknięte są one nieśmiertelnymi stalinowskimi ideami pokoju i zabezpieczenia siły pierwszej „brygady szturmowej” światowego ruchu rewolucyjnego i robotniczego.

Naród polski skupiony we Frontie Narodowym pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej gorąco wita hasła pierwszomajowe KPZR i przesyła „braterskie pozdrowienia wielkiemu narodowi radzieckiemu, narodowi budowniczym komunizmu, narodowi obrońców pokoju, narodowi Lenina-Stalina”.

DWA ŚWIATY — DWIE POSTAWY

Cóż mogą przeciwstawić pokojowym hasłom pierwszomajowym KC KPZR rządy krajów kapitalistycznych? Oświadczenie Eisenhowera, poparte przez Churchilla, którzy w mętnych słowach usiłują dowieść swych „pokojowych” pozycji? Czy może deklaracje Adenauera o utworzeniu „armii europejskiej”, narzędzia agresji imperialistów amerykańskich? Czy oświadczenia przedstawicieli USA złożone na odbytej ostatnio w Paryżu sesji Rady Atlantycznej o konieczności (?) dalszych zbrojeń?

Jakże jasno brzmią pokojowe propozycje Związku Radzieckiego na terenie ONZ. Jakże jasne i niedwuznaczne jest oświadczenie ministra spraw zagranicznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Skrzyszewskiego, który przy wyjeździe z Nowego Jorku oświadczył:

„Jesteśmy za pokojem, wierzmy w możliwość pokoju i pokojowej współpracy. Nie będziemy szedli żadnych wysiłków dla zrealizowania tych celów”.

Wyrazem tego jest postawa przedstawicieli ZSRR i krajów demokracji ludowej w ONZ, która przyczyniła się do jednomyślnego przyjęcia rezolucji Brzylili w sprawie rozejmu w Korei. Wyrazem tych wysiłków jest potępienie przez Komisję Polityczną ONZ agresji band Czang Kai-szeka w Burmie.

Masy ludowe całego świata pragną odprężenia w stosunkach międzynarodowych, pragną pokoju. Ich nacisk, ich walka powoduje, że rządy St. Zjednoczonych, Anglii i Francji muszą lawirować, ukrywać swe istotne zamiary. „Rząd USA — pisał reakcyjny publicysta amerykański Lippman — nie jest przygotowany na propozycje pokojowe ZSRR i cierpi na brak decyzji”.

Na brak ten nie cierpia jednak masy ludowe, które coraz bardziej zastrzegają walkę o swe prawa: o chleb i swobody demokratyczne, o pokój.

„MNIEJ ARMAT, WIĘCEJ CHLEBA”!

NIEDAWNO temu zakończył się zwycięsko strajk dokerów w Rio de Janeiro, który trwał 51 dni. W San Paulo strajkowało 200 tysięcy włóknarzy, którzy na swych transparentach wypisali hasła: „Mniej armat, więcej chleba”! „Nie pojedziemy umierać na Koreę”!

17 kwietnia rozpoczął się strajk 6 tysięcy robotników portu w Sydney, którzy protestują przeciwko ingerencji policji w sprawy związków zawodowych.

Tegoż dnia zastrajkowali marynarze holowników w porcie Southampton, domagając się podwyżki płac za pracę w godzinach nocnych i podwyższenia zapłaty za godziny nadliczbowe.

19 kwietnia odbyła się we Wiedniu konferencja bezrobotnych pod hasłem: „Praca dla wszystkich”.

21 kwietnia odbyła się w Hamburgu potężna demonstracja przeciwko polityce wojennej rządu bońskiego i pobytowi Adenauera w tym mieście.

Oto tylko mała garść faktów, obrazujących walkę mas pracujących w krajach kapitalistycznych.

Gdy tam, pod rządami kapitalistycznych rekinów, uganiających się za mak symalnym zyskiem na drodze militarystyki i agresji, masy pracujące zmuszone są walczyć o swoją egzystencję, o pracę, o chleb powszedni — narody Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej osiągają coraz nowe sukcesy w tworzeniu, pokojowym budownictwie szczęśliwego dnia dzisiejszego i jeszcze piękniejszego jutra.

ZWYCIĘSKI BILANS PIERWSZEGO KWARTAŁU

OPUBLIKOWANY 23 kwietnia br. komunikat Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego o wykonaniu naszego planu gospodarczego za I kwartał głosi, iż plan ten został wykonany w 103,1 proc.

W podstawowych gałęziach produkcji — w górnictwie plan wykonano w 104 proc., w hutnictwie — w 104 proc., w przemyśle maszynowym — w 105 proc., w żegludze — w 100 proc., w przemyśle rolnym i spożywczym — w 100 proc., w przemyśle mięsny i mleczarskim — 113 proc. itd.

Zwieszczyła się znacznie — stwierdza komunikat — sprężyna wielu podstawowych artykułów konsumpcyjnych, a w szczególności mięsa, tłuszczów, mle-

1 MAJA w Colombo

ERA nieczym nie zakłóconego wyzysku i ucisku kolonii i krajów zależnych minęła. Nastąpiła era rewolucji wyzwolenych w koloniach i krajach zależnych. W tych słowach sformułował Stalin istotę nowego okresu w rozwoju ruchu wyzwolenczego ludów Azji. Naród chiński zrzucił wielowiekowe jarzmo niewoli i wkroczył na drogę budownictwa socjalistycznego. Walczą o swe wyzwolenie narody Wietnamu, Burmy i Korei. Wszędzie tam, gdzie istnieje wpływ dolara i funta, rośnie nędza i wyzysk mas pracujących, potęguje się jednocześnie ich opór, wzrasta fala protestów przeciwko wszelkim jawnym i ukrytym formom wyzysku, bez względu na to, jakkolwiek by one przybrały nazwę i postać. Ludność nawet tak niewielkiego kraju jakim jest Cejlon, dobrze po- muje znaczenie walki z imperializmem.

Szczególnie zapisała się w historii walk ludu Cejlonu zeszłoroczna demonstracja pierwszomajowa, jaka się odbyła w Colombo. Już z dala można było dostrzec sunący ulicami miasta, niekończący się pochód. Byli kulisi, tragarze portowi, robotnicy rolni z najbliższych plantacji herbaty i trzciny cukrowej, kobiety, dzieci, starcy. Nad ich głowami łopotały czerwone sztandary — symbol solidarności proletariatu całego świata, symbol jedności i braterstwa ludów w walce z wyzyskiem i uciskiem, w walce o pokój. Na transparentach obok hasła — „chleba i pokoju” — widać napisy mówiące o gorącej, braterskiej, proletariackiej przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, z Chińską Republiką Ludową i z wszystkimi krajami demokracji ludowej. Jedno z nich mówi: „Nie chcemy wojny. Pragniemy nawiązania przyjaznych stosunków ze Związkiem Radzieckim”. Niesie je młody robotnik o czarnych płomiennych oczach. Mocno zacisnione są pięści wynędzniałych, półnagich kulisów. Idą zwarta, potężna lawina przeciw politycznym palkom, przeciw zaprzędanemu bankierom z Wall Street rządowi.

Idą członkowie partii komunistycznej, idą związkowcy, idą tysiączne rzesze bezpartyjnych, bezrobotnych, bezdomnych, bezimiennych. Maszerują sze rokimi ulicami Colombo, w spiekocie południowego słońca. Ale silniej od słońca błonie w ich sercach wola zwycięstwa.

W porcie obok „Killińskiego”, stanęło wezwanych przez rząd sześć brytyjskich okrętów wojennych. Lufy dział skierowane były na pobliskie stadion, na którym skupiły się nieprzeliczone tłumy robotników. Ale ani wojennym okrętom, ani policji uzbrojonej w gumowe pałki nie udało się zastraszyć tłumów — z każdą chwilą rosły szeregi demonstrujących. Z brzmienia słów i przyjaznych spojrzeń otaczających nas ludzi wiedzieliśmy, że mówią o solidarności wszystkich ludzi pracy, o konieczności jednoczenia się pod wspólnym sztandarem, o nieugiętej woli walki o wolność narodów i pokój.

Narody krajów kolonialnych i zależnych z nadzieją kierują wzrokiem ku Związkowi Radzieckiemu, w którym widzą swego wiernego i niezawodnego przyjaciela, nieustraszonego obrońcę praw narodów uciskanych.

Z jaką serdecznością witał nas ten sam robotnik, który podczas demonstracji niósł czerwony sztandar. Jak żarliwie zapraszano nas do nędznych, ubogich lepiank!

— Opowiedzcie, jak żyją robotnicy w krajach, gdzie władza jest w ich rękach? Czy dzieci wasze i matki też muszą żebrnąć na ulicach prosząc o kawałek chleba?

— Nie. W krajach, gdzie zlikwidowano ustrój kapitalistyczny, dzieci chodzą do szkół, a ich matki, ojcowie i bracia pracą swą wnoszą coraz piękniejszy gmach socjalizmu, gmach dobrobytu, szczęścia, pokoju.

Ludność Cejlonu w pierwszomajowym pochodzie okazała w całej pełni swą siłę, przywiązanie i wierność ideałom wolności i pokoju, pod których sztandarami wyległa na ulice Colombo.

RYSZARD RÓŻAŃSKI
korespondent

HASŁA POKOJU I PRZYJAŹNI MIĘDZY NARODAMI

OGŁOSZONE 23 kwietnia br. hasła KC Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego znalazły potężny odzew na całym świecie. Wyrażają one dążenia narodów Związku Radzieckiego do utrwalenia pokoju i przyjaźni między narodami i odpowiadają najgorętszym pragnieniom setek milionów prostych ludzi na całym świecie, dla których sztandar Lenina i Stalina jest natchnieniem w ich walce o lepsze jutro, o pokój.

Wyżej wzniesimy sztandar międzynarodowego proletariackiego!

Niech żyje pokój między narodami!

Nie ma takiej spornej lub nierozwiązanej sprawy, której nie można byłoby rozwiązać w drodze pokojowej na podstawie wzajemnego porozumienia zainteresowanych krajów — głoszą hasła KC KPZR.

Obóz pokoju i socjalizmu na czele ze Związkiem Radzieckim coraz bardziej wzmacnia swą jedność i braterstwo, rekonstruuje budownictwo nowego świata bez wyzysku i ucisku człowieka przez

ka, win, ubiorów, odbiorników radiowych itd.

Cyfry zawarte w komunikacie są w tym razem napiętej walki mas pracujących o realizację zadań czwartego roku Planu 6-letniego.

W walce tej pomaga nam wielki Związek Radziecki, radzieccy inżynierowie i uczeni, technicy i producenci robotnicy. Dlatego też pierwszomajowe hasła KC naszej partii wzywają:

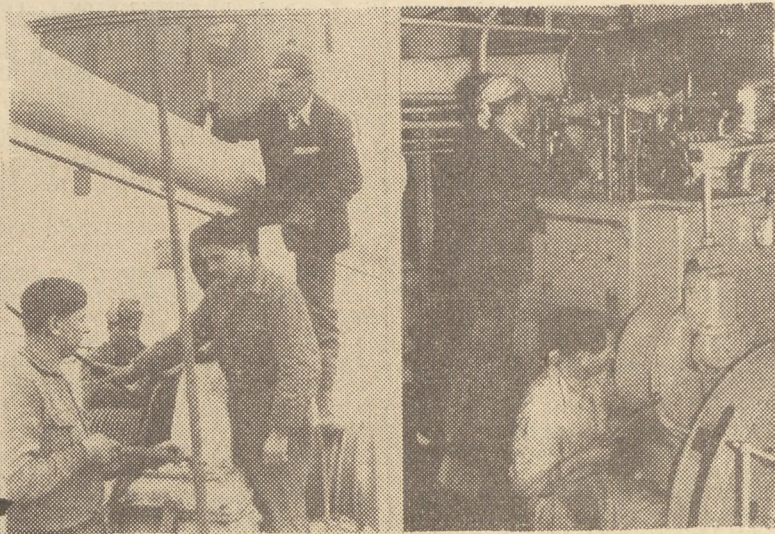
Strzeżmy wiernie braterskiej przyjaźni i sojuszu narodu polskiego z narodami radzieckimi — rękami naszych zwycięstw, niepodległości i pokoju!

Niech żyje towarzysz Bolesław Bierut, ukochany przywódca narodu polskiego i Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Wielki Budowniczy Polski Ludowej, wierny uczeń Lenina-Stalina!

Niech żyje i rozkwita nasza umiłowana Ojczyzna — Polska Rzeczpospolita Ludowa!

Marynarze i portowcy na wartach pierwszomajowych

ABY ZWYCIEŻAŁO TO, CO NOWE, LEPSZE I JASNIEJSZE... Taka wolę wyraziła załoga motorowca „HUGO KOLLATAJ”, zaciągając warty 1-majowe w powrotnym rejsie do Gdyni.



Na zdjęciu z lewej: asystent maszynowy Jan Legucki, st. marynarz Tadeusz Kraska, bosman Zdzisław Papis, cieśla Władysław Duszynski, st. oficer Borys Bronikowski, mł. marynarz Ignacy Moczulski, II mechanik Wacław Brzostek, st. marynarz Kazimierz Nowak i inni podpisują zobowiązania dla uczczenia Święta Pracy. W środku st. marynarz Kazimierz Nowak, st. marynarz Tadeusz Kraska, mł. marynarz Ignacy Moczulski i cieśla Władysław Duszynski — naprawiają windy oraz konserwują bomy. Z prawej: motorzysta Zygmun Kania i motorzysta Stanisław Kowalczewski przeglądają mechanizmy w maszynowni.

MASOWYM zaciąganiem wart produkcyjnych pracownicy żeglugi wzięli 1 Maja.

Pod pierwszomajowymi porościami marynarze, wodniacy, portowcy skracają czas trwania rejsów, przeprowadzają samoremonty, oszczędzają paliwo, przekraczają plany przewozów. Wzmagając tempo prac przeładunkowych coraz skuteczniej walczą o przyspieszenie odpraw statków.

— W socjalistycznym współzawodnictwie wykuwamy siłę i szczęście naszej Ludowej Ojczyzny — oświadcza Sienkiewicz, Walczak i Osiecki — młodzieżowcy z parowca „Olsztyn”. Załoga tego statku wykonała już swój czyn pierwszomajowy. Do przedterminowego wykonania podjętych zobowiązań przyczyniła się praca masowo-polityczna prowadzona wśród załogi przez sekretarza podstawowej organizacji partyjnej tow. Koterwe.

— Chcemy obchodzić Święto Pracy z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku — mówi bezpartyjny Aleksander Lisiecki, asystent maszynowy z motorowca „Hugo Kollataj”. Zabezpieczenie pełnej zdolności eksploatacyjnej jednostki, zwłaszcza zapewnienie bezawaryjnej pracy maszyn i urządzeń przeładunkowych — jest przedmiotem naszych zobowiązań. Cała załoga stała się na wartach pierwszomajowych.

Ofiarną i wydajną pracę na wartach produkcyjnych wita święto 1 Maja załoga parowca „Puck”.

„Wykonujemy plan remontów przed terminem. Zaoszczędziliśmy 200 roboczogodzin. W ramach tego czasu, dodatkowo przeprowadziliśmy przegląd armatury wodnej na obu kotłach...” — tak brzmiało zobowiązanie załogi.

Realizacja zobowiązań idzie pełną parą naprzód — stwierdza z uśmiechem III mech. Zbigniew Kosela. Sprawnie i szybko postępuje realizacja zobowiązań, bo cała załoga na czele ze st. mech. Bartłomiejem, st. oficerem Chlebionkiem, st. marynarzem Paduszkim pracuje z entuzjazmem. Delegat załogowy Lucjan Kamecki analizuje

»Wiem, że budujecie socjalizm«

W naszej Ojczyźnie każdy ma zapewnione prawo do pracy, za którą otrzymuje słuszną wynagrodzenie. Kto pracuje wydajnie, kto oddaje swe siły i zdolności społeczeństwu, ten cieszy się poważaniem i uznaniem.

Myśli te nasunęły mi się w momencie, kiedy z górnego pokładu patrzyłem na pracujących robotników. Było to w Adenie, dokąd zawinęliśmy po bunkier. Tam nisko ceni się człowieka i jego pracę.

Bunkrowanie „Bałtyku” odbywało się nie przy użyciu dźwigów lub taśmowców, a rękami ludzi. Czarni od pyłu w głołowego, zgęści pod ciężarem kosów i worków, Arabowie od rana do wieczora nosili węgiel na statek. Praca niezwykle ciężka i wyczerpująca. W ciągu 12 godzin załadowali na naszą jednostkę tysiąc ton węgla, to jest akurat tyle, ile ładuje nasz taśmowiec w ciągu niecałych dwóch godzin.

Za tak ciężką pracę robotnicy ci otrzymują 2 szylingi. Dla porównania podam, że znaczek pocztowy z Polski kosztuje 2,5 szylinga. Tutaj kapitaliści angielscy bez osłonek pokazują swe prawdziwe krwiożercze oblicze, tutaj wyciskają z ludzi ostatnie soki, by zapłacić funtami swe kieszenie.

Ale coraz szerzej i aktywniej walczą robotnicy przeciw swym gniebicielom. Gdzieś niedługo kapitaliści pod naciskiem tej walki muszą ustąpić — zgodzić się na pewną poprawę sytuacji robotnika. Np. w Colombo robotnicy portowi mają nieco lepsze warunki pracy i płacy. Zrzeczeni w związku wywalczyli sobie tam prawo do płacy miesięcznej 200 rupii (około 130 zł) i w czasie słabego ruchu statków w porcie do zasiłku w wysokości 1,5 rupii dziennie. Jest to w dalszym ciągu bardzo mało, ale i to nieznaczne zwycięstwo

je codziennie postępy w wykonywaniu zaplanowanych prac.

— Przebiliśmy i przeczyściliśmy wszystkie szpigaty. Naprawiliśmy i uruchomiliśmy 14 drzwi wodoszczelnych. Dokonałmy przeglądu i konserwacji sprzętu ładunkowego... Wykonaliśmy szereg innych prac remontowych, które skróciły postój statku w zagranicznej stoczni, a naszej gospodarce przyniosły znaczne oszczędności dewizowe — oświadcza delegat załogowy elektryk Pendulak z motorowca „Kiliński”.

Do tego dochodzą jeszcze zobowiązania maszynowni.

Świeżą czerwień rufy przyciąga oczy parowiec „Lublin”. Stukot młotków dobiega z pokładu. To st. marynarz Zdzisław Zarecki i st. marynarz Stefan Juraszek wraz z bosmanem Stanisławem Zbysławskim ostukują prawy watek.

— Zaciągając warty pierwszomajowe, załoga nasza postanowiła przyspieszyć wykonanie zaplanowanych prac konserwacyjnych — oświadcza palacz — zetempowic Franciszek Rusin, który wraz z całą 6-osobową załogą maszynowni wymalował kotłownię.

Ze wszystkich mórz i oceanów wciąż napływają coraz to nowe meldunki do naszących o sukcesach osiągniętych przez załogi naszych statków w walce o coraz lepsze wykonywanie codziennych zadań.

Setkami ponadplanowych ton przeładunku, wysoką jakością pracy załogi portów włączają się w nurt Czynu Majowego.

Do dnia 20 kwietnia br. stanęło w porcie gdyńskim pod czerwonymi porościami ponad 1800 robotników. 141 wart sztafarskich i trymerskich przekracza swe zmianowe plany przeładunkowe.

Przy wylądunku motorowca „Jarosław Dąbrowski” brygada 57 z mł. brygadzią Konradem Kostowskim osiągnęła średnio 163 proc. normy. Brygada nr 40 z mł. brygadzią Janem Poppem uzyskała 307 proc. normy przy wylądunku motorowca „Hugo Kollataj” w

mówi o sile zorganizowanych robotników.

Kiedy kończyliśmy rozmowę, jeden z robotników łamaną angielszczyzną powiedział: „Styszałem o Polsce. Wiem, że budujecie u siebie socjalizm i jesteście szczęśliwi. My walczymy o swoje prawa, ale kiedy zwyciężymy i staniami się wolni — droga nasza będzie wspólna”.

Mówił to z zapałem, stanowczością i wiarą.

S. WISIOROWSKI
Korespondent z parowca „Bałtyk”



WŁADYSŁAW GORAL
jest cieślą na parowcu „KILIŃSKI”. Praca stanowi dla niego radość i zasadę życia. Dlatego wszystko robi dokładnie i przed terminem, a wygoszczające rezerwy czasu przeznacza na serijną produkcję chińskich bilardów. Wiele miłych i przyjemnych chwil przeżywa z marynarzami z „ELBLĄGA”. PRZYJAZNI NARODOWY — czy z gdyńskiego Domu Marynarza przy grze w bilard.

Polska Ludowa umożliwiła mi awans

BOSMAN FRANCISZEK JASICZEK z parowca „Hel”, to jeden z przodujących marynarzy naszej floty handlowej. Jego pracowitość i dbałość o powierzony odcinek pracy, przyniosły mu przydomek „mrówki”. Przydomek ten jest w zupełności uzasadniony.

Nie ma takiego miejsca na pokładzie czy w pomieszczeniach, gdzieby nie znalazł bosman Jasiczek. Co więcej, Jasiczek potrafi tak zorganizować pracę i powiązać poszczególne zadania załogi pokładowej, że wszyscy są zainteresowani nie tylko swoim odcinkiem, ale całością pracy na pokładzie. Osiąga on te rezultaty dzięki temu, że wszyscy członkowie załogi pokładowej uczestniczą przy omawianiu dziennego planu pracy i sposobów jego realizacji. Swoją postawą i właściwym stosunkiem do pracy, Jasiczek zasłużył sobie na zaufanie kierownictwa statku. Załoga lubi i szanuje go, widząc w nim swego przełożonego, przyjaciela i wychowawcę. Wszyscy wyrażają się o nim z uznaniem, a kierownictwo stawia go za wzór pracowitości i dbałości o dobry stan statku.

Bosmana Jasiczka zastajemy w domu, gdzie razem ze swym synem Bogdanem siedzą przy akwarium i obserwują życie różnorodnych rybek. Sposób, w jaki odnosi się do żony Zofii i syna, wskazuje na to, że bardzo kocha swoją rodzinę.

Posłuchajmy, co mówi o sobie bosman Jasiczek.

— Pływam już od roku 1936. Właściwie, co to było za pływanie przed wojną. Nie było przecież tyle statków, co dzisiaj. Gdy udało mi się zamustrować, uważałem się za wybrańca losu. Weźmy samo pływanie. Jak wiele różni się obecne warunki pracy i życia marynarzy od przedwojennych. Wówczas pracowaliśmy na 2 wachty, a nawet w ciągu wolnego czasu „gonili” nas do różnych robót, często zupełnie zbędnych. Kapitanowie i oficerowie — ludzie z „wyższych sfer” traktowali nas jako siłę roboczą, zdana jedynie na ich łaskę. Od ich też woli zależało utrzymanie się na statku. Kiedy mnie zamustrowali, siedziałem „na biczu”. Wtedy uczucie głodu nie było mi obce. Gdy sobie dzisiaj przypominam to ścisłanie szcęk na widok jedzenia, przeklinam ten okres upodlenia ludzi.

Władza ludowa otworzyła przed nami olbrzymie warunki pracy i nauki oraz możliwości awansu. Przed wojną nawet nie przypuszczałem, że w uznaniu mej pracy zostanie awansowany do stopnia bosmana.

Widzę, że nasza praca przyczynia się do rozwoju kraju. Dlatego z tym większym zapałem wykonuję swoje obowiązki. Chcę chociaż w części zwrócić dług zaciągnięty wobec Ojczyzny. Często zawiąmy do portów kapitalistycznych. Widzimy tam wielką nędzę i wyzysk ludzi pracy. Coraz bardziej utrwalamy w sobie przekonanie, że u nas na prawdę buduje się szczęśliwe i jasne jutro, że dla naszego kraju powinniśmy oddać wszystkie swe siły.



Kiedy po rejsie wracam do domu i widzę spokój i radość żony, uczące się dzieci, jestem bardzo szczęśliwy.

— Pamiętam dobrze, jak ciężko było nam przed wojną — dodaje żona Zofia — w jakich warunkach żyliśmy na Grabówku. Teraz należy to już do ponurej przeszłości. Cieszy mnie to, że mąż pracuje, dzieci uczą się i wychowują w dobrych warunkach, a w przyszłości osiągną to, o czym nie marzyliśmy w latach naszego dzieciństwa. Pracujemy dla szczęścia i dobrobytu naszych dzieci.

Bosman Jasiczek, to jeden z wielu bezpartyjnych marynarzy, którzy swą codzienną, uczciwą pracą, nowym stosunkiem do pracy, manifestują swoje przywiązanie do władzy ludowej, swoje uczestnictwo we Frontie Narodowym w walce o pokój i Plan 6-letni.

Rozmowę przeprowadził
Z. MAK.

Marynarze przyswajają sobie nauki Wielkiego Stalina

POGLEBIAMY świadomość polityczną i atywność każdego członka partii i wszystkich jej organizacji — mówi towarzyszy Bierut na VIII Plenum KCPZR — podnieśmy poziom naszej pracy polityczno-masowej, bojowej i nasyconej bogatą treścią ideową, jak również poziom szkolenia ideologicznego wolnego od dogmatyzmu i wulgaryzacji.

Wiążmy na każdym kroku naszą pracę praktyczną z teorią marksistowsko-leninowską, studium dzieła Lenina i Stalina, przyswajajmy masom pracującym wiedzę o wielkim życiu i dziełach naszego najdroższego Nauczyciela”.

Tak jak w całym kraju również i w Polskiej Marynarce Handlowej załogi statków studiują dorobek życia i nieśmiertelne wskazania Józefa Stalina. W czasie zajęć szkoleniowych marynarze podkreślają wielkopomne zasługi Stalina dla sprawy niepodległości Polski, Jego geniusz jako kontynuatora dzieła Lenina, z którym razem założył pierwsze państwo robotników i chłopów. Jego doniosłą rolę jako wielkiego Przodownika ludzkości, który rozwijał teorię i nierozdzielnie z nią związaną praktykę rewolucyjną, służącą wielkiej sprawie wyzwolenia człowieka.

Na statku „Stalowa Wola” w atmosferze skupienia, z uwagą, pilnie i z zapałem odbywały marynarze zajęcia szkoleniowe, poświęcone studiowaniu życiorysu towarzysza Stalina. Dobrze opracowane i ciekawe pogadanki tow. Kiełbaszkiego wzbudzały żywe zainteresowanie wśród słuchaczy.

W czasie seminarium marynarze jeden po drugim zabierali głos i rzeczowo omawiali pełną bohaterstwa walkę, jaką Józef Stalin prowadził nieugięcie w ciągu swego całego życia dla wyzwolenia z uścisku klasy robotniczej. Mówiąc o Wielkim Wodzu i Nauczycielu, o nieśmiertelnych Jego naukach i wielkopomnych zasługach dla narodu polskiego, mł. marynarz ZMP-owiec Adamkiewicz m. in. powiedział: „Tylko dzięki niezłomnemu internacjonalizmowi i konsekwentnej postawie Stalina wobec narodu polskiego, odzyskaliśmy niepodległość, zostaliśmy wyzwoleni z pęt kapitalizmu. Dziś korzystając w pełni z bezinteresownej i olbrzymiej pomocy Związku Radzieckiego, budujemy lepszą przyszłość i umacniamy siłę naszej Ojczyzny”.

Także na innych statkach wzmogło się znacznie tętno życia ideologicznego, konsekwentnie prowadzone jest szkolenie poświęcone towarzysowi Stalinowi. Np. załoga „Nowej Huty” doniosła z morza o przestudiowaniu przemówień wiernych współbojowników Stalina; tow. Malenkowa, Berii i Molotowa, o tym, że w dalszym ciągu zapoznaje się z życiorysem Wielkiego Nauczyciela i Przyjaciela.

Dolnie przebiega również studiowanie życiorysu i działalności towarzysza Stalina na statku „Wisła” i „Bytom”, na których w tym celu zorganizowano specjalne koła. Prawie wszystkie nasze załogi szkolące się intensywnie — poznając bohaterkie życie towarzysza Stalina — czerpiąc z jego wzorów nauki — przełapiają w siłę ból po zgonie Wielkiego Nauczyciela i Przyjaciela.

Prawie wszystkie załogi, bo niestety na niektórych statkach szkolenie to przebiegało słabo, a np. załoga parowca „Kutno” w ogóle dotychczas nie włączyła się do szkolenia.

Przyczyną tych braków było to, że tak Komitet PMH, jak i aparat KO nie ujęły od początku w sposób zorganizowany akcji w swoje ręce. Szkolenie rozwijało się początkowo w zależności od inicjatywy i stopnia przygotowania aktywności politycznej.

Ten dzień mocno utkwiał nam w pamięci

Na oceanie szalał sztorm. Grzywiste fale z łoskotem przełazyły się przez pokład. Parowiec „Kutno” głęboko zapadał się w morskie brzozy, aby po chwili, otrząsnąwszy się z piany, znów wznieść się na sam szczyt nowego wodnego masywu.

Marynarze wytrwali stali na swych posterunkach — nad ich głowami jak ptak łopotała biało-czerwona bandera.

— Brrr! Co za wstrętne pogoda! Ale wnet zmieni się, bo bar: netr podnosi się. A i słońce zaczyna przeświecać spoza chmur — mówił bosman wchodząc do kubryku załogi pokładowej.

— No, to dobre widoki — odpowiedział kilka głosów — na 1 Maja będziemy mieli ładną pogodę.

Tylko kilka dni podróży dzieliło nasz statek od Casablanki. Wejście do portu planowaliśmy na dzień 30 kwietnia. Cieszyliśmy się, że dzień międzynarodowej solidarności klasy robotniczej spędzimy w Casablance razem z dokekami i marynarzami tego portu.

Załoga nasza rzetelnie zabrała się do przygotowań 1-majowych. Nikogo nie brakowało w pracy. Statek udekorowaliśmy odświętnie. Jeden z cylindrów w maszynowni ustrojiliśmy czerwonym materiałem. Mocno odcinało się od tła hasło złożone z dużych białych liter: „NIECH ŻYJE 1 MAJA”.

Młodzież wraz ze starszymi członkami załogi przygotowywała część artystyczną akademii 1-majowej. Już w przeddzień przyjazdu do Casablanki wszystkie przygotowania były ukończone.

Na „Kutnie” zapanował świąteczny nastrój. Statek przybył na redę 30 kwietnia. Oczekiwaliśmy niecierpliwie na wejście do portu.

Niestety w tym dniu i w następnym, nie wprowadzono nas do portu. Władze kapitalistycznego portu zabroniły naszej jednostce wstępu do Casablanki, chcąc w ten sposób odizolować nas od demonstrujących robotników. Bali się, że widok naszej bandery może natchnąć jeszcze większą siłą demonstrujące masy wyzyskiwanych i gniebionych.

Pomimo, że więziono nasz statek na redzie, radośnie obchodziliśmy 1 Maja, łącząc się w tym dniu z całym naszym narodem i wszystkimi siłami postępu na świecie.

Dumni jesteśmy z naszej wolności, z tego, że naród nasz jest jedną z krocących pod przewodem Związku Radzieckiego „brygad szturmowych” socjalizmu.

Dumni jesteśmy z tego, że tak na nas patrzy ujarzmione narody w krajach kapitalistycznych. Nienawie i strach, jakimi okazali wobec nas kolonizatorzy z Casablanki, nie wpuszczając statku do portu na dzień 1 Maja, jest tego najlepszym dowodem.

Ten dzień mocno utkwiał nam w pamięci, ubojował nas do dalszej trudnej pracy i walki o umocnienie naszej Ojczyzny, o jak najgłośniejsze reprezentowanie naszej bandery na morzach i w portach świata, do jeszcze lepszego służenia sprawie pokój.

S. HOFMAN
korespondent z parowca „Kutno”

Pierwsze próby zastosowania metody »tołkaczy« w żegludze śródlądowej

WSZYSCY byliśmy ciekawi wyników zastosowania nowej metody popychania — opowiada **Franciszek Zakroczycki**, kapitan holownika „Bronisza”, któremu przypadło w udziale po raz pierwszy w historii polskiej żegludgi śródlądowej nie „ciągnąć”, ale „pchać” barki.

Ten nowy sposób prowadzenia pociągu wprowadzili młodzi radzieccy kapitanowie statków rzecznych — nowatorzy: tow. tow. **Piermiankow, Karietnikow, Szewieliew** i inni.

Dotychczas praktykuje się, że barka pływa za holownikiem w odstępie od 150 do 200 i więcej metrów. Na skutek tego nie może ona wykorzystywać nurtu za rufą holownika. Co więcej — masa wody wzbudzona kołem lub śrubą holownika uderza w holowaną barkę i zwiększa opór.

Wszystkie te czynniki hamujące szybkość odpadają przy popychaniu. Doświadczenia radzieckich wodniaków wykazały, że w tych samych warunkach nawigacyjnych szybkość popychanego pociągu rzeczno jest o 20 do 25 proc. większa niż pociągu holowanego. Ponadto zwiększa się o 10—15 i więcej proc. wydajność holownika z równoczesną obniżką od 7 — 10 proc. w zużyciu paliwa. W rezultacie maleją też od 10 — 15 proc. koszty własne przewozów.

Stosując systematycznie metodę popychania, poszczególni kierownicy jednostek „W. Waśniewow”, „Irkuck”, „Dmitryj Dońskoj” i „Akademik Wiliams” osiągali jeszcze lepsze wyniki. W okresie nawigacyjnym 1952 roku odbyły w Związku Radzieckim przy pomocy popychania 850 dalekich rejsów, przewożąc około 2 miliony ton ładunku.

— Te osiągnięcia floty rzecznej ZSRR były znane naszym odrzańskim wodniakom, kiedy w dniu 31 marca br. formowali na Odrze koło Szczecina pociąg rzeczny, który miał wyruszyć w

swoją pierwszą próbną podróż... z holownikiem nie jako ciągnikiem, ale popychaczem — oświadcza tow. **Brink**, z-ca kierownika Ekspozytury.

Zestaw pociągu składał się z trzech barek: jako dziobową ustawiono barkę krytą „Z 4431” z ładunkiem 318 ton. Prowadzona przez sternika **Stanisława Nuszowskiego**; barkę otwartą „Z 5433” z ładunkiem 372 ton (sternik **Franciszek Weinzel**) oraz barkę otwartą „Z 6411” z ładunkiem 357 ton (sternik **Wilhelm Wasek**) ustawiono burtą w burtę bezpośrednio za rufą barki dziobowej. Holownik „Bronisza” o mocy 250 KM stanął między rufami obu barek. Cały zestaw połączono najeździe linami stalowymi, prowadzącymi od dziobowych polderów przedniej barki do zewnętrznych polderów dziobowych obu następnych barek. Ponadto połączono krzyżowym wiazaniem z lin stalowych rufę przedniej barki z dziobami obu następnych barek, które dodatkowo związane były między sobą linami. Dziób holownika został związany z rufami barek tak, aby bezpośrednio nie opierał się o barki.

— W ten sposób uzyskaliśmy mało-litowy zestaw pociągu o długości około 140 m, szer. 16,5 m i o średnim zanurzeniu 1,35 m — oświadcza **Antoni Kocikowski** i **Stanisław Matowski**, stary doświadczeni wodniacy, którzy kierowali zestawianiem pociągu.

Próba miała być przeprowadzona na przestrzeni od 732,5 do 618 km drogi odrzańskiej. Jednak już przy 668 kilometrach cały zestaw musiano przeformować w normalny pociąg holowniczy, ponieważ w miarę wrażliwości prądu, szybkość spadała z 5,8 km/godz. do 3 km/godz., co pociągnęło za sobą niedostateczną sterowność zestawu. A oto jak oceniali wykonawcy nowy sposób holowania barek:

— Dokonana próba dowiodła, że w warunkach naszych szlaków wodnych zamiana ciągnięcia barek na ich popychanie jest możliwa — wyjaśniają wodniacy.

— Sterowanie pociągiem popychanym wymaga od załóg barkowych szybkiego wykonywania rozkazów kapitana holownika — oświadcza marynarze „Bronisza”. Próba wykazała, że przekazywanie tych rozkazów było poważnie utrudnione. Należałoby zainstalować specjalny telefon, który łączyłby budkę sterniczka holownika z obserwatorium na dziobie pierwszej barki. Rzecz prosta, że nieodzownym jest również zainstalowanie na tej barce silnego reflektora.

Z dalszych wypowiedzi wynika, że zastosowanie metody popychania winno być poprzedzone wypracowaniem własnych form organizacji pracy, odpowiednich dla warunków nawigacyjnych panujących na naszych szlakach wodnych oraz właściwości naszego taboru.

Wyniki pierwszej próby popychania barek obudziły wśród załóg zrozumiałe duże zainteresowanie. Wyrazem tego są żywe dyskusje oraz planowanie dalszych prób prowadzenia pociągów rzecznych wg nowatorskiej metody.

— Dołożymy wszelkich wysiłków, aby nowatorski sposób prowadzenia barki wypracowany przez marynarzy radzieckich, dał podobne korzyści naszej gospodarce narodowej, jaki daje on go gospodarce wielkiego narodu radzieckiego — mówią nasi wodniacy.

J. Matlak

Czuje się teraz szczęśliwy

Jeszcze niedawno tow. **Nieborak** zgłębiał w pałak orak kulaćka ziemie w Biedrzykowie. Właściciela 80-morgowego gospodarstwa **Maria Twarda** nie żałowała jego rak — powierzała mu najcięższe prace. Niewiele ją to kosztowało — zaledwie 120 zł. miesięcznie. Wyżywienie, jakie dawała pracownikowi, starczyło akurat na tyle, aby nie umarł z głodu.

— Pracując w sąsiedztwie Państwowego Gospodarstwa Rolnego — opowiadał później Nieborak — zazdrościłem moim rówieśnikom-tractorzystom. Mieli zawód, byli zadowoleni z pracy. Nieborak często słyszał ich głośne młodzieńcze śpiewy. Jego marzenia o wyuczeniu się jakiegoś zawodu — ot, żeby tak zostać tractorzystą — spełzały zwykłe na niczym. W ogromie pracy nie miał wiele czasu myśleć o sobie.

Jak kulaćka traktowała Nieboraka najwinniej świadczą fakt, że kiedy koń złała mu nogę, nie raczyła nawet zainteresować się tym.

Wówczas wyszło także na jaw, że Nieborak nie był ubezpieczony. Nie mógł więc korzystać z bezpłatnego leczenia w szpitalu. Koszty leczenia musiała pokryć ze swych skromnych zarobków, jego matka, staruszka.

Po opuszczeniu szpitala, Nieborak nie wrócił już do kulaćki. Spotkawszy się z pewnym milicjantem, zwierzył mu się ze swych kłopotów. Milicjant zajął się sprawą Nieboraka i spowodował, że kulaćka zwróciła koszty leczenia. Nieborak został skierowany na kurs szoferki, a następnie do pracy w PGR. Oto spełniły się jego marzenia — został tractorzystą.

Potem skontaktował się z bratem, który pracuje w żegludze na Odrze. W listopadzie ub. r. przybył do Koźła. Tu z miejsca skierowano go do pracy w zawodzie marynarza.

Dziś Nieborak jest szczęśliwy. Nie wzbogaciła już kulaćki — swa pracą służy Ludowej Ojczyźnie. Wdzięczny jest on państwu za pomoc i za zdobycie zawodu.

JAN PARZYŁO
Korespondent

Usprawniczenie M. Krzyżanowskiego

Wiele kłopotu sprawiała wodniakom łina, za pomocą której holowano barki. Częstość bowiem zdarzało się, iż na skutek osłabienia zdurzała, wpływała się ona w pletwę sterowa i uszkadzała ją. Powodowało to wycofanie obiektu na pewien okres czasu z eksploatacji.

Aby temu zapobiec, tow. **Maksymilian Krzyżanowski** z bydgoskiej Ekspozytury Żegludgi na Wiśle dokonał usprawnienia, które wyeliminuje całkowicie awarie z tego powodu. Usprawnienie to w zasadzie jest bardzo proste. Polega ono na umocowaniu do trzonu sterowe go holującego statku draga, który podtrzymuje linę w razie jej złuszczenia na skutek zmniejszenia szybkości przez holownik.

Za usprawniczenie **Maksymilian Krzyżanowski** otrzymał nagrodę.

ENZET

Korespondent

ZAŁOGA HOLOWNIKA „GUBIN”

Bohatera i ofiarą jest nasza młodzież. Apel Zarządu Głównego ZMP zmobilizował ją jeszcze bardziej do pomnażania wysiłków w pracy dla rozkwitu naszej Ojczyzny, do szukania wciąż nowych, lepszych i wyższych metod walki o realizację Stalinowskich ide. Są wszyscy: z kopalni i hut, z fabryk i warsztatów, z nauk i mikroskopów i książek — cała młodzież złączona jednym wielkim celem — pracą dla Ojczyzny, oddana jednej sprawie — utrwaleniu pokoju. W tym wielkim, zwanym i jednolitym szeregu młodych budowniczych socjalizmu, znajduje się także młodzieżowa załoga odrzańskiego holownika „Gubin”.

O „gubinowcach” dużo się już mówiło — ale trzeba przyznać, że rzetelnie zażyli sobie na to. Warto o nich mówić.

Oto marynarz **Józef Biskupek**. Jego zielonkawę, rozbieganą oczy wciąż wyszukują jakieś zajęcie — Biskupek nawet na chwilę nie ustaje w pracy. Na pokładzie jest prawdziwym gospodarzem — sprawdza liny, bosaki, dragi. Często widzimy go przy paleniskach, jak ociekając potem, pomaga swemu koledze, palaczowi **Zygmuntowi Weselakowi** szlakować ruszty. Wprawdzie czynność ta nie należy do niego, ale Biskupek wie, że przez współpracę, przez wzajemną pomoc prowadzi drogę do wyższych osiągnięć w pracy. Uzyskiwanie coraz lepszych wyników jest ambicją i naczelnym zadaniem wszystkich bez wyjątku „gubinowców”.

Przed wyruszeniem w każdy kolejny rejs omawiają plan pracy. Ustalają z góry miejsca postoju oraz czas trwania bunkrowania i zaopatrzenia w żywność. Chodzi mianowicie o to, aby wyeliminować wszelkie zbędne przestoje i ograniczyć czas postojów do minimum. Z opracowanym planem jazdy „Gubin” wyrusza w drogę. Załoga znając plan dokłada wszelkich starań, aby zadania rejsu wykonać jak najlepiej.

Witold Sobiegraj długo siedział nad książką. Z dołu, z maszynowni dobiega mniarowy rytm pracujących maszyn. W ciszy słychać łoskot nabieranego na szufle i wrzucanego do paleniska węgla. Zielony brzeg leniwie sunie do tyłu — spienione śrubą fale łagodnie spływają po burtach ciągniętych barek. Za chwilę Witold ujmie w swe ręce ster holownika. Wkrótce zapadnie zmrok, ale młody sternik długo i uparcie wpatrywać się będzie w wytyczony szlak. On kocha swą pracę. Dzięki systematycznemu dokształcaniu dokonał tego, że bez obawy prowadzi statek nocą. Każda dodatkowa godzina jazdy, każdy umiejętnie przeprowadzony manewr — to przyspieszenie rejsu, a co za tym idzie, wykonanie i przekroczenie planu przewozowego. **Sobiegraj** wie, że swą rzetelną pracą służy Ludowej Ojczyźnie. To napawa go dumą. Oto on, chłopak z ludu jest sternikiem. Jego dioniom Ludowa Ojczyzna powierzyła holownik. **Sobiegraj** nie zawiedzie — nie na próżno przecież nosi za-



K. GROSZ

Z. WESELAK

szczytny tytuł pioniera, który nie tylko wyróżnia, lecz i zobowiązuje.

Kiedy któryś z kolegów rzucił propozycję założenia na holowniku bufetu z piwem i papierosami, bosman **Paweł Czernek** od razu pojął, że to może mieć ważne znaczenie dla przyspieszenia rejsu, a więc i dla wykonania planu przewozowego.

— Zrozumie — tłumaczył kolegom — jeżeli założymy własny bufet, to nie będziemy zawiązać do przystani po piwo czy papierosy. Wiedzą przecież, że każde zatrzymanie statku, to strata co najmniej dwóch godzin. „Gubinowcy” rozumie. Zakładając bufet na pokładzie holownika, wykorzystali jeszcze jedną rezerwę czasu dla żegludgi.

Bosmana **Pawła Czerneka** zawsze można zastać na holowniku. Ten doświadczony, choć młody jeszcze wiekiem żeglarz, doskonale zdaje sobie sprawę z tego, jak ważną rzeczą jest organizacja pracy. Szczególnie w czasie postoju, kiedy kapitan **Karol Grosz** jest całkowicie zaangażowany w sprawy administracyjne, bosman **Czernek** żywo uwija się wśród swoich kolegów. Wydaje dyspozycje, wyjaśnia, poucza, a nierzadko sam zawiąza rekawy. Chłopcy są zgrani. Dlatego też praca idzie im szybko i sprawnie.

Wiktor Sprys, to ten, który dzięki swej ofiarnej pracy potrafi utrzymać w eksploatacji pięćdziesięcioletniego staruszka, jakim jest holownik „Gubin”. Żadna, choćby nawet najmniejsza usterka nie ujdzie czujnym oczom maszynisty. **Wiktor Sprys** jest także racjonalizatorem. Skonstruowany przez niego system zbierania i czyszczenia oliwy maszynowej daje poważne oszczędności. 80 proc. zużytej oliwy wykorzystuje się ponownie po zebraniu i regeneracji. Sprys jest nie tylko dobrym, troskliwym gospodarzem maszyn, lecz także zycielwym kolegą i nauczycielem. Przy nim młodzi chłopcy uczą się kochać swój trudny i zaszczytny zawód wodniaka. Oni zaś porywają swym młodzieńczym entuzjazmem i zapalem.

— Przy nich — mówi maszynista — wydaje mi się, że mam nie 60 lat a 20. Pracując z nimi jest się tak młodym i pełnym śmiałych ambicji, jak oni.

Pragnąc czynem zadokumentować swą miłość i przywiązanie do Ludowej Ojczyzny, „gubinowcy” dla uczczenia 1 Maja wykonali plan kwietniowy w 200 proc., a jako zobowiązanie długofalowe, postanowili przekroczyć roczny plan przewozów o 40 proc.

Jeszcze w ub. r. żeglarze z innych holowników kręciliby z niedowierzaniem głowami, lecz teraz nikt nie wątpi w to, że „gubinowcy” wykonają swe zobowiązanie. Codzienna praca udowodniła, że potrafia dotrzymać słowa.

Zobowiązania „gubinowców” są wynikiem rozwijającego się nowego, socjalistycznego stosunku do pracy, stosowania produkcyjnych metod wodniaków radzieckich i dowodem głębokiego umiłowania Ojczyzny i sprawy socjalizmu.

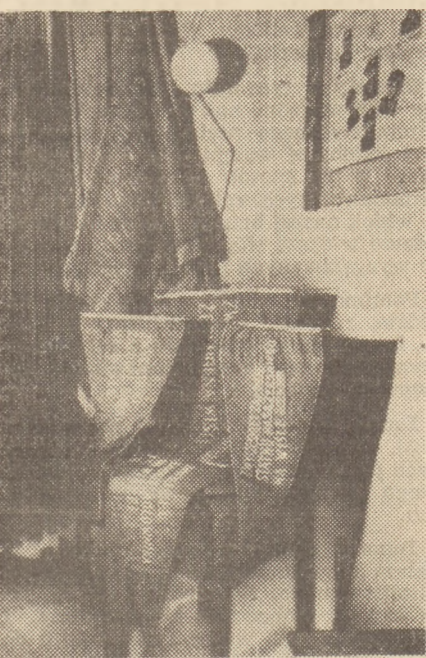
H. S.

Zwyciężyli bydgoscy wodniacy

10 kwietnia br. odbyła się w Bydgoszczy narada komisji współzawodnictwa pracy, których decyzja Ekspozytura Rejonowa Żegludgi na Wiśle w Bydgoszczy, jako najlepsza z ekspozytur żegludgi śródlądowej, otrzymała sztandar przechodni Ody i Wisły oraz proporzec przechodni rzeki Wisły za najlepsze osiągnięcia we współzawodnictwie międzyekspozytury w IV kwartale ub. r. Na naradzie obecni byli przedstawiciele Dyrekcji Żegludgi na Wiśle oraz Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegludgi.

Mówiąc o wyróżnieniu bydgoskiej ekspozytury i uznaniu jej za najlepszą, dyr. **Skonieczny** stwierdził, że osiągnięcia swe zawdzięcza ona pełnemu udziałowi wszystkich wodniaków we współzawodnictwie oraz realizacji hasła rzuczonego przez **MAKSYMILIANA PIĘCZYŃSKIEGO** o oszczędności paliwa.

Po sprawozdaniach kierowników ekspozytur, komisja wytypowała najlepsze jednostki. Sa nimi — holownik „Pisa” z gdańskiej Ekspozytury, statek pasażerski „Traugott” z warszawskiej Ekspozytury oraz barka „Z-2058” z bydgoskiej Ekspozytury. Wszystkie te obiekty otrzymały proporzec przechodni.



Proporzec przechodni zdobyte przez bydgoskich wodniaków w IV kwartale ub. r.

Przedstawiciel ZG ZPPŻ **Żoldak** omawiając osiągnięcia bydgoskiej Ekspozytury stwierdził, że pracowała ona dobrze nie tylko w IV kwartale ub. r. lecz wyróżnia się także. Osiągnięcia swe zawdzięcza ona przede wszystkim

oparciu pracy o nowe, radzieckie metody.

Sukces odniesiony przez naszych wodniaków — powiedział na uroczystości wręczenia sztandarów przechodnich tow. **Generalczyk**, kierownik bydgoskiej Ekspozytury Żegludgi na Wiśle — możliwy był dzięki konsolidacji i zbiorowemu wysiłkowi wszystkich pracowników ekspozytury i dobrze zorganizowanej pracy aparatu pol-wych. i organizacji partyjnych, które w najtrudniejszych okresach potrafiły mobilizować załogi do wykonania planu.

Dzień 1 Maja witają wodniacy nowymi osiągnięciami. Zjednoczeni we wspólnej walce o realizację Planu 6-letniego, o utrwalenie pokoju jeszcze bardziej wytygają swe siły, aby czynem zadokumentować przywiązanie do naszej Ludowej Ojczyzny i do przewodniczącej klasy robotniczej Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, która prowadzi naród do nowych zwycięstw.

E. Z.
Korespondent

Gerard Schmoelke — przodujący kapitan

Gerard Schmoelke, kapitan holownika „Świdnica” w Żegludze na Odrze nie ma jeszcze trzydziestu lat, a jest przecież doświadczonym wodniakiem. Nic dziwnego — od 14 roku życia pracuje w żegludze śródlądowej. Zna on wartki wody Renu, Łaby, spokojny nurt Wisły i Odry. Zna on też życie wodniaka w przedwojennych latach — stawał wówczas jako praktykant pierwsze kroki i wic, jakie wiele zmieniło się od tamtych czasów. Oto, co mówi na ten temat.

— Dawniej marynarz, palacz czy mechanik był jedynie siłą roboczą, dziś jest gospodarzem na swym statku.

Kapitan holownika „Świdnica” **Gerard Schmoelke** jest prawdziwym gospodarzem statku, uczy, i wychowuje załogę. Zajął się bumslantami, wypowiedział walkę pijaństwu. Nie była to łatwa sprawa — wielu członków załogi niechętnie przyjmowało „nowe porządki”. Ale wreszcie serdeczną, koleżeńską opieką, zdobył sobie ludzi. Przekonał się, że robi wszystko dla ich dobra, że chce wychować ich na porządnym i wartościowym wodniaku. Dziś kapitan „Świdnicy” poszczycić się może takimi ludźmi. Jak palacz **Marian Uentke** czy sternik **Józef Przykucki**, dla których praca wykonana praca jest największą radością. Dzięki wydat-



G. SCHMOELKE

nej pomocy kapitana w szkoleniu, ZMP-owiec **Antoni Mistrzak** awansował niedawno na pomocnika ma szynisty, a **Józef Przykucki** — z bosmana na sternika.

O tym, że kapitan potrafił wpoić w swoją załogę poczucie koleżeńskości i potrzebę wzajemnej pomocy, świadczy chociażby fakt, że **Przykucki** awansując na sternika zobowiązał się wyszkolić do października br. marynarza **Włodzimierza Suchorowieckiego** na bosmana. I można mieć pewność, że **Przykucki** wykona swe zobowiązanie. Kapitan nauczył chłopców, jak powinni pojmować swoją pracę.

A i holownik zmienił swój wygląd. Dawniej zaniedbany i brudny, dziś ubiega się o pierwsze miejsce wśród holowników całej odrzańskiej żegludgi.

Gerard Schmoelke z trudem ukon-

władza ludowa umożliwiła mu pełne wykorzystanie swych zdolności. Skierowany na kurs dla sterników, szybko opanował nową dziedzinę wiedzy. Statki kierowane jego pewnymi dłońmi zawsze trafiały na czas do celu. Późniejszy wszechstronnie prace na statkach, znów wziął do ręki zeszyty i pióro. Tym razem na kursie dla kapitanów. Holownik „Świdnica”, to pierwszy obiekt, którym samodzielnie dowodzi. I dowodzi wzorowo.

Kapitan „Świdnicy” nie jest bynajmniej postacią odosobnioną w naszej żegludze śródlądowej. Takich dowódców, jak **Gerard Schmoelke** jest wielu. Wyrosli z ludu stoją oni w pierwszych szeregach Frontu Narodowego. To oni swą pracą i przykładem porywają innych do szlachetnej walki o realizację naszych planów produkcyjnych. Dzięki takim, jak oni, dzięki ich opiece i pomocy nasze młode kadry zdobywają kwalifikacje zawodowe, przywiązują się do swego wodniackiego zawodu, uczą się kochać Ludową Ojczyznę.

Dzień 1 Maja jest dla nich dnem manifestacji przywiązania do Polski Ludowej, której zawdzięczają zdobytą pozycję społeczną. Jednoczą się z wszystkimi marynarzami, z całym naszym w rodem we wspólnej walce o realizację Planu 6-letniego, o pokój.

(s)

STER na samokrytykę

Etaty są – pomieszczeń nie ma

W wyniku reorganizacji w łonie Związku Zawodowego Pracowników Żegluga rozszerzył się znacznie terytorialny zasięg działania Zarządu Okręgowego w Warszawie. Równocześnie zwiększono ilość etatów w tej instancji związkowej.

Nikt jednak nie zatroszczył się o to, gdzie należy umieścić nowoprzyjętych pracowników. Jest to dość kłopotliwa sprawa, bowiem Zarząd Okręgowy zajmuje dwa małe pokoje, w których 40 proc. powierzchni zajmują szafy na dokumenty i książki. W tych warunkach trudno jest pracować i należyce załatwiać licznych interesantów.

Na prośbę Zarządu Okręgowego przyjechał z Zarządu Głównego referent gospodarczy, który wymierzył pokoje, skontaktował się z Warszawską Radą Związków Zawodowych jako gospodarzem tych lokali, wystosował pismo do CRZZ i na tym się skończyło. Rezultatu oczekujemy do dzisiaj.

Pracownicy Zarządu Okręgowego poruszają tę sprawę przy każdej nadarzającej się okazji, lecz nikt nie załatwia ich słusnych żądań.

A przecież Warszawska Rada Związków Zawodowych mogłaby trochę ścieśnić te związki, które zajmują w tym samym gmachu dostateczną ilość pomieszczeń.

Cała sprawa polega na tym, aby Zarząd Główny ZZPZ i Warszawska Ra-

da Związków Zawodowych po prostu poważniej potraktowały tę żywotną po-



trzebę Zarządu Okręgowego ZZPZ w Warszawie.

MARIAN GAJEWSKI
Korespondent

Opowieść skrzyni

JESTEM zwykła drewniana skrzynia. Od października ub. r. stoję w porcie szczecińskim na nabrzeżu „Starówka”. Spytacie skąd się tam wzięłam? Zaraz wam opowiem.

Podczas załadunku statku z tzw. przyczyn niezależnych wyslizgnęłam się ze stropu w momencie, kiedy dźwignę mną znajdował się nad ładownią statku. Po przekoziołkowaniu znalazłam się na dnie ładowni i — jak było do przewidzenia — zostałam poważnie uszkodzona. Znajdujący się przy statku ekspedient ZPS-u i „C. Hartwiga” po dłuższych debatach i wymianie zdań postanowili wyładować mnie na brzeg. Na brzegu stwierdzono, że znajdującą się we mnie maszynę, uległa poważnemu uszkodzeniu.

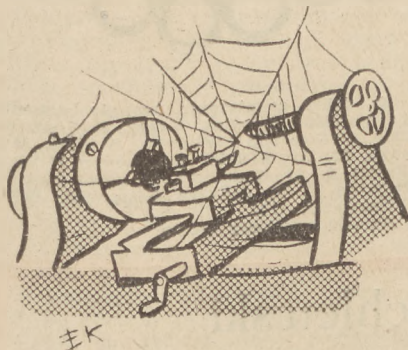
Potem cały sztab rzeczoznawców i fachowców długo mnie oglądał. Wystawiono kilka atestów, pisano wiele korespondencji. Ponieważ przesyłka była tranzytowa, przeto sprawa nabrała poważniejszego znaczenia i dlatego też dalsze jej załatwienie ujęło w swoje ręce Biuro Główne ZPS-u.

Tymczasem robotnicy ZPS-u okryli mnie nową plandeką. W ZPS-ie pamiętano o mnie. Świadczyły o tym częste komisje, które przychodziły, oglądały mnie i... odchodziły.

Słyszałam rozmowę robotników, że „Hartwig” zrzuca odpowiedzialność za uszkodzenie maszyny na statek, rzekomo dlatego, że on płacił sztauerkę. „Hartwig” podobno uważa, że prawnie jest w porządku. Natomiast ZPS, który dokonywał przeładunku i sztauerki, po wia da, że również jest w porządku, ponieważ skrzynia była „słaba”. Państwo wy Zakład Ubezpieczeń, w którym ZPS jest ubezpieczony od tego rodzaju wypadków, też jest w porządku, bo w tej sprawie nikt nie wniósł jakichkolwiek pretensji.

Jakby z tego wynikało, wszystko jest „w porządku”. A jednak tak nie jest, bo jestem uszkodzona, a maszyna, która od dawna mogłaby produkować, jest też uszkodzona, a nawet już zarządza wiała.

Mak.



Niestety stan ten nie uległ zmianie na lepsze. Np. załoga motorowca „Czech” nie może przeprowadzić samoremontów bez zamawiania lub zakupywania części zamiennych na ładzie, mimo że na tym statku jest tokarnia. Nie ma bowiem wśród członków załogi dobrego tokarza.

Starszy mechanik Tadeusz Walczak wielokrotnie już czynił starania o zamustrowanie motorzysty, który by umiał obsługiwać tokarnię, niestety jednak bezskutecznie. Odpowiedniego człowieka nie przydzielono na statek i tokarnia nadal spoi beczynnie.

A może, zdaniem Działu Kadr i Inspektoratu Technicznego PLO, tokarnia na niektórych statkach są tylko dla dekoracji?

Mak.

Śladem naszych interwencji

CENTRALNY Zarząd PMH donosi, że na parowcu „Bytom” w ostatnim czasie przy pomocy organizacji partyjnej i związkowej szkolenie zostało wznowione (notatka pt. „Na s/s „Bytom” zaniedbano szkolenie zawodowe” w n-rze 20/42).

ZARZĄD Portu Gdańsk—Gdynia zawiadamia, że tow. Papuciewicz otrzymał zapożyczone zwrotną w dniu 6 stycznia br. (notatka pt. „Popraw się rado” w n-rze 5/51).

POLSKA Żegluga Morska w Szczecinie donosi, że od 1 marca br. referent szkoleniowy nie jest obarczany dodatkowymi zajęciami (notatka pt. „Skończyć z partyzancką pracą sekcji szkolenia PZM” w n-rze 5/51).

ZARZĄD Portu Gdańsk—Gdynia w odpowiedzi na notatkę pt. „O niekoleżeństwie OZR i biurokracji w porcie gdynskim” w n-rze 4/50 zawiadamia, że ob. Koszałka, który wykazał w stosunku do elektryków brak koleżeństwa, otrzymał wytknięcie. Poza tym Zarząd Portu donosi, że w zaopatrzeniu żywności nastąpiła znaczna poprawa oraz że Dział Administracyjno-Gospodarczy ZPGG zakupił już szczotki do zamiatania.

ZARZĄD Portu Gdańsk—Gdynia zawiadamia o załatwieniu spraw poruszonych w notatce pt. „Usunąć kłopoty sekcji usprawnień w porcie gdynskim” w n-rze 3/49. Nadto kierownictwo Rejonu Gdynia wydało specjalne polecenie w celu zlikwidowania niedociągających hamujących wprowadzenie w życie pomysłów racjonalizatorskich.

CZYŻBY BIUROKRACJA?

Plan produkcyjny wyznaczony dla stoczni glogowskiej na rok bieżący przewiduje budowę większej niż w roku 1952 ilości jednostek. Aby podołać tym zadaniom, produkcję należało rozpocząć najpóźniej w lutym br.

Niestety, z braku dokumentacji technicznej, którą wykonuje Biuro Konstrukcyjne Taboru Rzecznego we Wrocławiu, stocznia nie mogła przystąpić do produkcji.

Na skutek tego również dział zaopatrzenia nie mógł zamówić potrzebnych materiałów.

Wobec takiego stanu rzeczy rada zakładowa na interwencję załogi, która do magiała się usunięcia przeszkód, hamujących rozpoczęcie budowy holowników w zaplanowanym terminie, zwołała na dzień 10 marca br. konferencję z udziałem przedstawicieli Centralnego Zarządu, instancji partyjnych i związkowych.

W czasie konferencji przedstawiciel Biura Konstrukcyjnego inż. Michelewicz zobowiązał się dostarczyć doku-

mentację w czasie od 16 do 30 marca br. Wyznaczony termin dawno już minął, a dokumentacji jak nie było tak nie ma. Nie pomogły również listowne i ustne przypomnienia w Centralnym Zarządzie i Biurze Konstrukcyjnym. Wszędzie zbywa się naszych przedstawicieli rozkładaniem rąk lub wyznaczaniem następnego terminu.

Załoga stoczni glogowskiej dziwi się szczególnie obojętności Centralnego Zarządu, który bagatelizuje ważną sprawę budowy taboru rzeczno. Przecież dalsze odkładanie terminu rozpoczęcia budowy nowych jednostek może poważnie zaciążyć na realizacji rocznego planu produkcji.

Drugim ważnym niedociągnięciem, tym razem wewnętrznym, jest opóźnienie prac przy traserni. Dyrekcja stoczni zwróciła całą uwagę na uzyskanie dokumentacji, zapomniiała jednak o przyspieszeniu tempa prac przy budowie traserni. Należy niezwłocznie przystąpić do wykończenia traserni, gdyż i to zdecyduje o terminowym wykonaniu zadań produkcyjnych stoczni.

CZARNIK
Korespondent

„Wisła” czeka na przyciskacze

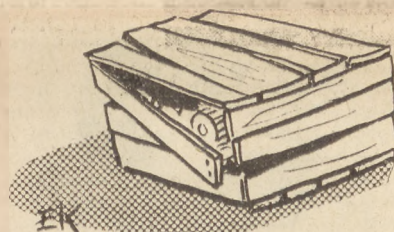
W dniu 20 listopada ub. r. I oficer parowca „Wisła”, w porozumieniu z Inspektorem Technicznym i za jego pośrednictwem zamówił w b. ROS-ie przyciskacze do ładowni.

Minęło 5 miesięcy, a przyciskacze nie dostarczono. Bosman Skowronek nie mógł dłużej ścierpieć tego, że przez czyjeś niedbalstwo dra się brezenty. Udał się więc do Gdynińskiej Stoczni Remontowej, aby przyspieszyć wykonanie zamówionego sprzętu. Tutaj po dłuższych poszukiwaniach stwierdził, że przyciskacze są, leżą na placu, ale od dwóch miesięcy nie ma ich kto dostarczyć na statek.

Stocznia podobno nie ma samochodu, poza tym była zdania, że powinien to zrobić Inspektorat Techniczny. Ten zaś również nie ma środków transportowych i uważa, że dostawą przyciskaczy na statek powinno się zająć zaopatrzenie. Każdy motywuje, przekonuje, daje przykłady, a przyciskacze leżą nadal spokojnie na placu.

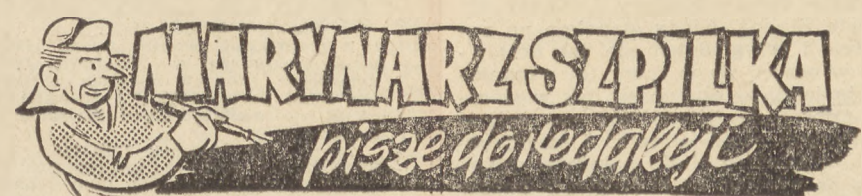
Ponieważ brezenty niszczą się coraz bardziej pod porywami wiatru, dyrekcja PLO winna zdecydować, kto ma do starczyć przyciskacze, na które statek od dawna czeka. Chwila jest odpowiednia, bo w połowie kwietnia „Wisła” wyszła w kolejny rejs. PLO i Stocznia Remontowa mają więc sporo czasu, aby porozumieć się dokładnie w tej sprawie.

Mak.



DREWNIANA SKRZYNIA

gdyż dalsze przebywanie na nabrzeżu doprowadzi mnie do całkowitej ruiny, a co ważniejsze — i moją „sublokatorkę” — maszynę.



DZIEŃ był piękny, kiedy „Pula-ski” dobijał do nabrzeża jednego z portów Dalekiego Wschodu.

Kiedy zarzucono cumy, zauważyliśmy na nabrzeżu przed naszym dziobem uzbrojonych żołnierzy, patrzących pilnie na opuszczony trap.

— Czego oni się boją? — spytał Jurek — chyba nie myślą, że z bomb można strzelać.

— Widzisz — odpowiada ktoś z grupki stojącej przy relingu. — Odwiedzając ich często amerykańskie „wojaki” mają na pokładzie broni do diabła, więc gdy zauważą statek bez uzbrojenia, wydaje się im, że jest tu coś nie w porządku i dają erkaemik na brzeg. Jak nie na statek, to na ładzie — tak dla zachowania równowagi.

Wszyscy wybuchnęli tak głośnym i serdecznym śmiechem, że obsługa nabrzeża zaczęła się nam z zaciekawieniem przyglądać.

Wybraliśmy się do miasta. Przy bramie zostaliśmy grzecznie zrewidowani. Przyczyny tej „troskliwości” miejscowych władz zdradził oficer, zbyt głośno wydający polecenia. Wynikało z nich, że „ci marynarze (tzn. my) noszą propagandę komunistyczną”.

Oficer, który wydawał rozkazy, miał prawie po dziurki w nosie sznury szamunku, był dobrze odka-

ności, którzy z lękiem w oczach spojowali na jego ruchy.

Pozostawiliśmy ich zdziwionych brakiem „dowodu rzeczowego” i ruszyliśmy dalej. Za bramą otoczył nas tłum wynędzniałych i obdartych ludzi. Byli to robotnicy portowi. Tu i ówdzie wyciągnęli się do nas chude i drżące z głodu ręce. Nie rozumieliśmy słów, jakie do nas mówili, ale zrozumieliśmy wymowę gestów: jeść. Jeden z miejscowych znających trochę język angielski zaczął nam opowiadać o nędzy, jaką cierpią i jak ciężko im jest utrzymać się przy życiu. Widząc serdeczność, z jaką odnosiliśmy się do nich, tubylcy śmiało zbliżyli się do nas i z usmiechem, który rzadko gościł na ich twarzach, śmiało podawali nam ręce.

Z daleka przyglądał się nam jakiś opasty, ciagle wycierający spoconą łysinę Holender. Kiedy zauważył, że tak po przyjacielsku rozmawiamy z ludźmi, podbiegł do nas.

— Cóż tu panowie robicie — zawołał. — W taki sposób rozpuszczacie ten motłoch.

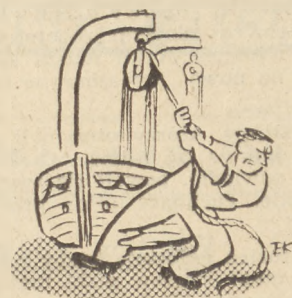
— Jesteśmy Polakami — odparł Krzysztof — dla nas wszyscy ludzie są równi, nie ma u nas różnic rasowych.

Holender zaczerwienił się, zaciął usta i odwróciwszy się, szybkim krokiem pobiegł do stojącej opodal limuzyny. Przy niej kręciło się

Dlaczego?

„Dział Zaopatrzenia „wrocławskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze nie dostarcza na holownik „Gubin” zamówionych szczotek do szorowania?”

„Gdynińska Stocznia Remontowa dostarczyła na statek „Hugo Kollatny”



nieodpowiednie talie szalupowe, na skutek czego nie można opuszczać na wodę i podnosić łodzi ratunkowych?

„Ekspozytura Żegluga na Odrze we Wrocławiu dostarczyła na holownik „Gubin” 3 pary kleszczy kowalskich, mimo iż nikt z załogi nie zgłosił zapotrzebowania? Czyżby to było upłytnienie remanentów?”

„Dział Zaopatrzenia PLO, mimo przyjęcia jeszcze w r. ub. zamówienia ze



statku „Pałaski”, nie dostarczył dotychczas portretów dostojników państwowych?”



burtę? Na skutek tego statek musiał uzupełnić zapas ziemniaków, kupując je za dewizy.

kilkoro dzieci szukających na jezdni czegoś do zjedzenia.

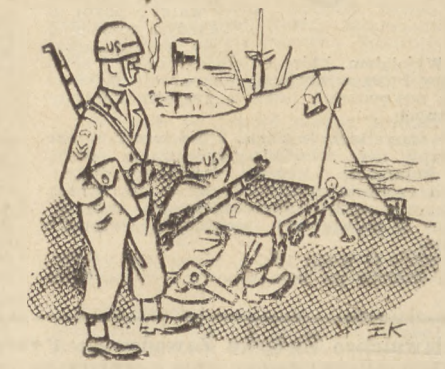
Odechali się nam turystyki i wróciliśmy do portu. Na statku dowiedzieliśmy się, że zachodzi obawa przedłużenia postoju w porcie wynikająca z różnych machinacji kapitalistów. Powiedzieliśmy o tym robotnikom zatrudnionym na „Pałaskim”. Przyrzekli dokończyć wszelkich starań, aby zapewnić nam terminowe wyjście.

I rzeczywiście — dokończyli starania. Pracowali niezwykle ofiarnie. Dzięki ich wysiłkom statek mógł ruszyć w dalszą drogę.

Kiedy zegnaliśmy się, jeden z robotników portowych powiedział: „Dokonałe wiemy, że imperialiści chcą nami rządzić, ale nic z tego. Już niedługo odbierzemy im to wszystko, co jest nasze — narodowe”.

Zycząc im powodzenia utwierdził się w sobie przekonanie, że solidarność ludzi pracy na całym świecie — to siła, która potrafi przeciwstawić się imperializmowi. To siła, która jest w stanie utrzymać sztandar pokoju.

ml. mar. JAN SZPILKA



W NOWOJORSKIM PORCIE

Z furtki żelaznej bramy wejściowej, prowadzącej na teren portu, wychodzi barczysty dryblas w skórzanej kurtce, wyciąga gwizdek i przykłada do ust. Robotnicy zrywają się na nogi. Mezczyzna w skórzanej kurtce obchodzi ich półkolem i wskazuje palcem na wybranych.

Oto codzienny obraz angażowania robotników w nowojorskim porcie. Według bowiem umowy armatorów ze związkami zawodowymi, robotnicy portowi w Nowym Jorku muszą każdego ranka na nowo wynajmować się do pracy.

Szczesliwcy, którzy otrzymali pracę, szybko znikają za bramą. Ci, którym się nie powiodło, powoli się rozchodzą w wąskie, cuchnące ulice przedmieścia.

Przy furtce pozostaje kłopotliwy robotnik a obok niego starszy, niski mężczyzna w załuszczonej żołnierskiej, zbyt dużej na niego kurtce. Za duże są również wystrzępione u dołu spodnie. W tym ubraniu z obcego „grzbietu” wydaje się jeszcze mniejszy i słabszy od innych. Ten ubiór niewątpliwie zmniejsza jego i tak nikłe szanse na łaskawy wzgląd ze strony wynajmującego.

— Już piąty dzień sterczę tu na próżno — mówi zwracając się do sąsiada, który pyta cicho i tonem.

— Nie bierze? — Nie bierze — odpowiada i po chwili dodaje:

— On mnie nie poznaje, a przecież pracowałem tu szesnaście lat. — Jak można nie przypomnieć sobie człowieka, który nie zgłosił się przy tej bramie przez dwa tygodnie i to tylko dlatego, że chorował?

Wstąpiliśmy do baru, w którym portownicy spożywają posiłek. Przy stole za pytuję kłopotliwego robotnika.

— Czy nie można zmusić tego drybla

sa, żeby przypomnieli sobie robotnika, który już 16 lat pracuje w porcie?

— A kto go do tego zmusi? On tu jest panem i sędzią.

— A co na to wasz związek?

— Czy nie wie pan, co to za związek?

Związek zawodowy robotników portowych z organizacji robotniczej stworzonej dla obrony interesów robotników, przekształcił się w organizację pomocniczą dla przedsiębiorców, której celem jest tłumienie oporu robotników.

A jak to się stało?

— Właściciele nowojorskich towarzystw okretowych i przeładunkowych po prostu kupili przywódcę związku Józefa Ryana i jego pomocników. Monopolisci przekazali mu pod płaszczykiem tzw. „funduszu antykomunistycznego” w okresie od 1947 r. do 1952 r. ponad 182 tys. dolarów.

Aby się zabezpieczyć przed możliwością obalenia Ryana i wybrania innego przywódcy, monopolisci dali mu do pomocy ludzi, z których 30 procent składa się z przestępców kryminalnych.

Niejednokrotnie usiłowali robotnicy wydrzeć związek z rak gangsterów, lecz próby te kończyły się zawsze tragicznie.

W 1939 r. robotnik portowy Piotr Panto zorganizował grupę kolegów przeciwko przywódcom związku zawodowego. Po pierwszym zebraniu tej grupy Panto został zamordowany przez heretika kryminalistów grasujących w porcie Wojciecha Anasie, który pomimo posiadania przez prokuratora dowodów przeciwko niemu, uszedł bezkarnie.

Niedawno robotnicy portowi urządzili demonstrację przed biurem Ryana, żądając, aby się wynosił. A jaki był skutek? Pomocnicy Ryana zanotowali nazwiska uczestników demonstracji i listy z nazwiskami przesłali do przedsiębiorców.



Pikiety strajkujących robotników w porcie nowojorskim

Terror i mordy gangsterów, palki policjantów, dywersja sprzedajnych przywódców związków zawodowych nie są w stanie zahamować wzrastającej aktywności mas robotniczych, które coraz lepiej rozumieją, że o prawo do życia i pracy trzeba walczyć.

— Przecież jak nie będziemy się narażać, to bez walki niczego nie osiągniemy — kończy swą wypowiedź robotnik.

Na podstawie artykułu D. Kraminowa w „Prawdzie” opracował H. S.

Urlop spędziłem w DW »Warszawa«

Warszawa, 1953 rok. Krakowskie Przedmieście 64. Pogodny kwietniowy wieczór. Przed gmach „Resursy Obywatelskiej” zajeżdżają wytworne samochody. Nierazko zatrzymuje się elegancki powóz. Z wyszczyłanych wnetrz wychodzą wybrzydzone damy i opasli, o grubych karkach panowie. Tu i ówdzie peleryny ze srebrnych lisów. Z „Resursy” dobiegają melodie walca. Przez szyby, ludzie ze ściśniętymi ustami przyglądają się zabawie tych, na których pracują.

— Tym to dobrze, a nam? — mówi robotnik w szarej potłuszczonej czapce.

Warszawa, 1953 rok. Krakowskie Przedmieście 64. Pięknie odbudowany gmach, a obok drzwi wejściowych napis: „Fundusz Wczasów Pracowniczych — Dom Wczasowy „Warszawa”. Co chwilę otwierają się drzwi i wychodzą roześmiani, pełni radości ludzie. To robotnicy, chłopcy i inteligenci pracujący przybyli tu z całej Polski, aby podziwiać rozmach socjalistycznego budownictwa, aby podziwiać, jak rośnie miasto-bohater, Warszawa. Mieszkają w domu, który służył dawniej warszawskim bogaczom, tym, którzy bawili się i trwonili ich krawiwe.

Jednym z wczasowiczów jest palacz z parowca „Bytom” Stanisław Mamaj. Czekam na niego w pięknej dużej sali, gdzie przy stolikach czytają i rozmawiają wczasowicze. Widać z min, że są zadowoleni z pobytu.

— Dobrze pamiętam czasy przedwojenne — mówi Mamaj — i jestem mile zdziwiony tym objawem zainteresowania się naszej gozeli prostym jak ja

człowiekiem pracy. Przed wojną mężczyźni ciągle niepewność jutra, czy armator pozwoli mi pływać. Często też byłem bez pracy. Obecnie jest zupełnie inaczej. Marynarz jest zatrudniony stale, niezależnie od tego, czy pływa, czy jest czasowo na lądzie. Kiedy idę na urlop, państwo umożliwia mi jak najlepszy wypoczynek. Jestem spokojny o pracę i o los rodziny. To są nasze dobrocy, o które tak długo walczyliśmy.

Przyjechałem do Warszawy — ciągnie dalej palacz — aby zobaczyć, jak odbudowuje i rozbudowuje się nasza stolica. Wszystkie formalności związane z wyjazdem, załatwiłem w ciągu jednego dnia. Ani się obejrzałem, jak witała mnie w domu wczasowym miła obługa. Opiekują się nami nadzwyczaj serdecznie, mamy bardzo odfite i smaczne wyżywienie, organizują dla nas rozrywy kulturalne, a przede wszystkim poznajemy piękno naszego nowego budownictwa.

Ostatni raz byłem w Warszawie w roku 1946. Wówczas nie można było przejść przez ulice zawalone gruzem zburzonych domów. A dzisiaj? Wszędzie uderza biel śnieżnych tynków. Nie dziwię się, że o warszawskich murarzach mówi się, że mają „złote ręce”.

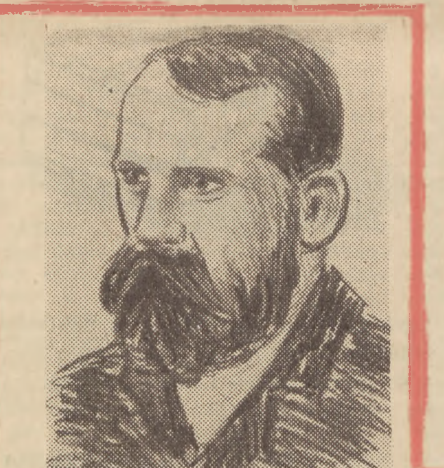
Szczególne wrażenie zrobiła na mnie budowa Pałacu Kultury i Nauki im. Józefa Stalina. Kiedy stanąłem na pomoście i przyglądałem się, jak dosłownie w oczach rosną mury tej wspaniałej budowli — czułem się jak w stoczni. Olbrzymie dźwigi wznoszą swymi ramionami części stropów i partie cegieł, oślepiające blaski palników wskazują na miejsca, gdzie radzieccy budowniczowie łączą metalowe części kon-

strukcji Pałacu. I u nas w stoczni i tu w Warszawie rosną kadłuby i nadbudówki nowego życia.

Cieszę się, że widzę to wszystko. Kiedy będę na statku, opowiem wszystkim, jak rośnie nasza Ojczyzna, jak każdy dzień przynosi nowe sukcesy i zwycięstwa.

1 Maja będę świętował już razem z kolegami w Gdyni.

Rozmawiał MAK



Od sześćdziesięciu trzech lat obchodzi polska klasa robotnicza, polski lud pracujący dzień i Maja. Z pierwszych manifestacji święta pierwszomajowego w Warszawie, Łodzi, Zyrardowie i innych miastach związana jest ściśle postać JULIANA MARCHLEWSKIEGO — wielkiego bojownika ruchu robotniczego.

Zapisał się on ohok LUDWIKA WARYŃSKIEGO, RÓŻY LUKSEMBURG, FELIKSA DZIERŻYŃSKIEGO, BRONISŁAWA WESOŁOWSKIEGO, MARCINA KASPRZAKA jako jeden z naszych najwybitniejszych bojowników o wolność i socjalizm.

Marchlewski był prawdziwym patriotą, gorąco miłującym Polskę i polskie masy pracujące, był plomieniem internacjonalistą. Nieustannie uczył masy, że szerzenie umiłowano ojczyzny wiąże się ściśle z głębokim proletariackim internacjonalizmem.

Uczucom tym dał wyraz walcząc o solidarność międzynarodową proletariatu, o braterstwo w walce rewolucyjnej polskiej i rosyjskiej klasy robotniczej. Wierzył, że w życie, służąc Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej w Rosji. Wierzył, że w życie, gdy w jednym szeregu z proletariatem niemieckim walczył przeciw militarystom pruskiemu, przeciw burżuazji niemieckiej. Wierzył, że w życie, gdy będąc na Dalekim Wschodzie współdziałał z walczącym o swą wolność ludem chińskim.

Gdy w Rosji pod wodzą partii Lenina Stalina zwyciężył proletariatu, Marchlewski wzywał wszystkich, aby stanęli na straży zdobyczy Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej. Wierzył, że walczyć słowem i czynem za sprawę Kraju Socjalizmu służą ludowi polskiemu, że tylko w oparciu o Związek Radziecki naród polski zdobędzie wolność.

W ostatnich latach swego życia widział już Marchlewski pierwsze na świecie państwo zwycięskiego proletariatu, realizujące cel jego życia — socjalizm. Nie doczekał jednak Polski, o którą walczył.

Polski ludu pracującego, Polski Socjalistycznej, Polskę, która obecnie buduje nasz naród pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, spadkobierczyni i kontynuatorki Wielkiego Proletariatu, SDKPiL, KPP i PPR, których najcenniejsze tradycje ucieleśniał w sobie Julian Marchlewski.

Rozmawiamy z Czytelnikami

Jerzy Salwa z holownika „Sudety”. W poruszonych przez Was sprawach interweniuje my. Po otrzymaniu wyjaśnień powiadomimy Was. Istotnie Niezależnie od tego, że występujemy o wyjaśnienie do odpowiednich władz, dokładnie śledząc, czy w sprawie, o której piszecie, nastąpiła poprawa i czy kierownictwo Wasze zajęło się usunięciem niedociągów. Taka podwójna kontrola redakcji i Wasza zapewne skuteczność interwencji.

Poza tym pytacie, o czym pisać w listach do redakcji. Pisać należy przede wszystkim o pracy na Waszej jednostce, o tym, jak rozwija się u Was współzawodnictwo i ruch racjonalizatorski. Jednym słowem pisać o Waszym życiu i pracy o produkujących ludziach i ich meodach, którym zawdzięczają swe sukcesy. Niezależnie od tego, jeżeli siły z nami wiadomościami o wszelkich brakach przejawach biurokracji o niedociągach, które utrudniają Wasze realizacje planów. Do naszaj nam o tym winnieście dokładnie zbadać poruszane zagadnienia, aby być oparte na faktach i przykładać. Nie czekajcie, aż zbierze się Was dużo materiału (jak to robiłiscie teraz), lecz piszcie raczej: mniej, ale częściej. Pozdrawiamy Was. Cała załoga oraz prosimy o dalszą współpracę.

„Nikodem”, Gdynia Stocznia Remontowa. — Prosimy o podanie nazwiska i dokładnego adresu. Korespondencję wykorzystamy. J. Tomaszewski, Stocznia „Odra” we Wrocławiu. — Korespondencję ożywniamy, lecz niestety w tej formie nie możemy jej zamieścić, gdyż nie posiada szczegółowych danych o zobowiązaniach. Nie pokazujecie w niej również produkujących ludzi i ich meod pracy. Prosimy o uzupełnienie. Cieszymy się, że pragniecie nawiązać z nami ściślejszy kontakt. Jeśli chcecie, aby korespondencje Wasze nie traciły na aktualności, nadsyłajcie je do 21 każdego miesiąca, a to ze względu na konieczność redakcyjnego opracowania materiału do druku. Serdecznie pozdrawiamy i prosimy o dalszą współpracę.

Uwaga kandydaci do szkół Ministerstwa Żeglugi!

Uzupełniając informacje o warunkach przyjęcia do szkół Ministerstwa Żeglugi udzielone zainteresowanym w rubryce „Rozmawiamy z Czytelnikami” w nrze 7-55 naszego pisma, dodatkowo podajemy, że kandydaci ubiegający się o przyjęcie do Technikum Morskiego Mechanicznego w Gdyni, do Technikum Morskiego Nawigacyjnego w Szczecinie oraz do Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, mogą składać podania do Zarządu Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi do dnia 15 maja br., natomiast do innych zakładów naukowych resortu żeglugi na adres szkół do dnia 15 czerwca br.

Ponadto Zarząd Szkolenia Zawodowego MZ przyjmuje do 15 maja br. podania o przyjęcie do nowopowstałej Zasadniczej Szkoły Zawodowej Rybackiej w Darłowie. Szkoła ta przygotowuje kandydatów do zawodu rybaka kutrowego i motorzysty kutrowego. Okres nauczania trwa 2 lata. Kandydaci winni posiadać przygotowanie z zakresu 7 klas szkoły podstawowej i wiek 16 do 18 lat.

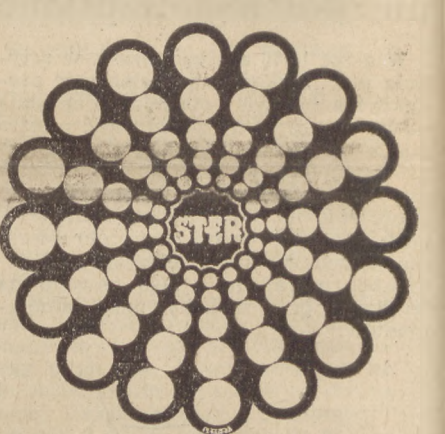
Kto to potrafi?

KOŁÓWKA
Do figury wpisać dosłownie 16 wyrazów o podanym poniżej znaczeniu. Pierwsze litery wyrazów dadzą rozwiązanie. Znaczenie wyrazów: 1) port w pld-zach Australii, 2) wyspa na połudn Baltyku, 3) port na wyspie Hon-do, 4) port przy ujściu rzeki Duero, 5) port Złotego Wybrzeża, 6) port nad Morzem Liguryjskim, 7) wyspa w Zatoce Pomorskiej, 8) rzeka na Półwyspie Pirenejskim, 9) wyspa grecka na Morzu Egejskim, 10) wyspa na Morzu Jedyńskim, 11) jedna z największych wysp na Morzu Egejskim, 12) port w Korei, 13) poeta norweski (1828-1906), 14) rzeka w Nowej Gwinei, 15) port na Fłorydzie, 16) jezioro w Republice Karelo-Fińskiej.

SYLABÓWKA
... cacy, ... cica, ... je nt, ... optak, ... dłów, ... o m, Luc, ... n, ... nik, ... dzyrzecz, ... o, ... wka, ... Uz, ... m, ana, ... id kon, ... r, ... herowo, ... S, ... so, ... ter, ... ra, ... nosć, ... Ra, ... bół, ... kat, ... ka, ... wy, ... ma, ... kala Mar, ... na co, ... m, ... misle, kwa, ... a, ... rdzenie, Eb, ... sa, ... y, ... Ter, ... Piotr, ... ko, ... anie, is, ... Ję, ... dze.

Na miejsce kropek należy wpisać brakujące sylaby. Każda kropka odpowiada jednej literze. Z wpisanych sylab czytanych kolejno otrzymujemy aktualne hasło.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR. 7-53
1) Bryła, bramy, rampy, Parna, 2) tarka, aktor, Roma, akord, 3) porty, kotły, kraty, kryza, 4) zecer, ceras, serca, seria.



Za dobre rozwiązanie nagrody otrzymują: 1) Stanisław Lemba, Białog, Wyspiańskiego 36/9, 2) Romuald Leskiewicz, Wrocław, Kwiatowa 15, 3) Wiesław Reszkiewicz, Toruń, Prosta 2, 4) Kazimierz Ziętarski, Szczecin, Portowa 1, 5) Jadwiga Głazowska, Gdynia, Świętojańska 102. Książki wysyłamy pocztą.

Julian Marchlewski

— wzór patrioty i internacjonalisty

Idee, które przyswiewcał Marchlewskiemu, zostały już zrealizowane na 13 kuli ziemskiej. Wyzwolone z ńcisku i wyzysku kapitalistycznego narody budują dziś ze Związkiem Radzieckim na czele nowe życie na obszarze od Oceanu Spokojnego do Łaby.

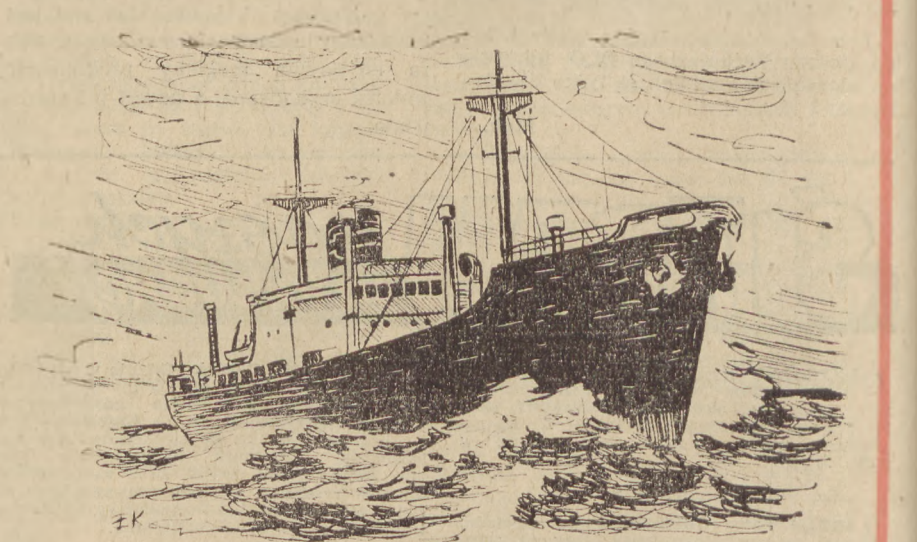
Dla uczczenia pamięci swych najofiarniejszych bojowników lud pracujący utrwała ich imiona nadając je miastom, fabrykom i zakładom naukowym. Imiona te uczą, jak należy pracować i walczyć o sprawiedliwość społeczną, o postęp i pokój na całym świecie.

Służyć interesom narodu polskiego może tylko ten, kto służy interesom międzynarodowego proletariatu — pisał Julian Marchlewski.

Idee, które szerzył i o które walczył Marchlewski, realizuje nasza flota handlowa, wiernie służąc naszej gospodarce narodowej, niosąc braterską pomoc krajowi demokracji ludowej, wnosząc swój wkład w umacnianie światowego rynku socjalistycznego i obozu pokoju.

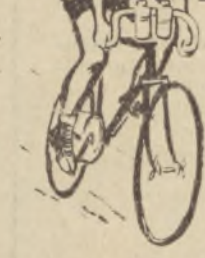
Symbolem wierności naszej floty handlowej dla idei ludowego patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu jest nasz statek, na którego burtach widnieje imię Juliana Marchlewskiego.

Strzec honoru imienia tego wielkiego syna narodu polskiego nienaganna postawa w codziennej pracy — oto dumne zadanie załogi parowca „MARCHLEWSKI”. Oto zadanie wszystkich naszych załóg.



VI Międzynarodowy Kolarski WYŚCIG POKOJU

TRYBUNA LUDU • NEUES DEUTSCHLAND • RUDE PRAVO



Od 1949 roku, tj. od chwili startu kolarzy w pierwszym Wyścigu Pokoju wzrosło nieporównanie znaczenie tej imprezy, organizowanej pod hasłem zbliżenia narodów i walki o pokój. Z każdym rokiem rośnie zainteresowanie

We wszystkich krajach, które wysyła swe drużyny, trwa szalona rywalizacja pomiędzy kolarzami o zajęcie najlepszej pozycji wśród czołowych szosowców, by w ten sposób dostąpić zaszczytu reprezentowania swego kraju w największej amatorskiej imprezie świata.

W dniu 11 maja 1953 r. uczestnicy VI Wyścigu Pokoju po jednodzielnym wypoczynku

w Goerlitz przekroczyli granicę pokoju na Nysie i wystartowali w Zgorzelcu do pierwszego etapu na ziemi polskiej, będąc już tu naszymi gośćmi. Wśród nich będzie wielu, którzy brali udział w Wyścigu Pokoju w latach ubiegłych. Będą oni mieli okazję naocznie przekonać się o dalszym wzroście naszego budownictwa socjalistycznego.

Do reprezentowania Polski w Wyścigu Pokoju wyznaczeni zostali: A. Hadasik, W. Klabinski, St. Krolak, M. Ulik, W. Wójcik, M. Wilczewski, J. Liszkiewicz, M. Wieckowski, którzy po obozie kondycyjnym we Wrocławiu wyjechali do Bratysławy, gdzie przygotowują się do wyścigu.

Przed wyścigiem reprezentanci Polski otrzymali list od Zarządu Głównego Związku Międzynarodowego Kolarzy, w którym czytamy m. in.: „Głównie reprezentujemy naszą ukochaną Ojczyznę. Niech Wasz udział w VI Międzynarodowym Wyścigu Pokoju w Pradze — Berlin — Warszawa przyczyni się do dalszego umacniania braterstwa i przyjaźni młodzieży i sportowców wszystkich krajów w walce o zachowanie pokoju”.