

Stożek

PIŚMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Rok 2

1 - 15 PAŹDZIERNIKA 1952

NR 19 (41)

Pracownicy żeglugi wysuwają najlepszych patriotów jako kandydatów na posłów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Wzmocnijmy i rozszerzajmy jedność narodu, skupiajmy pod sztandarami Frontu Narodowego wszystkich ludzi pracy, partyjnych i bezpartyjnych, wszystkich patriotów! — głosi Program Wyborczy Frontu Narodowego. Tysiączne rzesze ludu pracującego naszego kraju na zebraniach zwolnionych przez Komitety Wyborcze Frontu Narodowego manifestowały zespolenie wszystkich sił narodu wokół Programu Wyborczego Frontu Narodowego. Ludzie pracy — prawdziwi gospodarze kraju — marynarze, wodniacy, stocznioownicy, portownicy, załogi setek zakładów przemysłowych, gromad wiejskich, spółdzielni produkcyjnych, instytucji i uczelni wysuwali najlepszych, najofiarniejszych synów narodu na kandydatów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pierwszym kandydatem wysuwany na wszystkich zebraniach odbywających się w całym kraju jest najukochańszy przywódca narodu, wielki budowniczy Polski Ludowej, przewodniczący Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — Prezydent Bolesław Bierut.

Zapełniła się obszerna, wspaniale udekorowana świetlica Technikum Morskiego Mechanicznego w Gdyni. Niedzielnym był to dzień w życiu marynarzy i pracowników naszej floty handlowej. Wielu spośród nich przebyło daleką i trudną drogę do tej historycznej chwili, gdy po raz pierwszy w swym życiu, po raz pierwszy w historii naszego narodu ludowi pracującemu przypadło w udziale w oparciu o nową Konstytucję Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej prawo bezpośredniego, swobodnego wysunięcia kandydatów na posłów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Łśnią wzruszeniem, radością biją serca starych i młodych. Jakże odległe są wspomnienia tych dawnych przedwyborczych wyborów, dni rządów sanacyjnych, terroru, nędzy i zakłamania. Jak świetlana i coraz bliższa jest wizja przyszłości — silnej, niepodległej Polski Ludowej — kraju wielkich budowl socjalizmu, kraju potężnego nowoczesnego przemysłu, kraju postępowego rolnictwa i wysokiej kultury.

Z wspaniałą powojenną drogą rozwoju naszej Ojczyzny nierzwykle związana jest osoba pierwszego obywatela Polski Ludowej, ukochanego przywódcy i nauczyciela narodu, bojownika sprawy pokoju, przyjaciela i opiekuna marynarzy towarzysza Bolesława Bieruta. Toteż gdy z ust przewodniczącego Komitetu Wyborczego Frontu Narodowego PMH tow. Wieczorka pada jego nazwisko, na sali wybucha potężny entuzjazm. „Bierut, Bierut!” — rozbrzmiewają nemiłkające długo okrzyki. Wszystkie usta skandują nazwisko drogie sercu każdego

Polaka. Z portretu patrzą mądre oczy towarzysza Bieruta, zda się obejmują serdecznym spojrzeniem wszystkich zebranych. O życiu jego mówi st. mechanik tow. Lewoniewski. Piękne i chlubne jest życie naszego Prezydenta. Piękne, bo poświęcone bez reszty walce o sprawę ludu pracującego, o pełne wyzwolenie naszego narodu, o jego szczęśliwą przyszłość.

Padają nazwiska dalszych zgłaszanych kandydatów: Mieczysława Popiela — ministra żeglugi, Włodzimierza Szynarowskiego — dyrektora PLO, Stefana Jędrzychowskiego — wicepremiera rządu, członka KC PZPR, Franciszka Królikiewicza — przewodnika pracy i wybitnego racjonalizatora z PKP w Gdyni, Julianny Leśnik — przodującą chłopkę z pow. wejherowskiego, Konstantego Noszka — przodującego przybrydysty portu gdynińskiego. Z niesłabnącym entuzjazmem przyjmują je zebrani. Proste i serdeczne są słowa, popierające kandydatury zgłoszone przez Zakładowy Komitet Wyborczy Frontu Narodowego.

Znamy wszyscy naszego ministra żeglugi tow. Mieczysława Popiela — mówi młody marynarz Przybyłowski. Znamy go i cenimy. Jego życie wypełnione jest pracą i walką w szeregach ruchu robotniczego, wielkie są jego zasługi w kierowaniu przez niego resortu. My marynarze, widzimy jego codzienną pracę, jesteśmy przekonani, że nie zawiedzie składanego w nim zaufania, że godnie będzie reprezentował w Sejmie pracowników mornarza.

Gorące oklaski witają zgłoszoną kandydaturę dyrektora Polskich Linii Oceanicznych tow. Włodzimierza Szynarowskiego. Znajduje się on wśród nich na sali. Patrz nań z dumą i radością. Wielu spośród marynarzy może dużo powiedzieć o jego pięknej patriotycznej postawie, gdy po zakończeniu wojny jako jeden z pierwszych wezwał marynarzy polskich do powrotu z Anglii do kraju, gdy nie pozwalał zerwać polskiej bandery z polskich statków.

„Włodzimierz Szynarowski to starzy nasz towarzysz pracy — mówi tow. Sarabaj. — Znam go od kilku lat. Był zawsze dobrym kolegą...” Rozbrzmiewa opowieść marynarza o marynarzu, który z prostego chłopca okrętowego wyrósł w Ludowej Ojczyźnie na dyrektora ludowej floty handlowej. Doczekał się on chwili, o której marzył i o którą walczył przez wiele lat ciężkiej tułaczki po obcej ziemi i obcych statkach, chwili, kiedy polski marynarz wysuwa marynarza jako kandydata na posła.

Zabierają głos wciąż nowi towarzysze. Szeroko omawiają każdą kandydaturę. Słowa ich przerywają rzęście oklaski i okrzyki na cześć Frontu Narodowego, na cześć Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, na cześć sojuszu robotniczo-chłopskiego. Jednymyślnie głoszą wszyscy, głoszą za siebie i za tych kolegów — marynarzy, którzy znajdują się tysiące mil od kraju i rozdzieleni są statkami — pływających skrawkami Ludowej Ojczyzny — przemierzając dalekie morza i oceany, którzy z honorem pełnią zaszczytną służbę polskiego marynarza.

XIX ZJAZD PARTII LENINA-STALINA



Dnia 5 października 1952 r. rozpoczyna obrady XIX Zjazd WKP(b). Projekt dyktaw XIX Zjazdu w sprawie 5-letniego planu rozwoju ZSRR otwiera przed narodem radzieckim wspaniałe perspektywy dalszego marszu do komunizmu, oznacza nowy potężny rozwój gospodarki narodowej ZSRR i zapewnia poważny wzrost dobrobytu materialnego poziomu kulturalnego narodu.

Kraj radziecki pokryje się siecią nowych kombinatów przemysłowych, kanałów, autostrad, mostów, żyznych i kwitnących obszarów rolnych na terenach, do tej pory pustynnych i podmokłych.

Masy pracujące Związku Radzieckiego i krajów obozu pokoju witają z ogromnym entuzjazmem XIX Zjazd Partii. Załogi wielu zakładów, przemysłowych, Moskwy, Leningradu, Donbasu, Kijowa, Mińska, Baku i innych miast zaciągnęły warty stachanowskie dla uczczenia zbliżającego się Zjazdu, podejmując nowe socjalistyczne zobowiązania. Podobne zobowiązania na cześć XIX Zjazdu WKP(b) realizują z entuzjazmem masy pracujące Polski Ludowej i krajów demokracji ludowej.

Naród radziecki, pochłonięty pokojową, twórczą pracą — pomyślnie rozwiązuje zadania budownictwa komunistycznego.

Listy kandydatów Frontu Narodowego

zgłoszone do Okręgowych Komisji Wyborczych Gdańska, Gdyni i Szczecina

LISTA OKRĘGU NR 36 W GDANSKU

Na plenarnym posiedzeniu Okręgowego Komitetu Wyborczego Frontu Narodowego w Gdańsku ustalono listę kandydatów na posłów do Sejmu, którą Komitet Frontu Narodowego, czyniąc zadość woli ludzi pracy, wyrażonej na licznych zebraniach załóg robotniczych, na uczelniach, na zebraniach gromadzkich oraz na zebraniach w spółdzielniach produkcyjnych — postanowił zgłosić do Okręgowej Komisji Wyborczej nr 36 w Gdańsku:

Kandydaci na posłów:

- 1) Radkiewicz Stanisław — minister,
- 2) Chajm Leon — prawnik,
- 3) Trusz Jan — działacz społeczny,
- 4) Sołdek Stanisław — stocznio-wiec,
- 5) Wągrowski Mieczysław — działacz społeczny,
- 6) Murawski Franciszek — rolnik, przewodniczący spółdzielni produkcyjnej w Kiliach, powiat Tczew,
- 7) Chębertowicz Romuald — profesor Politechniki Gdańskiej,
- 8) Studziński Zdzisław — oficer Marynarki Wojennej

Na zastępców:

- 1) Majewska Zofia — profesor Akademii Medycznej,
- 2) Piłza Antoni — przewodnik pracy Zakładów im. Karola Świerczewskiego w Elblągu,
- 3) Grabowski Stanisław — rolnik, przewodniczący spółdzielni produkcyjnej w Gnojewie, pow. Malbork,
- 4) Smoliarkiewicz Krzysztof — wicedyrektor ZPGG,

Prezydent Rzeczypospolitej Bolesław Bierut wystosował następujące pismo:

Do Okręgowych Komitetów Frontu Narodowego

W związku z wysunięciem mojej kandydatury do Sejmu w różnych okręgach wyborczych, dziękuję za okazane mi w ten sposób zaufanie i powiedziałam, że wyrażam zgodę na kandydowanie w Okręgu Wyborczym m. Warszawy.

(—) Bolesław Bierut

LISTA OKRĘGU NR 37 W GDYNI

Zgodnie z art. 37 ordynacji wyborczej do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Okręgowej Komisji Wyborczej Frontu Narodowego w Gdyni zgłosił do Okręgowej Komisji Wyborczej nr 37 następującą listę kandydatów na posłów i zastępców wysuniętych z ramienia Frontu Narodowego na zebraniach przedwyborczych:

Kandydaci na posłów:

- 1) Jędrzychowski Stefan — wicepremier,
- 2) Wycech Stanisław — działacz społeczny,
- 3) Popiel Mieczysław — minister,
- 4) Bigus Antoni — zastępca przewodniczącego Prezydium WRN w Gdańsku,
- 5) Teisseyre Stanisław — rektor Państwowej Szkoły Sztuk Plastycznych w Sopocie,
- 6) Królikiewicz Franciszek — maszynista PKP,
- 7) Gabryś Stanisław — działacz społeczny,
- 8) Leśnik Julianna — chłopka z gromady Sulicice, pow. Wejhero-wa,

Na zastępców:

- 1) Tusk Antoni — zastępca przewodniczącego Prezydium PRN w Kartuzach,
- 2) Bojarska Helena — nauczycielka,
- 3) Szynarowski Włodzimierz — dyrektor Polskich Linii Oceanicznych,
- 4) Noszka Konstanty — robotnik portowy z Gdyni.

LISTA OKRĘGU NR 40 W SZCZECINIE

Uroczysty przebieg miało plenarne posiedzenie Okręgowej Komisji Wyborczej Frontu Narodowego w Szczecinie, na które oprócz wszystkich członków Komitetu przybyli również delegacje szcześcińskich zakładów pracy.

Czyniąc zadość życzeniom mas pracujących, które na zebraniach w miastach i na wsłusnęły kandydatów na posłów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, plenum Okręgowej Komisji Wyborczej Frontu Narodowego w Szczecinie postanowiło w jednomyślnie powziętej uchwale zgłosić następującą listę kandydatów na posłów:

- 1) Korczyński Władysław — wiceminister Obrony Narodowej,
- 2) Dachow Mikołaj — działacz społeczny,
- 3) Stachura Jan — robotnik portowy, Szczecin,
- 4) Andrzejewski Jerzy — literat,
- 5) Spychalski Władysław — pracownik administracyjny, Szczecin.

Na zastępców:

- 1) Wolkiewicz Wojciech — członek spółdzielni produkcyjnej w Łopianowie, pow. Gryfice,
- 2) Hrut Zdzisław — inżynier Stoczni Szczecińskiej.

Czynem produkcyjnym marynarze popierają

Program Wyborczy Frontu Narodowego i witają XIX Zjazd WKP(b)

Odpowiadając na wezwanie do ogólnokrajowego współzawodnictwa dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego i na cześć XIX Zjazdu WKP(b), rzucone przez dziesięć przodujących zakładów z hutą „Bobrek” na czele, załogi statków Polskiej Marynarki Handlowej masowo podejmują zobowiązania zmierzające do podniesienia gotowości technicznej statków, przedterminowego wykonania planowych zadań, zwiększenia kwalifikacji zawodowych itd.

Jako pierwsza we flocie hasło do czynu produkcyjnego rzuciła załoga m/s „Curie Skłodowska”, która wezwała wszystkich marynarzy PMH do zmanifestowania swego udziału w kampanii wyborczej i oświetlania XIX Zjazdu WKP(b) oświetlaniem produkcyjnymi. Załoga maszynowa tego statku postanowiła utrzymać średnie obroty silnika głównego (130 na minutę), przeprowadzić remonty bieżące we własnym zakresie, obniżyć od ustalonych norm zużycie paliwa i łożysk.

Załoga pokładowa wykona prostowanie relingów i poręczy, wymieni topananty, wysłuka i zakonserwuje 500 m kw. pokładu i wszystkie szalgi oraz uszczelni 17 okien. Niezależnie od zespołowych zobowiązań, marynarze podjęli szereg zobowiązań indywidualnych: II mechanik Wiesław Wieczorek postanowił wyremontować 8 pomp paliwowych silnika

głównego w czasie o 25 proc. krótszym od zaplanowanego, elektryk Jan Nowakowski i asystent Leonard Poziński wyremontują 2 stawniki do wind ładunkowych nr 9 i 10. Zobowiązania tego typu podjęli również inni członkowie załogi.

Na apel załogi „Curie Skłodowska” falą zobowiązań odpowiedzieli marynarze innych jednostek. Kolektyw maszynowy s/s „Ślask”, aby przyspieszyć wejście statku do eksploatacji i odciążać stocznice, postanowił przygotować armaturę lewego kotła do przeglądu MRS, przeprowadzić gruntowny remont kabestanów i wyczyścić żelny prawy i lewy bunkr. Pozostała załoga tego statku zobowiązała się pomagać stocznio-wcom przy pracach remontowych.

Załoga m/s „Elbląg” postanowiła wykonać roczny plan przewozu towarów do dnia 7 października br. oraz podjęła długofalowe zobowiązanie skracania rejsów i postojów w portach, wykonywania we własnym zakresie wszelkich remontów bieżących, obniżania kosztów własnych i wzmożenia pracy polityczno-wychowawczej.

Załoga m/s „Dunajec” zobowiązała się wykonać roczny plan przewozu masy towarowej do dnia 7 listopada br. Załoga pokładowa zmniejszy koszty własne o 5 proc. Załoga maszynowa przez samoremonty i socjalistyczną opiekę nad maszyną główną i mechanizmami

pomocniczymi utrzyma statek w stałej gotowości eksploatacyjnej, zaoszczędzi blisko 1.000 dolarów przez remont we własnym zakresie dwóch motorów pomocniczych, które miały być oddane do naprawy w stoczni zagranicznej. Załoga hotelowa obniży o 10 proc. koszty działu gospodarczego.

Marynarze podejmują również zobowiązania indywidualne. Kpt. Edward Zygmuntowicz z m/s „Dunajec” zobowiązał się zmniejszyć o 10 proc. koszty opłat w dewizach: II i III mechanik z s/s „Hel” Zbikowski i Pęczkowski postanowili wyremontować 2 windy ładunkowe, st. marynarz Truszkiewicz pójść się wykonać 30 bolców do zabezpieczenia szerszków.

Poza wymienionymi statkami, zobowiązania dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego i uczczenia XIX Zjazdu WKP(b) zgłosiły załogi statków: s/s „Bytom”, s/s „Białystok”, m/s „Lewant”, s/s „Gopio”, s/s „Olsztyn”, s/s „Kiliński”, s/s „Pstrawski”, m/s „Warta” i inne.

Idąc pod hasłem umocnienia jednolitości milijonowej Ojczyzny Polaków, marynarze naszej floty ofiarują pracę i walczą o pełne i przedterminowe wykonanie planów przewozowych. Realizacja zobowiązań, podjętych dla poparcia Programu Frontu Narodowego i uczczenia XIX Zjazdu WKP(b) znacząco przyspieszy wykonanie zadań w gospodarce morskiej.



Atlantyckie manewry na Bałtyku

13 WRZESNIA rozpoczęły się na Bałtyku manewry floty i lotnictwa USA, Anglii, Kanady, Francji, Danii, Norwegii, Holandii, Portugalii i Nowej Zelandii.

Jest charakterystyczne, że państwa uczestniczące w manewrach z wyjątkiem Danii, nie mają swych posiadłości na wybrzeżach Bałtyku, a niektóre z nich, jak Stany Zjednoczone, Kanada, Nowa Zelandia są oddalone o Morza Bałtyckiego o tysiące kilometrów. Warto także podkreślić, że w tych manewrach biorą udział odziani w mundury amerykańskie... oficerowie hitlerowscy.

Fakt ten podkreśla zarówno część prasy duńskiej, jak i francuskiej, stwierdzając, że chociaż Niemcy zachodnie nie należą jeszcze formalnie do paktu atlantyckiego, to jednak współpraca pomiędzy amerykańskimi i hitlerowskimi oficerami jest już bardzo ścisła.

Cóż powoduje imperialistów, że właśnie na Bałtyku zorganizowali manewry swoich sił zbrojnych? Odpowiedź jest prosta. Mamą do czynienia jeszcze z jedną prowokacją ze strony państw imperialistycznych, a przede wszystkim ze strony USA.

Prowokacyjny charakter tych manewrów jest tak oczywisty, że nawet prasa kapitalistyczna, która zwykle popiera atlantyckie poczynania, tym razem wyraża zaniepokojenie. I tak np. „New York Times” przyznaje, że szereg krajów „uważa za rzecz nieporozumiałą odbywanie manewrów tak blisko granic ZSRR”. Ten punkt widzenia podziela także pismo angielskie „Sunday Dis-

patch” oraz wiele pism duńskich i szwedzkich.

Manewry na Bałtyku są nowym dowodem wciągania krajów skandynawskich w kurs wojennej polityki Waszyngtonu. W Danii istnieje już sieć baz amerykańskich, a w Norwegii Amerykanie rządzą się jak u siebie w domu. Zwraca również uwagę fakt, że reklamujący swą „neutralność” i formalnie nie należący do paktu atlantyckiego rząd szwedzki zakomunikował o manewrach szwedzkich sił zbrojnych, lądowych, morskich i lotniczych, które — „dziwnym” trafem — co do czasu i miejsca zbiegły się z manewrami agresywnego bloku atlantyckiego.

Komentując prowokacyjne manewry na Bałtyku organ Ministerstwa Sił Zbrojnych ZSRR „Krasnaja Zwiezda” pisze: „Fakty świadczą, że duńskie koła rządzące coraz aktywniej pomagają w przeksztalceniu terytorium duńskiego w bazę wojskową USA, starając się przy tym wykorzystywać położenie geograficzne Danii, leżącej na wybrzeżach cieśnin międzynarodowych, wiodących z Bałtyku do Oceanu; kocha to dać do ustanowienia jednostronnej kontroli nad tymi cieśninami w interesie bloku atlantyckiego z USA na czele, a z uszczerbkiem dla żywotnych interesów krajów bałtyckich i ich bezpieczeństwa. Radziecka opinia publiczna nie może pominąć obojętnie tych faktów”.

Światowa opinia również. Widiw w nich bowiem składową część spisku wojennego waszyngtońskich agresorów, wymierzonych przeciwko pokojowi światu.

Zacieśnienie wielkiego sojuszu

W MOSKWIE został opublikowany komunikat o zakonczenu rozmów, które toczyły się ostatnio między rządem ZSRR i delegacją rządową Chińskiej Republiki Ludowej.

W komunikacie czytamy: „Podczas tych rokowań rozpatrzone zostały ważne polityczne i ekonomiczne zagadnienia stosunków między Związkiem Radzieckim a Chińską Republiką Ludową. Rokowania, które przebiegały w atmosferze przyjaznego zrozumienia wzajemnego i serdeczności, potwierdziły zdecydowaną wolę obu stron skierowania swych wysiłków ku dalszemu umocnieniu i rozwojowi łączącej je przyjaźni i współpracy, przyczyniając się zarazem ze wszelkich miar do zachowania i utrwalenia pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego”. W toku rokowań postanowiono przystąpić do wprowadzenia w życie zarządzeń mających na celu bezpłatne przekazanie w końcu 1952 r. przez rząd radziecki Chińskiej Republice Ludowej na zupełną własność wszystkich praw związanych ze wspólnym zarządzeniem Chińskiej Czangczuińskiej Linii Kolejowej wraz z należącym do niej mieniem. Jedno-

ześnie uzgodniona została sprawa przedłużenia terminu wspólnego korzystania z chińskiej wojennej bazy morskiej Port Artur.

„Ważne i owocne wyniki rokowań — czytamy w dzienniku „Prawda” — stanowią nowy wyraz przyjaźni i współpracy między Związkiem Radzieckim a Chińską Republiką Ludową. Rokowania, które przebiegały w atmosferze przyjaznego zrozumienia wzajemnego i serdeczności, potwierdziły zdecydowaną wolę obu stron skierowania swych wysiłków ku dalszemu umocnieniu i rozwojowi łączącej je przyjaźni i współpracy, przyczyniając się zarazem ze wszelkich miar do zachowania i utrwalenia pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego”.

W toku rokowań postanowiono przystąpić do wprowadzenia w życie zarządzeń mających na celu bezpłatne przekazanie w końcu 1952 r. przez rząd radziecki Chińskiej Republice Ludowej na zupełną własność wszystkich praw związanych ze wspólnym zarządzeniem Chińskiej Czangczuińskiej Linii Kolejowej wraz z należącym do niej mieniem. Jedno-

Delegacja Izby Ludowej NRD w Bonn

NAROD niemiecki powitał z uznaniem propozycję rządu radzieckiego omówienia na konferencji czterech mocarstw sprawy przygotowania traktatu pokojowego z Niemcami, sprawy utworzenia rządu ogólnoniemieckiego, sprawy przeprowadzenia wyborów oraz terminu wycofania z Niemiec wojsk okupacyjnych.

W związku z tym Izba Ludowa NRD na posiedzeniu w dniu 5 września br. wybrała delegację, która otrzymała polecenie przekazania prezydium zachodnio-niemieckiego parlamentu federalnego pisma, zawierającego propozycję zmierzającą do osiągnięcia porozumienia w sprawie zjednoczenia Niemiec jako demokratycznego, pokojowego i niezależnego państwa, a także w sprawie udziału Niemiec w zawarciu traktatu pokojowego oraz w sprawie przeprowadzenia ogólnoniemieckich, wolnych wyborów. Delegacja Izby Ludowej została również upoważniona do omówienia sprawy wysłania przedstawicieli NRD i Niemiec zachodnich do uczestniczenia w konferencji czterech mocarstw, jak również utworzenia komisji dla zbadania warunków przeprowadzenia wolnych wyborów w całych Niemczech.

Pod naciskiem opinii publicznej przewodniczący Bundestagu dr Ehlers nie odważył się odrzucić propozycji NRD i wbrew stanowisku Adenauera wyraził zgodę na przyjęcie delegacji Izby Ludowej NRD.

W dniu 19 ub. m. przedstawiciele NRD przybyli do Bonn, gdzie zostali przyjęci przez dr Ehlersa. W imieniu delegacji złożył oświadczenie wiceprezident Izby Ludowej Hermann Matern, który wręczył Ehlersowi pismo przewodniczącego Izby Ludowej Diekmanna. Ehlers oświadczył, że przekazał tekst pisma poszczególnym frakcjom Bundestagu oraz rządowi Niemiec zachodnich. Ehlers dodał, że odpowiedź na pismo Izby Ludowej NRD nie może być udzielona natychmiast, ponieważ najbliższe posiedzenie Bundestagu odbędzie się za 2 tygodnie.

Następnego dnia delegacja wróciła do Berlina.

Pobyt delegacji Izby Ludowej NRD w Bonn sledzony był z ogromnym zainteresowaniem przez całe społeczeństwo niemieckie. Patriotów niemieckich o rozmaitych poglądach politycznych wyrażają radość z nawiązania pierwszego kontaktu i domagają się kontynuowania rozmów oraz doprowadzenia ich do konkretnego wyniku w celu pokojowego zjednoczenia Niemiec.

Kampania wyborcza egzaminem dojrzałości politycznej i sprawności organizacyjnej ogniw związkowych

KAMPAnia wyborcza w PMH, w portach i w żegludze śródlądowej przebiega w atmosferze wzmożonej aktywności politycznej, społecznej i produkcyjnej. Pracownicy morza i żeglugi śródlądowej zdają sobie bowiem sprawę, że czynny udział w tej wielkiej batalii politycznej jest obowiązkiem każdego świadomego obywatela.

Zakładowe Komitety Wyborcze Frontu Narodowego powstały na statkach, w portach Gdańsku, Gdyni, Szczecina, Ustki, Darłowa i Kołobrzegu oraz w ekspozyturach Żegluga na Odrze i Wiśle. Na apel załogi m/s „Curie-Skłodowska” napływają z morza szeroka fala melnunki o włączaniu się marynarzy do ogólnokrajowego współzawodnictwa. W ślad za portowcami Gdyni rozwinął się szeroki front zobowiązań w porcie gdańskim. Nie pozostają w tyle robotnicy portu szczecińskiego i małych portów. Na wezwanie ekspozytur w Bydgoszczy i Szczecinie patriotyczny zryw ogarnął wodniaków Wisły i Odry. Marynarze, portowcy i wodniacy wyrażają czynem, że są zdolni do wyznaczenia politycznej, społecznej i produkcyjnej roli w Programie Wyborczym Frontu Narodowego w dziedzinie gospodarki morskiej i wodno-śródlądowej.

Rozwinięcie ogromnych twórczych możliwości, jakie tkwią w szerokiej rzeszce pracowników żegluga, celowe kierowanie ich inicjatywą dla pełnej realizacji zadań Planu Sześcioletniego w gospodarce morskiej i żegludze śródlądowej, utrwalenie entuzjazmu, z jakim pracownicy morza przyjęli Program Frontu Narodowego i przekucie tego entuzjazmu w trwałą, czynną postawę dla zbudowania siły polskiej na morzu, pobudzenie wszystkich marynarzy, portowców i wodniaków do czynnego i świadomego udziału w akcie wyborczym — to wszystko w dużej mierze zależy od masowej pracy politycznej i organizatorskiej wszystkich instancji i ogniw związkowych.

BIERZEMY CZYNNY UDZIAŁ W PRACACH ZAKŁADOWYCH KOMITETÓW WYBORCZYCH FRONTU NARODOWEGO

W toku kampanii wyborczej winniśmy w oparciu o cały aktywny związkowy przekonywać swych członków, że ster kraju można powierzyć tylko ludziom, gotowym do realizacji Programu Wyborczego Frontu Narodowego, bowiem Program ten odpowiada najwyższemu interesom całego narodu i jest jedynie słusznym programem narodu polskiego.

Jakie ślad wnioski wypływają dla naszych instancji i ogniw związkowych zarówno we flocie jak i na lądzie?

W DNIU 21 września prastary polski Wrocław gościł w swych murach Kongres Ziem Odzyskanych. Potężna hala Kongresowa zgromadziła ponad 3 tysiące delegatów z całego kraju.

Przybyli tu, aby dokonać bilansu osiągnięć w zagospodarowaniu tych ziem, aby mówić raz jeszcze o ich uprzemysłowieniu, o rozwoju kultury i oświaty, o Programie Wyborczym Frontu Narodowego, aby mówić o naszym największym przyjacielu — o Związku Radzieckim, któremu zawdzięczamy powrót na te ziemie i konsekwentną obronę naszych granic na Odrze i Nysie, i o braterskiej współpracy z NRD.

W prezydium Kongresu zajęli miejsca przedstawiciele Rządu z premierem Cyrankiewiczem, wicepremierami Jędrzychowskim i Korzyckim oraz Marszałkiem Polski — Rokossowskim na czele, sekretarz KC PZPR Ochab, przedstawiciele władz naczelnych stronnictw politycznych i organizacji społecznych. W skład prezydium weszli również liczni przodownicy pracy miast i wsi.

Po zagajeniu obrad przez członka P.A.N. prof. Kulczyńskiego głos zabrał premier Cyrankiewicz. Po nim na mównicę wszedł Marszałek Polski Konstanty Rokossowski.

Witając Kongres w imieniu żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego stwierdził on w mocnych słowach, że nasze wojsko czujnie strzeże granic Polski Ludowej. Każdy z nas — powiedział m. in. Marszałek Rokossowski — mając przed oczyma odbudowę i rozwój Ziem Odzyskanych, może powiedzieć, że nie na darmo przelewali krew bohaterowie żołnierze chwalać Armii Radzieckiej, nie na darmo walczyli u jej boku żołnierze Ludowego Wojska Polskiego i nie ma takiej siły, która by zdołała cofnąć wstecz historię i pozbawić naród polski wspaniałego dorobku tej walki i trudów. Nigdy więcej stopa najeźdźcy nie będzie deptała wolnej ziemi polskiej.

Wicepremier dr Stefan Jędrzychowski, w obszernym referacie przedstawił przemianę gospodarce

MIECZYSLAW DURANSKI
Przewodniczący Zarządu Głównego ZZPZ i członek Wojewódzkiego Komitetu Wyborczego Frontu Narodowego w Gdańsku

Organizacje związkowe obowiązują nas przede wszystkim jak najczynniej uczestniczyć w pracach terenowych Komitetów Wyborczych Frontu Narodowego. Związkowców powołanych do tych Komitetów Wyborczych trzeba pobudzać do szerokiej pracy masowo-politycznej. Przedstawiciele naszego związku powinni przyczynić się do tego, aby stały się one ośrodkami wyłonienia aktywności politycznej, ośrodkami agitacji wyborczej. Komitety zakładowe w portach, w żegludze śródlądowej i na statkach winny postawić sobie jako naczelne zadanie zapoznanie wszystkich wyborców z Programem Frontu Narodowego.

Podstawowymi formami pracy propagandowo-agitacyjnej komitetów wyborczych są rozmowy agitatorów z wyborcami, rozpowszechnianie literatury wyborczej, organizowanie zebrań wyborców i spotkań z kandydatami na posłów z ramienia Frontu Narodowego. Szczególną uwagę należy zwrócić na sprawę popularyzowania wśród wyborców kandydatów na posłów do Sejmu. Niech każdy marynarz, portowiec i wodniak dowie się o drodze życiowej kandydata, o jego zasługach. Każdy wyborca powinien przekonać się, że proponowany kandydat jest godny jego zaufania, że będzie stał wiernie na straży interesów ludu pracującego i Ojczyzny.

W kampanii wyborczej mobilizujemy dla sprawy Frontu Narodowego cały aktywny związkowy, radców zakładowych, mężów zaufania, członków różnych komisji, delegatów ubezpieczeniowych, społecznych inspektorów pracy, cały aktywny kulturalno-oświatowy. Mobilizujemy cały aktywny do pracy politycznej tam, gdzie będą się rozstrzygały losy kampanii wyborczej: w zakładach pracy i w obwodach wyborczych na lądzie i na statkach.

WZMOC PRACĘ MASOWO-POLITYCZNĄ ZWIĄZKU

Program Wyborczy Frontu Narodowego jest programem gospodarczym i kulturalnym rozwoju polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jest programem potężnego rozwoju przemysłu ciężkiego, hut, kopalni, naszej floty handlowej, portów, żegluga śródlądowej, budowy wielkich zapór wodnych i kanałów żeglownych, wielkich elektrowni na Wiśle i Bugu oraz przeobrażenia przyrody rzek naszego kraju. Jakże to odmiennie obraz w porównaniu z latami trzydziestymi, kiedy o naszej flocie mówili zagraniczni armatorzy:

„Wasze jachty — nasze frachtowce”, kiedy marynarze, robotnicy portowi, sponiewierani i wyzyskiwani zmuszeni byli do walki strajkowej o prawo do życia, o prawo do pracy.

Obowiązkiem ogniw związkowych jest jak najbardziej czynnie uczestniczyć w realizacji tego porywającego Programu. A w jaki sposób? Przede wszystkim musimy ulepszać naszą pracę organizacyjną i wzmacniać kierowniczą rolę związku na wszystkich szczeblach, a zwłaszcza w ruchu współzawodnictwa i racjonalizatorstwa.

Patriotyczny zryw produkcyjny ogarnął wszystkie przedsiębiorstwa naszego resortu. Nie wolno nam dopuścić do tego, aby zmarnował się entuzjazm i wysiłek mas, wypływający z ułomnością Ojczyzny, wypływający z głębokiej solidarności z Programem Wyborczym Frontu Narodowego. Trzeba więc stworzyć warunki dla dalszego rozwoju inicjatyw produkcyjnej mas, dla pełnej realizacji podjętych zobowiązań.

Z doświadczeń wielu kampanii zobowiązań produkcyjnych wiemy, że każdemu patriotycznemu zrywowi pracowników żegluga musi towarzyszyć wzmożona organizacyjna i masowo-polityczna praca organizacji związkowych. Bez spełnienia tego warunku nie można myśleć o ustaleniu prawidłowego kierunku zobowiązań, o uruchomieniu rezerwy, o rozwinięciu szerokiego frontu walki w przedsiębiorstwach i na jednostkach, które „wloką się w ogień” w wykonywaniu planów, o pogłębianiu świadomości załóg.

Front Narodowy stawia przed sobą jako wielki cel umocnienie pokoju, bezpieczeństwa naszych granic, naszej niepodległości. I dlatego naszym obowiązkiem jest nieustanne zaostrzanie czujności mas wobec imperialistycznych przygotowań wojennych i pogłębianie wśród pracowników żegluga gotowości do poparcia wszystkich wysiłków w kierunku sparaliżowania awanturnych zapędów amerykańsko-hitlerowskich spiskowców.

W tej kampanii wyborczej wróg nie występuje otwarcie jak w 1947 r., z własną listą, ale działa z ukrycia, szerzy najrozmaitsze plotki, wykorzystuje trudności, jakie przeżywa nasz kraj, dla siania zaniemi i zniechęcania ludzi pracy, dla zahamowania naszego rozwoju i wzrostu gospodarczego, dla podważenia jednności naszego narodu.

Obowiązkiem ogniw związkowych jest rozbijać fałsz i kłamstwa wro-

giej propagandy, bezlitośnie tropić i tępić judaszów, demaskować i izolować wrogie elementy i druzgotać ich opór. Jest to zadanie szczególnie ważne dla naszych aktywistów we flocie, bowiem załogi naszych statków przebywając w portach państw kapitalistycznych są narażone na rozbijającą działalność wypędków emigracyjnych i imperialistycznych agentów.

Do agitacji i propagandy wyborczej na rzecz Frontu Narodowego pobudzamy wszystkie instytucje związkowe, wszystkie środki i formy pracy kulturalno-oświatowej, jak świetlice, kluby, domy kultury, radiowęzły, gazetki ścienne i cały związkowy ruch artystyczny.

TROSKA O CZŁOWIEKA PRACY

Front Narodowy stawia przed sobą pożyty wzrost dochodu narodowego i stworzenie warunków dla podniesienia realnych zarobków mas pracujących, dla rozkwitu dóbr kulturalnych narodu, dla uzyskania środków niezbędnych do dalszego budowy na wielką skalę urządzeń zdrowotnych, społecznych, kulturalno-oświatowych i dla dalszego rozwoju budownictwa mieszkaniowego.

Obowiązkiem ogniw związkowych jest najbardziej czynnie uczestniczyć w realizacji tych podstawowych zadań Frontu Narodowego i tworzeniu warunków, które by zapewniały największe zaspokojenie stałe rosnących potrzeb materialnych i kulturalnych pracowników żegluga.

Troska o marynarza i jego rodzinę, o portowca i wodniaka powinna nieustannie i codziennie przenikać całą naszą pracę związkową. W kampanii wyborczej problem ten musi być wysunięty na czoło działalności ogniw związkowych. Podnieśmy to zaufanie do naszej agitacji wyborczej i całej działalności naszego związku.

Przez śmiałość i szczera krytykę i samokrytykę obnażamy i usuwamy zarówno z naszego aparatu gospodarczego jak i związkowego, te po pozostałości przedwojennych czasów, które krzywdzą ludzi pracy i utrudniają im życie. Podnieśmy na wyższy poziom naszą troskę o właściwy rozwój budownictwa mieszkaniowego, zwłaszcza dla marynarzy, o rozdział mieszkań, o właściwe gospodarowanie funduszami przeznaczonymi na urządzenia i pomoc społeczną.

Kampania wyborcza jest egzaminem naszej sprawności organizacyjnej i dojrzałości politycznej. Egzamin ten musimy zdać celując. Realizując w swej codziennej pracy związkowej te wskazania, przyczynimy się do wielkiego zwycięstwa Frontu Narodowego w wyborach w dniu 26 października br.



i kulturalne, dokonane na Ziemiach Odzyskanych przez Polskę Ludową i podkreślił nierozdzielność łączącą od wieków te ziemie z Macierzą.

Zjednoczenie Ziem Odzyskanych z Polską — powiedział wicepremier Jędrzychowski — uzyskanie szerokiego 500-kilometrowego wybrzeża morskiego, powrót do Polski Gdańska i Szczecina oraz kilkunastu małych portów, otworzyło szerokie perspektywy przed gospodarką morską i wodno-śródlądową.

Po raz pierwszy w dziejach polska stała się naprawdę państwem morskim. W ciągu minionych lat włożyliśmy ogromny wkład w odbudowę całkowicie zniszczonych portów, w odbudowę i rozbudowę stoczni morskiej, w rozwój żegluga i rybołówstwa.

Nie tylko odbudowaliśmy ze zniszczeń wojennych port szczeciński, ale zainstalowaliśmy w nim najbardziej nowoczesne taśmowce dla przeładunku węgla. Zbudowaliśmy w Świnoujściu całkowicie nową bazę rybołówstwa dalekomorskiego. Stan na szczytach floty handlowej jest dziś blisko trzykrotnie większy niż przed wojną, a statki nasze po raz pierwszy w historii wyszły na dalekie morza i oceany. Nasza gospodarka morską na Ziemiach Odzyskanych coraz lepiej służy krajowi.

Służy także rozwojowi współpracy międzynarodowej, przez ułatwienie tranzytu i przez usługi naszej floty na rzecz gospodarki krajów demokracji ludowej.

Wicepremier Jędrzychowski nakreślił z kolei perspektywę rozwojowej Ziemi Odzyskanych w świetle Programu Wyborczego Frontu Narodowego.

W ostatnich latach Planu 6-letniego i w Planie Pięcioletnim zapoczątkujemy budowę kanału Wisła — Odra w górnym biegu tych rzek, jako najkrótszego połączenia wodnego Krakowa i Górnego Śląska. Te dwa kanały zabezpieczą pełnowartościowe połączenie Odry i zrekonstruowanej Wisły w jeden system dróg wodnych. Rozbudujemy też słocznice rzeczne i warsztaty remontowe taboru rzeczno-żeglownego. W porcie szczecińskim rozbudujemy urządzenia dla przeładunku drobnicy i magazyny drobnicowe. Pogłębijmy tor wodny od Szczecina do Swinoujścia w ten sposób, aby port szczeciński stał się dostępnym dla wielkich statków oceanicznych. W Szczecinie rozbudujemy warsztaty okrętowe, aby umożliwić remont statków morskich w porcie.

W dalszym ciągu będziemy rozwijali na Ziemiach Odzyskanych rybołówstwo bałtyckie i dalekomorskie i rozbudujemy zaplecze rybołówstwa morskiego — stocznie ry-

backie i warsztaty naprawcze, zbudujemy zakłady produkujące silniki do kutrów, nowe fabryki lin okrętowych i sieci rybackich, chłodnie rybne i fabryki mączki rybnej.

Zaktywizujemy małe porty dla celów rybołówstwa, przeładunku i żeglugi kabotażowej.

W dyskusji zabierali głos delegaci — przedstawiciele mieszkańców całej Polski — robotnicy, chłopcy, przedstawiciele inteligencji pracującej młodzieży, kobiet i duchowieństwa.

W imieniu pracowników żegluga przemówił oficer Walenty Milenuszkin z s/s „Białystok”.

Powiedział on m. in.: „Nie ma dziś już na świecie morza, na którym nie powiewałaby dumnie polska bandera. Kursy naszych statków prowadzą do najbardziej oddległych portów świata.”

Na Ziemiach Odzyskanych poza kłopotami szeregu nowych uczelni obejmujących wszystkie dziedziny życia gospodarki morskiej. Drzwi tych szkół i uczelni stoją szeroko otwarte dla wszystkich których morze pociągnęło ku sobie, bez względu na pochodzenie.

My, marynarze PMH jesteśmy dumni z udziału w Kongresie Ziem Odzyskanych i zapewniamy, że będziemy stać z Wami w szeregu Frontu Narodowego, bo Front Narodowy to szczęśliwe jutro dla nas i naszych dzieci, to wspaniały rozwój i umocnienie sił naszej ukołonej Ojczyzny Ludowej, to wzmocnienie sił obozu pokoju, któremu przewodzą Związek Radziecki, to dalszy rozwój gospodarczy Polski — kraju wolnego ludu pracującego”.

Kongres Ziem Odzyskanych był wyrazem dumy i miłości dla nas zawieszonych z Macierzą Ziemi Odzyskanych i przyczyni się do podniesienia naszego wysiłku dla budowy silnej Polski Ludowej.

Wielki Rejs

Kazimierz Błahy

W KWIECIEŃNIU 1933 roku podziemny organ gdyńskiej grupy Miedzynarodowy Marynarzy i Robotników Portowych (ISH) — „CZERWONY MARYNARZ I ROBOTNIK PORTOWY” ogłosił apel do marynarzy polskich

Oto pierwsze słowa apelu: Jedyna droga, którą powinniśmy pójść, marynarze polscy, to droga „Potiomkina”. Droga marynarzy francuskich w Odesie 1919 roku, droga marynarzy holenderskich krętowników „Siedem Prowincji”.

W maju 1932 r. marynarz z tramwaju „Białystok” napisał artykuł w okretowej gazetce ściennej.

Oto pierwsze słowa artykułu: Uczymy się walczyć o silną Polskę Ludową na tradycjach walk bohaterów marynarzy „Potiomkina” i „Aurory”. Czerpiemy nauki z rewolucyjnych walk marynarzy francuskich floty czarnomorskiej, z walk czerwonych marynarzy Kielu i z tradycji bojów klasowych polskich marynarzy. Łączymy swoją pracę i walkę z walką doborców i marynarzy świata, którzy krzyżują zbrodnicze plany imperialistów...

Miedzy apeliem polskich marynarzy — komunistów, a słowami marynarza z „Białegostoku” leży okres dziewiętnastu lat.

W życiu polskich ludzi morza to cała epoka.

II

PIERWSZE polskie statki nosiły dziwną banderę. Na rufie „Masovii” i „Polonii” (1920 r.) trzepotała biała flaga z czerwonym, skośnym krzyżem. W górnym rogu koło drzewca tkwił skromny biały orzeł. „Polacy ze wzruszeniem oglądali tę banderę i statki — pierwsze symbole odradzającej się Ojczyzny” — usiłuje w nas wmówić pan Rummel, b. dyrektor pseudo „Polskiej Żeglugi”. Marynarz rozpoznał szybko mistyfikację, chociaż na następnych już statkach powiewała białoczerwona flaga.

Poznał mistyfikację „polskości” i „narodowości” floty, ponieważ: — obowiązywała go stara-pruska ustawa żeglarska, przewidująca m. in. w par. 91 karę chłosty, jak na średniowiecznych galerach, za czas pracy określającą według słońca... — pierwsze żeglujące przedsiębiorstwo noszące nazwę „Sarmatia” było administrowane przez „Bergenske Baltic Transport”, a następnych kilkadziesiąt rządzonych był przez międzynarodowy kapitał... — człowiek na statku — zaczynał

kiej korespondencje, pod kryptonymi, mówiące o życiu polskiego marynarza w polskiej flocie, rządzonej przez zagraniczny kapitał, a stojącej w dyspozycji faszystowskiego rządu.

Czas z tym skończyć — pisze „Niezłomny” ze statku „Warszawa” — marynarzom dają stęchlą kielbasę. Oficerowie terroryzują załogę. Tylko statkiem zmusimy oficerów do ludzkiego traktowania nas...

Jest nas wszystkich czterech — pisze marynarz z Linii Bałtyckiej — w tym jeden trymer, pracujący nieraz ponad siły. Kottownia jest zabójczą na tych nuby nowoczesnych statkach („Śląsk”, „Cieszyn”, „Tezew” — przyp. K. B.) Wentylacji nie ma tam żadnej. Trzeba sobie samemu węgiel trzymować, gdyż trymer jest potrzebny panu mechanikowi do czyszczenia płyt lub prania spodni. Upomnieć się nie można, bo zaraz odmustrują, jako że jest za słaby lub nie nadaje się. Przez pokład przejść nie można, bo pusze się nastroje pasażerów i brudzi pokład...

Marynarze Linii Bałtyckiej do walki!

Stawajcie w szeregach jedynej, szczerzej przedstawicielki proletariatu lądowego i morskogo, Komunistycznej Partii Polski!

Terror we flocie pogłębiał się coraz bardziej.

Na „falterowskim” statku „Rohur III” oficer Zurawski kopał i bił po twarzy marynarzy. Na „Rohurze IV” starszy oficer, który w myśl ustawy żeglarskiej z 1902 r. obowiązującej we flocie, nie był członkiem załogi, lecz reprezentantem właściciela statku — okradał marynarzy, odstawiając im wypłaty nadgodzin.

Na protesty załogi odpowiadał: Komu się nie podoba, zom! By steroryzować załogi kontraktowano marynarzy tylko na jeden rejs na „Lublinie” kapitan Rawicz — Ruśkiek bił marynarzy. Na „Rohurze IV” dostał pomieszczenia zmysłów absolwent Szkoły Morskiej — Grzybowski. W „Domu Marynarza” w Gdyni 60 ludzi — marynarze, palacze i stewardzi mieszkać już 13 miesięcy, a bez pracy są już od 2 — 3 lat. Cudem ktoś się dostanie na statek. A żeby marynarze nie umierali z głodu daje im się z łaski raz na dzień talerz zupy i kawaleczek chleba... Delegacji „bizużycy” marynarzy odpowiada pan Łęgowski, naczelnik gdyńskiego Urzędu Morskiego: Rządźcie zadowoleni, że macie dach nad głową, a koleczy żarcie za burłę wyrzucają, to je se łapie...

wiają się odezwy, nawołujące do strajków solidarnościowych z robotnikami Gdańska, podpisane przez komitety strajkowe, na statki płynię kapepowska prasa „MARYNARZ - REWOLUCJONISTA” i „CZERWONY SZTANDAR”, która marynarz Stachyra przenosi na pierściach, pod bluzą KPP ostrzega marynarzy, że Gdynię szykuje sanacja jako jawnoczą dla imperialistów, by stąd wyszły krążowniki na Leningrad, na



...na statki płynię kapepowska prasa „Marynarz - Rewolucjonista” i „Czerwony Sztandar”

port pierwszego kraju socjalizmu, gdzie lud zdobył swoje prawa, gdzie lud rządzi. W kubrykach statków magnata Faltera, na „Rohurach” i na „Śląsku” czytają marynarze odezwę Miedzynarodowy Marynarzy i Robotników Portowych:

Do wszystkich robotników transportu wodnego!

Wszystkie ładunki materiału wojennego z portów kapitalistycznych dla japońskich i innych imperialistów przeznaczonych są przeciwko naszym braciom w Chinach i przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Proletariusze transportu wodnego!

Odmawiajcie ładowania i transportowania amunicji i broni dla piratów imperialistycznych!

Rozwijajcie się i pogłębiajcie wśród marynarzy poczucie międzynarodowego braterstwa. Bądźcie niepokorni wobec rodzinnego i obcego faszysty. Wśród bezrobotnych wezwanych z „Domu Marynarza” do odnawiania pasażerskiego statku „Gdynia” sztykowanego na przyjazd prezydenta Mościckiego — solidarnie rzucą pracę gdy dowiaduje się o celu ich roboty. Na wizyty dla dygnitarzy to są pieniądze, a na zapomogi dla głodujących marynarzy to nie ma — rzucają w twarz kierownikowi robót. Solidarnie występują marynarze w strajkach robotników portowych, gdy żądają oni 8 godzinnego dnia pracy i protestują przeciwko obniżeniu zarobków sztafeterom do 70 gr na godzinę. Tłumny udział biorą marynarze w demonstracyjnym pogrzebie zastrzelonego przez policję bezrobotnego Jerzego Drzewickiego, stając się bój z 30 policjantami, którzy nie dopuszczali delegacji do szpitala Rosły w siłę, świadomości i wole zwycięstwa szeregi marynarskie. Siła ta była tak poważna, że gdy w kilka lat później faszystowski rząd polski rozpoczął uzbierać faszystowskie kochorły Franco, ani jeden gdyński armator nie odważył się wynająć statku do przewożenia broni. Wiedzieli, że ani jeden pocisk nie dotarłby tą drogą do rąk frankistów. Tak jak ongiś „potiomkinowcy” poparli lud Odessy w jego walce, tak i w owych latach wielu synów robotników i chłopów, którzy z poboru przybrali mundury marynarki wojennej, solidaryzują się z walką marynarzy floty handlowej. Na łamach „MARYNARZA - REWOLUCJONISTY” pojawia się list „Marynarza Marynarki Wojennej”, który pisze: „Pamiętam „Potiomkina” i „Aurora”, pamiętam bohaterów marynarzy niemieckich z Kiel... My marynarze wojenni mówimy wam — gdy zajdzie potrzeba — wystąpimy razem z wami. Liczcie na naszą pomoc”.

Pięciokrotnie ruszają do walki o swoje prawa marynarze floty handlowej. Pięciokrotnie zalamują się strajki wskutek zdrady kierownictwa Związku Transportowców, obśadzonego przez PPS. Kwapiński, Maxamin, Zieliński i inni, których marynarze wyrzucają z lokalu związków na Grabówku, poza plecami masę członkowskiej podpisują z armatorami hanielną umowę zbiorową zmierzającą m. in. do obniżki płac, przedłużenia czasu pracy do 10 godzin, zaprowadzenia dwóch wacht zamiast trzech itd.

Związek Transportowców był członkiem reakcyjnej Międzynarodowej Federacji Transportowej

(ITF), będącej na usługach burżuazji, która przez wyzysk marynarza przez zmniejszenie kosztów jego utrzymania usiłowała uzyskać zwycięstwo w konkurencjach na rynkach frachtowych. „Góra” ZTT z Kwapińskim na czele pierzoliwicie na siłę. Płyną z krąlu okrutne wieści o zbrodniach niemieckich faszystów w kraju, gdzie pozostali żyli i dzieci marynarzy. Pływają nasi marynarze do Murmańska, gdzie spotykają się z radzieckimi marynarzami, broniącymi bohatersko swej ojczyzny. Wszystko to coraz szerzej otwiera oczy szeregowym marynarzom na politykę „rządu”.

30 września 1942 r. delegat Centralnej Sekcji Morskiej podejmują uchwałę na m/s „Sobieski” w sprawie pomocy dla b. żołnierzy Brygad Międzynarodowych w Hiszpanii, którym faszystowski rząd Smigłego i Mościckiego odebrał prawo obywatelstwa. Marynarze organizują pomoc dla wdów i sierot po marynarzach poległych w walce z hitleryzmem, a wśród organizatorów pomocy i ofiarodawców pierwszym jest marynarz Franciszek Stachyra, były więzień sanacji.

Echo bitwy stalingradzkiej, które przez Europę dociera na statki wskazuje marynarzom wyraźnie, którzy wielkie najsłabszą drogą do Polski. W dniu 1 Maja marynarze z m/s „Batory” wydają odezwę do załóg:

Na gruzach zniszczonej Ojczyzny powstanie nowe życie. Życie wolne od widma wojny i bezrobocia. Miernikiem wartości obywatela będzie nie tytuł, nie pieniądze, lecz praca

Czytanie przez załogi okrętów pism i odezw (nie z monopolu PPS i ZTT) zakłosa harmonijność w pracy między kapitanami i armatorami, tak ze strony naszej pożądaną.

Autorzy okólnika żądają, by marynarze: wszelkie pisma nie mające znaku PPS i ITF niszczyli, a 10 portów i agitatorów lewicę związkową (IRS) czym prędzej oddawali w ręce komendantów okrętów.

Strach skwał im gardła. Bali się głosu agitatora marynarza — komunisty, bali się słowa drukowanego w podziemiu. Stąd też dziesiątki prowokatorów, jak np. niejaki Litewka, spełniał gorliwie swą funkcję Komisarz policji Suzański i jego zastępca Kuziela, którzy kazali strzelać do demonstrantów na pochodach 1-Majowych i do baraków robotniczych na Grabówku — mieli pełne ręce roboty.

Kolporter, marynarz pokładowy ze „Lwowa” Franciszek Stachyra, zostaje aresztowany i skazany na trzy lata więzienia. Bosmana Korkę wywożą towarzysze polajemnie na „Wilnie” do Antwerpii w obawie przed aresztowaniem Sekretarza Oddziału Związku Guzalek ucieka już z komisariatu policji, przedziera się do Hiszpanii by nad Manzanarę, w Brygadzie Międzynarodowej zginąć w obronie hiszpańskiej Republiki. Za Polskę sprawiedliwą i ludową ginie marynarz Migala. Wielu aktywnych działaczy ruchu rewolucyjnego wśród marynarzy aresztowano.

Pozostali zapłacą za zdradę swojego kierownictwa związkowego, za zdradę narodu przez faszystowski rząd — śmiercią żołnierską na Westerplatte, na Helu, Kamiennej Górze, na barykadach Gdyni w 1939 roku.

IV

NIE skończył się bój. Na wywiezionej do Anglii przez sanacyjny rząd flocie zależało się na ludzi, którzy kontynuowali bohaterstwo tradycje walk marynarskich. Waleczą z hitlerowskim faszystwem na najsłabszą drodze do Polski, marynarze nie ustają w walce o swoje prawa.

Już w październiku 1939 wybuchła na kilku statkach strajk m. in. na „Pilsudskim”. Marynarze żądali wypłacenia im zaległych zarobków i rychłego rozpoczęcia walki z hitlerowskimi piratami na morzach. Za sanacyjną „władzą” tym razem stał silniejszy pomocnik: brytyjska admiralicia. Ona wie, co znaczy marynarski „bunt”. Brytyjscy sztabowcy pamiętają transportowców „Jolly Georg”, który nie wyruszył z amunicją na interwencyjny front w Rosji 1920 roku.

Dłatego organizatorzy pierwszych strajków idą do „obozów osobobnie” (różnica z hitlerowskim „kacem” — niemal tylko w nomenklaturze) na wyspie Isle of Man i w Newcastle. Zostaje aresztowany za zgodą sanacyjnych władz morskich marynarz T. Skiba, aresztują marynarzy Brykalskiego, Grzelaka, Kochańczyka...

Kwapiński, przedwojenny „związkowiec” obejmując łoke ministra żeglugi w rządzie londyńskim i przy pomocy „dwójki” oraz brytyjskiej admiralicii może skutecznie zwalczać wszelkie postępowe ruchy we flocie. A ruchy te przybierają na sile. Płyną z krąlu okrutne wieści o zbrodniach niemieckich faszystów w kraju, gdzie pozostali żyli i dzieci marynarzy. Pływają nasi marynarze do Murmańska, gdzie spotykają się z radzieckimi marynarzami, broniącymi bohatersko swej ojczyzny. Wszystko to coraz szerzej otwiera oczy szeregowym marynarzom na politykę „rządu”.

30 września 1942 r. delegat Centralnej Sekcji Morskiej podejmują uchwałę na m/s „Sobieski” w sprawie pomocy dla b. żołnierzy Brygad Międzynarodowych w Hiszpanii, którym faszystowski rząd Smigłego i Mościckiego odebrał prawo obywatelstwa. Marynarze organizują pomoc dla wdów i sierot po marynarzach poległych w walce z hitleryzmem, a wśród organizatorów pomocy i ofiarodawców pierwszym jest marynarz Franciszek Stachyra, były więzień sanacji.

Echo bitwy stalingradzkiej, które przez Europę dociera na statki wskazuje marynarzom wyraźnie, którzy wielkie najsłabszą drogą do Polski. W dniu 1 Maja marynarze z m/s „Batory” wydają odezwę do załóg:

Na gruzach zniszczonej Ojczyzny powstanie nowe życie. Życie wolne od widma wojny i bezrobocia. Miernikiem wartości obywatela będzie nie tytuł, nie pieniądze, lecz praca



...organizatorzy pierwszych strajków w Anglii za zgodą sanacyjnych władz morskich idą do „obozów osobobnie”

Wracając ku rodzinnym brzegom ujrzymy z pokładu ląd. A ląd ten będzie Polski Ludowej...

Powstała w Anglii iewicowa organizacja polska „Jedność i Czyn”, w której działali Juliusz Suchy i Rudolf Heller, która niesie pomoc polityczną marynarzom. Na wolnym jeździe Związku Marynarzy do władz zarządu wchodził marynarze z lewicy związkowej: Ski ba, Kochańczyk i inni. Na statkach, jak ongiś „MARYNARZA - REWOLUCJONISTA” — tak obecnie ukradkiem czytają „KAPITAŁ”, „WOLNA POLSKA” i „NOWE WIDNOKREŚCI”, pisma Związku Patriotów Polskich w ZSRR, które mówią o kraju, o tworzeniu się armii polskiej w kraju radzieckim, o partyzanatach AL i bohaterach walce PPR, spadekobierczy i kontynuatorski walki KPP. Te pisma demaskują antyradycką politykę londyńskiego rządu.

Rosnące nastroje wśród marynarzy, coraz głośniejsze powtarzanie przez marynarzy hasła: Walczymy o Polskę Ludową, Polskę bez nędzy, wyzysku i bezrobocia, o Polskę bez kapitalistów — przerazają Kwapińskiego, tak jak ongiś w roku 1933. Dlatego na rozkaz sanacyjnej góry cofa fundusze dla Związku Marynarzy, w porozumieniu z brytyjską admiralacją zakazuje marynarzom Dryżala i Kochańczykowi — delegatom związku — wejścia na statki polskie i wreszcie przy pomocy funta i dolara tworzy rozłamową grupę związkową, podporządkowując ją polskiemu Zw. Oficerów Marynarki, na którego czele stoi brytyjski admirał sir Heaton Ellis.

Na prowokację rządu i związkowych zdradców marynarze polscy z lewicy związkowej odpowiadają listem do Rządu Tymczasowego, w którym z dumą i radością witał Manifest Lipcowy, który spełnia ich pragnienia, który ucieleśnia ich wszystkie ideały, o które walczyli od pierwszych swych rejsów. W Londynie tworzy się organizacja PPR, w której szeregach stają marynarze: Stachyra, Dryżala, Szynarski, Brykalski, Kochańczyk...

Po uznaniu Rządu Tymczasowego przez Wielką Brytanię wśród oficerów i marynarzy połączają fale. Właściwy kurs

żąda o powrót do kraju wraz ze statkami i wtedy zdzierają klasy robotniczej „ministra żeglugi” bez statków. Kwapiński po „pierwszym” w życiu organizuje strajk, ale jak zwykle prowokację. Wkierzywszy fakt wstrzymania poborów i urlopów przez armatorów Kwapiński ogłasza 7 lipca 1945 r. strajk i wzywa oficerów by opuścili statki oraz podnosili brytyjskie flagi.

Lecz zawiódł się sanacyjny rząd w swych rachubach. Głęboki patriotyzm marynarzy, zahartowany w wielu bojach klasowych zwyciężył. Płynę na Szczecin. Gdynie i Gdańsk — do Polski. „Kraków”, „Batory”, „Katowice”, „Wieluń”, „Narwik”, „Tobruk”, „Lech” i „Lublin”. Prowadzą statki III oficerowie, bosmani, marynarze...

V
NIE na odpoczynek wrócił marynarskie załogi do wywalczonej przez radzieckiego i polskiego żołnierza Ojczyzny. Wrócić na nowo i niełatwo bój.

Pod sztandarem PZPR rozprawiła się flota z pozostałościami kapitalizmu na Wybrzeżu. Przegnała Pliniusów, którzy pod sztyldkiem GAL-u usiłowali reaktować dawne życie we flocie. Pod sztandarem PZPR rozpoczęli marynarze walkę o silną, nowoczesną flotę handlową Polski Ludowej.

W tej walce przykładem im byli synowie i wnukowie marynarzy z „Potiomkina” i „Aurory”, którzy w latach kapitalistycznego ucisku uczyli ich, jak walczyć z bezrobociem w Polsce Ludowej, ucząc ich, jak



...bądźcie zadowoleni, że macie dach nad głową, a koleczy żarcie za burłę wyrzucają, to je se łapie

sie dopiero od oficera i pasażera drugiej klasy.

Lata 1929 — 1933 były to lata kryzysu 162 kartele dyktowały prawa w Polsce. W takich to warunkach na wąski skrawek wybrzeża pozostali napływać ludzie: jedni, by spełnić swe pragnienia o żegludze, inni, a tych było najwięcej, by zdobyć utrzymanie na pokładach statków lub w portach. Zapetrniały się baraki bezrobotnymi, na placach koczowały tłumy bezdomnych Robotnicy. Tłumnie napływają do Gdyni i powiększają zastępy bezrobotnych Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy zarejestrował w roku 1931 najwyższą cyfrę bezrobotnych... Wydano przeszło 50 000 obwodów — pisze w swym sprawozdaniu komisarz rządu dla miasta Gdyni pan mgr Franciszek Sokół, który 5 lat później będzie uśmierzał strajki przy pomocy policji.

Wyzysk na statkach nie był la gdoniejszy od nędzy i wyzysku na lądzie.

W nielegalnie wydawanym organie Gdyńskiego Okręgowego Komitetu Komunistycznej Partii Polski „MARYNARZ - REWOLUCJONISTY” pojawiają się coraz czę-

ściej korespondencje, pod kryptonymi, mówiące o życiu polskiego marynarza w polskiej flocie, rządzonej przez zagraniczny kapitał, a stojącej w dyspozycji faszystowskiego rządu.

III
BUNT na pancerniku „Potiomkin” nie nastąpił jedynie w wyniku dania marynarzom „zroboczenia” młodego. To gorący plomien rewolucji ludowej w Rosji zapalił serca odeskich marynarzy i kazali im wciągnąć czerwoną flagę na żurawowy maszt. Stęgła kielbasa na „Warszawie” nie mogła jeszcze rozpalili buntu. Lecz strajki i marsze bezrobotnych w Warszawie, Łodzi, Wieluniu, Żyrardowie, Katowicach, gdzie w maju 1931 policja salwami karabinów usiłowała powstrzymać masę ludową, były to właśnie siła napędowa, która ruszyła marynarskie szeregi.

Jedyna droga, którą powinniśmy pójść, marynarze polscy, to droga „Potiomkina” — uczy swych towarzyszy ze statku marynarze — komuniści i członkowie lewicy związkowej.

Znaczą to, że trzeba obalić faszystowski ustroj, by zdobyć prawo do człowieczeństwa. Na murach gdyńskich magazynów portowych poja-

Oto jej słowa:

„My się innym wyprzedzić nie damy

Hasłem naszym jest: praca za dwóch.

Bo banderę ludową nieśliśmy

A z nią honor załogi i ducha.

I choć nieraz nie bardzo wiatr sprzyja

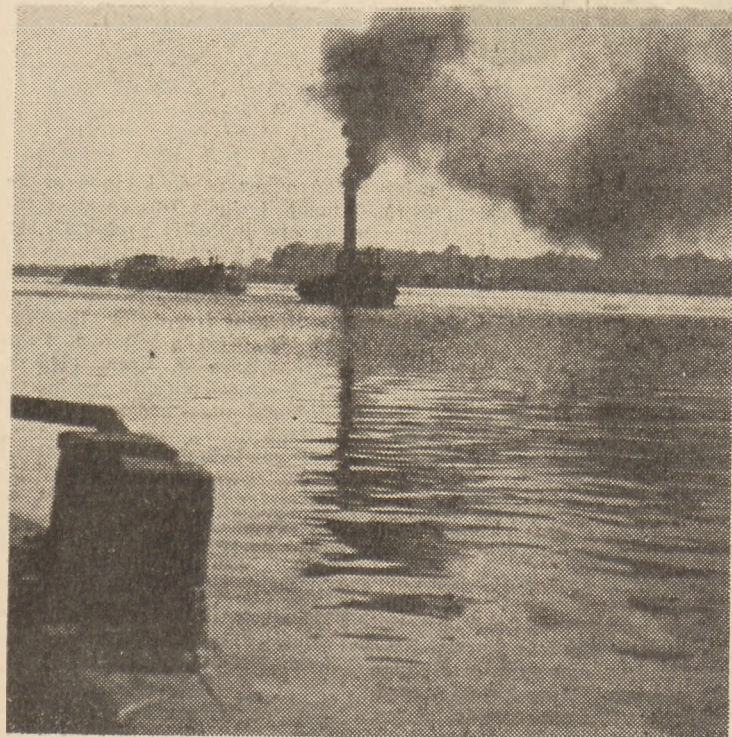
I złe sztormy szarpią nasz statek,

Lecz załogi przeczłomu rozbił ją

Bo na kursie: socjalizm — nasz cel.”

Ten kurs wyłczyli nam marynarze „Potiomkina” i „Aurory”.

Przeobrażenie przyrody



Inż. Tadeusz Borowy

Szef Działu Studiów w CBS i PBW „Hydroprojekt”

gdy wymagane jest co najmniej 1.20 cm.

Pod względem energetycznego wykorzystania naszych rzek, sytuacja obecna nie jest lepsza. Zasoby energii wodnej, nadającej się do wykorzystania, oblicza się u nas na około 10 miliardów kWh (kilowatogodzin) rocznie. Tymczasem przed wojną faktyczna produkcja wszystkich siłowni wodnych w kraju wynosiła zaledwie około 4 proc. tej ilości.

Największe źródło energii wodnej — Wisła, odprowadzająca w przeciętnym roku do morza około 40 miliardów m³ wody, oddaje ją zupełnie jałowo, gdyż wcale nie jest wykorzystana. Karpacie dopływają, z których wychodzą wszystkie powodzie, niszczące ich doliny i dolinę Wisły są nadal w prawie pierwotnym stanie. Wody powodziowe odchodzą jałowo, na czym tracimy 1 miliard kWh rocznie. Ani niewielki zbiornik na Dunajcu w Rożnowie, ani maleńki zbiornik w Porąbce na Sole, daleko nie wystarczają dla schwywania wielkiej fali powodziowej, jaka się często pojawia na dopływach Wisły. Na Odrze górnej, od Koźła do Rędzina, tj. na długości 165 km, istnieje cała kaskada sztucznych spiętrzeń, zbudowanych na przełomie XIX i XX wieku dla jej użegłownienia. Ale przy budowie tych stopni nie pomyślano o wykorzystaniu energii wodnej i 60 m łącznego spadku rzeki marnuje się całkowicie. Na Bugu, trzeciej co do wielkości naszej rzeki, czeka na wykorzystanie około 400 milionów kWh rocznie energii, przy której

wyzyskaniu dałoby się również użegłownić tę rzekę, na długości po nad 300 km, tj. od ujścia do Wisły, aż do Brześcia.

Wykorzystanie zasobów wodnych dla celów rolniczych jest również minimalne i pokrywa zaledwie drobny odsetek naszych potrzeb. W dolinach wszystkich naszych większych rzek, prowadzone przez długie lata jedynie akcje ochronne — zabezpieczano wałami użytki rolne przed wodami powodziowymi.

Pobieranie wody z większych rzek dla celów nawadniania dużych kompleksów łąk i pastwisk w okresach posuchy stosowane jest czasami tylko na Ziemiach Zachodnich. W pozostałych dzielnicach kraju ogromne przestrzenie łąk nadbrzeżnych, wynoszące nad Notecią np. około 90.000 ha, nad Bugiem około 60.000 ha, nad Narwią i nad Wisłą ponad 100.000 ha nie posiadają jeszcze żadnych urządzeń nawadniających. Skutek tego jest taki, że łąki te, w najlepszym wypadku dają przeciętnie 20 — 25 q siano suchego z 1 ha, podczas, gdy przy nawadnianiu można by osiągnąć z nich 50 i więcej kwintali plonu. Nawadnianie pól ornych wodą rzeczną nie jest jeszcze wcale stosowane.

Zaopatrzenie w wodę wielkich skupisk ludności i centrów przemysłowych, oparte dotychczas prawie wyłącznie na wodzie studziennej, obecnie, przy bardzo szybkim ich rozwoju, zaczyna się okazać już niedostateczne, a szczególnie ciężka w tym względzie jest sytuacja na Górnym Śląsku i w Łodzi.

Przyczyny zaniedbania

Widzimy więc z tego obrazu, że runki dla gospodarki wodnej? Trzeba przyznać, że ich również nie było, kiedy z powodu rządów kapitalistycznych, byliśmy krajem biednym, nieuprzemysłowionym, uzależnionym od lichwiarskich pożyczek zagranicznych. Do budowy zapory Rożnowskiej sprowadziliśmy firmę francuską, która zjechała ze swymi finzynie-



Zacofanie nasze w dziedzinie gospodarki wodnej bije w oczy

widzimy zupełnie niedostateczne i hamuje nasz rozwój gospodarczy.

W Polsce z czasów zaborów nie istniały nigdy warunki poprawy tej sytuacji. Poszczególne dzielnice naszego kraju, stanowiące część składową obcych organizmów państwowych, były zawsze w położeniu eksploatowanego kopciuszka. W dziedzinie gospodarki wodnej narzucano nam pewne rozwiązania techniczne, dopasowane do potrzeb gospodarczych państw zaborczych.

Czy w Polsce z okresu międzywojennego były dogodniejsze wa-

rami, ze swym sprzętem i swoją organizacją. W podobny sposób zabrano się do budowania wodociągów w Lublinie, Piotrkowie, Otoku itp. przy pomocy amerykańskiej firmy Ulen & Co. Za spręż, organizację i fachowość firmy kazali sobie dobrze płacić i wyzyskiwali do ostatniej możliwości naszego robotnika, korzystając z koniunktury, stworzonej przez szalejące bezrobocie. W tych warunkach realizacja większych planów z dziedziny gospodarki wodnej na skalę ogólnokrajową była oczywiście nie do pomyślenia.

Kompleksowy plan

Dopiero po powstaniu Polski Ludowej, po paru latach odbudowy i przebudowy, kiedy już usunęliśmy największe zniszczenia i osiągnęliśmy wielkie postępy w uprzemysłowieniu kraju — dopiero teraz możemy zabrać się do uporządkowania naszej gospodarki wodnej — do usunięcia odziedziczonego zacofania i zapoczątkowania przeobrażenia przyrody naszego kraju.

Należy podkreślić, że zgodnie z wylecznymi naczelnych organów państwowego planowania gospodarczego, zakres studiów i projektów jest zupełnie inny od stosowanego do podobnych zagadnień w przedwojennym okresie. Zasadniczą różnicą jest poszukiwanie takich rozwiązań technicznych, które zapew-

niłyby całościowe (kompleksowe) wykorzystanie naturalnych zasobów wodnych, tzn. jednocześnie dla wieloletniej dziedziny życia gospodarczego i tu w stopniu możliwie najwyższym. Jasną jest rzecz, że przy takim rozwiązaniu — całościowym — opłacalność inwestycji wypada znacznie większa, a koszty obciążające poszczególne gałęzie gospodarki narodowej znacznie mniejsze, niż przy inwestycjach jednokierunkowych, stosowanych w krajach kapitalistycznych. Poza tym takie rozwiązanie przynosi korzyści już po każdym etapie prac. Zarazem rozwiązanie całościowe przynosi znacznie większe korzyści gospodarcze narodowej niż uwzględnienie jednego tylko aspektu.

Na tych wytycznych wszechstronniego rozwiązania problemu oparto opracowany w grubych na razie zarysach, plan prac I-go etapu, którego realizację (w części dotyczącej Bugu) zamierza się zapoczątkować.

Nowe oblicze Wisły

W bardziej szczegółowym rozpatrzeniu program ten, będący jeszcze w wielu miejscach przedmiotem omawiania i badania — przedstawia się następująco:

1 Problem wykorzystania Wisły, głównej rzeki naszego kraju jest największym i najważniejszym ze wszystkich problemów gospodarki wodnej w Polsce i od pomyślenia jego rozwiązania zależy w dużej mierze dalszy rozwój znacznej części jej obszaru.

Do chwili obecnej ta wielka rzeka przynosi nam tylko same szkody. Corocznie lożymy duże sumy na usuwanie skutków tych szkód albo na zabezpieczanie się od groźących nowych. Niespokojny, wartki nurt rzeki ciągle musi być odpychany od atakowanych brzegów za pomocą kosztownych budowli. Brzegi trzeba w słabych miejscach zabezpieczać, bo przy powodzi rzeka przetrza nie raz swe koryto na nowe miejsce, zabierając dziesiątki hektarów cennych gruntów i oddając w zamian opuszczone koryto pełne piasku i żwiru oraz jałowe odstepiska. Musimy budować wały ochronne i ciągle je zabezpieczać, bo przy większych powodziach rozszalała rzeka zrywa je łatwo i nagle zatapia, nierzadko nocą, dziesiątki i setki km² gęsto zaludnionych ziem. Dzieje się to co kilka lat, na coraz to innym odcinku Wisły, ostatnio wiosną 1948 r. w rejonie ujścia Bzury. Jasne jest, że nie możemy płacić ciągle Wisłę haracz, musimy koniecznie nie tylko ją uspokoić, lecz i zaprząć ją do jak najwydajniejszej pracy dla dobra kraju.

Dlatego też program prac na Wisłę można sformułować następująco:

a Kompletna likwidacja groźby powodzi.

b Udobępnienie rzeki na całej długości jej biegu od Śląska do morza dla barek 1000 tonowych.

c Wykorzystanie utajonej w niej energii w ilości około 5 — 6 miliardów kWh rocznie w elektrowniach wodnych o łącznej mocy około 1 miliona kW.

d Dostarczenie z niej wody dla systematycznego nawadniania gruntów położonych w jej dolinie o obszarze 100.000 — 150.000 ha.

Zadanie to według wariantu wykonania z obecnego stanu studiów możemy wykonać etapami przez:

a Skanalizowanie (tj. pobudowanie kaskady stopni piętrzących) górnej Wisły od Śląska do ujścia Dunajca, względnie do Sanu.

b Pobudowanie jednego wielkiego, względnie 2 mniejszych zbiorników tj. sztucznych jezior w rejonie ujścia Sanu.

c Uporządkowanie koryta Wisły w jej biegu środkowym.

d Pobudowanie zbiorników powodziowo-energetycznych na głównych karpackich dopływach Wisły.

e Pobudowanie elektrowni wodnych na nowo wzniesionych stopniach piętrzących na górnej Wisłę i na zbiornikach.

f Wykonalanie melioracji nawadniających na terenach przyległych do pobudowanych na Wisłę spiętrzeń.

Za główny, kluczowy obiekt spośród wyżej wymienionych należy uważać zbiornik (wzgl. kilka zbiorników) powodziowo-żeglugaowo-energetyczny ułożony na styku biegu górnej i środkowej Wisły. Wynika to z niesłychanie ważnej roli jaką urządzenie to ma spełniać.

Zlikwidować powódź może tylko sztuczne jezioro, w którym schwytała fala gwałtownego wezbrania na zabezpieczanie się od groźących nowych. Niespokojny, wartki nurt rzeki ciągle musi być odpychany od atakowanych brzegów za pomocą kosztownych budowli. Brzegi trzeba w słabych miejscach zabezpieczać, bo przy powodzi rzeka przetrza nie raz swe koryto na nowe miejsce, zabierając dziesiątki hektarów cennych gruntów i oddając w zamian opuszczone koryto pełne piasku i żwiru oraz jałowe odstepiska. Musimy budować wały ochronne i ciągle je zabezpieczać, bo przy większych powodziach rozszalała rzeka zrywa je łatwo i nagle zatapia, nierzadko nocą, dziesiątki i setki km² gęsto zaludnionych ziem. Dzieje się to co kilka lat, na coraz to innym odcinku Wisły, ostatnio wiosną 1948 r. w rejonie ujścia Bzury. Jasne jest, że nie możemy płacić ciągle Wisłę haracz, musimy koniecznie nie tylko ją uspokoić, lecz i zaprząć ją do jak najwydajniejszej pracy dla dobra kraju.

Ale wstępne studia wykazują, że nawet w wypadku istnienia tych dodatkowych zbiorników, objętość użytkowa głównego zbiornika czy kilku zbiorników na Wisłę w środkowym biegu musi wynosić 3—3,5 miliarda m³, aby mógł on spełniać wszystkie swoje role. Zbiornik musi być również regulatorem przepływu na Wisłę.

Zmniejszenie do możliwego minimum zmienności przepływu na Wisłę jest konieczne dla stabilizacji koryta i nurtu żeglowności, oraz dla zagwarantowania energetyce jak najwięcej stałości produkcji energii w siłowniach wodnych.

Zbiornik na Wisłę o objętości 3 — 3,5 miliarda m³ jest w stanie zagwarantować (przy wspólnym zbiorniku na Bugu) zmniejszenie wahań przepływu w całym jej biegu środkowym i dolnym i doprowadzić wielkość najmniejszego, zagwarantowanego przepływu do 70 proc. średniorocznego. Wystarczy to w zupełności do zwiększenia o 300 proc. gwarantowanej mocy i produkcji wszystkich siłowni, jakie mogą powstać na Wisłę i dla powiększenia ich łącznej produkcji o około 800 milionów kWh rocznie.

Zbiornik na Wisłę położony jednak podwaliny nie tylko pod energetyczne jej wykorzystanie. Będzie miał on również przełomowe wprost znaczenie dla użegłownienia Wisły. Po jego uruchomieniu przepływ przy niskich stanach zwiększy się na Wisłę 3-krotnie. Wystarczy to na uruchomienie na odcinku od morza do ujścia Sanu żeglugi od razu barkami 500-tonowymi. Jeżeli do tego czasu potrafimy zakończyć prace przy kanalizacji (spiętrzeniu) górnej Wisły, to pierwszy etap użegłownienia tej wielkiej rzeki od Śląska do morza będziemy mieli po sobie.

Zbiorniki karpackie

2 Sprawa karpackich dopływów Wisły, wspomniana już w poprzednim ustępie, łączy się z zagadnieniem wykorzystania Wisły, ma jednak i własne oblicze. Na pierwszy plan wysuwa się zagadnienie zapobieżenia powodzi oraz energetycznego wykorzystania spadku wód.

Na każdym z 6 dopływów karpackich Wisły, na Sole, Skawie, Rabie, Dunajcu, Wisłoku i Sanie, budowa jednego zbiornika, lub nawet kilku jest możliwa. Po jednym zbiorniku wybudowano już przed wojną na Sole i Dunajcu, zbiorniki te jednak są za małe (szczególnie na Sole), aby sprawę powodzi można uważać za zlikwidowaną na tych rzekach.

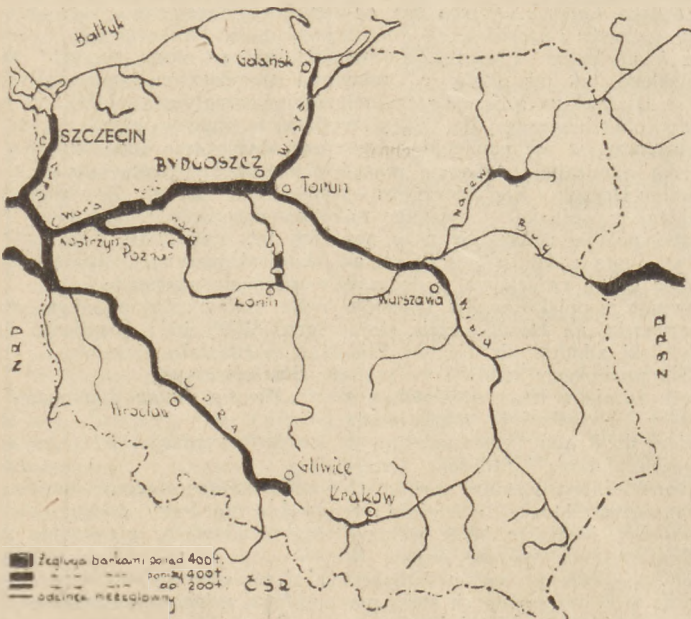
Na Sole musimy wybudować powyżej istniejącego, jeszcze jeden zbiornik, bardzo ważny nie tylko z uwagi na ochronę od powodzi do liny Soły i Wisły Krakowskiej, lecz również dla zaopatrzenia w wodę Górnego Śląska.

Na Dunajcu wybudujemy jeden nowy zbiornik — lub kilka — w rejonie Pienin o objętości około 300 mln. m³. Jest on potrzebny dla zabezpieczenia od powodzi długiej, 150 km i bardzo gęsto zabudowanej doliny Dunajca na przestrzeni aż do Wisły, czemu nie może poddać istniejący zbiornik w Rożnowie. Nowy ten zbiornik posiadać będzie duże znaczenie energetyczne, gdyż Dunajec ma najobfitszą wodę ze wszystkich dopływów Wisły, a na zbiorniku przewiduje się wykorzystanie około 50 metrów spadku. Regulujące działanie zbiornika zwiększy poważnie produkcję energii w elektrowni wodnej w Rożnowie, gdyż znacznie większa ilość powodziowej wody da się wówczas przepuścić tu przez turbiny. Działanie zbiornika odbije się korzystnie na Wisłę, przez redukcję jej powodziowej, w której najczęściej Dunajec bierze wielki udział. Konieczne jest również wybudowanie jednego, dużego zbiornika

Stan gospodarki wodnej u nas

Zacofanie nasze w dziedzinie gospodarki wodnej bije w oczy. Z 4800 dolnej jej części jest możliwa żegluga, która nadają głąbą większymi barkami, na długość do żeglugi, może być ona dziś gości około 200 km. Przewozy są uprawiane jedynie na długości o tu jednak bardzo małe, wynoszące około 2150 km, z czego jednak tylko 1080 km przypada na szlaki ma nie, głównie z braku ładunków, glistralne, reszta zaś to drogi o górnym znaczeniu gospodarczym, nych większych centrów wytwarzania których kursują prawie wyłącznie i odbioru towarów. Główny reń wycieczkowe statki pasażerskie, jon, który mógłby dać Wisłę stały. Systematyczna żegluga towarowa wielki potok ładunków — górnostanowiąca zawsze podstawę bytu śląski okręg przemysłowy — jest drogi wodnej, uprawiana jest tylko dotychczas dla żeglugi niedostępny ko na Odrze na długości około 640 km, przewozy jednak i na niej są dotychczas niewielkie.

Na głównej rzece Polski — Wiśle, która na 1000 km swego biegu kraczają przeważnie 80 cm podczas



Stan obecny: użegłownienie, poza odcinkiem Odra — niki, wykorzystanie energetyczne — minimalne

naszych rzek

na górnym Sanie, gdyż powodzie w jego rozległej i długiej na 200 km dolinie są bardzo poważne, wywołują wiele szkód i podnoszą znacznie falę powodziową na Wiśle.

Problem Bugu

3 Wykorzystanie zasobów wodnych Bugu dotyczy odcinka długości około 320 km. Bug jest tu rzeką zupełnie niezeglowną, gdyż głębokości w nurcie spadają na długie odcinki do 30 — 40 cm. Przez ten odcinek połączenie polskich i radzieckich dróg wodnych przez drogę wodną Bug — Prypeć jest dla żeglugi niedostępne. Niemożliwość to również tranzyt droga wodna z ZSRR do NRD, w rozwoju którego jesteśmy żywnie zainteresowani. Bugiem odpływają jałowo do Wisły 4 miliardy m³ wody rocznie, przez co marnuje się wielka ilość energii wodnej. Nieopanowane nieczynniki powodzie utrudniają intensywną gospodarkę rolną w dolinie rzeki. Projektowane prace mają na celu gruntowną naprawę obecnego stanu rzeki. Rzekę ma otrzymać minimalną gwarantowaną stałą głębokość, ma być wyzyskany energięcznie całkowity jej przepływ i całkowity spadek wynoszący ok. 60 m przy czym uzyska się moc w elektrowniach wodnych około 150 000 kW i produkcję energii ok. 400 mln. kWh rocznie. Rolnictwo ma otrzymać wodę dla nawodnienia

Nowe kanały

4 Część oddzielną zagadnienia wykorzystania Bugu stanowi koncepcja budowy kanału Zerań — Zegrze, skracającego znacznie drogę z Bugu do Warszawy. Kanał będzie służyć nie tylko dla żeglugi, lecz i dla odwodnienia rozległych obecnie podmokłych obszarów położonych pomiędzy Pragą a doliną Bugu. Jednocześnie kanał ma być wykorzystany jako baza dla lokalizacji podstolowego przemysłu, potrzebującego wody dla dozwolonych i dla procesów technologicznych. Długość kanału wyniesie około 18 km. Wymiary kanału będą dostateczne dla przejazdu barków 1000-tonowych. U wylotu kanału do Wisły ma powstać wielki port dla obsługiwanego potrzeb przemysłu stocznego oraz dla ułatwienia dostaw towarów masowych dla stolicy. Obróty przeładunkowe portu, po użegłownieniu Bugu, przewiduje się od razu bardzo znaczne. Port budują się już obecnie. Kanał idzie w terenie łatwym i może być szybko wykonany.

5 Budowa południowego połączenia Wisły z Odrą, przechodzącego w pobliżu głównego zaglebienia przemysłowego śląskiego, ma kluczowe znaczenie dla drogi wodnej Wisły, poza tym jest niezwykle ważne dla samego zaglebienia, gdyż ta nowa droga da się doprowadzić do niego w całości przemysłową w ilości zabezpieczającej wszelkie potrzeby rozwojowe.

Dla drogi wodnej Wisły połączenie to ma takie znaczenie, że dzięki niemu pójdzie na Wisłę potok ładunków masowych w kierunku ze Śląska i odwrotnie jak np. węgiel, cement, żelazo, chemikalia, rudy żelaza i metali nieżelaznych, topniki, materiały budowlane itp.

Do kanału na stanowisko wododziałowe, musi być dostarczana woda z Wisły dla służowania statków w obu kierunkach, gdyż na miejscu wody brak. Wodę dostarczyć trzeba pompami przelatającymi ją z jednego stopnia kanałowego na drugi, na ogólną wysokość około 35 m,

Poza tym w rejonie Sanu jest wielki deficyt mocy i energii elektrycznej z uwagi na rozwijający się przemysł. Bliższe studia wskazały najlepszą lokalizację tego zbiornika

ponad 50 000 ha użytków rolnych, dzięki czemu będzie mogło na tym terenie znacznie podwyższyć osiągnięte obecnie plony. Powstanie wielkie gospodarstwo hodowlane bydła i wielkie kompleksy stawów rybnych. Powodzie będą zlikwidowane. Powstanie nowe drogi komunikacyjne i ośrodki. Stworzy się doskonała baza dla lokalizacji nowego przemysłu, którego tu brak zupełnie.

Prace rozpoczynają się od kluczowej inwestycji — budowy wielkiego zbiornika (lub zbiorników) o pojemności ponad 1/2 miliarda m³, który będzie chwytał wszelkie wzbierania i fale powodziowe, nadechodzące z gór rzeki i wypuszczał zmagazynowaną wodę w okresach największego jej zapotrzebowania. W miarę możliwości równocześnie będą budowane następne 3 (względnie 4) spiętrzenia, potrzebne dla sztucznego powiększenia głębokości wody w korycie, jak również dla energetyki i dla zaopatrzenia rolnictwa.

Prace projektowane nad całością zagadnienia Bugu są jeszcze w toku.

wykorzystując powstający w nocy nadmiar produkcji elektrowni śląskich. Korzystając z tej wyjątkowo taniej energii opłaci się pompować do kanału taką ilość wody, aby mogła ona nie tylko zaspokoić potrzeby żeglugi, lecz również potrzeby przemysłu górnośląskiego, który będzie w ten sposób w kanale miał energię regenerującą się źródło wody, położone w najbliższym sąsiedztwie.

Trasa kanału — nazwijmy go — Śląskiego nie jest jeszcze dokładnie ustalona. Muszą być przestudiowane różne warianty z uwagi na trudności, które powstają wskutek potrzeby omijania terenów, pod którymi wydobywa się, lub wydobywany był dłuższy węgiel, gdyż grozi tutaj zawsze nowe zapadliska, groźne dla kanału. Długość kanału, wynosząc będzie od 40 do 75 km.

6 Potrzeba przebudowy istniejącego już od wielu lat północnego połączenia Wisły z Odrą, przechodzącego po linii Bydgoszcz — Kostrzyn, wynika stąd, że jest to droga starożytna o wielkiej ilości drobnych stopni i małych, czasnych słazach.

Nie jest ona również dostosowana do potrzeb rolnictwa. Po obu stronach drogi ciągnie się olbrzymi pas łąk o ogólnym obszarze około 90 000 ha. Łąki te wymagają intensywnego nawadniania, a miejscami i odwadniania, co dалоby się łatwo wykonać, gdyby odpowiednio zmienić układ spiętrzeń na szlaku wodnym. Przy zmianie tego układu można by jednocześnie zmniejszyć poważnie ilość słaz żeglugowych z obecnej ich ilości 23 szt. do 9 szt., koncentrując lepiej spadek Noteci i Brdy, co może dać rocznie około 100 milionów kWh, bardzo potrzebnych w tych okolicach odległych daleko od źródeł energii.

W ten sposób droga uzyska dodatkowe ekonomiczne uzasadnienie i włączy się w aktywne życie gospodarcze.

Jakie efekty gospodarcze da nam wykonanie planu

Wielki program omówiony w poprzednich etapach, wymaga, rzecz prosta, wielkiego wioletowego i uporczywego wysiłku narodu, aby na przedstawiony obszernie plan z mógł być konsekwentnie i do końca zrealizowany. Wymaga niespożytkowanej jeszcze u nas na jednym obiekcie koncentracji środków finansowych, materiałów budowlanych, planu powstania u nas nareszcie maszyn i sprzętu technicznego, której zasadniczy pierścień o obwodzie około 1670 km będzie obejmował największe nasilenie robót. W ten sposób droga uzyska dodatkowe ekonomiczne uzasadnienie i włączy się w aktywne życie gospodarcze.

Musimy mieć na uwadze, że po maszynowym wyposażeniu rozbudowy, czeka nas jeszcze budowa nowego tabory żeglugowego, bez którego eksploatowanie nowych dróg wodnych byłoby niemożliwe.

Jeżeli chodzi o kadry, na budowę musi być około 1000 inżynierów, 3000 techników i majstrów oraz około 75 000 robotników (w la-warowe na tej sieci już w początkach największego nasilenia robót). ZSRR i NRD. Wewnątrz pierścienia będzie już od razu kilka dróg wodnych dojazdowych lokalnego znaczenia. Przewidywane obroty towarowe na tej sieci już w początkach największego nasilenia robót. ZSRR i NRD. Wewnątrz pierścienia będzie już od razu kilka dróg wodnych dojazdowych lokalnego znaczenia. Przewidywane obroty towarowe na tej sieci już w początkach największego nasilenia robót.

bilionów tonokilometrów. Ponieważ koszt własny przewozu wodą duktowanej w silowniach wodnych, jest niższy, niż koleją — da to gospodarce narodowej dużą roczną o nie korzyści energetyczne — oszczędność na kosztach własnych mamy dodatkowe dziesiątki milionów przewozów. Poza tym mamy ten zysk, który musimy zapisać na zysk naszych nowych niezależnych od kolei sieć komunikacji wodnych, mogąca prawie bez jej udziału, obsłużyć większość ważniejszych centrów kraju.

Po drugie — wykonanie planu dla 90 tys. ha na jej dopływach, da nam dobre nowoczesne, elektro-karpaccie i około 100 tys. ha na wnie wodne usadowione na Wiśle. Bugu razem na obszarze około 690 na Podkarpaciu, na Bugu i na dro. tys. ha Straty na samej Wiśle, w dze wodnej Wisły — Odra, Ogólna przeliczeniu na jeden rok, oceniane ich noc instalowania wyniesie w sa przez wielu ekonomistów na o-przybliżeniu (sa jeszcze w oprac-o-kolo 200 milionów złotych. Dodając waniu dokładne projekty) około dla ostrożności tylko 10 procent tej 500 000 kW, a ich przeciętna rocz-sumy, jako wartość strat na pozona produkcja już po pierwszym etapie stałych wymienionych rzekach, o-ple — około 2,0 miliardy kWh. Trzymając się przez wykonanie planu. Znaczną część tej energii, będzie posiadała szczególnie wysoka war-tość gospodarczą gdyż będzie produkowana w silowniach pracujących na nowobudowanych zbiornikach. Silownie te będą mogły oddawać swa cała produkcję w godzinach największego zapotrzebowania energii, dysponować bowiem będą całkowicie wodą zamkniętą w zbiorniku.

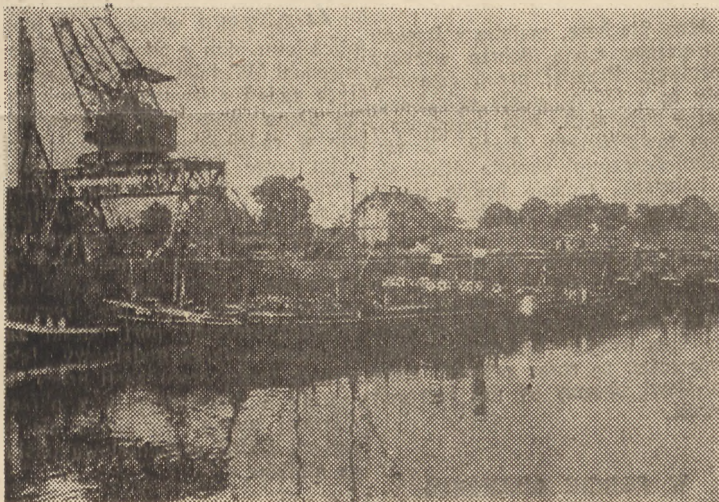
Jeżeli obliczymy oszczędność na samym węglu, dodamy do tego koszt wydobycia i przewiezienia znacznego wzrost plonów osiągniętych węgla do elektrowni cieplnej oraz z tych gruntów.

Wielkie perspektywy

Reasumując cały powyższy wy-wód otrzymujemy łączny efekt ekonomiczny roczny zawdzięczany wykonaniu planu w imponującej, a jednak skromnie obliczonej kwocie ponad pół miliarda złotych.

Jednakże wszystkie te doraźne korzyści, jakie niesie ze sobą realizacja wielkiego planu przeobrażenia przyrody naszych rzek — nie powinny przesłaniać dalszych aspektów. Znaczenie tych prac dla gospodarki narodowej nie wyczerpuje się bowiem w naszkicowanych powyżej oszczędnościach.

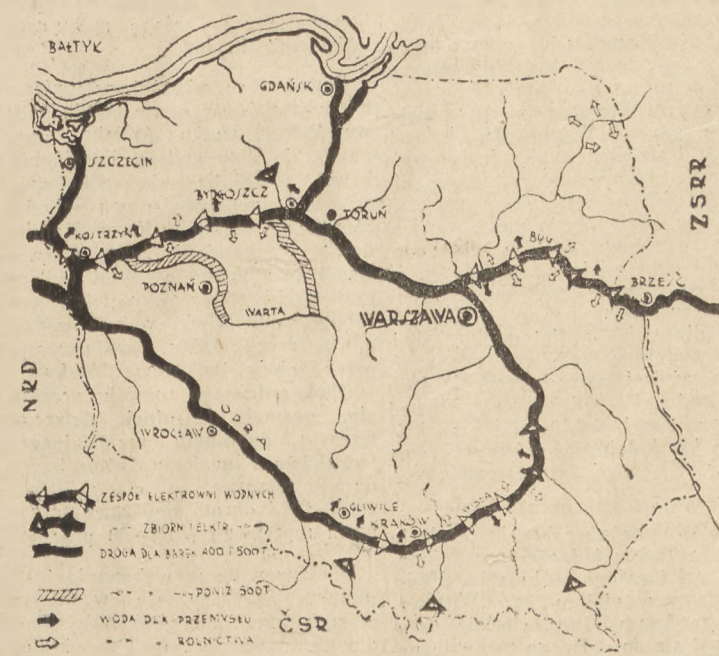
Już pierwszy rzut oka na mapę pokazuje, że same tylko przeobrażenie Wisły dotyczy aż sześciu województw, w tym takich jak np. śląskie, czy lubelskie, które w za-jektu, mamy środki finansowe i



Wspaniale wyposażone porty rzeczne będą przeładowywały wiele milionów ton towarów

kresie uprzemysłowienia pozostają możliwości techniczne, kształcimy w tym w stosunku do najbardziej odpowiednio kadry, mamy możliwość korzystania z pomocy technicznej z doświadczeń ZSRR — kraju, który dokonał istnej rewolucji w dziedzinie wykorzystania potencjału rzek. Toteż z ufnością i ochotą zabieramy się do dzieła, które już w pierwszym etapie, w ciągu bieżącego dziesięciolecia w poważnym stopniu zmieni geografic naszego kraju i przyczyni się do szybkiego rozwoju dziełnic dotychczas zaniedbanych i elektryfikacji. Tu więc rów-

(„Trybuna Ludu”)



Stan po realizacji wielkich planów. Rozmieszczenie zbiorników wodnych i hydrocentral—orientacyjne, według obecnego stanu projektów.



Załoga holownika „Łososz” w składzie: kpt. Edward Gorzki, młynarz, Feliks Cicho i marynarz Marta Górska przekraczają o 20 proc. plan przewozów swojej jednostki.

Przed terminem i ponad plan

Czynem produkcyjnym popierają załogi żeglugi śródlądowej dróg wodnych, stoczni rzecznych i eksploatacji kruszywa Program Wyborczy Frontu Narodowego i wileja XIX Zjazd WKP(b). Wszędzie odbywały się masówki i narady robocze, na których pracownicy podjęli zespółowe i indywidualne zobowiązania. Do rad zakładowych i kierowniczych napływają setki meldunków.

Wodniacy szczecińscy wykonają plan do 15 grudnia br.

9 września 1952 r. zebrał się na naradzie wodniacy Ekspozytury Rejonowej w Szczecinie, zjednoczeni niezłomną wolą ofiarnej pracy nad urzeczywistnieniem Programu Wyborczego, określającego kierunki dalszego rozwoju polskich dróg wodnych śródlądowych. Załogi pływające i pracownicy eksploatacyjno-administracyjni zobowiązali się wykonać plan przewozów do dnia 15 grudnia br. oraz dodatkowo przewieźć 12 160 ton towarów. Załoga Ekspozytury Szczecińskiej wezwała równocześnie do czynu pracowników innych ekspozytur żeglugi śródlądowej rejonów dróg wodnych, zakładów eksploatacji kruszywa i stoczni rzecznych.

A. K.
Korespondent

Załoga holownika „Elbląg” z Bydgoszczy daje przykład

Wodniacy bydgoscy zgłosili jako pierwsi zobowiązania. Apel rzuciła załoga holownika „Elbląg”, podejmując się przekroczyć plan przewozów o 15 proc. Na wezwanie to odpowiedziała załoga holownika „Grudziądz” podwyższając samozwrotnie o 20 proc. plan przewozów jesiennych swojej jednostki. Za nimi poszły załogi holowników „Toruń”, „Pilica”, sternicy J. Kolaczyński z barki „Z—3038”, J. Friedrich z barki „Z—2084” i inni. Dołożyli swoje zobowiązania portowcy podejmując się szybciej rozładowywać i załadowywać barki, wagony oraz pracować w razie potrzeby w niedzielę i święta. Zgłosili się do wspólnego Czynu pracownicy eksploatacyjno-administracyjni.

„W okresie jesiennych przewozów będziemy systematycznie wykonywać plany operatywne, tak aby plan II półrocza naszej Ekspozytury zrealizować w 110 proc. Zaoszczędzimy 5 proc. paliw stałych” — czytamy w zobowiązaniu.

Tekst ten uzupełniają zobowiązania o wykonywaniu remontów we własnym zakresie, o stosowaniu nocnej jazdy, o podniesieniu socjalistycznej dyscypliny pracy, o wzmoczeniu aktywności dla przewozów lokalnych, o operatywnym dysponowaniu taborem itp.

ENZET
Korespondent

Wodniacy z „Łososia” na czele załóg gdańskich

Pierwsi w Ekspozyturze Rejonowej w Gdańsku podjęli zobowiązania wodniacy ze współzawodniczących ze sobą holowników „Łososz” i „Rekin”. Załoga „Łososia” — Paweł Ciechanowski, Edward Liczmański i Gabriela Ciechanowska — zobowiązała się wykonać do 15 grudnia br. w tonach przewozów czwartego roku Planu 6-letniego. Ma ona wszelkie widoki do wywiązania się w terminie z tego poważnego zobowiązania, gdyż do połowy września zrealizowała już 35 proc. swego zobowiązania. Osiągnięcia swe zawdzięcza wodniacy z „Łososia” stosowania nocnej żeglugi i maksymalnemu wykorzystaniu ciągu holownika.

Program Wyborczy przewiduje niebywale przeobrażenie naszych rzek, zwłaszcza Wisły i Bugu. Zapowiedź tę entuzjastycznie podchwycili gdańscy wodniacy zgłaszając liczne zobowiązania.

Ekspozytura Rejonowa Gdańsk wykona roczny plan przewozów towarowych w tonach do 7 listopada, a w tonokm do 10 grudnia br.

Załogi stoczni rzecznych w jednym szeregu z załogami pływającymi

W Stoczni Toruńskiej przodownik pracy Jan Lewandowski pierwszy zgłosił zobowiązanie w imieniu załogi działu tokarskiego. Najwięcej zgłoszeń napłynęło z podstawowych działów produkcji, na których czele stoją tacy pracownicy, jak tow. Gazda, Zieliński, Koltuński, Piechnik, Jabłoński, Laskowski, Wit, Zytka, Gottwald, Falkowski, Kościelny, Margieła, Marzejewski, Gasiorowski, Orzechowski, Rumianowski i Rygielski. Cenne zobowiązania podjęli kadłubowcy przyspieszając o 6, 10, 20 a nawet 45 dni swoje zadania. Nie zabrakło również kołbi w szeregach podejmujących zobowiązania. Świadczą o tym zgłoszenia brzygad konserwacji kadłubów, tow. Łęgowski i Kupniewskiej oraz spawaczki Barańskiej. Wszystkie zobowiązania mają na celu przyspieszenie cyklu produkcyjnego.

R. CHELMONSKI
Korespondent

„Poprzymy Program Wyborczy Frontu Narodowego... wzmoczoną walką o wykonanie planów przewozowych i produkcyjnych uczymy XIX Zjazd partii budowniczych komunizmu... przyjdziemy do wyborów z nowymi sukcesami... pracą zadokumentujemy naszą miłość i przywiązanie do Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej...” — takie słowa rozbrzmiewały na masówkach wodniaków wzdłuż Odry i Wisły, którzy popierają je konkretnymi zobowiązaniami produkcyjnymi.



Wielkie zainteresowanie wśród załóg pływających PMH wywołało wysuwanie kandydatów na postów. Patrząc kampania wyborcza rozwinęła się w całej pełni — mówi do motorzystów Jan Kowalski i Stanisław Trybicki, radiotelegrafista z statku „Curie Skłodowska”

Marynarze PMH mówią o Programie Wyborczym Frontu Narodowego

MARYNARZE statków naszej floty handlowej z radością i dumą przyjęli Program Wyborczy Frontu Narodowego. Na licznych zebraniach w swoich wypowiedziach dają wyraz pełnego poparcia Programu Frontu Narodowego.

Członek załogi hotelowej z m/s „Batory” tow. Marian Kalinowski mówi:

— Po zapoznaniu się z treścią Programu Wyborczego Frontu Narodowego, zrozumiałem ogrom zadań, jakie stoją przed naszym społeczeństwem i jak wielkie możliwości posiada nasz naród, aby stać się krajem potężnym gospodarczo, by przyspieszyć budownictwo socjalizmu w Polsce Ludowej. Rozważając zagadnienie rozwoju wsi polskiej przypomniałem sobie wieś Okuniew w Polsce przedwojennej, w której się wychowałem. Ojciec mój umarł, gdy miałem zaledwie 11 lat; zostało nas siedmiu z matką, żyliśmy w opłakanych i nędznych warunkach. Jako 11-letni chłopiec usługiwałem się już bogaczom wiejskim za marne wynagrodzenie. Pomagałem również matce w polu, mieliśmy tylko półtora ha ziemi. Dopiero po wyzwoleniu naszej Ojczyzny przez Armię Radziecką i walczące u jej boku Wojsko Polskie, zaczęło się dla nas inne życie. Z reformy rolnej matka otrzymała 7 ha ziemi. Ja zacząłem uczęszczać do szkoły. Obecnie pracuję na flagowym statku naszej floty m/s „Batory”, o czym w najmielszych moich marzeniach nie myślałem. Dlatego jestem z całego serca wdzięczny Polsce Ludowej za te prawa, jakie nam zapewnia Konstytucja i Ordynacja Wyborcza do Sejmu. Treść Programu Wyborczego Frontu Narodowego jest przesiąknięta pełnym demokratyzmem, ilustruje dokonane przeobrażenia w naszym kraju i nakreśla nowe drogi jego rozwoju. Dlatego we Froncie Narodowym świą-

domie będę głosował na kandydatów, którzy wybiera cały zespolony naród. Z zainteresowaniem i dokładnością przeczytałem treść ogłoszonego Programu Wyborczego Frontu Narodowego — mówi syn kolejarza, obecnie asystent maszynowy z s/s „Baltyk” Zdzisław Kańczukowski — Jest to wspaniały program. Czytając go, przeżywałem podobne uczucie dumy i radości, jak przy studiowaniu wstecznych na XIX Zjazd WKP(b). Poglębiło się we mnie przekonanie, że i my uczęszczając się na naradach Związku Radzieckiego, budujemy również Ojczyznę silną, bogatą i szczęśliwą. W Programie ujęte są dotychczasowe nasze osiągnięcia i nakreślone nowe, imponujące zadania dla dalszego rozwoju naszego kraju. Nasze zadania we Froncie Narodowym — to utrudnienie naszych sukcesów, przyspieszenie wykonania zadań rejonowych statków, skracanie postojów w portach, rozwijanie współzawodnictwa pracy i wzbogacanie tego ruchu w nowe wyższe formy. Wspólnym wysiłkiem naszych załóg, dobrą organizacją pracy obniżymy koszty własne. Podejmując zobowiązania dla poparcia Programu Wyborczego i uczczenia XIX Zjazdu WKP(b), my marynarze włączamy się do ogólnokrajowego współzawodnictwa i dajemy dowody naszego patriotyzmu.

Plan ten przewiduje m. in. dalszy wzrost floty handlowej, która umożliwi rozwój naszej gospodarki morskiej. Jestem dumny, że należę do społeczeństwa polskiego, które pod kierownictwem Partii i jej przewodniczącego Prezydenta Bieruta odnieść będzie sukcesy jutro. Miarą mojego patriotyzmu będą wyniki mojej pracy i ciągła troska o ich polepszenie.

— Dzięki opiece, jaką okazał Państwo młodzień — mówi mł. marynarz ZMP-owiec z m/s „Batory” ZDZISŁAW CHUCHŁA — zdobyłem zawód, uczę się w Technikum Morskim Nawigacyjnym w Szczecinie. My młodzież nie zawiedziemy zaufania narodu. Z praw, które nam przysługują, będziemy korzystać sprawiedliwie i będziemy nieustannie wzmacniać poprzez naszą pracę siłę naszej Ludowej Ojczyzny. Program Frontu Narodowego daje całej młodzieży ogromne możliwości pracy i nauki dla dobra całego narodu i prowadzi nas zdecydowanie do socjalizmu. Aby jednak realizować wszystkie postulaty Programu, musimy być czujni na wroga roboty imperialistów i ich agentów, nie pozwolić na realizację naszych szeregów. Szczególnie we flocie musimy zastrzeżać czujność i demaskować sługusie imperializmu. W sprawnym i szybkim wykonaniu podjętych zobowiązań, zamyślamy się na morzu zacząć nędy. W tym czasie z zachętem śledząc dynamyczny rozwój Polskiej Marynarki Handlowej. Teraz w Pro-
jektu partii Lenina i Stalina.

St. marynarz z s/s „Białystok” Alojzy Bartłomiejczyk, nawiązując do Programu Frontu Narodowego powiedział:

— Mój ojciec — robotnik był często w Polsce przedwojennej bez pracy. Żyliśmy w biedzie. Po wyzwoleniu nastąpił dla nas lepszy czas. Uczęszczałem do PCWM i po przygotowaniu się do pracy na morzu zacząłem nędy. W tym czasie z zachętem śledząc dynamyczny rozwój Polskiej Marynarki Handlowej. Teraz w Pro-
jektu partii Lenina i Stalina.

Przed XIX Zjazdem WKP(b)

Transport morski w nowym pięcioletnim planie rozwoju ZSRR

ZALOGI floty handlowej i portów ZSRR wkroczyły w piąty pięcioletni plan z poważnymi osiągnięciami. W toku realizacji napiętych zadań pierwszego powojennego planu, pięcioletniego rozwinęły się w radzieckiej transporcie morskim nowe metody pracy i nowe formy współzawodnictwa, dzięki którym zadania przewozowe floty zostały znacznie przekroczone. W porcie leningradzkim mechanik K. Szarapow zainicjował racjonalny system opieki nad urządzeniami przeładunkowymi, port odeski zastosował wykres godzinowy jako wyższą formę organizacji pracy. W oparciu o doświadczenia z okresu ostatniej wojny rozwinęła się w portach ZSRR szybkościowa obsługa statków.

Dzięki szybkościowej obsłudze statków flota zaoszczędziła w ostatnim roku pierwszego powojennego planu pięcioletniego około 100 000 statkogodzin, co równa się rocznej pracy 15 statków.

W walce o podniesienie wskaźników eksploatacyjnych we flocie, załoga parowca „Woronieź” zainicjowała współzawodnictwo o zwiększenie szybkości statku, załoga statku „Krasnodar” — o zwiększenie nieśności, załogi statków „S. Kirov”, „J. Stalin”, „Miczurin” i innych rozwinęły na szeroka skalę samoremonty. Ukoronowaniem przedsięwzięcia w zakresie racjonalnej eksploatacji technicznej oraz samoremontów była socjalistyczna opieka nad statkiem, zapoczątkowana przez załogę motorowca „Akademik Krylow”.

Powazne są również osiągnięcia wielu statków w oszczędzaniu paliwa. Załoga statku „Mińsk” przeniosła do floty metodę Korabielnikowej i zainicjowała odbywanie rejsów na zaoszczędzonym paliwie. Marynarze statku „Kafur Mamiedow” wprowadzili jako pierwszy współzawodnictwo o tytuł najlepszej wachty, którego rozwinęciem i pogłębieniem jest wykres godzinowy pracy statku, zastosowany przez załogę tankowca „Moskwa”. Obok potężnego rozwoju przemysłu, gospodarki rolnej, dalszego wzrostu dobrobytu materialnego, leźnictwa i poziomu kulturalnego narodu wzrosną w ciągu 5-lecia 1951—1955 obroty towarowe transportu morskiego o 55—60 proc.

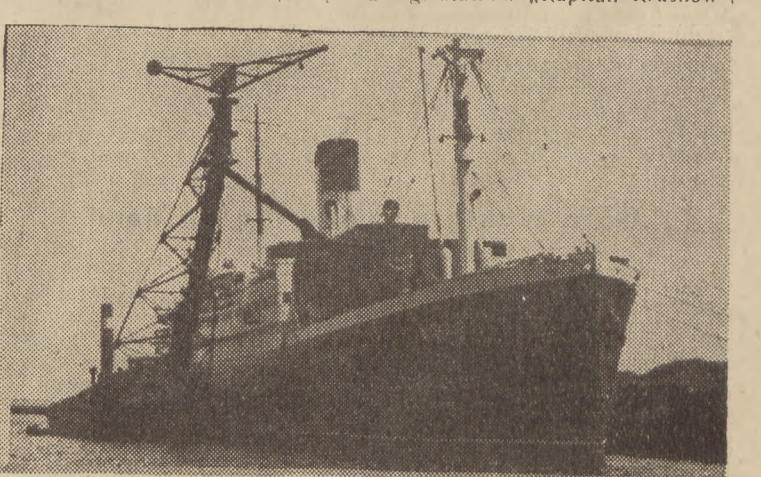
Dla zapewnienia wykonania tych planów zwiększy się w dużym stopniu tonaż morskiej floty handlowej, rozszerzy się baza krajowego budownictwa statków morskich przez budowę nowych i rozbudowę istniejących stoczni oraz doków remontowych, wzrośnie zdolność przepustowa portów morskich

i zwiększy się mniej więcej dwukrotnie moc morskich doków remontowych.

Produkcja statków towarowych i tankowców zostanie zwiększona w 1955 roku w porównaniu z rokiem 1950 w przybliżeniu 2,9 raza. Przeprowadzone zostaną prace nad rozbudową i rekonstrukcją portów morskich w Leningradzie, Odessie, Zdanowie, Noworosyjsku, Machacz-Kale, Murmańsku, Narian-Marze i portów na Dalekim Wschodzie. Rozbudowa obejmuje także porty w Rydze i Kłajpedzie.

Projekt dyrektyw XIX Zjazdu WKP(b) przewiduje również zwiększenie przewozów po Północnym Szlaku Morskim, który łączy północne regiony ZSRR.

Pracownicy radzieckiego transportu morskiego z entuzjazmem powitali projekt dyrektyw XIX Zjazdu WKP(b) w sprawie pięcioletniego planu rozwoju ZSRR. Świadczą o tym liczne zobowiązania, podejmowane przez załogi floty i portów przekroczyli sierpniowy plan pracy na czesie Zjazdu. Załoga statku żuraw, przy czym wyróżnili się „Sjestririck”, która w początku załogi statków „Kapitan Krasnow”,



Statek pasażerski Żegluga Dalekowschodniej „Azja”

sierpnia br. wykonała roczny plan w tonach, postanowiła wykonać całość roku. W tonach, postanowiła wykonać całość roku. W tonach, postanowiła wykonać całość roku.

Na parowcu „Krasnogorsk” przewoźnicy dużo komosomolek. W związku ze zwolnieniem XIX Zjazdu Partii młodzież marynarską wykonali przed niego dla otwarcia Zjazdu. Zatem terminem roczny plan w tonomiotu motorowca „Kolyma” zobowiązań. Na statku szeroko rozwinęła się współzawodnictwo o tytuł wzo-
ny 10 000 ton ładunku i przeprowadzić konieczne czyszczenie sił komosomolek. Dużo uwagi poświęcała się wypożyczaniu statku z eksploatacją. Kolektyw motorowca „Murmańsk” postanowił odremontować statek we własnym zakresie, zakończył remont 10 dni przed terminem i zaoszczędził 10 000 rubli.

W Żegludze Murmańskiej marynarskiego ZSRR.

Jak robotnicy portowi Gdańska, Gdyni i Szczecina wysuwali swoich kandydatów

LICZNIE przybyli do Klubu Robotniczego ZPGG gdyniecy portowi. Przybyli tu bezpośrednio z pracy — z hal warsztatowych, z nabrzeży portowych, biur i magazynów.

Ze skupieniem słuchając zebrani słów przewodniczącego Zakładowego Komitetu Wyborczego Frontu Narodowego — przewodnika pracy portu gdynieckiego tow. Bożka. Prośbę i zrozumiałe są dla nich te słowa — Front Narodowy to jesteśmy my wszyscy, oddani naszej Ojczyźnie i nie szczędzący dla niej trudu, nie ustający w codziennej pracy — mówi tow. Bożek. Płynnie robotnicza opowieść o dawnym życiu i o tym teraz dobru, jasnym, szczęśliwym. Na sali panuje cisza. Jak w kaleidoskopie przewijają się w myślach starych portowców obrazy tamtych dni, zdawałoby się już zapomnianych, a przecież żywych — dni pomiewierki, nędzy i głodu... A dziś? Dozwoli wielkiego dnia. Rozumieją wagę i znaczenie tej chwili. Wysłuchanie kandydatów na postów do Sejmu to przecież bezpośredni udział każdego z nich, każdego robotnika i pracownika umysłowego w decydowaniu o najważniejszych sprawach państwowych.

Drżąc wzruszeniem głos tow. Kazimierz Góry, podającego kandydatów Prezydenta Bolesława Bieruta. Odrzućmy to zaszczyt dla nas — mówi tow. Góra — że właśnie stąd, z portu, który był terenem chlubnych walk z wrogiem, walk o sprawiedliwość społeczną, możemy wysuwać na kandydatów naszego wielkiego przywódcę, nauczyciela i opiekuna, naszego ukochanego Prezydenta. Długa jest historia życia i walki pierwszego obywatela Polski Ludowej. Długa, bo całe jego życie poświęcone było wielkiej sprawie walki o wyzwolenie narodu, walki o pokój i socjalizm. Raz po raz oklaski i potężne okrzyki na cześć towarzysza Bieruta przerywa ją słowa mówcy. Gorąco inkochali swego Prezydenta gdyniecy portowi.

Robotnik z 60 brygady przeładunkowej tow. Kutkowski wysuwa kandydatów ministra żeglugi tow. Mieczysława Popiela. Nasz to minister i nasz człowiek. Tak samo jak i mój syn robotnika Tow. Kutkowski mówi o zasługach, jakie położył na odcinku gospodarki morskiej tow. Popieł. Jednocześnie z zadowoleniem akceptują kandydatów robotników

Tow. Trzebiatowski b. robotnik, obecnie przewodniczący rady oddziałowej z II Wydziału Przeładunkowego, zgłasza kandydatów, starego robotnika portowego, obecnie wiceprzewodniczącego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Kaszuba tow. Antoniego Bigusa. Zna go dobrze starsi robotnicy. Od 1929 r. pracował wraz z nim. Ranie przy ramię w ramię, organizował bojkot statków wiozących broń do frankistów w Hisz. Europie.

W pierwszych dniach października ukaże się pierwszy numer tygodnika „Rybak Morski”, wydawany przez Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych w Gdańsku.

Pismo jest organem pracowników rybołówstwa morskiego i przetwórstwa rybnego. Na jego łamach znajdują swe odbicie wszystkie zagadnienia tej ważnej gałęzi gospodarki narodowej. Od tej pory więc „Ster” nie będzie poruszał zagadnień rybołówstwa morskiego. W związku z tym prosimy naszych korespondentów i aktywnych autorów pracowników rybołówstwa o kierowanie swych prac do Redakcji „Rybaka Morskiego” w Gdyni, ul. Waszyngtowa 34.

Zespół redakcyjny „Steru” życzy nowemu tygodnikowi pomyślnego rozwoju i osiągnięć dla dobra naszego rybołówstwa.

pani, walczył w szeregach KPP i Związku Zawodowego Transportowców o prawo do pracy, o lepszy byt robotnika w sanacyjnej Polsce. Po wyzwoleniu tow. Bigus stanął w pierwszych szeregach organizatorów nowego życia na Wybrzeżu.

— My, robotnicy Kaszubi — powiedział tow. Trzebiatowski — dumni jesteśmy, że w Sejmie będzie nas reprezentował Kaszubi — wierny syn ludu polskiego tow. Bigus.

Okłaski witają pierwsze słowa tow. Miętsa z I Wydziału Przeładunkowego, proponującego kandydatów robotników portowego pierwszego racjonalizatora i przewodnika pracy portu gdynieckiego Konstantego Noszka. Nie przebrzmiały jeszcze ich echa, a zerwały się nowe, długie niemiłkające, gdy z trybuny padły mocne, płomienne słowa towarzysza Benesa, omawiającej życie i działalność kandydatki Juliany Leśniak, przodującej chłopki z now. wejherowskiego. — Twarde są ręce towarzysza Leśniak, stwardniały od ciężkiej pracy. Wyrastała ona w nędzy wiejskiej. Przed wojną musiała szukać chleba na obczyźnie. Jej ducha nie zlamali obozy. Po wyzwoleniu tow. Leśniak staje do dalszej walki o nową wieś, o nowego człowieka. Walczy o wzrost i rozwój spółdzielni produkcyjnych, o wzmocnienie spójni między miastem i wsią.

Potężnie rozbrzmiewały dźwięki Międzynarodówki. Gdyniecy portowi spełnili swój obywatelski obowiązek. W podjętej uchwale wysunęli na kandydatów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej: Prezydenta Bolesława Bieruta, St. Janę Jedrychowskiego — wicepreziera rządu, członka KC PZPR, Mieczysława Popiela — ministra żeglugi, Antoniego Bigusa — zastępcę przewodniczącego WRN w Gdańsku, Konstantego Noszka — przodującego brygadzie portu gdynieckiego, Julianę Leśniak — przodującą chłopkę, Stanisława Telszyńskiego — rektora Państwowej Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Sopotcie.

W PORCIE SZCZECIŃSKIM

W trosce o to, by rósł nadal port, by rozwijało się gospodarstwo Pomorza Szczecińskiego, by owocowały coraz lepiej pola i coraz gęściej stawały fabryki, wysuwali szczecińscy portowcy kandydatów do Sejmu Bolesław Bierut, Władysław Korczyca, Mikołaj Dachow, Jan Stachura i Jerzy Andrzejewski — to kandydaci portu szczecińskiego. Najgodniejsi i dobrze znani wszystkim robotnikom.

To za sprawą towarzysza Bieruta możemy się dziś szczycić — mówił tow. Jeszke — że stajemy się najnowocześniejszym portem w zach. brzo do frankistów w Hisz. Europie.

Pracownik biura portowego „Starówka” opowiadał o generale ludowego wojska Władysławie Korczycu. Mówił on o zasługach generała Korczyca, który dowodził polskimi oddziałami wyzwolającymi spod tysiącletniej niewoli prastara ziemię polską nad Odrą i Nysą, o tym, że ich kandydat wychował nowe wspaniałe kadry oficerskie Wojska Polskiego stojącego dziś na straży naszego osiemnastoletniego dorobku.

Cheśmy, by nasz port reprezentował w Sejmie i chłopski działacz, przedstawiciel mas chłopskich, które biorą coraz pełniejszy udział w budownictwie socjalistycznym — mówił tow. Dziób, ekspedient, wysuwając kandydatów Mikołaja Dachowa.

Jana Stachurę, majstra z Basenu Górniczego znają dobrze wszyscy portowcy. Przybył przed czterema laty tu z Gdyni, gdzie odbudowywał z ruin port. Jest doświadczonym towarzyszem pracy. Swymi doświadczeniami chętnie dzieli się z kolegami. Godnie będzie reprezentował interesy narodu.

Jerzego Andrzejewskiego znamy jako działacza ruchu obrobicowców po kraju na Pomorzu Szczecińskim — mówi tow. Andrysiakówna — znamy jego książki. Widzimy w jego twórczości, że coraz pełniej służy narodowi, chcemy by nas reprezentował.

W PORCIE GDANSKIM

Prezydent Bolesław Bierut, najlepszy syn narodu, przywódca walki i organizator nowego życia, minister bezpieczeństwa publicznego, Stanisław Radkiewicz, generał brygady Mieczysław Wągrowski, komandor podporucznik Zdzisław Stuziński, wicedyrektor ZPGG Krzysztof Smolarkiewicz, chłop — spółdzielca Stanisław Grabowski — to kandydaci gdańskich portowców. Uczucia ich wszystkich wyraził stary dźwigowy tow. Szaliński, mówiąc: — Sanacyjni posłowie nie dbali o kraj. A że nie dbali, to dlatego właśnie tysiące takich jak ja musiło szukać chleba na obczyźnie. Przez nich to spędziłem najlepsze swoje lata na najczarniejszej robotce we Francji.

Dziś towarzysze, mam to, o czym marzyłem — wolna Ojczyzna. Zawdzięczam to takim ludziom jak Prezydent Bierut, minister Radkiewicz, generał Wągrowski, których teraz będziemy wybierać. Nie jeden z was, towarzysze, powie, że nie takie różowe jest nasze życie. I prawdę powie. Życie nasze nie jest jeszcze różowe. Jest w nim sporo trudności i zdaję sobie sprawę, że nie od razu je zlikwidujemy. Ale jedno wiem na pewno — pracujemy dla siebie i dlatego im lepiej, im wydajniej będziemy pracowali, tym prędzej pozbedziemy się tych trudności. Pozbedziemy się ich pod kierunkiem takich ludzi jak ci, których kandydatów wybieramy na postów. Nie zawiodą naszego zaufania.

Uchwalona na zebraniu rezolucja jest wyrazem jednoci myśli i dążeń całej załogi portu gdańskiego. Czytamy w niej m. in.: „Wysuwając te kandydatury, chcemy przyczynić się do dalszego rozwoju naszej Ojczyzny Ludowej, do wzmocnienia światowego obozu obrobicowców, przeciw zbrodniczemu spiskowi wrogów ludzkości — imperialistom”.

Załogi Ekspozytury bydgoskiej rozpoczęły już przewozy jesienne

ZALOGA Ekspozytury Rejonowej Żegluzi na Wiśle w Bydgoszczy postanowiła przekroczyć o 10 proc. plany przewozów II półrocza.

Jest to poważne zobowiązanie, jeżeli weźmie się pod uwagę, że w żegludze śródlądowej pokoutuje jeszcze zacofanie, będące pozostałością z czasów kapitalistycznych oraz że napotyka się z tego powodu na pewne trudności w wykonawstwie planów. Należy też pamiętać, że na skutek niskiego stanu wody plany operatywne zostały wykonane w lipcu tylko w 50,5 proc. a w sierpniu — w 51,4 proc. Również w pierwszej połowie września utrzymywał się niski stan wody, a plany za ten okres wykonano zaledwie w 81,7 proc. Tylko dzięki wysiłkowi i ofiarności załóg pływających, które mimo oficjalnego zamknięcia żegluzi od 15 lipca (na przeciąg 2 miesięcy) utrzymały ruch przy zanurzeniu 70 cm na Wiśle i 80 cm w kierunku na Szczecin, udało się ten procent osiągnąć.

Zobowiązanie więc dotyczy nie tylko przekroczenia planów bieżącego i następnego miesiąca, ale również nadrobienia zaległości pierwszego okresu II półrocza.

Od 15 września br. sytuacja zmieniła się radykalnie. W porcie, na szlaku, w Ekspozyturze wyraźnie wyczuwa się wzmożony wysiłek. Program Wybrzeża kreśli obraz przeobrażenia naszych rzek. Wisła i Bug przestają ulegać kaprysom przyrody, stają się posłusznymi na rękach człowieka. To stało się nowym bodźcem do walki o plan.

Postawiliśmy sobie za zadanie — mówi brygadzieta Jan Gill — być na bieżąco z za- i wyładunkiem w naszym porcie Kapuścińska. Chętnie pracujemy do późnego wieczora, bo masy towarowej mamy w bród. Przecież musimy nadrobić stracony czas.

W porcie przykład dobrej i ofiarnej pracy daje żdługowy Czesław Butrym. Sprawnie zorganizował swoją pracę: wcześniej przygotowuje żdług i bierze od razu potrzebny zapas paliwa, przyspiesza cykl obrotów, umiejętnie posługuje się cymylikami, utrzymuje mechanizmy w należytym stanie.

Wodniacy na szlaku pracują równie ofiarnie. Nocną jazdę stosują najczęściej załogi ZMP-owskie na holownikach „Grudziądz” i „Góral” oraz „Tczew”, „Poznań” i „Toruń”. Większość drobnych napraw wykonują we własnym zakresie. Osada barki „Z-2087” ze sternikiem Edwardem Schmittem zakończyła w przeciągu 7 dni ster i wykonała szereg innych napraw, rezygnując z remontu stocznioowego, który trwałby od 1—1,5 miesiąca.



Sternik Jerzy Kęsik

Załogi pływające pomagają sobie wzajemnie na trasie. Do jednej ze służ na górnej Noteci holownik „Leszcz” przyciągnął pociąg z 5 barkami. Kpt Edward Górski i motorysta Feliks Czila z „Leszcza” wspólnie z barkaczami i obsługą służby pomogli przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu jednostek.

— Zyskujemy w ten sposób na czasie — tłumaczy Górski. — Nasza załoga ma przekroczyć o 20 proc. plan, a to nie żarty, każda chwila jest droga.

Siedemnastoletni sternik Jerzy Kęsik z barki „Z-2042” sprawnie prześlizguje wraz z załogą swoją barkę i zaraz powraca do służby, aby pomóc kolegom. Kęsik jest najmłodszym sternikiem w bydgoskiej Ekspozyturze, ale pracuje równie dobrze jak starzy wodniacy. Nie zgodził się on na odstąpienie barki na stocznię i zobowiązał się przeplwać całą kampanię jesienną bez awarii. Rozumie bowiem, że każda jednostka i każda para rąk jest potrzebna w tym okresie.

Wysiłek człowieka to jednak nie wszystko. Istnieją jeszcze poważne niedociągnięcia. W dalszym ciągu zdarzają się przestoje taboru i to z różnych przyczyn. Najczęściej barki mają przestój w Szczecinie przy Hucie Stolecz. Na początku września 8 barków oczekiwało tam przez 6 dni na rozładunek. Pomogła dopiero interwencja kierownictwa Ekspozytury Bydgoszcz.

Często również zdarzają się przestoje z winy PGR-ów. Np. bark „Z-2028” ze sternikiem Józefem Sa-

dowskim ładowała w Chelmku 24 tony ziemiołódów przez... 10 dni!

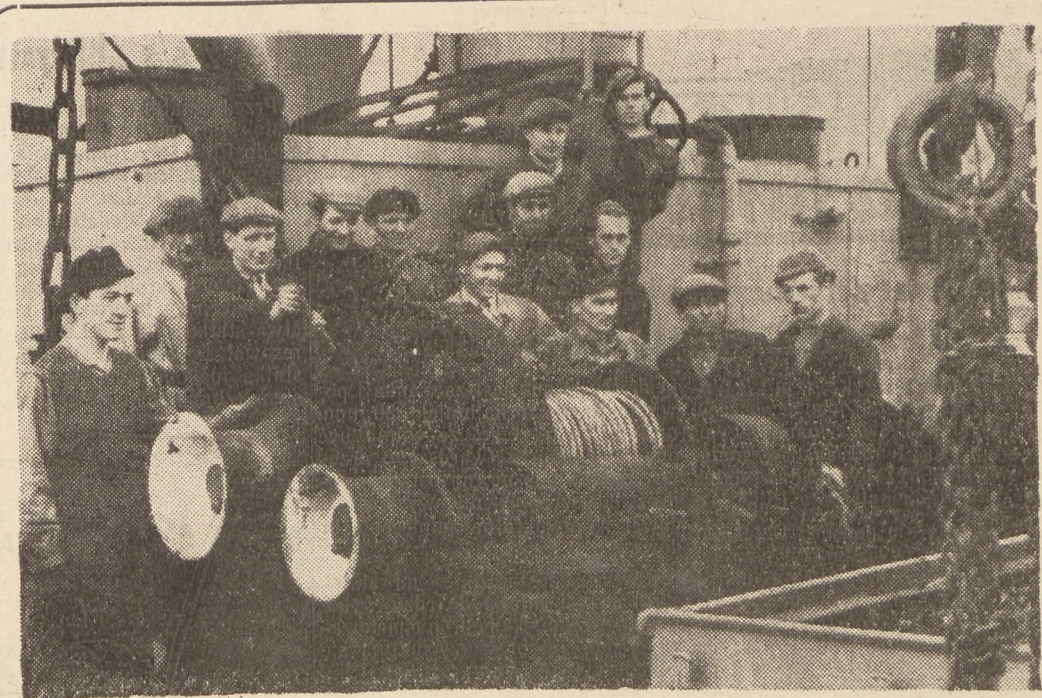
Oczekiwanie na holowniki — to jeszcze jedna z przyczyn przestoju. Na odcinku holowniczym jest źle. Około 40 proc. zaplanowanego taboru holowniczego nie weszło do eksploatacji i stoi w remontach stocznioowych. Z tego kilka jednostek przeprowadza naprawy bieżące — większość jednak stocznie remontują od roku, a nawet i dłużej. Typowym przykładem jest holownik „Goplo”, którego termin oddania do eksploatacji wciąż jest przedłużany, mimo że stoczniowej bydgoskiej podjęli już kilka zobowiązań zmierzających do tego, aby prace na tej jednostce ukończyć. Ostatnie zaś przedłużenie terminu nastąpiło na skutek tego, że nowowbudowana świetlica zasilania w doczość sternikowi. Trudno jest w ramach krótkiego artykułu szczegółowo omówić wszystkie przyczyny tych niedociągnięć. Ogólnie biorąc, trzeba stwierdzić, że brak czujności kierownictwa żegluzi śródlądowej i niewłaściwe podejście stocznii przyczynia się do trudności.

Należałoby poruszyć jeszcze jedno zagadnienie — zbyt dużą ilość pustych przelotów. Masy towarowej jest dużo, ale przeważnie jednokierunkowej. Przeholowanie pustego taboru powoduje straty czasu, paliwa, podwyższa koszty własne przedsiębiorstwa i obniża ponadto zarobek wodniaków.

Przez trzy ostatnie miesiące załogi pływające mimo wysiłku nie wykonywały planów, co fatalnie odbiło się na wynagrodzeniach, o czym wyraźnie mówili tow. Dąbrowski z holownika „Półka”. Nie można więc dziwić się, że w okresie, kiedy załogi mają możliwość polepszenia sobie bytu, przestoje i puste przeloty są poważną bolączką.

Ekspozytura w Bydgoszczy czuje się na siłach wykonać i przekroczyć plan II półrocza nawet przy obecnych niedociągnięciach, z których najważniejsze zostały tutaj poruszone. Gdyby więc zlikwidowano przestoje w Szczecinie, zmobilizowano PGR-y do sprawnego załadunku i wyeliminowano przestoje stocznioowe oraz zmniejszono ilość pustych przelotów przez uzyskanie mas towarowej w obrotach kierunkowych, można by osiągnąć jeszcze lepsze wyniki. Dlatego sprawa tych niedociągnięć powinno zająć się nie tylko kierownictwo Ekspozytury, ale i Dyrekcja Żegluzi na Wiśle, stocznie i Centralny Zarząd Żegluzi Śródlądowej i Stocznie oraz władze województwa jak Huty Stolecz i Państwowych Gospodarstw Rolnych.

(sj)



Najcenniejszymi z zobowiązań podjętych przez brygady robocze portu gdyńskiego dla poparcia Programu Wybrzeża Frontu Narodowego i uczczenia XIX Zjazdu WKP(b) są zobowiązania otoczenia socjalistyczną opieką przeładunkowego towaru. Inicjatorem tego zobowiązania jest 27 młodzieżowa brygada z I Wydziału Przeładunkowego (na zdjęciu). Odpowiadając na apel młodzieżowców, brygady z I Wydziału Przeładunkowego nr 28, 35, 36, 46, 50, 52, 55, 63, 67, 73 oraz zespoły kobiece imienia Matgorzaty Fornalskiej i Hanki Sawickiej podjęły zobowiązanie podobnej treści.

— Wypowiadając zdecydowaną walkę wszelkim uszkodzeniom towaru podczas przeładunku, stosując nowe sposoby przeładunku, podnosząc naszą pracę na wyższy poziom, dążymy do jednego celu — zabezpieczenia interesu eksportu polskiego towaru, przysporzenia naszej gospodarce morskiej nowych korzyści — czytamy w zobowiązaniach tych brygad. — Wzywamy do współzawodnictwa na tym odcinku pracy wszystkie brygady portu gdyńskiego, gdańskiego i szczecińskiego. Nowa forma współzawodnictwa, dotychczas nie stosowana w naszych portach przyniesie nam poważne korzyści. Nałożone na nas zadania planu wykonamy z nadwyżką.

H. PRES
Korespondent

„Freundschaft” znaczy przyjaźń

SŁOŃCE z trudem przebijalo się przez chmury. Zebrani na nabrzeżu basenu nr 1 uczniowie Technikum Morskiego Mechanicznego i przedstawiciele społeczeństwa Wybrzeża oczekiwali z napięciem ukazania się na horyzoncie sylwetki żaglowca z zaprzyjaźnionego kraju — statku szkolnego NRD „Wilhelm Pieck”. Nastąpiło radosne spotkanie młodzieży polskiej z młodzieżą niemiecką, rewizyjną naszą młodych marynarzy.

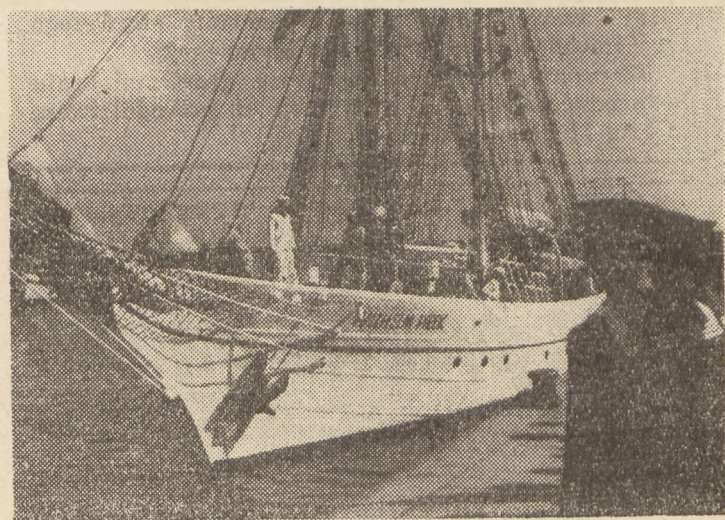
Na redzie portu gdyńskiego stoi „Dar Pomorza”, który poprowadzi zespół witający. Oczy kapitanów jednostek wchodzących w skład zespołu zwrócone są na „Dar Pomorza”, skąd otrzymują sygnały wyjścia z basenu. Wreszcie na ster — maszcie ukazał się sygnał. W tym samym momencie kolejno na „Zewie Morza”, „Janku Krasickim”, „Henryku Rutkowskim” i innych podniesiono flagę czerwoną. Widzę sygnał i jestem gotów do wykonania wskazanego manewru.

Kolejno wychodzą z basenu i w szyku torowym zdążają na miejsce spotkania.

Na wszystkich statkach młodzież marynarska z radością oczekuje momentu spotkania. Zaintonowana na pierwszym statku pieśń przenosi się na następne — tworząc w ten sposób radosny, tętniący młodzieżą ze spół. Wszędzie flagi czerwone, białe-czerwone i niebieskie — symbole pokoju. Łopocą na wietrze jak gdyby w takt śpiewanej „Pieśni pokoju”. Emblematy ZMP umieszczone na górnych pokładach jednostek przybrzeżnych dominują nad całością. Nastroje uroczyste i podniosłe. Uczniowie wymieniają między sobą zdania, omawiają sposoby u-

NA nabrzeżu zebrały się tłumy młodzieży szkolnej i pracującej, ZMP-owskiej i harcerskiej. W rękach wiązanki kwiatów, które z chwałą przybycia dzielnych FDJ-owców zostaną im wręczone jako dowód przyjaźni i gościnności. „Wilhelm Pieck” prowadzony przez kapitana Wiedendorfa przybija do nabrzeża. Po zrzuceniu trupu FDJ-owcy zbiegają na ląd, gdzie otaczają ich natychmiast ZMP-owcy. Czerwone chusty ukazują się na szyjach niemieckich kolegów — to dar najmłodszych harcerzy.

Przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni tow. Miller w imieniu młodzieży „gdyńskiego” wita młodych marynarzy niemie-



przyjemnienia kolegom z NRD po bytu wśród polskich przyjaciół.

Znikła bezpowrotnie przepaść dzieląca niegdyś obydwa sąsiadujące ze sobą kraje, znikła nienawiść siana przez faszyzm. Dzisiaj nawet największe intrygi imperialistów nie zdołają rozerwać przyjaźni, cementowanej nad Odrą i Nysą. Dziś granica ta jest granicą pokoju. Polska klasa robotnicza i naród polski, pamiętają dobrze ścisłe więzy łączące polski i niemiecki ruch robotniczy. Róża Luksemburg i Julian Marchlewski są symbolami tych więzów.

Wreszcie na horyzoncie zaciemnionym opadającą mgłą widać zgrabną sylwetkę brygantyny „Wilhelm Pieck”. Na wszystkich statkach podnoszą wielką gałę banderową. Jeszcze kilkanaście minut i już do kładnie widać jak na wachcie statku młodzi FDJ-owcy wymachują czapkami. Zespół statków polskich defiluje wzdłuż lewej burty „Wilhelma Piecka”. W momencie mijania każdy statek salutuje gością banderą i syreną. Entuzjazm i wzruszenie ogarnia wszystkich. Stojący na wachcie niemieccy koledzy wznoszą okrzyki „Niech żyje ZMP”, w odpowiedzi na co uczniowie Technikum raz po raz wołają: „FDJ, FDJ” i „Niech żyje NRD”. Okrzyki zlewają się w jeden potężny głos, w którym dominuje słowo „pokój” i „Frieden”.

W odpowiedzi na powitanie przemówił przedstawiciel Centralnej Rady FDJ Manfred Tomaschack. Dziękując w imieniu załogi za niezwykle serdeczne przyjęcie, przekazał na pozdrowienia dla młodzieży polskiej od SED, rządu NRD i od Prezydenta Piecka.

„Granica na Odrze i Nysie jest granicą trwałego, nienaruszalnego pokoju — mówił Manfred Tomaschack. Wspólna nasza przyjaźń z narodami Związku Radzieckiego, stanowi olbrzymią siłę. Gdy za Łabą hitlerowscy generałowie montują nową armię, wysiłek całego społeczeństwa Niemieckiej Republiki Demokratycznej jest skierowany ku utrwaleniu pokoju między narodami”. Ostatnie słowa dosłownie zagłuszyły okrzyki na cześć Generallissimusa Stalina, Prezydenta Bieruta i Prezydenta Piecka. Młodzież skanduje „Frieden — pokój”. Powiewają sztandary i szturmówki.

Radośnie witała młodzież Wybrzeża swych niemieckich kolegów ze statku, który nosi imię Wilhelma Piecka — bohatera rewolucjonisty i patrioty, bojownika sprawy ludu pracującego woda który przewodzi pokojowej pracy narodu niemieckiego.

Z. MAKOWSKI

Dobra organizacja pracy na pokładzie źródłem osiągnięć statku

W ŚROD statków radzieckich, które mogą poszczycić się najpoważniejszymi osiągnięciami produkcyjnymi, na czoło wysuwa się tankowiec „Moskwa”. Załoga tego statku jako pierwsza we flocie radzieckiej jeszcze w 1950 roku wprowadziła stachanowski wykres godzinowy. Dzięki tej nowej, postępowej metodzie organizacji pracy, która polega na ścisłym planowaniu pracy poszczególnych wach i członków załogi, możliwa była zorganizowana walka o nowe osiągnięcia produkcyjne wyrażające się w poważnych oszczędnościach czasu i materiałów.

Obok załogi maszynowej, która ze względu na wiek statku (20 lat) ma do spełnienia poważne zadania, jednym ze źródeł osiągnięć „Moskwy” jest niewątpliwie dobra organizacja pracy na pokładzie. Inicjatorem jej jest bosman statku tow. G. Kaduk, który stosując nowe metody pracy mobilizuje załogę do podnoszenia wydajności pracy, do osiągania lepszych wyników produkcyjnych. Jego zasługą jest w dużej mierze fakt zdobycia przez załogę produkcyjnych miejsc w socjalistycznym współzawodnictwie pracy, a szczególnie we współzawodnictwie o tytuł najlepszej wachy.

Obowiązkami i zadaniami bosmana we flocie radzieckiej określa szczegółowo regulamin pracy. „Aby sprostać tym zadaniom — mówi tow. Kaduk — bosman musi posiadać wysokie kwalifikacje zawodowe i systematycznie je pogłębiać. Na statku bowiem, podobnie jak w każdym przedsiębiorstwie socjalistycznym, metody pracy są stale udoskonalane i unowocześniane. Marynarze — nowatorzy wnoszą dużo

nowego do organizacji pracy na statku...”. Bosman, który powinien być kierownikiem załogi pokładowej, musi znać wszystkie nowe metody pracy, musi wskazywać załodze kierunek ulepszania organizacji pracy i podnoszenia jej wydajności. „Dlatego — mówi tow. Kaduk — z zainteresowaniem czytam literaturę fachową, w której mówi się o przodujących metodach pracy na morzu i staram się przenieść i zastosować u siebie doświadczenia, wypracowane na innych statkach”. Ta troska tow. Kaduka, o podniesienie swego poziomu wiedzy zawodowej zasługuje na tym większe podkreślenie, jeżeli weźmie się pod uwagę, że może się on poszczycić ponad czterdziestoletnim stażem pracy na morzu.

A praca załogi pokładowej na „Moskwie” nie jest łatwa. Jak wspomniano, statek ten pływa już 20 lat, co stawia poważne zadania nie tylko przed załogą maszynową. Dużo pracy wymaga również utrzymanie statku w stanie stałej gotowości technicznej, w czystości. Dlatego bosman Kaduk zestawia na każdy rejs plan robót pokładowych i codziennie obchodzi cały statek, notując wszelkie braki, których usunięcie zleca załodze pokładowej. Dobra organizacja pracy wymaga również dużej troski o stan narzędzi pracy. I tak tow. Kaduk dba zawsze o to, aby mieć odpowiednie narzędzia do odbijania rdzy lub do robót malarskich.

Na podniesienie na wyższy poziom organizacji pracy poważny wpływ miało niewątpliwie zastosowanie przez załogę stachanowskiego wykresu godzinowego. Od tej grupy dotyczy obowiązków na wachtach, podczas za- i wyładunku towaru, prac malarskich, obchodzenia się z takielunkiem obsługi

statku, o przyspieszenie przebiegów w morzu, o możliwie największe łącznie wszystkich operacji w porcie, o wykonywanie szeregu czynności silami załogi podczas rejsu. Ta walka o czas znalazła również odzwierciedlenie w pracy załogi pokładowej. Oto co np. na temat cumowania wychodzi zazwyczaj 15 — 20 minut wcześniej Jednego marynarza stawiam przy sprężynie, innego przy rzutce, trzeci zaś obsługując linę cumowniczą. Na miejscu pracy przeprowadzam krótki instruktaż: którą burtą będziemy cumować, jakie liny podamy w pierwszej kolejności, jak powinien postępować marynarz w tym czy innym przypadku”.

Jednak jakość wykonania tych wszystkich prac zależy nie tylko od umiejętności organizacyjnych i takichowych bosmana. O poziomie pracy załogi decydują w równie poważnym stopniu kwalifikacje marynarzy. Zadaniem bosmana jest pomóc w podniesieniu tych kwalifikacji. „Dlatego — mówi tow. Kaduk — wykorzystuję każdą chwilę, aby rozmawiać z marynarzami; przekazuję im swoje doświadczenia zdobyte w ciągu długoletniej praktyki przy stawianiu farb, ucze ich obsługi wind itp.”.

Dalszym poważnym czynnikiem podnoszenia kwalifikacji załogi jest prowadzone na statku szkolenie zawodowe. Zajęcia odbywają się w dwóch grupach: dla starszych marynarzy i dla młodzieży. Pierwsza grupa zapoznaje się z przyrządami nawigacyjnymi, z różnymi sposobami sygnalizacji itp. Zajęcia drugiej na wyższym poziomie organizację pracy we flocie, będąc wzorem dla innych statków.

(Wg „Morskiej Floty” oprac. W.)

Ster na samokrytykę

Marynarze skarżą się nadal na pracę Działu Zaopatrzenia PLO

Bosman Krawczyk z m/s „Waryński” po długiej nieobecności w kraju podzielił się z nami swymi uwagami na temat jakości materiałów dostarczanych na statek przez Dział Zaopatrzenia PLO.

Przed ostatnią podróżą Dział Zaopatrzenia PLO dostarczył pokrowce na szalupy i namioty na luki w tak złej jakości, że mimo iż nie przechodziły burz, po trzech miesiącach uległy zniszczeniu. Przyczyna ich krótkiego „życia” leży w tym, że były one wykonane ze zwykłego impregnowanego płótna i w dodatku słabo impregnowane. Poza tym zdarza się, że w szwach brak jest 30-40 cm ściegu, na skutek czego tworzą się od razu dziury. Gdyby — proponuje bosman Krawczyk — zwiększyć kontrolę wykonania pokrowców i nakryć, nie byłoby zmuszeni tak często zamawiać nowych.

Drugą bolączką to pędzle do malowania, dostarczane w złym gatunku tak że w czasie malowania włosie zostaje na przedmiocie. Dzieje się to dlatego, że nie są one klejone a tylko na włosie i trzonku nabita jest blaszana obręczka. Również szczotki z piasawy do zamywania ładowni dostarczane przez Dział Zaopatrzenia PLO nie nadają się do tego. Bosman Krawczyk uważa, że ich drewniana oprawa

grubości 20 mm jest za cienka i porównywalna do najniższej 30 mm, niezależnie od tego, że winna być ona wykonana z twardszego drewna. Zamówione np. na ostatnią podróż 30 szczotek nie wystarczyło nawet na dwukrotne zaimięcenie ładowni.

Również dostarczone na statek skrobaczki i młotki do rdzy wykonywane są z miękkiego, niehartowanego żelaza i przy użyciu gną się i zderają.

Obok tych braków świadczących o zamawianiu nieodpowiednich dla statków materiałów, zdarzają się również wypadki, że Dział Zaopatrzenia PLO dostarcza materiały niezgodne z zamówieniem statku, np. zamiast zamówionych w maju szczotek do mycia — statek otrzymał pędzle do malowania, których przystosowanie do szorowania nastroczało wiele kłopotu, gdyż brak było trzonków, opraw itp.

Z tego krótkiego przeglądu bolączek zebranych z jednego tylko statku wynika, że Dział Zaopatrzenia PLO nie dość wnikliwie bada zamówienia i rzeczywiste potrzeby statków. Czas najwyższy zarzucić sposób mechanicznego załatwiania zamówień i dostarczania na statki jakościowo niewłaściwych materiałów. Mak

Złom z s/s „Białystok” w dalszym ciągu czeka...

Przed ostatnią podróżą s/s „Białystok” st. mech. Malinowski zgłosił do PLO spis złomu metalowego. Jednak i ten nie wykazał ze sobą ilości metali kolorowych, z którego nie został odebrany a statek nie posiadał pokwitowania na wyładunek stare części, co jest o tyle ważne, że kierownictwo s/s „Białystok” nie będzie się mogło w telefonicznych interwencjach kierownictwa statku nikt z PLO nie zainteresował się złomem. Wreszcie, aby statek nie obciążać zbędnym balastem (złomu było około 2 ton) wy-

cze raz opisał protokółami części złomu i zawiadomił o tym maklera statku. Jednak i ten nie wykazał zainteresowania, w wyniku czego złom nie został odebrany a statek nie posiadał pokwitowania na wyładunek stare części, co jest o tyle ważne, że kierownictwo s/s „Białystok” nie będzie się mogło w telefonicznych interwencjach kierownictwa statku nikt z PLO nie zainteresował się złomem. Wreszcie, aby statek nie obciążać zbędnym balastem (złomu było około 2 ton) wy-



ładowano go na nabrzeże Francuskie. Tutaj złom leżał przez okres 2 tygodni, a ponieważ narażony był na kradzież i zniszczenie — pozostał nadal pod opieką st. mechanika, który nie pozwalał przygodnym „reflektantom” na wybieranie i zabieranie.

Kiedy wreszcie nadszedł czas wyjścia w morze, st. mechanik jes-

z s/s „Białystok” wykazały one całkowitą obojętność.

W okresie kiedy nasza gospodarka narodowa odczuwa brak metali kolorowych i kiedy przeprowadzamy zbiórki złomu nawet w drobnych ilościach, podobne lekceważenie wydaje się być szkodliwym.

KAZIMIERZ ULASEWICZ
Korespondent

ŚLADEM naszych interwencji

KOESPONDENT Franciszek Krzyżanowski doniósł nam o połowicznym rozwiązaniu sprawy wydawania dyplomów żeglarskich, które otrzymali tylko kierownicy statków. W n-rze 1 (23) zamieściliśmy notatkę pt. „Co jest z dyplomami żeglarskimi”. Odpowiadając na nią Ministerstwo Żegludki komunikuje, że sprawa oskarżeniów dla mechaników na statkach żegludki żeglarskiej zostanie uregulowana rozporządzeniem Ministra Żegludki o patentach mechaników statkowych, które ukaże się w ciągu najbliższych 2 miesięcy.

ZARZĄD Portu Gdańsk — Gdynia odpowiadając na notatkę pt. „Cienie i błaski praktyk wakacyjnych” w n-rze 16 (38) donosi, że nieregularne odbywanie odpraw spowodowało trzykrotną zmianą pracownika opiekującego się praktykantami. Kierownictwa poszczególnych wydziałów przedkładających niedostatecznie zainteresowały studentów pracą wydziałów, na skutek czego nie przychodzili oni na narady wytwórcze. W celu naprawienia niedociągającej opieki nad praktykantami w m-cu sierpnia powierzono tow. Władysławowi Jasińskiemu Kierownikowi wydziału przypomniiano o obowiązku troskliwej opieki nad praktykantami.

MINISTERSTWO Żegludki wyjaśnia, że celem ustalenia zasad wynagrodzenia dla żalag na lądzie trawlerów konieczne było uzyskanie materiałów statystycznych, dotyczących zdolności połowowych tych jednostek. Przeprowadzony i uzgodniony z Zarządem Głównym ZPZ protokół pakt został akceptowany przez PKPG i wprowadzony w życie zarządzeniem Ministra Żegludki z dnia 3 lipca 1952 r. Celem wyrównania wynagrodzeń za poprzedni okres Ministerstwo Żegludki czyni starania o uzyskanie zgody PKPG (notatka pt. „Dalmor” winien ustalić zarobki rybaków z ługro-trawlerów” w n-rze 15 (37)).

REMONTOWA Obsługa Statków odpowiadając na notatkę pt. „Remontowa Obsługa Statków” że gospodarzy odpadkami użytkownikowi w n-rze 15 (37) podaje do wiadomości, że już od dnia 1 lutego br. M.P.O.M. zabiera bezpłatnie odpadki użytkowe ze stolarni mechanicznej ROS II.

skoczył z konia i uciekał na piechotę. Został postrzelony. Kulą.

Kiedy tak uciekał, jeden z policjantów wrzasnął — Tego „syna! Przeskrzyknął — Tego „syna! Ubiegł kilka kroków. Padł. Chciał się podnieść. Zerwał się. Wyprostowany stał. Rozprezał się. Jakby chciał kogoś zasłonić. I runął. W kwitnącą koniczynę. Dźwigał głowę, dźwigał ręce, dawał znaki, wołał.

Zona go widziała w tej straszliwej godzinie. Chciała mu pomóc. Biegła z dzieckiem. Zagroziła drogę.

— Wont cholero chamska Chcesz tak samo, jak on!

— Maję mnie wola. Słyszcie. Dajcie mi dojść do niego na ostatnie słowo.

Odepchnęli Skopali. Dziecko wysunęło się z zgrabiłowego uścisku i spadło na ziemię. Matka nie słyszała jego płaczu. Człgała się na kłęczkach.

— Może pragnie kapki wody. Może chce ostatnie słowo wrzecz. W odpowiedzi jeden kochał się zamierzył, drugi pałką machnął.

— Przez łeb, jak nie usłyszysz. Nie wiać pod nogi!

W oddali znać było, że Widzisz szamocze się, usiłując wstać. Może widział, że żona chce do niego dojść, że ją biją, więc musi ją bronić. Jeszcze raz powołał, z trudem wyłoniła się głowa z koniczyny. Usta rozchyliły się do krzyku.

Widziszowa nie czuła kopnięć. Zerwała się i z zaciśniętymi pięściami szła głową walczyć z całym światem. Zmarlała. Nie mogła wykonać tego, co postanowiła. Mięśnie szamotały się, aby iść, a stała jak pień wbiły na zawsze w to miejsce. Szczęka odpadała bez wydania jednego słowa.

Dwaj policjanci podłożyli karabiny pod ciało rannego i ponieśli. Ciężki był. Zwisła porzucone nogi bose i spracowane ręce. Palcami dotykał żdźbła. Jakby je z miłością gaskał, to znów w męce przed-

marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Otoż jak chyba Redaktorowi nie wiadomo, zgodnie z akcją zapobiegania płynności kadr zostalem zamustrowany na pięty z kolei statek i jestem obecnie na m/s „Curie Skłodowska” jako młodszy marynarz. Życie na statku — można powiedzieć — wymarzone. Z pewnością byłoby jednak jeszcze lepsze, gdyby nie biurokracja w PLO. Redaktor myśli, że to nie takiego? Właśnie, że to jedno utrudnia nam życie. Jak opisać Redaktorowi jeden wypadek, to śledziona się w Was poruszy.

Było to właśnie za granicą, kiedy II mechanik Wierczek zwał mnie pewnego dnia i mówi: „Obywatelu Redaktorze! Proszę się dać i napisać zapotrzebowanie na pierścienie. Jeżeli je wcześniej wysłemy, w kraju przysługują części, tak że bez trudności będziemy je mogli wymienić w czasie naszego krótkiego postoju. Stare już się wysłużyły. W adresie zaznaczcie wyraźnie: Inspektorat Techniczny”.

Kiedy usłyszałem, że II mechanik nazywa mnie „redaktorem” nie oponowałem i jeszcze tego samego dnia wysłałem zapotrzebowanie do Gdyni.

W drodze powrotnej do kraju często mówiliśmy o naszej maszyni, ciesząc się, że ulżymy jej pracy po założeniu nowych pierścieni.

Ale nie wszyscy byli optymistami. Np. asystent maszynowy powiedział pewnego dnia: „Boję się, że tylko w Gdyni nie nawalili z tym pierścieniami”. Po tej opinii załoga podzieliła się na dwa obozy. Jedni mówili, że Inspektorat dostarczy, drudzy twierdzili, że skądże znów, że oni znają te „murowane” dostawy, bo już na innych statkach mieli tego przykłady. Znalazł się nawet jeden taki, co chciał zadość uczynić minutowym totalizator, ale nie zdążył, bo właśnie przybyliśmy do Gdyni.

Zaraz następnego dnia ja i mechanik udaliśmy się do Inspektoratu Technicznego. Po grzecznym powitaniu tow. Wierczek zapytał, czy możemy odebrać zamówione pierścienie. A oni nie, tylko oczekujemy i patrz na nas, jakby zoba czyli samego Neptuna z małżonką.

Wreszcie ocknęli się ze zdumienia i zaczęli w te słowa: „Pierścienie? Jakie pierścienie, my o żadnych nie wiemy, my żadnego zapotrzebowania nie otrzymaliśmy i w ogóle szkoda mrugać o pierścieniach”.

Wówczas II mechanik trochę się zdenerwował, powiedział, że „ładnie” pracują, że „bardzo szybko” załatwiają wystane zapotrzebowanie

i do mnie: „Redaktorze! Dawaj od pis zapotrzebowania”.

Na widok zapotrzebowania ogarnęło ich jeszcze większe zdziwienie. Przerwał je mechanik mówiąc: „Poszukajcie dobrze, czy przypadkiem nie nabiera „mocy urzędowej”.

Nie mogę powiedzieć, bo nawet skorzystał z jego rady i rozpoczął poszukiwania.

Pierwszego dnia przeszukano wszystkie teki z napisem „zapotrzebowanie”. Drugiego toczony było z papierzyskami i kurzem w szafie z nalepką „do realizacji”. Trzeciego i czwartego, urzędnicy prowadzący utarczki pozycyjne w archiwum Inspektoratu Technicznego. Wreszcie piątego dnia studium bojem referenci otworzyli szufladę jednego z biurka i... o dziwo! Na samym dnie, pod stertą żółtych ze starości papierów leżało spokojnie nasze zapotrzebowanie. Radość referentów była wielka i nawet jednemu z nich ta szczęścia spłynęła po rękawie. Z tego wszystkiego zapomnieli o mojej obecności i mówiąc: „Jednak mechanik miał rację”.

Drugi natomiast nie podzielał widocznie tej radości, gdyż zapytał: „Dobrze, dobrze, ale co my teraz z tym lantem zrobimy?” Na to pierwszy uspokoił go powiedzeniem, że „na wszystko jest rada i że nie ma sytuacji bez wyjścia”.

W tym momencie uszedł tow. Wierczek, który przez okres poszukiwań szczerzył i schudł. Spojrzał na nich wzrokiem, w którym nie było śladu nadziei.

Referent bardzo grzecznie powitał wchodzącego i natychmiast wytłumaczył, że zapotrzebowanie jest i tylko z przyczyn „obiektywnych” nie można go było odnaleźć. Na pytanie tow. Wierczka, jak będzie z pierścieniami, odpowiedział, że już teraz na pewno dostarczą, że nie widzą żadnych przeszkód, ale... będzie to możliwe dopiero w czasie trwania następnego rejsu, bo teraz mają za mało czasu. Co? Jak się to Redaktorowi podoba?

Kiedy tow. Wierczek zaczął obliczać koszt przyszłej i uduchawiać nielogiczność takiej „dostawy”, referent krótko zakończył: „No cóż, ja panie tego, nie na to nie poradzę — zarządzenie”.

Wychodząc z pokoju zrezygnowani, smutni i pełni nienawiści do biurokracji. Za drzwiami usłyszeliśmy wesoły wrzaw — referenci cieszyli się, że „dobrze” załatwili zapotrzebowanie.

No cóż Redaktorze, nie miałem racji pisać, że biurokracja w PLO utrudnia nam życie?

Siemka dłoń
mł. marynarz JAN SZPILKA



JAN WIKTOR

W piętnastą rocznicę strajków chłopskich (Dokończenie)

Komendant zniknął w szeregu. Jeden ze świadków zeznał w sądzie: „Komendant nie słuchał prezesa, ale odwrócił się do oddziału i wydawał komendy. Policja rozbiegła się w tyraliere. Trzech czy czterech z nich na boku przyskoczyło do tłumy. Zaczęli bić pałkami. Po salwie nie chrasło na raz, tylko pojedyncze strzały do uciekających. Jak na polowaniu”.

Prokurator: — Czy była salwa ostrzegawcza?

Świadek: — Nie było.

Przewodniczący: — Czy dowódca wzywał do rozjeżdżenia się?

Świadek: — Wzywał.

Obrona Długopolski: — A czy w tłumie było to dobrze słychać?

Świadek: — Nie, bo był hałas i krzyki.

Prokurator: — Czy z tłumy padły strzały?

Świadek: — Dopiero po strzałach policji.

Jest tu wyraźna sprzeczność z aktem oskarżenia, gdyż ten twierdzi, że strzały padły z tłumy przed salwą. Zresztą tzw. salwa nie była wcale salwą. Policjanci strzelali pojedynczo tak, że strzały słyszane po salwie były po prostu pojedynczymi strzałami policji.

Obrona Długopolski: — Z jakiej odległości strzelano do tłumy?

Świadek: — Z odległości dwóch, trzech kroków.

Obrona: — A czy policja była w hełmach?

Świadek: — Była.

Obrona: — A kto został uderzony kamieniem?

Świadek: — Ja.

Obrona: — A czy policja miała pałki gumowe?

Świadek: — Tak.

Obrona: — A czy próbowała rozpędzać pałkami?

Świadek po długim wahanu: — No, nie.

Obrona: — Czy jest możliwe, aby normalny pocisk karabinowy dawał odpryski?

Świadek: — Nie.

Obrona Pana: — Czy świadek oglądał rany postrzałowe u zabitych, u rannych?

Świadek: — Nie.

Policjanci przyłożyli kolby do ramion. Krótkie trzaski. Padło trzech chłopów twarzą do ziemi. Barki ich drgały gwałtownie i nieruchomie.

Ktoś z tłumy krzyknął: — Strzylają! Uciekać!

Ludzie zrazu stali porażeni, później w miejscu zawrócili i uciekali w popłochu. Dalej pulsowały pojedyncze łoskoty. Ktoś chwycił się za bok, ktoś runął z rozkrzyżowanymi ramionami. Ktoś zaciął się, zamiast rękami, jakby chciał kogoś objąć, i padł charcząc: — „za Polskę się bil. Wolność...”

Potem biegł przez Widzisz. Z-

Wont cholero chamska Chcesz tak samo, jak on!

— Maję mnie wola. Słyszcie. Dajcie mi dojść do niego na ostatnie słowo.

Odepchnęli Skopali. Dziecko wysunęło się z zgrabiłowego uścisku i spadło na ziemię. Matka nie słyszała jego płaczu. Człgała się na kłęczkach.

— Może pragnie kapki wody. Może chce ostatnie słowo wrzecz. W odpowiedzi jeden kochał się zamierzył, drugi pałką machnął.

— Przez łeb, jak nie usłyszysz. Nie wiać pod nogi!

W oddali znać było, że Widzisz szamocze się, usiłując wstać. Może widział, że żona chce do niego dojść, że ją biją, więc musi ją bronić. Jeszcze raz powołał, z trudem wyłoniła się głowa z koniczyny. Usta rozchyliły się do krzyku.

Widziszowa nie czuła kopnięć. Zerwała się i z zaciśniętymi pięściami szła głową walczyć z całym światem. Zmarlała. Nie mogła wykonać tego, co postanowiła. Mięśnie szamotały się, aby iść, a stała jak pień wbiły na zawsze w to miejsce. Szczęka odpadała bez wydania jednego słowa.

Dwaj policjanci podłożyli karabiny pod ciało rannego i ponieśli. Ciężki był. Zwisła porzucone nogi bose i spracowane ręce. Palcami dotykał żdźbła. Jakby je z miłością gaskał, to znów w męce przed-

śmiercinej rozpaczliwie się ich chwycił, chcąc zabrać ze sobą. Nie brał jemu na łściach koniczyn, a pchnął na szarej glebie, na ścierusku została smuga, jakby przez całą długość nęka ziemia i zakłócała czerwień.

Widziszowa w tym polu stała samotna skamieniała.

— Strzylacie do mnie.

Dziecko czeptało się nog matczynych i płakało — Mamot! Weźcie mnie do taty!

Widziszowa porwała je z ziemi, uniosła wysoko.

— Patrz! Tam niosą Zapamiętałą na całe życie.

— Mam — wrzasło dziecko — tatę będzie główka belata, bo ją rozbiją na kamieniacz.

Ne było nikogo, kto by uchronił niebezpieczną głowę od ostatnich, najostrzejszych ciosów.

Zabici leżeli w kałużach krwi. Ranni wali się w męczarniach wołając o pomoc. Zony błagały:

— Przecież pomra! Dajcie przewiązać rany.

Nikomu nie pozwolono dostąpić do rannych, aby wody podać, rany opatrzyć.

Jeden leżał twarzą ku ziemi jak spracowany żniwiarz pniący ze źródła. Drugi jakby po znojnę pracy odpoczywał wpatrując się w niebo. Trzeci z rozczurionymi ramionami, podobny do obalonego krzyża.

Ciała rannych i zabitych, policjanci sprząтали pośpiesznie i to w jednaki sposób. Podsuwali karabiny, dźwigał jak na noszach i z rozmachem wrzucali do wnętrza ciężarów. Pomost wysoki. Trudno dosięgnąć. Nikt nie wie, czy o oku krawędzi ktoś głowa nie uderzył. Kilku padło z jękiem na spierzchniętą stertę „Ino się bose nogi migały, jak do auta wrzucali. Zwyłych i umarłych na kupę pociskali i do dusili”.

Miłosiernej pobleł do kopy owsa, porwał sнопек, rozwał porwał i zaślecił pomost. Może dla-

tego, aby krew nie zgnoiła podłogi?

Konwojenci skoczyli do auta, stąpali po chub stronach z karabinami gotowymi do strzału.

— Jazda.

Motor zawraczał. Wóz szarpnął się gwałtownie, nie ruszał z miejsca. Może nie mógł udźwignąć ładunku. Koła tkwiły zarwy w kałużach. Dopiero po długim szamotaniu zaczęły się wyłaczać z topeł. Syrena zabiegała głośno, zwycięsko. Wóz wreszcie ruszył, nabierał pędu i jechał po wybojach, po gałęziach, po kamieniacz, przez potoki, ścierńiska. Przy gwałtowniejszym wstrząśnięciu rozlegał się skowyt. Motor jakby rozstrzeliwał jęki i wołania dobywające się z wnętrza. Nie zdolał.

Na zagłaskach gdzie leżał ranni i zabici, znać było pogniecione żdźbła, wyłobienia i rozpostarte łachy krwi.

Strzały jakie padły w Kasince rozległy się daleko, wstrząsnęły zakątkami górskimi, rozbrzmiały w zapomnianych osiedlach. Usłyszeli je wszędzie i wszyscy.

— Zginęli za chłopską sprawę.

Mimo słoty i zimna przybyli na pogrzeb tłumy. Szli ciężkimi, spracowanym krokiem, jakim oracze chodzą brudą z plugiem. Z ziemmi zdeptanej stopami utrudzonych wzniosła się pieśń. Wiał targal sztandarami, młotem orlem biały. Zdawało się, że to nie ludzie, ale ta pieśń wydarła trumny spod ziemi i ciężkie, oblepione gliną, złane deszczem niesie na swych melodach.

Mrowie ludzkie zaległo cmentarz. Został sam lud. Chłopi podłożyli powrozy pod trumny, ale nie mogli ich unieść, bo wdowy i matki ramionami opłoty i swoją boleścią przywalili.

Rozległ się rozkaz: — Otworzyć trumny. Narodowi pokazać braci pomordowanych za sprawę ludu uciemnionego. Niech wszyscy zobaczą i zapamiętają.

Nie było młotka ani siekiery, więc pazurami oddzielali wieka.

Tłum rzucił się na kolana i paterzał bez tchu i bez słowa.

Umarli leżeli ułożeni równo, jakby w ciasných celach więziennych, w łachmanach poszarpanych kula-mi, zwaleni ziemią, podobni do skib przeniesionych z tamtego pola. Bosi, nędzni, spracowani. Jeden z nich owinięty zgrzebaną płachtą. Na jej białej szczerźnie, zastylę plamy. Znać było zarzys dłoni złożonych na piersiach, właśnie pod tymi plamami, jakby zabity rękami przyciskał ranę i tamował krew. Nikt nie śmiał odwinąć tego calunu, bo może bano się, aby ran nie urazić.

Ktoś wymieniał szepem nazwiska, ktoś drugi powtarzał głośnie. Odrzuwały się wyrazy tej nowej, najbardziej zbuntowanej pieśni: — Franciszek Widzisz.

— Władysław Kucharczyk.

— Józef Ciesar.

— Franciszek Jakubiak.

— Jan Jakubiak.

— Franciszek Cyrek.

— Stanisław Bolzega.

— Andrzej Płoskonka.

— Jan Piwarski.

Ciała pomordowanych ze swych trumien przenawiali do żywych, głosili pośmiertny manifest bez słowa, bo oni byli hasłem, pieśnią, rozkazem, orędziem nowej prawdy, za którą oddali życie, aby się stała prawdą. Polski nie znającej krzywdy, ucisku, przemocy.

— Wy nam będziecie sztandar-mem.

Odeszli ludzie do swoich izb, na zagony, zamikły pieśni, zostały tylko mogiły, które ukryły dziewięć trumien, dziewięć żalną na nowe życie, które kiedys wyrośnie z gleby zgnębionej znolom i krwi.

A może to nie ziarna, ale dzieło pięciokół zakopanych pod krzywdzie i ucisku?

Szczawnica, 1938.

Jan Wiktor