

Konstytucja Mozambiku

Wzwartek opubliko-
wano w tekst konstytu-
cji Mozambiku, który
środe uzyskał niepod-
głosz. Konstytucja gło-
si, że wiodąca rola w kra-
ju przypadnie Frontowi
Wyzwolenia Mozambiku
(FRELIMO), który o-
10 lat stał na czele wa-
ki o niezaleźności. Wła-
dza ustawodawcza be-
dzie należeć do Zgrom-
dzenia Narodowego.
Członków tego organu
będzie się wybierało w
głosowaniu powszechnym
współ spośród kandyda-
tów wysuwanych przez
FRELIMO. W myśl kon-
stytucji ziemia i bogac-
twa naturalne kraju są
własnością państwa.

Plenum

Wczoraj, pod przewodnictwem I sekretarza KW **Antonia Polownika**, obradowało plenum Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Elblągu. W posiedzeniu uczestniczył zastępca kierownika Wydziału Organizacyjnego KC PZPR **Henryk Kanicki**.

Tematem obrad było omówienie głównych kierunków dalszego rozwoju

wzmocnienie szeregów partyjnych. Trzeba również upowszechniać i wdrażać doświadczenia byłych instancji powiatowych oraz w pełni wykorzystywać wieloletnie doświadczenie tych instancji.

W dalszej części refera-

Jednocześnie poinformo-
wano, że w kraju panuje
całkowicie spokój.

prezentować będą: dozorcy okrętu „KARŚ” „M.K.S.” (jako okręt flagowy zespołu), dwa tratłowe bazyw i jeden ścigacz. Na czelu wizytujących zespołów sto ją dowódca FB ZSR — admirał W. W. Michajlin oraz dowódca LM NR — wiceadmirał W. Ehm.

Przypomnijmy, że już wielokrotnie w polskich portach składały wizyte okręty FB ZSR i LM NR; pierwszą oficjalną wizyte okręty radzieckie złożyły w Gdyni jesienią 1953 roku (krążownik Człowiek).

nia czasu pracy, zagospo-
dowania plodów ogrodo-
wych, magazynowania
bóż. Decyzją premiera —
ministrowie oraz terenowe
organy administracji pań-
stwowej stopnia wojewódz-
kiego upoważnieni zostali
— w razie wystąpienia oko-

le się przekonani, że u-
knej daty koniecznej fazy
Wasyngtonie nie ma i że
temat lipcowej daty, a pre-
ford planuje na ten okres
stolic europejskich.

Interesowany jest zakoń-
w sprawie bezpieczeństwa
Europie w końcu lipca -
w na konferencji prasowej
z Helmut Schmidt. Czy tak
o tego, czy wszyscy za-
jększa wysiłki w celu przy-
genowskiej fazy w Wasy-
w Waskington, na Kan-
da, że wszystkie ważne da-
taty już rozwiązane.

Oficjalna wizyta w Jugos-
nizacji SPD, Willy Brandt,
w Belgradzie, po zmo-
dzonych z prezydentem Jo-
ze on sam i przywódcą
zgodni co do tego, iż
RWE powinna się odbyć
wowie szybko. Prezydent Tito
ze spotkanie przywódców

Jak nas poinformował dyżurny synoptyk dziś na Wybrzeżu będzie zachmurzenie małe, w ciągu dnia wzrastające, możliwy przelotny deszcz. Temperatura w ciągu dnia 15-20 stopni, po południu i wieczorem ochłodzenie. Noca 10-12 stopni. Wiatry umiarkowane, potem dość silne, zachodnie.

Zarządzenie obejmuje za-
rządzenia regulowane po-
lnohymnymi przepisami, wyda-
wanymi operatywnie, w
trakcie ubiegłorocznej kam-
panii zniwno - wykopko-
wej, a także nowe sprawy
dotyczące m. in. przedłuża-

Indira Gandhi oświad-
zyła, że ostatnio rządy sta-
ły się normalne, umożliwia-
jąc normalne funkcjonowa-
nie. Premier przypomniała
o zobowiązaniu ministra
rolnictwa Indii, L. N.
Siszy, i próbie zamachu
na życie naczelnego sędzi-
ego sądu najwyższego Indii.

Wprowadzenie stanu wy-
jątkowego — dodała pani
Gandhi — nie odbije się
na sytuacji obywateli, prze-
trzymujących prawa.

Jak doniosły indyjskie
gazety informacyjne, w
związku zgodnie z dekre-
tem o zapewnieniu bezpie-
czeństwa wewnętrznego, a-
resztowano 676 przwydo-

NA trasie Gdańsk - Sopot, w której nie było już nieszczęśliwych wypadków, znowu zdarzyła się torbę podróżną z kilkunastoma przeznaczonymi do występu w Domu Wesołym. Rozstrągnięta wniknęło z rącej zafascynowanie teatrem japońskim. Tego właśnie dnia pani N przystępna wróciła z Warszawy, gdzie podczas Festiwalu Teatru Narodów odwiedziła ów zgnębny dla niej występ japońskiego teatru. I toteż nie dziwnego, że wszystkie jej myśli związane były z tymże teatrem. Torbę podróżną z sukniakami na występ mogła sama zabrać, ale nie opłakiwała się, że w ulatnia torba nie drży w niezgrabnej

Ministrowie oraz wojewódzkie organa administracji państwowej będą mogły decydować również o kierowaniu, w miarę potrzeby, środków transportowych do przewozu produktów rolniczych i ogrodnich przy dostępieniu na pewnych zasadach organizacjom skupującym zboże i rzepak magazynów przez jednostki gospodarki uosposzczelonej. Po zezwoleniu ministra komunikacji i dróg, należy do zapewnienia pierwszeństwa przewozom materiału siewnego zół ozimych, ziarna zół konsumpcyjnej i przemysłowej, ziemniaków, bulwk cukrowych, produktów ogrodnich oraz nawozów mineralnych i wapna. Zarządzenie zaleca ministrom: rolnictwa oraz przysłu społecznego i skupu, jak i zarządców CZKR, PSP, PPS, CSO i Samopomoc Chłopską, aby w ramach swego organu administracji państwowej stopnia wodnego — przesuwać w czasie żniw i wykopów terminów dni wolnych pracy w podległych im jednostkach na późniejszy, do dni okres. Zarządzenie zezwodzi także odpowiede środki na nagrody dla pracowników, którzy przyniosą się do szybkiego i równego wykonania prac planowanych za zbiorom i upiem rzepaku, zół, rolnopokopowych i produktów ogrodnich.

dołała zgubić (ponieważ miała to na sobie). Po tym stopie zaczęły się poszukiwania; nieśmiało dopytując się w Biurze Zgarniętych Rzeczy w Gdanskim, przypadek nie udało się znaleźć. Na 5 tygodni korbę podrożną dała imiennymi strojami. Po wizycie w podobnym biurze na odchodnym odchodzimy z przekonaniem, że roztanie z poszukiwanymi rzeczami możemy uważać za ostateczne. Jak przy każdym roztaniu, poczyniliśmy uroczyste zdania, że, westchną i pośpiechają na ulokowanie przedmiotów zwrócić się do biura, które w tej chwili znajduje się w innych rękach. Tak też było i w danym przypadku. Westchnienia podjęli, wkrótce kilka przycięto, ale nie przypłynęło. Wreszcie, nasza nadzieja została zniszczona przez osobę stwardniałą, która kłamała, że nie ma czasu na dalsze poszukiwania. Jeżeli znalazłaby sukienkę, to sprawa jest z góry przegrana. Żadna kobieta nie odda rzeczy dzierganych sukienek i niechętnie trafić na te sukienki i, powiedzmy, miał zainteresowań ręcznych robotkami, z całą pewnością nie zawracając sobie głowy odnośnieniem do biura do jakiegobiuura.

Pani Niepamiętana, przejawiając w dalszym ciągu miłość o teatrze japońskim, nie mogła również przetrwać i o głowie, którą miała w ręku, którą miała w ręku.

„Gdy czas przeszedł, choć realny
Przeszedł nawet do legendy
I gdy piszą o nim dzisiaj
Historyczne, grube księgi
Warto wspomnieć czynny
Sławne
Głośnie, jakby echo dzwonu
Gdy po drogach dudnił twardy
Krok Morskiego Batalionu...”
(Z poematu S. Sierackiego)

JAK słowem opowie-
dział o chwale i me-
stwie?
— Trzeba poznać ludzi,
których było to udziałem
np. komandora Roberta
Mietellicę. Poznał go
wszędzie — masywna syl-
wetka nie zgarbiona wia-
kiem, otwarta twarz i bia-
ła głowa.
Poznałem jego, poznałem
komandora Henryka Ma-
linowskiego i Leona Do-
szewskiego. Opowiadają o
swoim życiu, które stało
się historią, padają słowa,
złotki kartki dokumen-
tów, zdjęć. — Bohater-
stwo — mimowolnie pcha
się na usta.

— Wielkie słowo — Taż
kochemieński my po prostu
z rozkazami i sercem swego
działali, nasze morze Pol-
ska w usługach dawali, tak
jak najlepiej umieli.
I tak powstała ballada
o tamtych dniach i tam-
tych ludziach.

„Stawajcie do walki o
wolność Polski, o powrót
do Matki — Ojczyzny sta-
rego polskiego Pomorza i
Śląska Opolskiego, o Pru-
sy Wschodnie, o szeroki do-
stęp do morza, o polskie
stopy graniczne nad Odrą!”
— wyzywał manifest
PKWN, słowa te zaś żywiec

zwykle zamieniało w rzeczy
wistotę.
Najpierw węgwał gene-
ral Rola-Zymierski do sie-
bie komandora porucznika
Karola Kopca, oficera
przedwojennej marynarki,
który wówczas latem 1944
r. pełnił funkcję dowódcy
9 zapasowego pułku pie-
choty i powiedział: „Bar-
dziej dobrze się składa, że
jesteście marynarzem.
Wkrótce w tej materii be-
dziemy coś działać. O tym
pomówimy, kiedy wrócę do
Lublina”.

Już w początkach paź-
dziernika 1944 r. koman-
dor Kopiec otrzymał roz-
kaz o naczelnym dowód-
cy opracowania etatu I Sa-
modzielnego Batalionu Mor-
skiego, a 28 października
podpisany zostaje rozkaz
o jego utworzeniu. Dowódcą
batalionu zostaje koman-
dor Kopiec, na stanowisko
z-cy d/s politycznych po-
wołany zostaje poruc-
nik Malinowski, na zastępcę
d/s liniowych — kmr
ppor. Klimczak, d/s mors-
kich — kpt. mar. Trzebiń-
ski, a szefem sztabu zosta-
je — kpt. mar. Mietellica.
I tak się zaczęło.

TWORZYLI na Mał-
danku ten zalekany
przyszłej polskiej po-
tegi morskiej, obok gro-

bowi tysięcy pomordowa-
nych, na przekór odczaja-
cej zewsząd do niedawna
śmierci. Przenoszą się póź-
niej do Lublina, do koszar
po 8 pułku piechoty. Nie
mają prawie nic, żadnego
praktycznie zaopatrzenia,
sa bez mundurów, a bu-
tów jest tyle, że wystar-
czy na co drugiego, trze-
ciego żołnierza. Daje się
wznieść brak odpowied-
nego sprzętu i żywności. Jako
środek transportowy słu-
ży im: para koni z wozem ta-
borowym i jeden „gazik”.

Tak wtedy było w Lubli-
nie, przepełnionym wojs-
kiem sztykującym się do
wielkiej ofensywy. Rozpo-

czynają jednak normalną
działalność szkoleniową. W
dniu 4 grudnia 1944 dowó-
dca batalionu wydaje roz-
kaz swym 350 podkomend-
nym: „Ojczyzna wierzy,
że czas nie marnujemy,
że pracujemy i w dniu,
w którym staniami nad u-
kochymi wodami Bałty-
ku, będziemy posiadali nie
tylko wielką miłość do
Polskiego Morza, ale i
przegotowaną fachałow-
nia. Marynarze! Gorliwa praca
nasza będzie cegłą pod
fundament silnej, niepod-
ległej i demokratycznej
Polski”.

W początkach lutego
1945 r. generał Zymierski
wydaje rozkaz wyjazdu

z Gdańska i Gdyni...
„strzeżcie się przed
grabieżą i zniszczeniem...”.
Suchy rozkaz, a oznacza
obrzynia robotę.
ROZPOCZĘLI od gro-
dzenia wszystkich
trzech gdańskich sto-
czni. Pracowali prawie be-
z odpoczynku, bez zdejmo-
wania mundurów, w ciał-
nym pośpiechu i pogoto-
wieniu. Muszą być nadzy-
ci, czini. Jest wielu dy-
wersantów, zdecydowanych
na wszystko strażników.
Bez przerwy coś podpała-
ją. W ciągu kilku zaled-
wie dni batalion gasi ok.
40 pożarów. Zadaniem
pierwszoplanowym staje
się w tej sytuacji likwidacja
niemieckich dywersji.

Kapitan Mietellica usta-
la składy grup marynarki
do przeprowadzenia całego
miasta. Nie ma papieru. Pi-
szą więc pod nadrukiem
„Mittelung an Herrn” pol-
skie rozkazy: „9-10 IV;
Gdańsk, Aleksów, Dym-
nicki, Jereczek, Skorupski,
Okon, Doroszewski... uda-
dza się na obszar... z za-
daniem...”. W czasie takiego
przeprawy giną ludzie.
9 kwietnia zostaje za-
strzelony marynarz Nie-
dzwiadek. Batalion z hono-
rami oddaje mu ostatnią
posługę: na trawniku
Hanza Platz zostaje pocho-
wany bolszewicki chłopak.
Kapitan Mietellica z wie-
słą grupą dostaje się na
teren Akademii Medycznej.

Hitlerowcy z dodatkimi
tytułami to mydło. Reszt
tego tłuszczy, wtedy
gdy przybył tam kapitan,
zalegały magazyny składe-
my. Sterty ludzkich głów
i skóry czekały wozami
na jakąś dalszą obróbkę.
Trudna do opisania zbro-
dnia.

WIELOKROŚĆ zadań
stojących przed Ba-
talionem nakazywa-
ły podejmowanie wielu zmian
organizacyjnych. Ze skła-
du batalionu zostaje więc
wyodrębniona kompania
techniczna pod dowód-
ztwem majora Tarnowskiego
oraz kpt. mar. Trzebiń-
skiego i przekształcony do
Gdyni na ul. Święto-
jańską 18. W dniu 5
kwietnia Oksywie już wol-
no i kompania, pod nazwą
oddziału detaszowego o-
bejmujące ochronę stoczni
gdynskiej i portu gdyn-
skiego. 8 kwietnia wielka
uroczystość — podniesie-
nie bandery na wyremo-
ntowanym przez marynar-
kę „Pilem”.

„Korsarzem”. Na tej poc-
ciej lądzie zwołano do
wygodzonej Gdyni tony
ziemiaków i innego pro-
wiantu z ołpionego „Gneise-
nau”.

Przebywając w Gdań-
sku zasadniczą część Ba-
talionu czyni wszystko, by
pomóc miastu. Panuje
głód, marynarze ratują
od śmierci głodowej nym-
mieckie dzieci i kobiety.
7 kwietnia przybyła do
Gdańska przedstawicielka
Biura i Michał Osóbka-
Morawski, a kilka dni
wcześniej, wówczas puł-
kownik, Józef Urbanowicz

antyfeministycznych, gdy
Indira Gandhi, prowadząca
w kraju politykę umiarkowaną
reformy, utrzymując przyjaźń
stosunki z kra-
jem socjalistycznym, od lat była
obiektom nagonki ze strony praw-
icowych kół Indii. Przewodził im
zaciekle przeciwnik Indira Gandhi,
Narayan, który już w 1969 roku,
wyssuwając na stanowisko premiera
Indii min. spraw zagranicznych
B. Chavana, publicznie oświadczył,

że nikt inny prócz niego nie spisał-
by się lepiej na tym stanowisku.
Jednak Indira Gandhi, ciesząc się
dużym uznaniem i autorytetem w
kraju i w Partii Kongresowej, w
pełni pomałowała całą sytuację,
umacniając swoją pozycję.

Ala prawica nie dała za wygra-
żone. J. P. Narayan w tym roku po-
nowił — i to bardziej frontalnie —
zatakował swoją przeciwniczkę,
wznosząc przeciwko pani premier
oskarżenia, zarzucając jej nie-
umiejętność kierowania państwem,
nadużycie wyborcze w 1971 roku.

procesu apelacyjnego. Gdy w ub.
poniedziałek w stolicy Indii —
Delhi zebrał się na posiedzenie
Sąd Najwyższy na salę przybyło
kilku dziennikarzy i prawników,
a wokół gmachu gromadziły się
tłumy. Podjęta do dyskusji przez
Sąd Najwyższy decyzja jest czę-
ściowa, jednak stanowi dużą porażkę
Indira Gandhi, gdyż orzeczenie brzmii,
iż w okresie postępowania apela-
cyjnego nadal może ona być zre-
fem rządu Indii, ale nie ma prawa
głosowania w parlamencie.

Przed generalną próbą sił
ze nikt inny prócz niego nie spisał-
by się lepiej na tym stanowisku.
Jednak Indira Gandhi, ciesząc się
dużym uznaniem i autorytetem w
kraju i w Partii Kongresowej, w
pełni pomałowała całą sytuację,
umacniając swoją pozycję.

Ala prawica nie dała za wygra-
żone. J. P. Narayan w tym roku po-
nowił — i to bardziej frontalnie —
zatakował swoją przeciwniczkę,
wznosząc przeciwko pani premier
oskarżenia, zarzucając jej nie-
umiejętność kierowania państwem,
nadużycie wyborcze w 1971 roku.

Rozmowy w niedzielę

W gdańskiej „remontownicy”

Zokazji przypadają-
cego w ostatnią nie-
dzielę czerwca Dnia
Stocznia nikt nie
zdziwiłby wybór dzisie-
szego rozmówcy. Jest nim
dyrektor największej w kra-
ju „Remontowni” Remontowej
Inż. Feliks Zawadzki.
Stoczniovec — to w pow-
stającym odczuciu budow-
niczy nowych statków. Ale
przecież nie tylko.

— Praca w „remontow-
ce” jest nie tylko inna,
często bardziej skompli-
kowana i trudniejsza.

— Proszę sobie wyobrazić,
że obecnie w naszej stoczni
ni znajduje się ponad 40
statków. Większość pol-
skich, to prawda, ale budow-
anych w różnych okre-
sach i w rozmaitych stro-
nach świata: w Danii, Wło-
szech, Rumunii, no i oczy-
wiście u nas w kraju. Jest
więcej do naprawy przeogrom-
na ilość typów urządzeń i
mechanizmów. Każdy „pa-
cjent” w naszej stoczni — to
indywidualny przypadek.
Od zalogi wymaga to wiel-
kiego doświadczenia i
wiedzy specjalistycznej. Do
dajmy, iż większość jedno-
stek to rybakię przetwórc-
nie i bazy dalekomorskie,
statki fabryki, z całym kom-
pleksem urządzeń przetwórc-
czych, polowowych i chłod-
niczych. Te ostatnie remon-
towane są przy pomocy spe-
cjalisty — Przedsiębiorstwa
Budowy Urządzeń Chłodni-
czych, z którym współpracuje
z statkami w całości.

— W Gdańskiej Stocz-
ni Remontowej obsługi-
wie się nie tylko polską
flotę?

— To jest nasze podsta-
wowe zadanie, dlatego nie-
jednokrotnie odmawiamy
remontów armatorów za-
granicznych. Nasi krajo-
wi klienci to PLO,
PZM, Dalmor, Odra,
GRYF, zarządy portów, PRO,
PRCIP. Z zagranicznych
wymienię przede wszystkim
radziecki „Sudoim-
port”, z którym współpracu-
jemy od 20 lat oraz radziecki
kraj armatorów z Murma-
nska, Tallinna i Kaliningra-
du. Są także u nas jednostki
szwedzkie, fińskie, greckie,
bada francuskie. Eksport
usług stanowi 50 proc. dzia-
łalności remontowej, dodaj-
my eksport wysocy opłaca-
ny. Tylko 20-30 proc. warto-
ści sprzedaży stanowią
urządzenia i maszyny mon-
towane podczas remontu.
Pozostałe 70 proc. to — jak
się efektywnie stwierdza —
sprzedaż polskiej myśli
technicznej i pracy stoczni-
wca.

— Wiodący w branży
zakład, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

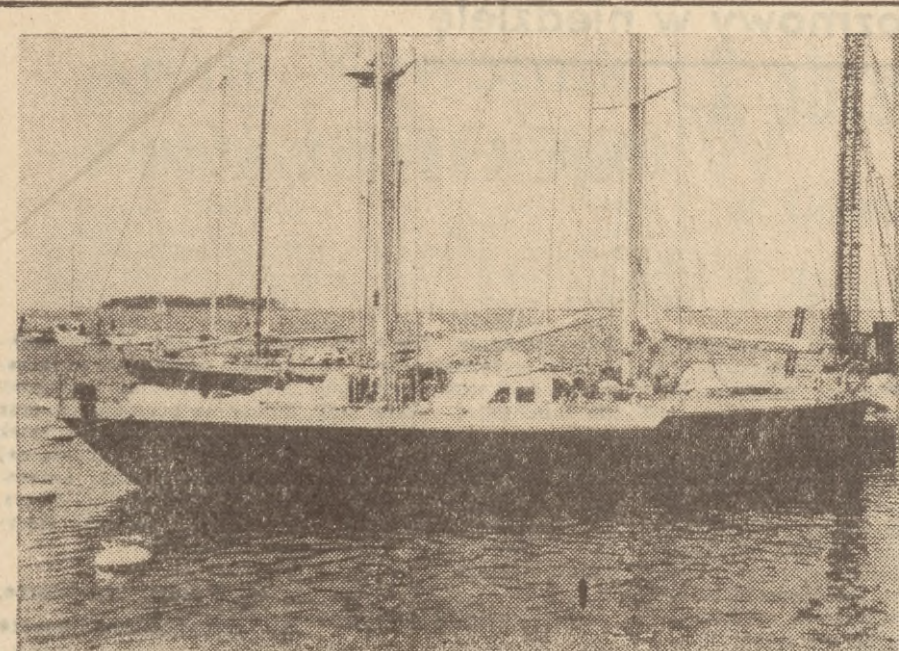
— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie doku. W przyszłej pie-
ciolatek podejmiemy drugi
etap modernizacji stoczni,
a więc budowę warsztatów
produkcyjnych, nabrzeże re-
montowych. Po roku 1980
przebuduje jeszcze jeden
dok, nowe warsztaty wy-
działu elektrycznego, zajez-
dźnię wózków, bazy trans-
portową. Jednocześnie be-
dziemy rozbudowywać zaple-
cie socjalne: szatnię, umy-
walnię, stołówkę, ośrodek

Współpraca z
zakładem, jakim jest gdań-
ska „remontownia” w os-
tanim czasie bardzo się
zmodyfikował, nie rezy-
gnując z dalszej rozbud-
owy.

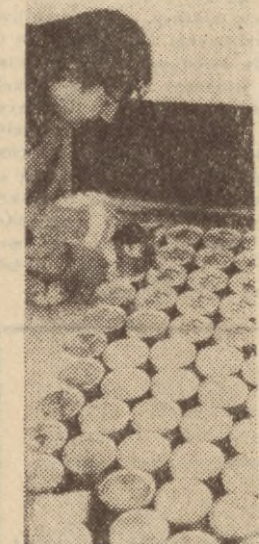
— Przede wszystkim trze-
ba powiedzieć o nowym za-
kładzie remontu masowców,
wypożyczonym w lok 25 tys.
ton nośności. Umożliwił on
w ubiegłym roku podjęcie
remontów jednostek do 60
tys. DWT. Obecnie kończy-
my budowę hal produkcyj-
nych i urządzeń energety-
cznych, stanowiących zaple-
cie



Wyprawa wokół Ameryk...



NIEZWYKŁA, nie notowana dotąd w kronikach światowego żeglarskiego wypraw podjęła dziesięciopięcioletnia żeglowna załoga szkutnicza „Gedania”, obywatelstwa w Stoczni Gdańskiej. Żeglarskie dowództwem jachtowego kapitana żegluga wielkiej, dra DARIUSZA BOGUCKIEGO zamierzają opłynąć obie Ameryki. Wyprawa zakłada dwa warianty trasy. Pierwszy obejmuje trasę z Gdańska przez Cieśninę Beringa, skąd powróci przez Kanał Panamski i Atlantyk do kraju.



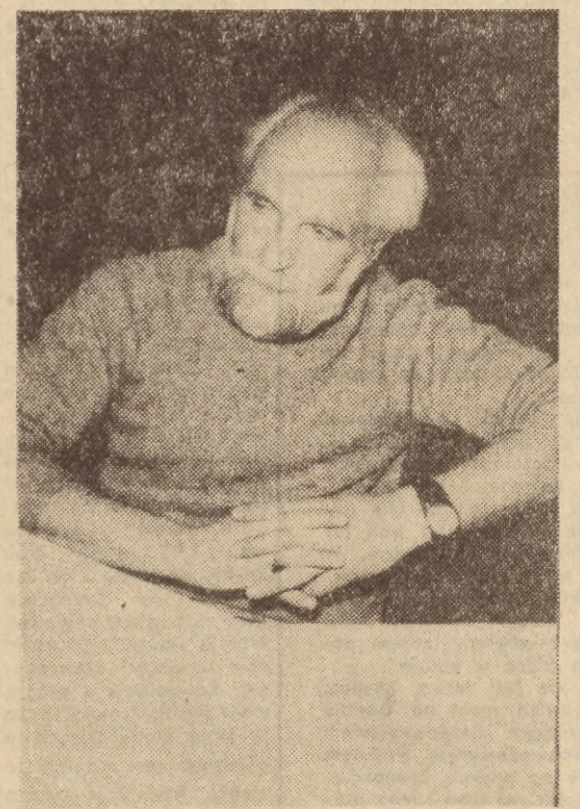
po raz pierwszy przez Amundsen w latach 1903/04, osiągnięcie Cieśniny Davisa, następnie Archipelagu Zachodnio-Kanadyjskiego, pokonanie przejścia lądowego ok. 3 tys. km, dalej rejs przez Cieśninę Beringa i wzdłuż wybrze-



zyłoby podróży o ok. 300 dni. A zimowanie w lodach, przy temperaturach dochodzących do 40 st. mrozu i kompletnym sparalizowaniu wszelkich przejawów życia, wymagałoby od załogi niezwykłego hartu. Zresztą uczestnicy wielkiej wyprawy przygotowali się do niej wszechstronnie i dobiegają doświadczenia, które musieli opłacać każdy z członków załogi „Gedania”, liczący 80 — od wzniesienia ognia różnymi sposobami, aż po robienie suetów i skarpet na drutach (nie mówiąc już o umiejętnościach czysto żeglarskich).

Fotografował:

W. Nieżywiński



zy Pacyfiku do Przylądka Horn, po czym powróci przez Atlantyk do kraju. Trasa ok. 30 tys. km, jej ukończenie przewidywane jest

Zaatakowanie przejścia uzależnione jest od uzyskania zgody Kanadyjczyków na ten wyjazd. Na razie władze kanadyjskie zezwolenia

Bardzo serdecznie dziękuję...

LUDZIE listy pisze, w tym do wszystkich redakcji świata, w tym do wszystkich redakcji w Polsce, w tym do naszej redakcji. Ta miłość pisanie jest tak stara, jak konieczność porozumiewania się człowieka z człowiekiem. Pewien amerykański socjolog, który analizował stan świadomości społecznej na podstawie listów do redakcji pism i telewizji, stwierdził krótko: człowiek może żyć bez samochodu i bez telefonu, ale człowiek nie może żyć bez świadomości, że nie może napisać listu do redakcji. Z tych względów instytucja listów do redakcji rozrosła się do niesamowitych rozmiarów.

O czym pisze ludzie?

O wszystkich sprawach świata i wszystkich sprawach życia. Dlatego szanujący się dziennikarze bardzo wysoko sobie cenią listy do czytelników, a listy z reguły stanowią inspirację do artykułów.

To rzekłszy zajmij się najpierw... szczerka do odkurzacza.

W liście do redakcji czytelniczka dziękuję za interwencję redakcji u producenta odkurzaczy w Rzeszowie, która to interwencja spowodowała nadeślnie przesyłki ze szczerką w nadspodziewanie szybkim terminie. Dodatkowo czytelniczka serdecznie, nawet bardzo serdecznie, dziękuję producentowi za tak szybką reakcję.

Niby wszystko jest OK. Jest szczerka, odkurzacze odkurzają...

Ponieważ sam posiadam odkurzacza i ponieważ i mnie zepsuła się szczerka, ponieważ również nie mogę kupić szczerki, więc znam ten ból. Kurz w mieszkaniu rośnie w kilometry, odkurzacze leżą w kącie, cała rodzina biega po sklepach. Nerwy już nie wytrzymują napiecia. Po tygodniu przyniosłem szczerkę, w domu zapanowała radość, rozpaczliwie wokół szczerki rytualny taniec szczęścia. Alifaj zepsuła się górna kłapka od zamrażalnika w lodówce, a po pewnym czasie uszczelka w kranie, potem syn złamał stół w wiecznym piórze, w rowerze wyłamał się cztery sprężyny, w żelazku spaliła się spirala, w telewizorze lampka, a w magnetofonie urwało się pokrętko. W ten sposób w domu zaczęło się istne piekło. Doświadczenie. Latałszy po całym mieście, po dziesiątkach sklepów, bo u nas sklepy są planowo rozmieszczone i do tego bardzo mocno wyspecjalizowane. W konsekwencji zwiędziało całe miasto, pozostawiając za sobą zaniepokojenie i złość do świętości przysięgione zabijki. Nawiazalem sporo nowych znajomości — nawet zożył, zdarłem dwie pary butów, nabyłem się ościsłków, odwiedziłem dwóch ortodontów. Po wielu więcej trzech tygodniach życie wróciło do normy.

Ponieważ niedy nie zwykłym z natury przechodzi do porządku dziennego, co niektórzy zwą pamietliwością, więc w wolnej chwili znalazłem się bilansowaniem moich przygód. I tu pierwszy wniosek, jaki mi się spłynął. Pomyślałem że napiszę list do redakcji z podziękowaniami dla producentów i dla handlu. W końcu, chociaż tak ciężko utyskujemy na brak części zamiennych do otażających nas techniki, przy wszelkim nakładzie wysiłku wyszedłem z tego kataklizmu zwycięsko. List do redakcji pokazałem ostatniej instancji domowej, czyli żonie. Przeczytała z głębokim namysłem jak to ma w zezwaju każda żona, kiedy maż decyduje się na wystąpienie publiczne, a potem pukała się w czoło.

— A kto ci zapłaci za żelówki? — spytała. — Zdarzę dwie pary butów, wykosztowałem się na bilety tramwajowe, zapłaciłem za lekarstwo na ościsłki. Nie dziękuj. Wypisz mi wszystkim rachunek i żądam zwrotu kosztów. Oj głupi ty, głupi ty...

Jak więc widać, niezbadane są nigdy tajemnice rozumowania kobiet. Mało, że wszystko natychmiast przeleżało na bilety Narodowego Banku Polskiego, to jeszcze są impertynenckie. Jednak po namyśle zastanowiłem się nad tym wybuchem zdrowego kobiecego rozsądku. Zdecydowałem się na wystawienie rachunku.

Dlatego mój Drogi Szeffe, pozwalam sobie przede wszystkim wystawić rachunek. Dla producentów części zamiennych i dla handlu.

43 bilety 4 i 1 zł... 43 zł.
2 pary butów 4 370 zł i 4 117 zł... 784 zł (po odliczeniu stanu zniszczenia — razem 455 zł).
lekarstwo... 17,40 zł.
telefon... 73 zł (wg licznika).
żelazki na 2 listy... 3 zł.
Razem: 588 zł (Słownie: pięćset osiemdziesiąt osiem złotych i 40 groszy).

Piszę ten list w nadziei, że moje roszczenia zostaną uwzględnione przez dystrybutorów części zamiennych i zbiorowo przez producentów kłap od zamrażalnika, żelazek do wiecznych piór, uszczelki, sprężyny, spiral, lamp i pokrętek. Chciałbym teraz dopiero serdecznie im podziękować, bo zasłużyli się mi wyjątkowo. Wszystkie natomiast odwołania prośbę kierować pod adresem mojej ostatniej instancji domowej, która mnie do tego zmuszała siłą babskiej perswazyi. Zalecam wyrazić poważania dla dystrybutorów i producentów części zamiennych, a dla redakcji, że zechciała niniejszy list wydrukować na honorowym miejscu...

Tomasz Jerko

Trasie SERCEM i PRACĄ

NIEZMIENNIE od lat, między godziną 4 a 4.30 rano, kiedy dom po- grążony jest jeszcze we śnie, p. Edmund już jest na nogach. Żelazną jego zasadą — to również do- lażę tramwajem tylko do- ruzystanki przy operze. Stamtąd, deszcz, czy śnie- żywa — do pracy idzie pie- szo. Jest jednym z pierw- szych, którzy przekraczają bramę stoczni. Po kwa- dransie, przebrani w robo- czy kombinizon, podążają na jednostkę, wtapia się w wielki parotyczny zespół ludzki. Starszy czy młodszy, każdy z nich ma swoją odrębną historię ży- cia.

Jedną z wielu — boga- tą, a zarazem nie odbiega- jąca od naszych polskich dróg, historia, o której śmiało rzec można, że pi- sana jest pracą i sercem — są życiowe dzieje star- szego budowniczego sto- czniowego Edmunda Mruga- lskiego.

Morze ma on we krwi. Marynarzami byli jego pa- dziawołe pływający jes- ze żaglowymi statkami i okretami. Własnym szla- kiem, na własnej barce u- prawiał żegluga i żłazek — Józef Sumiński, który pewnych wakacji, z Pako- ci pod Biskupinem posta- nowił pociągnąć ku morzu również swego wnuka. I tak płynąc z ładunkiem zboża z Płocka do Gda- nka, blisko pół wieku te- mu, 15-letni Edmund po- raz pierwszy ujrzał nadbr- zęcki brzeg. Zaczynał wtedy pod elevatorem zbożowym: tym samym, na który i dziś spogląda cza- sem teraz, od strony Sto- czni Północnej, z którą związał swe życie.

NIE minęło wiele od owej podróży z dziadkiem, a młody Mrugałski na pierwszą wieść o powstającej Gdyni, pożegnał dom rodzinny w Pożnańskim i... został stoczniowcem. Wówczas poza jakimś przycumowa- nym kilkadziesiąt metrów od piaszczystej linii brze- gu, do którego wprowadza- no statki poddawane re- montom, poza barakiem u- stawionym na lądzie, gdzie wśród maszyn do obróbki królował piec do przetapia- nia kolorowych metali, ni- czego więcej nie było na miejscu Stoczni Remontowej. A i skromne zarobki nie pozwalały na wybór lep- szej kwatery niż kąta w biednym domku rybactwa. I tak Edmund Mrugałski rozpoczął pracę na mo- rzem i przy statkach. Zo- stał im wierny przez całe 43 lat z przerwami na służ- bę ojczyźnie: wojsko i

walkę z najeźdźcą — w 1939 roku nad Bzurą, w obronie stolicy, a później — w powstaniu warszaw- skim...

DYMYLI jeszcze gru- dy Gdańska od stro- ny zatoki padały po- dskłki niemieckiej artylerii, kiedy rodzina Mrugałskich dotarła do celu wytycz- nego sobie od pierwszego momentu odzyskanie wol- ności. Do Tczewa, popy- chając przed sobą wózek z synkiem, a następnie do

budowując z ponownie go ścigając na pierwszy statek pasażerski „białej floty” — „Julie”, a po- tem — przerabiając wne- trza „Sobieskiego” z tran- sportowca wojennego po- nownie na „pasażera”. Pierwsze chrzty morskie z... wódka; kielbasą i chle- bem znoszonymi w ko- szach do bielizny na na- brzeże, dysputy z profes- orami Politechniki Gda- Ńskiej, którzy żyli w sto- ni stałymi gośćmi służą- cymi

Stanisława Czerska

Wrzeszcza. Na wpół opu- stoszony, położony z dala dom przy obecnej ulicy M. Fornalskiej, stał się ich przystankiem. Na stałe, po dzień dzisiejszy.

W Biurze Odbudowy Portów Mrugałskiego przyjęto z otwartymi ramionami. Fachowiec — monter stoczniowy i ab- solwent warszawskiego Conradinum (ukończył je podczas okupacji), był wte dy rzadkością. Wyznaczy- no do zabezpieczenia mie- nia w zakładzie nazwa- nym umownie Stocznia nr 3 (przedwojenna Fabryka Wagonów), wszedł do eki- py Morskiej Grupy Ope- racyjnej.

W domu stanęła zgodzie przyjęta umowa: maż bę- dzie wtedy, kiedy wróci, a postara się jak najpre- dziej. Przez długie jesze- że lata p. Wanda nieraz po parę dni pod rząz z nie- pokojem patrzyła, kiedy otworzą się drzwi i nare- szcie stanie w nich Ed- mund. Zresztą i wtedy, gdy zakład odbudowano, a Mrugałski mianowany na kierownika wydziału okr- etowego, przychodził do do- mu obdawanym rysunka- mi do dalszej roboty, przy- borami do oświetlania itd. Jego fabryka mimo początku wagów kolejo- wych i tramwajowych, co- raz bardziej stawała się stocznia. Po przygodzie z pierwszą wyremontowaną jednostką (kutrem dla hrabiego Platera ówczes- nego właściciela restaura- cji w lokalu... dzisiejszej opery), która to omalże nie zatonała, kiedy z biesiadu- jąca załoga, odbiła od brze- gu — robota stoczniowa ru- zyla pełną parą. Mrugał- ski przyjmował kolejno do- naprawy i przebudowy portowe motorówek, jach- ty, budował szalupy okr- etowe, a wreszcie — nowe drewniane kutry dla MIR. Jak z wielkiego elemen- tarza uczyli się ludzie sto- czniowego rzemiosła prze- tycznych wydarzeń pełne osob- nych przeżyć.

LOGOTRAWLERY zbu- dowane w Stoczni Północnej pływają już służąc rybakom „Dal- moru” i „Odry”, kie- dy — z początku lat 50- tych — zawiązała myśl o- ferowania podobnych jed- nostek armatorom za- chodnioeuropejskim. Załoga skompletowana na lugo- trawler skierowany celem handlowego rekonesansu do portów Anglii, Holan- dii i Francji, była zaiste doborowa. Funkcję sterni- ka pełnił osobiście główny inżynier stoczni, dowódca był kapitan żegluga wiel- kiej, a kucharzem właśnie E. Mrugałski — doświad- czony okrętowiec i że- glarz.

Minęło parę lat. Nasz budowniczy opanowywał

coraz to nowsze problemy techniczne. Stocznia rozu- dowiała się, do produk- cji wchodziły nowe typy jednostek. Na powstającej pochylnej zrutowej, nie- mało równocześnie z jej bu- dową, Mrugałski nadzoro- wał m/t „Curie Skłodow- ska” — prototypowy tra- wler dla pierwszego ar- matora z Francji. Mimo trudów, stoczniowy z „Północnej” wywiązał się na piątkę, „Curie Skłodo- wska” zyskała miano naj- ładniejszej jednostki ma- ciejstwego portu Lorient. Jej budowniczy szczęśliwą satysfakcję z tej racji od- niósł wtedy, gdy jako me- chanik gwarantujący na- m/t „Kopernik”, jedena- stym z kolei trawlerze z serii dla odbiorców fran- cuskich, przybył do Lo- rient. Na aukcji rybnej la- dunek ze „Skłodowskiej” był zawsze najwyżej no- lowany! Wtedy, w 1962 r. spełniła się też jego gorą- ce życzenie. Pewnego wie- czoru, na paryskim dwor- cu wysiadła z pociągu p. Wanda. Przyszyła do me- ża. Syćli wrażeń i nieza- pomnianych przeżyć wra-

mi radą w pierwszych pra- cach okrętowych, powsta- nie biura konstrukcyjnego — załoga późniejszego CBKO, przejęcie z drewn- ianym, na budowę stalo- wych jednostek rybacz- kich, małych statków do przewozu koni eksportowa- nych do Anglii... W pamię- ci st. budowniczego Mrugałskiego, jak w żywej kro- nice zapisane jest każde z

cali do Gdańska samocho- dem zakupionym w sala- nie na Polach Elizejskich za pieniądze pobierane przez rok zagranicznego pobytu p. Edmunda. Od tej chwili, w rodzinie p. Mrugałskich składającej się z dwóch synów i córki (dziś dwójka — pracow- nicy nauki Politechniki Gdańskiej i Akademii Medycznej) mają już własne domy, w układa- niu urlopów zawsze spę- dzanych turystycznie z namiotem, na wędrow- kach górskich lub wodnia- ckich, własny środek lo- komocji odgrywał dużą rolę.

W stoczniowej produk- cji następował, dal- szy ogromny skok. Nowe typy jednostek tech- nicznych — hydrografów, holowników, statków do- świadczałych i in., pre- zentujące bardzo wysoki poziom techniczny, budo- wani najbardziej doświad- czeni, w ich grupie E. Mrugałski, zaś obok nich — kadra młodzieżowa — następ- ci z Brygad Pracy Socja- listycznej.

P. Edmund z pasją rów- na tej z młodzieńczej lat przyjmował nowe za- dania. W 1964 roku, po za- kończeniu budowy jednej z dużych serii jednostek, został laureatem „nagrody państwowej”. Zawsze skromny, unikający za- szczytów, człowiek mający dwa źródła radości i zain- teresowań — stocznia i dom, głęboko przeżywał odznaczenie na Krzyżem Kawalerskim Orderu O- drodzenia, a także — Złotą Odznaką Związków Zawo- dowych. Kiedy zapadł na zdrowie i po opuszczeniu szpitala oraz sanatorium stanął przed alternatywą powrotu na posterunek, lub wyboru przysługują- cej mu renty, nie wahal się ni chwili. Dziś wiec- nadal, jak przed 30 lata- mi, w Stoczni Północnej od- należać można st. budow- niczego Edmunda Mrugał- skiego na „jego” statkach, w centrum najgorętszej stoczniowej roboty. Wy- cześnie znajduje we wz- rowo pielegnowanym o- gródku. I nadal, jak od- laty gdy nadchodził wieczór na pora, przy blasku- świec, zasiada ze swoją r- dzina, by w serdecznej at- mosferze wspólnie roztrzą- sać domowe sprawy...

Sala jest otoczona przez sześciuset uzbro- jonych po zęby ludzi. Rządy Bawarii i Rze- szy zostały usunięte, na ich miejsce powstał Tymczasowy Rząd Narodowy...

Był to pierwszy bluff führera. Albert Forster nie brał udziału w tej „re- wolucji”. 9 listopada znalazł się wprawdzie w koszarach Fürth wraz z innymi esesa- mi, którzy zostali tam zgromadzeni w ce- lu poradzić tak zwanego „puczu monachijs- kiego”, ale pucz ten został zlikwidowany w wyniku trwającej minuty zaledwie strze- laniny, wobec czego akcja w Fürth zosta- ła odwołana, a sam inicjator Adolf Hitler aresztowany 11 listopada 1923 roku w U- fingu, w domu pani Henfängle.

Pomimo niepowodzenia, Forster pozostał wierny przysiędze, chociaż większość ze 170 członków SA machnęła ręką na swego fű- rera.

Wobec rozwiązania partii narodowo- socjalistycznej przez władze i zakazu jej działalności, Forster objął kierownictwo tajne- go ruchu narodowosocjalistycznego w Fürth, działając w latach 1924-1925 w zakonser- wowanej organizacji nazistowskiej „Gross- deutsche Volksgemeinschaft”.

W międzyczasie został wyrzucony z pra- cy z pierwszej swej posady kosięża, a fak- ten Lobsack komentuje, że zwołano go na- żądanie żydowskiej klienteli, gdyż ogłoto- wał na rzecz NSDAP.

Nie powiodło mu się również w innym banku, tym razem norwimberskim, gdzie stracił pracę 30 czerwca 1924 roku z powodu bankructwa firmy. Musiał powrócić więc na utrzymanie rodziców co doprowadziło do konfliktu z ojcem. Starzec nie mógł mu wy- baczyc jego „rewolucyjnych” poglądów.

1) Po kapitulacji III Rzeszy Wilhelm Loh- sack osiedlił się w Hamburgu, gdzie wydawał z dużym powodzeniem komiks o treści po- nograficzno-sensacyjnej.

(ciąg dalszy nastąpi)

Marian Podgóreczany Sprawa NTN 6/47

Nie można dać wiary tym słowom w świe- cie zachowanych dokumentów. Oskarżyciele publiczni powołują się na nadwornych bio- grafów Forstera: Wilhelma Löbsacka i Wol- fanga Diwergo.

Pierwszy z nich, nauczyciel z zawodu, ni- ski garbusiek, nazywany ironicznie przez przeciwników Hitlera „Schrimmgermane” — „wykwintnym Germaninem”, usiłujący swa- ulomność nadrobić wysoką czapką i fela- jaką peleryną, uważał się za zwolennika spraw polskich i żydowskich i w latach okupacji przeprowadzał selekcję ludności i kierował machiną eksterminacyjną.

Drugi — publicysta, o aspiracjach wybit- nego historyka czasów nowożytnych, był wpływowym działaczem gdańskiej NSDAP.

W słowach pełnych patosu przedstawili oni zgoła odmienną drogę Forstera do NSDAP, niż opisał ją przed trybunałem sam oskarżony. „Dziela” te miały stanowić pa- negiryk na cześć wielkocechy Gdańska i Prus Zachodnich, pisane były z myślą o po- tomnych. Autorem swych sprawców prze- myślił by nie przesłać, że ich „dzieła” miały alantyfikować, posłużyć w tym procesie jako dowody obciążające Forstera.

Właśnie prokurator Cyprjan stawia wnio- sek o zaliczenie księzek Wilhelma Löbsack-

ka: „Albert Forster gäuleiter und Reichs- staathalter in Reichsgau Danzig-Westpreus- sen” i „Das Deutsche Führerlexicon 1934/ 1935” oraz Wolfganga Diwergo: „Der neue Reichsgau Danzig-Westpreussen” w po- czecie dowodów rzeczowych.

Po odczytaniu patynny sentymentalizm, po- tosu i przyzwyczajenia do zawartej w tre- ści tych broszur wyłania się bardziej ura- lniczona rytmika jednego z czolowych ura- dówców partii narodowo-socjalistycznej, któ- ry bezpośrednio przyczynił się do podpo- rządkowania Wolnego Miasta Gdańska Rze- szy Niemieckiej, a następnie był bezwzględ- nym wykonawcą hitlerowskiej polityki eks- terminacyjnej na Pomorzu Gdańskim.

Urodził się wiec istotnie 26 lipca 1902 roku w Fürth, w miejscowości leżącej w północnej Bawarii nad rzeką Regnitz nie- opodal Norymbergi. Ojciec jego — Chri- stoph Forster, który pełnił w tej miejscowo- ści funkcję nadinspektora więzienia i utr- ymywał rodzinę, pochodził z Tyrolu. Matka, z domu Bruckmayer, przybyła tam ze Szwabii i jej jedynym zajęciem było wychowanie syna i pięciu córek. Forsterowie zajmowali mieszkanie służbo- we znajdujące się na terenie więzienia w Fürth.

(16)

HELSINKI

PIEKNA CÓRA BAŁTYKU

rach bankowych, będzie ukła-
 rany 20 000 franków grzywno-
 lub więzieniem...". Niemniej
 jeden z prominentów finanso-
 ry, której główną siedzibą
 jest prozaiczna, 100-metrowo-
 ulica Dworcowa - Bahnhof-
 strasse - w Zurichu, zdradzi-
 dził niedawno, że przecho-
 wane w Szwajcarii złoto, k
 sztowności, dewizy i waluty
 giełdowe przekroczyły ju-
 wartość 500 miliardów fr

