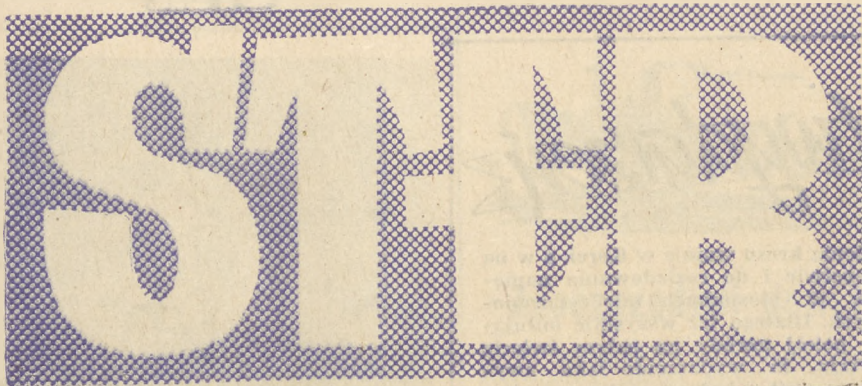




Wydano z dubletów
Bibl. Publ. n. 11. W-wy

Cena 40 gr



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDAŃSK, 15-30 KWIETNIA 1953 R. NR 8 (54)

NAUKI I WSKAZANIA VIII PLENUM KOMITETU CENTRALNEGO POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ PARTII ROBOTNICZEJ

VIII Plenum Komitetu Centralnego naszej partii obradowało w chwili, gdy cały świat odczuł głęboko stratę spowodowaną zgonem Towarzysza Stalina. Ojca i Przyjaciela, Wodza i Nauczyciela komunistycznych i robotniczych partii, klasy robotniczej wszystkich krajów i wszystkich postępowych ludzi.

Szczególnie głęboko i boleśnie odczuł zgon Wielkiego Stalina naród polski.

Wiekopomne są zasługi Stalina dla sprawy niepodległości Polski, dla sprawy umocnienia i rozwoju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w naszych obecnych najsprawniejszych granicach, dla sprawy budownictwa ustroju socjalistycznego w naszym kraju.

„Nie zdołalibyśmy — powiedział towarzysz Bierut — bez pomocy i twardej nieustępliwej postawy Towarzysza Stalina i jego Partii przezwyciężyć oporów ze strony imperialistów, położyć kres przetrwałym i trudności, jakie wyrastały w pierwszym okresie budowy naszego państwa ludowego”.

Wszyscy pamiętamy pomoc, jakiej udzielił nam Związek Radziecki w dniach walki naszego narodu o wyzwolenie z hitlerowskiej niewoli. Towarzysz Stalin troszczył się o jak najlepsze wy-

ekwipowanie naszego Wojska Ludowego. Osobiście interesował się On naszymi potrzebami w pierwszym okresie odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych. Jego troska o powstanie i rozwój silnej i demokratycznej Polski przyczyniła się do przyspieszenia budownictwa fundamentów socjalizmu w naszym kraju.

Już od początku swej rewolucyjnej działalności Towarzysz Stalin darzył sympatią walkę polskiej klasy robotniczej o wyzwolenie narodowe i społeczne. Towarzysz Stalin wysoko cenil rewolucyjną ofiarności i bojowy zapał polskiej klasy robotniczej.

Obrzymi był wpływ Towarzysza Stalina na kształtowanie się rewolucyjnej awangardy polskiej klasy robotniczej. W duchu Jego wskazań wychowywała się kadra komunistów polskich, z której powstała w najcięższych latach okupacji Polska Partia Robotnicza — awangarda narodu w walce o wolność i niepodległość, o Polskę Ludową.

„Jest rzeczą nieodzowną po zgonie Towarzysza Stalina — wskazuje towarzysz Bierut — uświadomić całemu narodowi polskiemu rolę Stalina i najdonioślejsze dla naszej historii narodowej jego wiekopomne zasługi dla sprawy niepodległości Polski”.

Głęboki ból po zgonie Towarzysza Stalina przeżył w naszym narodzie w czyn. Najlepsi synowie narodu zwrócili się do partii o przyjęcie ich w jej szeregi. Masy pracujące podjęły zobowiązania produkcyjne, pragnąc przyspieszyć budownictwo socjalizmu w naszym kraju. Cały naród polski skupił się jeszcze bardziej wokół swej przewodniczkii, wokół naszego Wodza — towarzysza Bieruta, wiernego ucznia Lenina i Stalina.

„Niezwadną ręką wzrostu naszej siły — wskazał na VIII Plenum KC towarzysz Bierut — jest postępowanie, praca, walka w myśl wskazań i nauk Towarzysza Stalina, nieustanne przyswajanie sobie i zgłębianie tych nauk, umiejętne wykorzystywanie ich i stosowanie w codziennej naszej pracy”.

WZMACNIAMY NIEUSTANNIE NASZĄ PARTIĘ

Lenin i Stalin niejednokrotnie wskazywali na to, że kierowniczą siłą w walce mas pracujących o obalenie kapitalizmu i zbudowanie socjalizmu jest rewolucyjna partia, kierująca się przodującą teorią marksizmu.

Lenin i Stalin stworzyli taką partię, partię zwartą i spójną wewnętrzną, niezelazną dyscypliną, opartą na głębokiej ideowości i ofiarności w walce o cele komunizmu. Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego, której byli twórcami, stała się awangardą międzynarodowego proletariatu, wzorem hartu i bojowości, wzorem postępowania dla wszystkich partii komunistycznych i robotniczych na całym świecie.

„Czego potrzeba — powiedział towarzysz Bierut na VIII Plenum — aby partia nasza stała się taką partią, jakiej wzór wykuł, wypielastowali w ciągu całego swego życia Lenin i Stalin? Potrzeba do tego jeszcze dużo, bardzo dużo wysiłku. Potrzeba do tego przede wszystkim, aby partia oczyszczała się od ludzi chwiejnych, ideologicznie obcych, aby nie wpuszczała do swych szeregów filistrów, karierowiczów, ludzi przypadkowych, nieokreślonych, zażonych narowami drobnomieszczańskimi, mieszczańskimi politycznymi, aby prowadziła nieprzejednaną walkę z elementami oportunistycznymi, antypartyjnymi, zarówno we własnych szeregach, jak i w szeregach klasy robotniczej. Trzeba, abyśmy jak najczujniej strzegli czystości szeregów partyjnych”.

W walce o czystość szeregów partyjnych nasza organizacja partyjna w PMH posiada pewne osiągnięcia. W ubiegłym roku skreślono z listy członków partii 23 osoby, a w pierwszym kwartale br. — 13. Są to ludzie, którzy przypadkowo znaleźli się w naszej partii, ludzie bierni i nijacy — jak ich

Nowy statek PMH



W dniu 1 kwietnia br. została podniesiona bandera na nowym statku PMH — motorowcu „PILICA”. Wechodzi on w skład Floty Polskiej Żeglugi Morskiej.

Nowej jednostce i jej załodze życzymy owocnej pracy i pomyslnych wiatrów.

D NIA 28 marca br. odbyło się VIII plenarne posiedzenie Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, na którym towarzysz Bierut wygłosił referat: „NIE-SMIERTELNE NAUKI TOWARZYSZA STALINA OREŻEM WALKI O DALSZE WZMOCNIENIE PARTII I FRONTU NARODOWEGO”. W referacie tym oświetlone zostały głęboko i wszechstronnie epokowe zasługi Stalina dla naszej partii i klasy robotniczej, dla naszego narodu.

Zawarte w referacie towarzysza Bieruta nauki i wskazania stanowią wytyczne dla naszej partii, dla działalności poszczególnych organizacji partyjnych, dla każdego członka Partii. Dlatego też studiowanie referatu towarzysza Bieruta, przyswajanie sobie nauk i wskazań VIII Plenum KC PZPR i zastosowanie ich w pracy na każdym odcinku naszej działalności politycznej i gospodarczej jest obowiązkiem każdego członka partii.

ZALOGA »BYTOMIA« WZYWA JEDNOSTKI PMH DO DŁUGOOKRESOWEGO WSPÓŁZAWODNICTWA

PLAN produkcyjny — to żywa i praktyczna działalność milionów ludzi... Realność naszego programu — to żywi ludzie, to my wszyscy, nasza chęć do pracy, nasza wola pracy, nasza gotowość, by pracować po nowemu, nasza stanowcza wola wykonania planu. Czy mamy tę właśnie wolę? Tak jest. A zatem nasz program produkcji może i musi być urzeczywistniony”.

Te słowa Towarzysza Stalina, wyrażające stanowczą wolę wykonania planu, która przejawia się w stałej, codziennej trosce o realizację zadań, wykuła załogi setek i tysięcy zakładów naszego kraju przez podejmowanie długofalowych zobowiązań produkcyjnych.

Ta nowa wyższa forma współzawodnictwa ogarnęła również i naszą flotę, na wezwanie załogi parowca „BYTOM”.

„Bytom” przygotowywał się do kolejnego rejsu na Daleki Wschód. Jak to zwykle bywa przed opuszczeniem portu, załoga żyła w gorączkowej pracy, i podnieceniu. Trudno było się temu dziwić. Kiedy w kraju wzbierała fala współzawodnictwa długookresowego, kiedy ze stanowisk roboczych w kopalniach, warsztatach, hutach i fabrykach padały mocne i twarde zobowiązania wykonania i przekroczenia planów, zwiększenia mocy produkcyjnej zakładów, uzyskania ponadplanowych oszczędności..., to na „Bytomiu” nie wszystkim „grało”.

Zewsząd wylinało się wiele różnych spraw i kłopotów, które budziły wśród załogi rozdrażnienie. Widać to było z rozmów prowadzonych przez grupę marynarzy na śródkreju, w maszynowni, na rufie czy w messie.

Załoga zaplanowała wykonanie szeregu prac w czasie postoju statku w porcie, które miały podnieść zdolność eksploatacyjną jednostki.

— Jeśli chcemy osiągnąć dobre wyniki w pracy, to musimy skończyć z żywiołowym i bezplanowym podejmowaniem oraz wykonywaniem naszych zobowiązań — przekonywał mł. marynarz Ryszard Łyszkowski kilku swoich towarzyszy z pokładu. — Tylko wtedy wywiążemy się należycie z naszych obowiązków, jeżeli wszyscy dbać będziemy stale o powierzony naszej pieczy statek i ładunek, jeżeli w wykonywaniu zobowiązań spoi nas wszystkich jedno wielkie zobowiązanie, w którym mieścić się będą wszystkie nasze zobowiązania, podejmowane oddzielnie na pokładzie, w maszynowni, w messie.

Ta nowa myśl — to wynik dotychczasowej praktyki — praktyki z wieloma trudnościami w realizowaniu podejmowanych doraźnie zobowiązań. Na-

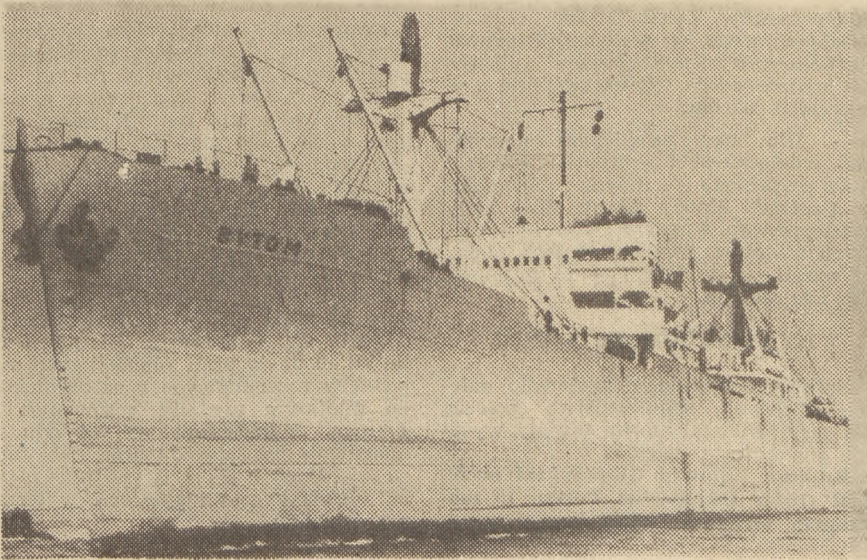
przykład załoga pokładów a zaplanowała zakonserwować na postoju sprzęt ładunkowy, a roboty tej nie można było wykonać w porcie, bo w ładowniach stale pracowali sztauerzy. Dopiero po przybyciu do Gdyni marynarze zdali sobie sprawę, że konserwację można było i należało przeprowadzić w morzu.

— Tylko, że o tym wtedy nikt nie pomyślał — zauważył st. marynarz Leszek Zieliński.

Wiele podobnych kłopotów przeżyła załoga „Bytomia” przed wyruszeniem w rejs. Pogłębiały one wśród załogi świadomość, że praktykowany sposób podejmowania zobowiązań nie daje pełnych efektów, bo zobowiązania są często nieprzemyślane, oderwane od planu, a nawet czasami nierealne...

W ogniu dyskusji, której duszą byli: sekretarz podstawowej organizacji partyjnej Grzeszkowiak, członek egzekutywy Pilichowski, III oficer Blachowski, cieśla Szachta, st. marynarz Hinz, rzucano wiele uwag, spostrzeżeń, wniosków. Wynikało z nich, że załoga pokładowa mogłaby ze swego choć szczupłego stanu wygospodarować grupę, która by współpracowała z oficerem załadowczym dla rozłożenia większej opieki nad towarem, że załoga maszynowa mogłaby zaoszczędzić sporo bunkru: że załoga może skrócić postój statku w remoncie na stoczni, że na bazie zobowiązań podjętych przez całą załogę może zwiększyć ilość rejsów w ciągu roku.

Tak zrodziło się zobowiązanie, które podjęła załoga w morzu.



Radiotelegram nadesłany 30 marca br. do PLO brzmiał:

— Wzorem przodujących zakładów produkcyjnych naszego kraju — my, załoga parowca „Bytom”, zjednoczona wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — w myśl nieśmiertelnych wskazań Wodza mas pracujących świata Józefa Stalina — dla przyspieszenia realizacji zadań rejsowych postanowiliśmy przystąpić do długookresowego współzawodnictwa. Po dokładnym przeanalizowaniu planu, postanowiliśmy systematycznie walczyć o każdy dzień i o każdą tonę bunkru oraz przez wykonanie prac remontowych przyczynić się do skrócenia postoju stocznioowego.

Zobowiązania nasze brzmią:

Załoga maszynowa celem zmniejszenia ilości prac stoczni i utrzymania statku w stałej gotowości eksploatacyjnej, utworzyła cztery grupy konserwacyjne, które podjęły współzawodnictwo o lepsze wyniki pracy. Grupy te zabezpieczą sprawne funkcjonowanie kotłów oraz utrzymają w stanie pełnej gotowości technicznej 12 wind, przygotowując je po powrocie z podróży do przyjęcia przez MRS. Grupa w składzie Janiewicz, Karczewski, Kudyn, Łos i Jasiński przygotowuje do przeglądu MRS zawory balastowe. Asystent maszynowy Janiewicz poza normalnymi obowiązkami służbowymi przygotowuje do przeglądu MRS zawory zenzowe tunelu oraz będzie sprawował stały nadzór nad chłodnią mięsna i jarzynowa.

(Dalszy ciąg na str. 2)

Przegląd wydarzeń

11 kwietnia br. podpisane zostało przez obie strony w Panmunjeon porozumienie w sprawie repatriacji chorych i rannych jeńców wojennych.

Wydarzenie to o doniosłym znaczeniu politycznym może stać się wstępem do zawarcia rozejmu i po-

łożenia kresu wojnie w Korei, a na stepstwie i do rozładowania napięcia w stosunkach międzynarodowych. Dlatego też wszystkie miłujące pokój narody na całym świecie witają to wydarzenie jako zwycięstwo sił pokoju w walce przeciwko knowaniom podżegaczy wojennych.

DROGA DO OSIĄGNIĘCIA TRWAŁEGO POKOJU

WZWIĄZKU z przyjęciem przez stronę koreańską propozycji głównodowodzącego tzw. siłami zbrojnymi ONZ w Korei gen. Clarka o wymianie chorych i rannych jeńców wojennych premier i minister spraw zagranicznych Chin Ludowych Czu En-lai i premier Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej Kim Ir-sen oświadczyli, iż rządy obu krajów gotowe są do poczynienia ustępstwa w sprawie repatriacji jeńców wojennych w ogóle.

Jak wiadomo długotrwałe rokowania o rozejm w Korei doprowadziły do uzgodnienia wszystkich spornych punktów, za wyjątkiem sprawy repatriacji jeńców. Obecnie propozycje Czu En-lai'a i Kim Ir-sen'a w tej sprawie wskazują drogę do rozwiązania i tego punktu. Propozycja ta idzie w kierunku umożliwienia powrotu do swych rodzinnych krajów tych jeńców, którzy wyrażają na to zgodę oraz przekazania pozostałych jeńców neutralnemu kra-

jowi z tym, że los ich zostanie rozstrzygnięty w późniejszym terminie.

Propozycje chińsko-koreańskie spotkały się z gorącym poparciem opinii publicznej całego świata. Propozycje te bowiem są realnym wyrazem dążenia do szybkiego zakończenia działań wojennych w Korei i do pokojowego rozwiązania kwestii koreańskiej.

Próby pomniejszenia znaczenia tych propozycji przez reakcyjne koła bloku amerykańsko-angielskiego nie zdołały przeciwważyć głosów milionów prostych ludzi na świecie, widzących w tych propozycjach doniosły krok naprzód w kierunku utrwalenia pokoju.

Znamienne są również głosy prasy burżuazyjnej całego świata. I tak np. londyński „Evening Star” pisze: „fakt, że osiągnięte zostało porozumienie w sprawie wymiany chorych i rannych jeńców, budzi nadzieję na lepsze czasy, nadzieję, która ożywia wszystkie narody na świecie”.

PROPOZYCJE POLSKI W ONZ

PROPOZYCJE chińsko-koreańskie wywołały również silne wrażenie i na forum ONZ. Przemawiając w Komisji Politycznej ONZ minister spraw zagranicznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Skrzyszewski powiedział: „Stosunek do sprawy koreańskiej jest problemem, na podstawie którego narody na całym świecie zdolne są ocenić politykę rządów i zrozumieć ich prawdziwe intencje oraz plany na przyszłość”.

Dlatego też rząd Polski wysunął konkretny wniosek o „zapobieżeniu groźbie nowej wojny światowej oraz utrwalenia pokoju i przyjaznej współpracy między narodami”.

Wniosek Polski domaga się: natychmiastowego zaprzestania działań wojennych w Korei, natychmiastowego wznowienia rokowań w sprawie rozejmu, celem osiągnięcia porozumienia co do całości kształtu zagadnienia repatriacji jeńców wojennych, oraz wycofania z Korei wojsk obcych w okresie 2-3 miesięcy po osiągnięciu porozumienia.

Mając na uwadze poprawę sytuacji międzynarodowej wniosek Polski

zawiera poza tym propozycję zmniejszenia o jedną trzecią w ciągu jednego roku sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, Związku Radzieckiego, Wielkiej Brytanii, Francji i Chin, przyjęcie uchwały o bezwarunkowym zakazie broni atomowej, broni bakteriologicznej i innych rodzajów broni masowej zagłady oraz zawarcia Paktu Pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami.

Propozycje Polski spotkały się z poparciem wszystkich narodów miłujących pokój. Wyrażając poparcie dla wniosku delegacji polskiej przed stawiciel Związku Radzieckiego Wyszynski podkreślił znaczenie tego wniosku dla usunięcia groźby nowej wojny światowej i umocnienia przyjaźni między narodami.

Przedkładając Zgromadzeniu Ogólnemu ONZ pokojowe propozycje delegacja polska zdaje sobie sprawę, że rozwiązanie istniejących zagadnień natrafi na trudności. Nie mniej jednak — powiedział minister Skrzyszewski — mamy przed sobą wielką stawkę — długotrwały pokój światowy, o który warto walczyć i w imię którego warto jest nie szczędzić żadnych wysiłków.

WALKA O POKÓJ TRWA

POMIMO że pierwszy sukces — podpisanie umowy o repatriacji chorych i rannych jeńców — został osiągnięty, walka przeciwko knowaniom wojennym imperialistycznych agresorów, walka o utrwalenie pokoju na całym świecie nadal trwa.

Były premier i wybitny działacz polityczny burżuazji francuskiej Daladier w artykule zamieszczonym w dzienniku „Information” pisze: „Wybiła godzina konferencji czterech. Ponieważ jednak niemożliwe jest porozumienie między wschodem a zachodem bez uznania granicy na Odrze i Nysie — należy granicę tę uznać. Jest to warunek wstępny dla sukcesu konferencji”.

Oświadczenie Daladiera oraz innych polityków burżuazyjnych świadczą o rosnących sprzecznościach w obozie imperializmu, świadczy o trudnościach na jakie napotyka podżegacze wojenni nawet w opinii części burżuazji. Świadczy to jeszcze o tym, że walka o pokój milionów ludzi przybrała takie rozmiary, że nie może nie wywołać obaw rozsądnej myślności burżuazyjnych polityków. Wiedzą oni, że masy ich krajów nie dają się oszukać kłamstwami propagandy wojennej i ponierając pokojowe wysiłki Związku Radzieckiego oraz krajów demokracji ludowej żądają coraz categoryczniej zawarcia paktu pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami.

Do 1929 roku pracuje na roli a następnie przyjeżdża do Gdyni, gdzie rozpoczyna pracę jako robotnik portowy. Jednocześnie wstępuje do Związku Zawodowego Transportowców, którego jest czynnym członkiem. Bierze udział w organizowaniu strajków za co jest prześladowany przez sanację.

Po wyzwoleniu współuczestniczy w organizowaniu komórki Polskiej Partii Robotniczej w Brzezinach. Następnie wraca do Gdyni, podejmując pracę przy odbudowie portów. W 1949 r. zostaje wybrany na stanowisko przewodniczącego Zw. Zaw. Transportowców (Sektora Robotników Portowych).

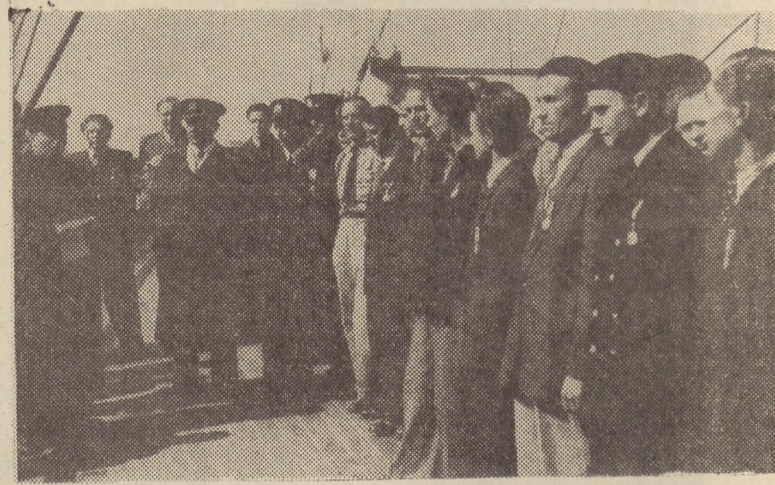
We wrześniu 1950 roku towarzysz Mieczysław Durański otrzymuje nominację na naczelnego dyrektora Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia. Od maja 1951 r. zajmuje stanowisko przewodniczącego Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga.

W zmarłym tracimy wybitnego przed stawiciela klasy robotniczej i ruchu związkowego.

Cześć Jego pamięci!

STER

CZYN GODNY SŁAWNYCH TRADYCJI POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ



BYŁO to 7 marca 1953 r. U północnych wybrzeży Afryki szalejący sztorm wciąż przybierał na sile. Motorowiec „Czech” nie zdążył w porę schronić się w aleksandryjskim porcie. Zawrócił więc na morze, aby tam przeczekać burzę. W odległości dwóch mil borykała się z falami egipska kanonierka „Sol-loum”. Wtem błysnęło światło. Zgasło. Po chwili znów. Oficer wachtowy odczytał tragiczną wymowę tych światła: S. O. S. S. O. S. Oko reflektora egipskiego okrętu rozpaczliwie wołało o pomoc. Na „Czechu” rozległ się przeraźliwy terkot dzwonników, huczenie syreny. Alarm!

— Okręt wzywał pomocy, trzeba było pośpieszyć mu na ratunek — opowiadał później kapitan Ruszczyński. Zdawał sobie sprawę z niebezpieczeństwa, na jakie się sami narażamy. Wszystkie zależało od marynarzy. Ale w oczach ich nie było cienia lęku, wahania. Wydając rozkaz wiedziałem, że nie zawiodą...

BRATERSKA POMOC

Całą naprzód! „Czech” całą siłą swoich motorów szedł w kierunku chyłącego się na burzę, tonącego okrętu. Spienione fale wściekle tłukły o burtę statku. Co chwilę zalewały pokład, grożąc zmyciem załogi. Mimo potężnego wiatru wciąż szturmu „Czech” cztery razy podpłynął do egipskiego okrętu. Przechylił statek chwilami były tak wielkie, że tonących wyciągano z wody wprost rękami. Ramiona młdły z wysiłku, lecz marynarze nie czuli zmęczenia. Z narażeniem własnego życia w walce z rozszalałym żywiołem załoga „Czechu” wydławiła morzu 62 istnień ludzkich.

Gdy po pełnej naprężeniu i wysiłku nocy sztorm nieco ucichł, marynarze odetchnęli. Z rozmów z egipskimi roz- „kami dowiedzieli się, że okręt „Sol-loum” zbudowany był w stoczniach angielskich w 1944 roku. Mimo że był stosunkowo niedawno wodowany, nie wytrzymał niszczycielskiej siły sztormu. Okręt poszedł na dno, ale większa część załogi została wyratowana.

Czyn marynarzy „Czechu” świadczy o ich głębokim proletariackim humanizmie, w jakim wychowuje obywateli Polska Ludowa. Świadczy o tym, że są wierni ideom stalinowskim, które nakazują poświęcić wszystkie swe siły w imię człowieka.

— Wzorem ludzi radzieckich spełni- liśmy tylko nasz obowiązek. Tak samo postąpiliby załogi wszystkich naszych statków — oto jak mówią o sobie „czechowicy”.

Aleksandria. Na „Czechu” czekano z niecierpliwością. Pośpiesznie zabierano przywiezionych rozbitek. Zaczęły przybywać liczne delegacje z na- reczami kwiatów. Błyszczą od łez radości oczy kobiet, których mężów, synów i braci uratowali polscy marynarze. Gdziekolwiek pojawili się w Aleksandrii marynarze z „Czechu”, otaczały ich grupy robotników, sprzedawców ulicznych, kobiet i dzieci. Przy- stawiały tramwaje, ulice rozbrzmiewały manifestacjami przyjaźni i wdzięczności dla Polski Ludowej, która wychowała tak bohaterów i szlachetnych synów. Rząd egipski wprowadził udekorował marynarzy z „Czechu” wysokimi odznaczeniami, ale równocześnie nie zaprzestał ani o jotę szyskan w stosunku do załóg innych naszych statków. Załoga statku „Kielce”, przebywającego w Aleksandrii prawie równocześnie z motorowcem „Czech”, nie została przez władze egipskie wypuszczona na ląd.

— Dla nas największą nagrodą jest wdzięczność i sympatia prostego ludu egipskiego — mówią marynarze z „Czechu”. Mocny uścisk dłoni aleksandryjskiego tragarza, wianuska prostych kwiatów, szczery uśmiech podję- ki matki uratowanego — to najlepsza dla nas zapłata.

PO POWROCIE DO KRAJU

Serdeczne przyjęcie zgotowała załoga „Czechu” społeczeństwo polskie. Na piersiach marynarzy zawisły wysokie odznaczenia polskie.

Kapitan Edmund Ruszczyński otrzymał Order Odrodzenia Polski. 19 marynarzy otrzymało złote krzyże zasłu-

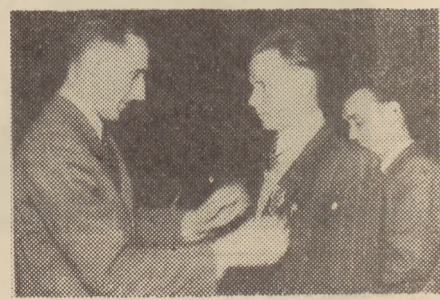
gi, wśród nich II oficer Galicki, st. mar. Grochowski, mechanik Kadzewicz, asystent pokładowy Komisarzyk, mł. mar. Mojrzeszek i inni. 20 członków załogi otrzymało srebrne krzyże zasługi. Wśród nich motorzysta Kosiorek, praktykant hotelowy Madej, elektryk Nowak.

Waszą pracą pokazaliście — powiedział m. in. wiceminister Bukowski — że zasługujecie na miano prawdziwych patriotów i synów ludowej ojczyzny, że jesteście godni szacunku miana marynarza Polskiej Marynarki Handlowej.

Są czyni załóg naszych statków — oświadczył m. in. sekretarz KW PZPR tow. Kunat, — które powodują, że nasza Marynarka Handlowa zyskuje w oczach świata opinię przodującej floty, godnej pełnego zaufania. Są czyni, które rozślawiają imię Polski na wszystkich morzach i oceanach, które powodują, że marynarz polski jest ceniony jako dobry towarzysz, bojownik o postęp, pokój i socjalizm.

Takimi czynami były słynne rejsy „Batorego” do Stanów Zjednoczonych, którego załoga mimo szyskan ze strony imperialistów amerykańskich potrafiła wywiązać się wzorowo ze swych zadań i zdobyć uznanie pasażerów nawet krajów kapitalistycznych. Przewiezienie przez „Batorego” tow. Eislera do NRD było czynem, świadczącym o właściwie zrozumianej przez naszą flotę jej roli w walce o postęp, przeciwko przesładowaniom działaczy demokratycznych. Chlubnie zapisały się w historii naszej floty słynny rejs statku „Karpaty” i zadania wykonane przez załogę „Narwika”. Nasze statki „Śląsk”, „Jarosław Dąbrowski” i inne są przykładem ofiarnej i pełnej poświęcenia pracy naszych marynarzy w służbie socjalistycznego budownictwa i w walce o pokój. Świadczy to o rosnącej świadomości socjalistycznej polskich marynarzy.

Bądźcie nadal godnymi ambasadorami naszej ojczyzny — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — powiedział se-



U góry: motorowiec „Czech” w porcie gdyńskim. Z prawej: powitanie załogi po powrocie do kraju. Niziej: Wiceminister Bukowski dekoruje tow. Lewandowskiego Srebrnym Krzyżem Zasługi.

retarz Zarządu Głównego Związku Zaw. Pracowników Żegluga tow. Sługocki — bądźcie nadal nieugiętymi bojownikami sprawy pokoju i solidarności mas pracujących na całym świecie.

W imieniu załogi — mówił m. in. kpt. Ruszczyński — dziękuję serdecznie za tak wielkie wyróżnienie, jakie nas spotkało. Otrzymałem odznaczenia będziemy nosić z największą dumą. Zapewniamy, że godnie będziemy nadal reprezentować polską banderę na wszystkich morzach świata. Dzisiejsze nasze odznaczenia i zaszczyty dzielimy z wszystkimi załogami polskich statków handlowych, które wychowane przez Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą w duchu miłości do ludowej Ojczyzny, w duchu internacjonalizmu, walczą ofiarnie wykonywaniem planów rejsowych o pokój między narodami, o budowę podstaw socjalizmu w naszym kraju. Jesteśmy przekonani, że stojące przed nami zadania wykonamy z honorem, ponieważ jesteśmy marynarzami Polski Ludowej, ważnego ogniw olbrzymiego obozu pokoju, na czele którego stoi niezwykły Związek Radziecki, ponieważ przewodniczą nam wierny uczeń Józefa Stalina, wielki budowniczy Polski Ludowej towarzysz Bolesław Bierut.

H. S.

ZAŁOGA „BYTOMIA” WZYWA JEDNOSTKI PMH DO DŁUGOFALOWEGO WSPÓŁZAWODNICTWA

(Dokończenie ze str. 1.)

Smarownik Grześkowiak przyczyni się do uzyskania oszczędności oliwy przez systematyczne gotowanie i filtrowanie oliwy z karteru. Wachtą młodzieżą w składzie: Grzesiak, Golonko, Perdek, Popiński przygotowuje do przeglądu przez MRS zawory zenzowe w kotłowni. Wykonanie tych prac przez załogę pozwoli na skrócenie postoju statku w stoczni o dwa tygodnie.

Pałace zobowiązują się zaoszczędzić w czasie tej podróży przez racjonalną gospodarkę 60 ton bunkru, zmniejszyć o 10 proc. zużycie rusztów oraz zaoszczędzić 100 ton wody słodkiej. Na wezwanie obsługi kotła nr 3 w składzie: Stebnicki, Perdek, Januszewski, Los marynarze podjęli grupowe współzawodnictwo o jak najlepsze utrzymanie kotłów w trudnych warunkach tropikalnych, a smarownicy Grześkowiak, Wawrzyńczyk i Wójcik w międzywachtowym współzawodnictwie postanowili zaoszczędzić w tej podróży 500 kg smarów.

Załoga pokładowa celem skrócenia postoju w stoczni zakonserwuje maszyny, pómasy i szweraumy, pokład pod windami, masztuazy, skracając ponadto planowany czas na wykonanie tych prac o 838 roboczogodzin przez współzawodnictwo międzywachtowe. Ponadto utworzono grupę w składzie: Sprus, Łyszkowski, Łukaszewski, która będzie sprawowała stały nadzór nad ładunkiem zarówno w morzu, jak w czasie za- i wyładunku.

Podjęli współzawodnictwo międzywachtowe załoga pokładowa zobowiązuje się zaoszczędzić do końca roku od 15 do 20 proc. planowanych materiałów rozchodowych oraz ograniczyć do minimum wydatki gotówkowe za granicą. Jednocześnie ze względu na opóźnienia wyjścia w morze, cała załoga zobowiązuje się w tej podróży nadrobić stracony czas i powrócić w terminie do portu.

Systematyczna kontrola jest gwarancją dobrego wykonania zobowiązań. W tym celu zastępca kapitana Pilichowicz z I oficerem Woltem, zobowiązuje się wprowadzić i stale aktualizować harmonogram godzinowy wzorem radzieckiego statku „Otto Szmida”. Harmonogram ten wywieszony w świetlicy, będzie obrazował codziennie nie tylko postępy w wykonaniu planu, ale jednocześnie rytmiczność realizacji zobowiązań.

Jednocześnie poszczególni członkowie załogi podjęli szereg cennych zobowiązań indywidualnych zabezpieczających wykonanie postawionych zadań...

Tak po nowemu pojęte przez załogę „Bytomia” współzawodnictwo faktycznie pomaga w ulepszeniu wykonawstwa planu — winno ono znaleźć jak najliczniejszych naśladowców we flocie.

Zobowiązanie załogi „Bytom” jest nierozdzielnie ściśle związane z planowymi zadaniami statku. Wypływa ono z samokrytycznej, oddolnej oceny dotychczasowego rozwoju współzawodnictwa na tej jednostce. Załoga sama wyznaczyła sobie napięte zadania mobilizujące wszystkie najważniejsze działy pracy na statku. Podjęte zobowiązania określają konkretnie sposoby poprawy dotychczasowego stylu pracy na statku, zyskania ponadplanowych oszczędności.

Zobowiązanie ogarnęło wszystkie komórki na statku, od najniższych do najwyższych, a przykładową inicjatywę w jego tworzeniu wykazali członkowie partii mobilizując wokół zobowiązania całą załogę.

Realność i celowość podjętych zobowiązań była omawiana w rozmowach i dyskusjach w poszczególnych działach. Ostateczna treść wspólnego zobowiązania została zatwierdzona na specjalnej naradzie, po dokładnym przeanalizowaniu wszystkich zobowiązań i powiązaniu ich z całokształtem prac na statku.

J. P.

MIECZYSLAW DURANSKI



W dniu 9 kwietnia br. zmarł śmiercią tragiczną towarzysz Mieczysław Durański, przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga.

Towarzysz Durański urodził się w dniu 4 listopada 1901 roku w Brzezinach Łódzkich.

OTRZYMALI ODZNACZENIA PIONIERSKIE

Pamiętamy dobrze ten dzień, kiedy ZMP-owcy z „Marchlewskiego” w odpowiedzi na apel Zarządu Głównego ZMP zapoczątkowali u siebie walkę o zdobycie zaszczytnego tytułu pioniera. Ofiarni w pracy, nieśmiali w krytyce, troszczący się o swój statek, aktywni w pracy społecznej, czujni na wroga działalności — oto jakim powinien być pionier.

Grupa młodych marynarzy ostro zabierała się do pracy. Wbrew powątpiewaniom niektórych rutyniarzy udowodniła, że można pracować lepiej, że nie ma trudności ani przeszkód, których nie dałoby się pokonać.

W porcie Lorient młodzieżowcy rezygnując z wyjścia na ląd przepracowali cały dzień przy przeładunku 60 ton bawełny. Dzięki temu zabrali 300 ton dodatkowego ładunku. Innym znów razem przesłauowali 10 ton towaru celem zabezpieczenia go przed uszkodzeniem. Pokładowcy nie szczędzą rąk otoczyli troskliwą opieką windy i wszystkie urządzenia pokładowe.

ZMP-owcy z maszynowni starają się o to, aby ich statek pozostawał jak najdłużej w eksploatacji. Zobowiązania, które podjęli, nie były gołosłownym przyrzeczeniem. Czyn produkcyjny załogi sprawił, że „Marchlewski” wysu-

nał się na jedno z czołowych miejsc w naszej flocie.

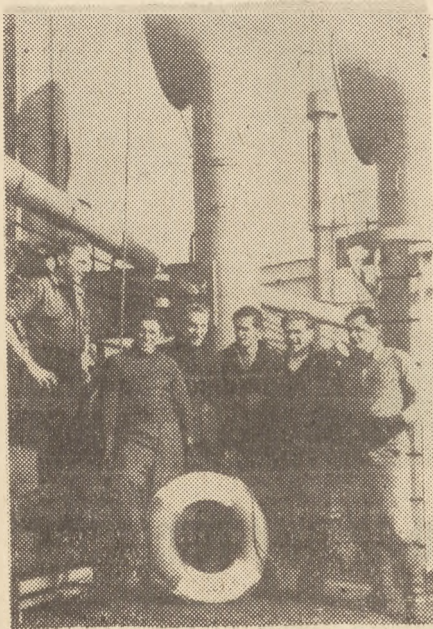
Pionierem może zostać tylko ten, kto znając potrzeby naszej gospodarki narodowej, walczy w swej codziennej pracy o jej polepszenie, wzbogacenie. Walka z rozrzutnością, oszczędność — to jeden z warunków realizacji tego zadania.

Dzięki swej sumiennej pracy Tadeusz Kołakowski oszczędza dziennie 5 kg oliwy. Ten syn warszawskiego robotnika czuje się prawdziwym gospodarzem statku. Ostatnio awansował on na stanowisko trzeciego mechanika.

Kadry oficerskie rekrutują się dziś w ogromnej większości z takich właśnie jak Kołakowski synów robotników i chłopów. Jest ich coraz więcej. Droga awansu stoi dziś otworem przed każdym młodym człowiekiem — państwo ludowe ufa młodzieży, wierzy w jej rewolucyjny zapał i zdolności.

Tytuł i odznaczenia pionierskie otrzymał: Kołakowski, Pietraszek, Koperski, Gruszczyński, Pierkoś, Łożyński, Śliwiński i Grobelny.

Pozostawał jeszcze jeden — Nocoń. Dobry marynarz, pracowity, pełen zapału, ale niezdiscyplinowany. Niedawno przez trzy dni nie było go w pracy bez usprawiedliwienia. Wprawdzie był to jeden wypadek bumelanctwa...



Ale... Czy godny jest on nosić miano pioniera? Nie. Nocoń musi jeszcze nad sobą popracować. Tytuł pioniera jest dla każdego dostępny, ale trzeba na niego rzetelnie zarobić.

W wywalczeniu właściwej, pionierskiej postawy powinna pomóc Nocniowi organizacja ZMP-owska. Zaopiekować się należy nie tylko Nocniem, lecz także i bezpartyjnym członkiem załogi Gabrysiem, który zbyt często zagląda do kieliszka, bowiem wypadki bumelanctwa i pijaństwa choćby nawet rzadkie rzucają cień na całą załogę statku.

Pragnąc uczcić uroczystości nadania odznaki pioniarskich, młodzieżowcy z „Marchlewskiego” postanowili przepracować wspólnie 50 godzin przy wykonywaniu umocnień do kapturów na ładownię. Ponadto zobowiązali się tak zorganizować szkolenie zawodowe, aby po powrocie z nowego rejsu zdać egzamin celujący.

W zobowiązaniach indywidualnych znów wyróżnia się Kołakowski. Podjął się on wymienić samodzielnie szrotki przy motorze do wody słodkiej oraz na prawic instalacje elektryczne na tylnym kolumnie i na przednim szocie.

Odznaki — to świadectwo dobrze wypełnionych zadań. Ale jest to jednocześnie zobowiązanie do jeszcze lepszej pracy, do zdwojenia wysiłków nad rozbudową i umocnieniem naszej pokojowej gospodarki. Wierzymy, że młodzieżowcy z „Marchlewskiego” nadal będą ofiarni i nieugięci na najtrudniejszych odcinkach w zaszczytnej pracy na morzu. (S)



Zaoszczędzili dewizy

W czasie rejsu na Daleki Wschód gospodarna załoga statku „Waryński” zabezpieczyła grodziami 210 beczek ładunku, wykonując to zadanie we własnym zakresie. Dzięki temu przyspieszono o 5 godzin wyjście statku z portu Sudan i zaoszczędzono w dewizach równowartość płacy jednego ganku robotczego w porze nocnej.

W innych listach

Jak donosi nasz korespondent tow. Filimonow z zbiornikowca „Karpaty” w dniu 8 marca br. Konsulat PRL w Brukseli zorganizował dla załóg stojących w Antwerpii statków: „Karpaty”, „Kiliński”, „Praca” i „Kołno” wycieczkę do Charleroi na festiwal polskich zespołów świetlicowych w Belgii.

Byliśmy bardzo mile przyjęci — pisze tow. Filimonow. — Popisy chórów i zespołów tanecznych wykonujących polskie ludowe pieśni i tańce wywarły na nas duże wrażenie. Na festiwalu spotkaliśmy także młodzież, która w ubiegłym roku przebywała na wakacjach w Polsce. W rozmowach z rodakami przebywającymi na emigracji w Belgii przekonał się, że żywo interesuje ich życie i odbudowa Polski Ludowej.

Trwający ponad 10 godzin pokaz, zakończone odegraniem dwóch sztuk „Niemy” i „Wodewil warszawski” pozostał na długo w naszej pamięci. Za pośrednictwem „Steru” składamy Konsulatowi PRL w Brukseli, a szczególnie tow. Wołowowi z agencji konsularnej PRL w Antwerpii serdeczne podziękowania za zorganizowanie nam, marynarzom przebywającym z dala od kraju, tak miłej i kulturalnej rozrywki.

Dnia 21 marca br. — pisze w swej korespondencji radioficer z parowca „Kołno” Stanisław Kraszewski — załogi polskich statków przebywających w Antwerpii zostały zaproszone przez Towarzystwo Przyjaźni Belgicko — Polskiej na uroczystość otwarcia Wystawy Architektury Polskiej.

Otwarcia wystawy dokonał prezes Towarzystwa Przyjaźni Belgicko — Polskiej w swym przemówieniu podkreślił on wielkie sukcesy robotników i architektów polskich, którzy dzięki swej ofiarnej i pełnej wytrwałości pracy dźwignęli z gruzów i zbudowali nową, piękną stolicę Polski — Warszawę.

Mieszkańcy Antwerpii z ciekawością i dużym zainteresowaniem oglądali makietę odbudowywanych dzielnic warszawskich i Nowej Huty, planse i fotografie przedstawiające dorobek architektury Polski Ludowej przekonywając się, że w naszym kraju i bez „pomocy” amerykańskiej rozwija się budownictwo i nowa, twórcza, socjalistyczna architektura.

WZMOCNIJMY OCHRONĘ NAD MIENIEM SPOŁECZNYM

W KABINIE bosmana Mudlaffa zapanał mrok. Od czasu do czasu słyszał było pojedyncze głosy robotników, kończących załadunek statku „Warmia”.

Po całodziennym trudzie, głęboko wtulony w poduszkę bosman starał się zasnąć. Jednak sen nie przychodził. Natomiast na ekranie przymkniętych powiek jak w kalejdoskopie zaczęły przesuwać się bloki, liny, łańcuchy, windy. Mudlaff po raz nie wiadomo który sprawdził swoje „gospodarstwo”.

W pewnym momencie przy jednej z wind nie zauważył tawotnicy do trybów windy kotwicznej. Umysł rozpoznał poszukiwaną „zgubę”, lecz przy najlepszych chęciach nie mógł ustalić, gdzie tawotnica może się znajdować.

Gdzie ona może być, w jaki sposób mogła się gdzieś zawieszyć — myślał Mudlaff — przecież była, nawet miałem ją w ręku.

Nie mógł wytrzymać. Wstał i wyszedł na pokład. Po drodze wstąpił do asystenta maszynowego Waldemara Popławskiego.

— Waldek — woła, — nie wiesz, gdzie jest tawotnica do windy kotwicznej?

— Na dziobie — odpowiada zapytany — a jeśli chcesz ją zobaczyć, to poczekaj, pójdziemy razem i pokażę ci.

Po sprawdzeniu, kiedy obaj wracali z dziobu, Popławski zapytał Mudlaffa:

— Jasiu, dlaczego w nocy zrywasz się i sprawdzasz sprzęt?

— Bo widział — mówi bosman — myśl, że może mi coś z pokładu zaginać. Nie daję mi spokoju. Statek, który jest własnością nas wszystkich, musimy otoczyć gospodarską troską, by nie umniejszać, lecz powiększać jego zdolności eksploatacyjne.

Przytoczony przykład właściwego zrozumienia i stosunku do własności społecznej nie jest odosobniony. Również na tym statku I oficer Konstanty Choderski swą pełną poświęcenia pracą, wielką dbałością o ładunek i urządzenie przeładunkowe, daje załozce wzór, jak należy dbać o dobro społeczne. Tak też rozumie dbałość o mienie asystent maszynowy Kazimierz Zagórski, który oprócz dobrze wykonywanej pracy zawodowej, z iście gospodarską troskliwością reperuje krany w łazienkach, dorabia zawiąsy do drzwi, nie

dopuszcza do niszczenia i zagubienia podręcznych narzędzi w maszynowni.

Również na statku „Puck” dbałość o dobry stan techniczny maszyn wykazuje II mech. Antoni Styk. St. mar. Leon Padusiński zwraca szczególną uwagę na ładunek, III mech. Zbigniew Kosela dba znów o kotły, a bosman Ryszard Sebastianski — o sprzęt i urządzenia przeładunkowe.

Marynarze naszej floty nie szczędzą trudu w realizacji planów swych jednostek. Rozwój współzawodnictwa pracy i ofiarne wypełnianie obowiązków wobec państwa pomażają mienie społeczne — wspólną własność i wspólne dobro całego narodu. Prowadzona bitwa o zwiększenie oszczędności paliw i materiałów oraz źródeł energii i wszelkich surowców powiększa nasze wspólne dobro, umacnia siły gospodarcze i obronność Polski Ludowej. Dlatego też wszystkie, nawet najdrobniejsze przedmioty stanowiące własność ogólną powinny być nienaruszalne.

Ale są jeszcze marynarze, którzy swym postępowaniem, swym obojętnym stosunkiem do mienia społecznego, swą lekkomyślnością przyczyniają się do umniejszania jego wartości, zniszczenia lub zaginięcia.

Np. na parowcu „Wisła” kucharz Piombon, lekceważąc swoje obowiązki pozostawił do następnego dnia dwie otwarte puszki skondensowanego mleka. Mleko uległo zniszczeniu i kiedy delegat żywnościowy Kłopeć zwrócił mu na to uwagę, wskazując jednocześnie na niedopuszczalne marnotrawstwo, ku chazarz oburzył się tłumacząc, że on jest „panem kuchni”.

Ochmistrz zbiornikowca „Karpaty” dopuścił do zepsucia się 8 puszek szynki. Nie mówiąc o tym nikomu, z nikim się nie radząc — dla zatuszowania swej winy wyrzucił je za burtę.

Jak wykazało życie, zdarzają się również we flocie wypadki kradzieży. Np. na statku „Jarosław Dąbrowski” ochmistrz Ganobis zakupił 4 kg herbaty. Nie wydał jej załozce i chcąc przekupić swego asystenta Sitka „ofiarował” mu 1 kg. Niestety manewr nie udał się, gdyż zdecydowana postawa asystenta i złapanie „za rękę” złodzieja mienia społecznego wykryły niecne zamiary.

Wiele jest także przykładów lekkomyślnego szafowania dewizami, na które tak ciężko i z wielkim trudem pracuje górnik i hutnik, marynarz i portowiec.

Kazimierz Zaroń z parowca „Kutno” donosi nam, że dzięki stałej opiece organizacji partyjnej i organizacji związkowej szkolenie zawodowe rozwija się pomyślnie. Wykładowcy starannie przygotowują się do wykładów. Wśród nich na wyróżnienie zasługuje st. mechanik Szczepanik, który w wolnych od pracy chwilach sporządza modele mechanizmów, aby kursanci mogli lepiej zapoznać się z ich działaniem.

W wyniku dobrze prowadzonego szkolenia — pisze dalej tow. Zaroń — wyuczyliśmy już ZMP-owców: Noge, Sujckiego, Kobusa i Pa-pierniaka z działu hotelowego na dzielnych palaczy.

Cenne usprawnienie

ELEKTRYCY Szczecińskiej Stoczni Remontowej nie mogli zlikwidować konstrukcyjnego błędu, tkwiącego w wyłącznikach krańcowych urządzeń sterowych na statkach typu „Nysa”. Wiele było na ten temat docieków ze strony załóg statkowych i stoczniowych. Pierwsze próby usunięcia defektu spełzyły na niczym.

Ale elektryk Stanisław Mendyka — trzykrotnie racjonalizator zaważył się. Wraz ze st. mechanikiem z motorowca „Dunajec” tow. Gruchotą stwierdził, iż przyczyną ciągłych awarii są częste łamanie się styków oraz złe kontaktowanie. Powodowało to iskrzenie automatów i przepalanie bezpieczników. Racjonalizator nie poprzestął na wykryciu źródła defektu.

Owocem jego wyteżonej pracy było opracowanie i skonstruowanie nowego automatu — wyłącznika. Prototyp tego urządzenia wykonał tow. Mendyka przy współpracy elektryka Kwiatkowskiego sposobem warsztatowym.

Po próbach dokonanych na motorowcu „Dunajec” stwierdzono, że pomysł racjonalizatora Mendyki doskonale zdał egzamin w trudnych warunkach nawigacyjnych. W najbliższym czasie wyłączniki konstrukcji Stanisława Mendyki zostaną zainstalowane na innych jednostkach. Zapobiegnie to awariom statków, a tym samym pozwoli na pełniejszą ich eksploatację. Otrzymał on za swój pomysł wysoką nagrodę.

I. TUCZYŃSKI
Korespondent

NAUKI I WSKAZANIA VIII PLENUM KOMITETU CENTRALNEGO POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ PARTII ROBOTNICZEJ

(Dokończenie art. ze str. 1)

Szkolenie ideologiczne wpływa na wzrost bojowości organizacji partyjnych, na większe osiągnięcia pracy załóg w realizacji zadań rejsowych. I tak np. tow. Beczer, pełniący obowiązki bosmana na statku „Olsztyn” powiada: „Dzięki szkoleniu podnosimy swoją świadomość. Rozumiemy, że pracujemy dla siebie, dla wspólnego dobra naszego narodu. Wiele skorzystaliśmy z referatu towarzysza Malenkowa. Obecnie śmiejemy krytykujemy niedociągnięcia w celu ich usunięcia. Dlatego też załoga „Olsztyn” ma duże osiągnięcia w wykonywaniu swoich planów”.

Kierując się naukami VIII Plenum KC PZPR: „pogłębiajmy świadomość polityczną i aktywność każdego członka partii i wszystkich jej organizacji, podnieśmy poziom naszej pracy polityczno — masowej, bojowej i nasycionej bogatą treścią ideową, jak również poziom szkolenia ideologicznego, wolnego od dogmatyzmu i wulgaryzacji”.

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

MOBILIZUJMY ZAŁOGI DO WYPEŁNIENIA ZADAŃ PRODUKCYJNYCH

W dniach żałoby po zgonie Towarzysza Stalina zrodził się czyn, przetapiający ból po stracie naszego Wielkiego Nauczyciela i Przyjaciela w ruch wspólnego zadania długookresowego. Załogi fabryk i hut, załogi statków i stoczni, podejmując długookresowe zobowiązania produkcyjne postanowiły szybciej i lepiej zrealizować zadania czwartego roku Planu 6-letniego.

Jako pierwsza w naszej flocie wystąpiła załoga statku „Bytom”, która podejmując długookresowe zobowiązanie wykonania planowych zadań przed terminem, wezwwała inne załogi do współzawodnictwa o tytuł przodującego statku we flocie handlowej.

Współzawodnictwo socjalistyczne jest — jak uczył nas Towarzysz Stalin — komunistyczną metodą budownictwa socjalizmu na gruncie najwyższej aktywności milionowych mas pracujących. Dlatego też w celu należytego rozwoju ruchu współzawodnictwa, w celu przedterminowego wypełnienia naszych zadań czwartego roku Planu 6-letniego nasze organizacje partyjne winny wzmocnić swoją pracę polityczno-masową, zacieśnić więź partii z masami bezpartyjnych, uaktywnić pracę związku zawodowego i rad zakładowych.

Skończyć trzeba z praktyką zastępowania rad zakładowych przez organizacje partyjne, co obserwujemy jeszcze na niektórych jednostkach pływających.

Realizując nauki i wskazania VIII Plenum KC naszej partii:

„mobilizujemy nieustannie masy pracujące do wypełniania zadań produkcyjnych..., rozszerzamy współzawodnictwo socjalistyczne, popierając szeroką i różnorodną inicjatywę oddolną mas w tym ruchu, torujemy drogę nowatorstwu w produkcji, sprzyjamy wzrostowi techniki i jej szerokiemu opanowaniu...”

Walcmy nieublaganie z biurokracją i z wszelkimi objawami samowoli i demoralizacji, wzmacniajmy krytykę oddolną i samokrytykę, ulepszejmy kontrolę wykonania decyzji partii i rządu”.

STRZEŻMY WIERNIE BANDERY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Towarzysz Stalin uczył nas „wysoko dźwierzć wielkie miano członka partii i strzec jego czystości...”. Szczególnie ważne jest to w naszej flocie, gdzie towarzysze spotykają się w swoich rejsach bezpośrednio z kapitalistycznym światem i jego demoralizującymi wyziewami.

Każdy marynarz Polski Ludowej powinien pamiętać, że prości ludzie za granicą patrzą na nich jako na przedstawicieli narodu, budującego socjalizm. Wrogowie zaś, agenci imperializmu, szukają tylko okazji do sprowokowania naszych marynarzy, do wciągnięcia ich w awantury lub niemoralne postępek.

Były wypadki, że w portach zagranicznych przychodzili na nasze statki niekontrolowani ludzie. Wskazuje to na to, że nie zawsze wykazują nasze załogi należyłą czujność. Nader częstym zjawiskiem w naszej flocie są wypadki chuligaństwa i szmuglu.

Dlatego też — jak uczy nas towarzysze Blerut — „należy bardziej energicznie i radykalnie walczyć z nastrojami zgniłego liberalizmu... wobec słabostek i mieszczańskich nalogów, wobec kumoterskich słuch i przejawów rozkładu wśród niektórych, rzadko kontrolowanych członków, a nawet grup partyjnych. Bez najostrzejszej i nieublaganej walki z tymi objawami nie zdolamy osiągnąć niezbędnych wyników w pracy nad podniesieniem poziomu i wzmocnieniem naszych organizacji partyjnych”.

Realizując wskazania VIII Plenum KC PZPR musimy nieustannie wzmocniać czujność rewolucyjną w naszej flocie. Walczmy z gapiostwem i beztroską, lekkomyślnością i ślepotą, ułatwiającą wrogim elementom przenikanie do naszych szeregów, ułatwiającą agentom imperialistycznym ich zbrodniczą działalność przeciwko naszej Ojczyźnie.

Wzmocń rewolucyjną czujność, wierznie stać na straży bandery Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej to nakaz naszej Partii i Rządu dla każdego członka partii, dla każdego marynarza.

Wskazania i nauki VIII Plenum KC PZPR uzbierają organizacje partyjne w naszej flocie do nowych zadań, do wzmocnienia działalności partyjnej zarówno w dziedzinie pracy politycznej, jak i gospodarczej.

VIII Plenum uczy nas, jak wzmocnić naszą partię przez czerpanie z doświadczeń teorii i praktyki Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, której twórcami byli Lenin i Stalin; uczy nas strzec wiernie braterskiej przyjaźni z narodami wielkiego Związku Radzieckiego, nadziei i gwiazdy przewodniej całej postępowej ludzkości.

„Czynimy wszystko — wskazuje nam VIII Plenum KC PZPR — dla nieustannego wzmocnienia sił obozu pokoju, demokracji i socjalizmu formujemy coraz liczniejsze i coraz bardziej zwarte szeregi obrońców pokoju, kroczymy godnie i zdecydowanie na czele naszego Frontu Narodowego w walce o pokój i Plan 6-letni”.

K. J.

ZYGMUNT MAKOWSKI

RANEK zapowiadał piękną pogodę. Wybraliśmy się motorówką w górę Wisły zobaczyć, jak przebiega wiosenny rozruch taboru i co o nim mówią wodniacy. Łódź kierujemy w stronę przystani w Gdańsku, gdzie gospodarzem jest Gdańska Ekspozytura Żegluga na Wiśle. Lekki wietrzyk łagodnie faluje powierzchnia Motławy. Na przystani jest cicho i pusto.

Kiedy wiosna zbudziła z zimowej drzemki kapitanów statków „Hibner” i „Wójcik” — **Bieńkowskiego i Stefankiego**, ze zdziwieniem przecierali oczy. Co? Już wiosna? A tak dobrze się spało. Kapitanowie szybko zabrali się do roboty. Ale w ciągu pięciu minut trudno przygotować statek do nawigacji.

Nie dziwno, że zapomnieli o wielu sprawach. M. in. o takim „drobiazgu” jak sprawdzenie gaśnic pożarowych. Dopiero gdy rozległ się trzeci gwizdek — naszym kapitanom przypomniały się gaśnice. Oczywiście było już za późno — statek z łagodnym pluskiem odpłynął w swój pierwszy rejs.

Wprawdzie odbyło się bez wypadków, ale... kapitanowie! Tak nie można. Karygodne niedbalstwo z waszej strony spowodować mogło poważne straty.

Nie opodał drewnianego pomostu twarczy holownik „**Braniewo**”. Wspinamy się na pokład i zaglądamy do maszynowni.

— Jeszcze w remoncie? — pytamy krzątających się ludzi.

— Ano, co zrobić — odpowiada mechanik **Dionizy Gibek** ocierając o spodnie uwalane w smarach dłonie — kiedy wciąż zmieniające się załogi nie dbały o motor, a poza tym brak nam części. O historii z częściami opowiada nam **Czesław Kopeć**.

— W końcu ubiegłego roku dział techniczny naszej Ekspozytury stwierdził, że motor jest bardzo zniszczony i że nie nadać się do remontu. Dlatego też zamiast części wymiennych zaplanował wmontowanie nowego silnika. Tymczasem niedawno okazało się, że nowy silnik nie zostanie wmontowany. Niewiele myśląc zabraliśmy się do remontowania starego. Ale brak części, których nie zaplanowano, utrudnia nam robotę.

Szkoda, że dział techniczny tak późno zorientował się w sprawie remontu holownika „**Braniewo**”. Barki czekają beczynnie, masa towarowa jest, nie ma tylko holowników. W dali na horyzoncie zamałaczyl jeden jedyny holownik „**Sopot**”.

Siadamy w tramwaj i szybko udajemy się na ulicę Ślennicką. Ekspozytura Żegluga na Wiśle. Dział techniczny.

— Gdzie reszta holowników? — pytamy.

— To nie wiecie? W stocznicach. Remontuje się.

— Tak długo? Przecież już wkrótce lato. Poza tym jak wykonacie plan przewozów?

— To nie nasza wina. Stocznice nawalają. Nie oddają jednostek w terminie.

Zaniepokojeni tym siadamy w motorówkę i płyniemy do Pleniewa.

— Proszę, wyjaśnijcie nam, co to wszystko ma znaczyć — zaczynamy z miejsca zaraz po przybyciu na stocznice. — Dlaczego opóźnienie remontu jednostek, tak przecież ważnych dla naszej gospodarki?

Kierownik działu technicznego stoczni w Pleniewie inż. **Mariański** uśmiechając się odpowiada:

KOESPONDENCI PISZĄ...

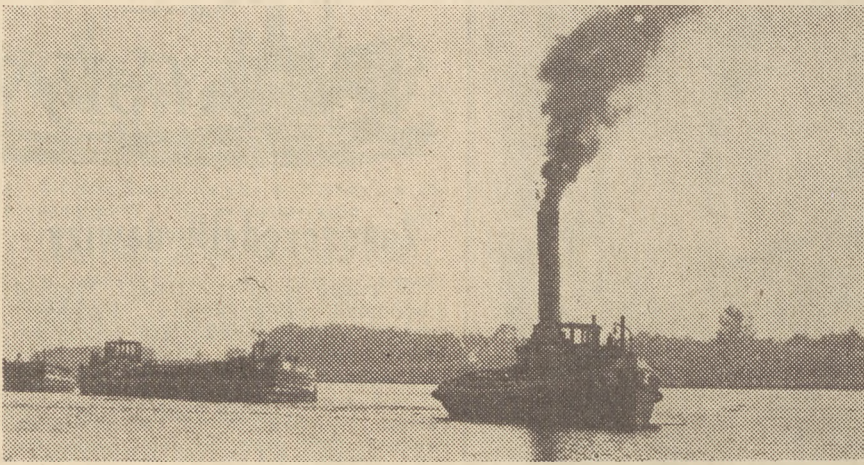
Do naszej redakcji napływają meldunki o wykonaniu z nadwyżką kwartalnych planów przewozowych i produkcyjnych przez ekspozytury żeglugowe i stocznie rzeczne. Stocznia Rzeczna w Bydgoszczy dzięki systematycznemu wzrostowi wydajności pracy robotników oraz stosowaniu nowych metod pracy i realizacji zobowiązań podejmowanych dla uczczenia pamięci Józefa Stalina wykonała w 112,8 proc. zadania pierwszego kwartału, oddając Rejonowej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy 9 wyremontowanych poza planem obiektów.

Nasz korespondent **Józef Zwierz** donosi, że Wrocławskie Zakłady Eksploatacji Kru szyna wykonały kwartalny plan produkcji w 123 proc.

Odnaszego korespondenta **Edmunda Szmida** dowiadujemy się, że Żegluga na Odrze wykonała kwartalny plan przewozów w 178,9 proc. w tonach, w 147,2 proc. w tono kilometrach, a 220,3 proc. w przeładunkach. Do tak znaczącego przekroczenia planu przyczyniła się ofiarna praca załóg pływających i robotników przeładunkowych. Na szcze gółne wyróżnienie zasługuje załoga Ekspozytury Koźle, która wykazała dużą operatywność przy zastępowaniu szybkościowych odpraw pociągów holowniczych, w uzyskaniu do przewozu masy towarowej i we współpracy z PKP. Również wiele wysiłku włożył zespół pracowników technicznych przy uruchomieniu taboru holowniczego na początku nawigacji br.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że bydgoska Ekspozytura Żegluga na Wiśle wykonała plan kwartalny w 105 proc.

Już po raz trzeci załoga Płockich Stoczni Remontowej zdobyła pierwsze miejsce we współzawodnictwie międzyzakładowym. W dniu 28 marca br. — płsze do nas tow. **J. Zwierz** — odbyła się uroczystość wyróżnienia zwycięskiej załogi, która otrzymała na własność proporzec przechodni.



Rzetelniej podchodzić do sprawy remontów

— Dobrze, zaraz wyjaśnię. Zleceniodawca, w tym wypadku Ekspozytura Żegluga na Wiśle w Gdańsku, obowiązany jest przysyłając jednostkę do remontu doręczyć nam dokładną dokumentację techniczną zaplanowanych robót. Tymczasem dokumentację, jakie otrzymujemy, są albo niedokładne albo po prostu wcale ich nie otrzymujemy. Dla przykładu: do 1 grudnia ub. r. Ekspozytura zobowiązała się do starczy dokumentację na wszystkie jednostki znajdujące się w remoncie. Tymczasem do dnia dzisiejszego nie otrzymaliśmy jeszcze dokumentacji na 15 jednostek. Jak więc mamy dotrzymać terminu, skoro nie dotrzymuje ich sam zleceniodawca?

— Wspomnieliście coś o niedokładnych dokumentacjach. Czy możecie dać jakiś przykład?

— Oczywiście. Inżynier wychodzi. Po chwili wraca z aktami. — Proszę. Barka „B. M. 6” jest drewniana. Tymczasem w opisie technicznym wyraż-

nie mówi się o wymianie poszycia blaszanego. Podaje się nawet grubość blach i ich rozmiar...

Rzeczywiście! Czyż to nie dowód cynicznego wprost wygodnictwa? Towarzysze z działu technicznego gdańskiej Ekspozytury Żegluga na Wiśle nie raczyli nawet obejrzeć barki z bliska.

Nasuwa się tu jeszcze jedno pytanie: czy komisje techniczne omawiają i uzgadniają plany remontów z załogami? Przecież załogi najlepiej wiedzą, jakie remonty potrzebne są na ich jednostkach. Wydaje się, że nie. Dopóki dokumentacje będą sporządzane zza biurka, sprawa remontu będzie nadal pozostawać wiele do życzenia. Aby w przyszłości tego uniknąć, Żegluga na Wiśle musi rzetelnie podchodzić do sprawy remontów, dokładnie sporządzać opisy techniczne oraz na bazie szeroko rozwiniętej współpracy, uzgadniać je z załogami.

H. S.

O PEŁNE WYKORZYSTANIE DNIA ROBOCZEGO W PORTACH

Mobilizujące znaczenie doprowadzenia planu do robotnika podkreślali pracownicy stacji bunkrowej tow. **Myślik** i tow. **Petraniuk**, mówiący: — Dopuszczanie na czas planu do załogi da nam dużo, bo robotnik wie, co ma robić i ile może zrobić, przygotowuje sobie na czas pracę i z większą chęcią będzie pracował.

PRZERZUTY ekip roboczych są złem koniecznym. Niemniej ich organizacja pozostawia wiele do życzenia.

— Rozumiemy to, że strata godziny czasu na dojazd — to konieczność, ale żeby tracić jeszcze potem blisko pół godziny na załatwienie formalności przy wejściu do portu, to już jest wyraźne marnotrawstwo — oświadczył **Leon Matczak**, przodujący brygadzieta portu gdańskiego, który 7 kwietnia wraz z 25 sztauerami został skierowany do Gdańska do wyładunku drobnicy z parowca „**Olsztyn**”. Z innych wypowiedzi wynika, że kierownictwo wydziału WOC nie przygotowało należycie dla przybyłej grupy warunków pracy.

— Blisko 20 minut szukaliśmy łódki do podważania blachy — mówił **Marceli Nakielski**, zatrudniony przy wyładunku parowca „**Olsztyn**”.

— Nie było na miejscu podkładek do przekładania blachy. Trzeba było je donosić z odległości około 400 m — oświadczył sztauer **Józef Robak**.

A przecież... istnieją w porcie gdańskim brygady przygotowawcze. A przecież... przez okres półtoręgodzin czekała beczynnie, właśnie w porcie gdańskim, 3-osobowa miejscowa obsługa dwóch wózków elektrycznych i jednej sztaplarki, która dla gdańskich brygad mogłaby przygotować łomy i drzewo separacyjne, przez co uniknęłoby się przerw w pracy. Nadto szybkiej postępowaliby wyładunek statku.

Rzecz prosta, że pełne wykorzystanie czasu roboczego w porcie zależy również w dużej mierze od dobrej współpracy przedsiębiorstw spedycyjnych. Wiadomo np. jak pracochłonny jest przeładunek drzewa. Okoliczność ta wymaga starannego przygotowania warunków i dotrzymania zobowiązań przez wszystkich zainteresowanych. I dlatego warto wiedzieć, że na skutek niedostarczenia przez „**Paged**” przekładek do składowania tarcicy w porcie drzewnym w Gdańsku, jak również niedotrzymania warunków dostawy wyników poważne trudności przy wyładunku i składowaniu drzewa, a także przy jego załadunku na statki. Wskutek tego powstają częste przerwy, brygady robocze nie mogą osiągać

MŁODZIEŻOWCY Z „GUBINA” WALCZĄ O TYTUŁ PRZODUJĄCEJ ZAŁOGI

WIOSENNA nawigację w Rejonowej Ekspozyturze Żegluga na Odrze we Wrocławiu rozpoczął w dniu 1 marca br. holownik „**GUBIN**”. ZMP-owska załoga tego holownika rzuciła równocześnie wezwanie do współzawodnictwa, zobowiązując się wykonać w 200 proc. marcowy plan przewozów, przypadający na ich jednostkę. Apel podjęły natychmiast załogi holowników: „**Kupała**” z kapitanem **Walterem Buchtem**, „**Radgost**” z kapitanem **Józefem Mnichem**, „**Sudety**” z kapitanem **Wiktorem Sapokiem** i „**Świdnica**” z kapitanem **Gerardem Schmolke**, postanawiając wysoko przekroczyć miesięczny plan przewozów.

Te pierwsze zobowiązania były szeroko omawiane przez wrocławskich żeglarzy.

— Zaczynają wysoko — mówili jedni — „**Gubin**” ma dobrą załogę, ale i my nie jesteśmy gorsi.

— Nie damy się młodzieźcom — przygadywali inni — pokażemy im jak się pływa.

W ten sposób załoga statku „**Gubin**” zdopingowała jeszcze i tak już dobrze rozwinięte w Ekspozyturze współzawodnictwo pracy. Cała Ekspozytura żyje tym zagadnieniem. Załogi przyjeżdżających holowników zaraz po przycumowaniu jednostki biegną do tablicy ogłoszeniowej, aby zobaczyć, jakie są wyniki wykonawstwa planu współzawodniczących i porównać je z własnymi.

Tymczasem „**Gubin**” zdecydowanie wysuwał się na pierwsze miejsce ... 50 proc. ... 75 proc. ... 100 proc.

Po nim składały meldunki załogi innych holowników.

Oto jak przedstawia się wykonanie marcowego planu: „**Gubin**” — 408 proc., „**Radgost**” — 399 proc., „**Kupała**” — 364 proc., „**Sudety**” — 288 proc., „**Świdnica**” — 286 proc.

Zwycięstwo swe ZMP-owska załoga holownika „**Gubin**” nie osiągnęła przypadkiem. Jakimś jednorazowym zrywem, lecz dzięki długiej systematycznej pracy, stalemu podnoszeniu uświa-

domienia politycznego i społecznego, umocnieniu kolektywu, podniesieniu socjalistycznej dyscypliny pracy.

* * *

Zaczęło się wiosną 1952 r., kiedy to kapitanowi **Karolowi Groszowi** przydzielono na holownik załogę złożoną z samych młodych chłopców. Kapitan i jego załoga nasłuchali się wielu kpín i żartów. Bo przecież kto to słyszał, żeby „gołowasom” dawać odpowiedzialne stanowiska. Trzeba najpierw praktykować długie lata, nabrać doświadczenia, a dopiero potem być marynarzem. I sypały się docinki...

Nie załamało to młodzieźców z „**Gubina**”. Rozumieli, że tylko czynem, dobrą postawą w pracy mogą przekonać wątpiących i rutyniarzy. Do tego jednak potrzebna była jedność działania — kolektyw. Zwołano więc zebranie załogi i na nim zorganizowano grupę ZMP-owską. Przewodniczącym został młody, energiczny sternik **Witold Sobieraj** — prawa ręka kpt. **Grosza**.

Aktyw ZMP-owski opracował plan pracy. Ustalono także cotygodniowe zebrania o charakterze odpraw roboczych. Omawiano na nich plany pracy, osiągnięte wyniki, usprawnienia. Analizowano możliwości wprowadzenia oszczędności paliwa i smarów, sposoby podnoszenia dyscypliny, walki z alkoholizmem, utrzymania czystości statku. Wiele czasu poświęcono dyskusjom na tematy polityki wewnętrznej i zagranicznej, osiągnięciom gospodarczym krajów demokracji ludowej i przodującym metodom pracy stosowanym przez wodniaków w Kraju Rad.

Na jednym z pierwszych zebrania załoga zobowiązała się przekroczyć o 25 proc. przewozy statkowe planu rocznego. Ważną również uchwałą była decyzja zorganizowania wspólnej kuchni. Kapitan i załoga docenili to zagadnienie. Wiedzieli bowiem, że celem tego jest nie tylko podniesienie stanu zdrowotnego załogi i zaoszczędzenie jej wydatków, ale również wzrost dyscypliny i wydajności pracy.

Koło ZMP-owskie postawiło sobie jako jedno z głównych zadań podniesienie dyscypliny pracy.

Największy kłopot był z **Michałem Jaroszem**. Młody ten marynarz ma ładny głos i dlatego kierownik Ekspozytury wysłał go na próbę do szkoły muzycznej. Tam orzekł, że na razie nie wolno mu śpiewać, bo ma nadwyżęne struny głosowe, a przyjmą go na naukę dopiero wtedy, gdy przejdzie mutację głosu. Chłopiec uważając się za „niedocenionego artystę” lekceważył pracę, bumelował i dawał żyły przykład innym. Koledzy zabrali się do jego wychowania. Nie było zebrania, że by nie wytykano jego błędów. Roztoczono też nad nim specjalną opiekę. Jarosz zmienił się.

Załoga holownika „**Gubin**” miała więc wszelkie widoki na wykonanie podjętego zobowiązania, aż tu nagle... powstała awaria kotła. Pociągnęła ona za sobą trzymiesięczny postój remontowy. Znowu posypały się docinki starych żeglarzy, których zapomnieli, że holownik liczy ponad 50 lat i ma przeszarżowane urządzenia i mechanizmy. Młodzieźców ogarnęło zwiątpienie i zniechęcenie. Wtedy przysłała z pomocą organizacja ZMP i kpt. **Grosz**. Zorganizowano kilka zebrania. Przekonywające były słowa przewodniczącego, który mówił im, że przecież są młodzi, a dla młodych nie ma niemożliwości. Opowiadał im przykłady, jak walczy wodniacy radzieccy.

Po wyjściu statku z remontu silniejsi zwróci się kolektyw załogowy. Marynarze pomagali sobie wzajemnie, czy to przy bunkrowaniu, czy oczyszczaniu rusztów. Wprowadzono lepszą organizację pracy przez dokładny rozdział czynności między członków załogi, już z góry zawiądymano port o przybyciu statku — przez co znacznie skracano postój. Zastosowano też nocne pływania w górę Odry. Dzięki harmonijnej współpracy i zwartemu kolektywowi, dzięki stosowaniu rusztowniczych metod, w sierpniu przy niskim stanie wody „**Gubin**” wykonał 101 proc. planu miesięcznego, gdy w tym samym czasie inne holowniki osiągały zaledwie 40 — 70 proc.

Ten sukces podniósł załogę na duchu. Żeglarze innych holowników jeszcze nie wierzyli, że „**Gubin**” wykona plan roczny, że nadrobi stracony czas. Ale wierzyli w to załoga i wierzył kpt. **Grosz**, który przekonał się, że zapal znaczącej więcej niż długoletnia rutyna. Fotężnym bodźcem do tego był ogłoszony apel Zarządu Gł. ZMP wzywający do walki o miano pioniera.

Wrzesień, październik, listopad upływały na zaciętej walce o plan. Przyszła druga połowa grudnia — niewiele już brakowało do realizacji, a jednak... Zamierał już ruch na szlaku odrzańskim. Jednostki szły na zimowiska. Ale Odra nie zamarała.

Było to 21 grudnia... Ostry wiatr sma gał śniegiem i deszczem młodzieńcze twarze. Wszyscy jednak stali na poste runku. Padają ostatnie rozkazy. Krótki ryk syreny i „**Gubin**” holując 4 barki wyruszył w zimowy rejs... Słowa dotrzymali.

Na podstawie korespondencji **M. ROŻYŃSKIEGO** opracowała **J.**

JÓZEF PAŁKIEWICZ

STER na samokrytykę

Brak współpracy powoduje straty

— Ostrożnie, wolno popuszczać...
— No, na co się oglądasz, uważać!
Głosy z pokładu motorowca „Warmia” mieszały się z głosami cumowników. Przy nabrzeżu Polskim statek wolno przesunął się z jednego miejsca na drugie.
Po przejściu „Warmii” na nowe miejsce zdumiony tą dziwną i nieoczekiwaną decyzją (nabrzeże było prawie puste), udałem się na pokład, aby dowiedzieć się, jaki był powód przesunięcia statku? Odpowiedziano mi, że w miejscu, zajmowanym uprzednio przez „Warmię”, przycumuje motorowiec „Czech”. Wkrótce potem, gdy rozmawiałem z I oficerem, do kabiny wpadł wzburzony przedstawiciel Biura Portowego PLO.
— Dlaczego zmieniliście miejsce przy nabrzeżu? Przecież tu, gdzie teraz stoi-

cie, przyjdzie „Czech” — mówił podniesionym głosem.

I oficer spojrzął ze zdziwieniem na niego i powiedział:

— To miejsce ma zająć „Czech”? A tamto, z którego usunęliśmy się?

— Nie wiem — odrzekł przedstawiciel PLO. — A kto wydał wam polecenie na „verholen”?

— Oczywiście, że bosman Kapitanatu Portu — wyjaśnił I oficer.

ZAPOBIEC NISZCZENIU SIĘ SPRZĘTU W PORCIE GDYŃSKIM

Przechodząc przez plac w porcie gdyńskim zauważyłem, że jeżdżące tam wózki elektryczne wpadają co chwilę na wyboje i bruzdy. Powodem to częste psucie się sprzętu, a co za tym idzie wycofywanie wózków z pracy.

A przecież można by zapobiec przed wczesnym niszczeniu się sprzętu, gdyby kierownictwo portu gdyńskiego zajęło się naprawą nawierzchni placów i wydłużeniem przejazdów dla wózków elektrycznych.

Jest jeszcze jedna przyczyna psucia się wózków. Często niektórzy wózkarze bądź to ze swej lekkomyślności, bądź też na polecenie brygadzysty przewożą wózkami ładunki o ciężarze prze-

— No tak, Kapitanat Portu nie porozumiał się z nami — zakomunikował przedstawiciel PLO. — Niezwłocznie musicie się cofnąć na poprzednie miejsce.

Polecenie wykonano.
Gdyby jednak Kapitanat Portu i Biuro Portowe PLO ściślej współpracowały ze sobą, byłoby mniej kłopotu oraz strat czasu i materiału.

E. P.



kraczącą nośność wózka. Dlatego też trzeba stanowczo zakazać brygadystom wydawania poleceń sprzecznych z instrukcją, a wózkarzom przypomnieć o obowiązku stosowania przepisów.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na dość ważną sprawę. Niektórzy robotnicy ramują sztaple przy pomocy sztaplerek, zapominając o tym, że służą one jedynie do podnoszenia i układania sztapli. Stosowania tego „systemu” należy bezwzględnie zaprzęść, gdyż wpływa to również na niszczenie się sprzętu.

HENRYK PRES
Korespondent



W październiku ub. r. w n-rze 20 naszego czasopisma zamieściliśmy notatkę, która wskazywała na niewłaściwy stosunek organizacji partyjnej, związkowej i kierownictwa statku „Bytom” do szkolenia zawodowego. Z notatki tej wynikało, że za zaniechanie tej sprawy ponoszą również odpowiedzialność sekcje szkoleniowe CZ PMH i PLO, które nie kontrolowały należycie przebiegu szkolenia na tej jednostce.

Na tę krytykę zareagował CZ PMH. Otrzymałszy odpowiedź, w której poinformowano nas, że szczegółowe wyjaśnienie w sprawie zaniechania szkolenia zawodowego na „Bytomiu” otrzymamy po przybyciu statku z rejsu.

Statek „Bytom” powrócił z podróży, poszedł w kolejny rejs i niedługo znów przybędzie do portu, a naszego wyjaśnienia jak nie ma, tak nie ma. Ciekawe? Czyżby CZ PMH zapomniał o swym zapewnieniu z dnia 25. 11. ub r.? A może zlekceważono sprawę?

Tak czy owak na krytykę prasową nie można reagować milczeniem, ani zwlekać z naprawieniem wykłótnego zła oraz z udzielaniem rzeczowej i konkretnej odpowiedzi, na którą czekają korespondenci i czytelnicy.

DAWNO już nie pisałem do redakcji. Wpłynęło na to wiele powodów. O chwilowym przerwaniu kontaktów z Wami, Redaktorze, zdecydowało przede wszystkim moje przeniesienie do Szczecina, gdzie zamostrowałem na parowiec „Kutno”. Początkowo — jak to zwykle bywa — nie byłem całkowicie zorientowany w PZM-owskich stosunkach i upłynęło trochę czasu, zanim zebrałem dostateczny materiał. Dostarczył mi go I mechanik, który pewnego dnia rozpoczął smutną opowieść o „figlarach” z PMZ-owskiego zaopatrzenia.

— O, weźmy na przykład baterie — mówił mój rozmówca. — W żaden sposób nie chcą się palić. Nie pomogły nasze starania o zamianę. Pracownicy zaopatrzenia na zwróceną im uwagę o bezcelowym dostarczaniu takich baterii odpowiadają, że jeśli takie wypuszczono z fabryki, to chyba muszą być dobre. Jak to wzajemnie popierają się brakoroby i biurokraci. Pierwsi kłęczą coś w wytwórni baterii, drudzy przymykają na to oczy i mimo że zwraca im się na to uwagę, jeszcze się obrażają.

Ręka rękę myje, biurokrata brakoroba wspiera, ale obaj przegrają w tej walce z kreteśsem, do zera.

— Już od pół roku — ciągnął I mechanik — wprost błagamy, aby do starczono nam półcalowe śruby. Na potwierdzenie tych słów pokazuje mi zapotrzebowanie.

— Niestety — denerwował się — wszystko spływa po nich jak woda z burty. Dziwimy się nawet, że nie zaproponowali nam w zamian igieł patefonowych.

Kiedy uśmiechnąłem się, I mechanik spojrzął na mnie i rzekł:

— Co? Po nich wszystkiego można się spodziewać.

— Jeśli już mówimy o tym, jakie przedmioty dostarczają, — ciągnął dalej mój rozmówca — to warto też wspomnieć o węzłach metalowych do przedmuchiwania rur kotłowych. Kiedy je dostarczyli na statek, od razu zauważyłem, że nie nadają się i nie chciałem ich przyjąć. Wów-



czas przedstawiciel zaopatrzenia zaczął mnie przekonywać, że to nowy towar, że bardzo dobry i zdaje egzamin na innych statkach. Po prostu wcisnął nam te węzły. Ale dla wszelkiej pewności postawiłem sprawdzić w Inspektoracie Technicznym przydatność tych węzłów. Tam mi odpowiedziano, że żaden statek nie chce ich brać. Zaopatrzeniowiec był zadowolony z tego, że pozbył się kłopotu, a my natomiast nie mogliśmy wykonać podjętego zobowiązania. Tak, widzicie, ułatwia nam administracja realizację czynów produkcyjnych.



— Albo zobaczcie — pokazał mi ubranie robocze przypominające dzieciece pajacyki — tego rozmiaru komбинезоны przysyłają na statek. Przecież to jest dobre do warsztatów szkolnych dla młodzieży, a nie dla do-

rosłych ludzi. Marynarz „ubija się” w takie ubranie z wielkim trudem. Nie jest to ważne, że wygląda w nim jak supełek, ale ważniejsze jest to, że w tak ciasnym kombinezonie nie może w ogóle pracować. Ale o tym zaopatrzenie PZM nie myśli.

W tym momencie wszedł palacz z łopatką, a właściwie z trzonkiem, prosząc o wymianę.

— Łopata nie ma — odpowiedział mi I mechanik. — W zaopatrzeniu oświadczyli, że nie mogą ich dostarczyć, bo szukali, szukali i nie znaleźli, a ponieważ nam są potrzebne, więc dali zezwolenie na zakup za granicą. Ot tak, bez żadnego przemyslenia, nawet bez nalegania z mojej strony. Widocznie ich dewiza jest „wydawać dewizy”. Mnie się zdaje, że tam zbyt łatwo zapadają decyzje o kupnie za granicą.

Rozmowę naszą skończyliśmy, ponieważ zbyt dużo nazbierało się rekwiizytów i smutnych niestety wspomnień o zaopatrzeniu w PZM, któremu właśnie ten list dedykuję

ml. mar. JAN SZPILKA

MILCZĄCY RADIOWEŻEL

Dlaczego milczy radioweżel Gdyńskiej Stoczni Remontowej?

Składa się na to szereg powodów. Jeden z nich to bezroska komitetu redakcyjnego, do którego należą Maksymilian Wituchowski, Mieczysław Wrzosek i Michał Kopeć. Od czasu wyboru, tj. od 5 września ub. r. nie przejawia on żadnej działalności. Jak dalece towarzysze ci zaniechali się w swej pracy społecznej świadczy fakt, że w 10 kalu radioweżla umieszczono kasę, w następstwie czego urządzenie to zostało unieruchomione. Gdzie był komitet redakcyjny, gdy dyrekcja podejmowała taką decyzję? Czy nie można było wcześniej uzgodnić przeniesienia aparatury do innego pomieszczenia, jeżeli na kasę nadawał się tylko lokal radioweżla?



W związku z tym nasuwa się inne pytanie. Czy przez 3 miesiące nie można było namyślić się, w jaki sposób uruchomić radioweżel?

W rachubę wchodzi tu jeszcze inny powód. Chodzi mianowicie o połączenie sieci radiofonicznej b. ROS i b. Stoczni Rybackiej. Po wykonaniu tej pracy radioweżel ma być przeniesiony do innego pomieszczenia. Sek tkwi w tym, że praca ta będzie wykonana dopiero w lipcu lub sierpniu br., bo taki termin podał wykonawca.

Co będzie jednak do czasu połączenia dwóch sieci. Czy radioweżel musi milczeć nadal? Pracownicy Stoczni Remontowej uważają, że nie można zapominać o takim instrumentie propagandowo-informacyjnym, jakim jest radioweżel w zakładzie pracy, i że należy jak najszybciej zająć się jego uruchomieniem.

Rada zakładowa w porozumieniu z dyrekcją powinna znaleźć rozwiązanie.

Harpun
Korespondent

WIĘCEJ TROSKI O MECHANIZACJĘ PRZEŁADUNKÓW W SZCZECINIE

STALE postępujący rozwój wymiany gospodarczej pomiędzy Polską i krajami demokracji ludowej powoduje poważny wzrost przeładunków drobnicy w naszych portach. W roku bieżącym udział drobnicy w ogólnej masie przeładunkowej wyniesie około 14 proc.

Zgodnie z tym — plan na 1953 r. zakłada wzrost sprzętu zmechanizowanego dla drobnicy o ponad 14. Realizacja planu mechanizacji przyczyni się do skrócenia odpraw statków: w ZPGG — o około 10 proc., w ZPS — o około 12 proc.

Osiągnięcie zakładanego stopnia mechanizacji jest — rzecz prosta — uzależnione od dostaw sprzętu zaplanowanego oraz od właściwego wykorzystania sprzętu posiadanego.

Choć naszym portem jest jeszcze daleko do osiągnięcia wymaganego stopnia mechanizacji przeładunków, tym niemniej doświadczenia lat ubiegłych, zebrane np. w ZPGG, dostarczyły niemało dowodów, że stała i bojowa traska załogi o realizację planu mechanizacji może pokonać wiele tzw. „obiektywnych” trudności, nie tylko w zakresie coraz lepszego wszechstronnego wykorzystania i konserwacji sprzętu, lecz nawet w zakresie dostaw.

Dlatego port szczeciński posiada dużo zaniechania w mechanizacji przeładunków? Takie pytanie zadaje sobie niejeden sztauer ze „Starówki” czy „Ewy”, zapoznając się ze stanem mechanizacji pracy w ZPGG.

— Przecież szczecińskie brygady sztaur erskie dorównują sztaurom ZPGG, a nawet często ich przewyższają w wydajności pracy... — myślą sztaurzy z przodujących brygad Grzewki, Króla czy Goździka.

— Bo w ZPGG lepiej troszczą się o mechanizację niż u nas w ZPS — odpowiada Kazimierz Kowalczyk, znany racjonalizator portu szczecińskiego.

Rzeczywiście potwierdza tego rodzaju wypowiedzi.

JAK BYŁO

Stan taki to przede wszystkim wynik dotychczasowych błędów, popełnianych przez ZPS w zakresie organizacyjnego postawienia zagadnień mechanizacji.

Dużo mówiło się na temat mechanizacji w porcie szczecińskim. Mówili o niej planiści, pracownicy z eksploatacji, technicy, inżynierowie, zaopatrzeniowcy, ale żaden z tych pionów nie zajmował się tymi sprawami do końca. Zapotrzebowanie na sprzęt przeładunkowy wychodziło z pionu eksploatacyjnego. Realizacja tych zapotrzebowani spoczywała na pionie administracyjnym. Popularyzacja mechanizacji i jej wprowadzenie było uzależnione od pionu technicznego.

Rzecz prosta, że przy takim „rozproszonym” postawieniu mechanizacji, gdzie odpowiedzialność za jej stan była sprawą nieuchwytną, trudno było spodziewać się, aby mechanizacja przeładunków postępowała w myśl planów.

Dlatego też — ogólnoportowa konferencja ZPS nad projektem planu na

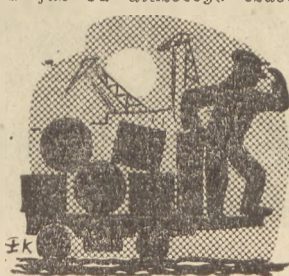
rok 1953, odbyta w III kwartale ub. r., wykazała konieczność jak najszybszego powołania specjalnego zespołu kwalifikowanych pracowników, którzy by w sposób zdecydowany i właściwy pokierowali rozwojem mechanizacji pracy w porcie.

A TAK JEST

— Już pół roku minęło od tej konferencji, a niewiele zrobiło się u nas dla

Dlaczego?

...plac nr 12 w rejonie gdyńskim ZPGG już od dłuższego czasu nie

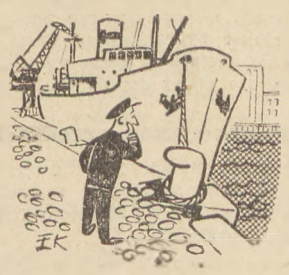


jest oświetlony, co w poważnym stopniu utrudnia pracę w nocy?

...w bazie wózków nr 2 w ZPGG w Gdyni nie ma kompresora do pompowania kół sztaplerek, które wozi się do bazy samochodowej tracąc przez to wiele cennego czasu?

...na holownikach Kapitanatu Portu w Gdańsku nie ma światła, flag sygnałowych i skrzyń na popiół?

...w rejonie gdyńskim ZPGG między elevatorami a nowym magazynami polery na nabrzeżu są tak słabe



bo umocowane, że może to spowodować awarię statku?

...mimo założenia jeszcze w roku ubiegłym instalacji podziemnej przy ulicy Polskiej nie założono chodnika, a rozrzucone tam płyty z dnia na dzień niszczone i przechodnie narażeni są na wypadki?

mechanizacji — takie zdania można usłyszeć w porcie szczecińskim, zwłaszcza od sztaurów „Starówki”, którzy ze zgrozzeniem patrzą na zalegający od dawna w magazynie sprzęt zmechanizowany, nieprzydatny w pracy.

Potwierdzenie takiego stanu można również znaleźć w służbowych raportach, z których wynika, że w ZPS w dalszym ciągu wykorzystuje się w znikomym stopniu sprzęt zmechanizowany. Wydane w połowie stycznia br. przez administrację ZPS zarządzenie o powołaniu samodzielnej sekcji organizacji i mechanizacji przeładunków znalazło dopiero w marcu br. widoczny wyraz przez powołanie znanego racjonalizatora, Witolda Lenarta na kierownika nowoutworzonej sekcji. Jednak jest jeszcze daleko do pełnego obsadzenia sekcji jak i organizacyjnego rozwinięcia jej działalności.

Postawienie na właściwym poziomie mechanizacji pracy w porcie szczecińskim, a zwłaszcza w przeładunkach drobnicy i masowych specjalnych jest sprawą palącą i wymagającą dużego nakładu pracy całego aktywu gospodarczego portu. Dlatego też odpowiedzialni towarzysze z portu winni teraz w obliczu nowych zadań przeładunkowych odrobić jak najszybciej dotychczasowe zaniechania na odcinku mechanizacji i organizacji pracy w porcie.

Zarząd Portu Szczecin winien szczegółowo przeanalizować doświadczenia ZPGG na tym polu. Szczególnie cennych wskazówek, tak co do koncepcyjnego, jak i roboczego rozwiązywania zagadnień mechanizacji udziela portowcom szczecińskim mechanizator portu gdyńskiego inż. Morawski oraz Wincenty Nawrocki, kierownik bazy sprzętu na nabrzeżu Polskim.

(D)

ŚLADEM naszych interwencji

RADA Okręgowa Zrzeszenia Sportowego „Kolejarz” w Gdańsku w odpowiedzi na notatkę pt. „Centralny Klub Sportowy PMH na bezdrożu” (w nrze 23/45) donosi, że celem ożywienia działalności Koła sportowego PMH i wytyczenia mu nowych, realnych zadań, zostanie zwołana w najbliższym czasie konferencja z udziałem zainteresowanych czynników.

POLSKA Żegluga Morska przyznała, że istotnie stan techniczny taboru samochodowego pozostawia jeszcze wiele do życzenia. W sprawie poprawienia i odnowienia taboru samochodowego zwracano się kilkakrotnie do CZ PMH, lecz jak dotychczas bez skutku (ML. mar. Jan Szpilka pisze do redakcji) w nrze 3/49).

POLCARGO w Gdyni informuje, że przesłane w pracy w magazynach nr 2 i 4 w dnach 21, 22 i 23 stycznia br. powstały z winy magazyniera ZPGG, który nie orientował

się w rozmieszczeniu towarów w magazynie. Obecnie trudność w odnalezieniu właściwego towaru została częściowo usunięta przez wprowadzenie stojaków z oznaczeniami sztapli i parafami dla poszczególnych statków (notatka pt. „Dlaczego” w nrze 4/50).

ZARZĄD Portu Gdańsk-Gdynia, zawiadamia, że w oparciu o słuszne zarzuty korespondenta wysunięte w notatce pt. „Wysilek zespołu niweczy niedbalstwo administracji” w nrze 3/49) zostały wydane zarządzenia, zmierzające do ich usunięcia i usprawnienia działalności Klubu Robotniczego ZPGG.

ZARZĄD Portu Gdańsk-Gdynia, zawiadamia, że klub racjonalizatorów otrzymał potrzebne kartoteki w dniu 28 stycznia br. (notatka pt. „Bez kartoteki ani rusz, a książkę leż...” w nrze 3/49).

„W PRZEDSZKOLU JEST MI DOBRZE”

Długi budynek otoczony huśtawkami i zjeżdżalnią. W ogrodzie znajdującym się przy ul. Wysockiego w Gdyni — to przedszkole dla dzieci pracowników PLO.

Wchodzimy do budynku. W zalanej słońcem sali bawi się grupa „starszaków”. Gdy mówimy, że jesteśmy z pisma pracowników żegluga „Ster”, które na dalekich morzach czytają ich ojcowie, otaczają nas zwarta gromadka. Maciusz Kowalski mimo ośmioletnia pokazuje nam statek, który sam narysował.

— To taki duży statek, nazywa się „Bug”. Tu ma komin, tu rufę, a tu dziób. Widziałem go w porcie, gdy byliśmy z mamą witać tatusia.

— Pozdrówcie mego tatusia, popłynął na „Przyjaźni Narodów” — przyrywa sennie rówieśnikowi Andrzejek Zegadłowicz. — I powiedzcie mu, że w przedszkolu jest mi dobrze, że przybyło mi na wadze przez to leżakowanie po obiedzie.

— Cieszę się, że cała załoga „Czechy” uratowała życie tylu ludzi. Na tym

— A my uczymy się tańczyć — wykrzykuje niebieskooka dziewczynka. To Basia Dziendziela — pierwsza tancerka przedszkola (na zdjęciu obok).

— Na Święto Kobiet tańczyliśmy kujawiaka i mówiliśmy wierszyki, teraz uczymy się poleczki. Mamy stroje ludowe do tańca. Mówiąc to, wykonuje kilka tanecznych kroków.

Jurek Karczmarek opowiada o kierownicze przedszkola ob. Bronisławie Przedpelskiej.

— Jest taka dobra, jak mama w domu, czyta nam piękne książeczki i opowiada nam o naszym pięknym kraju ojczystym.

Dziurni nakrywają do obiadu. Zapewniamy więc dzieciaków, że przekazemy ich ojcom za pośrednictwem „Steru” to, co widzieliśmy i to, co nam opowiedziały. Życzymy malutkim gospodarzom przedszkola wesołej zabawy.

Z. B.



Z lewej: Dziś dyżurnym jest Jurek Karczmarek. U dołu: W bogato wyposażonej bawialni, przedszkolaki z wielkim zainteresowaniem budują domki i ogródki



statku jest mój tatuś — opowiada z wielkim zapałem Tadzik Walczak.

— Oni wcale nie jechali w tamtą stronę, ale jak zobaczyli, że marynarze z tamtego statku się topią, to ich uratowali.

Wszystkie dzieci czują się współgospodarzami przedszkola, oprowadzając nas po przestronnych pomieszczeniach.

— Tu są sale do zabawy, a tu do leżakowania.

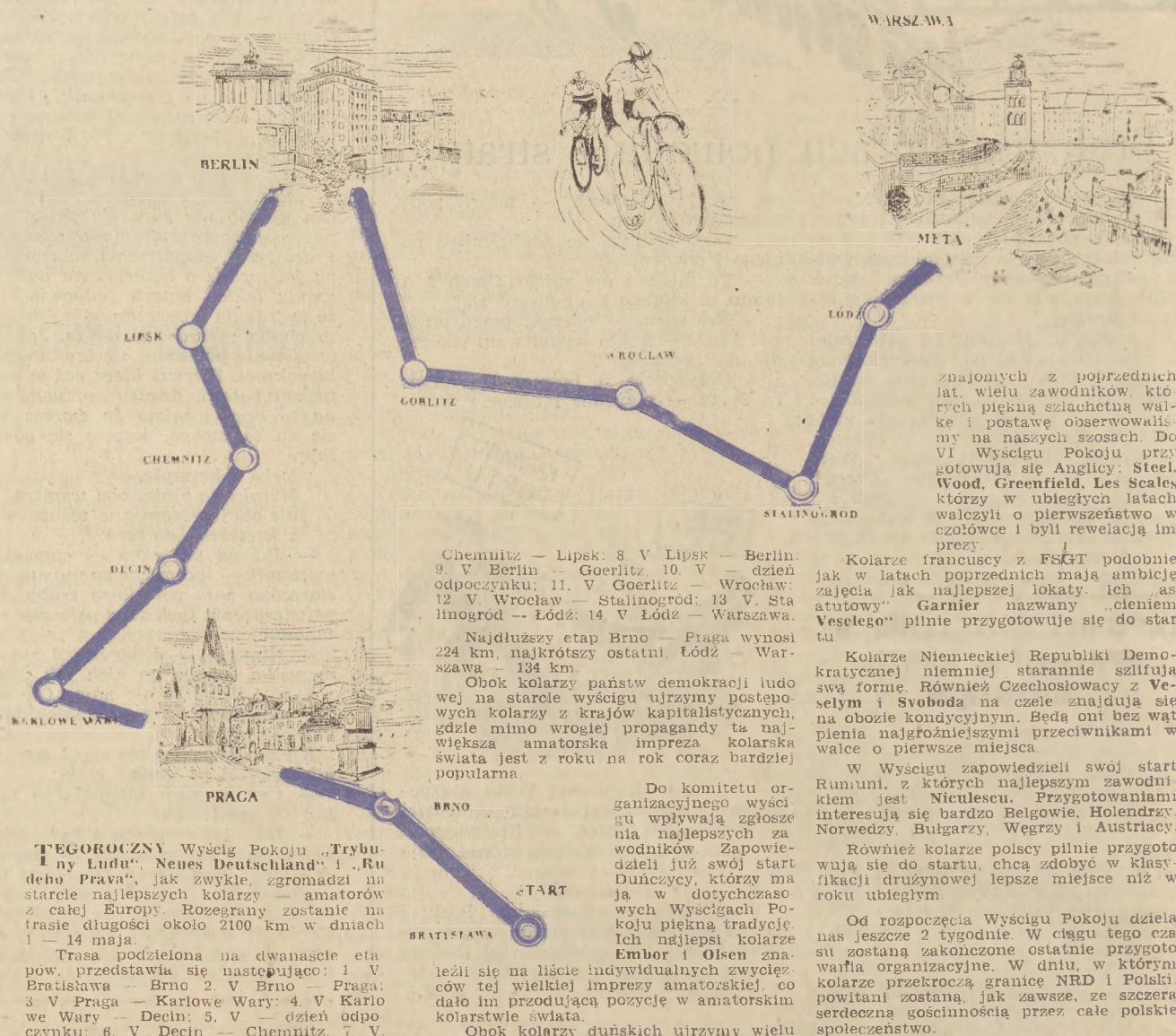
— Tu myjemy raczki, a w tym białym pokoiku bada nas doktor.

Wszędzie barwnie, słonecznie i czysto jak u krasnoludków. Dzieci same starają się utrzymać porządek. Iwonka i Ula mają na rączkach opaski z kwiatkiem. Dziś spada na nie obowiązki podlewania kwiatków. Jasnowłósy Me-cio Poli przynosi koszyk z haftowanymi serwetkami.

— To sami wyszywałam dla naszych mateczek na Dzień Kobiet. Ależ się cieszyły — opowiada radośnie.

Czytajcie
i rozpowszechniajcie
„STER”!

WYSCIG POKOJU



RESTAURACJA DLA PSÓW

Przy Park Avenue w Nowym Jorku otwarta została luksusowa restauracja dla eleganckich psów. Jadłospis zawiera wiele dań oraz uwzględnia różnego rodzaju diety — tak aby każdy czworonogi klient i jego pan — mogli się pożywić według swojego gustu.

Trudno tu coś jeszcze dodać — chyba tylko to, że według oficjalnych danych 4 miliony dzieci amerykańskich przychodzi do szkoły na czczo...

SZEKSPIR PO AMERYKANSKU

Amerkańskie firmy wydawnicze wpadły na wspaniały pomysł spopularyzowania dzieł Szekspira w szerokich masach społeczeństwa USA.

W tym „szlachetnym celu” opracowały i rozpoczęły już druk obrazkowego wydania dzieł Szekspira.

Dzieła Szekspira wydane w formie osławionych „comiców” mają tę zaletę, że prawie wcale nie trzeba ich czytać, zawierają bowiem bardzo mało tekstu. Dzięki „wspaniałemu pomysłowi” amerykańskich wydawnictw każdy obywatel USA może przyswoić sobie twórcę Szekspira w ciągu 20 minut jadąc np. autobusem czy metrem.

SPORT PO AMERYKANSKU

„Tak długo ścisnąć aż straci przytomność” — oto zasada tej gałęzi sportu, którą ilustruje poniższe zdjęcie. Polega ona na tym, że „zawodnik” ścisnąc się brylantem lodu, a „sędziowie” — jak widać na ilustracji — z całkowitym spokojem przyglądają się meczarni delikwenta. Dla zamaskowania bólu zakłada się „zawodnikowi” zielone okulary. Oto obraz amerykańskiego „sportu”, który demoralizuje, niszczy i zabija.



POMYŚL

LOGOGRYF

Do figury wpisać 13 wyrazów pięcioletnich o podanym znaczeniu. Rząd środkowy czytany z góry na dół da rozwiązanie.

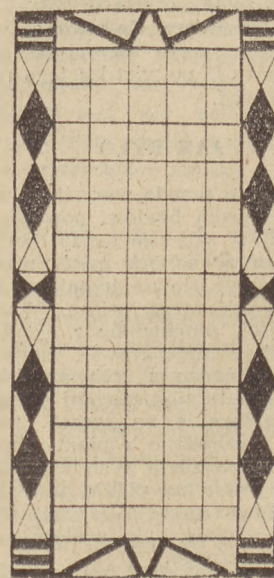
Znaczenie wyrazów: 1) lina umocowana do dolnego rogu żagla, 2) grupa wysp na Atlantyku, 3) największa wyspa w archip. Małych Wysp Sundzkich, 4) otwory w dziobie okrętu przez które przesuwają się łańcuchy kotwiczne, 5) przyrząd do mierzenia głębokości morza, 6) inacej boja, 7) wyspa wapienna w Zatoce Neapolitańskiej, 8) statek nie mający stałej trasy, 9) kłój z pęcherzy ryb jesiennych, 10) wiatr nad wybrzeżem morskim, 11) kąd otoczony ze wszystkich stron wodą, 12) ryba spodusta, 13) prawy dopływ Wisły.

Z JEDNEGO ZRÓB CZTERNASTCIE

Po dodaniu dwóch liter utwórz ze słowa „statek” dwa wyrazy: 1) inacej: torba skórzana na papiero, 2) naturalny lub sztuczny zbiornik wody.

Do nowoutworzonych dwóch wyrazów dodaj trzy litery, aby powstały trzy nowe wyrazy: 1) nazwa czasopiśmna pracowników żegluga, 2) dawne wzniesienia obronne, 3) inacej: żerdź do podpierania roślin.

Do tych trzech słów dodaj cztery litery, aby powstały cztery nowe wyrazy. 1) inacej:



NASZE TRADYCJE MORSKIE



JAN Z KOLNA

W NASZEJ literaturze marynistycznej spotkaliśmy wiele postaci młodych o historii JANA Z KOLNA, Polaka, który żeglując z polecenia króla daniego Chrystiana I dotarł do brzegów Ameryki.

Słabe źródła historyczne powodowały, że niejednokrotnie historycy spierali się co do samej autentyczności postaci żeglarza. W dawnych kronikach figuruje on bowiem jako Skolnus lub Skolnus. Pochodzące jednak z tego okresu sporządzone w Polsce mapy okolic polarnych, a mianowicie te, które źródła dziejopisarskie przemianują

