

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDANSK, 15 — 31 LIPCA 1953 R. NR 14 (60)

Jeszcze mocniej zewrzyjcie szeregi w twórczej pracy nad umocnieniem polskiego Wybrzeża

(Przemówienie towarzysza Bolesława Bieruta na uroczystości z okazji Dni Morza w Gdyni)



Telegram załogi parowca „Pstrowski” do tow. Bolesława Bieruta

Parowiec „Pstrowski” prui fale Bałtyku, gdy w Gdyni na uroczystości Dni Morza przemawiał do marynarzy, portowców, stoczniovców, ratowników i rybaków Prezes Rady Ministrów towarzysz Bolesław Bierut.

W kilka godzin później radiostacja morską odebrała z „Pstrowskiego” telegram następującej treści:

„Drogi Towarzyszu Prezesie Rady Ministrów!

My, załoga statku „Pstrowski”, po wysłuchaniu z głębokim wzruszeniem Twych słów, skierowanych do nas, marynarzy, przesyłamy Ci, nasz ukochany Wodzu i Nauczycielu, najserdeczniejsze pozdrowienia i zapewniamy Cię, że nie zawiedzimy pokładanego w nas zaufania. Nie zawiedzimy w pracy dla rozbudowy naszej ukochanej Ojczyzny. w pokojowej pracy dla wykonania Planu 6-letniego. dla socjalizmu”
Załoga parowca „Pstrowski”

czyli miasta, zakłady przemysłowe, urzędnia, drogi komunikacyjne i transportowe, mosty, wały, służby wodne, zalewając olbrzymie tereny wokół Gdańska, aby uczynić je nieużytecznymi na dłuższy okres czasu. Dlatego też odbudowa Wybrzeża wymagała wielkich środków i olbrzymiego wysiłku.

Tylko lud pracujący, wzięwszy w swe ręce władzę w Państwie, mógł pomyśleć nie dokonać tak potężnego dzieła. Doświadczenie minionych ośmiu lat potwierdza z całą wymową i mocą, że tylko dzięki zwycięstwom władzy ludowej, dzięki braterskiej pomocy narodów radzieckich — Polska zdołała w stosunkowo krótkim czasie opanować olbrzymie trudności i przeszkody, zabezpieczyć warunki szybkiej odbudowy i rozbudowy całego kraju.

W tych wysiłkach poczesne miejsce zajmuje rozwój polskiego Wybrzeża — wraz z przekształcaniem się w kraj nowoczesnego przemysłu Polska stała się równocześnie krajem morskim.

Państwo Ludowe przeznacza corocznie poważne sumy na inwestycje związane z pracą na Wybrzeżu, na rozbudowę i uzbrojenie w nowoczesny sprzęt stoczní, portów, na wzrost taboru, obsługującego połowy morskie, na odbudowę zniszczonych miast, na elektryfikację osiedli w miastach i wsiach Wybrzeża, na ulepszenie komunikacji morskiej i podmiejskiej jak również na urzędnia, służące zaspokajaniu potrzeb kulturalnych, zdrowotnych i materialnych mieszkańców Wybrzeża.

Głównym i najważniejszym zadaniem władzy ludowej jest troska o człowieka pracującego, o warunki jego pracy i jego bytu, o nieustanny wzrost jego kultury, jego świadomości politycznej, jego widnokręgu umysłowego.

Pragniemy pracować ze wszystkich sił, aby rosło i krzepło w niewzruszoną potęgę nasze Państwo Ludowe i aby rósł w nim człowiek pracujący — jedyny i prawdziwie oddany swej Ojczyźnie jej sprawiedliwy gospodarz. Aby rósł szybko w naszej Ojczyźnie nowy człowiek — szlachetny i twórczy, dumny z coraz piękniejszych planów wspólnej pracy całego ludu pracującego.

Droga do wzrostu kultury i stopy życiowej całej ludności prowadzi poprzez uprzemysłowienie kraju i podniesienie kultury rolnej dzięki mechanizacji i zastosowaniu najnowszych zdobyczy agrotechniki. Czy mamy niezbędne warunki, aby stać się krajem wysoko uprzemysłowionym i nowoczesnym, krajem kwitnącej kultury i rosnącego stale dobrobytu mas pracujących?

Niewątpliwie mamy takie warunki. Naród polski w ciągu minionych 8 lat dowiódł, że jest narodem utalentowanym, miłującym pokój i pracę, zdolnym do wspaniałych porywów twórczych. W każdej dziedzinie swej pracy — na lądzie i na morzu — polskie masy pracujące codziennie przekonywały się, że potrafią przezwyciężyć istniejące jeszcze trudności i osiągnąć poważne zdobycze w swym miarodajnym do lepszego życia.

(Dokończenie na str. 3)



pracowników, z których poważna część zdobywa wysokie kwalifikacje zawodowe.

Polskie okręty handlowe kursują już i w coraz większej liczbie kursować będą w niedalekiej przyszłości regularnie na liniach żeglugowych między Polską i portami krajów Europy, Ameryki, Azji. Po raz pierwszy w naszych dziejach mamy regularną komunikację między naszymi portami a portami wielkiego narodu chińskiego. Kłóż z nas nie rozumie, jak wielkie znaczenie posiada ten rozwój własnej żeglugi dla wzrostu sił gospodarczych naszego Państwa. Własna marynarka handlowa ułatwia również wymianę towarową z poszczególnymi krajami świata, co jest warunkiem wzrostu dobrobytu i zamożności całego społeczeństwa.

Żegluga morska — to wielka szkoła hartu, dzielności, bohaterstwa w walce człowieka z potężnym żywiołem mórz i oceanów. Około 15 tys. pracowników zatrudnionych jest już dziś w żegludze i rybołówstwie morskim. Nasi, przeważnie młodzi, marynarze i rybacy dalekomorscy z niezwykłą ambicją i dzielnością wypełniają swe trudne zadania, z wielkim męstwem i honorem walczą o godność i sławę ojczystej bandery. Cały świat podziwiał niedawno bohaterki wycieczki polskiej marynarki okrętu „Czech”, którzy z niezwykłym poświęceniem uratowali w czasie burzy załogę tonącego statku egipskiego. Do pięknych kart młodej żeglugi polskiej wpisanych już zostało wiele trudnych, wymagających niezwykłego hartu podróży, jak np. 2-krotna podróż polskiego tankowca „Karpaty” do Antarktydy i pionierskie podróże do krajów dalekowschodnich szeregu naszych statków handlowych. Polska Ludowa ma słuszne prawo do chluby ze swych kadr morskich, z wielotysięcznej rzeszy najofiarniejszych pracowników żeglugi, rybołówstwa, portów, stoczní.

Armie hitlerowskie ustępując z Wybrzeża, ze szczególną zacieklnością niszczyły

Obywatele! Mieszkańcy, Polskiego Wybrzeża! Robotnicy i marynarze! Stoczniovcy i pracownicy portów! Żeglarze i rybacy! Wychowawcy i uczniowie szkół morskich! Załogi okrętów polskich na dalekich morzach i oceanach! Dziś w dniu dorocznego „Święta Morza” pragnę przekazać Wam gorące pozdrowienia w imieniu Rządu i narodu polskiego. Z całego naszego kraju płyną dziś ku Wam, pracownikom polskiego morza, uczucia serdecznej sympatii, braterskiej solidarności i uznania.

Minęło 8 lat od chwili, gdy na 500-kilometrowe wybrzeże Bałtyku od Szczecina do Elbląga — po wielu wiekach rozłąki — powrócił prawy gospodarz polskiego Pomorza — polski lud pracujący. Od tej wielkiej, historycznej dla naszego narodu chwili, morze polskie, tak samo jak i cała ziemia polska od Bugu po Odrę i Nyse, stały się nierozdzielna i zjednoczona na zawsze z naszym życiem i naszą pracą, niewzruszoną ostoją bytu i rozwoju naszej Ojczyzny.

8 lat, które upłynęły od chwili wyzwolenia polskiego Wybrzeża przez bohaterką Armie Radziecką — to okres krótki, ale jakże pouczający i znamienny!

Morze — to wielka i potężna droga, łącząca nasz kraj ze wszystkimi kontynentami. Uczymy się korzystać z tej drogi i w niedalekiej przyszłości będziemy z niej korzystać w bez porównania większym stopniu niż dotąd. Środkiem transportu i komunikacji na światowych szlakach morskich jest nasza flota dalekomorska. W porównaniu z okresem przedwojennym polska flota dalekomorska zwiększyła swój tonaż przeszło 5-krotnie. W ciągu następnych 7—8 lat nasza marynarka handlowa zostanie poważnie rozbudowana. Posiadamy dziś już własny przemysł okrętowy, którego przed wojną Polska nie miała. Dzięki pomocy naszych przyjaciół radzieckich nauczyliśmy się budować okręty różnego typu i wielkości. Nasze stocznie morskie zatrudniają już dziś blisko 26 tys.

Dnia 22 lipca 1944 r. powołany przez Krajową Radę Narodową na wyzwolonym skrawku ziemi lubelskiej — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego ogłosił swój program, program walki o całkowite wyzwolenie naszej Ojczyzny spod okupacji hitlerowskiej, program budowy nowej Polski — bez wyzysku człowieka przez człowieka, której gospodrzem będzie lud pracujący.

22 lipca br. mija rok od chwili gdy najwyższe przedstawicielstwo naszego narodu — Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej uchwalił pierwszy w naszych dziejach Konstytucję, która zaczyna się od słów: „Polska Rzeczypospolita Ludowa jest państwem demokracji ludowej. W Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej władza należy do ludu pracującego miast i wsi.”

Lata, które wypełniły okres między Manifestem PKWN, a dniem dzisiejszym, były latami ciężkiej, zaciętej walki i pracy, latami ofiarnego trudu polskich mas ludowych, w szczególności naszej bohaterkiej klasy robotniczej. Niejedną przeszkodą piętrzyła się przed nami w tych latach. Zwycięskie przełamywanie tych przeszkód, osiągnięcie sukcesy w budownictwie socjalizmu

budzą w nas dumę i umacniają w wierze w dalszą pomyślną przyszłość.

W tym krótkim historycznie okresie czasu naród polski, kierując się nieśmiertelnymi naukami Lenina i Stalina, jednocząc się wokół naszego Rządu Ludowego, Partii i ukochanego przywódcy towarzysza Bolesława Bieruta, odrobił wielkie zacofoanie kraju. Nasza Ojczyzna przeistoczona została w silne ekonomicznie i politycznie niepodległe państwo — stanowiące niezawodne ogniwo wielkiego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu, na czele którego stoi wielki Związek Radziecki.

W ciągu 20 lat władzy Sanacji nie zbudowano w Polsce ani jednej huty; produkcja stali w najpomyślniejszych latach wynosiła 1,4 miliona ton. W Polsce Ludowej w ciągu 8 lat, przy bratniej pomocy Związku Radzieckiego, odbudowano i zbudowano 12 wielkich pieców, 25 martenów, uruchomiono 8 walcowni, a produkcja stali w 1952 r. wyniosła 3,3 miliona ton. Tylko w 1952 r. oddano w Polsce do użytku 450 wielkich i średnich przedsiębiorstw przemysłowych, na wsi powstało 1935 nowych spółdzielni produkcyjnych. Rosną nasze siły, podnosi się dobrobyt narodu, rozkwita kultura.

Gospodarka morska zajmuje coraz ważniejsze miejsce w życiu naszego kraju. Mamy szeroki dostęp do morza. Gdańsk, Gdynia, Szczecin i mniejsze porty zwiększają swoją moc przeładunkową. Nasza flota handlowa dociera do odległych portów Związku Radzieckiego, odbywa regularnie dalekie rejsy do Chin Ludowych, do Indii. Jej tonaż w porównaniu z okresem sprzed 1938 r. wzrósł 3,5-krotnie. Przemysł okrętowy buduje co rok więcej okrętów. Rozwija się rybołówstwo i przemysł z nim związany. W coraz większym stopniu staje się Polska nie tylko krajem wielkiego przemysłu, ale również krajem morskim.

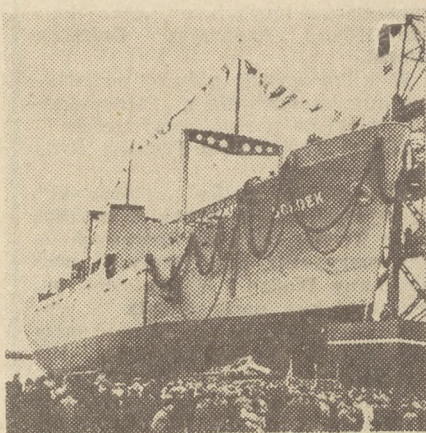
Wraz z całym narodem polskim witają marynarze, portowcy i wodniacy nadchodzący dzień 22 Lipca, jednocząc się jeszcze bardziej w naszym ogólnonarodowym froncie walki o pokój i Plan 6-letni, potęgując swój wysiłek w walce o realizację codziennych zadań, o rozwój naszej Ojczyzny i szczęście narodu.

Niech żyje i rozkwita nasza Ojczyzna — Polska Rzeczypospolita Ludowa!

POLSKA STAŁA SIĘ KRAJEM MORSKIM



8 lat temu, żołnierz polski walczący u boku Armii Radzieckiej zatknął sztandar Polski Ludowej na wybrzeżu Bałtyku. Szeroki 500 — km pas wybrzeża od Szczecina po Elbląg wrócił do macierzy. Rozpoczął na nim pokojową pracę prawy gospodarz — polski lud pracujący



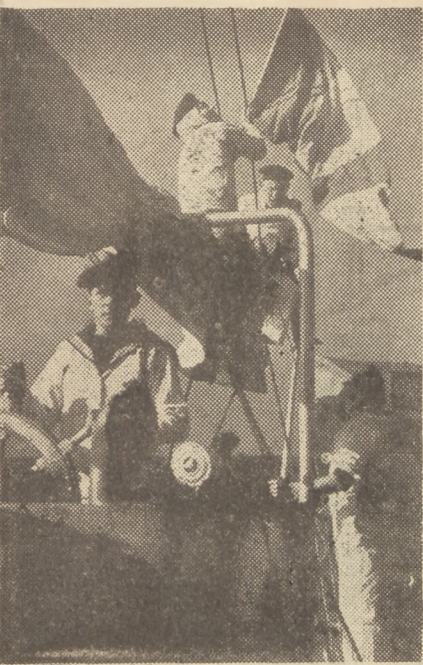
Przyspieszonym rytmem bily serca całego narodu, gdy spłynął na wody pierwszy statek „Soldek” wybudowany rękami polskiego stocznio. Dziś budowa „soldków” stała się czynem zwyczajnym. Nasz przemysł okrętowy buduje coraz większe, lepsze, piękniejsze statki, a bandera polska dumnie powiewa na morzach świata.



Odbudowaliśmy nasze porty. Przeladujemy rokrocznie miliony ton towarów. Ciężką pracę rąk ludzkich zastępują taśmowce, dźwigi i inne urządzenia mechaniczne. Szybkościowe przeladunki w naszych portach mogą być wzorem dla najnowocześniejszych i najlepszych portów w krajach o starej tradycji morskiej.

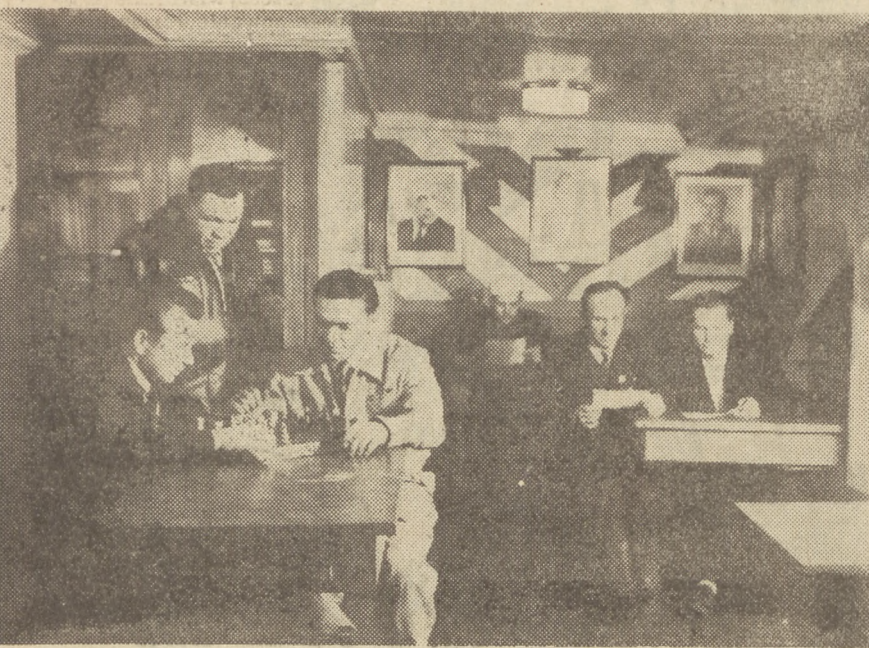


Dniem i nocą płyną ciężko załadowane węglem lub rudą pociągi rzeczne po wodach Odry i Wisły, przewożąc z każdym rokiem coraz większą ilość maszyn towarowych. Zapoczątkowaliśmy pierwszy budowy, które umożliwiają i ułatwiają realizację w następnej pięcioletniej wieloletniej planie przeobrażenia przyrody naszych rzek.



Szkoły Wybrzeża, w których kształcą się synowie robotników i chłopów, zasilają kadry oficerów pokładowych i maszynowych na naszych statkach, ekonomistów — specjalistów transportu morskiego i obsługi portów.

Na coraz to dalszych szlakach Morza Północnego odkrywają nasi rybacy bogate łowiska. Dowodem wzrostu fachuści naszych kadr rybactwa jest wyprawa superkutrow na daleką Północ, które przed kilku dniami wyruszyły z Gdyni.



Marynarze, portowcy, wodniacy, stocznioy znajdują odpoczynek, oświatę i kulturalną rozrywkę w Domach Marynarza i Żeglarsza, w świetlicach statkowych i zakładowych



Gdy pracownicy morza i wodniacy dzielnie wypełniają swe trudne zadania, z wielkim mestwem i honorem walczą o godność i sławę naszej Ojczyzny, ich dzieci znajdują tro skłiwą opiekę w żłobkach i przedszkolach

Przewozimy szybciej, więcej i taniej

Wzmoczoną pracą witają pracownicy morza i żeglugi śródlądowej ŚWIĘTO 22 LIPCA

NA rzucane przez załogę parowca „Kielce” hasło: „Przewozimy szybciej, więcej i taniej”, szeroką falą napływają zobowiązania ze statków PMH.

Jednostki PZM przewiozły w III kwartale br. 24 tys. t ładunku ponad plan, z czego statek „Narocz” — 2 tys. t „Kraków” — 5 tys. t, „Toruń” i „Jedność Robotnicza” — po 2 i pół tys. t, „Kolno” — 2,8 tys. t. Ten czyn jest równoznaczny z oddaniem do eksploatacji nowego statku pełnomorskiego. W TEN SPOSÓB ZRODZIŁ SIĘ STATEK-SYMBOL PAROWIEC „22 LIPCA”. Zdolność przewozowa tego statku stale rośnie w miarę podejmowania coraz to dalszych zobowiązań.

Rada Zakładowa PZM pozostaje w ścisłym kontakcie radiowym ze statkami i pobudza załogi do jak najwydatniejszego wkładu w budowę statku-symbolu „22 Lipca”.

Walka o koszty własne, o podniesienie sprawności technicznej jednostek — to drugi kierunek zobowiązań załóg statków PZM. Zmniejszenie w Cynie Lipcowym zużycia bunkru umożliwi od bycie ponadplanowych rejsów na zaoszczędzonym paliwie.

9573 roboczogodzin przeznaczyły załogi na samoremonty.

Ze statków PZM nadchodzi już meldunki o zwycięskim wykonywaniu podjętych zobowiązań. Motorowiec „Pilica” przewiózł dodatkowo 1,7 tys. t ładunku, „San” — 1259 t. Załoga parowca „Wrocław” wykonała już w 60 proc. zobowiązania w zakresie samoremontów. W realizacji zobowiązań wyróżnili się na parowcu „Pstrowski”: Marian Bińkowski, Józef Rożnowski oraz bosman Józef Maj.

Spośród załogi parowca „Kielce” ofiarną pracą przyczyniają się do przyspieszenia wykonania zobowiązań: st. mar. Jan Rejner, bosman Ludwik Wojniusz, mł. steward Feliks Kostrz, palacz Mieczysław Janczewski i Henryk Gruczka oraz kucharz Alfons Kowalski.

MELDUNKI ZOBOWIĄZANIOWE z PLO

Stale napływają meldunki o podejmowaniu zobowiązań przez załogi statków PLO. Treścią tych zobowiązań jest podnoszenie zdolności eksploatacyjnej jednostek przez dokonywanie samoremontów i przyspieszanie remontów stocznioy, przewóz ponadplanowych ładunków, walka o obniżenie kosztów własnych przez wprowadzanie rozrachunku gospodarczego na statki, oszczędne zużycie paliwa i materiałów rozchodowych.

O wykonaniu zobowiązań melduje załoga parowca „Lech”. Zakonserwowano kotłownię i wyczyszczono żenzy. Wykonano prace porządkowe i konserwacyjne w tunelu. W realizacji zobowiązań wyróżnili się palacz Władysław Mitruk, II mechanik Parchamowicz. Załoga tego statku uzyskuje już wstępne osiągnięcia w walce o obniżenie kosztów własnych przez wprowadzanie rozrachunku gospodarczego. Do końca roku bieżącego marynarze z „Lecha” zmniejszą o 50 proc. zużycie materiałów rozchodowych w hotelu, zbiorą 800 kg złomu i przez utrzymywanie statku w pełnej gotowości eksploatacyjnej przekroczą o 10 proc. plan przewozowy w III kwartale br.

Załogi statków „Warmia”, „Piast”, „Tobruk”, „Waryński”, „Curie-Skłodowska”, „Jarosław Dąbrowski”, „Białystok” wykonują w ramach Czynu Lipcowego prace konserwacyjne i przeprowadzają remonty sposobem gospodarczym.

W realizacji zobowiązań wyróżniła się załoga parowca „Kiliński”. W czasie

30 godzin przetrzymowała w tropiku 1200 t rudy przyspieszając wyjście statku z portu o pełne 2 doby. W pracy tej doskonałą postawę wykazali uczniowie-praktykanci TMM. Także załoga parowca „Wisła” przetrzymowała 300 t węgla z pokładu i międzypokładu do bunkra głównego.

Zobowiązanie oszczędnościowe podjęli marynarze z motorowca „Stalowa Wola”. Załoga pokładowa zaoszczędzi 44 m lin cumowniczych, załoga hotelowa zmniejszy o 15 proc. zużycie rozchodowego sprzętu inwentarzowego. Na przestrzeni II kwartału załoga maszynowa zaoszczędziła dzięki zobowiązaniom 1523 kg oleju i smarów i 120 t wody studzkiej.

PORTOWCY SKRACAJĄ POSTÓJ STATKÓW

W Cynie Lipcowym portowcy Gdańska, Gdyni i Szczecina podejmują zobowiązania mające na celu skrócenie czasu obsługi statków w portach.

Trymerzy z wydziału V portu gdańskiego postanowili skrócić o dalsze 6 proc. załadunek węgla na statki, a o 5 proc. wyładunek statków z rudą.

W realizacji tych zobowiązań trymerzy uzyskali wysokie osiągnięcia. W okresie od 20 do 30 czerwca br. załadowali statki węglowe, używając na przeladunek tylko 46,5 proc. czasu dozwoleń. Szczególnie wydajnie pracuje zmiana Ciechańskiego, a zwłaszcza grupy trymerskie Maja i Stopińskiego, osiągające przeciętnie 200 proc. normy.

Dużymi osiągnięciami witają IX rocznicę PKWN dźwigowcy portu gdańskiego. Dzięki realizacji zobowiązań zmniejszyli oni uszkodzenia wagonów przy wyładunku. Dźwigowcy Plekarek np. postanowili nie uszkodzić żadnego wagonu w okresie od 20 czerwca do 20 lipca.

Podobnie wysokie osiągnięcia w zakresie przyspieszenia za- i wyładunku statków osiągała brygada robotnicza portu gdańskiego.

Brygady trymerskie nr 94, 95, 101, 89 z wydziału III skróciły obsługę statków „Kolno” o 22 godz., „Nowa Huta” o 52 godz., „Aldebaran” o 148 godz. Spośród trymerów wydziału III wyróżnili się — Józef Brzeski, Stanisław Naskręt, Bolesław Czyż.

Falą zobowiązań produkcyjnych włączyła się do Czynu Lipcowego załoga portu szczecińskiego. Podjęte zobowiązania portowców Szczecina dotyczą podniesienia wydajności i jakości pracy, uregulowania norm przeladunkowych, skracania postojów wagonów, oszczędności materiałów pędnych i wykonania inwestycji sposobem gospodarczym.

W realizacji zobowiązań produkcyjnych wyróżniają się brygady sztawerskie Jana Maszki, grupa ZMP Jana Brychecego i grupy Stanisława Buty.

Spośród brygad trymerskich Biura Portowego „Basen Górniczy” ofiarną postawę w realizacji zobowiązań wykazują: grupa trymerska Sawickiego i Sujkowskiego.

W wykonywaniu zobowiązań w zakresie regulacji norm przeladunkowych załoga Biura Portowego „Ewa” znacznie obniżyła koszty własne, np. przy przeladunku celulozy w relacji statek-magazyn o 0,89 zł na 1 t.

Konsekwentnie realizuje Czyn Lipcowy załoga Gdańskiej Stoczni Remontowej, która wykona o 6 dni wcześniej remont motorowca „Dunajec”, zaś o 3 dni — holownika „Wiktor”.

Również załoga Gdyniejskiej Stoczni Remontowej wyremontuje przedtermi-

nowo statek hydrograficzny „Zodiak”, holownik „Tytan” i trawler „Kastoria”.

„DLA POLSKI, DLA NAS”

Ze wszystkich stron kraju, z najdalejszych jego zakątków, dowiadujemy się o twórczej, wyteżonej, radosnej pracy żeglarzy, wodniaków, stocznioy na cześć 22 Lipca.

„Dla Polski, dla nas” — pisała załoga stoczni kozielskiej, podejmując lipcowe zobowiązania. Brygada Teodora Synowskiego ukończyła na dwa dni przed terminem nitowanie pokładnicy i wrębni na barce 363. O 5 dni skróciła wykonanie steru do barki młodzieżowa brygada Józefa Kokota. Przedterminowo wykonaniem remontu barki 226 wita załoga stoczni Rogi — Święto Odrodzenia.

Wzmaga się rytm pracy w stocznich rzecznych.

Załoga stoczni w Bydgoszczy skróci o 9 dni remont holownika „Drwęca”, oddając go do ruchu już dnia 21 lipca br.

Jednocześnie wezwwała ona pracowników z Dozoru Kotłowy do przyspieszenia wykonania książki kotłowej i odbioru kotła, aby w tym samym terminie jednostka ta mogła wejść do eksploatacji.

Na 3 dni przed terminem stocznioy warszawscy oddali szalandę do eksploatacji, umożliwiając tym samym Przedsiębiorstwu Robót Czerpalnych i Podwodnych zwiększenie zakresu prac przy pogłębianiu portów i czyszczeniu dróg tranzytowych.

45 ton konstrukcji stalowych ponad plan dla Nowej Huty — oto wynik zobowiązań lipcowych robotników Poznańskich Stocznii Rzecznych.

6000 zł oszczędności przyniosły zobowiązania stocznioy płockich. Wrocławskie stocznie wykonały na 8 dni przed zaplanowanym terminem zasobnik dla Nowej Huty, zwiększyły produkcję stopnic ze 195 do 300 t oraz postanowiły skrócić o miesiąc kapitalny remont barki nr 3401.

„Zdwojonym wysiłkiem produkcyjnym zadokumentujemy naszą niezłomną wolę pokoju” — tymi słowami zaczyna się zobowiązanie pracowników RDW w Opolu, którzy zwyciężyli w I etapie współzawodnictwa międzyrejonowego. Goliszewski z towarzyszyami po stanowił wykonać roczny plan wydobycia kamienia do 15 listopada br. Za przykładem tow. Goliszewskiego robotnicy warsztatów mechanicznych RDW w Opolu zobowiązali się wykonać roczny plan remontu obiektów pływających do dnia 20 listopada br.

Załogi taboru pływającego z płockiego RDW wydobędą 1000 ton kamienia ponad plan, przeciągną linię elektryczną do nadzorcówki w Brwinie i zbiorą 3 tony złomu dla Nowej Huty.

Załoga RDW Puławy przyspieszy realizację planu rocznego i wydobędzie dodatkowo z dna Wisły 4000 ton kamienia. Ponadto personel inżyniersko-techniczny przeszkoli 15 robotników na podmajszych tamiarach.

40 tys. ton towarów ponad plan przewiezie szczecińska Ekspozytura Żegluga na Odrze. W podejmowaniu zobowiązań wyróżniają się załogi holowników „Mściwój”, „Mestwin”, „Oleśnica” i „Kostrzyn”.

Meldunków jest znacznie więcej. Świadczą one, że wodniacy, stocznioy i żeglarze świadomie przystąpili do przyspieszenia realizacji planu, do przezwycięzania trudności i podnoszenia wskaźników wydajności pracy.

Nasz Czyn Lipcowy przyspieszy realizację zobowiązań długookresowych i zabezpieczy rytmiczne wykonanie planów — oświadczają załogi statków morskich, portowcy, wodniacy, pracownicy stoczni remontowych.

Przemówienie towarzysza Bolesława Bieruta na uroczystości z okazji Dni Morza w Gdyni

(Dokończenie ze str. 1)

Budujemy w Polsce Ludowej nowy ustrój społeczny — socjalizm. Wraz z narodami wielkiego Związku Radzieckiego i pod jego przewodnictwem walczymy o to, aby trwał pokój między narodami. Umocnimy pokój, pogłębiając niestanną szczerą przyjaźń i współpracę braterską z narodami budującymi nowe życie. Równocześnie uznajemy możliwość pokojowego współzycia i współpracy narodów o różnych systemach społecznych. Nie chcemy mieszać się w wewnętrzne sprawy innych państw. Uważamy, że wszelkie spory i różnice w sprawach międzynarodowych mogą i powinny być rozwiązywane w drodze pokojowego porozumienia. Ale właśnie w myśl tych zasad musimy jak najostrożniej potępić każdy fakt złośliwego naruszenia istniejących układów międzynarodowych, każdy fakt wrogiej prowokacji, każdą próbę napasli i podjudzania do gwałtów, które muszą prowadzić do zaostreżenia napięcia w stosunkach międzynarodowych.

Prowokacja berlińska zorganizowana przez imperialistycznych najmitów spod znaku Adenauera powinna być sygnałem ostrzegawczym dla wszystkich uczciwych ludzi. Rzuciła ona snop światła na rosnącą zuchwałość ośrodków neo-hitlerowskich — rewizjonistycznych i militarystycznych w Niemczech zachodnich, które korzystając z błogosławieństwa swych możnych protektorów zmierzają ponownie do tego, aby narzucić całej Europie jarzmo hitlerowskich rządów ucisku i wyzysku w nowej masce, lecz o tej samej ponurej treści.

Odpór dany tej nikczemnej prowokacji przez masy ludowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej, która wytrwale dąży do zjednoczenia Niemiec na podstawach pokojowych i demokratycznych, przekreślił rachuby faszystowskich awanturników. Prowokacja ta, podobnie jak zbrodnicze machinacje klikki terytorialistycznej w Korei i jej poleceńników, staną się niewątpliwie bodźcem do tym większej konsolidacji wszystkich obrońców pokoju. do jeszcze większego wzniesienia fali ruchu na rzecz utrwalenia pokoju.

Wszystkie te wydarzenia są dla mas pracujących całego świata przestroga i wymagają jak największego wzmocnienia

nia czujności przeciwko knoowaniom prowokatorów i dywersantów, przeciwko zbrodniczemu działaniu faszystowskiej klikki adenauerowskiej, usiłującej przeszkodzić dążeniom pokojowym narodów Europy.

Wbrew tym usiłowaniom reakcjonistów imperialistycznych i ich pacholków rośnie wciąż z nieodpartą mocą wola narodów okielznania podlegaczy, rośnie i wzmacnia się walka narodów o zabezpieczenie pokoju.

Niezłomna zwartość i solidarność światowego obozu pokoju, jego siła i prężność, są najlepszą rekwiemcją trwa lego pokoju i bezpieczeństwa.

W odpowiedzi na ostatnie wydarzenia jeszcze mocniej zewrżemy swe szeregi we Frontie Narodowym, jeszcze bardziej zdecydowanie damy odpór wszystkim wrogim knoowaniom, jeszcze bardziej zwiększymy swój wysiłek w pracy pokojowej dla rozkwitu naszej Ojczyzny.

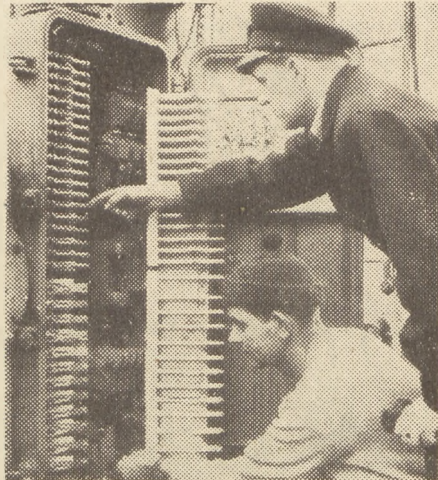
Budujemy nową Polskę — wolną i szczęśliwą Ojczyznę ludu pracującego. Umocnimy nasze Państwo — niewzruszoną opokę naszej wolności i niepodległości, rekojmie nieustannego wzrostu dobrobytu i kultury mas pracujących. Nie lekamy się trudności, których jeszcze wiele musimy usuwać ze swej drogi. Wiemy bowiem, że droga ta prowadzi nas niezawodnie do wielkiego celu, którym jest wspaniała i szczęśliwa przyszłość naszej Ojczyzny.

Marynarze, żołnierze, przodownicy pracy, młodzieży polska!

Cenna i zaszczytna jest Wasza służba strzegąca wolności naszego Wybrzeża i Wasza praca, wykuwająca sławę polskiego morza. Naród polski z głęboką ufnością i miłością patrzy na Wasze wy siłki, na Waszą pracę i Waszą naukę. Naród nasz dumny jest ze swych osiągnięć, w których mieści się potężny wkład i Waszej pracy, Waszej ofiarności i poświęcenia.

Jeszcze mocniej zewrżycie swoje szeregi! W twórczej pracy nad umocnieniem polskiego Wybrzeża, nad opanowaniem i opieką nad polskim morzem niechaj nam towarzyszą coraz liczniejsze i piękniejsze sylwety naszych polskich okrętów i statków!

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



Elektrycy z „Waryńskiego”. Sylwester Wienicki i Robert Koch nienagannie wykazują się ze swych obowiązków

ZADANIA postawione naszej flocie w roku bieżącym są trudniejsze niż w latach ubiegłych. Wynika to zarówno ze wzrostu przewidzianej do przewozu masy towarowej, jak również z faktu skierowania wielu naszych statków na linie dalekiego zasięgu. Tym niemniej podstawowe zadania za okres I półrocza br. Polska Marynarka Handlowa zrealizowała z nadwyżką. Plan przewozów został wykonany w 111,1 proc. w tonach, a 116 proc. w tonomilach.

Jest to świadectwem coraz lepszej pracy naszych załóg pływających i administracji lądowej. Dały one na przestrzeni ubiegłego półrocza wiele dowodów wysokiej świadomości politycznej i społecznej, co znalazło wyraz w coraz wyższej wydajności pracy, w lepszym planowym gospodarowaniu majątkiem narodowym — flotą.

Żałogi statków wykazały przykładną postawę w walce o realizację zadań. Spośród nich wyróżniły się w Polskich Liniach Oceanicznych marynarze i oficerowie statków: „Waryński”, „Mickiewicz” i „Jarosław Dąbrowski”.

Stosując socjalistyczne metody pracy, rozwijając ruch współzawodnictwa, załogi tych jednostek jako pierwsze wykonały przedterminowo półroczne plany przewozów. W twórczej atmosferze uporczywej i codziennej walki o realizację planowych zadań rejsowych wyrósł na motorowcu „Waryński” tacy przodownicy pracy, jak bosman Władysław Krawczyk, motorzyści Antoni Obiegło i Wacław Dobrzyński. W walce o plan wyróżnili się na statku „Mickiewicz”

Wykorzystać doświadczenia I półrocza

BOGUSŁAW KORCZ

Z-ca dyrektora dla spraw eksploatacyjnych w CZ PMH

motorzystą Zbigniew Adameczyk i bosman Aleksander Kulawczyk. Spośród załogi parowca „Jarosław Dąbrowski” poważne wyniki w pracy osiągają — asystent maszynowy Antoni Liszkowski, mł. marynarz Edward Szczebełski oraz praktykant hotelowy Brunon Mrowiecki.

Obserwujemy również dużą poprawę na jednostkach Polskiej Żeglugi Morskiej. Żałogi statków PZM wykazują wiele troski i starań o stałe podnoszenie zdolności eksploatacyjnej jednostek. W wyniku dobrej pracy podstawowych organizacji partyjnych, kół ZMP i grup związkowych na statkach i dzięki podejmowaniu długookresowych zobowiązań Polska Żegluga Morska wykonała z nadwyżką plan przewozów II kwartału: 117,4 proc. w tonach i 117 proc. w tonomilach.

Przodują wśród statków PZM parowce „Kielce” i „Narocz”. Wysoką zdolność przewozową załogi tych statków uzyskują dzięki skracaniu przebiegów oraz postojów w portach, co umożliwia odbywanie ponadplanowych rejsów.

Z nadwyżką wykonała swój plan półroczny również Polskie Ratownictwo Okrętowe. Dzięki twardej i ofiarnej pracy załogi plan wydobywania wraków został zrealizowany w 138 proc. Poważny wkład w wykonanie planu wnieśli tacy racjonalizatorzy-nowatorzy, jak to karz Bielecki, spawacz Monza, nurkowie Szlas, Jaworski i wielu innych.

STALY wzrost i rozwój naszej floty — to wynik przede wszystkim poważnych przeobrażeń politycznych, społecznych i gospodarczych, dokonanych w Polsce Ludowej pod przewodnictwem klasy robotniczej i naszej Partii. Źródłem sił moralnych i poczucia obowiązku u naszych marynarzy jest pogłębiające się stałe wyrobienie polityczne, wzrastająca świadomość społeczna załóg, ich gorące umiłowanie Ojczyzny i głęboki internacjonalizm.

Wysokie poczucie odpowiedzialności naszych marynarzy, jako współtwórców i wykonawców naszych planów gospodarczych na odcinku transportu morskiego, wyrażało się w podejmowaniu zobowiązań długookresowych, które coraz skuteczniej zabezpieczają wykonanie zadań planowych.

Inicjatywę załóg motorowca „Prezydent Gottwald” i parowca „Bytom” podchwyciło wiele jednostek naszej floty.

Drugi kwartał minionego półrocza przyniósł wstępne, pozytywne osiągnięcia w walce o obniżkę kosztów dzięki pewnym próbom wprowadzenia na pojedynczych statkach rozrachunku gospodarczego. Doświadczenia uzyskane w tej dziedzinie przez załogi takich jednostek, jak „Czech”, „Lech”, „Warmia”, „Mickiewicz” oraz „Śląsk” są bardzo cenne i powinny zostać wykorzystane w dalszej pracy.

Wyniki uzyskane w I półroczu świadczą również o wzroście wśród załóg poczucia socjalistycznej dyscypliny pracy. **O**SIĄGNIĘCIA naszej floty w pierwszym półroczu nie mogą nam jednakże przesłonić wielu niedociągnięć i błędów, których krytyczna ocena winna nam pomóc w uzyskaniu lepszych wyników na przyszłość. Poważną chorobą PMH są objawy biurokratyzmu, panujące nadal w pracy administracji. Wiele spraw technicznych, zaopatrzeniowych, finansowych, eksploatacyjnych i kadrowych załatwia się w dyrekciach przedsiębiorstw i wydziałach CZ PMH w odezwaniu od życia, zła biurka.

Wiele do życzenia pozostawia jeszcze nasza nieuporządkowana i nadmiernie rozbudowana sprawozdawczość, która zbyt absorbuje nasze załogi.

Poważnie zaciążyć na wynikach minionego półrocza brak należytej troski zarówno ze strony załóg, jak i administracji technicznej o należyte przygotowanie jednostek do remontów. Wyraził się to w nieterminowości i niedbałym opracowywaniu specyfikacji remontowych np. na statkach „Lechistan”, „Kra-ków”, „Wrocław” oraz w braku dokumentacji remontowej. Przyczyną tego jest przeważnie niewłaściwe prowadzenie np. na statkach „Tobruk” i „Narwik” książek remontów i samoremontów.

O szerokiach możliwościach usprawnienia tego odcinka pracy świadczą osiągnięcia załóg parowców „Olsztyn” i „Śląsk”, gdzie uczyniono poważny krok naprzód w sporządzaniu specyfikacji i przygotowaniu statków do remontów stoczniowych.

Nie w pełni również zdołaliśmy wykorzystać wartości, jakie stwarza ruch samoremontów na jednostkach. Jakkolwiek załogi niektórych statków uzyskały znaczne osiągnięcia na tym odcinku, to jednak zakres, skala i jakość przeprowadzanych samoremontów są w wielu wypadkach niezadowalające. Źródłem tego jest m. in. to, że administracja nie potrafiła do dziś należycie spopularyzować wśród załóg samoremontów i zapewnić im w tym zakresie skutecznej pomocy.

Niedostateczna jest również praca administracji na odcinku racjonalizatorstwa we flocie. Usprawnienia załóg czy też poszczególnych marynarzy-racjonalizatorów giną niejednokrotnie w trybach maszyn administracyjnych i nie są przenoszone na inne jednostki.

Mimo uzyskania pewnej poprawy w kierowaniu ruchem współzawodnictwa pracy, trzeba stwierdzić, że organizacyjne uchwycenie tego ruchu we flocie wykazuje jeszcze wiele braków. Przejawia się to szczególnie w niedostatecznej analizie podejmowanych, zobowiązań i słabej kontroli ich wykonywania.

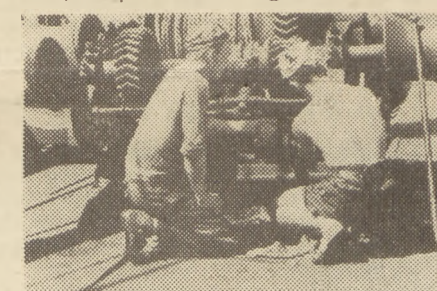
Poważne rezerwy możemy uruchomić przez usprawnienie obsługi statków w portach. Analiza czasu postoju statków w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie wykazuje, że z ogólnej puli czasu postoju w portach tylko 50 proc. przypada na czynności za- i wyładunkowe, a tylko 10 na odprawę i przeholowanie. Pozostałe zaś 40 proc. statki marnują po prostu na wycekiwanie. Cyfry te powinny być sygnałem mobilizującym zarówno dla administracji PMH jak i portów.

Rezerwy eksploatacyjne widzimy również w powiększeniu szybkości statków, co umożliwi skrócenie czasu trwania rejsów. Przykładem osiągnięć na tym odcinku jest statek „Bug”, którego załoga potrafiła zwiększyć szybkość z 8,8 węzłów na 9,2 i przyspieszyć w ten sposób obrót jednostki.

Znaczące rezerwy istnieją w lepszym wykorzystaniu nośności i kubatury statków. Droga do ich wykorzystania prowadzi przez racjonalne opracowanie sztauplanów i lepszą kontrolę sztauerki.

Wiele mogą zdziałać nasze załogi na odcinku lepszego i oszczędniejszego gospodarowania materiałami. Przykładem tego może być inicjatywa marynarzy z parowca „Narwik”, gdzie normę zużycia bunkru obniżono z 44 na 37,5 t na dobę, lub oszczędności paliwa uzyskane przez załogę tankowca „Karpaci”, który w jednym ze swych rejsów przepłynął 3 tys. mil na zaoszczędzonym paliwie i smarach.

Analizując nasze dotychczasowe osiągnięcia oraz błędy w zestawieniu z planowanymi zadaniami na II półrocze stwierdzamy, że istnieje pełna możliwość ich wykonania, a nawet przekroczenia. Realizację zadań musimy oprzeć na lepszym wykorzystaniu zdolności przewozowej naszej floty, przez skracanie czasu postoju w portach, przez sprawne wykonywanie remontów statków, przez dalsze rozwijanie ruchu współzawodnictwa we flocie, stosowanie postępu technicznego.



St. Józef Zawadzki (z lewej) jest do brym pomocnikiem. Niedługo już winną parowcu „Narwik” wyremontować wspólnie z IV mechanikiem Krzyżakowskim.

W związku z tym należy wzmocnić pracę nad statym podnoszeniem świadomości i postawy moralno-politycznej naszych załóg, wiążąc tę pracę ściśle z zadaniami produkcyjnymi.

Nasze marynarze, wychowywane w duchu głębokiego patriotyzmu i internacjonalizmu winien umieć zarówno wydajnie i sprawnie pracować, jak również z honorem reprezentować banderę Polski Ludowej.

Stosujemy godzinowy harmonogram ruchu statku

STOSUJEMY coraz szerzej bogate doświadczenia bratniego narodu radzieckiego w każdej dziedzinie naszej gospodarki. Szereg radzieckich metod pracy przyjęło i rozwija się z powodzeniem w naszej flocie handlowej, stanowiąc cenną pomoc w przyspieszaniu realizacji zadań przewozowych.

Nie na wszystkich jednak jednostkach naszej floty znany jest godzinowy harmonogram ruchu statku, który opracowuje się na podstawie planu rejsu.

Biorąc przykład z radzieckiego tankowca „Moskwa” załoga parowca „Kolobrzeg” zastosowała tę metodę w ostatnim rejsie śródziemnomorskim. Harmonogram godzinowy stał się motorem współzawodnictwa międzywachtowego. Tak w maszynie jak i na pokładzie rozpoczęła się walka o tytuł najlepszej wachty. Nowa metoda mobilizuje załogę do stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych, gdyż wymaga ona umiętnego prowadzenia statku, wykorzystania do maksimum jego zdolności eksploatacyjnej, jak również ułatwia stałą i systematyczną kontrolę realizacji zadań produkcyjnych. Załoga ma możliwość zapoznawać się codziennie z zadaniami produkcyjnymi statku. Pracując nową metodą załoga parowca „Kolobrzeg” zobowiązała się zaoszczędzić do 1 lipca br. 120 ton węgla. Zobowiązanie zostało podwyższone w maju do 150 ton i wykonane całkowicie na dzień 10 czerwca br.

Aby podnieść na wyższy poziom świadomictwo pracy oraz socjalistyczną opiekę nad jednostkami, a więc przedłużyć ich zdolność eksploatacyjną, załoga parowca „Kolobrzeg” wzywa wszystkie statki PMH do wprowadzenia godzinowego harmonogramu ruchu statku. **POLAK**
Korespondent

Będziemy pracować jak mąż zaufania Tamara Timoszyna

WDNIU 18 ub. m. odbyła się w Gdańskiej Stoczni Remontowej narada młżów zaufania. Tematem narady była analiza dotychczasowej pracy grup związkowych.

Odczytany przez tow. Gajewskiego, sekretarza Zarządu Okręgowego ZPRZ, artykuł zamieszczony w numerze 11 „Steru” omawiający pracę przodującego męża zaufania z Moskiewskich Zakładów Samochodowych im. J. Stalina — Tamary Timoszynę pomógł towarzyszem do dokonania analizy swej pracy i działalności swych grup.

Zabierając głos w dyskusji grupowi wskazywali na osiągnięcia uzyskane na odcinku zadań produkcyjnych. Szeroki rozwój współzawodnictwa, rytmiczne wykonywanie zadań planowych, stosowanie nowych postępowych metod pracy — to wszystko przyczyniło się do przedterminowej realizacji zadań półrocznego planu stoczni. Niemalą rolę w uzyskaniu tych osiągnięć odegrały właśnie grupy związkowe. Z wypowiedzi towarzyszy mówiących o realizacji zadań produkcyjnych przez grupy przebiegała słusna дума i przywiązanie do zakładu pracy.

Opowiadanie Timoszynę otworzyło im oczy na szereg niedociągnięć w dotychczasowej działalności. Mąż zaufania Bargliński, omawiając pracę swej komórki związkowej, samokrytycznie stwierdził brak ścisłej, kolektywnej współpracy między członkami grupy. — Słabo rozwija się u nas życie kulturalno-oświatowe — mówił tow. Bargliński. — Rzadko lub prawie wcale nie organizujemy wspólnych wycieczek, nie uczeszczaamy razem całą grupą do kina i teatru. A przecież tow. Timoszyna pokazuje nam, że zorganizowanie takiej imprezy, to nie trudnego. Niejeden też z naszych związkowców z ochotą skorzystałby z takiej rozrywki.

Jak wykazała dyskusja, mężowie zaufania, aczkolwiek dużą wagę przykładają do szkolenia młodych kolegów, zbyt słabo jednak popularyzują osiągnięcia swych towarzyszy pracy, zbyt mało mówią i piszą w gazetkach ściennych o aktywistach grup związkowych. Na ogół większość mężów zaufania skierowuje główną uwagę na odcinek pracy produkcyjnej, a niemal zupełnie nie interesuje się sprawami bytowymi i socjalnymi członków grupy. Nie organizuje się również wspólnych pogadanek na temat przeczytanych książek, artykułów itp. A przecież te sprawy w niemalym stopniu decydują właśnie o wykonaniu zadań produkcyjnych. Z wieloma troskami i żalami robotnicy udaje się bezpośrednio do Rady Zakładowej, a wiele z tych spraw mogliby oni załatwić za pośrednictwem męża zaufania bez odrywania się od pracy.

Przyczyną niedostatecznej pracy grupowych tkwi również w stylu pracy Rady Zakładowej Gdańskiej Stoczni Remontowej. Trzeba bowiem wyraźnie stwierdzić, że na ogół nie organizuje się tu narad i odpraw z grupowymi. Rada Zakładowa jak i rady oddziałowe ograniczają się jedynie do kilkuminutowych zebrań kierowników grup związkowych przed podjęciem jakiejś akcji, a nie prowadzą stałych systematycznych narad, na których mężowie zaufania mogliby podzielić się swymi doświadczeniami. Trzeba też zaznaczyć, że omówienie ważnego artykułu — opowieści przodującego męża zaufania Tamary

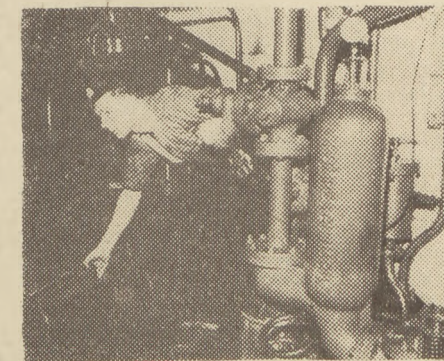
Timoszynę — nie doszłoby na stoczni nigdy do skutku, gdyby Zarząd Okręgowy nie zainicjował zwołania tego zebrania.

Zarówno grupowi, jak i radcy zakładowi stwierdzili w dyskusji, że podobne zebrania powinny odbywać się częściej, korzysta nie bowiem z przodujących doświadczeń radzieckich nie tylko na odcinku produkcyjnym, ale i również w pracy społecznej dopomoże niejednemu mężowi zaufania do lepszego organizowania swej pracy dopomoże w sprawniejszej realizacji zadań produkcyjnych zakładu pracy.

(m-r)

O ZMP-owcach ze statku „Marchlewsk.”

INIC ATOREM ruchu pionierskiego, który tak pięknym echem odbił się w całej marynarce handlowej, jest młodzież parowca „Marchlewski”. Dużo można by pisać o osiągnięciach бригады młodzieżowej na tym statku. Brygada, która walczy o skrócenie postoju w portach, o wyższą jakość pracy, która przyczyniła się w poważnej mierze do wykonania planów operacyjnych statku.



Tadeusz Kołakowski

Podstawą naszych osiągnięć jest po moc i opieka organizacji partyjnej i kierownictwa statku. Dzięki ich pomocy, wychowujemy młodzież na ofiar-nych pracowników floty. Z naszych szeregów wyrósł tacy ludzie, jak Tadeusz Kołakowski, Zbigniew Koperski, czy Henryk Pierkoś, którzy swą postawą i zapałem potrafili porwać za sobą nie tylko pozostałych ZMP-owców, lecz także resztę załogi.

Warto tu wspomnieć o przesztutowaniu bawelny w porcie Lorient i przed Hamburgiem, co pozwoliło na zabranie dodatkowego ładunku i przysporzyło państwu wiele cennych dewiz.

W naszym ruchu pionierskim udział biorą również koledzy niezorganizowani, jak Grobelny i Beker, którzy swą postawą pokazali, że godni są miana marynarza Polski Ludowej.

Jednym z wyróżniających się ZMP-owców jest Tadeusz Kołakowski, asystent maszynowy — dobry kolega i pracownik. Swym podejściem potrafił on zmobilizować całą załogę maszynową do współzawodnictwa międzywachtowego.

W trosce o statek i prawidłowe działanie jego urządzeń kol. Kołakowski nie szczędzi starań. Świadczy o tym fakty. Wykonana np. wadliwie przez stoczną instalacja świetlna sprawiała od dawna załodze wiele kłopotu. Nikt jednak nie kwapił się z przeprowadzeniem naprawy. Na jednym z zebrań ZMP-owskich kol. Kołakowski podjął się naprawić wszystkie uszkodzenia w oświetleniu elektrycznym. Mimo trudności, zobowiązanie zostało wykonane.

Kol. Kołakowski za swe osiągnięcia w pracy zawodowej i organizacyjnej został przyjęty na poczet kandydatów Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

PIETRASZEK
Korespondent

Gdy komisja kulturalno-oświatowa dobrze pracuje

STARÓWKA tętni życiem kulturalno-oświatowym — takie zda nie słyszy się od wszystkich, którzy odwiedzają ten rejon portu szczezińskiego. Załoga „Starówki” zwycięsko realizuje napięte operatywne plany przeładunkowe, osiąga wysoką wydajność w przeładunkach. Jednym ze źródeł tych sukcesów jest niewątpliwie dobrze postawiona praca kulturalno-oświatowa, stała troska o zapewnienie robotnikom nieustannego rozwoju kulturalnego.

A przecież rok temu było tu zupełnie inaczej.

— Od kiedy zaszły takie zmiany na „Starówce”? — pytamy **Alfonsa Grzewkę**, przodującego sztauera z tego rejonu.

— Pracuję na „Starówce” od 1948 r. Pilnie obserwuję wszystko to, co się w naszym rejonie dzieje — oświadcza nasz rozmówca. — Przez długi okres czasu kulała u nas praca kulturalno-oświatowa. Zdecydowana zmiana na lepsze nastąpiła z początkiem 1952 r., od kiedy rozpoczęła działalność oddziałowa komisja kulturalno-oświatowa...



Lucja Brychey i Wasył Broczak — przodujący kolporterzy w Biurze Portowym „Starówka”

Blizszy wgląd w życie kulturalno-oświatowe załogi przekonuje, że komisja kulturalno - oświatowa wniknęła we wszystkie dziedziny potrzeb kulturalnych robotników portowych. Stało się to możliwe dzięki temu, że każda z tych dziedzin zajmują się poszczególne podkomisje, pracujące według ustalonego i głęboko przemyślanego planu. Dużą pomoc okazuje komisji aktyw związkowy i partyjny rejonu.

W swej działalności wiele troski poświęca komisja k-o. rozwojowi życia świetlicowego. W dobrze wyposażonej świetlicy Domu Socjalnego znajdują sztauerzy, dźwigowcy, warsztatowcy dogodne i atrakcyjne warunki dla pożytecznego wykorzystania czasu wolnego po pracy.

Oto co na ten temat mówi tokarz tow. **Bolesław Jankowski**.

— W świetlicy naszej odpoczywamy, uczymy się i dyskutujemy na temat wydarzeń w kraju i na świecie. Słuchamy i przyswajamy sobie wykłady Wszechnicy Radiowej. Oglądamy dobre filmy i sztuki teatralne.

Pełen atrakcji był zwłaszcza miesiąc maj. W dziesiątą rocznicę powstania I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki zorganizowano spotkanie robotników portowych z przodującą jednostką WOP. Żołnierze otrzymali od sztauerów puchar oraz cenne nagrody.

Jeszcze nie przebrzmiały echa tej uroczystości, a już trwały przygotowania do następnych. Komisja kulturalno-oświatowa przygotowywała spotkanie robotników z artystami Szczecina. „Sprawa rodzinna”, odegrana na scenie świetlicowej przez artystów Teatru Współczesnego i dyskusja, jaka od była się po przedstawieniu z wykonawcami na temat treści sztuki, przyczyniła się do jeszcze silniejszego zacieśnienia więzi między sztauerami „Starówki” a światem artystycznym.

Komisja k-o. wzbudza wśród załogi umiłowanie piękna naszego kraju. Pracuje nad tym nowopowstałe koło Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego. Zainteresowanie robotników turystyką stale wzrasta. Przyczyniają się do tego zawieszona na ścianach halu i świetlicy widoki obrazujące przyrodę i bogactwo Polski Ludowej, wyświetlane filmy krajoznawcze i odczyty wygłaszane przez delegatów Komitetu Miejskiego PTT-K. Spośród 28 członków miejscowego koła PTT-K niejedni sztauer czy dźwigowcy planuje sobie spędzić mile czasy na wędrowce po naszym kraju. Młodzieżowcy z przodującej brygady **Jana Brychego** myślą o wycieczce kajakowej na jeziora mazurskie. W tym celu czytają „Archipelag ludzi odzyskanych” **Igora Nowaka**.

W dniach Oświaty. Książki i Prasy zorganizowano kurs dobrego czytania. Między innymi wzięli w nim udział absolwenci kursu dla analfabetów, sztauerzy **Alfons Dorz** i **Sławomir Król** oraz elektryk **Kasprzykiewicz**.

— Czytamy książki z naszej biblioteki — mówi **Kasprzykiewicz** — bo są ciekawe i pouczające. Nasz świetlicowy tow. **Kepa** troszczy się o to, aby każdy z nas otrzymał taką książkę. Niekiedy szuka, jaka odpowiada jego zainteresowaniom. Często omawiamy wspólnie przeczytane rozdziały.

Do wzrostu czytelnictwa wśród robotników nierozerwalnie przyczyniają się też loterie książkowe, urządzone regularnie dwa razy w miesiącu.

Aktywnie pracują kolporterzy książek — **Lucja Brychey** i pracownik fizyczny **Wasył Broczak**.

W okresie 3 miesięcy rozprowadzono wśród załogi 1500 książek na sumę ponad 5000 zł. Wzrasta również czytelnictwo czasopism.

— Z miesiąca na miesiąc powiększa się ilość prenumeratorów nie tylko pras codziennej, ale także tygodników i miesięczników. Prawie każdy sztauer czy dźwigowcy czyta „O twarzą pokój, o demokrację ludową!” — wyjaśnia kolporter **Bolesław Wysocki**.

W stałej trosce o coraz lepsze zaspokojenie potrzeb kulturalnych robotników, aktywnie k-o. nie ogranicza się do akcji podejmowanych tylko na nabrzeżach. Siega dalej. Wspólnie z aktywnymi Ligii Kobiet, odwiedza mieszkania robotników. Interesuje się życiem i potrzebami rodzin. Wolne popołudnia urozmaica się wycieczkami do muzeów i na wystawy. Nie ma żadnych niedociągnięć w korzystaniu z ulgowych biletów na widowiska.

— Stworzono nam na „Starówce” prawdziwie ciepłą, domową atmosferę pracy — oświadcza sztauer **Dorsz**. — Każdy z nas czuje się tutaj dobrze. Każdy z nas widzi, że nasza Rada Oddziałowa i kierownictwo serdecznie od nasza się do naszych codziennych potrzeb i bolączek. Nie było wypadku, żeby ktoś odszedł bez pomocy czy dobrej rady.

Tego rodzaju wypowiedzi słyszymy od wszystkich robotników. Że nie są to tylko słowa, świadczy najlepiej fakt, że w Biurze Portowym „Starówka” nikt nie myśli o zmianie pracy.

Towarzysze ze „Starówki” mogą dostarczyć wiele dowodów na to, że umie jawnie rozwijać wśród załogi pracę masowo-polityczną i kulturalno-oświatową jest niczym innym jak jednym z głównych środków zabezpieczenia realizacji zadań planowych.

CZESŁAWA KESICKA,
JOANNA WALIGORSKA
Korespondentki

Piękna jest nasza świetlica

RYSZARD biegł przez pokład i pilnie rozglądał się wokół. Naraz zauważył kolegę i zawołał:

— Słuchaj Franek, ważna sprawa — trzeba zrobić jak najprędzej zebranie, ale gdzie?

— Nie ma świetlicy.

— Musimy jeszcze raz zwrócić się do PLO i uzyskać „murowane” przyrzeczenie, że zbudują nam świetlicę.

Do **Ryszarda Czyży** — asystenta elektryka i **Franciszki Wardynia** — motorzysty podszedł **Zbigniew Andrzejczak** — asystent maszynowy. Z miny jego było widać, że ma kłopot.

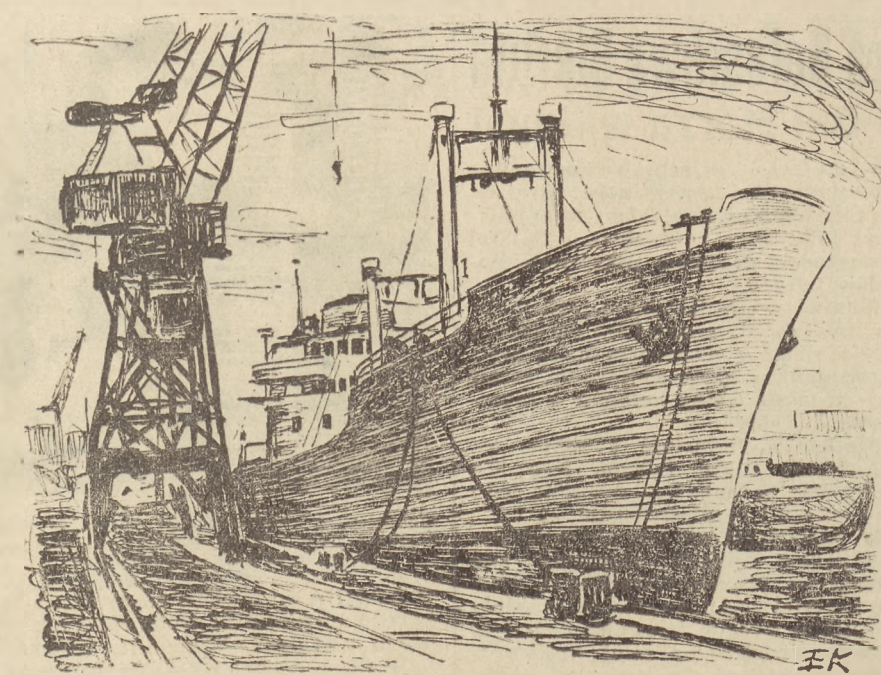
— Wiecie już nie mogę dać sobie rady z biblioteką. Co chwila ktoś wpada, żeby mu książkę wymienić, a ja mam trudności ze znalezieniem żądanej przez czytelnika lektury. Ach, żeby tak była świetlica, a w niej szafy do książek — westchnął na zakończenie **Andrzejczak**.

Co tu dużo mówić, brak świetlicy w poważnym stopniu utrudniał pracę kulturalno — oświatową. Po długich dyskusjach cała załoga doszła do wniosku, że na pokładzie rufowym jest dość miejsca i że tam właśnie powinna być wybudowana świetlica. Zrobiono plany, opisy i przesłano je do armatora z prośbą o zrealizowanie projektu. Dyrekcja zaakceptowała projekt i obiecała, że w czasie postoju na stoczni świetlica zostanie wykonana.

W planach remontu figurowała pozycja: „budowa świetlicy na pokładzie rufowym”.

Ze zrozumiałym zainteresowaniem śledziła załoga w czasie postoju w zagranicznej stoczni przebieg budowy świetlicy. Najwięcej bodajże rozprawiał na ten temat bibliotekarz **Andrzejczak**.

Robotnicy stoczniowi dziwili się, że cała załoga interesuje się budową — jak to mówili — „wytwornego salonu”. Byli oni przekonani, że to „chylba salon dla kapitana”. Gdy zaś dowiedzieli się, że jest to świetlica dla marynarzy, krecili głowami i cmokali ze zdziwienia. Powątpiewanie przez nich o prawdziwość słów marynarzy było o tyle



NOWY STATEK „KOPERNIK”

WIELE statków zbudowali już stocznicy gdańscy. Niejeden z nich pływa dziś po szerokich morzach i oceanach, wstawiając imię Polskiej Ludowej, wstawiając imię swych budowniczych.

Nasza flota wzbogaci się o nową jednostkę, której budowę zakończyli stocznicy w dniu swego święta. Nowy statek otrzymał nazwę „**KOPERNIK**”, dla uczczenia pamięci naszego genialnego uczonego, wielkiego bojownika o postęp w nauce, dla podkreślenia więzi pomiędzy naszym dzisiejszym budowniczym, a najlepszymi tradycjami naszej przeszłości narodowej.

Kiedy mowa o tym statku, w słowach stoczników brzmi jakaś szczególna nuta, jakby większej radości z nowego dzieła i większej dumy. Może dlatego, że motorowiec „Ko-

pernik” piękniejszy jest niż inne statki wyprodukowane w stoczni, piękniejszy nawet, aniżeli jego starszy brat „**Nowa Huta**”, prototyp polskiego „lewanty”. A może i dlatego, że wyjątkowo ciężka była przy nim robota, wymagająca hartu i ofiarności, twardej woli walki z trudnościami i zwycięskie go ich przełamywania.

Upalny, lipcowy dzień. Z popielato-niebieskiego nieba płyną nieprzerwanie gorące strumienie słonecznego żaru. Trudno dziś pracować. A jednak na nabrzeżu wyposażonym w stocznia pracownicy nie przerywają rytmu.

Po prowizorycznym tropie, kontrastującym z bielą i zielenią świeżo powłoczonych farb burty, co chwila wchodzi i schodzą ludzie w ciemnych, ubrudzonych kombinazonach. Spieszą się, gdyż każda minuta jest droga, a tu jeszcze tyle drobnych wyprawdzie, lecz pilnych spraw. To brakuje jakiegoś materiału czy narzędzia, to znowu trzeba załatwić jakieś nowe zlecenie robocze.

Na pokładzie, w kabinach i maszynowni, w pomieszczeniu dla urzędników sterowych, słowem wszędzie, we wszystkich zakamarkach statku spotkać można robotników, techników i mistrzów, których wspólną ambicją jest szybkie i dokładne wykonanie wszystkich pozostałych robót. Wszak nowy, piękny statek, dzieło ich rąk i mózgów musi w terminie wyjść w pierwszy próbną rejs.

Najgorsze mamy poza sobą. Maszyna główna, kabestan i inne podstawowe urządzenia zostały już przejęte przez Morski Rejestr. Obecnie przeprowadzamy ostatnie próby pozostałych urządzeń. Chcielibyśmy — uśmiecha się budowniczy **Ryszard Janiszewski** — aby jeszcze przed 22 lipca motorowiec „Kopernik” wszedł do eksploatacji. Sądzą, że nam to się uda.

Trudno pogadać swobodnie z młodą budowniczym. Tyle ludzi musi kierować i o tylu rzeczach ciągle pamiętać. **Ryszard Janiszewski** kilkakrotnie odrywa się do załatwienia bieżących spraw. Jeszcze krótka narada z zastępowym mistrzem tow. **Rutkowskim** z działu MIO, jeszcze wydanie polecenia jednemu z przodujących robotników tow. **Stachowskiemu**, który musi zlikwidować jakiś przeciek. I wreszcie, krótka chwila odpoczynku.

Ryszard Janiszewski ciężko siada na zwoju grubych lin. Wierzchem dłoni ociera wilgotne od potu czoło, przesuując czapkę na tył głowy. Jest zmęczony. Ma za sobą ostatnią noc nieprzespaną, musiał bowiem zostać w robocie. A nocy takich było w ciągu ostatnich tygodni więcej. Ale nie żałuje swego wysiłku. Nie żałuje spędzonych tu godzin. Jest przyzwyczajony do tej roboty i kocha ją całym sercem.

— Wiecie, dzisiaj nie wyobrażam już sobie innego dla mnie zajęcia, jak pracę w stoczni. A nie tak dawno jeszcze, przed jakimś trzema laty to człowiek różnie myślał. Nieraz przychodziło mi do głowy, że lepiej byłoby zwolnić się i pójść tam, gdzie praca jest lżejsza i łatwiejszy zarobek. Często bowiem były różne trudności z ludźmi i kierownictwem i robota sama nie zawsze „wychodziła”. Ale jakoś... się nie zwoleń. A teraz, to już o tym nawet nie myślę.

Dzisiaj **Janiszewski** jest jednym z przodujących fachowców, jednym z tych, którzy kierują wielkim i zaszczytnym zadaniem budowy nowych, peł-

W trosce o przedłużenie żywotności mechanizmów

MOTOROWIEC „Stalowa Wola” ma już wypracowane maszyny. Wymagają też one stałej, troskliwej opieki. Mechanicy i motorzyści „Stalowej Woli” doceniają znaczenie socjalistycznego współzawodnictwa w walce o przedłużenie żywotności mechanizmów. Dowodem tego jest szeroko stosowana profilaktyka i remonty przeprowadzane przez załogę we własnym zakresie.

Można przytoczyć liczne przykłady ich ofiarnej pracy oddającej się całkowicie do wielu robót. I tak np. ostatnio motorzyści **Zuchowski** i **Jakubiec** dokonali wymiany szelki hamulcowej przy windzie kotłowniczej. Motorzyści **Białkowski**, **Turczyn** i **Zuchowski** oraz **II mech** **Stepienowski** i **III mech** **Jonak** pracując pod kierownictwem st. mecha **Ostrowskiego** przeprowadzili w ciągu doby wymianę cylindra i tłoka w silniku „Rouston”. Dzięki wykonaniu tej pracy w morzu statek mógł kontynuować podróż do portu docelowego.

STANISŁAW GRONET
Korespondent

nomorskich jednostek. Do swego stanowiska i swych kwalifikacji doszedł pełną uporą i wytrwałością. Pracował jako konstruktor i kontroler. Będąc aktywnym członkiem ZMP stale szkolił się i pracował nad sobą. Często po pracy odwiedzał bibliotekę techniczną. Ale czytał nie tylko książki i pisma fachowe. Pochłaniał beletrystykę, pracował nad podniesieniem swego poziomu ideologicznego. Szczególnie wiele dopomogła mu jedna książka: Historia WKP(b). Książka, która uczy, jak walczyć i jak zwyciężać. Jak żyć, aby życie było jak najlepsze.

Ryszard Janiszewski jest jednym z najmłodszych budowniczych stoczni, liczy bowiem zaledwie 23 lata.

— W dobieju do tego stanowiska — dodaje na zakończenie rozmowy — bardzo pomógł mi życzliwe wskazówki i rady starszego budowniczego **Wiktora Jablonskiego**, który wiele wysiłku wkłada w wychowanie młodzieży. Wiele pomogło mi również doświadczenie starych fachowców, którzy chętnie dzielili się ze mną swoją wiedzą, gdy w wolnych od pracy chwilach prowadziłem z nimi rozmowy.

A takich wielu pracuje na statku. I może właśnie dlatego ta jednostka była dla **Janiszewskiego** lepszą szkołą, aniżeli wszystkie inne, na których poprzednio pracował. Dużo można się tu było nauczyć i dobrych miało się ludzi. Takich jak mistrz **Rutkowski**, który wychował już niejednego młodego robotnika, albo jak doświadczony mistrz **Maciejewski**, który wraz ze swym zespołem szczególnie wyróżnił się przy pracach montażowych. Ich to energia i fachowość, w połączeniu z ofiarnością całej załogi zadecydowały o sukcesie, zadecydowały o tym, że wbrew poważnym trudnościom statek zgodnie ze zobowiązaniem został przekazany do prób na Dzień Stoczniowa.

A trudności były poważne.

Z początkiem kwietnia powstały duże zaległości robót. Były więc trudności z dokumentacją, która nie przechodziła na czas z CBKO, elektrycy opóźnili wykonanie powierzchni im zlecen. Nie wywiązały się poszczególne działy dyrekcji. Niektórzy robotnicy i technicy również nie pracowali „pełną parą” — bo to jeszcze termin daleko. I dlatego aby przełamać ten stan, trzeba było wielu wysiłków. Dopomógł Komitet Zakładowy PZPR.

Towarzysze **Znajewski**, **Kowalski**, **Rutkowski** i inni otrzymali konkretne zlecenie partyjne. Przeprowadzono szeroką pracę polityczną w grupach. Przygotowano podjęcie wielu cennych zobowiązań na cześć świata klasy robotniczej — 1 Maja. Zorganizowano brygadę szturmową celem przyspieszenia wykonania tablicy głównej i innych instalacji elektrycznych. Komitet Zakładowy partii stale interesował się przebiegiem prac na statku, realizacją zobowiązań. Kontrolował i pomagał. Wywiązali się również towarzysze z dyrekcyj. I dlatego osiągnięty sukces — terminowe wykonanie zobowiązań i terminowe przekazanie urządzeń statku do prób — jest dziełem wszystkich, którzy przyłożyli rękę do jego budowy. I wszyscy oni mogą być dumni ze swego dzieła.

Z. WOJNOWSKI

KTO WIĘCEJ?

MARYNARZE parowca „Pstrowski”, podejmując pod tym hasłem długofalowe zobowiązanie zbierania złomu, wewali do współzawodnictwa na tym odcinku załogi wszystkich statków PMH i portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Równocześnie zaapelowali do zarządu naszych portów o zainstalowanie na nabrzeżach specjalnych skrzyń, do których statki zawijające do portu mogłyby składać zgromadzony w czasie reisu złom (puszki, szkło itp.).

Dotychczas odpadki żelaza i metali kolorowych — pisze załoga statku „Pstrowski” — były wyrzucane do morza. W ten sposób marnowały się tony złomu. Nadal nie wolno nam tak postępować. Zebranie każdego kilograma złomu — to szybsza budowa nowych domów i osiedli dla ludzi pracy, to przyspieszenie tempa uprzemysłowienia naszego kraju.

ZAŁOGA
PAROWCA „PSTROWSKI”



Fragment świetlicy na statku „Prezydent Gottwald”

Niewzruszona jedność partii, rządu i narodu radzieckiego

Artykuł wstępny „Prawdy“

Pełen niezłomnej potęgi i twórczych sił Kraj Rad zdecydowanie kroczy naprzód drogą budowy komunizmu. Wcielając w życie uchwały XIX Zjazdu, Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego pod przewodnictwem swego Komitetu Centralnego zapewniała potężny rozwój wszystkich dziedzin gospodarki narodowej. Realizując gigantyczne zadania budownictwa komunistycznego, naród radziecki jeszcze bardziej zespolił się wokół partii i rządu. Nieustannie umacnia się potęga ekonomiczna i obronna naszej ojczyzny, osiągnięte zostały znaczne sukcesy w dziedzinie dalszej poprawy warunków życia robotników, kolchoźników, inteligencji, wszystkich ludzi radzieckich.

Mamy potężny przemysł socjalistyczny, wszechstronnie rozwinięty przemysł ciężki — główną podstawę ekonomiki socjalistycznej. Nieustannie wzrasta produkcja naszego przemysłu budowy maszyn, zapewniając zaopatrzenie wszystkich gałęzi gospodarki narodowej w nowoczesny sprzęt techniczny. Wielkie sukcesy osiągnięto w rozwoju przodującej nauki radzieckiej. Wysoki poziom osiągnął nasz przemysł lekki i spożywczy. Jest on obecnie w stanie zaspokajać rosnące potrzeby ludności miejskiej i wiejskiej na gruncie realizowanej przez partię polityki obniżania cen. Odbudowane w latach wojennych rolnictwo w większym stopniu aniżeli przed wojną zaopatrzone jest w najnowocześniejszy sprzęt techniczny.

Wszystkie te sukcesy — to wynik trwałego sojuszu klasy robotniczej i chłopstwa naszego kraju, wynik krzepnącej przyjaźni narodów ZSRR i nieustannego umacniania jedności moralno-politycznej społeczeństwa radzieckiego, wynik konsekwentnego wcielania w życie polityki ustalonej przez partię komunistyczną.

Rząd radziecki, prowadząc nieugięte i konsekwentnie politykę pokoju, niejednokrotnie oświadczał, że wszystkie nierozwiązane, sporne problemy międzynarodowe mogą być rozwiązane w drodze rokowań między zainteresowanymi krajami. Oświadczenie to spotkało się z jednomyślnym poparciem aprobatą wszystkich narodów. Nowa, pokojowa inicjatywa rządu radzieckiego doprowadziła do dalszego umocnienia pozycji międzynarodowej Związku Radzieckiego, do wzrostu autorytetu naszego kraju, do poważnego rozwoju światowego ruchu na rzecz utrzymania i utrwalenia pokoju.

Inny obraz widzimy w obozie imperialistycznym. Widzimy tam dalsze zaostrzenie się ogólnego kryzysu kapitalizmu, niepokonaną ekspansję i politykę bezczelnego dyktatu ze strony imperializmu amerykańskiego, wzrost sprzeczności między krajami kapitalistycznymi, pogłębiającą się coraz bardziej pauperyzację szerokich rzesz ludzi pracy.

Tak więc cały bieg wydarzeń dziejowych świadczy o nieustannym wzroście sił demokracji i socjalizmu z jednej strony i o ogólnym osłabieniu sił obozu imperialistycznego z drugiej. Wszystko to wywołuje głęboki niepokój wśród imperialistów i powoduje gwałtowną aktywizację reakcyjnych sił imperialistycznych, ich gorączkowe dążenie do podważenia rosnącej potęgi międzynarodowego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu, a przede wszystkim jego przewodniej siły — Związku Radzieckiego. Imperialiści szukają w krajach demokracji i socjalizmu oparcia w osobach różnych odszczepieńców i zdeprawowanych elementów. aktywizują dywersyjną działalność swojej agentury. Dzisiaj „Prawda“ ogłasza komunikat o plenum Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. W komunikacie tym czytamy:

„Plenum KC KPZR, po wysłuchaniu i omówieniu sprawozdania Prezydium KC — tow. G. M. Malenkowa — o zbrodniczej, antypartyjnej i antypaństwowej działalności Ł. P. Berii, która zmierzała do podważenia państwa radzieckiego w interesie obcego kapitału i znalazła wyraz w zdradzieckich próbach postawienia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych ZSRR nad Rządem i Komunistyczną Partią Związku Radzieckiego, postanowiło — usunąć Ł. P. Berię z KC KPZR i wykluczyć go z szeregów Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, jako wroga partii komunistycznej i narodu radzieckiego“.

Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, po rozpatrzeniu informacji Rady Ministrów ZSRR w tej sprawie, postanowiło:

1) usunąć Ł. P. Berię ze stanowiska pierwszego zastępcy przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR i ze stanowiska ministra spraw wewnętrznych ZSRR;

2) sprawę o zbrodniczej działalności Ł. P. Berii przekazać do rozpatrzenia Sądowi Najwyższemu ZSRR.

Zdemaskowany obecnie wróg narodu Beria za pomocą rozmaitych karierowiczowskich machinacji wkraśli się w zaufanie, przesłizgnął się do kierownictwa. Jeśli dawniej jego zbrodnicza antypartyjna i antypaństwowa działalność była głęboko ukryta i zamaskowana, to ostatnio, stając się coraz bardziej bezczelnym i nabierając niepokonanego tupeju, Beria począł odsłaniać swe prawdziwe oblicze — oblicze zaciętego wroga partii i narodu radzieckiego. Taka aktywizacja zbrodniczej działalności Berii tłumaczy się ogólnym wzmożeniem dywersyjnej działalności antyradzieckiej przez wroga naszego państwa międzynarodowe siły reakcji. Aktywizuje się imperializm międzynarodowy, aktywizuje się również jego agentura.

Swe nikczemne machinacje zmierzające do zagarnięcia władzy rozpoczął Beria od tego, że usiłował postawić Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nad partią i rządem, wykorzystując organy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w centrum i w terenie przeciwko partii i jej kierownictwu, przeciwko rządowi ZSRR, wysuwał pracowników w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych według kryterium ich osobistego oddania swojej osobie.

Jak obecnie ustalono, Beria pod różnymi zmyślnymi pretekstami hamował wszelkimi sposobami rozwiązywanie niezwykle ważnych, niecierpiących zwłoki problemów w dziedzinie rolnictwa. Czynił to w tym celu, aby podkopać kolchozy i wywołać trudności w aprowizacji kraju.

Stosując rozmaite podstępne chwytły Beria starał się podważyć przyjaźń narodów ZSRR — główną podstawę wielonarodowego państwa socjalistycznego i główny warunek wszystkich sukcesów bratnich republik radzieckich, wzniecić właśnie między narodami ZSRR, zaktywizować elementy burżuazyjno-nacjonalistyczne w republikach związkowych.

Zmuszony do wykonywania bezpośrednich dyrektyw Komitetu Centralnego partii i rządu radzieckiego w sprawie umocnienia praworządności radzieckiej oraz likwidacji niektórych faktów bezprawia i samowoli, Beria świadomie hamował realizację takich dyrektyw, a w szeregu wypadków usiłował je wypaczyć.

Niezbite fakty wskazują, że Beria zakraśli oblicze komunisty, przeistoczył się w renegata burżuazyjnego, stał się w istocie rzeczy agentem międzynarodowego imperializmu. Ten awanturnik i najmita zagranicznych sił imperialistycznych snuł plany zagarnięcia kierownictwa partii i kraju w celu faktycznego zniszczenia naszej partii komunistycznej i zastąpienia polityki ustalonej przez partię w ciągu wielu lat polityką kapitulanką, która doprowadziłaby w końcowym wyniku do restauracji kapitalizmu. Dzięki podjętym w porę zdecydowanym krokom Prezydium KC KPZR, zaaprobowanym jednomyślnie i w całej rozciągłości przez plenum Komitetu Centralnego partii — zbrodnicze antypartyjne i antypaństwowe kłownia Berii zostały zdemaskowane. Zlikwidowanie zbrodniczej awantury Berii raz jeszcze dowodzi, że wszelkie antyradzieckie plany zagranicznych sił imperialistycznych rozbiły się i będą się rozbić o niewzruszoną potęgę i wielką jedność partii, rządu i narodu radzieckiego.

Jednocześnie ze sprawy Berii należy wyciągnąć naukę polityczną i wysnuć nieodwołalne wnioski.

Siła naszego kierownictwa tkwi w jego zespolowości, zwartości i jednolitości. Zespolowość kierownictwa — to naczelną zasadą kierownictwa w naszej partii. Zasada ta odpowiada całkowicie znanym tezom Marksa o szkodliwości i niedopuszczalności kultu jednostki. „Przez niechęć do wszelkiego kultu jednostki — pisał Marks — nie dopuszczałem nigdy w okresie istnienia Międzynarodówki do publikowania licznych pism, w których składano hołd moim zasługom i którymi dokuczano mi z różnych krajów — nigdy nawet nie odpowiadałem na nie, co najwyżej czasem besztalem ich autorów. Gdy pierwszy raz wstąpił — Engels i ja — do tajnego stowarzyszenia komunistów, postawiliśmy warunek, by ze statutu wyrzucić to wszystko, co przyznaje się do zabobonnego uwielbienia

autorytetów“. Tylko kolektywne doświadczenie polityczne, kolektywna mądrość Komitetu Centralnego, opierająca się na naukowej podstawie teorii marksistowsko-leninowskiej zapewnia prawidłowe kierowanie partią i krajem, niewzruszona jedność i zwartość szeregów partii, pomyślna budowa komunizmu w naszym kraju. Każdy pracownik, bez względu na zajmowane stanowisko, powinien znajdować się pod nieustanną kontrolą partii. Organizacje partyjne powinny regularnie sprawdzać pracę wszystkich organizacji i resortów, działalność wszystkich pracowników na kierowniczych stanowiskach. Należy m. in. poddać systematycznej i nieustannej kontroli działalność organów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Jest to nie tylko prawo, lecz bezpośredni obowiązek organizacji partyjnych.

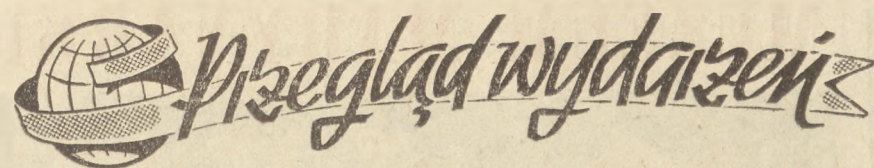
W całej pracy organizacji partyjnych i radzieckich należy ze wszelkich sił wzmagać rewolucyjną czujność komunistów i wszystkich ludzi pracy. Dopóki istnieje otoczenie kapitalistyczne nasyła ono i będzie nasycać do naszego środowiska swoich agentów dla uprawiania działalności dywersyjnej. O tym trzeba pamiętać, nigdy nie wolno o tym zapominać i zawsze trzymać w pogotowiu naszą broń przeciwko imperialistycznym wywiadom i ich najmitom.

Z całą stanowczością należy przestrzegać partyjnych zasad doboru pracowników według ich kwalifikacji politycznych i fachowych.

Siła i niezwyciężoność naszej partii tkwi w jej ściśle i nierozdzielnej więzi z masami, z narodem. Zadanie polega na tym, by umacniać i rozszerzać tę więź, by wnikliwie reagować na potrzeby mas pracujących, wykazywać stałą troskę o poprawę warunków życia robotników, kolchoźników, inteligencji — wszystkich ludzi radzieckich. Świętym obowiązkiem partii jest dalsze zacieśnianie niewzruszonej przyjaźni narodów ZSRR, umacnianie naszego wielonarodowego państwa socjalistycznego, wychowywanie ludzi radzieckich w duchu internationalizmu proletariackiego, zdecydowana i nieustająca walka z wszelkimi przejawami nacjonalizmu burżuazyjnego. Mobilizując twórcze siły naszego narodu organizacje partyjne, radzieckie, związkowe, komсомolskie powinny w ten sposób kierować tymi siłami, aby w pełni wykorzystywać nasze zasoby i możliwości dla skutecznego wykonania zadań postawionych przez XIX Zjazd partii. Należy radykalnie podnieść poziom propagandy partyjnej i pracy polityczno-wychowawczej w masach. Studiować teorie marksistowsko-leninowskie nie w sposób scholastyczny, nie dogmatycznie, dążąc do tego, by przyswajano sobie nie poszczególne sformułowania i cytaty, lecz istotę niezwykłej, przeobrażającej świat rewolucyjnej nauki Marksa — Engelsa — Lenina — Stalina — oto zadanie naszej propagandy.

Uchwała plenum Komitetu Centralnego KPZR spotyka się z jednomyślną i gorącą aprobatą całej partii, całego kraju. Połączone plenum Moskiewskiego Komitetu Obwodowego i Komitetu Miejskiego KPZR wspólnie z aktywnym partyjnym Moskwą i obwodu moskiewskiego dało wyraz głębokiemu oburzeniu z powodu zdradzieckiej działalności Berii i z całkowitą jednomyślnością zaaprobowowało uchwałę plenum KC KPZR. Takie same uchwały zapadły na połączonym plenum Kijowskiego Komitetu Obwodowego i Miejskiego Komitetu Partii wspólnie z aktywnym, jak również w szeregu innych organizacji partyjnych.

Stworzona przed 50 laty przez genialnego Lenina — Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego wyrosła w gigantyczną siłę, zahartowała się w bojach pod przewodnictwem Lenina, pod przewodnictwem ucznia i kontynuatora dzieła Lenina — wielkiego Stalina oraz ich współbojowników. Pod kierownictwem partii komunistycznej naród radziecki ściśle zespolony wokół jej bojowego sztandaru, dokonuje swego wielkiego historycznego dzieła. W ściśle jednolitej partii, rządu i narodu, kraj nasz zdecydowanie i nieugięte kroczy naprzód swą drogą — chlubną drogą zwycięskiego, budownictwa komunistycznego



WYDARZENIA polityczne ostatnich paru tygodni, zwłaszcza prowokacje i awantury, wywołane przez amerykański ośrodek dyspozycyjny w demokratycznym sektorze Berlina i w Korei, mogły zaciemnić wielu uczciwym ludziom jasny pogląd na obecną sytuację międzynarodową. A o to właśnie chodziło agresywnym kołom imperializmu amerykańskiego, które usiłują na nowo zacieśnić swą zbrodniczą politykę wojenną pod wiatr prowokacji i awantur.

Oświadczenia rządu radzieckiego o możliwości uregulowania spornych problemów w drodze rokowań, wzrastający ruch milionów ludzi w obronie pokoju, który swym zasięgiem ogarnia nawet pewne warstwy burżuazji, stworzyły sytuację, w której agresorzy imperialistyczni czuli się coraz bardziej skrepowani. Bliskie

zas podpisanie rozejmu w Korei, stwarzające perspektywę odprężenia w sytuacji międzynarodowej, napędziło strachem agresorów i awanturników, którzy — jak wyraził się Ilija Erenburg — liczą na nową wojnę, jak na złoty deszcz lub kotwicę ratunku.

W tej sytuacji jasnym promieniem oświeclającym drogę narodów jest konsekwentna polityka pokojowa Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej. Polityka ta zyskuje coraz więcej zwolenników w krajach kapitalistycznych. Nawet niektóre rządy — jak np. angielski i hinduski — zmuszone zostały przez opinię publiczną swych krajów do wypowiedzenia się za zwolaniem konferencji czterech mocarstw, bez stawiania wstępnych warunków Związkowi Radzieckiemu, jak tego chce Departament Stanu USA.

O szybsze zawarcie rozejmu w Korei

POD naciskiem oburzonej opinii światowej rząd amerykański był nawet zmuszony „potępić“ w słowach prowokację Li Syn-mana, by pod przykrywką słownych deklaracji nadal tolerować czyny klikli lisymanowskiej, zmierzające do storpedowania rozejmu w Korei. Temu celowi służy „pertrakcje“ przedstawicieli rządu USA Robertsona z Li Syn-manem. Robertson usiłuje rzekomo „przekonać“ marionetkę Li Syn-mana o konieczności zgody na rozejm. W rzeczywistości zaś jest to gra Departamentu Stanu, gra poddyktowana przez monopolistów amerykańskich.

Z drugiej strony generał Clark — dowódca „sił ONZ“ w Korei — stwierdzając w odpowiedzi na pismo marszałka Kim Ir-sena i generała Peng Teh-huaj’a, że prowokacje Li Syn-mana są „poważnym, godnym pożałowania incydentem“ zapewnia, że „dowodztwo NZ pragnie w miarę swych możliwości, stosując militarne środki ostrożności tam, gdzie jest to potrzebne, zapewnić przestrzeganie warunków rozejmu“.

Czym podyktowana jest ta podwójna gra Departamentu Stanu? Z jednej strony naciskiem monopolistów zbro-

jennych i agresywnych koł rządzących w USA, z drugiej — olbrzymim naciskiem opinii światowej i samego narodu amerykańskiego, pragnącego położyć wreszcie kres wojnie w Korei.

Biorąc pod uwagę dążenia narodów do pokoju i pragnąc odprężenia w sytuacji międzynarodowej strona koreańsko-chińska w odpowiedzi na pismo gen. Clarka domaga się gwarancji wykonania warunków rozejmu i stwierdza, że „jakkolwiek nasza strona nie jest całkowicie zadowolona z odpowiedzi waszej strony, to jednak ze względu na oznaki, iż wasza strona pragnie szybkiego zawarcia rozejmu oraz z uwagi na zapewnienia składane przez waszą stronę, zgadzamy się, by delegacje obu stron spotkały się w ustalonym czasie dla przedyskutowania kwestii wprowadzenia w życie porozumienia rozejmowego...“

Narody świata oczekują nie tylko szybkiego zawarcia rozejmu, ale i gwarancji, że rozejm ten nie zostanie zerwany. Dlatego narody w pełni popierają postulaty zawarte w piśmie Kim Ir-sena i Peng Teh-huaj’a, których urzeczywistnienie zagwarantuje poszanowanie rozejmu.

Obóz atlantycki trzeszczy w posadach

NIE tylko sprawa zawarcia rozejmu w Korei wywołuje rozbieżności w poglądach rządów kapitalistycznych, wchodzących w skład bloku atlantyckiego. Rozbieżności powstały również i w zagadnieniach polityki europejskiej. Metody dyktatu amerykańskiego zaczynają coraz bardziej zawodzić. Z tego powodu reakcyjny publicysta amerykański Walter Lippmann stwierdza: „Podstawy naszej europejskiej polityki zostały roztraskane. Ani nasze ultimata, ani też groźby zaniechania pomocy, nie dają nam żadnego pożytku“.

Wiele milionów dolarów wpakowały Stany Zjednoczone w przerzutowanie swych planów utworzenia „wspólnoty europejskiej“ i „armii europejskiej“, w której pierwsze skrzypce mają grać generalowie hitlerowscy. Dotychczas jednak — oprócz klikli Adenauera — żaden parlament zachodnio-europejski nie ratyfikował umów w sprawie stworzenia tej „wspólnoty europejskiej“. Nie ratyfikował dlatego, że opór narodów nie pozwala na to. Wykazywały to wybory, jakie ostatnio odbyły się we Francji i we Włoszech.

Opór narodów przeciwko sprzedanej polityce burżuazyjnych rządów z jednej strony i opozycja niektórych koł burżuazji przeciwko polityce dyktatu amerykańskiego, polityce zmierzającej do przekształcenia zachodniej Europy w kolonię amerykańską powoduje, że blok atlantycki rozsadzają wzrastające sprzeczności. Były premier francuski Daladier stwierdził np., że „podstawowe idee

polityki angielskiej... są absolutnie przeciwstawne polityce amerykańskiej“. Znajduje to m. in. wyraz w dążeniu Anglii do wywołania się z dyskryminacyjnych warunków, jakie USA narzuciły W. Brytanii w dziedzinie handlu międzynarodowego. Pierwszym wyłomem w tej dziedzinie jest zawarcie układu handlowego między Anglią i Chińską Republiką Ludową.

Znamiennym objawem zaostrzających się sprzeczności w obozie atlantyckim jest tzw. „dzień antyfrancuski w Bonn“. Na swym niedawnym posiedzeniu Bundestag (niższa izba „parlamentu“ zachodnio-niemieckiego) demonstracyjnie odrzucił układ w sprawie długów państwowych na rzecz Francji. Wprawdzie na drugi dzień Bundestag zrewidował swoje stanowisko, ale atmosfera szowinizmu, panująca na tym posiedzeniu, była tak gwałtowna, że wywołała niemiernie gwałtowną reakcję ze strony prasy francuskiej.

Dziennik „Figaro“ tak np. pisał: „Niemieccy deputowani niewątpliwie zapomnieli już, że ich rodacy, a może i wielu spośród nich przez prawie pięć lat rabowali nasze kraje, deportowali, znęcali się nad tysiącami Francuzów i kradli naszym dzieciom żywność...“ Prawicowe zaś pismo „France Soir“ dodało: „Co na to zwolennicy armii europejskiej? Gdy śledzi się zniewagi pod adresem Francji, to trzeba mieć wiele odwagi, by jeszcze występować w obronie zbójców niemieckich...“

Krótkowzroczne rachuby

ZAOSTRZAJĄCE się sprzeczności w obozie atlantyckim, walka narodów o niezależność i suwerenność swych krajów, walka tocząca się pod hasłem „ami go home“, nastroje antywojenne i antyamerykańskie spowodowały, że Stany Zjednoczone pusiły w ruch broń awanturników — prowokacje. Agresorzy amerykańscy uznali widocznie, że nadszedł czas odżywienia dywersyjnych agentur i nasilenia plugawej i oszczerczej kampanii przeciwko ZSRR i krajom demokracji ludowej.

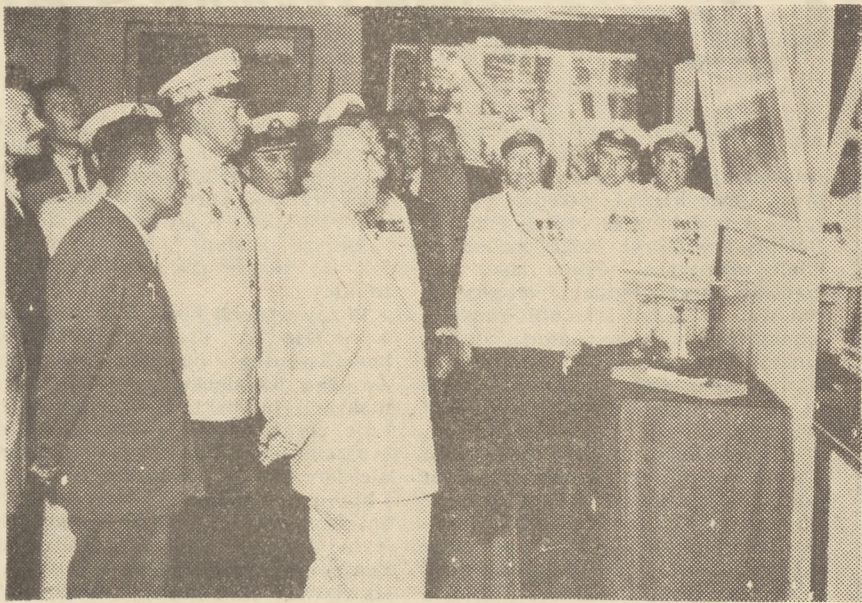
Artykuł wstępny „Prawdy“, omawiający przestępczą działalność Berii stwierdza: „Aktywizuje się imperializm międzynarodowy, aktywizuje się również jego agentura“. Dlatego też przeciętne zbrodniczej działalności Berii było celnym ciosem wymierzonym w plany międzynarodowego

imperializmu, dążącego przy pomocy prowokacji do osłabienia Związku Radzieckiego — ości światowego pokoju i twierdzy socjalizmu.

W artykule zaś „O awanturach międzynarodowych i obronie pokoju“ „Prawda“ tak pisała:

„Niemałym rzecznicom „polityki siły“ wydaje się, że w atmosferze awantur i prowokacji organizowanych przez ich najemnych agentów, w atmosferze wrzawy podejmowanej przez propagandę amerykańską wokół tych prowokacji, łatwiej uda im się osiągnąć swe agresywne cele, a w każdym razie uda się utrzymać nadal napięcie w sytuacji międzynarodowej, wytworzone wskutek ich zabiegów. Każdy rozsądny człowiek rozumie, że rachuby te są krótkowzroczne i skazane na fiasko“.

MUZEUM MARYNARKI WOJENNEJ



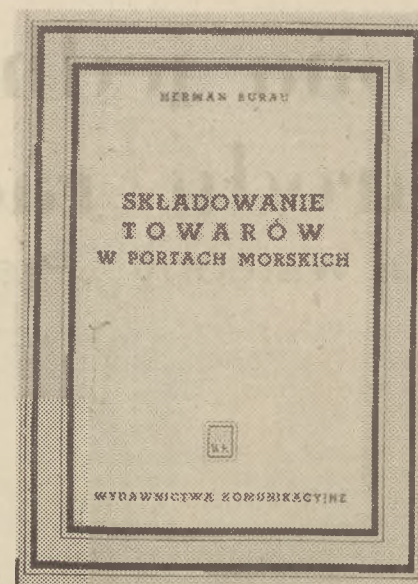
Podczas swego pobytu na Wybrzeżu z okazji Dni Morza towarzyszył Bolesław Bierut i towarzyszy Rokossowski zwiedzili Muzeum Marynarki Wojennej, żywo interesując się zgromadzonymi w nim eksponatami

Polski w X — XII wieku z naporem feudalizm niemieckich na Pomorze, ekspansję obrażając zmagania z krzyżackimi i walczyli zaborczymi siłami Szwecji. Niesposób wymienić całego bogactwa zgromadzonych tu materiałów dowodowych, map, kopii dokumentów, znalezisk historycznych, modeli, obrazów i rysunków. A przecież część historyczna Muzeum zakończona działem poświęconym tragicznym chwilom września 1939 roku — to zaledwie połowa Muzeum.

Na piętrze niemiernie bogaty dział ilustruje dzieje naszego Wybrzeża i odrodzonej Marynarki Wojennej od 1945 roku. Oto mapa wspaniałych uderzeń Armii Radzieckiej, która pod wodzą Stalina przyniosła klęskę faszystom, a nam wolność i szeroki dostęp do morza w historycznych granicach. Oto zdjęcia ilustrujące walki radzieckich i polskich żołnierzy, którzy pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego wyzwolili nasze ziemie nadbałtyckie. Oto dokumenty przedstawiające także trudne początki i pierwszy nasz okręt wojenny — małe kuter pilotowy „Korsarz”. Oto dowody braterskiej przyjaźni: zdjęcia z uroczystości przekazania Polsce okrętów wojennych ofiarowanych przez Związek Radziecki. Następne sale poświęcone są codziennej, żmudnej pracy naszej Marynarki Wojennej nad stałym podnoszeniem swego wyszkolenia bojowego i ideologicznego, nad stałym doskonaleniem się w służbie Polski Ludowej. Obok zdjęć widzimy tu także modele okrętów wojennych i broni morskich oraz eksponaty ilustrujące ruch racjonalizatorski w Marynarce Wojennej.

Nie wymieniliśmy ani części tego, co można zobaczyć w Muzeum, tym jakże pięknym i cennym darze naszej ludowej Marynarki Wojennej dla całego społeczeństwa. Ale też i nie mieliśmy zamiaru dawać pełnego spisu tego, co można zobaczyć w niepozornym budynku na zbiegu Kamiennej Góry. Chcieliśmy tylko zachęcić, przede wszystkim Was, marynarzy Polskiej Marynarki Handlowej, abyście korzystając z pobytu w Gdyni zwiedzili Muzeum, cenną skarbnicę naszych tradycji morskich, ośrodek zbliżenia pomiędzy Wami a tymi, którzy bronią Waszej pracy dla pokoju i Polski Ludowej przed zakusami imperialistycznego wroga.

(JOTEM)



CZY ZNASZ TĘ KSIĄŻKĘ?

JEDNYM z najważniejszych elementów sprawności pracy portu jest szybkość obrotu statków. Powiększona dzięki postępowi technicznemu szybkość statków i płynność stała się koniecznością dla jednostek, które znawane przez długie lata w porcie. Choćby tylko opłaty portowe, które musi płacić statek, stwarzają poważną pozycję na jego rachunku. Skrócenie natomiast czasu pobytu w porcie oznacza możliwość odbycia dodatkowych podróży. Dlatego też w transporcie morskim zwraca się wielką uwagę na wszelkie środki przyspieszenia manipulacji ładunków i na inwestycje, które mają przyspieszyć te manipulacje. Do takich inwestycji należą m. in. składy portowe, które właśnie pozwalają na szybszą odprawę statków (jak również na szybszą odprawę wagonów kolejowych).

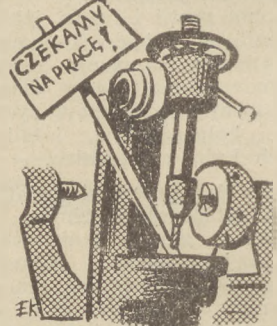
Z tego co powiedzieliśmy wynika, że zagadnienie składowania w porcie jest problemem bardzo ważnym i że sprawną obsługą statków jest jednym z czynników decydujących o sprawności portu. Dlatego dobrze się stało, że pracownicy portowi otrzymali w tym zakresie pomoc — książkę H. Burau pt. „SKŁADOWANIE TOWARÓW W PORTACH MORSKICH”, która pomoże szczególnie tym, którzy pracują w składach portowych. Również przyda się ta publikacja pracownikom starszym, bowiem powinni oni stale pogłębiać swą wiedzę zawodową.

Na wstępie autor wyjaśnia, dlaczego drobnicowe składy portowe mogą przyspieszyć odprawę statków. Następnie po wymienieniu rodzajów składów portowych i określeniu, jak oblicza się ich przepustowość, omawia przytoczone w wydanie towarów ze składu oraz dokumentację w tym zakresie. Szerzej zajmuje się manipulacjami w składach.

a więc omawia układanie stosów i ich zbieranie, naprawę opakowań, znakowanie towarów, ważenie i tarowanie, segregację, standaryzację, czynności kontrolerów ładunków, próbowanie itp. czynności. Na koniec omawia umowę składu i kwestię odpowiedzialności składownika za złożony w składzie towar oraz krótko przedstawia zasady budowy taryf składowych.

Dlaczego?

... w szczecińskiej Stoczni Remontowej nie są należycie wykorzystane takie wysokości obrotów, jak tożar, ka pobra, wiertarka ramowa i szlifler



ka pozioma? Maszyny te już od kilku miesięcy stoją w opakowaniach fabrycznych i nie mogą doczekać się terminu instalacji w halach produkcyjnych.

... w Żegludzie na Wiśle nie podsumowano dotychczas wyników współzawodnictwa międzyspółdzielnicowego za I kwartał br., podczas gdy należałoby już przystąpić do oceny osiągnięć II kwartału?

Wytykamy brakorobstwo

Wiele braków i usterek wykryła załoga parowca „Gliwice” po wyjściu statku z remontu przeprowadzonego przez Stocznię im. Komuny Paryskiej M. in. z wadliwie uszczelnionych przewodów i urządzeń w maszynowni wystosowały się kłębny pary i cieknie wodę



— Co oni tu przerobili?
— Maszynownię na laźnię!
— „Laźnia” przydałaby się brakorobom ze Stoczni im. Komuny Paryskiej!

Rozegraliśmy mecz w Chinach

PODZAS postoju naszego statku w jednym z portów Chin południowych na zaproszenie tamtejszego związku zawodowego rozegraliśmy mecz piłki nożnej z miejscową reprezentacją drużyną. Wynik meczu brzmiał 3:2 na korzyść gospodarzy. Po raz pierwszy drużyna z Gdyni wygrała mecz. Nie pozwoliło naszym graczom na łatwe przygotowanie się do tego spotkania. Samo bowiem kompletowanie drużyny zajęło nam godzinę czasu i tylko pozostałe do rozpoczęcia meczu 20 minut mogliśmy poświęcić na gorący trening. Wysoka temperatura (35 stopni C), w jakiej odbył się mecz, wymagała stanowczo dłuższego treningu.

Podczas treningu odpadło trzech dobrych zawodników, którzy nie wytrzymali tempa gry. Miejsca ich zajęli słabsi gracze z zapasów. Przed rozpoczęciem meczu już sam widok wbiegającej na boisko drużyny chińskiej nie nasrajał nas optymistycznie. Wobec bowiem doskonale przygotowanej się drużyny gospodarzy, wyposażonej w piękne kostiumy sportowe nasz zespół raz wprost pstrakowatą swych strojów. Zawodnicy nasi wystąpili tak, jak kto mógł a więc w koszulkach i bez koszulek, w spodenkach kąpielowych czerwonych, granatowych, w paski, w kropki. Jedni mieli buty, drudzy — półbuty, a niektórzy występowali nawet... w skarpetkach.

Początek gry nie zapowiadał bynajmniej nic dobrego na korzyść naszej drużyny. Gospodarze z miejsca przejęli inicjatywę, byli szybsi mieli piękne podania, grali ze spokojem. Nasi gracze nie mogli się skoncentrować, grali chaotycznie, podawali niecelnie. Stopniowo wyrównał się poziom gry. W 20 minut zdobyliśmy pierwszą bramkę. Niestety mimo ofiarnej walki zawodników na skutek utraty dwóch najsilniejszych graczy, z których jeden przewrócił się na wyzwanym boisku i skaleczył sobie nogę, no kolano, a drugiemu pokłóła się reszta spodni — mecz zakończył się naszą przegraną. Porażka z silniejszym przeciwnikiem nie jest zbyt przykra.

Natomiast należy pomyśleć o tym, aby w przyszłości drużyna nasza mogła wystąpić na meczu odpowiednio ubrana, a tym samym godnie reprezentować PMH Chłw w Radzie Okręgowej ZS „Kolejarz” i w kole sportowym PMH znajdują się fundusze na zaopatrzenie naszych statków, a szczególnie pływających na liniach dalekiego zasięgu — w niezbędny sprzęt i kostiumy.

TADEUSZ ŁANIECKI
Korespondent

„JULIA” PO ZDROWIE I RADOŚĆ

WCZASY na Wybrzeżu — to najbardziej atrakcyjna forma wypoczynku tysięcy ludzi pracy z głębi kraju. I w tym roku, jak i w latach ubiegłych zapelnili się barwnym tłumem skwery i parki trójmiasta. Rozbrzmiały wesołym gwarem sopoćkie molo i plaża. Największą jednak popularnością wśród naszych gości cieszą się przejażdżki statkami Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej po zatoce i porcie. Lśniąca białością spacerowe statki „Julia”, „Grażyna”, „Panna Wodna”, „Zofia” już od naj-



Górnik z kopalni „Jowisz” Antoni Garlewicz i jego córka Jadzia na pokładzie „Julii”

wcześniejszych godzin porannych oczekują w gdyniejskiej przystani i przy sopoćkim molo na pasażerów żądnych wrażeń „morskiej podróży”.

Gorące promienie czerwcowego słońca opalają na białe i ramiona pasażerów rozlokowanych na rufowym pokładzie statku „Julia”. Zbliża się godzina 10. Za chwilę odjazd. Ostatnie skrzynki z lemoniadą i piwem wędrują na nabrzeża na burtę, a stamtąd do bufetu. O dobre zaopatrzenie statku w

żywność i napoje chłodzące dba personel hotelowy ob. Bosiacka i kierownik Gaca. Ostatni wchodzi na pokład kapitan Gniazdowski. Przeciągnął ryk syreny, ostatnia cumy pada na pokład i statek wolno oddala się od nabrzeża. Nikt nie w doli przystań, statek wypływa za falochrony portu gdyniejskiego. Kierunek Sopot. Port docelowy Jastarnia.

Wśród grupy pasażerów widać wysoką postać barczystego mężczyzny, a obok niego kilkunastoletnią dziewczynkę. To górnik z kopalni „Jowisz” — Antoni Garlewicz z córeczką Jadzia, przodownicą nauki. Ob. Garlewicz już w ubiegłym roku spędzał czasy na Wybrzeżu. Morze oczarowało go i urzekło.

— Rokrocznie będę tu przyjeżdżał — mówi. — Gdy człowiek napatrzy się na nasze morze, gdy zobaczy rosnące z każdym rokiem porty, to różnie się potem pracuje.

A mała Jadzia? Pierwszy raz w swym życiu ogląda morze. Syty swój wzrok jego pięknem.

— Jak obłazymie się nasze statki handlowe — mówi Jadzia — jak pięknie odbijają się w wodzie stalowe ramiona dźwigów, przenoszących na statki ten sam węgiel, który tatusz z takim trudem wydobywa spod ziemi.

Za chwilę uwagę dziewczynki porwąją krążące nad statkiem mewy. — Cudnie, cudnie — powtarza Jadzia. Szereko otwarte oczy córki górnicza wprost wchłaniają w siebie i srebrzyste fale, i smukłe sylwety statków kołyszących się miękko na fali, przepływające opodal żółte, ruchliwe kutry rybackie i całe piękno polskiego Wybrzeża...

Z głośników umieszczonych na dziobie i rufie płyną dźwięki skocznych melodii. W przerwach ob. Paweł Gusche, konduktor pełniący zarazem funkcję spikera, zabawia pasażerów wesołą konferansjerką. Miło i przyjemnie upływa czas na pokładzie „Julii”.

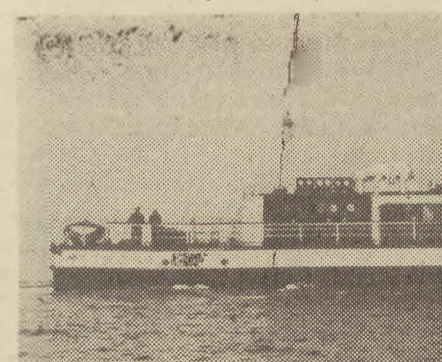
Żyją troską i opieką otacza swych pasażerów załoga. Każdy członek załogi chętnie udziela informacji i wyjaśnień na wszelkie zapytania gości. Świadczą zresztą o tym książka życzeń i zażaleń, znajdująca się na statku. Nie znajdziesz tam ani jednej skargi, lecz same pochwały i podziękowania. „Julia”



M. marynarz Bobrowski nawet w czasie drogi umie wygospodarować czas...

przewiozła w bieżącym sezonie już tysiące pasażerów. Chłopi z PGR w Elku, robotnicy i pracownicy umysłowi przebywający na czasach w Jastarni, Władysławowie i Juracie, kolejarze z węzła Łódźskiego i wielu, wielu innych ludzi pracy będzie długo pamiętać uprzejmą załogę.

Troska o pasażerów to naczelné zadanie, jakie postawiła sobie załoga „Julii”. Naczelné, ale nie jedyne. Załoga „krajownika”, „Julia” — jak dowcipnie nazywają marynarze swój statek — wie, że aby spragnieni morskich wóderek mili goście z głębi kraju mogli rozkoszować się przejażdżkami, trzeba dbać o nieprzerwaną eksploatację statku. Dla tego też otoczyła mechanizmami socjalistyczną opieką. Przykłady tego mieliśmy



Motorowiec „Julia”

POMYŚL

Szyfrogram

Odczytać poziomo treść szyfrogramu przez zastąpienie cyfr od 1—22 literami umieszczonymi dookoła figury.

Rozszyfrowanie polega na odszukaniu w podanym alfabecie właściwej litery początkowo, od której należy zacząć kolejne oznaczanie cyframi. Jednakowym cyfrą odpowiadają jednakowe litery.

Rozwiązanie zadań z nr 12/58

Witówka: Peryskop, Kopernik (wspak), wie loryb, Karoliny, Syrakuzy, traktaty, Czukczów Brytania, elewator, Szczecin, karawela, Nicotera, Krakatau, sztaksel, Barbados, Bretania.

Szarada: — Batory.

Za trafne rozwiązanie zadań nagrody otrzymują: 1) Jan Suchanek, Gdynia, ul. Olżyńska 8. 2) Władysław Kwieciński, Olżyńska, ul. Gietkowska 11 m. 7. 3) Władysław Piasny, Warszawa ul. Krótka 5 m. 1. 4) Władysław Zalewski, Kraków, ul. Szeroka 5. 5) Mieczysław Głowacki, Sopot, ul. Pstrawskiego 4 m. 3.

E	E	I	J	K	L	M	N	O	P	R	S	
5	19	8	19	3	13	7	5					
6	18	13	6	20	19	10	11					
14	17	19	3	6	18	11	5					
19	15	6	5	14	13	1	3					
13	12	T	6	19	10	21	19					
10	5	11	18	13	6	20	21					
5	4	1	20	13	11	22	5	7	18			
6	22	5	17	6	21	22	5	15	2			
22	19	9	14	6	16	13	5	17	19	3	13	

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Komorowski, Uklewskiego, Starzewskiego, Przybyłowskiego, Sunka i WAF-u. Rysunki: Karłowski.

W dawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Folegim — Adres Redakcji Gdynia, Al. Wojska Polskiego 13. Tel. Redakcji 428-34. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych. Gdańsk-Wrzeszcz. Al. Wojska Polskiego 13 na konto PKO — Gdynia nr 11-110-55152. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: miesięcznie zł 0,80, kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Nakład 14.009 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne Pap. rot. sat. 60 gr. 102 cm, klasa VII, oddano manuskrypty dn. 10. VII. 53, druk ukończono 17. VII. 53, zam. nr 2060 — W-4-24017