

Telegram

Szereg statków naszej floty handlowej na wieść o podpisaniu rozejmu w Korei, nadsyła z morza telegramy, z których przebiega radość ze zwycięstwa obozu pokoju. Jednocześnie marynarze czynem czczą radość, podejmując zobowiązania skrócenia czasu trwania rejsów, uzyskania oszczędności i zdwojenia wysiłków w realizacji zadań produkcyjnych.

Zdwoimy nasze wysiłki — piszą marynarze z motorowca „Mickiewicz” — by pomóc Wam, koreańscy towarzysze, w odbudowie Waszego kraju.

— Załoga uczi podpisanie rozejmu w Panmun-dżonie — piszą marynarze z parowca „Gliwice” — zwiększoną wydajnością pracy w wykonaniu zaplanowanych remontów bieżących w czasie eksploatacji.

Cena 40 gr



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDANSK, 15-31 SIERPNIA 1953 R. NR 16 (62)

CHWAŁA WIELKIEJ PARTII

Poniżej przedrukujemy z nr 31(247) tygodnika „O trwały pokój, o demokrację ludową” artykuł Przewodniczącego KC PZPR Bolesława Bieruta napisany z okazji 50-lecia KPZR.

Patrzac z perspektywy 50 lat na historyczny dorobek II Zjazdu SDPRR, na pełną chwałę drogę walk i zwycięstw stworzonej przez Lenina Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, odczuwamy ze szczególną siłą epokowe znaczenie jej gigantycznej pracy i jej osiągnięć dla całego międzynarodowego ruchu robotniczego, dla losów całej ludzkości.

Polska klasa robotnicza i jej rewolucyjna awangarda SDKPiL w ciągu długich lat rewolucyjnej walki była związana ścisłym sojuszem bojowym z rosyjską klasą robotniczą i jej leninowskim sztabem — bohaterską partią bolszewików.

Polski lud pracujący uważał zawsze za swą chlubę, że SDKPiL w r. 1906 weszła w skład SDPRR i mimo wahań ideologicznych, wynikających z błędnych założeń luksemburgistowskich, popierała bolszewików w walce z mieniszewikami, że obok robotników rosyjskich w szeregach obrońców Rewolucji Październikowej walczyły tysiące polskich rewolucjonistów, z Feliksem Dzierżyńskim i Julianem Marchlewskim na czele.

Polski ruch robotniczy niezmiennie wiele zawdzięcza bezpośrednim radom i wskazaniom wielkiego Lenina, który wysoko cenił rewolucyjną walkę polskiej klasy robotniczej, podkreślał historyczne zasługi SDKPiL w walce o sojusz klasowy robotników polskich i rosyjskich, a równocześnie surowo krytykował błędy SDKPiL, zwłaszcza w kwestii narodowej. Historia wykazała całkowitą słuszność krytyki leninowskiej, wykazała, że polski rewolucyjny ruch robotniczy krępił i zwyciężał w miarę tego, jak jego partyjna awangarda przyswajała sobie leninowskie zasady strategii i taktyki, w miarę tego, jak KPP a potem PPR uczyły się w sposób właściwy stosować teorię marksizmu-leninizmu i doświadczenie zwycięskiej Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego — to ogromna siła ideowa, oddziaływająca na cały świat, przeobrażająca świadomość setek milionów ludzi, to niezłomna i wypróbowana awangarda międzynarodowej klasy robotniczej pierwsza „szturmowa brygada” ludzkości w walce o pokój, demokrację i socjalizm.

Wokół Związku Radzieckiego i jego kierowniczej siły — Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego — skupiają się pod przewodnictwem partii komunistycznych i robotniczych wolne narody krajów demokracji ludowej, skupia się wyzwolony z pęt imperializmu naród chiński, skupiają się masy precjujące wszystkich krajów kapitalistycznych. Ten wielki i z każdym dniem potężniejszy oboz pokoju, demokracji i socjalizmu, któremu przewodzi Związek Radziecki — to nowa siła dziejowa, jakiej ludzkość nigdy przedtem nie знаła.

Cała historia Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego — to nauka marksistowsko-leninowska w działaniu. Ogromne, historyczne osiągnięcia KPZR we wszystkich dziedzinach życia i ol-

brzymi autorytet, jaki Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego zdobyła sobie na całym świecie, są wspaniałym świadectwem niepokonanej siły marksizmu-leninizmu.

Doświadczenia Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego są źródłem natchnienia i przykładem dla wszystkich partii komunistycznych i robotniczych na całym świecie.

Polska Zjednoczona Partia Robotnicza i cały naród polski, święcąc 50-lecie Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, jeszcze raz uświadamiają sobie głęboko, jak wiele naród nasz ma jej do zawdzięczenia.

Będziemy nadal wytrwale przyswajać narodowi polskiemu nieśmiertelne idee leninizmu, których wcieleniem jest sławna historia Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Za przykładem Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego będziemy wzmacniać jedność poglądów, jedność

działania i jedność dyscypliny naszej partii. Będziemy zacieśniać więź naszej partii z narodem, wzmacniać troskę o człowieka pracy i o rozkwit naszego kraju. Będziemy zaostreżać rewolucyjną czujność Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i całego ludu pracującego. Będziemy wytrwale pracowali nad realizowaniem w naszej pracy leninowskich zasad kierownictwa i norm życia partyjnego.

Będziemy wychowywać polskie masy pracujące w duchu socjalistycznego patriotyzmu i internacjonalizmu, w duchu najgłębszej przyjaźni do wielkiego Kraju Rad, przewodzącego całej ludzkości w walce o pokój, postęp i socjalizm.

Chwała wielkiej Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego!

Niechaj jeszcze wyżej wznosi się nad światem zwycięski sztandar Marksa — Engelsa — Lenina — Stalina!

W dniu 50-lecia KPZR ślemy braćiom radzieckim wyrazy najgorętszych uczuć i najserdeczniejsze pozdrowienia.

Wzmóžmy walkę o bezawaryjne pływanie

W ZWIĄZKU ze stałym i znaczącym wzrostem naszej floty handlowej, zagadnienie walki z awariami staje się jednym z kluczowych zadań stojących przed załogami statków i administracją PMH.

Powodem zrozumienia wagi tego zagadnienia przez załogi statków, jak i przez administrację PMH jest znaczny spadek ilości awarii w roku bieżącym w porównaniu z ubiegłymi latami.

Spadek ilości awarii w roku bieżącym zawdzięczamy: ogólnemu podniesieniu stanu uświadczenia politycznego tak załóg pływających, jak i administracji PMH, szkoleniu zawodowemu oraz powołaniu statkowych i administracyjnych Komisji Przeciwwawaryjnych. Zadaniem tych komisji jest: badanie przyczyn poszczególnych awarii oraz stosowanie właściwych środków profilaktycznych, mających na celu zapobieżenie powstawaniu podobnych awarii w przyszłości, jak również analizowanie i omawianie przyczyn poszczególnych awarii na naradach wytwórczych i zebraniach załogowych.

JEDNAKŻE mimo osiągnięć, na niektórych statkach PMH wskutek małej troski kierownictwa statków i administracji PMH, nie uzyskaliśmy jeszcze należytego stosunku załóg do tego zagadnienia. Świadcza o tym poniższe przykłady awarii:

1. Na jednym ze statków miała miejsce awaria kotłowej. Stwierdzono, że jej przyczyną było: niewłaściwe stosowanie chemikaliów, służących do zmniejszania wody kotłowej przez I, II, i III mechanika, wskutek braku kwalifikacji zawodowych oraz beztróskiego podejścia do powierzonych im pieczy majątku narodowego.

2. Na innym statku przy wybieraniu kotwicy zerwał się łańcuch, łaczący krętki z szakłą kotwicy. wskutek czego kotwica poszła na dno. Stwierdzono, że urwanie kotwicy nastąpiło

piło nie wskutek normalnego zużycia, ale z powodu zaniedbania st. oficera i bosmana statku, którzy nie dopilnowali okresowego przeglądu kotwic i łańcuchów.

3. Jeszcze na innym statku nastąpiła awaria tulei, pierścienia uszczelniającego cederwału, oraz uszkodzenie samego cederwału. Stwierdzono, że awaria powstała z winy kierownictwa statku, które zbagatelizowało takie okoliczności poprzedzające awarie, jak: przecieki oliwy z cederwału do wnętrza statku i zaobserwowane stuki wału, które to okoliczności świadczyły o tym, że tuleja i cederwał muszą być wypracowane. Awaria nastąpiła również z winy nadzoru technicznego przedsiębiorstwa, który zbagatelizował takie okoliczności, poprzedzające awarie, jak stwierdzenie nurka w czasie odpalania lin nawiniętych na śrube, że pierścien uszczelniający cederwał ma zerwane śruby i jest obłożony oraz zgłoszoną przez mechanika statku obserwację, że wał pracuje nierówno.

Mimo tych sygnałów nadzór techniczny nie zdecydował natychmiastowego usunięcia uszkodzeń, lecz pozwolił na dalszą eksploatację statku, co wpłynęło na powiększenie się rozmiarów uszkodzenia.

ANALIZA awarii wykazuje, że najczęściej spotykanymi przyczynami powodującymi je, jest brak kwalifikacji zawodowych, nieprzestrzeganie przepisów, brak należytej opieki nad sprzętem i brak socjalistycznego podejścia ze strony poszczególnych członków załóg do majątku narodowego, jakim jest statek. Są to wszystko przyczyny zależne od człowieka, które przy odpowiednim wysiłku można usunąć względnie którym można zapobiec

Awarii niezależnych od człowieka, a będących wynikiem działania sił przyrody w zasadzie nie ma, względnie są one bardzo rzadkie.

Toteż aby zapobiec awariom i zmniejszyć ich ilość do minimum, należy walkę o bezawaryjne pływanie wzmocnić przez zwiększenie czujności i spógotowanie wysiłków tak załóg pływających, jak i administracji PMH.

Wysilek załóg pływających w walce z awariami powinien iść w kierunku wzmocnienia ruchu współzawodnictwa i ruchu racjonalizatorskiego, zwiększenia ilości samoremontów, wzmocnienia socjalistycznej opieki nad mechanizmem i oraz intensywnego pogłębiania wiedzy fachowej.

Każda awaria, bezpośrednio po jej zaistnieniu, winna być przez statkowe Komisje Przeciwwawaryjne przeanalizowana, a następnie omówiona na zebraniach załogowych i naradach wytwórczych. Omawiane winny być przyczyny powstania każdej awarii, oraz środki profilaktyczne i usprawniające mające na celu zapobieżenie powstawaniu podobnej awarii w przyszłości.

Zadaniem statkowej Komisji Przeciwwawaryjnej przy rozpatrywaniu i ana-

W Bukareszcie złączyły się myśli i uczucia całej postępowej młodzieży

DNIA 2 bm. w stolicy Rumuńskiej Republiki Ludowej — Bukareszcie rozpoczął się IV Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów. Uroczyste otwarcie Festiwalu odbyło się na potężnym, nowowzbudowanym stadionie w Parku Kultury i Wypoczynku im. 23 Sierpnia.

Bukareszt przybrał odświętną szatę. Ulice i place mieniły się barwanymi dziesiątkami flag narodowych. Na transparentach, plakatach, na frontonach budynków widniały wypisane w wielu językach hasła: „Pokój i przyjaźń”.

Nie było takiej ulicy w Bukareszcie, na której wśród wielu innych flag nie powiewały flagi 5-ciu wielkich mocarstw: Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych, Chińskiej Republiki Ludowej, Wielkiej Brytanii i Francji.

Na zaproszenie Międzynarodowego Komitetu Festiwalu przybyła do Bukaresztu laureatka Nagrody Stalinowskiej „Za utrwalenie pokoju między narodami”, członkini Światowej Rady Pokoju, Monika Felton.

Na IV Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów przyjechała też bohaterska bojowniczka o pokój Raymond D. Felton.

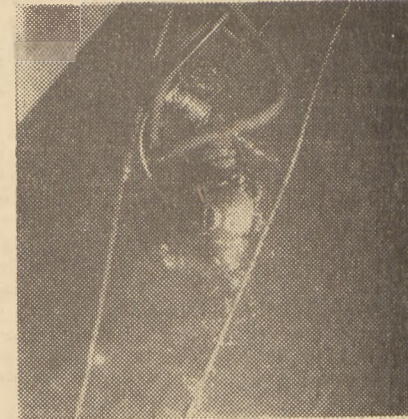
We wszystkich parkach i na placach Bukaresztu trwały radosne zabawy. Największą imprezą z dziedziny kultury fizycznej była inauguracja zawodów sportowych na stadionie im. 23 Sierpnia w Bukareszcie.

(Dokończenie na str. 2)

Rezultat pracy i myśli kolektywnej

JESZCZE w pierwszych latach po wyzwoleniu byli tacy, co nie wierzyli w możliwość stworzenia własnego ratownictwa okrętowego. Jednak dzięki ofiarności i wysiłkowi naszych nurków, techników i inżynierów, polskie ratownictwo nie tylko powstało, lecz ku zdumieniu zachodnich przedsiębiorstw kapitalistycznych, zaczęło odnosić sukcesy za sukcesem. Dziś poszczycić się ono może wydobywaniem z morskich głębin 150 tys. BRT. Wśród wielu wydobytych wraków znalazł się również hitlerowski pancernik „Gneisenau”.

Kapitan Witold Poinc ma za sobą 28 lat pracy na morzu. Pływał przed drugą wojną światową na statkach Polskiej Żeglugi, był też pilotem w porcie gdynskim. Niewielka, wegetująca w warunkach kapitalistycznych polska marynarka handlowa nie mogła dać przed wojną zdolnemu kapitanowi i inżynierowi możliwości pogłębiania wiedzy fachowej i wykorzystania jej w praktyce. Przecież ratownictwo morskie w przedwrześniowej Polsce praktycznie nie istniało. W razie potrzeby korzystano z usług przedsiębiorstw zagranicznych, przeważnie duńskich. Dopiero Polska Ludowa zapewniła Witoldowi Poincowi pełne możliwości



W walce o wydarcie morzu bezcennych skarbów nieustannie podnoszą swą wiedzę zawodową, ulepszają metody pracy nurkowie Polskiego Ratownictwa Okrętowego osiągając coraz nowe sukcesy.



Ratownicze jednostki PRO „Światowid” i „Smok” na stanowiskach przy wydobywaniu wraku

wszechstronnego rozwoju. Opracowując wraz z towarzyszymi nową metodę odmulania wraków, kapitan Poinc korzystał z radzieckiej przebogatej literatury fachowej.

Nurek Stanisław Matlak, to wychowanek Polskiej Marynarki Wojennej. Tam zapoznał się z służbą na morzu. Wśród nurków Polskiego Ratownictwa Okrętowego jest jednym z najmłodszych. Spokojny, opanowany, nie lubi wiele mówić. Za to w pracy jest najbardziej wytrwały. Dobrze już poznał swój zawód. Jego odwaga i pomysłowość jest znana wśród wszystkich ekip PRO.

Przy opracowywaniu nowej metody odmulania niezwykle cenne były uwagi i wskazówki nurka Matlaka i jego towarzysza, nurka Bronisława Sadowego.

Niemniej wartościowe były rady i mechanika racjonalizatora ze statku ratowniczego „Światowid” Józefa Ostrowskiego. Niejedną noc stracił on, siedząc ze swymi towarzyszami nad konstrukcją ejektora nowego typu, który by pozwolił na szybsze odmulenie zatopionego wraku. Wrak ten ponad 8 lat spoczywał na dnie Zatoki Gdańskiej, otoczony blisko 4 metrów warstwą mułu.

Z taką przeszkodą przy podnoszeniu dużego statku spotkali się pracownicy PRO po raz pierwszy. Przed rozpoczęciem normalnych prac, należało odkopać wrak z mułu, a więc wydobyć ponad 15 tys. m³ mułu co wymagało — przy dotychczasowej wydajności ejektorów: 3 m³ na godz. — około 300 dni przy samym tylko odmulaniu. 300 dni roboczych, jeśli odliczyć okres jesiennych i wiosennych sztormów — to przecież prawie półtora roku.

Ale doświadczony spawacz i racjonalizator Antoni Mońka potrafił myśleć, potrafił ze swej pracy i doświadczeń wyciągnąć praktyczne wnioski. Dobrze znał tajniki swej pracy nurkowie Matlak i Sadowy. Przecież nad całą pracą troskliwie czuwał kpt. Poinc.

Kolektywna praca nurków, spawaczy i inżynierów dała rezultat. Nowy ejektor wydobywał muł z szybkością nie 3-ch, jak dawniej, lecz 33-ch m³ na godzinę. Polska myśl techniczna, rozwijająca się dzięki troskliwej opiece państwa, odniosła wspaniałe zwycięstwo.

W nagrodę za trud i wysilek, nasi producujący ratownicy kpt. Poinc, nurkowie: Matlak i Sadowy, kpt. Stefanowski, i mechanik Ostrowski i spawacz Mońka otrzymali w dniu 15-tych Odrodzenia zespolową nagrodę państwową II stopnia.

(s)



Dużym powodzeniem wśród robotników i marynarzy cieszyła się płała z kół sztuksa zespołu teatralnego Klubu Robotniczego ZPPZ — „Konkurencja”. O pracy i zwycięstwach tego zespołu znajdziecie obszerny reportaż na str. 6

Doświadczenia RADZIECKICH

Niżej przedrukujemy z nieznacznymi skrótami — z gazety Ministerstwa Żeglugi Związku Radzieckiego „Wodnyj Transport” Nr 39 z dn. 2. 7. 1953 r. — artykuł i pomocnika kapitana statku „Auseklis” — R. Kaimacza — o doświadczeniach pracy partyjnej w czasie rejsów.

Artykuł zawiera wiele cennych wskazówek, które mogą poważnie pomóc aktywowi partyjnemu naszych statków w organizowaniu pracy partyjno-politycznej w czasie rejsów i w prawidłowym nacełowaniu jej na mobilizację załóg wo-

ZALOGA parowca „Auseklis” podjęła zobowiązanie przedterminowego wykonania rocznego zadania nawigacyjnego.

Zabezpieczeniu wykonania tego bardzo ważnego zadania podporządkowana została cała praca partyjno-polityczna na statku.

Wszystkim wiadomo, że sukcesy produkcyjne i ich trwałość zależą od poziomu pracy partyjno-organizacyjnej i partyjno-politycznej, od tego, czy organizacja partyjna konkretnie i celowo kieruje pracą kolektywu. Pamiętając o tym komuniści statku „Auseklis” poświęcają wiele uwagi pracy politycznej wśród załogi maszynowej i pokładowej.

Różnorodnie są formy pracy politycznej podczas pływania. U nas regularnie przeprowadza się partyjne zebrania, zajęcia w kołach szkolenia partyjnego i komсомolskiego szkolenia politycznego. Nie ma takiego rejsu, w czasie którego członkowie załogi nie wysłuchaliby odczytu lub pogadanki. Na statku regularnie wychodzą gazetki ścienne i radiogazety. Celem i treścią każdego przedsięwzięcia — jest mobilizowanie załogi do przedterminowego zakończenia zadań rejsowych, do podniesienia tempa przewozu ładunków.

Wiosną wezwali nas do współzawodnictwa socjalistycznego marynarze parowca „General Bagramian”. Jednocześnie z tym otrzymaliśmy od zarządu przedsiębiorstwa żeglugowego plan roczny. Komuniści omówili ten plan na zebraniu partyjnym, opracowali projekt zobowiązań socjalistycznych, które po przedyskutowaniu ich na ogólnym zebraniu marynarzy zostały przyjęte przez załogę.

RZECZA najważniejszą w socjalistycznym współzawodnictwie naszego kolektywu — jest walka o przedterminowe wykonanie zadań rejsowych.

Jak więc w związku z tym organizuje się pracę partyjno-polityczną?

Kiedy tylko dowiadujemy się o kolejnym zadaniu rejsowym, zapoznajemy z nim kierownictwo statku i komunistów. Sekretarz organizacji partyjnej uwzględniając charakter rejsu ustala główne zadania, które należy włączyć do planu pracy partyjno-politycznej na dany rejs. W zależności od przewidywanych trudności i warunków rekomenduje się tematy gawęd

agitatorów. Kolegium redakcyjne gazety ściennej także zawczasu wyjaśnia zagadnienie, które należałoby poruszyć.

Komuniści, towarzysze Bielkow i Fiodorow, organizują współzawodnictwo socjalistyczne między wachtami, ze wszystkich sił podtrzymują cenną inicjatywę członków załogi. W pracy tej wykorzystują pomoc komсомolców i organizacji związkowej.

W rozwoju współzawodnictwa socjalistycznego i w propagandzie przodujących doświadczeń marynarzy, ważną rolę odgrywa radiogazeta. Podczas pływania marynarze z najwyższym zainteresowaniem słuchają każdej transmisji okrętowej i radiowęzła: korespondencji o przodownikach — materiałów o stachanowskich doświadczeniach itp.

Zdarzył się w naszej praktyce wypadek, że z winy marynarzy liczących towar przyjęto na statek za mało ładunku. Organizacja partyjna postanowiła zwrócić uwagę wszystkich członków załogi na ten fakt. Na naradzie produkcyjnej załogi pokładowej i na naradzie kierownictwa statku ujawnione zostały przyczyny, które spowodowały omyłkę w liczeniu ładunku. Postanowiono przedłużyć czas pracy marynarzy liczących ładunek do ośmiu godzin, tak jak pracują robotnicy portowi. Umożliwiło to ściślejszą kontrolę. W ciągu dłuższego czasu sprawa walki o przewóz masy towarowej bez strat, była ośrodkiem uwagi agitatorów i gazetki ściennej. Rezultaty tej pracy są widoczne. Już od dwóch miesięcy żadnych omyłek i braków u nas nie stwierdzono.

ORGANIZACJA partyjna stara się w swej praktycznej działalności utrzymywać ścisłą łączność z kapitanem statku, aktywnie pomaga mu w prowadzeniu pracy wychowawczej i politycznej wśród załogi. Komuniści dają przykład wzorowego, pełnego inicjatywy i dokładnego wykonywania wszystkich zarządzeń i wskazówek kapitana i podtrzymują jego autorytet.

Wcielając w życie uchwały XIX Zjazdu Partii, komuniści parowca „Auseklis” podnoszą poziom pracy ideologicznej, doskonałą propagandę partyjną. Na statku pracują dwa koła studiujące materiały XIX Zjazdu KPZR.

HENRI MARTIN WOLNY

TIEDY armaty francuskie wysyłały tony amunicji w bitwie pod Hoa-Bin, próbując złamać opór bohaterskich żołnierzy Vietnamu, na festiwal do Berlina przybyła grupa młodych Vietnamczyków. Przybyli oni wprost z pola walki, aby zmanifestować, że młodzież vietnamska jest nieugięta w walce o szczęście swego narodu, o pokój. Tam właśnie, na berlińskim festiwalu Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej wystąpił chór armii vietnamskiej, wykonując szereg pieśni, które śpiewają na obozowiskach w dzungli nad Song-Koi i Song-bo bohaterowie Viet-minku. Jedną z tych pieśni



opowiadała o losach francuskiego marynarza Henri Martina...

Kim jest Henri Martin?...

Na pytanie to dziś mogą nam dać odpowiedź miliony ludzi. Wszyscy, którym droga jest sprawa wolności i pokoju. Portrety Henri Martina zdobią wszystkie młodzieżowe manifestacje. Jego nazwisko widnieje na transparentach, a we Francji, w portach — na murach domów, na płotach, nawet na latarniowcach u wejścia do portu.

Henri Martin był podoficerem marynarki francuskiej. Kiedy wybuchła wojna w Vietnamie, jedyną, w której był Henri Martin skierowano na Daleki Wschód i rzucono przeciw bro-

niacemu swej wolności i niepodległości ludowi Vietnamu.

Henri Martin nie mógł spokojnie patrzeć, jak francuskie korpusy ekspedycyjne niszczą kraj, aby zakuć go w kajdany niewoli. Odważnie wystąpił przeciwko brudnej wojnie, napiętnował jej organizatorów i wezwał francuskich marynarzy do walki o pokój.

Francuska burżuazja poleciła aresztować młodego marynarza. Wydawało się jej, że w ten sposób zmusi go do milczenia. Ale na przewodzie sądowym już nie burżuazja francuska sądziła Martina, ale lud francuski głosem młodego marynarza rzucił oskarżenia zdradcom.

— Miałem 16 lat — mówił on, — gdy zacząłem rozdáwać ulotki. Kochałem i kocham mój kraj ze wszystkich sił. Walczyłem jako partyzant w okręgu Cher. Po zakończeniu walk mogłem wrócić do domu. Miałem wtedy lat 17. Ale tego nie uczyniłem. Zażądałem, żeby wystano mnie na front w Royan. Dowództwo sprawował tam 24-letni kapitan, który umiał prowadzić swoich żołnierzy. Zginął 3 września 1944 r. Przed śmiercią powiedział do nas: „Chłopcy trzeba walczyć do końca”. Dotrzymałem tej przysięgi i jeszcze dzisiaj, walcząc przeciwko niesłusznej wojnie z Vietnamem. Nie zaciągałem się do marynarki, by walczyć w Indochinach. Wolność, równość i braterstwo nie są dla mnie czczymi słowami. Jestem gotów oddać moje życie za ojczyznę. Jeśli ciągnie mnie mnie przed sądy, to dlatego, że ludzie, którzy kierują moim krajem, zdradzili go, jak za czasów okupacji.

Kiedy burżuazja francuska skazała bohaterskiego marynarza na więzienie, w całej Francji, a za nią na całym świecie, wszędzie, gdzie żyją sprawiedliwi ludzie, pragnący pokoju i braterstwa — podniósł się potężny zew protestu. Hasło „Uwolnić Henri Martina” — stało się uwalnianiem równoznacznym z hasłami przeciwko zaborczym wojnom, z hasłami pokoju. Nieugięta walka o uwolnienie Henri Martina została uwieńczona sukcesem.

2 sierpnia Henri Martin został zwolniony z więzienia w Melnu. Nie starczyło burżuazji francuskiej — zaprzędał jej swój kraj amerykańskim kolonizatorom — dość sił, aby zakneblować usta człowieka, który głosił prawdę o brudnej wojnie w Vietnamie. Siły pokójne odniosły zwycięstwo nad siłami wojny.

Niejednokrotnie omawialiśmy na zebraniach partyjnych stan zajęć w sieci szkolenia partyjnego. Ujawniając braki w pracy kół szkolenia, komuniści wysuwali praktyczne wnioski dla ich usunięcia. To samo zagadnienie znajdowało się w ciągu roku szkoleniowego na porządku dziennym zebrani komсомolskich. Propagandyści przeprowadzali ze słuchaczami rozmowy indywidualne i pomagali im lepiej przygotować się do zajęć końcowych.

Oprócz studiowania XIX Zjazdu w kołach, w czasie szeregu rejsów wygłoszono dla członków załogi odczyty poświęcone uchwałom Zjazdu w pracy tow. Stalina „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR”. Agitatorzy przeprowadzali pogadanki o współzawodnictwie socjalistycznym o regulaminach pracy, o pełnieniu służby wachtowej oraz na inne tematy.

Ani na jeden dzień organizacja partyjna nie traci z oczu sprawy umocnienia dyscypliny pracy. Do niedawna z dyscypliną pracy było u nas niedobrze. Zdawało się, że niektórzy marynarze (w tej liczbie również osoby z kierownictwem) na ruszali przepisy regulaminów służbowych.

Organizacja partyjna postawiła przed sobą zadanie umocnienia dyscypliny. Zagadnienie to komuniści omówili na otwartym zebraniu partyjnym. Podjęto kroki w kierunku polepszenia pracy wychowawczej wśród członków załogi. W stosunku do komunistów wysunęliśmy surowe wymagania. Do planu pracy agitatorów włączono tematy: „Oblicze moralne radzieckiego marynarza”, „Socjalistyczna dyscyplina pracy” i „Walczyc o honor statku”.

Codzienna praca uświadamiającą organizację partyjną łączy z wysoką wymagalnością i nieprzejednaną walką z niedociągaciami. Z doświadczenia dobrze wiemy, że tylko wtedy potrafimy ostаточно zlikwidować wykroczenia przeciw dyscyplinie, kiedy wytworzymy na statku atmosferę nieprzejednaną wobec wszelkich przejawów dezorganizacji, niedbalstwa i nie sumiennego stosunku do pracy. Dlatego każdy wypadek naruszenia reguła minę jest szczegółowo rozpatrzony i reagujemy nań odpowiednią uchwałą.

Tłumaczył H. R.

W Bukareszcie złączyły się myśli i uczucia całej postępowej młodzieży

(Dokończenie ze str. 1)

W drugim dniu Festiwalu odbyły się między innymi spotkania młodzieży rumuńskiej z bułgarską, albańską z węgierską. Młodzi Niemcy zaprosili do siebie przyjaciół ze Związku Radzieckiego, Anglii, Stanów Zjednoczonych i Chin Ludowych.



Delegaci młodzieży polskiej gościli wraz z delegatami Czechosłowacji i Anglii u młodzieży węgierskiej, u siebie zaś przyjmowali delegację Stanów Zjednoczonych.

Bogaty i piękny był program drugiego dnia Festiwalu. Odbyło się m. in. 15 spotkań delegacji młodzieży różnych krajów, w 35 punktach miały wystąpić zespoły artystyczne.

Dnia 4 bm. wystąpiły zespoły artystyczne Chin Ludowych, Finlandii, Brazylii i Norwegii. Ich piękne tańce i pieśni oklaskiwały owacyjnie tysiące widzów.

Delegaci młodzieży polskiej 4 bm. zwiedzili m. in. wystawę Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej i Międzynarodowego Związku Studentów; polskie zespoły artystyczne uczestniczyły w eliminacjach. Popisy polskich zespołów artystycznych oglądały tysiące widzów w wielkiej sali „Patria”, w Operze Państwowej i w teatrze „Arlis”.

W serdecznej, przyjacielskiej atmosferze odbyło się spotkanie młodzieży polskiej z młodzieżą Stanów Zjednoczonych. Długo i serdecznie rozmawiano o życiu w Polsce i w Stanach Zjednoczonych, dzielono się wrażeniami z pierwszych dni Festiwalu. Wznoszono okrzyki na cześć przyjaźni młodzieży polskiej i amerykańskiej.

Wielkim wydarzeniem w dniu 5 sierpnia było otwarcie na Festiwalu w Bukareszcie w pawilonach „Floreasca” Międzynarodowej Wystawy Dokumentalnej obrazującej dorobek narodów, pracę i walkę młodzieży całego świata o pokój i przyjaźń między narodami.

Zdając sobie coraz bardziej sprawę z faktu, że tylko pokój jest podstawą lepszej, szczęśliwszej przyszłości, młodzież — szczególnie dziś, gdy przykład Korei wskazuje na możliwość uregulowania spornych problemów w drodze rokowań — wznosi swą walkę o urzeczywistnienie idei Festiwalu.

W świecie kapitalistycznym chłopcy i dziewczęta jednoczą swe szeregi występując przeciwko polityce wojny — u nas w świecie wolności i socjalizmu — pracą, codziennym czynem — wzmacniają siły naszego obozu — obozu pokoju.



Przegląd wydarzeń

Szerokim echem odbiło się na całym świecie przemówienie przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR Malenkowa na końcowym posiedzeniu V sesji Rady Najwyższej ZSRR. Ocena sytuacji międzynarodowej, dokonana przez Malenkowa, dodaje otuchy i sił wszystkim narodom miłującym pokój, napawa nadzieją setki milionów ludzi, że najbliższa przyszłość przyniesie dalsze rozładowanie napięcia międzynarodowego.

„WOLNEGO BRATKU, NIE TĘDY DROGA”

Walka Związku Radzieckiego i całego obozu demokratycznego, walka narodów o pokój, przyniosła określone wyniki: „Po dłuższym okresie wrastania napięcia — stwierdził Malenkow — po raz pierwszy w latach powojennych, dało się odczuć pewne rozładowanie atmosfery międzynarodowej”.

Jednakże siły, pragnące wojny, ciągnące z wojny maksymalne zyski, nie są zadowolone z takiego obrotu sprawy. Pragną one przy pomocy rozpętania nowych awantur i prowokacji nie dopuścić do całkowitego odprężenia. Oznaczałoby to bowiem porzucenie wysiłku zbrojeń, który przynosi kolosalne zyski fabrykantom broni, oznaczałoby to bowiem możliwość rozpadu bloku atlantyckiego.

Dlatego siły te usiłują nadal prowokować w Korei, czego wyrazem są liczne próby naruszenia linii demarkacyjnej przez samoloty i oddziały wojskowe Amerykanów, nowe zbrodnie, dokonywane na jenkach północno - koreańskich. Siły te nie wyrzekły się też nowych prób prowokacji w Berlinie w celu podgrzewania „zimnej wojny”.

Różni mistrzowie od rodmuchiwania hysterii wojennej usiłowali wywołać przekonanie, że Ameryka posiada monopol na broń potężniejszą od bomby atomowej — bombę wodorową.

Obecnie to rozdmuchane „histerium bluff” pękło. „Rząd uważa za konieczne powiadomić Radę Najwyższą, — oświadczył Malenkow — że Stany Zjednoczone nie mają monopolu również w dziedzinie produkcji bomby wodorowej”.

Oświadczenie to podziela niewątpliwie, jak kubel zimnej wody na gorące lby zacietrzewionych, najbardziej agresywnych grup w Stanach Zjednoczonych i gdzie indziej.

Wszystkim tym „wybitnym”, ale nie dalekowzrocznym politykom amerykańskim, nawołującym do rozmawiania ze Związkiem Radzieckim „językiem siły”, nie chcącym się liczyć z rzeczywistością i realnymi faktami, odpowiada naród radziecki: „Wolnego bratku, nie tędy droga”.

NIESTANNY WZROST POTĘGI KRAJU RAD

Nie tędy droga w rokowaniach ze Związkiem Radzieckim. Tu załamuje się polityka dyktatu amerykańskie-

go, tak skuteczna dotychczas w stosunku do krajów kapitalistycznych. Nie ma ona najmniejszych szans powodzenia w stosunku do Kraju Rad, który produkuje obecnie 38 milionów ton stali, przeszło 320 milionów ton węgla, przeszło 52 milionów ton ropy naftowej, kraj, który stworzył potężny przemysł, który posiada i bombę atomową i bombę wodorową.

Lecz nie produkcja broni jest głównym celem przemysłu radzieckiego. Głównym zadaniem przemysłu i rolnictwa radzieckiego, jest zapewnienie dalszego podniesienia dobrobytu robotników, kolchozników, inteligencji, wszystkich ludzi radzieckich.

Na finansowanie gospodarki narodowej budżet przeznaczają przeszło 290 miliardów rubli. Ludność zyska na rachunek budżetu w roku bieżącym — w postaci wydatków na oświatę, ochronę zdrowia, cele socjalno - kulturalne itp. — 192 miliardy rubli. Na obronę budżet przeznaczają 110,2 miliarda rubli.

Cyfrы budżetu państwowego ZSRR oznaczają dalszy, nieustanny wzrost potęgi Kraju Rad, odzwierciedlają troskę państwa radzieckiego o stałe podnoszenie dobrobytu i kultury mas pracujących.

NIESPOKOJNIE ZA DOLAROWA KURTYNĄ

Podczas gdy w Związku Radzieckim obserwujemy stały wzrost stopy życiowej mas pracujących, to w krajach kapitalistycznych — na odwrót. We Francji np. rząd Lanieli podjął uchwały, zmierzające do obniżenia i tak niskiej stopy życiowej mas pracujących, by ich kosztem załatać dziury w budżecie, spowodowane polityką zbrojeń i kontynuowaniem brudnej wojny w Indochinach.

Na reakcyjne zamierzenia rządu Lanieli lud francuski odpowiedział potężną falą strajków. Przeszło 2 miliony pracowników państwowych ogłosiło strajk powszechny. Stanęły koleje, unieruchomiona została poczta. Zastrajkowali górniczy i dokerzy. 24-godzinny strajk ogłosili oficerowie i marynarze marynarki handlowej.

Ostatnio doszło do kilkakrotnych burzliwych demonstracji bezrobotnych Berlina zachodniego. Bezrobotni protestowali przeciwko zorganizowanej przez Amerykanów prowokacji w związku z tzw. „pomocą żywnościową” dla ludności demokratycznego sektora Berlina. Na zadanie bezrobotnych pracy i chleba, policja odpowiedziała pałkami gumowymi.

Również i we Włoszech trwają strajki robotników, protestujących przeciwko ograniczaniu produkcji przemysłowej i zamykaniu fabryk.

Coraz bardziej pogłębia się w krajach kapitalistycznych kryzys ekono-

miczny. Coraz niespokojniej za dolarową kurtyną.

JEST WYJŚCIE Z SYTUACJI

Jest wyjście z sytuacji, w której znalazły się kraje kapitalistyczne w rezultacie amerykańskiego dyktatu i polityki odbudowy nowego, odwetowego Wehrmachtu.

„Naród francuski — powiedział Malenkow w swoim przemówieniu — szuka wyjścia z impasu, w którym znalazła się Francja w rezultacie podporządkowania się obcemu dyktatowi. Wyjście niewątpliwie istnieje. Jest nim powrót do samodzielnego, niezależnej polityki zagranicznej, która wzmacni bezpieczeństwo kraju i odpowiadać będzie interesom Francji”.

To samo dotyczy i Włoch. Jest to droga rozwoju normalnych stosunków politycznych i handlowych między państwami. Tę drogę proponuje Związek Radziecki, proponuje cały oboz demokratyczny.

„Przemysł Włoch, który przeżywa wielkie trudności, — powiedział Malenkow — mógłby odnieść poważne korzyści z zacieśnienia kontaktów ekonomicznych między naszymi państwami. Na podstawie korzystnego dla obu stron porozumienia, Włochy miałyby zapewnione dostawy węgla i zboża, jak również zamówienia dla swego przemysłu. Dopomogłoby to niewątpliwie do poprawy warunków życia sławnego narodu włoskiego”.

Droga proponowana przez Związek Radziecki to droga bezpośrednich rozmów. Nie ma bowiem w chwili obecnej takiej spornej lub nierozwiązanej kwestii, której nie można byłoby rozwiązać w drodze porozumienia zainteresowanych stron. Jest to gwiazda przewodnia polityki radzieckiej, polityki całego obozu demokratycznego, popieranej przez wszystkie pokój miłujące narody.

PEKAJA AMERYKAŃSKIE BARIERY

Z tym powszechnym pragnieniem pokoju muszą się coraz bardziej liczyć nawet kapitaliści amerykańscy. Znajdując to odbicie w zwierciadle prasy amerykańskiej. Coraz częściej pojawiają się tam artykuły omawiające konieczność wymiany handlowej między Zachodem a Wschodem. „Jakkolwiek byśmy się na to zapatrywali — pisze „Business Week” — buisnesmeni zachodnio - europejscy zdecydowani są coraz to bardziej rozszerzać handel ze światem komunistycznym”.

To właśnie, obawa przed konkurencją zachodnio-europejskich buisnesmenów, poważnie niepokoi buisnesmenów amerykańskich. Dlatego to komentator koncernu prasowego Scizps - Howarda pisał ostatnio: „Nasza opozycja przeciwko handlowi materiałami strategicznymi z komunistami... będzie musiała widocznie w nadchodzących miesiącach ulec pewnemu złagodzeniu”.

Tak to pod naporem dążeń do rozszerzenia handlu z krajami obozu demokratycznego zaczynają pękać amerykańskie bariery. Tak, jak zaczyna pękać dolarowy gmach bloku atlantyckiego.

JAK ORGANIZUJEMY ŻYCIE KULTURALNO - OŚWIATOWE NA NASZYM STATKU

Na parowiec „Fryderyk Chopin” zamustrowałem wraz z całą załogą w sierpniu ub. r. Statek przygotowywał się do odbycia swego pierwszego rejsu pod banderą Polskiej Ludowej. Robota trzeba było zacząć od podstaw. Przede wszystkim należało dopomóc organizacji partyjnej i ZMP-owskiej w przeprowadzeniu wyborów władz. W krótkim też czasie na statku odbyły się wybory egzekutywy, zarządu ZMP oraz rady oddziałowej.

Tak więc zorganizowany został aktywny, z którym wspólnie można już było zacząć budować podwaliny życia kulturalno - oświatowego na statku. Przede wszystkim przystąpiliśmy do opracowania ramowego planu pracy partyjnej - politycznej. Czekaliśmy poważny rejs - rejs odbywany na nieznanym nam jeszcze statku.

Doświadczenie partii Lenina - Stalina uczy nas, że osiągnięcie sukcesów w każdej dziedzinie, możliwe jest jedynie przy wzmocnieniu pracy partyjno-politycznej z masami, poprzez podnoszenie ich świadomości. Dlatego w naszym planie pracy szczególny nacisk położylimy na sprawy propagandowej i agitacyjnej pracy.

Na wstępie, przystąpiliśmy do przygotowania odpowiedniej świetlicy, w której po pracy mogliby marynarze uzupełniać swe wiadomości oraz miło i kulturalnie spędzać czas.

Na statku znajdowało się piękne, duże pomieszczenie, z góry przeznaczone na świetlicę. Rząd nasz, oddając zakupiony statek na stocznię, przede wszystkim zatroszczył się o stworzenie ludziom, mającym na nim pracować, jak najdogodniejszych warunków pracy i wypoczynku.

Mielśmy więc obszerną, wygodną świetlicę. Lecz puste ściany trzeba było przyozdobić. Z zaopatrzenia otrzymałem plótno, portrety wodzów klasy robotniczej, papier itp. Związek i Komitet PMH zaopatrzyli nas w broszury marksistowskie i książki beletryjne. Otrzymałmyśmy szachy i inne gry. Ale wszystko to trzeba było zawieźć na ścianach, rozmieścić w szafach, posagregować itd. Koniecznym stał się wybór rady świetlicowej - kolektywu, którego zadaniem byłaby opieka nad świetlicą i organizowanie życia kulturalnego na statku.

Na naszym statku było sporo młodzieży. Stanowiła ona 30 proc. załogi. ZMP-owcy „palili” się do roboty. Po naradzie z aktywnym postanowiliśmy im właśnie powierzyć opiekę nad życiem świetlicowym.



Przyjemnie i pożytecznie spędzamy czas w naszej świetlicy

Na zebraniu młodzieżowcy wybrali radę świetlicową. W jej skład weszli: Jarosław Domański, Piotr Picielski i Stefan Kucma. Pozostali ZMP-owcy zobowiązali się dopomagać radzie.

Raz po raz otwierali się wtedy drzwi mojej kabiny. — Towarzyszu, jakie hasła zawiesimy, a czy ten krój liter jest dobry, czy dobrze umieściliśmy portrety? Pytania, prośby o „fachową” poradę nie miały końca.

Po kilku dniach nikt nie mógł poznać naszej świetlicy. Gustownie rozmieszczone hasła i transparenty, białe, czerwone i czarne draperie, a wśród nich portrety. Porządnie pokatalogowane książki, stojące równymi rzędami w oszklonej szafce, zachęcały czytelników. Rozłożone na pokrytych czerwonym płótnem stołach czasopisma i gry zda się mówić: przyjdź, poczytaj, pograj. W wolnych od służby chwilach do świetlicy zaczęli przybyszać marynarze. Początkowo — jak mówili — żeby tylko zobaczyć co w niej chłopcy powyczytniali. Przyszli i zostali. Młodzież umiała zachęcić do zagrania „tylko jednej partylki szachów”, do oglądnięcia barwnej ilustracji.

Początek został dokonany. Potem podsunąłem naszym ZMP-owcom myśl zorganizowania jakiegoś, choćby najskromniejszego, występu. Nie trzeba było im dwa razy powtarzać. Miałem kilka egzemplarzy różnych jednoaktówek. Wybraliśmy jedną. Na górnym pokładzie urządzili chłopcy scenę. I zaczęły się próby. Nie będę opisywał całej gamy przeżyć, jakiej doznawali nasi aktorzy, ich rozczarowań i radości. Najważniejsze, że sztuka udała się i zrobiła dobry początek. Już i starsi marynarze zainteresowali się młodzieżowym kółkiem artystycznym. W ciągu trwania pierwszego rejsu wystawiliśmy jeszcze kilka skeczy, a dziś? Dziś nasze kółko artystyczne poważnie się rozrosło. Niedawno, w czasie drugiego rejsu do Chin Ludowych, wystawiliśmy na lądzie sztukę pt. „Grupa Walmy”, która została bardzo dobrze przyjęta przez naszych chińskich przyjaciół.

Dużo uwagi poświęciłem gazetce ściennej. Pierwsza gazetka zredagowa-

na przez kolektyw redakcyjny, w skład którego weszli przeważnie ZMP-owcy, wzbudziła duże zainteresowanie wśród załogi. Stopniowo zdobywaliśmy coraz więcej współpracowników. Kolektyw redakcyjny już nie musiał sam opracowywać artykułów. Zajął się właściwą robotą, to jest typowaniem tematów i autorów. Gazetka zaczęła spełniać swoją rolę. Np. w naszym pierwszym rejsie niektórzy oficerowie jakoś odgradzili się od życia społecznego załogi. Zamieszczony w gazecie artykuł pt. „Ocknij się aktywnie oficer” zrobił swoje. Nasi oficerowie na krytykę odpowiedzieli samokrytycznym artykułem i co najważniejsze, wzięli się do roboty.

Praca wychowawcza prowadzona musi być ciągle i pozostawać w ścisłej zależności od konkretnej sytuacji na statku. Zaobserwowałem np. że każdorazowo po wyjściu z obcych portów malała wydajność pracy. Powodem tego były wypadki nadużywania alkoholu w portach przez niektórych marynarzy. Sprawę omówiliśmy na zebraniu aktywno partyjnego. Wprowadziliśmy kolektywną ocenę zachowania się załogi w czasie postoju statku w każdym porcie. Na zebraniach załogowych po wyjściu w morze omawialiśmy każdy wypadek upicia się i chuligańskich wybryków. Dało to dobre rezultaty. Np. w jednym z portów asystent ochmistrza Zdzisław Skibiński i mł. marynarz Tadeusz Szczepański nie spiali się najspokojniej. Ostro napiętnowali ZMP-owcy ten „wyczyn” kolegów. Złożyli oni samokrytykę, przyrzekając poprawę. Trzeba stwierdzić, że przyrzeczenia dotrzymali.

Skutecznym środkiem walki z niechlubną spuścizną — pijaństwem — było organizowanie w portach zagranicznych wspólnych wycieczek załogi. dla zwiędzenia ciekawych i pouczających miejsc.

Stosowaliśmy i inne środki wychowawcze. Jak tablicę wyróżniających się w pracy marynarzy. Palacze Kilos i Walczak, mł. marynarz Picielski, Pańkow z hotelu — to ci, których nazwiska między innymi pierwsze znalazły się na zaszczytnej tablicy.

Dużą rolę w mobilizacji załogi do wykonawstwa zadań odgrywa indywidualne pogadanki z marynarzami. Często wieczorami po wachtach gawędziłem z ludźmi w palarni, bądź też w świetlicy. Mówiliśmy o statku, o sprawach rodzinnych, omawialiśmy ważniejsze artykuły z prasy itp.

Nie unikaliśmy jednak i błędów. Do najważniejszych niedociągnięć należa-



oświatowe. Oprócz występów i rozgrywek, wprowadziliśmy wieczory literackie, na których czytamy fragmenty z dzieł literatury polskiej i radzieckiej. Za stosowaliśmy też inną formę czytelnictwa. Mianowicie przed wyjazdem zaopatrzyłem naszą bibliotekę w 12 egzemplarzy książki Igora Neverlego pt. „Pamiętka z celulozy”. Książkę kolejno czytała cała załoga. Po miesiącu zorganizowaliśmy dyskusję. Żywo dyskutowaliśmy nad tą książką załoga. Życie Szczepańskiego w rozwoju ruchu robotniczego w sanacyjnej Polsce, jego droga do partii, ofiarność klasy robotniczej, zainteresowanie każdego. Przekonałem się, że ta forma propagandy czytelnictwa i dyskusji znakomicie pomaga w pracy. W nowy rejs wyruszący wzbogaciłem w wiele dalszych doświadczeń. Wykorzystanie ich pozwoli na dalsze podnoszenie poziomu naszej pracy.

ROMAN ŻURAWSKI
Z-ca kapitana parowca
„Fryderyk Chopin”

W innych listach...

Nasz korespondent z parowca „Bytom” tow. Filipowicz opisuje serdecznie przyjęcie jakiegoś doznała w Chinach Ludowych załoga tego statku. M. in. tow. Filipowicz pisze: załoga „Bytomia” przez cały czas postoju statku w porcie uczęszczała do chińskiego Domu Marynarza. Towarzysze chińscy organ zowali dla nas szereg pokazów filmowych. Wspólnie też zorganizowaliśmy szereg rozrywek sportowych jak piłka nożna, siatkówka, ping-pong itp. Pobyt nasz w Chinach Ludowych, przyczynił się do dalszego wzmocnienia więzów przyjaźni jakie łączą polskiego marynarza z chińskimi kolegami.

* * *

Jak donosi nasz korespondent tow. Jerzy Kołodziejczyk załoga motorowca „Prezydent Gottwald” spędziła dzień 28 czerwca br. na Morzu Śródziemnym. W przeddzień uroczystości marynarze wystąpili z serdecznymi podziękowaniami dla Polskiej Marynarki Wojennej, chluby naszego narodu, która nieustannie wznosi swój wysiłek w wyszkoleniu bojowym i politycznym, wierne strzegąc polskiego morza.

NIE ZAWIEDZIEMY ZAUFANIA

URZECZYWIŚNILIY się nasze mazenienia. W dniu 19 czerwca br. grupa praktykantów 4 kursu Technikum Morskiego Mechanicznego w Gdyni otrzymała książki żeglarskie z zaokrętowaniem na motorowiec „Mickiewicz”, odbywający kolejny rejs.

Trudno mi powiedzieć, co każdy z nas czuł w tej chwili, ale jedno wiem na pewno — byliśmy naprawdę szczęśliwi. Po całorocznej pracy w szkole, w ruszyliśmy na upragnioną praktykę letnią na statku dalekomorskim.

Dziś jeszcze na Morzu Śródziemnym wydaje mi się to wszystko cudownym snem. Trzy lata temu marzyłem przecież o tym, żeby popłynąć w szeroki świat, pracować dla dobra kraju, być wzorowym marynarzem, a dziś, marzenia moje stały się rzeczywistością.

Kierownikiem naszej grupy praktykantów jest wykładowca TMM inż. Łączyński. Załoga ustosunkowała się do nas nadzwyczaj życzliwie. Większość załogi maszynowej — a z tą żyliśmy się najbliżej, jako przyszli oficerowie mechanicy — to absolwenci naszej szkoły. Szczególną opieką otoczył nas II mechanik ob. Popow. Pogłębiały swą wiedzę teoretyczną. Praktyka, bezpośrednie zetknięcie się z pracą zawodową dają nam duże korzyści. Załoga ma

Załoga parowca »Narocz« melduje...

W DNIU 9 czerwca br. do komisji współzawodnictwa PZM wpłynął zwięzły telegram: „Załoga parowca „Narocz” melduje wykonanie planu kwartalnego i jednocześnie podejmuje zobowiązanie wykonania dwóch dodatkowych rejsów na zaoszczędzonym paliwie”.

— No, no stara się załoga — mruknął do siebie referent — jak tak dalej pójdzie, to gotowi są uzyskać pierwsze miejsce w PZM.

Przodujące miejsce — tą właśnie myślą żyje załoga. Jej ambicją jest przodować wśród statków PZM, dawać przykład kolektywnej pracy, gdyż tylko taka decyduje o sukcesach. Zrozumieli to marynarze już w czasie postoju w stoczni. Kiedy to wspólnym wysiłkiem uniknięto grożącej straty czasu. A było to tak. Statek miał wejść na suchy dok. Lecz z powodu różnych nieprzewidzianych przeszkód zachodziła obawa opóźnienia wejścia, a tym samym przedłużenia się remontu.

Wówczas na wniosek organizacji partyjnej zwróciła się załoga statku do towarzyszy ze stoczni, by po wspólnym omówieniu trudności usunąć je. Stocznicy zgodzili się na pomoc marynarzy i rozpoczęła się wspólna praca. Ze zdwojoną energią ruszyły młotki i klucze, radośniej syczały spawarki. Rezultat tej pracy był widoczny. Statek bez opóźnienia wszedł na dok i remont zakończono w terminie. W tym też czasie załoga maszynowa „Narocz” przeprowadziła we własnym zakresie remonty wszystkich mechanizmów pomocniczych oraz wind ładunkowych i manewrowych.

— Chcieliśmy naszą pracą zadokumentować — mówi palacz Zenon Nowakowski — że współpraca marynarzy ze stoczniami może i powinna układać się jak najpomyślniej. Przecież łączy nas wspólny cel: budowa silnej gospodarki morskiej, a więc praca nasza, chociaż na różnych odcinkach jest wspólna.

Statek wszedł do eksploatacji i rozpoczęła się bytężona praca załogi nad wykonaniem planu kwartalnego. Nie było to łatwe. Statek jest już stary i wysiłek załogi skierowany był przede wszystkim na utrzymanie go w stałej gotowości eksploatacyjnej. Wiele pomogła socjalistyczna opieka marynarzy nad urządzeniami i mechanizmami.

czynowa „Mickiewicza” nie chowa swych wiadomości w zanadrzu. Doświadczeni koledzy chętnie dzielą się z nami swą wiedzą. Tak serdeczny stosunek może łączyć tylko ludzi o wspólnych ideałach, zamiłowaniu i celach, ludzi, którym nie grozi widmo bezrobocia, dla których młody kolega nie jest przyszłym rywalem w tragicznej walce o chleb, lecz towarzyszem wspólnej walki i pracy.

Wszyscy jesteśmy ZMP-owcami. Staramy się pracować jak najwydajniej. Dlatego też już po tygodniowym pobycie na statku podjęliśmy zobowiązanie, w związku z Świętem Morza i 22 Lipca, wykonania we własnym zakresie wszystkich bieżących prac remontowych w maszynowni. Przede wszystkim staramy się zdobyć w tym rejsie maksimum wiadomości zawodowych, które przecież w naszej późniejszej pracy stanowić będą o poziomie i rozwoju floty handlowej.

Pracujemy i uczymy się by nie zawieść zaufania jakim nas darzy nasz naród. Wszystko co teraz czerpiemy od naszych nauczycieli oddajemy kiedyś Ojczyźnie rzetelną pracą.

JÓZEF KISTOWSKI
Korespondent

— Dzięki niej właśnie — mówi I oficer Bolesław Simon — uniknęliśmy zbędnych postojów remontowych. Kontrolę nad utrzymaniem przez oficerów i marynarzy właściwej troski o mechanizmy prowadzimy poprzez specjalne kontrolki, do których Rada Techniczna statku wpisuje swoje uwagi i udziela wskazówek. Pozwala to nam na aktualne orientowanie się w stanie urządzenia czy mechanizmu.

— Na tym odcinku — dodaje kpt. Wacław Kokornacki — wyrosli też przodujący ludzie. Do nich zaliczają się: II oficer Jan Ługowski — bardzo troskliwy o urządzenie sterowe; bosman Henryk Prądzynski, który niezwykle cierpliwie przekazuje swe długoletnie doświadczenia młodszemu kolegowi; palacz Zenon Nowakowski — wyróżniający się w opiece nad maszyną. Ten ostatni odznacza się również tym, że nie zdarzył się nigdy na jego wachcie spadek ciśnienia pary i przepał węgla. Wręcz przeciwnie, poczynił on znaczne oszczędności i jest poważnym „współudziałowcem” w 60 tonach węgla zaoszczędzonych w I kwartale br. W czasie wykonywania zobowiązań okazało się, że o powodzeniu zdecydowało sprawne i dobrze zorganizowane przyjmowanie węgla, wypróbowana metoda palenia i właściwe użytkowanie pary.

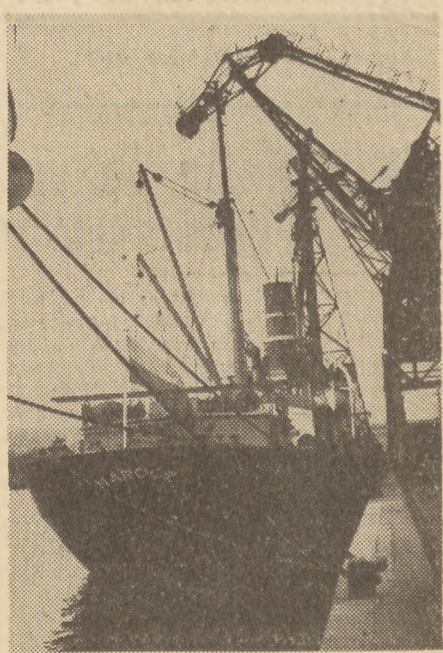
Po przeanalizowaniu wyników i dalszych możliwości, postanowiono wzmocnić walkę o jeszcze większe oszczędności i zobowiązano się zaoszczędzić do końca br. 130 ton węgla. Wiele zasług ma na tym polu st. mechanik, który szczególną uwagę zwraca na oszczędną gospodarkę paliwem. Znajduje to swój wyraz również w czasie szkolenia zawodowego, gdzie st. mechanik uczy członków załogi, jak można uzyskać stosunkowo najlepszą pracę mechanizmów przy najmniejszym zużyciu energii cieplnej.

Do sukcesów załogi parowca „Narocz” w poważnej mierze przyczynia się zdyscyplinowanie członków załogi, jak również wzajemna pomoc udzielana w razie potrzeby między działami statku. Jeśli w jednym z działów zabraknie kogoś na stanowisku, zgłasza się na to miejsce inny, jak to było np. ostatnio, kiedy do pracy w hotelu zgłosił się trymer. Wszyscy myślą o planie i sumieniu pracując nad jego wykonaniem.

Ta sumienność i gorliwość w pracy pozwoliła załodze parowca „Narocz” złożyć w dniu 3 lipca br. następujący meldunek: „Meldujemy o wykonaniu zobowiązania podjętego w dniu 9 czerwca br. — Drugi dodatkowy rejs wykonaliśmy w dniu dzisiejszym”.

Załoga parowca „Narocz”, to mocno ze sobą związany kolektyw, rozumiejący, że jako współgospodarz pracuje dla kraju, dla siebie. Znać ambicję załogi, jej ochotę pracę, należy wierzyć, że nadal utrzyma się wśród przodujących statków PZM i wykona postawione przed nią zadania.

. MAK



JAK PRACUJĄ ZMP-OWCY NA MOTOROWCU „WARYŃSKI”

KOŁO ZMP na naszym statku nie jest zbyt duże, liczy bowiem tylko 10 członków. Mimo tego stosunkowo niewielkiej liczby młodzieżowców ich prace widać na każdym kroku. ZMP-owcy z „Waryńskiego” to dobry pomocnik organizacji partyjnej. Weźmy np. postój statku w Port Sudan. Statek stał w tym porcie tylko jeden dzień. Wielu spośród ZMP-owców było pierwszy raz w tym porcie. Każdy więc chciał wyjść i zobaczyć miasto. Kiedy jednak zaistniała konieczność przeszedzania pewnej części ładunku, większość ZMP-owców samorzutnie zrezygnowała z wyjścia na ląd i pozostała na statku pracując do późna w nocy. Ich przykład i postawa zmotywowały całą załogę do czynu. Statek planowo wyszedł w dalszy rejs.

Kiedy ZMP-owcy z „Marchlewskiego” wezwali młodzież z całej floty do przystąpienia do ruchu pionierskiego, nasza załoga nie pozostała na uboku. W odpowiedzi młodzi marynarze przystąpili odrazu do ruchu pionierskiego i współzawodnictwa międzywachtowego,

podnosząc swe kwalifikacje zawodowe, przinając ideologicznie i przyczyniając się znacznie do wykonania planu eksploatacyjnego naszego statku.

ZMP-owcy z motorowca „Waryński” dbają o wykonanie planu i starają się swoim przykładem podciągnąć niezorganizowanych. I tak np. mogą się poszczycić znacznymi osiągnięciami w zobowiązaniach podejmowanych dla uczczenia święta 1 Maja, urodzin Towarzystwa Bieruta, IV Światowego Festiwalu Młodzieży w Bukareszcie i 22 Lipca.

Nasi ZMP-owcy przodują w życiu kulturalnym na statku. Uczęszczają oni regularnie na szkolenie zawodowe. Biorą żywy udział w dyskusjach na szkoleniu ideologicznym wykazując duże przygotowanie i chęć podnoszenia swej świadomości. Zorganizowali rozgrywki szachowe, ping-pongowe, warcabowe oraz strzelanie do celu. Prócz tego organizują też wieczornice cieszą-

ce się wielkim powodzeniem wśród całej załogi.

Osiągnięcia organizacji ZMP to efekt stałej i troskliwej opieki i pomocy jaką otacza młodzież organizacja partyjna i z-ca kapitana. Dzięki tej opiece i stałemu kontaktowi z młodymi kolegami — towarzyszami codziennej pracy wszelkie niedociągnięcia jak np. przejawy pijaństwa, nieodpowiedniego zachowania, czy to na statku czy na lądzie, są szybko likwidowane w zarodku. Spośród młodych marynarzy wyrastają dobrzy pracownicy i aktywiści, tacy jak kol. Lygas, Jamer, Chrzanowski, Firlej i Kostrubala, którzy pociągają za sobą resztę. Organizacja partyjna doceniając pracę naszych ZMP-owców przyjęła najlepszych spośród nich na kandydatów partii. ZMP-owcy doceniając to zaszczytne wyróżnienie nie szczędzą sił dla osiągnięcia jeszcze lepszych wyników w swej pracy.

J. KOWALIK
Korespondent

Dobrze spisała się załoga parowca „Białystok“ w stoczni

TRUDNE miała zadanie załoga statku „Białystok“ idąc zagranicę na stocznice. Trzeba było nie tylko wykonać zaplanowane remonty w maszynie i na pokładzie, zakonserwować burtę i nadbudówki, ale podczas krótkiego przelotu z Hamburga do Szczecina przygotować statek do załadunku, a więc oczyścić wszystkie ładownie. Wykonać to wszystko trzeba było siłami mocno uszczuplonej załogi.

Żałoga maszynowa dobrze spełniła swoje zadanie. Dobre rozstawienie poszczególnych członków załogi przy odpowiednich pracach, dobre rozplanowanie robót i stała kontrola spowodowała, że roboty postępowały rytmicznie i zostały zakończone przed terminem. Pozwoliło to na zaplanowanie i wykonanie dodatkowych ważnych prac, które wyłożyły się w czasie trwania remontu, bez przedłużenia postoju na stoczni.

Aby nie hamować postępu robót stoczni, załoga maszynowa po normalnych zajęciach niejednokrotnie zostawała dalej w pracy. Tak było przy remoncie dymnicy i przy wielu innych robotach. W ten sposób załoga zawsze dobrze przygotowywała pracę dla robotników stoczni.

Smarownik Babczyk, aby nie spowodować zastoju przy remoncie zaworów, często zostawał dłużej w pracy. — Nie mogę pozwolić aby stocznioy czekali na mnie — zwykły odpowiadać zapytany. Asystent maszynowy Drogoszewski i smarownik Poltynowicz swoim zapalem i poświęceniem, poderwali resztę załogi do czynu. — W maszynie nie było złych pracowników, wszyscy pracowali dobrze — tak mówi starszy mechanik Skrzypek i wszyscy pozostali oficerowie mechanicy.

Przy konserwacji burt poważnie przeszkadzała zalodzona pokładowa deszcz, który padał niemal co drugi dzień. Aby nadrobić straty postanowiono pracować dłużej w dni pogodne. Dni dżyste wykorzystywano na czyszczenie tanków wodę słodkiej, forepeaku, afterpeaku i tanków kuchennych, które według planu miały być czyszczone w Gdyni przez stocznice remontową.

Pracując w ten sposób zdołaliśmy wykonać zadanie przed terminem.

Telegram!

Żałoga parowca „Marchlewski“, zebrana w dniu 1 sierpnia br. na uroczystości wręczenia proporcji przechodniego i nagród za osiągnięcia w niki we współzawodnictwie pracy w II kwartale br., podjęła cenne zobowiązanie odbycia dodatkowego rejsu. Rejs odbędzie się w zaoszczędzonym czasie, na zaoszczędzonym budżecie, oraz wodzie słodkiej.

Marynarze z parowca „Marchlewski“ zobowiązali się wyczerpać wszystkie siły, aby zwiększyć wydajność pracy utrzymać zwycięski proporzec w III kwartale br. i zasłużyć na miano przodującej załogi.

Niejednym sukcesem w pracy zawodowej i politycznej poszczycić się może załoga parowca „Bytom“

W DNIU 30 marca br. nadszedł do PLO radiotelegram od załogi parowca „BYTOM“. Marynarze tego statku, po szczegółowym przeanalizowaniu dotychczas podejmowanych zobowiązań, postanowili przystąpić do długofalowego współzawodnictwa. Równocześnie załoga „Bytomia“ wezwwała inne jednostki PMH, do podjęcia podobnych zobowiązań — mających na celu zabezpieczenie wykonania rocznego planu przedsiębiorstwa. Od chwili podjęcia przez „Bytom“ zobowiązań minęło już przeszło 4 miesiące. Załoga w oparciu o systematyczną realizację krótkofalowych zobowiązań podbudowyjących zobowiązanie długookresowe poszczycić się może niejednym sukcesem.

O tym jakim drogami dążą marynarze z „Bytomia“ do celu — przedterminowej realizacji rocznych zadań — mówi nam artykuł nadany ostatnio z „Bytomia“, który poniżej drukujemy. Niewątpliwie, artykuł ten wzbudzi zainteresowanie wśród załóg naszych statków. A nasi korespondenci biorąc przykład z tow. Nawrota niechybnie poinformują nasze pismo jak na ich jednostkach rozwija się współzawodnictwo, jak pokonują przeszkody i dzięki jakim metodom pracy osiągają sukcesy.

... Dzięki systematycznemu wykonywaniu zobowiązań indywidualnych i zespołowych (wchodzą tu samoremonty) w podróży nr 73 w porównaniu z taką samą podróżą nr 72 stosunek nadgodzin do roboczości zmniejszył się z 16,1 proc. na 12,6 proc. W podróży nr 73 cały ładunek został przewieziony do celu bez żadnych uszkodzeń dzięki temu, że grupa sprawująca opiekę nad ładunkiem systematycznie sprawdzała i poprawiała zamocowanie drobnicy, wietrzyła ładownie itp.

Również podczas wyładunku i załadunku w portach docelowych nie było nawet 1 godziny przestoju, gdyż grupa pokładowa (specjalnie w tym celu utworzona) zobowiązała się do pomocy robotnikom portowym w przeładunku. W trakcie trwania przeładunku nie było też żadnych awarii — windy działały bez zarzutu. Jest to duża zasługa wszystkich grup naszych pałaczy, którzy wzorowo wykonują swe zobowiązania.

Pomyślnie przebiegają też prace w maszynie. Duże osiągnięcia ma tu tow. Grześ Kowiak, który zużyłą oliwę gotuje i używa powtórnie. O pierwszeństwo rywalizują

ZMP-owcy odegrali poważną rolę w pomocy organizacji partyjnej tak w pracy nad kształtowaniem postawy moralnej załogi, jak i w mobilizacji jej wokół zadań statku. Na zebraniu w dniu 4 czerwca br. zobowiązali się podnosić swoje kwalifikacje na wyższy poziom, pracować ze zdwojoną energią, być wzorem zdyscyplinowania, wysuwać się na czoło przodowników statku. Zobowiązania te nie zostały pustymi słowami. Członkowie ZMP jak trymer Kucharski, st. marynarz Bartłomiejczyk, II oficer Siorek byli wzorem tak w pracy zawodowej i społecznej, jak i w postawie moralnej.

W czasie postoju statku na stoczni zorganizowano kurs szkolenia zawodowego dla załogi maszynowej. Mimo dużego nasilenia pracy, wykłady odbywały się regularnie. Kurs cieszył się zainteresowaniem załogi i niewątpliwie pomógł nam w szybszej realizacji zadania.

Decydującą rolę w mobilizacji załogi do pracy, do utrzymania dobrej postawy moralnej odegrała organizacja partyjna i związkowa statku. Na zebraniach, odprawach nieustannie omawiano przebieg robót, krytykowano i podciągano słabszych, wytyczano drogi dla usunięcia usterek. Z inicjatywy organizacji partyjnej zorganizowano też grupowe wyjście na ląd.

Zaprowadzono ścisłą kontrolę wykonywanych prac, przeprowadzono szkolenia zawodowe i ideologiczne, wykonania uchwalił i zobowiązań. Wprowadzono również opiekę nad mechanizmami, polegającą między innymi na dopilnowaniu, aby prace remontowe prowadzone przez stocznice, były należyte wykonywane.

Dzięki pracy uświadamiającej prowadzonej systematycznie, postawa moralna członków załogi i czujność na próby penetracji wroglej propagandy była wysoka. Agitatorzy z miejsca likwidowali wszelkie próby wrogości od-

działywania. W dniu 25 czerwca odbyła się masówka załogi, na której kapitan statku Szemiot w ostrych słowach potępił niecną i brudną prowokację agentów amerykańskiego imperializmu, neofaszystów z Niemiec Zachodnich, w demokratycznym Berlinie. Jako odpowiedź na tę podłą prowokację faszystowską załoga postanowiła zwiększyć jeszcze bardziej wydajność pracy.

Mimo zacieklej propagandy klikli Adenauera zionącej nienawiścią do wszy skiego co postępowe i co zmierzającego do pokoju, klasa robotnicza Niemiec Zachodnich pod przewodem KPD nie ulegała wpływom tej agitacji i ma własny sąd o rzeczywistości. Podczas postoju mieliśmy możność zaobserwować wiele dowodów sympatii, jaką cieszyła się nasza załoga, ze strony robotników stoczniowych. W rozmowie z nami i między sobą wyrażali się oni z uznaniem o naszej postawie moralnej, o naszym kraju, który dźwignął się z ruin i buduje u siebie socjalizm. Porównywali nasze statki ze statkami krajów imperialistycznych. Tam bowiem widzieli zdemoralizowanie, przemęt, pijaństwo rujnujące zdrowie. U nas zaś troska o statek, o szybki postęp robót była najżywniejszą sprawą całej załogi.

Niewątpliwie w pracy naszej mamy jeszcze sporo braków, lecz stwierdzić trzeba, że wiele już u nas zmieniło się na lepsze. Pomogła nam między innymi krytyka zawarta w „Sterze“. Zmienił się styl pracy egzekutywy naszego statku. Do Rady Oddziałowej wprowadzono nowych aktywnych członków jak asystent maszynowy Drogoszewski i mł. marynarz Stronicki. Zorganizowano trójki współzawodnictwa. Czynnie współpracują z nimi grupowi działów. Podniósł się poziom pracy organizacji partyjnej i związkowej na naszym statku. Dowodem tego jest zwiększenie wydajności pracy i zainteresowanie każdego członka załogi całością spraw statkowych.

A. LEWICKI
Korespondent

Planowanie remontów na motorowcu „Mickiewicz“

DOBRE opracowany plan robót remontowych na statku, to niezmiernie ważna sprawa. Aby plan ten był mobilizujący, aby spełniał swoje zadanie musi po pierwsze: określać dokładnie co należy wykonać, po drugie: w jakim czasie, i wreszcie: kto ma wykonać poszczególne roboty.

Dotychczas w naszej flocie handlowej planowanie remontów bieżących ograniczało się do podania ogólnej ilości robót w czasie rejsu oraz potrzebnego na wykonanie tych prac czasu. Nic też dziwnego, że w tym stanie rzeczy planowane remonty nie były często wykonywane lub też były niedbale wykonane. Podobnie działo się i na motorowcu „Mickiewicz“ do czasu gdy II mechanik Włodzimierz Popow postanowił zmienić i usprawnić dotychczasowe planowanie. Przed wyruszeniem statku w podróż nr 22 podzielił on zaplanowane na tę podróż prace remontowe na odcinki czasu, odpowiadające czasowi przejeżdżania portami oraz postojów w portach. Ze sporządzonym przez II mechanika odpowiednim wykazem zapoznała się na zebraniu robotczym cała załoga maszynowa i po-

Zamieszczony rys. przedstawia przykład zapisu z tego planu.

Każdy z członków załogi maszynowej otrzymuje wykaz robót przypadających na niego w danej podróży z podaniem dokładnego czasu planowanego na ich wykonanie. Wykaz ten zawiera: treść zaplanowanych robót, ilość roboczości (planowaną), datę ukończenia robót (planowaną), datę rzeczywistego ukończenia, ilość zużytych roboczości, procentowe wykonanie planu, podpis kontrolującego i miejsce na ewentualne uwagi.

II mechanik sporządza ponadto wykres graficzny, przedstawiający procentowe wykonanie robót w poszczególnych miesiącach.

Przy sporządzaniu wyżej opisanego planu trzeba przede wszystkim znać: czas przewidziany przez eksploatację PLO na poszczególne etapy rejsu, a więc na pobyt statku w morzu i postoje w portach. W oparciu o te dane oraz na podstawie dobrze prowadzonej książki remontów, można konkretnie rozplanować w czasie konieczne do wykonania w tym rejsie roboty.

L.p.	TREŚĆ PLANOWANYCH ROBÓT	Gdzie WYK. TERMIN	ILOŚĆ T/G PLAN.	WYKONAWCY	DATA	R/G FAKT.	WYK.	KONTROLA WYKON.
4.	PRZEGŁAD KOZYSKA KORB. NR 4 PODZABROWANIE. TRZYKROTNĄ PRÓBĄ NA KASZ ORAZ PRÓBĄ LUZÓW PRZED ODCISK NA OKOŁU	GDYNIA 19. VI.	40	II MECHANIK POPOW AS. MASZ. SUCHOWICKI ITOMASZEW-SKI	19. VI.	35	110%	<i>[Signature]</i>
5.	WYCZYSZCZENIE SZPILEK DO WENTYLII KOMPRESORÓW POWIETRZA STARTOWEGO. SZTUK 20	WMORZU 29. VI.	30	MOT. KOBIELSKI + PRAKT.	29. VI.	30	100%	<i>[Signature]</i>

czyniła odpowiednie poprawki. Plan zawieszono na widocznym miejscu w maszynowni. Mobilizuje on załogę do pracy i pozwala na codzienną kontrolę wykonania zaplanowanych robót.

Jasne, że sporządzenie takiego planu — harmonogramu robót remontowych następuje dość trudno, lecz korzyści są olbrzymie. Przede wszystkim każdy z członków załogi wie co ma robić w czasie rejsu. Znając dokładnie plan swych robót może przy odpowiedniej organizacji wykonać go z nadwyżką. Prócz tego planowe prowadzenie robót pozwala maksymalnie wykorzystać narzędzia, eliminując wszelkie przerwy w pracy z powodu ich braku. Takie planowanie remontów ułatwia kontrolę ich wykonania i może służyć jako konkretny sprawdzian przy ocenie wyników współzawodnictwa i to nie tylko między poszczególnymi członkami załogi, czy grupami, lecz również przy ocenie współzawodnictwa międzystatkowego. Dlatego też wydawałoby się słusznym rozpoznać metody ob. Popowa na wszystkie statki PMH, czym przede wszystkim powinny zająć się Wydziały Techniczne PLO i PZM oraz Związki Zawodowe.

H. Ł.
Korespondent

FELIKS ADAMCZYK
motorzysta z m/s „Czech“
Korespondent

PRAKTYKA DAŁA NAM DUŻO

JESTEŚMY uczennikami Technikum Eksploatacji Żegluga i Portów w Szczecinie. W lipcu br. zostaliśmy skierowani na praktyczne przeszkolenie do ZPGG — Nowy Port. Praktyka nasza miała na celu pogłębienie wiedzy teoretycznej nabytej w szkole. Opiekunem naszym w ZPGG był kierownik działu eksploatacji ob. PINDOR, który kierował nas na poszczególne odcinki pracy. Poznaaliśmy wszystkie działy przedsiębiorstwa. Z jednych odniosliśmy większe korzyści, z drugich mniejsze. W tym drugim wypadku winę częściowo ponosimy my same, a częściowo i kierownictwo wydziału, które nie otoczyło nas właściwą opieką. Tak było na wydziale przeładunkowym masowych, skąd wyniosiliśmy najmniej zasób wiedzy zawodowej. Godnym natomiast podkreślenia i podziękowania był stosunek ob. DUBAŁA, kierownika dokumentacji, który żywo interesował się naszymi postępami i szczegółowo objaśniał nam zasady dokumentacji. Dzięki jego pomocy poznaliśmy wiele różnych wzorów dokumentów, przyswoiliśmy sobie sposób ich sporządzania oraz zastoso-

Szczególną uwagę zwróciliśmy na odcinek drobnicowy. Z wielkim zainteresowaniem oglądaliśmy nowoczesne magazyny, obserwowaliśmy przeładunki, bacznie śledziliśmy przebieg manipulacji. Naszym nauczycielem na tym odcinku był były absolwent TEŻiP, a obecnie ekspe-dient ZPGG ob. KOSIOROWSKI. Każdą wolną chwilę poświęcał nam. W jasny i przystępny sposób wyjaśniał poszczególne czynności, mówił o pracy robotników, brygadzystów. Jesteśmy też bardzo wdzięczni ob. Kosiorowskiemu za jego troskliwą opiekę.

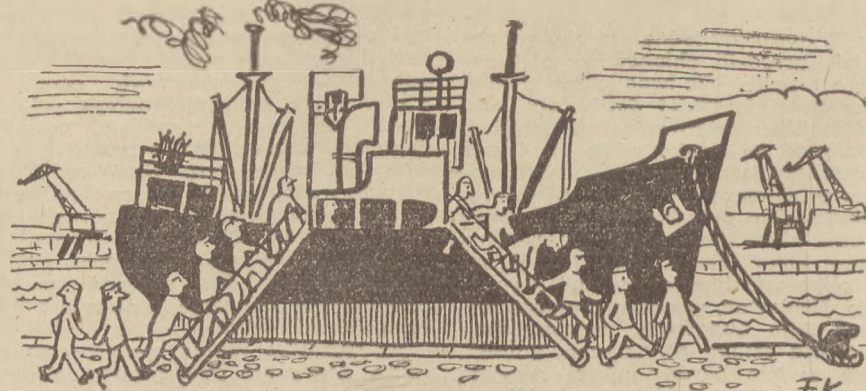
Praktyka dała nam dużo. Mimo pewnych niedociągnięć o których pisałyśmy poważnie wzbogaciłyśmy swą wiedzę.

Poznaaliśmy całą organizację pracy w porcie gdańskim i kiedy znów znajdziemy się na szkolnej ławie maksymalnie nasze wysiłki, by zdobyć wzmocnioną wiedzę fachową.

IRENA CHOROBA, BEATA SZYMAŃSKA, LUCYNA BARTOCHA i TERESA SICZEK.

Czy nie za dużo zmian?

Podczas 3-miesięcznego postoju parowca „Kutno“ na stoczni, Wydział Kadr PZM przemustrował „tylko“ 32 członków załogi, zmieniając m. in. dwukrotnie II i III mechanika.



Dla usprawnienia ruchu proponujemy założyć drugi trap.

Z. NAWROT
Asystent radloficera
Korespondent

MARYNARZ SZPILKA

pisze do redakcji

Bardzo przepraszam Obywatelu Redaktorze za chwilowe przerwanie korespondencji z Wami. Nastąpiło ono na skutek chronicznego braku czasu, jaki ostatnio przeżywałem. Do słownie całe dni od wschodu do późnego zmierzchu (a częstokroć dłużej) jestem w tzw. ruchu i w dodatku zawodowym. Otóż muszę Wam donieść, że zatrudniłem się w charakterze pomocy szkolenia zawodowego na parowcu „Narocz”.

Załoga na naszym statku — nie można powiedzieć — ruje się do tego kaganca wiedzy i dlatego szkolenie jest prowadzone „na medal”. Ponieważ jednak medal ma dwie strony, więc nie dziwnego, że i tu jest druga strona — niestety gorza. Winna nie jest bynajmniej załoga, lecz niektórzy z ludzi, wicie, tacy co to nic, nie, a potem zarządzenie i... znowu nic. Ale zaczniemy od początku.

Było to w drugiej połowie kwietnia br. Deszcz tego dnia niemilosierdzie zaczął w policzki trapowego, kiedy na statku zjawił się przemoknięty do nitki, przedstawiciel działu szkolenia CZ PMH. Wszyscy obecni współczuli mu, że musi w taką „psią” pogodę chodzić po porcie. On nie zwrócił na to uwagi, i wycierając wierzchem dłoni zmoczone oblicze zdecydowanie rzekł:

— Ja tu z działu szkolenia CZ PMH. Przyniosłem wytyczne do szkolenia kursu pierwszego stopnia. Następnie, udzielił kierownikowi szkolenia niezbędnych informacji, podniósł kotłowniczą płaszcza, nasunął cyklistówek „na wzrok” i w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku opuścił pokład.

Po kilku dniach od tej wizyty przystąpiliśmy do nauki. Aż przyjemnie było patrzeć. Marynarze w czarnym mundurze powtarzali przerobiony materiał, niejednemu silniejszy pomagał w nauce słabszemu. Niejednokrotnie w czasie pracy odbywały się „egzaminy na wyrzutki”. Jednym słowem szkolenie ruszyło „całą naprzód”. Wszyscy zdawali sobie spr-

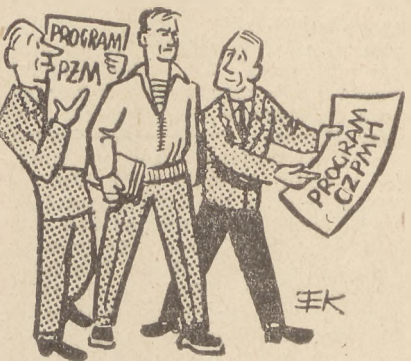
wę z tego, że szkolenie pomoże im w pracy, rozszerzy zakres posiadanych wiadomości i ułatwi drogę do awansu.

Wszystko układało się jak najpomyślniej. Ale oto pewnego dnia gdy przeprowadziliśmy już 120 godzin szkolenia, na „Narocz” przyszedł przedstawiciel Inspektoratu Technicznego PZM i spytał:

— A szkolenie u was jest?

— A jakie jest, nawet w „dech” — odpowiadamy chórem.

— W takim razie — zapytał patrząc na nas ze zdziwieniem — według jakiego programu prowadzicie to szkolenie?



— Według tego z CZ PMH — odpowiadamy wszyscy.

— Bo my wiecie — zaczął wyjmując coś z teczki — dbamy o to aby, wiecie, kadry, wysokie uświadomienie, odpowiednie kwalifikacje, wiecie, a poza tym u nas własna twórcza inicjatywa. Dlatego też od dzisiaj będziecie się szkolić z tego oto programu — to mówiąc wręczył plik dokumentów, który przygotował Szczeciński Urząd Morski. — Program z CZ PMH proszę narazie zachować.

Wówczas zaczęliśmy tłumaczyć, że chyba niemożliwe jest abyśmy 120 godzin mieli stracić, że może znaleźć wspólny język z CZ PMH i ujednolicić programy szkolenia. Nic nie

pomogło — przyspieszyło to jedynie wyjście „przedstawiciela” ze statku.

Cóż było robić. Mimo narzekania i sarkazmu, rozpoczęliśmy naukę „na nowych podstawach”. Chcieliśmy być w porządku. W praktyce jednak okazało się, że w dalszym ciągu w porządku nie byliśmy. Oświadczył nam to inspektor działu szkolenia CZ PMH w czasie swojej kolejnej kontroli na statku. Z jego słów wynika, że właściwy program szkolenia to ten dostarczony przez niego i że z tego też będą przeprowadzone egzaminy. Program z PZM (właściwie SUM) nie „w kursie”.

A więc potwierdziło się przysłowie „Każdy sobie, rzepkę skrobie”. Najgorzej na tym wyszła załoga, bo chcąc dogodzić i jednemu i drugiemu, niepotrzebnie zmieniała raz przyjęty program nauki.

Okazało się Redaktorze, że w PZM zupełnie bezdusznie, bez przemysłu podszedli do tej sprawy. Uważają tam widocznie, że łatwiej kilkakrotnie reorganizować i zaczynać od początku szkolenie, aniżeli raz porozumieć się z CZ PMH.

Wniosek załogi jest taki, aby tym razem według jednego (ale porządnego) programu dać komu należy odpowiednią naukę. Przeegzaminuje ich komisja pod nazwą „Współpraca ze statkami”.

mł. mar. JAN SZPILKA

Grosz do grosza — a będzie kokosza

W II Wydziale Przeładunkowym w Gdyni (również i w innych) wypłata zarobków odbywa się dwa razy w miesiącu. Dziwi nas jednak fakt, że dokonywanie wypłaty kierownictwo działu finansowego zleca robotnikowi portowemu, powierzając mu poważne sumy pieniężne. Przecież w wypadku zaistnienia braków robotnik nie będzie odpowiadał, gdyż wypłaty powinien dokonywać uprawniony do tego kasjer.

Również niezrozumiałe są często stwierdzane braki groszowych końcówek w kopertach. Ostatnio zauważyliśmy takie braki u towarzyszy: Antoniego Mrozka — 60 gr, Bronisława Dybowskiego — 24 gr, Mieczysława Soczyńskiego — ponad 50 gr, Henryka Presa — 19 gr itd.

W związku z tym zapytujemy kierownictwo, czy wie o niedopłaconiu poborów i na jakie cele przeznaczone są pieniądze uzyskane z tego. Zdajemy sobie sprawę, że przy kilkuset pracownikach grosze urastają do setek. Żądamy sprawdzenia tej sprawy i powiadomienia pracowników portu, gdzie podziewają się nasze pieniądze.

I jeszcze jedno. Ponieważ zaistniały takie wypadki, ciekawy jestem, jaką rolę spełnia społeczny delegat z ramienia rady zakładowej, skierowany do kontroli pieniędzy wkładanych do kopert. Jak dotychczas opinia o jego pracy jest niedostateczna.

H. P.

Korespondent

TADEUSZ KONDEL

Korespondent

O perypetiach parowca „Olsztyn”



zawsze zawiąją. W ten sposób załogi często po dwa do trzech miesięcy nie odbierają należnego im mleka.

Kiedy wreszcie zawiną do Wrocławia i zgłoszą się po zaległe kwity na mleko, urzędniczka nie wydaje ich, tłumacząc się zarządzeniem kierownictwa Ekspozytury. Załogi te są oczywiście pokrzywdzone i słusznie domagają się uregulowania tej sprawy.

Wiemy wprawdzie o tym, że w roku ubiegłym niektórzy wodniacy handlowali pobranym za zaległe miesiące mle-

Po powrocie z rejsu i zakończeniu wyładunku parowca „Olsztyn” na WOC w Gdańsku, powiadomiono kierownictwo statku o nowym zadaniu produkcyjnym na rejs następny. Polecenie brzmiało: postawić statek pod załadunek dwu kotłów parowych i windy kotłowniczej na teren Stoczni Gdańskiej na godzinie 7. Trzeba było przeholować statek i przygotować ładownie pod załadunek. Kierownictwo statku ściągnęło całą załogę. Polecenie zadanie wykonano na czas. Statek był w porządku, ale za to... stocznia nie zrobiła nic celem zabezpieczenia sprawnego i szybkiego załadunku.

I tak zaczęły się nasze perypetie. Nikt nie wiedział gdzie należy statek podsta-



wić — do nabrzeża czy też do dźwigu pływającego. Kiedy wreszcie ustalono miejsce postoju, wyłonił się nowy problem. Komu podać cumy. Na lądzie nie było nikogo do ich odebrania. Sytuacja stała się niebezpieczna nie tylko dla statku ale i dla nowobudującej się jednostki „Dalmor 3” oraz dźwigu pływającego do którego dobiegaliśmy. Dopiero dzięki pomocy obsługi dźwigu (choć bardzo powolnej) zdołaliśmy dobić. Trudność jednak nie zakończyła się.

Musieliśmy najpierw czekać na robotników, którzy stawili się na statek dopiero o godzinie 12 i to po kilkakrotnej interwencji sekretarza organizacji partyjnej s/s „Olsztyn” tow. Kotewy i z-cy kaptana tow. Kowalskiego w radzie zakładowej i organizacji partyjnej stoczn. Później okazało się, że stocznia zapomniała o wyrobie przepustek dla swych ludzi, co pociągnęło za sobą dalsze poważne straty czasu. Łącznie, opisany balagan pociągnął za sobą przeszło 12 godzin na bezproduktywny postój. Niektórzy stocznicy cy próbowali nas pocieszyć mówiąc: — co to jest dla statku 12 godzin przestoju.

— Tą drogą chcemy więc wyjaśnić „pocieszycielom” że dla nas „tylko” 12 godzin przestoju to bardzo wiele. By wykonać nasz plan musimy bić się o każdą godzinę.

STATEK DLA HOŁOWNIKA CZY HOŁOWNIK DLA STATKU?

Wreszcie załadunek zakończono — statek był gotowy do wyjścia. Odzyskaliśmy więc humory w przekonaniu iż żadna więcej trudność nie spotka nas. Pomyśliśmy i tym razem. W chwilę po odprawie wyjściowej przybył pod burłę holownik ZPGG „Tarpan”. Zwykle jest tak, że holownik przychodził do dyspozycji statku i ma z nim ściśle współpracować. Odmiennego zdania jednak była załoga „Tarpana”. Manewr wymagał szybkiego działania. Hol znajdował się na „Dalmor 3”, skąd miał go kaper podać na „Tarpan”.



Proszę Obywateli — upłyniamy remanenty

Rzecz dzieje się współcześnie, w jednym z portów krajowych.

Osoby biorące w niej udział: jak z treści wynika.

Dekoracja: bezduszna biurokracja.

Oświetlenie: opinia załogi parowca „Fryderyk Chopin”.

Pomocnik reżysera: redakcja „Ster”.

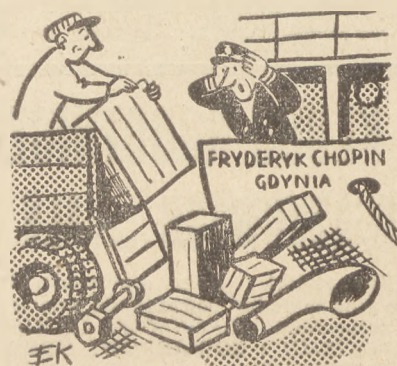
Wprowadzenie: Statek w podróży. W kabinie st. mechanika panuje cisza. Zegar miarowo tyka. Nad biurkiem siedzi pochylony st. mechanik i pisze zamówienie materiałowe do działu zaopatrzenia PLO. Na formularzu widoczne są już pozycje: żarówki, części do mechanizmów, siatki itd.

Statek stoi w porcie gdyńskim przy nabrzeżu Śląskim.

Zaopatrzenie: dostarcza materiały.

Głos z widowni: uwaga! Teraz się zaczyna.

Przedstawiciel działu zaopatrzenia (jednym tchem): a więc realizujemy Wasze zamówienie. Dostarczamy zawór reduktor parowy 40 mm, welny drzewny 400 kg, siatkę ocynkowaną grubą,



wtyczki żelazne 60 szt., rurki igelitowej 72 m, śruby stykowe 55 szt., szczotki węglowe 161 szt., 3 wentylatory na prąd zmienny, szlifierkę ręczną, odkurtacz elektryczny, żarówki „Svan” 150 szt., żarówki „Goliat” 12 szt. — rzecz jasna, że te elektryczne rzeczy na prąd zmienny. Proszę przyjmować. bo czas

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze nagrody książkowe otrzymują: A. Lewicki z parowca „Białystok”, Z. Nawrot z parowca „Bytom” i T. Kulik z Żeglugi na Odrze.

to pieniądze, a dostawa nie polonez.

St. mechanik (szybko przetyka słinę, wraca do przytomności i mówi): ludzie, czy to wszystko dla nas? Przecież my tylko...

Przedstawiciel działu zaopatrzenia (przerwa): tak, wszystko dla Was. No wiecie... (do siebie): jak tu ludzom dogodzić, nie dostarczysz źle, dostarczysz jeszcze gorzej.

St. mechanik (wyjmuje zapotrzebowanie, łagodnie ale stanowczo mówi): a więc udowodnię Wam, że myśmy tego wszystkiego nie zamawiali. W dodatku niektóre materiały zamawialiśmy nieco inne, a mianowicie (jednym tchem): zawór zamawialiśmy 100 mm, welny tylko 100 kg, siatkę ocynkowaną cienką, wtyczek, rurek i szczotek węglowych nie zamawialiśmy w ogóle, bo wtem mamy ich 800 szt. zapasu. Żarówki, odkurtacz i szlifierkę możecie trzymać dalej, bo u nas prąd stały, więc jaki z nich pożytek? Czy o tym w zaopatrzeniu nikt nie myślał?

Przedstawiciel działu zaopatrzenia (spokojnie): może i nie, ale co napisalem, to musicie przyjąć. Szkoda gadać, nie ustąpię stąd póki nie przyjmiecie tego.

St. mechanik (stawia bohaterowi opór, lecz wreszcie pod huraganowymi atakami przedstawiciela przyjmuje materiały, z wyjątkiem szlifierki, odkurtacza i żarówek): dlaczego postępujecie w ten sposób i dajecie na statek zbędny materiał? Czy nie wystarczy Wam to, że mając 5 lodówek na statku przyjęliśmy przed chwilą 3 nowe? Zrobicie z naszego statku magazyn i chłodnicowiec.

Przedstawiciel zaopatrzenia (fenorem lirycznym): w myśl zarządzeń ogólnych i polecenia Inspektoratu Technicznego — proszę Obywateli — upłyniamy magazynowe remanenty. Ha!

Nieupłyniona kurtyna opada ze wstydem (pozostawiając dział zaopatrzenia PLO pod ostrzałem krytyki). (m)

Koncert życzeń dla delegatury PZM w Gdyni

Częstokroć korespondenci „Steru” zwracali uwagę na opieszale załatwianie zamówień statków przez delegaturę PZM w Gdyni. Do tego — prawie ciągłego — „koncertu życzeń” dołączamy melodię z s/s „Gopło” pt. „Kiedy wreszcie dostarczycie” wraz z życzeniami rychłej realizacji zamówień.

W dniu 10 lipca br. statek zamówił w delegaturze materiały kancelaryjne. Po powrocie z kolejnego rejsu, przedstawiciel załogi zgłosił się w dniu 1 sierpnia br. w delegaturze i spytał o realizację zapotrzebowania. Tam spojrzano na niego ze zdziwieniem.

— Jakże znowu zapotrzebowanie — spytał odośno referent — my żadnego zapotrzebowania nie mamy i w ogóle... (to mówiąc ziewnął rozkosznie).



Dopiero na żądanie przedstawiciela „Gopła” rozpoczęły się poszukiwania. Na nic się one jednak nie zdały. Zapotrzebowanie zginęło jak „kamień w wodzie”. Nawet śladu nie zostało. Trudno się było pracownikom delegatury przyznać do tego, więc wpadli na genialny wprost pomysł.

— Wiecie, kolego, ponieważ z tym zapotrzebowaniem jakoś dziwnie „wyszło”, złóżcie drugie. Może być nawet identyczne jak tamto — już teraz na pewno je realizujemy.

A oto druga część życzenia. W dniu 10 lipca br. I oficer parowca „Gopło” złożył w tej samej delegaturze zapotrzebowanie nr 35, którego poz. 12 opiewała zamówienie na rękawice ochronne i ubrania robocze. Jednak i z realizacją tego zamówienia zaopatrzenie delegatury nie kwapi się, mimo iż doskonale jest poinformowane o upływie już 30 czerwca br. terminu używalności ubrań roboczych.

Z przykładów tych widać, że zaopatrzenie delegatury PZM w Gdyni bez troski podchodzi do realizacji zapotrzebowania statków.

G. E.

Korespondent z parowca „Olsztyn”

MAK

Śladem naszych interwencji

Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia w odpowiedzi na krytykę pt. „Z ostatniej chwili” w nr 12(58) donosi, że wypadki poruszone w podziale rysunku rzeczywiście miały miejsce, lecz zostały w wiekzości zlikwidowane. Obecnie wypadki marnotrawstwa drzewa szlakerskiego nie zachodzą.

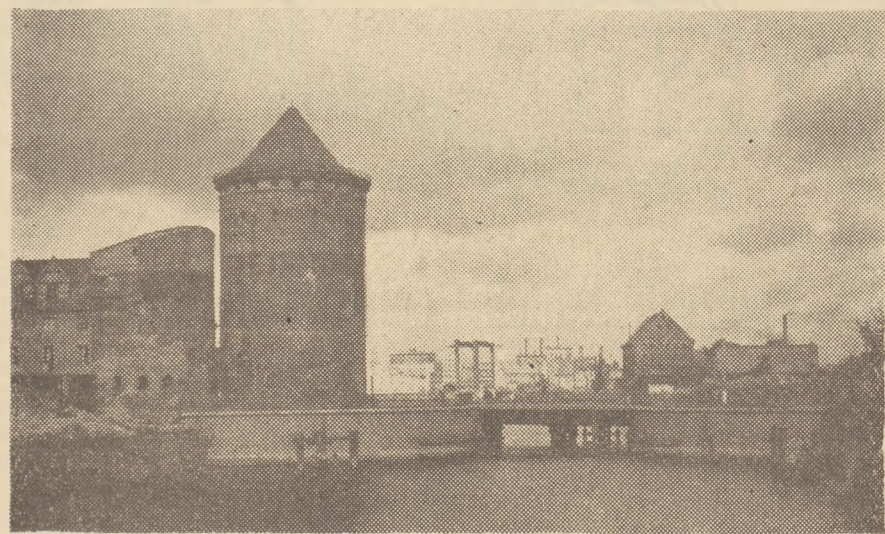
Zarząd Główny ZZPZ zawiadomił, że do Szczecina wyjechała komisja, celem postawienia pracy Zarządu Okręgowego na należytym poziomie (notatka pt. „Zle pracuje Zarząd Okręgowy w Szczecinie” w nr 11(57)).

Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni przyznają, że wypadki poruszone w liście mł. mar. Szpilki w nr 12(58) miały miejsce w Gdyni, lecz były każdorazowo pletnowane i krytykowane przez załogi. W stosunku do niepoprawnych marynarzy wyciągane są konsekwencje służbowe.

Polska Żegluga Morska w Szczecinie donosi, że uwagi robotników przy załadunku m/s „Pileca” były słuszne. Winni niewłaściwego stosunku do tych uwag zostali upomnieni i wypadki takie w przyszłości nie powtórzą się (notatka pt. „Nie lekceważyć rozsądnych rad robotników” w nr 13(59)).

Ekspozytura Żeglugi na Wiśle w Gdańsku zawiadomiła, że treść notatki pt. „Pile Kuba do Jakuba” w nr 12(58) została przedyskutowana z członkami załogi. Notatka zmobilizowała kierownictwo i radę zakładową do wzmocnienia walki z plaństwem wśród pracowników Żeglugi.

Szczecińska Stocznia Remontowa komunikuje, że pżmne utworzenie Klubu Techniki i Racjonalizacji powstało z winy dyrekcji, która nie przydzieliła etatu na stanowisko referenta Klubu. Obecnie Klub został zorganizowany i rozpoczął działalność (notatka pt. „z ostatniej chwili” w nr 13(59)).



Stary Gdańsk z każdym dniem piękniejszy

łać gruzi przekopywać wśród zwalisk ulice i wówczas napotkano na pierwsze niespodzianki. Wśród ruin wiele było jeszcze zabytków do uratowania. Jak musiał się czuć ów robotnik, który pierwszy wtargnął do wypalonego doszczętnie ratusza, odnajdując w nim ocalałe zupełnie skarbiec miejski, na ścianie którego widniał namalowany przed wiekami — Biały Orzeł... Albo ci, którzy rozkopując ulice znaleźli nagie ślady dawnego osiedla słowiańskiego. I ba, żeby tylko ślady. Po prostu resztki domów, narzędzia, szczątki ubrań, a nawet zabawki sprzed tysięcy lat. Dziś wszystkie te cuda odnaleźć można w Muzeum Pomorskim — właśnie tu, w Gdańsku.

Cieżka to była praca, ale ludzie zawzięli się. Dawna stolica morska



W/CHODZĄC ze statku stojącego u nabrzeża w gdyńskim porcie, nie sposób ominąć śródmieścia. Wszy stkie bowiem drogi zbiegają ku niemu. Inaczej jest w Gdańsku. Od kiedy wzrósł tonaż statków, a Wisła no i tym bardziej Motława — stały się węższe i płytsze niż były na przykład w okresie Zygmunta i Władysława, od tego czasu główny port gdański przemieścił się bliżej grodu — samochodem, kolejką elektryczną, lub tramwajem, pozostawiamy zawsze śródmieście gdańskie na uboczu. I tak się składa, że prastary polski Gdańsk, z którym łączą nas najpiękniejsze tradycje morskie naszego narodu nie jest przez naszych marynarzy odwiedzany.

Spotkałem kiedyś nawet takiego marynarza, który wyznał mi, że w Gdańsku nie był od pięciu lat, mi-

mo że jego statek bardzo często zachodzi do gdańskiego portu. Niewątpliwie — takich przykładów można by znaleźć więcej.

Wszyscy wiemy jak wiele ucierpiał Gdańsk podczas wojny. Najpiękniejsza, zabytkowa dzielnica przedstawiała obraz jednej olbrzymiej ruiny, w której gnieździły się sowy i nietoperze. Ale pośród szczątków murów, które porastały już krzewami i trawą — złożyły się misterne rzeźby i ozdoby z których ongiś sływał Gdańsk na cały świat. Wśród tych ozdób jakże wiele było wizerunków polskich królów, jakże często zjawiał się wśród ornamentów Biały Orzeł. Jeszcze z planującego miasta, po kapitulacji hitlerowców, żołnierze radzieccy ratowali rzeźby i obrazy aby przekazać je polskim władzom miejskim. Potem przyszedł tu polski robotnik. Zaczęto odwa-

Polski musiał odzyskać swój historyczny wygląd. Nasz Rząd Ludowy postawił te sprawy jasno: Gdańsk musi zostać odbudowany. Gdańsk będzie odbudowany.

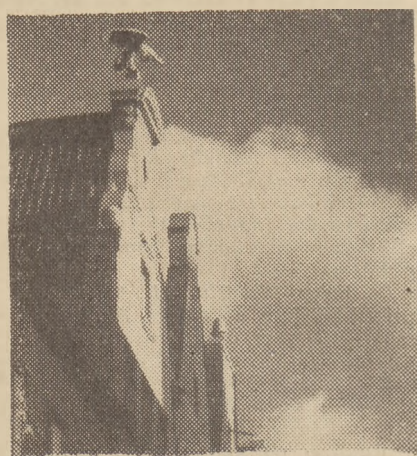
Zjawili się armia murarzy i inżynierów, architektów i artystów plastyków, konserwatorów i archeologów. Wśród ruin urosły rusztowania. To co dało się uratować — zostało zabezpieczone. a z kolei, na podstawie planów, sztychów i rysunków przystąpiono do rekonstrukcji starego Gdańska. Wiele rzeźb i ornamentów, uratowanych z płomieni przez żołnierzy radzieckich, można było teraz spokojnie wmurować na dawne miejsca.

Na pierwszym planie robót stała odbudowa tzw. „Królewskiej Drogi”, która rozciąga się w samym sercu Gdańska — od Złotej do Zielonej Bramy. Przed Złotą Bramą wznosi się budowla gdańskiej twierdzy, a bliżej głównej ulicy Wysoka Brama, znana z wyglądu wszystkim, którzy jeżdżą do Wojewódzkiej Rady Narodowej. „Droga Królewska” prowadzi wzdłuż ulicy Długiej i Długiego Targu. Po obu jej stronach wznoszą się charakterystyczne dla Gdańska wąskie, wysokie domy, o fasadach pokrytych bogatą ornamentacją. Każdy z nich niemal wiąże się z jakąś tradycją. Oto pod nr 12 na Długim Targu mieszkała się Polska Komisja Morska z czasów Zygmunta Augusta. Władysław IV zamieszkiwał w kamienicy nr 2 na przeciw Dworu Artusa. A sam „Dwór Artusa” — to przecież miejsce zebrań, narad i zabaw. Na jego fasadzie umieszcili Gdańczanie wizerunki królów polskich. Pod numerem 39 mieszkała się Królewska Poczta Polska itd. Moglibyśmy wymieniać bez końca. Dziś „Droga Królewska” została całkowicie odbudowana, jej budowniczości zamieszkali w stylowych kamieniczkach, których wnętrza, rzecz jasna, zosta-

ły dostosowane do obecnych wymogów. Mieszkania są więc obszerne, wygodne, zaopatrzone w łazienki. Obecnie armia artystów pracuje nad wykończeniem elewacji, aby nadać im dawny wygląd. To co zostało już wykonane, budzi zachwyt przechodniów. Misterne ornamentacje — freski, płaskorzeźby i rzeźby zdobią frontony domów — jakby wyjętych z popularnej książeczki Deotymy — „Panienska z okienka”.

Ale nie tylko wraca urtek „Królewskiej Drogi”, nad którą panuje odbudowana wieża ratusza ze złotym posągami Króla Zygmunta Augusta na szczycie. Odbudowuje się również inne ulice i zabytki. Muzeum Pomorskie w Gdańsku i Gdańskie Archiwum Miejskie — dopełniają naszych wiadomości o tradycjach Gdańska.

Jeśli więc statek Wasz zawinie do Nowego Portu, lub wejdzie do stoczni, pomyślcie o zorganizowaniu wycieczki dla zwiedzania historycznej „morskiej stolicy” Polski, dla obejrzenia jak z trudu robotnika i artysty wraca dawny urok tego miasta. (s)



ZESPÓŁ TEATRALNY KLUBU ROBOTNICZEGO ZPPZ W GDYNI W CZŁÓWCE ZESPOŁÓW ZWIĄZKOWYCH... ALE ZASZCZYTY ZOBOWIĄZUJĄ

WSEKRETARIACIE Klubu Robotniczego ZPPZ Zarządu Portu Gdańsk — Gdynia wiszą afisze sztuk, które amatorzy teatralni ZPPG już wystawili. Afisze te — to historia zespołu.

Zespół teatralny ZPPG powstał w roku 1949 z inicjatywy kilku miłośników sceny, którzy z wielką ambicją, z wiarą w powodzenie rozpoczęli pracę. Pracę ciężką, ale jakże zaszczytną — mającą na celu krzewienie wśród robotników portowych miłości do ojczystego kraju i jego kultury, rozwijanie uczuć internacjonalizmu, ukazywanie wroga i korzeni jego brudnej roboty — żywym, podanym w niezwykle sugestywnej formie słowem, podnoszą świadomość polityczną robotników portowych, dając im godziwej rozrywkę.

Dzięki niestrudzonej pracy nielicznego wówczas zespołu, wystawiono komedie pt. „Przyjmujemy o 8,30”. Za sztukę tę, zespół zdobył na festiwalu CRZZ w roku 1950 II nagrodę.

Powodzenie to zdołało artystów — amatorów do dalszej pracy. Wystawiono kolejno: „Tu mówi Tajmyr”, „Wczoraj i przedwczoraj”, „Wodewil Warszawski”, „Konkurencja” i wreszcie ostatnio „Południk 49”.

Każdy, kto choćby raz był na przedstawieniu gdyńskiego zespołu i widział robotników portowych z wielkim zainteresowaniem obserwujących toczące się na scenie akcje, ich przebiegię sztuką, ale doskonale, że zespół zrobił dużo. Przede wszystkim zdobył robotnika portowego dla teatru, zainteresował go sztuką. Można śmiało zaryzykować powiedzenie, że nie ma dziś w porcie pracownika, który wyobrażał sobie spędzenie wolnego czasu bez „swojego” zespołu. Wszyscy uczestniczą w jego sukcesach i radościach, jakimi bez sprzecznego było zajęcie w bieżącym roku jednego z czołowych miejsc wśród zespołów świetlicowych w skali ogólnokrajowej.

PRZYGOTOWANIE DO FESTIWALU

W przygotowaniach do festiwalu trze ba było przede wszystkim wytypować sztukę, z którą zespół wystąpi. Należało wybrać między dwiema: Korniejczuka „Zagłada eskadry” i Tanki „Południk 49”. O wyborze decydował nie tylko reżyser czy kierownik zespołu, ale cały kolektyw.

Ostatecznie zdecydowano się na przygotowanie sztuki „Południk 49”. Zdecydował o tym fakt, że ta sztuka najlepiej może pomóc robotnikom portowym i stoczniowcom, stykającym się w swej codziennej pracy ze statkami państwa kapitalistycznych, poznać stosunki panujące na ich statkach, obłudną politykę kół rządzących i rosnącą świadomość oraz walkę marynarzy o pokój i lepsze warunki życia.

Rozpoczęły się przygotowania. Zaczęto od głębokiej ideowej i artystycznej

analizy sztuki. Rola wprowadzenia członków w sedno zagadnienia przypadała reżyserowi ALFONSOWI CHMIELEWSKIEMU i EDWARDOWI OBERTYŃSKIEMU. Potem żywo dyskutowano nad poszczególnymi postaciami sztuki i akcjami. Na tym jednak nie zakończono poznawania sztuki. Do współpracy zaproszono sekretarza Międzynarodowego Zrzeszenia Marynarzy i Dokerów tow. WALASĄ, który zapoznał zespół z warunkami życia i pracy marynarzy na statkach państwa kapitalistycznych, mówił o walce, jaką prowadzą.

Wszystko to pozwoliło członkom zespołu na głębsze poznanie sztuki i zamierzeń autora, na oddanie atmosfery i środowiska, w którym rozgrywa się akcja, w sposób jak najbardziej prosty i bezpośredni.

Próby sztuki trwały zaledwie 100 godzin. Oczywiście, że aby w ciągu tak krótkiego okresu czasu wystawić trudną sztukę, trzeba było wiele dobrych chęci i wytrwałości pracy. Codziennie po pracy w Klubie zbierali się artyści, by pod baczny okiem reżysera Chmielewskiego odbywać próby. Czasami le-



Jedna ze scen sztuki „Południk 49”

pie, czasami gorzej „wypadały” niektóre role, ale zapal, chęć i wola wyjazdu na eliminacje centralne do stolicy pomogły w walce z trudnościami.

W tym okresie wyróżnili się szczególnie swoją pilnością: STANISŁAW PIERZGA — kapitan tankowca, ZDZISŁAW RELIGO — stary Maguire, JAN JAGODA — Alban, HENRYK MANIECKI — murzyn Cooks i ZYGMUNT SINKOWSKI — delegat załogowy — Brooks. Na wyróżnienie również zasługują EDWARD OBERTYŃSKI, który niestrudzenie pomagał młodszemu kolegom. Na słowa uznania za dekoracje zasłużyli też W. KACHLIŃSKI i N. KAWECKI.

W całym zespole parowała właściwa atmosfera, zapal, entuzjazm do pracy i dyscyplina.

PIERWSZY SUKCES

W dniu premiery sztuki, do robotników ZPPG nadszedł list od Międzynarodowego Zrzeszenia Marynarzy i Dokerów, z zawiadomieniem o aresztowaniu sekretarza Zw. Zaw. Dokerów Amerykańskich Brainsona, posądzonego o działalność antyamerykańską. Fakt bezprawnego aresztowania Brainsona

stał się bodźcem dla członków zespołu do pokazania całej ohydy amerykańskiego systemu ucisku człowieka pracy. Podjęli oni uchwałę, że każde przedstawienie będzie protestem przeciwko bezprawnemu aresztowaniu.

Rezultat pracy zespołu uwiłocznł się już na eliminacjach wojewódzkich, w czasie których zajęli pierwsze miejsce i prawo wyjazdu na eliminacje centralne.

...I WYMARZONY WYJAZD

Radość w zespole z okazji wyjazdu była wielka. „Jednak dopieśliśmy swego, będziemy występować w Warszawie” — mówili członkowie zespołu.

Radość i duma były zupełnie uzasadnione. Bowiem od eliminacji przystąpiło 800 zespołów, spośród których wyłoniono najlepsze. Wśród nich znalazł się również zespół teatralny Klubu Robotniczego.

Z dużą treścią i drżeniem oczekiwano na występ. Zakończył się on niewątpliwym sukcesem, gdyż zespół w organizowanym przez CRZZ konkursie zespołów Związkowego Teatru Amatorskiego dla uczczenia III Kongresu Związków Zawodowych zajął zaszczytne czwarte miejsce.

Leż zaszczyty zobowiązują i dlatego też przed zespołem Klubu Robotniczego stoi zadanie dalszego doskonalenia się coraz lepszemu — staranniejszemu przygotowywaniu wystawianych sztuk.

Z. MAKOWSKI

P. P. Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 Nr tel. 5.00.61 poszukuje etatowych redaktorów książek z zakresu budowy, utrzymania i eksploatacji dróg wodnych oraz żeglugi śródlądowej.

Zgłoszenia kandydatów przyjmuje Sekcja Kadr P. P. Wydawnictwa Komunikacyjne Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

* * *

P. P. Wydawnictwa Komunikacyjne podaje do wiadomości, że zarządzeniem Centralnego Urzędu Wydawnictw Przemysłu Graficznego i Księgarskiego z dnia 8 czerwca 1953 r. nr ORZ-I/306/53. została utworzona w przedsiębiorstwie w dniu 1 lipca 1953 r. Redakcja Książek Żegluga Śródlądowej i Budownictwa Wodnego.

Zakres działalności Redakcji obejmuje prace dotyczące budownictwa wodnego, żegluga śródlądowej oraz eksploatacji kruszyw naturalnych.

* * *

WAGON PROPAGANDOWY FACHOWEJ KSIĄŻKI MORSKIEJ

Ciekawą formę propagandy książki fachowej, zastosowały „Wydawnictwa Komunikacyjne”. Zorganizowały mianowicie ruchomą wystawę książek z zakresu transportu wodnego, lądowego i lotniczego oraz łączności. Wystawa mieści się w wagonie kolejowym, który wraz z dwoma wagonami obrazującymi dorobek racjonalizatorów i ochrony pracy w zakresie transportu objeżdża wszystkie ważniejsze miasta Polski. Na estetycznie urządzonej wystawie zgromadzero niemal cały dorobek wydawniczy „Wyd. Komunikacyjnych”. Wystawę powinni obejrzeć wszyscy pracownicy transportu morskiego i śródlądowego. Wstęp bezpłatny, na miejscu można składać zamówienia na książki i uzyskać wyczerpujące informacje co do wydanych już lub mających się ukazać książek.

W dniach 15, 16 i 17 bm. ruchoma wystawa zatrzyma się w Szczecinie.

100-lecie wielkiego wynalazku

Wynalazek oświetlenia naftowego jest dziełem Polaka

PRZED 100 laty zapłonęły pierwsze na świecie lampy naftowe. Zastąpiły one powszechnie używane łuczyny, świeczki łojowe czy olejne kaganki. Równocześnie doczekały się eksploatacji olbrzymie bogactwa złóż naftowych — powstał przemysł naftowy, bez którego nie byłby możliwy tak szybki postęp techniczny, jaki nastąpił w ub. wieku.

Wynalazek oświetlenia naftowego jest dziełem Polaków. Szczególnie duże zasługi na tym polu oraz w dziedzinie wykorzystania pól naftowych i przerobu ropy naftowej położył Ignacy Łukasiewicz, uzdolniony aptekarz i górnik, gorący patriota.

Od dawna znane były właściwości palne ropy naftowej. Od dawna też czyniono próby otrzymania z niej materiału oświetleniowego. Nie dawały one jednak pożądaných wyników, gdyż otrzymywany destylat silnie kopał i łatwo wybuchał.

Nie powiodły się również pierwsze eksperymenty nad destylacją ropy, podjęte przez aptekarza Ignacego Łukasiewicza i Jana Zecha. Dopiero po wielu doświadczeniach i badaniach udało się im pod koniec 1852 r. otrzymać z ropy naftę.

Nasi wynalazcy nie poprzestali na odkryciu nafty. Pragneli bowiem otrzymać produkt zastosować praktycznie

do oświetlenia. Należało więc jeszcze znaleźć najwłaściwszy sposób jego spalania. I te trudności pokonali. Przy współudziale blacharza Bratkowskiego skonstruowali lampy naftowe, które zdały egzamin próby.

31 lipca 1853 r. w lwowskim szpitalu powszechnym zapalono pierwsze na świecie lampy naftowe.

Wynalazek naszych rodaków szybko rozpowszechnił się. W roku 1854 Wiedeń otrzymał oświetlenie naftowe. Dopiero rok później lampy naftowe pojawiły się w Ameryce. Wkrótce oświetlenie naftowe znalazło zastosowanie na austriackiej kolei północnej.

Łukasiewicz nie przerwał pracy nad destylacją ropy naftowej. W dalszym ciągu swych doświadczeń opracowywał techniczne metody produkcji nafty. Zajął się również pierwszym na świecie przemysłowe destylarnie ropy naftowej w Ulaszowicach i w Polance.

Początkowo zbierano ropę na powierzchni z ziemi z naturalnych wycieków. Aby ulepszyć sposób uzyskiwania surowca, Łukasiewicz postanowił wydobywać ropę sposobem górniczym. W tym celu porozumiał się z właścicielami roponośnych gruntów i wspólnie z nimi rozpoczął eksploatację złóż. W 1854 r. powstały w Bóbrce koło Krosna pierwsze szyby naftowe.

Łukasiewicz ulepszył nie tylko kopanie szybów, wprowadzając swidry spadające, obracane początkowo ręcznie a później za pomocą lokomobili. Zmechanizował on również wydobycie ropy przy pomocy maszyn parowych, które pompowały ją z szybów i tłoczyły do zbiorników.

Wynalazek oświetlenia naftowego i pionierskie tradycje przemysłu naftowego są pięknymi kartami w historii polskiej wynalazczości i myśli technicznej, są wkładem naszego narodu w dorobek światowej cywilizacji.

100-lecie powstania przemysłu naftowego, obchodzimy w warunkach ciągłego postępu technicznego po kapitalistycznym zaoferowaniu. Władza ludowa nie szczędi środków na wyposażenie szybów i rafinerii w nowoczesne aparaty i urządzenia, na doskonalenie techniki wydobycia i przerobu ropy naftowej. Dzięki niustannemu postępowi, w oparciu o pomoc i doświadczenia Związku Radzieckiego nasz przemysł naftowy coraz lepiej służy naszej stale rozwijającej się gospodarce narodowej.

(ho)