

Przed III Światowym Kongresem Związków Zawodowych

W DNIACH od 10 do 21 października br. odbędzie się w Wiedniu III Światowy Kongres Związków Zawodowych.

Na porządku dziennym kongresu staną trzy zasadnicze sprawy. Sprawozdanie z działalności SFZZ oraz zadania związków zawodowych w zakresie dalszego umocnienia jednolitości działania mas pracujących w walce o podniesienie stopy życiowej i obronę pokoju; zadania związków zawodowych w walce o polepszenie warunków ekonomicznych i socjalnych, w obronie niezależności narodowej i swobód demokratycznych w krajach kapitalistycznych i kolonialnych; rozwój ruchu związkowego w krajach kolonialnych i półkolonialnych.

Zagadnienia te nurtują wszystkich ludzi pracy na całej kuli ziemskiej, bez względu na ich przynależność narodową, religię i kolor skóry.

W apelu Światowej Federacji Związków Zawodowych w sprawie III Światowego Kongresu Związków Zawodowych m. in. czytamy: „Zamieszkujemy różne kraje, reprezentujemy wszystkie rasy, wszystkie narodowości, wszystkie kierunki polityczne oraz wszystkie religie istniejące na kuli ziemskiej, władamy różnymi językami, ale wspólne są nasze interesy, gdyż jesteśmy braćmi jednej klasy.

Jesteśmy zgodni w przekonaniu, że warunki bytowe pracujących w krajach kapitalistycznych i kolonialnych stale się pogarszają oraz że należy walczyć o ich polepszenie.

Jesteśmy zgodni w przekonaniu, że tam gdzie istnieje ustawodawstwo socjalne winno być ono ulepszone, a tam gdzie ono nie istnieje — wywalczone.

Jesteśmy zgodni w przekonaniu, że winien być położony kres nadmiernej wyzyskowi, że dyskryminacja rasowa, koloru skóry, płci i wieku winna być zniesiona.

Jesteśmy zgodni w przekonaniu, że nikt nie ma prawa zakazywać uzasadnionej działalności zw. zaw., że nie można pozbawiać człowieka elementarnych i świętych praw do wolności demokratycznych.

Jesteśmy wreszcie zgodni w przekonaniu, że pokój może być zachowany, że wojna nie jest nieunikniona.

I dlatego apel wzywa wszystkich pracujących, aby kampanię przygotowawczą prowadzili pod hasłem kongresu jednolitości wszystkich ludzi pracy we wszystkich krajach.

Światowa Federacja Związków Zawodowych dała wyraz swoim konsekwentnym dążeniom do jednolitości, zwracając się listem do Międzynarodowej Konfederacji Wolnych Związków Zawodowych, zwraca się o podjęcie wspólnej akcji i proponuje spotkanie przedstawicieli obu międzynarodowych organizacji.

Apel SFZZ w sprawie zwołania III Światowego Kongresu Związków Zawodowych i list do Międzynarodowej Konfederacji Wolnych Związków Zawodowych znalazły szeroki oddźwięk na całej kuli ziemskiej.

Dlaczego idee Kongresu są tak popularne?

O ogromnej popularności idei Kongresu w międzynarodowej klasie robotniczej, decydują trzy czynniki: Pierwszym z nich jest fakt, iż Kongres zbiera się w okresie, gdy wzrasta się walka klasy robotniczej w krajach kapitalistycznych i kolonialnych przeciwko bezrobociu i nędzy, przeciwko ciężarowi zbrojeń, przeciwko atakom na ubezpieczenia społeczne i wolności związkowe.

Drugim czynnikiem popularności III Światowego Kongresu Zw. Zaw. jest to, że zwołuje się go na fali wzmożonej walki setek milionów ludzi na kuli ziemskiej o ugruntowanie pokoju.

Trzecim wreszcie elementem sprawiającym, iż kongres jednolitości przyjmowany jest przez pracujących z takim entuzjazmem jest fakt, że zwołuje się go w okresie, gdy wzrasta i potężnieje walka narodowo-wyzwoleńcza w krajach zależnych i kolonialnych.

Nasz odrodzony ruch zawodowy stanowi ważne ogniwo w międzynarodowych ruchach zawodowych. Więź polskiego ruchu zawodowego ze związkami w państwach kapitalistycznych wzmacnia się z każdym rokiem.

Nasza klasa robotnicza posiada głębokie tradycje międzynarodowe. Znalazło to swój wyraz m. in. w szerokiej kampanii solidarnościowej ze strajkującymi robotnikami Francji.

Pod przewodnictwem naszej Partii będą nasze związki zawodowe i cała klasa robotnicza umacniać i pogłębiać międzynarodową solidarność klasy robotniczej, wiążąc to najściślej z głębokim patriotyzmem przez wzmacnianie Frontu Narodowego w walce o wykonanie i przekształcanie planów i rozwoju współzawodnictwa.

W przygotowaniach do III Światowego Kongresu Związków Zawodowych nasze związki zawodowe i cała klasa robotnicza wezmą żywy udział.

STYLER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 | GDANSK, 1—15 WRZEŚNIA 1953 R. | NR 17 (63)

Polska Żegluga Morska zdobyła sztandar przechodni

SZLACHETNA walka w międzyzakładowym współzawodnictwie długofalowym między PZM a PLO zakończyła się za okres II kwartału zwycięstwem PZM. Tym samym zwycięska załoga PZM zdobyła sztandar przechodni Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żeglugi PLO. Plan przewozowy PZM wykonany został w 117,4 proc. w tonach i 116,6 proc. w tonomilach.

Przekroczenie zadań II kwartału pozwoliło PZM pokryć niedobór w tonach I kwartału. W ten sposób we wpływach frachtowych uzyskano wynik o przeszło 54 proc. lepszy niż za ten sam okres w 1952 r. Użytko znaczną poprawę w czasie eksploatacyjnym statków, a czas po nad planowych remontów zmniejszono blisko o połowę. Zwiększenie szybkości przeładunkowych w naszych portach pozwoliło skrócić cykl podróży statków.

W I półroczu statki PZM zaoszczędziły łącznie blisko półtora tysiąca ton węgla bunkrowego, kilkadziesiąt ton oleju napędowego i kilka ton smarów. W samoremontach osiągnięto w II kwartale przeciętnie 41 roboczogodzin przepracowanych przez 1 członka załogi, a w kosztach utrzymania załogi wykazano 17 proc. oszczędności.

Na czoło produjących jednostek PZM wysunęły się statki:

1. Parowiec „Kielce”, który w produkcji usług, oszczędności zdobył po raz drugi w tym roku pierwsze miejsce a tym samym i proporzec przechodni w PZM. Na szczególne wyróżnienie wśród załóg zasługują tow. tow. st. marynarz — Rejmer Jan, palacz — Braszka Czesław, kucharz Kowalski Alfons, bosman — Wójcicki Ludwik II oficer — Kowalski Adolf, mechanik — Kowalski Mieczysław i kapitan — Brański Witold.

2. P/s „Poznań” poza dobrymi wynikami produkcyjnymi, osiągnął po ważne oszczędności przede wszystkim w kosztach utrzymania i samoremontach. Na wyróżnienie zasługują: tow. tow. Stawicki Józef — palacz i Zajm Józef — mł. marynarz.

Trzecim statkiem w produkcji, czołowiec jest m/s „Elbląg”. Do produjących członków załogi należą: st. marynarz — Łachecki, motorzysta — Półchowski i bosman — Romanowski.

Poważną rolę w mobilizacji załóg wokół stojących przed nimi zadań odegrała rada zakładowa PZM, która w pełni żyła zagadnieniem współzawodnictwa i w wypadkach koniecznych w porę potrafiła interweniować.

Za podstawę codziennej pracy rady zakładowej służył harmonogram realizacji zadań planowych każdego dnia. Szczególnie należy tu podkreślić zasługi sekretarza Rady Zakładowej tow. Sochackiej Ireny.

Dzień 21 sierpnia był pamiętnym dniem dla całej załogi PZM. W dniu tym zwycięska załoga otrzymała z rąk przedstawicieli Zarządu Głównego tow. Janiszewskiej sztandar przechodni Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żeglugi.

Sztandar ten niechybnie będzie bodźcem do dalszej, jeszcze bardziej wydajnej i ofiarnej pracy.

ZYGMUNT GRZYB

Wprowadzamy nowe normy przeładunkowe

NORMA określa zadanie wykonywane w ściśle ustalonych warunkach organizacyjno-technicznych. Jeżeli zatem ulegają zmianom warunki winna również zmieniać się norma. Innymi słowy, wysokość normy jest pojęciem żywym, zmieniającym się na przestrzeni czasu.

W portach normy drobnicowe nie były zmieniane ani rewidowane od przeszło 2 i pół lat (od 16 stycznia 1951 r.). A przecież — jak wiemy — w międzyczasie na skutek dużego wzrostu mechanizacji i polepszenia się organizacji prac przeładunkowych warunki pracy znacznie się zmieniły. Z tego też powodu słuszną jest obecnie przeprowadzić akcję uporządkowania norm przeładunkowych w portach.

Często słyszy się od robotników portowych tego rodzaju zdania, „co to za norma, jeśli ją bez specjalnego wysiłku wykonuje w 200 procentach”. — I odwrotnie są w porcie w poszczególnych wypadkach i takie normy (np. przy cementcie, drobnicy workowanej, czy skórach surowych), których wykonanie wymaga od robotnika poważnego nakładu pracy.

Wysoka świadomość polityczna i głębokie zrozumienie obowiązku obywatelskiego u naszych załóg sprawiają, że nasi producenci robotnicy nie obawiają się zwracać uwagi organom związkowym czy administracji na niewłaściwe ustalenie norm.

W porcie szczecińskim inicjatywę uporządkowania norm wykazała załoga z Biura Portowego „Starówka”. Sztauery tego rejonu, widząc niemobilizujący wpływ zaniżonych norm na dalszy wzrost wydajności pracy, sami zgłosili swoje spostrzeżenia i wnioski kierow-

nictwu, radzie zakładowej, organizacji partyjnej.

Spółród grup sztauerskich ZPS, młodzieżowcy z brygady im. Kim Ir-Sena na „Starówce” pierwsi postanowili podnieść niektóre przestarzałe, zaniżone normy przeładunkowe.

W tym celu powołano już w II kwartale br. komisję roboczą, w skład której weszli najlepsi i najbardziej zaufani przedstawiciele załogi: tow. tow. Ossowski, Brychcy, Maszka i Szajda. Komisja ta przeanalizowała dokładnie dotychczasowy stan wykonania norm, przygotowała wnioski zmierzające do ich urealnienia. Słuszność tych wniosków została potwierdzona zarówno przez załogę Biura Portowego jak również i przez branżową komisję norm.

A oto niektóre przykłady poprawionych norm. Normę na przeładunek białych w workach, w relacji statek-plac podniesiono z 1300 kg do 2200 kg. Normę przy towarach workowanych do wagi 40 kg, sztaury podnieśli z 1200 kg na 1 rob. godz. na 1500 kg. O 30 proc. poprawili robotnicy normę w przeładunku celulozy w relacji statek-lad. Zlikwidowano dużą rozbieżność norm w przeładunku towarów workowanych o wadze 50 kg, zastrzegając normy o 50 proc. dla tych towarów, które pominięto w akcji pierwszego urealnienia.

Żałoga Biura Portowego „Starówka” osiąga wysokie średnie wykonanie norm ponad 200 proc. Załoga wie o tym dobrze, że można i należy w wielu wypadkach zmienić dotychczas obowiązujące normy. Nie znaczy to jednak, że zmiana norm może odbywać się pochopnie. Dobrze o tym wiedzą sztaury ze „Starówki” dlatego też komisja robocza, przygotowująca wnioski, pracuje ściśle wg wskazane metody analityczno-technicznej tzn. zwraca uwagę na wszystkie zjawiska w pracy towarzyszące kształtowaniu się normy.

Załoga „Starówki” patrzy na normy okiem prawdziwego gospodarza zakładu pracy.

— Skoro normę lekko przekroczyłem, to nie znaczy to, że wykonałem swój obowiązek i mogę sobie pofolgować w robocie — myśla sztaury — Gdybyśmy tak postępowali, to nasze Biuro miałoby stale wysokie koszty własne, przekraczałoby limity finansowe. A przecież my bijemy się o obniżkę kosztów. A przecież chcemy, aby za oszczędności przez nas wygospodarowane budowały się fabryki, domy, Warszawa...

Doceniając w pełni wagę urealnienia norm, sztaurska brygada „Kim Ir-Sena” wezwała w ramach czynu Lipcowego wszystkie inne brygady w porcie szczecińskim do współzawodnictwa w dziedzinie stosowania nowych poprawionych norm. Grupy sztaurskie ze zmianą „B” na „Starówce” — prowadzone przez Alfonsa Grzewkę i Antoniego Bykowskiego stały się aktywnymi propagatorami norm nowego współzawodnictwa.

Apel załogi ze „Starówki” został podchwycony również przez sztaury z Biura Portowego „Ewa”. Z inicjatywy robotników urealniono normy przeładunku drobnicy w balotach i w skrzyniach (standartowych), zastrzegając normę średnio o 11 proc. Urealnienie innych zaniżonych norm jest w toku opracowania.

Podjęta z inicjatywy załóg akcja uporządkowania norm przeładunkowych została należycie oceniona i przeprowadzona przez organa związkowe, partyjne i administrację naszych portów. Powołano specjalne komisje rewizji norm, w skład których weszli producenci robotnicy, mł. brygadziści, brygadziści, technicy normowania, aktywiści ze związku, partii i administracji. Szczegółowo, dokładnie i wszechstronnie zrewidowano dotychczasowe normy. W wyniku dokonywanej rewizji branżowa komisja norm opracowała nowy „Katalog Norm i Stawek Jednostkowych dla Robót Przeładunkowych w Polskich Portach Morskich”. Określa on w sposób prosty i usystematyzowany nowe obowiązujące od 1 września br. normy. Ważnym osiągnięciem jest np. zlikwidowanie norm atrakcyjnych i przestarzałych jak np. przeładunek rowerów w skrzyniach, czy siarczanu amonu w workach itp. Normy dla tych towarów zastrzeżono celem zrównania ich ze średnim poziomem innych norm.

Równolegle urealniono normy dla robotników, które wymagając od robotnika większego wysiłku nie dały mu proporcjonalnego zarobku. I tak np. przy przeładunku cementu stała waga godzinowa podniesiono z 4,28 do 4,58 zł/godz.; zaś dla drobnicy w workach 100 kg z 4,47 do 4,58 zł/godz. Uprzejmożenie są również stawki dla innych robót ciężkich lub szkodliwych dla zdrowia.

Nowo opracowany katalog norm zaprowadza porządek w normowaniu przeładunku towarów za pomocą sprzętu mechanicznego. Dotychczasowe bowiem normy nie uwzględniały — za wyjątkiem kilku towarów — pracy sprzętu mechanicznego, co powodowało częste nieporozumienie przy obliczaniu zarobków.

Nowe normy przeładunkowe obowiązujące we wszystkich portach morskich, przyczynią się niewątpliwie do dalszego podniesienia wydajności pracy.

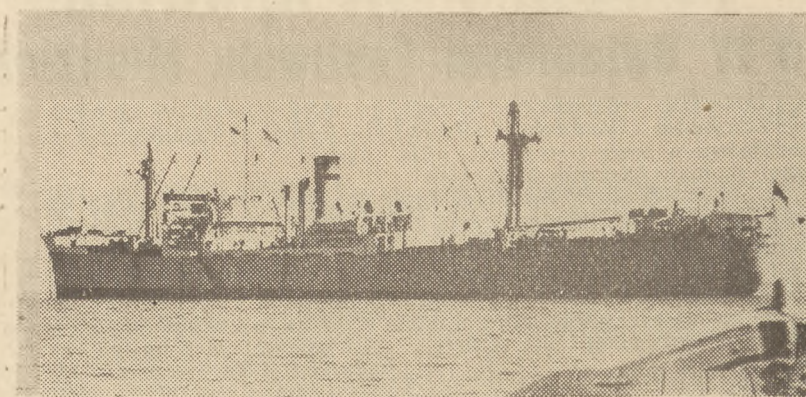
Wprowadzenie nowych zrewidowanych norm stawia poważne zadania administracji. Winna ona stwarzać brygady robotnicze coraz to lepsze warunki dla pełnego wykorzystania dnia roboczego, dla uzyskania większej wydajności. W tym celu należy przede wszystkim podnieść pracę brygad przygotowawczo-zakończeniowych, zadaniem których jest odpowiednie przygotowanie i zlikwidowanie stanowiska roboczego, dostawa sprzętu przeładunkowego i materiałów sztaurskich. Usprawnienie wykonawstwa tych czynności przyczyni się w znacznym stopniu do wydolnienia przerwy (czasu martwego) i zwiększy zarobek brygad.

Nieodrozwym jest podniesienie stopnia gotowości technicznej sprzętu mechanicznego. Pilnym jest również podniesienie na wyższy poziom zmianowego planowania operatywnego.

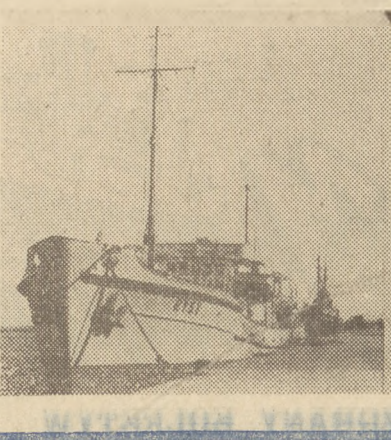
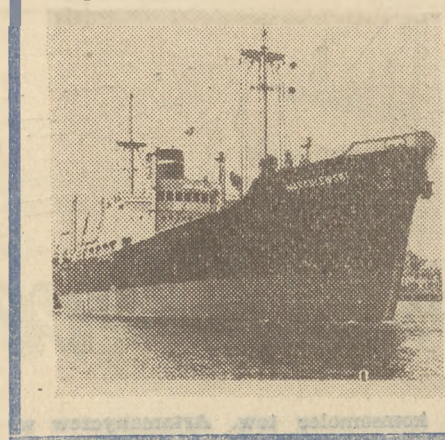
Nasi robotnicy portowi, zastrzegając normy przeładunkowe dają najlepszy dowód swej wysokiej świadomości politycznej. Wiedzą oni bowiem dobrze, że plany produkcyjne muszą być wykonywane przy zachowaniu proporcji między wzrostem płacy i wydajnością pracy. Od zachowania tego warunku zależy pełna realizacja naszych planów gospodarczych.

J. PAŃKOWICZ

Przedterminowo wykonali zadania II kwartału



W walce o przedterminową realizację zadań przewozowych na czoło jednostek Polskich Linii Oceanicznych wysunęła się załoga parowca „Jarosław Dąbrowski” wykonując plan II kwartału już w dniu 7 lipca br. Jako następne dumne meldunki nadesłały: w dniu 13 lipca załoga parowca „Bytom”, 17 lipca — „Białystok”, 1 sierpnia — tankowca „Rysy”, 8 sierpnia — parowca „Mar Chlewski” oraz w dniu 13 sierpnia załoga parowca „Fryderyk Chopin”. Załogi wymienionych jednostek pracują już nad realizacją zadań ostatniego kwartału br.



Delegat PMH opowiada o IV Światowym Festiwalu Młodzieży

MŁODZIEŻ zetemowska Polskiej Marynarki Handlowej wybrała przodującego w pracy zawodowej i społecznej st. mar. Ryszarda Mazurkiewicza jako delegata na IV Światowy Festiwal Młodzieży w Bukareszcie.

— Nie zawiodę waszego zaufania — mówił Mazurkiewicz — wybór jest dla mnie wielkim wyróżnieniem i przyrzekam, że godnie będę reprezentował młodych marynarzy naszej ludowej floty.

Dni, które Ryszard Mazurkiewicz przeżył w Bukareszcie zostaną mu w pamięci na całe życie. — Wyniosłem z Festiwalu — opowiada — niezatarte wrażenie siły i potęgi wielkiej idei pokoju, idei przyjaźni i współpracy młodzieży całego świata.

Defiladę, która zapoczątkowała Festiwal, cechował wielki i szczerzy entuzjazm młodzieży, który przejawiał się również w wielu serdecznych, braterskich spotkaniach 29 tysięcy delegatów ze 106 krajów.

Festiwal odbywał się pod znakiem nowych nadziei wywołanych zawarciem rozejmu w Korei. To zwycięstwo sił pokoju nad siłami wojny stanowiło

we źródło energii do zapewnienia światu pokoju i współpracy między narodami.

W kręgu koncertów, przedstawień, imprez sportowych, tańców i rozmaitych wystaw zadzierały się mocne węzły przyjaźni, uwiadamiały się wielkie zasoby twórczości młodzieży, która spotkała się na wolnej ziemi rumuńskiej.

Takim niezapomnianym spotkaniem dla delegacji polskiej był wieczór, jaki przeżyli Polacy w czasie braterskiego spotkania z delegatami młodzieży radzieckiej, chińskiej i koreańskiej. W czasie wieczoru panowała serdeczna, bezpośrednia atmosfera. Delegaci mieli okazję potwierdzenia jednoci swych celów — stworzenia szczęśliwego życia dla wszystkich ludzi na ziemi.

W czasie spotkań z delegacjami innych krajów młodzież polska zapoznała swych kolegów z warunkami życia i pracy w naszej wolnej Ojczyźnie. Z dumą mówiono o wielkich osiągnięciach, o potężnym rozmachu naszego socjalistycznego budownictwa.

Serdecznie gościli delegatów z całego świata gospodarze — młodzież rumuńska. Imponująco wypadła manifestacja



Fragment spotkania uczestników Festiwalu — delegatów Związku Radzieckiego, Chin Ludowych i Polski.

300 tysięcy dziewcząt i chłopców Bukaresztu, które przeddefilowały przez Plac Stalina. Była ona dokumentem wobec narodów całego świata, że naród rumuński pragnie pokoju i łączy do przyjaźni ze wszystkimi narodami.

Doświadczenie przeżytych w tej atmosferze dni poniesie cała młodzież do swych krajów, dowiedzie, że tylko siły reakcji starają się przeszkodzić pokojowemu współżyciu wszystkich ludzi.

Festiwal bukareszteski jest poważnym krokiem do utrwalenia jednoci młodzieży całego świata. Pieśni Festiwalu będą nadal przewodzić młodym w walce o prawo do szczęśliwego życia.

Przegląd wydarzeń

W DNIACH od 20 do 22 sierpnia br. przebywała w Moskwie na zaproszenie rządu radzieckiego delegacja rządowa Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W wyniku rozmów radziecko-niemieckich ogłoszony został komunikat, będący dokumentem wielkiej, historycznej wagi. Decyzje rządu radzieckiego, jakie zapadły w

czasie rokowań w Moskwie w sprawie zrzeczenia się przez ZSRR spłaty odszkodowań wojennych przez NRD oraz w sprawie zacieśnienia stosunków między Związkiem Radzieckim a Niemiecką Republiką Demokratyczną, mają doniosłe znaczenie nie tylko dla przyszłości narodu niemieckiego, ale i dla całej Europy.

W INTERESACH POKOJU

DECYZJE rządu radzieckiego mają na celu umocnienie gospodarczej i politycznej pozycji Niemieckiej Republiki Demokratycznej, która jest ostoją i oporą wszystkich demokratycznych i pokojowych sił w Niemczech. Swoimi doniosłymi decyzjami jak również propozycjami zawartymi w nocy z 15 sierpnia br. rząd radziecki dał jeszcze raz przekonujący dowód tego, że zdecydowany jest nie dopuścić do przekształcenia Niemiec w ognisko nowej wojny, że w interesach pokoju i bezpieczeństwa narodów konieczne jest, aby Niemcy zjednoczyły się w jednolite, demokratyczne i pokojowe państwo.

Zarówno propozycje zawarte w nocy w sprawie utworzenia tymczasowego rządu ogólnoniemieckiego, jak i wyniki rozmów moskiewskich, zadają dotkliwy cios agresywnej, zbrodniczej polityce podżegaczy wojennych. Imperialiści amerykańscy i będąca na ich usługach klika Adenauera usiłuje obecnie zatrzeć wrażenie, jakie decyzje radzieckie wywołały w Niemczech i na całym świecie. Przede wszystkim prasa kół rządzących w Niemczech zachodnich stara się ukryć przed opinią publiczną wyniki rozmów w Moskwie.

Usiłując wprowadzić w błąd społeczeństwo w Niemczech zachodnich, przedstawia sprawę w ten sposób, jakoby decyzje radzieckie podjęte zostały w celach propagandowych.

Prawdy jednak ukryć nie mogą. Nawet reakcyjne dzienniki amerykańskie wykazują w swoich komentarzach zdenerowanie nowym pokojowym krokiem Związku Radzieckiego. I tak np. nowojorska gazeta „Wall Street Journal”, przyznając, że decyzje radzieckie zadają dotkliwy cios imperialistycznej polityce Stanów Zjednoczonych, pisze:

„Jasne jest, że polityka nasza oparta jest na idei utrzymania rozbiicia Niemiec... Rosjanie nie mogli wysunąć przeciwko nam żadnego innego argumentu, który by miał tak wielkie znaczenie dla samych Niemców”.

Z tych słów, jak w ogóle ze stanowiska całej reakcyjnej prasy zachodniej wyziera obawa imperialistów z faktu, że coraz więcej Niemców uznaje drogę zjednoczenia Niemiec na demokratycznych i pokojowych podstawach jako jedynie słuszną i odpowiadającą żywotnym interesom zarówno narodu niemieckiego, jak i wszystkich narodów Europy.

DLA NASZEGO BEZPIECZYSTWA

NIEMCY mogą się stać — albo jednym z najważniejszych czynników utrwalenia pokoju i bezpieczeństwa w Europie, albo głównym europejskim ogniskiem nowej agresji — oświadczył Przewodniczący Rady Ministrów G. M. Malenkov w przemówieniu wygłoszonym w dniu 22 sierpnia br. podczas przyjęcia rządowej delegacji NRD na Kremlu.

Naród polski zainteresowany jest w tym, aby Niemcy poszły pierwszą drogą, drogą demokracji i pokoju. Tylko bowiem w tym wypadku położony zostanie ostateczny kres wszelkim knoziomom rewizjonistów i hitlerowców z Adenauerem na czele, marzącym o nowym „Drang nach Osten”. Wszystko więc co wzmacnia

NRD, co wzmacnia siłę pokoju i demokracji w Niemczech wzmacnia bezpieczeństwo Polski.

Dlatego też naród polski gorąco popiera doniesione decyzje radzieckie oraz oświadczenie Rządu Polski o zrzeczeniu się odszkodowań. „Rząd polski — czytamy w oświadczeniu — podziela w pełni przekonanie rządu ZSRR, że powzięte decyzje w istotny sposób pomogą narodowi niemieckiemu nie tylko w umocnieniu jego gospodarki, lecz również w stworzeniu niezbędnych warunków dla odbudowy jego jednoci i powstania zjednoczonego, pokojowego i demokratycznego państwa niemieckiego, w czym naród polski jest żywotnie zainteresowany”.

O KONFERENCJĘ „OKRĄGŁEGO STOLU”

TAK samo żywotnie zainteresowany jest naród polski w utrzymaniu pokoju na Korei i w przekształceniu Korei z ogniska wojny w ognisko pokoju. Dlatego też nie bez znaczenia dla nas są prace VII sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ, poświęcone kwestii koreańskiej.

Zagadnienie konferencji politycznej, mającej za zadanie omówienie całokształtu kwestii koreańskiej, omawiane było ostatnio w Komisji Politycznej ONZ. Delegacja radziecka zaproponowała, aby udział w tej konferencji wzięły narody zainteresowane w trwałym pokoju na Korei, a przede wszystkim narody sąsiadujące z Koreą. Propozycji tej przeciwstawił się Stany Zjednoczone. Pod naciskiem USA wniesiona została tzw. propozycja 15 państw aby w konferencji wzięły udział tylko państwa wojujące w Korei.

Przebieg dyskusji nad tymi propozycjami wykazał, że Stany Zjednoczone wywierają ogromny nacisk na swoich satelitów w kierunku stordowania przyszłej konferencji.

Konferencja polityczna powinna być spotkaniem nie dwóch „wojujących stron”, z których jedna dyktuje warunki drugiej, a konferencją „okrągłego stołu”, w której uczestniczą przedstawiciele szeregu państw, zainteresowanych w pokojowym rozstrzygnięciu kwestii koreańskiej. Takie jest stanowisko delegacji radzieckiej. Takie jest stanowisko i innych państw miłujących pokój.

Ostatnie doniesienia wskazują, że Stanom Zjednoczonym nie udało się w całości przeformować swojego stanowiska. Komisja Polityczna ONZ uchwaliła, że w przyszłej konferencji w sprawie koreańskiej powinni wziąć udział również Związek Radziecki i Indie. Oznacza to, że Stany Zjednoczone nie mogą już tak jak dotychczas stosować politykę dyktatu, że muszą się liczyć ze stanowiskiem swoich partnerów, które pod naciskiem opinii publicznej zmuszone są do liczenia się z rzeczywistością.

LUD FRANCUSKI NIE PRZERWAŁ WALKI

RZECZYWISTOŚĆ wskazuje, że narody w krajach kapitalistycznych mają już dość polityki militarystycznej i nędzy. Wyrazem tego był największy w powojennej historii Francji strajk obejmujący ponad 4 miliony ludzi. Lud francuski wystąpił przeciwko reakcyjnemu dekretem rządu Lanieli, który kosztem mas pracujących usiłuje załatać olbrzymi deficyt budżetowy Francji wywołany polityką zbrojną polityka terroru w stosunku do ludu marokańskiego i brudnej wojny w Indochinach.

Strajk ludu francuskiego wykazał olbrzymią jedność mas pracujących. Obalił on wiele barier i zapór wzniezionych przez agentów burżuazji między robotnikami różnych poglądów. W czasie trwania strajku zrodziły się tysiące komitetów jednoci akcji i pierwsze jednolite związki zawodowe.

Jednakże strajk zakończył się w ważniejszych dziedzinach, pomimo że główne cele na razie nie zostały osiągnięte. Stało się tak dlatego, że reakcyjni przywódcy chrześcijańskich związków zawodowych i rozłamowej „Force Ouvrière” zadali cios sztytem w plecy mas pracujących w momencie, gdy pod rządem Lanieli ugiwały się już kolana.

„Na pewnych odcinkach — jak pisze dziennik „Humanite” — nadeszła pora powrotu do pracy, lecz nie oznacza to przerwania walki. Nadszedł moment przegrupowania sił do walki późniejszych”.

Klasa robotnicza Francji nie przerywała swojej walki. Uzyskała ona bowiem tylko częściowe ustępstwa rządu Lanieli. Jedność akcji, która zrodziła się w walce strajkowej stanie się bazą przyszłych zwycięstw klasy robotniczej Francji o jej prawa, o zmianę orientacji polityki francuskiej.



ZGRANY KOLEKTYW

Poranna ciszę przerywała komenda wachtowego oficera.

„Baczność! Podnieść banderę!”.

W równą linię wyciągnął się szereg. Milcząc i dumnie stali marynarze. Banderą, podnosząc się powoli, rozwinęła się i załopotała na wietrze.

„Spocznij!” — brzmiała komenda.

Po chwili wszyscy są już na swoich miejscach. Bosman tow. Szapowałow i marynarz tow. Prytkow starannie opłukują pokład, starszy motorzysta tow. Korobko pracuje przy maszynie, a radiotelegrafista tow. Rianzow wysyła krótki, ale wymowny meldunek: „Plan lipcowy wykonany w 135 proc.”.

Na statku panuje nienaganna czystość. Wszystko świadczy o tym, że mieszka tu i pracuje zgrana rodzina marynarzy. I tak właśnie jest. Organizacja partyjna statku ogromnym wysiłkiem pracy organizacyjnej i wychowawczej wykuła ten zgrany, zdrowy kolektyw. Z dumą oświadczają marynarze: „Jesteśmy z motorowca „Krasnowodsk”.

Do załogi tego motorowca w pełni można zastosować przysłowie:

„Na brzegu — w gościach, na statku — w domu”.

A w domu wrzawa nateżona praca. Załoga maszynowa miała podnieść górną pokrywę karteru. Jest to pracochłonna robota. Z pomocą przyszła załoga pokładowa i zadanie wykonano pomyślnie. Nieraz zdarza się wypadki, kiedy załoga maszynowa pomaga pokładowej. Koleżeńską pomoc wzajemną trwałe weszła w życie załogi.

Wychowanie marynarzy w duchu świadomości komunistycznej, uczciwego stosunku do pracy i własności socjalistycznej, przyjaźni i koleżeństwa — jest głównym zadaniem organizacji partyjnej statku. Dobrze zdaje sobie z tego sprawę jej sekretarz tow. Łukjan-czuk.

Załoga jest młodzieżowa. Prawie każdy marynarz przyszedł z innej szkoły. Każdy ma swoje skłonności, przyzwyczajenia, zamiłowania i pragnienia. Wszystko to musi uwzględnić sekretarz organizacji partyjnej. Równolegle z pracą masową prowadzi on stałą pracę z każdym członkiem załogi oddzielnie. „Trzeba, żeby całe dzieło wychowania, kształcenia i szkolenia współczesnej młodzieży — mówił W. I. Lenin — poświęcone było wychowaniu w niej moralności komunistycznej”. (W. I. Lenin, dzieła, t. 31, 4 wyd. ros.).

Wypełniając madre wskazania Lenina organizacja partyjna wychowuje młodzież marynarzy w duchu radzieckiego patriotyzmu i bezgranicznego oddania socjalistycznej ojczyźnie. Stawia ona przed sobą zadanie podniesienia poziomu pracy partyjno- i masowo-politycznej, szerszego rozwinięcia współzawodnictwa socjalistycznego i osiągnięcia w ten sposób nowych sukcesów produkcyjnych.

Oto niektóre punkty z miesięcznego planu pracy organizacji partyjnej: w każdy wtorek członkowie partii tow. Antipow przeprowadza zajęcia na kółku historii KPZR, 22 — komsomolec tow. Kiriuszkin przeprowadzi pogadankę o setnej rocznicy śmierci wybitnego admirała rosyjskiego Łazariewa, a 26 —

komsomolec tow. Artamanyczew wygłosi referat o sytuacji międzynarodowej ZSRR itd.

Plany pracy z reguły wypełniane są terminowo.

Zgromadzenia partyjne zajmują ważne miejsce w pracy organizacji partyjnej statku. Przed każdym zebraniem przeprowadza się poważną pracę przygotowawczą. Rozmowy indywidualne z komunistami i komsomolcami pozwalają prawidłowo ustalić główne punkty porządku dziennego zebrań. Komuniści otrzymują zadania skontrolowania poszczególnych odcinków pracy.

Dwa dni przed zebraniem wywiesza się specjalne ogłoszenie z porządkiem dziennym zebrań. Przygotowania takie przyczyniają się do szerokiego rozwinięcia krytyki i samokrytyki, do głębokiego i przemyślanego omawiania postawionych na porządku dziennym zagadnień.

Projekt uchwały przygotowuje wówczas referent wspólnie z innymi towarzyszami. W rezultacie kolektywne omawianie zmian, uzupełnień i uwag wnoszonych podczas zebrań, opracowuje się uchwałę, która odzwierciedla jednomyślną wolę całego kolektywu.

W uchwałach wskazuje się, kto, kiedy i co powinien zrobić.

Sekretarz organizacji partyjnej we właściwym czasie upomina towarzyszy, którzy otrzymali zadania partyjne, doradza im, jak lepiej z nich się wywiązać. Następnie na kolejnym zebraniu wysłuchuje się informacji komunistów o wynikach wykonywanych zadań. Komuniści wiedzą, że każde następne zebranie rozpocznie się od informacji o wykonaniu uchwały poprzedniego zebrań. Taką skuteczną kontrolą wykonania uchwał podnosi poczucie odpowiedzialności komunistów.

Wszyscy komuniści są kolejno referentami, przewodniczącymi i sekretarzami zebrań. Ta metoda wciągania do aktywnej pracy wszystkich członków praktykowana jest również w organizacji komsomolskiej statku.

„Przewieźć możliwie najwięcej ładunków, osiągnąć zwycięstwo we współzawodnictwie” — pod tym hasłem żyje i walczy załoga statku. Myśl ta przewijała się jak czerwona nić w referacie i wszystkich wystąpieniach na otwartym zebraniu partyjnym, kiedy omawiano zagadnienia „O zadaniach załogi w nawigacji bieżącego roku”.

Referentem był kapitan statku, komunist N. Antipow.

W przyjętej uchwale zebranie partyjne nakreśliło praktyczne środki, które zabezpieczą przedterminowe wykonanie planu przewozu ładunków.

Sekretarzowi organizacji partyjnej zebranie zaleciło wzmocnić i podporządkować całą pracę partyjno-organizacyjną i polityczną sprawie walki o pomyślne zakończenie rocznego zadania przewozu ładunków.

Sekretarzowi organizacji komsomolskiej tow. Prytkowowi zalecono osiągnąć na bazie pracy masowo-wychowawczej, żeby każdy komsomolec nieustannie opanowywał wiedzę polityczną i fachową oraz kulturę morską.

Przewodniczącemu komitetu związkowego statku, bosmanowi Szapowałowowi polecono zorganizować współzawodnictwo socjalistyczne między załogą pokładową i maszynową, między wachtami i poszczególnymi marynarzami, omówić plany produkcyjne załogi pokładowej i maszynowej, podpo-

rządkować je jednemu celowi — przekroczeniu planu przewozów.

Starszemu mechanikowi tow. Maczelarzwili polecono więcej niż dotychczas zajmować się szkoleniem technicznym załogi.

Uchwalono zwrócić się do załóg innych statków, do pracowników przedsiębiorstwa żeglugowego i portów, od których w znacznym stopniu zależy wykonanie planu przez załogę „Krasnowodska”, z wezwaniem przyłączenia się do socjalistycznego współzawodnictwa.

Walcząc o ściśle wykonanie uchwał wyższych instancji partyjnych i własnych, organizacja partyjna kieruje się wskazaniem J. W. Stalina: „Gdy już dana jest słuszną linią, gdy już dane jest słuszne rozwiązanie zagadnienia, powodzenie sprawy zależy od pracy organizacyjnej, od organizacji walki o wcielenie w życie linii partii, o właściwego doboru ludzi, od kontroli wykonania uchwał organów kierowniczych”. (Stalin, „Zagadnienia leninizmu”, str. 480).

Kołem historii KPZR kieruje na statku czł. partii tow. Antipow, agitatorami są kandydaci partii tow. Szewc i komsomolec tow. Artamanyczew, na redaktora gazetki ścienniej wysunięto drugiego mechanika tow. Traszyna, czerwonym kaciem (świećlicą) kieruje mar. tow. Kiriuszkin, kołem sportowym — radiotelegrafista tow. Rianzow; mar. tow. Pohoreckij odpowiada za agitację pogładową na statku. Każdy komunist, komsomolec i aktywista związkowy wykonuje określoną pracę społeczną. Organizacja partyjna uważnie kontroluje wykonanie zadań społecznych. Na przykład tow. Antipow złożył na zebraniu partyjnym sprawozdanie o tym, jak on kieruje kołem historii KPZR, a tow. Artamanyczew na zebraniu komsomolskim o swej pracy w charakterze agitatora. Sprawozdania takie składali na zebraniach również inni komuniści i komsomolcy oraz aktywiści związkowi. Takie konkretne kierownictwo zapewnia sprawne i terminowe wykonywanie zadań i prawidłowe postawienie pracy wychowawczej i masowo-agitacyjnej wśród marynarzy.

Na „Krasnowodsku” regularnie wychodzi pismo satyryczne „Krokodyl”. Marynarz tow. Kiriuszkin wydaje je z dużym smakiem, interesując i barwnie. Z niewyczerpanym dowcipem biczuje „Krokodyl” niedociągnięcia w pracy załogi.

Wszystkie ważniejsze wydarzenia życia na statku ogłaszane są w codziennych dziesięciominutowych transmisjach radiowych. Transmisje te organizuje w trybie zadania społecznego radiotelegrafista tow. Rianzow.

Dwa razy w miesiącu wychodzi gazetka ścienna „Dunajec”. Szybko reaguje ona na wszystkie wydarzenia życia na statku, oświetla zagadnienia pracy, szkolenia i wypoczynku marynarzy.

Gazetka ścienna cieszy się dużym autorytetem dzięki interesującej treści i pięknej szacie graficznej. W rubryce „W odpowiedzi na nasze publikacje” systematycznie informuje się o środkach podjętych na podstawie opublikowanych materiałów.

Ofiarą praca dla dobra kraju socjalizmu, troskliwy stosunek do własności socjalistycznej, umiejętne pokonywanie trudności, wierna przyjaźń i koleżeńską pomoc wzajemną — oto charakterystyczne cechy członków załogi „Krasnowodska”.

D. c. n.

Opracował H. R.

Jak pracują agitolatorzy z „Nowej Huty“

I wyższy jest poziom polityczny i uświadomienie marksistowsko-leninowskie pracowników jakiegokolwiek dziedziny pracy państwowej i partyjnej, tym wyższy jest poziom samej pracy, tym bardziej jest ona owocna, tym większe są wyniki pracy...

Z głębokiej prawdy tych słów towarzysza Stalina zdaje sobie doskonale sprawę organizacja partyjna motorowca „Nowa Huta“.

Po wyruszeniu w kolejny rejs egzekutywa organizacji partyjnej wytypowała agitatorów. Franciszek Stachyra, Stanisław Dziedzic, Eugeniusz Nowak, Stanisław Żelazowski to ludzie najlepsi spośród całej załogi. Nie ograniczają swego przodownictwa jedynie do pracy zawodowej. Umieją przekonać, zachęcić, zmobilizować do czynu, a gdy potrzeba własnym przykładem prac wskazać, że każda przeszkoda można usunąć. Im też powierzono za szczytną funkcję agitatorów. Kierownikiem całej grupy został tow. Schenk, którego cenne doświadczenia pracy z agitatorami na statku „Jarosław Dąbrowski“ poważnie pomogły do zorganizowania właściwej roboty agitacyjnej na statku. Każdemu z agitatorów przydzielono 3-4 marynarzy, organizując grupy z ludzi łączonych wspólną pracą i wachetami. Na zebraniu załogowym sekretarz organizacji partyjnej przedstawił agitatorów członkom załogi, wyjaśnił, kto z kim będzie pracował, do kogo marynarze mają zwracać się z wszystkimi bolączkami i troskami. Następnie opracowano plan pracy agitatorów. W pierwszym rzędzie trzeba było podnieść frekwencje na wykładach szkolenia ideologicznego. Indywidualne rozmowy, pogawędki dały pożądaną rezultaty. Umiał przekonać swoich ludzi bosman Stachyra, że szkolenie to ważna rzecz, nieodzowna w pracy zawodowej. Dziedzic i Nowak nie zrażali się upartym milczeniem niektórych kolegów. Tłumaczyli, przekonywali... Rezultaty nie dały im się długo czekać. Powoli zaczęła się zapełniać świetlica statkowa w dni przeznaczone na szkolenie. Interesujące wykłady pociągaly ludzi. Ale wyłoniła się nowa trudność. Różny był poziom słuchaczy, niektórzy po raz pierwszy uczęszczali na szkolenie. Nikt też nie był dyskusyjny. Przed agitatorami stanęło nowe zadanie. Przygotowywanie członków swoich grup do każdorazowego wykładu. Metoda ta zdała całkowicie egzamin. W małych grupach jakoś łatwiej rozwiązywały się języki, nikt nie wstydził się zapytać o to czy owo. Padaly pytania, zawiązywały się dyskusje. Podniósł się też teraz poziom szkolenia. Ożyły martwe dotychczas dyskusje. Ludzie nauczyli się wiazać wy-czerpania polityczne z życiem statku.

Regularne odprawy agitatorów przeprowadzane przez kierownika i zastępcę kapitana tow. Lecha uzbierały agitatorów, pozwalały na wskazywanie ludziom dróg do realizacji zadań, na wytyczanie właściwych wniosków z przeczytanych gazet i książek.

Np. kucharz **Aleksander Wołkow** to znany „pozeracz“ książek. Na jednej z dyskusji w grupie Dziedzica omawiano właśnie zagadnienia walki klasowej na wsi. I wówczas to Wołkow oświadczył, że „kula można używać“, że można z niego niejako zrobić „porządne“ kulaka. Na dowód słusności swego twierdzenia przytaczał fragmenty z „Poematu pedagogicznego“ Ma-karenki. Umiał wy-tłumaczyć kolede agitator Dziedzic niesłusność tego twierdzenia. Do dyskusji przyłączyli się inni marynarze. Udowodnili oni Wołkowowi na wielu przykładach z własnego życia, że kulak to zacięty wróg Polski Ludowej. Odtąd też Dziedzic omawiał wspólnie z Wołkowem każdą przeczytaną przezeń książkę, pomagając kolede w wyciąganiu słusznych wniosków z ich treści.

Agitator Stachyra stosował w swej pracy różne formy — od pogadanek do głośnego czytania prasy. Codziennie przy obiedzie odczytywał kolegom „Cios Marynarza“ komentując najważniejsze wydarzenia. Stachyra umiał wy-korzystać dla swej pracy każdą niemal notatkę. Np. komunikat o mistrzostwach Europy w boksie posłużył mu za temat do interesującej pogadanki o osiągnięciach sportu w krajach demokracji ludowej i ZSRR.

Kierując pracą agitatorów organizacja partyjna umiała wiazać ją z życiem statku. Zauważono np. że w pewnym okresie obniżyła się dyscyplina pracy. Zaczęły zdarzać się wypadki pijaństwa. Przykład szedł z góry. St. oficer **Smoczyk** demoralizował swym zachowaniem pozostałą załogę, obniżając autorytet kierownictwa statku. Na odprawie agitatorów przedyskutowano XI i XII punkt Ustawy żeglarskiej. Następnie agitatorzy przerobili ten temat w swoich grupach, wyjaśniając załozde, jaka powinna być właściwa postawa marynarza ludowej floty. Ostro napięto wali marynarze zachowanie swego przełożonego, a po powrocie z rejsu cała załoga poparła wniosek o usunięcie go ze statku i o wydalenie z floty. Stan dyscypliny na statku wydatnie się poprawił.

W minionym okresie dzielącym nas od Zjazdu poważnie wzrosła aktywność organizacji związkowej na terenie Polskich Linii Oceanicznych. Rośnie i rozwija się coraz szerzej współzawodnictwo pracy na naszych jednostkach pływających, organizacje związkowe coraz skuteczniej mobilizują załogi do podejmowania długofalowych zobowiązań mających na celu skracanie czasu trwania rejsów, zapewnienie nieprzerwanej eksploatacji statków i obniżenie kosztów własnych.

Ale obok wielu bezsprzecznych osiągnięć są i braki. I o tych właśnie braki mówili w dyskusji delegaci załóg, wysuwając szereg wniosków rozszerzających znacznie opracowany projekt planu Rady Zakładowej.

Nie na wszystkich naszych jednostkach rozwija się należycie ruch współzawodnictwa pracy. **Przed wszystkim zobowiązania nie określają konkretnie zaplanowanych prac, lecz ujmują je przeważnie ogólnikowo w roboczo-godzinach.** W tych warunkach trudno jest ustalić faktyczną ilość zużytego czasu, trudno wyodrębnić zakres prac wynikających z toku normalnych zajęć, trudno wreszcie mówić o konkretnej realizacji zobowiązań. Gubi się w tym labiryncie rada oddziałowa, gubi się i załoga. W efekcie w sprawozdaniach podaje się że załogi realizują zobowiązania, a w rzeczywistości wiele prac możliwych do wykonania w czasie rejsu przeprowadzają stocznicy podczas postoju remontowego.

W dyskusji towarzysze wskazywali, że z tego rodzaju zobowiązaniami należy jak najszybciej skończyć. W celu uźdrowienia sytuacji na tym odcinku i właściwej mobilizacji załogi do przedterminowej realizacji zadań należałoby każdorazowo przed wyjściem statku w rejs organizować krótkie narady, w których obok przedstawicieli statku — kierownictwa poszczególnych działów i organizacji związkowej — brałby udział i przedstawiciel inspektoratu technicznego PLO. Opracowany na naradzie plan robót z wyszczególnieniem prac obowiązujących pomagających załozde do podejmowania konkretnych zobowiązań, mających na celu bądź skrócenie czasu trwania tych robót, bądź też wykonanie nadprogramowych prac remontowych czy też innych. Na tym odcinku ma dużo do zrobienia organizacja związkowa Popularyzacja załóg pracujących w myśli grafików pracy, upowszechnianie ich osiągnięć i metod pracy to pierwszoplanowe zadanie stojące przed związkiem.

Zabierając głos w dyskusji tow. **Loroch** wskazał na następujący fakt: Niedawno w kuchni na statku „Warmia“ zapalił się mały kompresor. Swąd i dym dotarł do znajdującego się w pobliżu marynarza, lecz ten absolutnie nie zareagował na to. Szczesliwie się złożyło, że kierownictwo statku zauważyło wypadek i zapobiegło w porę ewentualnemu pożarowi. O czym to świadczy? O braku dostatecznej troski o statek i o niedostatecznej pracy organizacji związkowej na „Warmii“, która nie umiała wpoić w załogę przekonania, że marynarz-gospodarz naszych jednostek, nie tylko winien troszczyć się o swój odcinek pracy, lecz o całość statku.

W walce o obniżkę kosztów własnych pamiętamy o rzeczach dużych, a zapomina o małych. Na wielu statkach znajdują się kożuchy i buty filcowe, używane w czasie wacht przy trapię itp. Przypatrzmy się, w jakim stanie znajdują się te rzeczy. Brudne, nieczyszczone, rzucane po pracy w byle jaki kąt niszczą bez porównania szybciej niż gdyby jakaś troskliwa ręka zajęła się nimi. Pracujemy, konserwujemy mechanizmy, przesławiamy towary, a nie myślimy, że wiele zarobionych w pocie czoła dewiz ucieka nam przez te właśnie małe, lecz liczne szczeliny.

Wiele mówi się o czytelnictwie książek na statkach. Nie wszyscy jednak przewodniczący i aktywiści związkowi interesują się tym, co czytają ich koledzy. Nie zawsze biją się oni o dostarczenie dobrych jakościowo książek, wy-starczy im ilość. Tow. **Pochorecki** mówi o czytelnictwie na statkach wskazując na fakt znalezienia w ostatnim rejsie na motorowcu „Kiliński“ książek o wątpliwej wartości wychowawczej, jak np. pt. „Cud nad Wisłą“ i „Obro-na Lwowa“. Nie będziemy analizować drogi, jaką te reakcyjne, głupie broszury dostały się na statek. Świadczy to bowiem niebezpieczeństwo o niedostatecznej czujności i braku troski o to, co czyta marynarz. Takie wypadki nie powinny się powtórzyć. Troska o dostarczenie marynarzom właściwych książek mówiących mu o żywo interesujących go tematach, związanych z jego życiem i pracą naszego narodu, to sprawa właśnie organizacji związkowej.

Dyskusja na plenum, w której żywy udział wzięli członkowie załóg pływających, wykazała, jak dalece słuszne jest organizowanie tego rodzaju narad pozwalających na bezpośrednią wymianę doświadczeń. Towarzysze wysunęli szereg słusznych wniosków mających na celu usprawnienie pracy tak produkcyjnej jak i politycznej na statkach. Ale wnioski te trzeba jak najszybciej opracować i wcielić w życie. Dobry start wzięła rada zakładowa PLO i nie powinno się skończyć tylko na starcie.

(M)

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

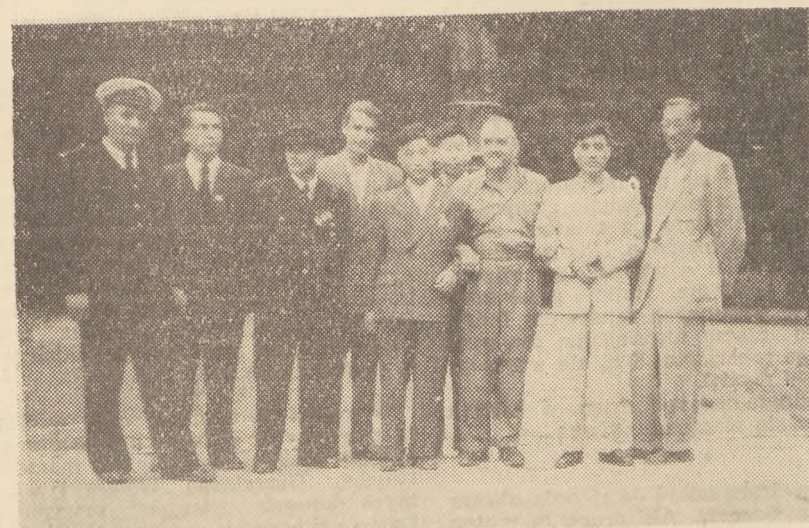
W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.

Rejsy po ojczystej ziemi



W czasie wielomiesięcznych rejsów dalekomorskich nasi marynarze nie mają możliwości bezpośredniego zapoznania się z naszym pokojowym budownictwem. Aby udostępnić im poznanie naszych wielkich budowli Szczęśliwki aparat kulturalno-oświatowy Polskich Linii Oceanicznych zorganizował ostatnio dwie wyieczki zbiorowe w głąb kraju. Marynarze z „Nowej Huty“ odwiedzili budowniczych wielkiego kombinatu metalurgicznego „Nowa Huta“ i zapoznali się z życiem i pracą gospodarzy. Trasa wiodła przez przastą górną polski Kraków, gdzie nasi marynarze podziwiali cenne zabytki naszej kultury narodowej. Druga z kolei wyieczka zaprowadziła załogi statków „Curie Skłodowska“, „Warszki“, „Fryderyk Chopin“, „Slask“ i „Jedność“ do rozbudowywanej się w szybkim tempie dumy całego narodu — nowej Warszawy. Na zdjęciach u góry: marynarze na plantach krakowskich u stóp pomnika Kopernika. Na dole: W Warszawie na placu Konstytucji.



W naszej flocie kapitan nie może pracować w oderwaniu od kolektywu statkowego

W NUMERZE 15 „Steru“ ukazał się artykuł pt. „Kapitan radzieckiej statku“. Redakcja zamieszczając ten artykuł poinformowała Czytelników o otwartym dyskusji na temat gospodarczej, organizacyjnej i wychowawczej działalności kapitana w naszej żegludzie morskiej. Chciałbym i ja zabrać głos w tej sprawie.

Jestem wprawdzie młodym kapitanem, lecz na statku pływam od 1928 r. i miałem możliwość zaobserwować wiele. Oficerem zostałem w 1946 r. Dopiero wtedy, gdy lud pracujący w Polsce wziął władzę w swoje ręce otworzył przede mną drogę awansu. Skierowano mnie na kurs, po zakończeniu którego zacząłem pływać jako oficer pokładowy i kolejno awansując zostałem w 1950 r. wyznaczony na stanowisko kapitana polskiego statku.

Mówiąc o roli kapitana w naszej odrodzonej marynarce handlowej, warto przypomnieć jaka była rola kapitana w Polsce sanacyjnej. Przed wojną kursowało wśród marynarzy takie powiedzonko: „Kapitanowie rodzą się już w kołyskach“. Nie też dziwne, gdyż dostało się do szkoły morskiej nie było możliwe dla dziecka nawet średnio sytuowanego urzędnika. Wysokość opłaty za naukę i koszty wyposażenia już z góry przekazywały jego możliwości. A o synach robotnika czy chłopca w ogóle nie mogło być mowy. Nie wystarczy

Na kursie kapitanów żw.

SPEŁNIŁY SIĘ DAWNE MARZENIA...

14 LAT miał Sylwester Wojas, gdy w roku 1934 po raz pierwszy zamustrował na statek. Spełniły się jego marzenia. Ucieszył się też i jego stary ojciec. Trudno mu było wyżywić jedenaścioro dzieciaków. — Może się poszczęści Sylwowski i wyjdzie na ludzi — myślał. A Sylwek? Przez długie lata zwawo uwijał się między kubrykiem a kuchnią, spełniając funkcję chłopca okrętowego. Dopiero po 4 latach został Wojas mł. marynarzem. Nieraz ambitny chłopak myślał o awansie na oficera. Ale lata pracy na statku przekonały go, że w warunkach sanacyjnej Polski jest to rzeczą nieosiągalną dla syna biednego robotnicarza. Ech, nie warto się ludzi — myślał.

A jednak nadszedł dzień, w którym spełniły się marzenia Sylwka...

Długą drogę odbył do stopnia oficera Kajetan Gazecki. Ale drogę tę można by podzielić na dwa etapy: Jeden to lata do 1945 r. — lata ciężkiej żmudnej drogi do stopnia marynarza. I potem jasne, szczęśliwe, choć też niełatwe lata służby w ludowej odrodzonej flocie handlowej. Kurs oficera żegluga przybrzeżnej, szkolenie zawodowe na statku, samokształcenie i szybka droga awansu — IV oficer, III oficer, II oficer...

Kapitan żegluga małej Czesław Gluch miał podobne życie. I on przeszedł drogę Wojasa i Gazeckiego. I jemu Ludo-

wa Ojczyzna dała możliwość wszechstronnego rozwoju i awansu. A dziś po ośmiu latach...

Żywą troską otacza nasza Partia i Rząd człowieka pracy. Tysiące kursów i szkół stoi otworem przed młodzieżą i dorosłymi. Dużo zmieniło się w ciągu tych ośmiu lat w naszej flocie handlowej. Rokrocznie szkoli się na kursach zawodowych dziesiątki i setki ofiarnych ludzi morza. Dawni marynarze, bosmani, palacze awansują dziś na oficerów, kapitanów, zajmując kierownicze stanowiska w przedsiębiorstwach żeglugowych. Trzeba tylko chcieć i umieć pracować. A takich jest w naszej flocie wielu.

W marcu br. otwarty został w Gdyni pierwszy w Polsce kurs kapitanów żegluga wielkiej. Spełniły się marzenia Glucha, Gazeckiego, Wojasa i wielu innych dobrych „starych” marynarzy. Ogółem skierowano na kurs 11 oficerów i kapitanów żegluga małej, którzy pracują i wzorowym spełnianiem obowiązków udowodnili, że godni są otrzymać najwyższy dyplom we flocie — kapitaństwa żegluga wielkiej.

Starzy marynarze otrzymując skierowanie na kurs wiedzieli dobrze, że czeka ich tu ciężka praca, a nie odpoczynek po latach trudów. Zakres nauki obejmuje 36 przedmiotów. Przerobienie tego olbrzymiego materiału w przeciągu 9 miesięcy wymaga nie lada pilności i wytrwałości. Ale przecież na jednym z pierwszych zebrań organizacji



Sluchacze skrzętnie notują sobie treść wykładów

partijnej podjęto uchwałę otoczenia opieką wszystkich kursantów, aby końcowe egzaminy zdali wszyscy z wynikiem co najmniej dobrym. Troska o postępy w nauce każdego z kolegów jest naczelnym zadaniem tak organizacji partyjnej jak i związkowej. Dzięki zorganizowaniu kółek samokształceniowych podciągnięto słuchaczy o niższym poziomie wiedzy do poziomu ogólnego.

O postępkach słuchaczy najlepiej mogą powiedzieć ich wykładowcy. Kpt. Gorazdowski wyklada na kursie prawo drogi morskiej. — Zainteresowanie uczniów tym przedmiotem jest duże. Najlepiej zresztą świadcą o tym dyskusje i pytania pogłębiające wykłady — mówi kpt. Gorazdowski.

Niezależnie od przedmiotów fachowych zorganizowano na kursie wykłady z historii ruchu robotniczego. Wykładowcą tego tematu jest jeden z kursantów — I sekretarz organizacji partyjnej tow. Gluch. Mimo nawalu zajęć i lekcji znajduje on zawsze czas na opracowanie i przygotowanie ciekawych referatów, które są żywo dyskutowane. Słuchacze rozumieją bowiem dobrze, że w ich przyszłej pracy znajomość marksizmu-leninizmu jest rzeczą niezbędną.

Kursanci redagują gazetki ścienne. Pięknie wykonana szata graficzna, krótkie, zwięzłe, pełne treści artykuły świadczą o żywym zainteresowaniu przyszłych kapitanów zagadnieniami polityki międzynarodowej i wydarzeniami w kraju. Dowodzą umiejętności wiązania tych wydarzeń z codziennym życiem na kursie.

Chcemy wynieść z kursu jak największy zasób wiedzy — to cel, który postawił przed sobą cały zespół. Np. w programie zajęć sporo ilości godzin przeznaczona była na naukę łodzi, sygnalizacji. Te przedmioty dość dobrze znane były większości słuchaczy. Przerobiono je też w skróconym czasie, przeznaczając zaoszczędzoną ilość godzin na przedmioty trudniejsze, jak nawigację, astronawigację, prawo morskie i eksploatację handlową.

Z roku na rok rośnie nasza flota handlowa, zwiększa się zasięg jej pracy. W służbie Planu 6-letniego rosną nasi marynarze. W socjalistycznej trosce o statek i ładunek cementują się zwarte kolektywy ludzi świadomych swych zadań. Wypowielaliśmy zdecydowaną walkę nieśladawej spuścizny przeszłości — fałszywej legendzie o marynarzu hulaku.

Troskliwą opieką otacza Partia i Rząd marynarzy — ofiarnych ludzi morza, godnie reprezentujących banderę Ludowej Ojczyzny na morzach i w portach świata. Spełniły się marzenia setek dawnych Sylwów. Droga awansu stoi przed nimi otworem. Trzeba tylko uczyć się i uczciwie pracować.

(m-r)

Co mówi o swej pracy przodujący dźwigowy ZPGG Paweł Filipiak

W CIAGU kilku lat pracy na dźwigu przekonałem się, że przez systematyczne usprawnianie pracy można osiągnąć coraz lepsze wyniki w przeladunku. Jeśli dba się o dźwig i utrzymuje się go w stałej gotowości eksploatacyjnej i jeśli racjonalnie wykorzystuje się pełną jego zdolność, to niemal każdy dzień przynosi dźwigowemu sukcesy.

Wysoka wydajność urządzenia zależy od umiejętności pracy samego dźwigowego oraz zgranej współpracy z brygadą przeladunkową, zwłaszcza z lukowym i podciągaczem wagonów, którzy są jak gąbki przy rękach dźwigowego.

Wiele uwagi i troski o dźwig winien wykazać dźwigowy przy rozpoczynaniu pracy. Trzeba, aby co najmniej na 1/2 godziny przed zmianą przeladunkową mechanizmy, urządzenia, oczyścić kontakty w nastawnicach i ewent. usunąć spostrzeżone usterki.

W tym czasie, gdy dźwigowy przygotowuje dźwig do przeladunku, podciągacz wagonów zasięga wiadomości u ekspedienta o szczegółach zleconej pracy. Orientuje się co do wielkości ładowni, asortymentu towaru (węgiel), omawia wspólnie z chwytkowymi pracę na wagonach.

Ważne jest ustawienie dźwigu. Choćby bowiem o to, aby w czasie pracy wykonywać jak najmniejszą ilość ruchów, czy to całym dźwigiem, czy też jego poszczególnymi mechanizmami. Dźwigowy zatem winien obmyśleć sobie najracjonalniejszy sposób wykonywania zadania. W tym celu sprawdza, czy ładownia jest należycie przygotowana do przyjęcia ładunku, czy układbaumów, lin, anten, rozpornic na statku nie będzie stwarzał przeszkód w poruszaniu wysięgnikiem dźwigu. Dlatego wykonuje kilka kontrolnych ruchów próbnych. Ponadto sprawdza hamulce, których dokładne wyregulowanie umożliwia elastyczność i precyzję ruchów chwytkiem, usuwa tzw. „bujanie” chwytki oraz eliminuje szkodliwe raptowne hamowanie.

W czasie przeladunku zwracam baczniejszą uwagę na manipulowanie chwytkiem nad wagonem. Przy ruchu powrotnym z ładowni wprowadzam chwy tak bez opierania go o górna krawędź wagonu, przez co zapobiegam powstawaniu awarii (uszkodzeń). Wybieram węgiel z wagonu planowo wg najkorzystniejszego systemu, stosowanego przeze mnie w zależności od sortymentu węgla.

Przy podsypywaniu węgla w wagonie (faza końcowa wyładunku) unoszę chwytek zawsze na wysokość krawędzi wagonu, co eliminuje uszkodzenia ścian bocznych wagonu.

W ładowni otwieram chwytek na takiej wysokości, aby spadający węgiel nie ulegał nadmiernemu kruszeniu się. Rozprzeczam węgiel po całej ładowni, unikając powstawania stożka.

Po opróżnieniu wagonu nie pozostawiam w wagonie chwytki dla wysypiania w niego resztek, ale przechodzę do wyładunku następnego wagonu.

Resztki węgla przerzucają chwytkowemu do następnego pełnego wagonu. Dzięki takiemu podziałowi pracy, wyładunku każdego wagonu, co umożliwia mi wyładowanie dodatkowego wagonu w ciągu godziny.

Przez całą zmianę pracuję równomiernie, bez zrywów, dzięki temu nie „męczę” mechanizmów dźwigu. Moja metoda pracy zdaje egzamin. Osiągam 170 proc. normy przeladunkowej. We współzawodnictwie etapowym zdobyłem kilkakrotnie pierwsze miejsce. Mam znikomą ilość uszkodzeń wagonów.

Sukcesy te — to wynik zgranej współpracy: człowieka i maszyny. To wynik właściwego powiązania pracy mechanizmów z czynnościami kierowniczymi lub pomocniczymi wykonywanymi przez obsługę — ludzi.

Ale, aby maszyna mogła wydajnie pracować, trzeba o nią się troszczyć, jak o jakiegoś potężnego żywego przyjaciela. Dlatego też każda przerwa wykorzystuję na konserwację dźwigu. Nie zapominam o wymianie zużytych szczepek



hamulcowych, przeglądzie mechanizmów. Niejednokrotnie przekonałem się, że socjalistyczna opieka nad dźwigiem zapobiega uszkodzeniom, które wytracają dźwig z eksploatacji utrudniając zadanie wykonywanie planów dobrowolnych zmian.

Po ukończeniu pracy, czyszczę nastawnice. Kolega odbierający ode mnie służbę, może punktualnie i bez niespodzianek prowadzić dalej przeladunek.

Schodzę z dźwigu z zadowoleniem, płynącym z poczucia dobrze spełnionego obowiązku. Myślę sobie, że ja, dźwigowy portu gdynińskiego, podobnie jak górnik, hutnik czy murarz na zapleczu przyczyniam się sumiennym spełnianiem swoich obowiązków do budowy coraz wspanialszego gmachu naszej Ludowej Ojczyzny.

PAWEŁ FILIPIAK

Brygada Wojciecha Leszczyńskiego przoduje w porcie gdańskim

Już w 1951 roku brygada nr 2 wysunęła się na czoło we współzawodnictwie międzybrygadowym. Na nabrzeżach coraz częściej określa się 2 brygadę jako żelazną...

Przodujące miejsce we współzawodnictwie międzybrygadowym zawdzięczamy w pierwszym rzędzie stosowaniu nowych metod pracy, lepszej organizacji przeladunku, przestrzeganiu dyscypliny pracy — w ten sposób wyjaśniają sztauerzy źródło swoich zwycięstw.

Zahartowani w pracy portowej sztauerzy: Wiktor Toczek, Piotr Kalbarczyk, Alojzy Tokarski czy Alek Gronostajski nagromadzili wiele cennych świadczeń z pracy portowej, którymi chętnie dzieli się z młodszymi niedawno przybyłymi kolegami, jak Mieczysław Kacperski, Tadeusz Balcerzak, Stanisław Wojtkowski i inni. Dzięki temu praca brygady układa się zawsze pomyślnie.

Praca w porcie daje dobre zarobki, ale wymaga też wysiłku. Dlatego trzeba umieć sobie ją zorganizować. Trzeba pracować — jak to się mówi — zarówno rękami jak i głową.

— Uzyskanie dobrego wyniku przez brygadę zależy w dużej mierze od właściwego rozstawienia ludzi — oświadcza mł. bryg. Leszczyński.

— Jeszcze do niedawna stosowaliśmy sztywny podział: 6 ludzi pracowało na ładzie, 6 na statku. Wyładunek parowca „Śląsk” przekonał nas, że można

łączyć specjalny hak, który znacznie ułatwia i przyspiesza załadunek blachy i ciężkich skrzyń...

Przy załadunku tego statku brygada zastosowała z inicjatywy brygadzysty również inne usprawnienie. Przedtem ładowano na oko. Obecnie sztauerzy dokonują pomiarów ładowni i dopiero wtedy przystępują do sztauerki. Dzięki temu zapobiegają pracochłonnym poprawkom i lepiej wykorzystują ładowność statku. Warto wiedzieć, że na skutek takiego systemu pracy, brygada osiągnęła 360 ton na zmianę, podczas gdy inne brygady pracujące bez wymierzania ładowni uzyskiwały do 200 ton.

Podobnie prostym ale cennym pomysłem mł. bryg. Leszczyńskiego jest racjonalizowany system załadunku płytek metalowych (surówkowych), dzięki czemu zwiększyła się wydajność pracy o 80 ton na zmianę.

Sztauerzy 2 brygady doceniają organizację pracy na nabrzeżu i dostrzegają wąskie gardła w przeladunku.

Przy załadunku szyn na Kanale Kaszubskim zwrócili uwagę kierownikowi na niepełne wykorzystanie zdolności przeladunkowej dźwigu. Wąskim gardłem były tutaj łańcuchy używane jako stropy. Ich zdolność nośna była prawie o 50 proc. niższa niż zdolność dźwigu. Powodowało to powolne tempo przeladunku.

Sztauerzy z 2 brygady dostrzegają również wiele innych możliwości przyspieszenia przeladunku.

2 brygada umie wydajnie pracować we wszystkich warunkach. W przeladunkach masowych czy też drewna osiąga nie gorsze wyniki od brygad zatrudnionych na swoim nabrzeżu.

Podobnie dobre wyniki uzyskują w pracach podejmowanych przez Zakład Robót Zastępczych.

W na wskroś twórczej atmosferze pracy wyrastają w 2 brygadzie ludzie. Prawie wszyscy są przodownikami pracy. Ściele się przed nimi droga awansu. Józef Nasiędrowicz, Paweł Gołyński — do niedawna sztauerzy dziś są st. brygadystami. Sztauer Wojciech Leszczyński został mł. brygadystą, a Klemens Niżwicki — dźwigowym.

Brygada nr 2 stanowi zgrany kolektyw. Stanowi swojego rodzaju szkołę, w której każdy portowy robotnik wychowuje się i nabywa wiedzę fachową.

JÓZEF PAŁKIEWICZ

Szerzej popularyzować wynalazczość wśród marynarzy

NA motorowcu „Prezydent Götterwald” odbyło się niedawno zebranie załogowe poświęcone sprawom ruchu racjonalizatorskiego.

Po referacie tow. Mojnowskiego wywiązała się żywa dyskusja.

Zebrań wykazało, że w naszym statku są racjonalizatorzy, lecz pracują po cichu, tylko dla siebie i najbliższych kolegów. Ich ulepszenia nie są szerzej popularyzowane.

Dlaczego tak się dzieje?

Oto odpowiedź. Tow. Wrzesiński przesłał w kwietniu 1952 r. wniosek racjonalizatorski wraz z rysunkiem do klubu wynalazczości i racjonalizacji w PLO. Pomysł polega na zastosowaniu automatycznego urządzenia alarmującego do kotła parowego ogrzewanego ropą. Pomysł spotkał się na statku z uznaniem, gdyż zapobiega ewentualnej eksplozji kotła. Na tym jednak skończyło się. Do dnia dzisiejszego bowiem klub racjonalizacji nie odpowiedział

czy pomysł ten został zatwierdzony czy też nie.

Drugi przykład to zatwierdzony już i zrealizowany na motorowcu „GENERAL WALTER” pomysł tow. Bednaruka. Skonstruował on przyrząd do docierania płytek zaworów paliwowych, lecz do tej pory znają ten pomysł jedynie na tym statku. Tylko przypadkiem z ust tow. Bednaruka dowiedzieliśmy się o nim. A przecież i do nas powinien dotrzeć biuletyn klubu racjonalizacji, w którym byłby opisany i zalecony do użytku ten przyrząd.

Te i inne wypadki zniechęcają racjonalizatorów, a co najgorsze ograniczają znacznie efekty ich pracy. Aby temu zapobiec, trzeba, aby klub racjonalizacji szybciej rozpatrywał wnioski, informował o przyjętych decyzjach wnioskodawców oraz szerzej popularyzował przyjęte usprawnienia.

JERZY KOŁODZIEJCZYK
Korespondent

Przed leśnią kampanią przewozową

USUNĄĆ BRAKI W TECHNICZNEJ GOTOWOŚCI PORTÓW

WCHODZIMY w okres jesieni. Jak co roku, porty winny starannie przygotować się do wykonania napiętych zadań, jakie w tym okresie przed nimi staną.

Temu zagadnieniu poświęcona była rozszerzona narada dyrekcyjna ZPGG, jaka odbyła się w dniu 22 sierpnia. Narada podsumowująca osiągnięcia, wskazała równocześnie na szereg braków w stanie przygotowań do szczytów jesiennych i na szereg niewykorzystanych jeszcze rezerw.

Nie zadawalająco realizowane są inwestycje w porcie. W opieszłym tempie odbywa się remont ramp przy magazynach 11 i 12 oraz dźwigów typu „Pitt” na Dworcu Wiślanym w Gdańsku. Podobnie przewlekłe przebiega za-

planowany remont ramp przy magazynach nr 3, 4, 5 w Gdyni, gdzie przerwano zupełnie prace. Zaniedbania te winny zmobilizować Dział inwestycji pionu technicznego do przeprowadzenia bardziej skutecznej akcji w stosunku do przedsiębiorstw wykonujących zlecane prace.

Niepokojać może jednak przede wszystkim stan techniczny sprzętu pomocniczego i zmechanizowanego.

— Od kilku miesięcy nie naprawia się tacek w porcie gdynińskim — mówi rejonowy dyspozycjonista portu, tow. Śliwiński. — Brak jest lin do mocowania ładunków na statkach...

Za mało troski poświęca się konserwacji sprzętu zmechanizowanego. W efekcie — znaczna jego część pozostaje stale w remoncie. I tak np. w sierpniu br. z ogólnej ilości posiadanych sztaplerek, pozostało w remoncie 30 proc. w porcie gdańskim, a 37 proc. w porcie gdynińskim.

— Już od wielu miesięcy nieczynna jest elektryczna podciągarka nr 209 na nabrzeżu Warszawskiego w porcie gdańskim. Przephychamy wagony iak się da, najczęściej przy pomocy własnych ramion i nóg — oświadcza brygadysta Bolesław Salaj.

Wiemy jeszcze coś, o czym brygadysta nie mówi. Robotnicy przepychają wagony przy pomocy wózków elektrycznych, które się przy tego rodzaju pracy psują.

— A przecież, gdyby się ktoś tym zajął, można by podciągarke już od dawna wyremontować i robotnicy nie traciliby sił i czasu na przepychanie wagonów — mówi sztauer Pastwa Józef, który zaprawia do pracy portowej nowozwierzbowanych robotników. Jeśli zważymy, że przepchnięcie jednego wagonu wytraca brygadę na całe 10 minut z przeladunku, to nie trudno obliczyć

ile roboczegodzin wygospodarowałoby sztauerzy, gdyby podciągarka była czynna.

Mówiąc o sprzęcie przeladunkowym musimy stwierdzić, że nie jest on często należycie wykorzystany. Brak jest planowości w jego zamawianiu i dozorze w posługiwaniu się nim. I tak np. dnia 20 lipca br. na zmianie pierwszej zamówiono w bazie sprzętu w Gdańsku dwie sztaplarki z przeznaczeniem na Dworzec Wiślan. Sprzęt posłano samochodem. Po przybyciu na miejsce okazało się, że sztaplarki są niepotrzebne... Bywa również, że obsługa sprzętu pracuje w stanie nietrzeźwym, jak to miało miejsce w dniu 19 sierpnia br. w Basenie Wydysław IV (WOC), mag. nr 3, zmiana III.

Fakty powyższe świadczą, o niewłaściwym gospodarowaniu sprzętem zmechanizowanym. Zwiększenie doзору na tym odcinku czy to przez wprowadzenie funkcji zmianowego dyspozytora sprzętu (w Gdyni), czy też zaostrożenie dyscypliny (w Gdańsku), umożliwiłoby lepsze wykorzystanie mechanizacji w przeladunkach.

W świetle tych kilku uwag, które nie wyczerpują zagadnienia, można już stwierdzić, że przed załogą naszych portów stoi bojowe zadanie uruchomienia wielu rezerw przeladunkowych dla przyspieszenia obsługi statków.

Ujawnione na naradzie braki i błędy winny dopomóc kierownictwu do ich wczesnego usunięcia. Jest to o tyle pilne i ważne, że okres wzmogionych przewozów jesiennych zbiega się w porcie z wprowadzeniem nowych norm przeladunkowych. Zbieżność tych zjawisk wymaga zapewnienia odpowiedniego, pełnego przygotowania technicznego portu.

(PP)



Wojciech Leszczyński

pracować inaczej, z lepszym skutkiem... Skierowano naszą brygadę do wyładunku łańcuchów. Już przy pierwszym unosach okazało się, że przez inny rozstawienie pracę tę może wykonać 5 robotników. Powiadomiliśmy o tym kierownictwo. St. bryg. Włodarczyk „postarał się” o dźwigowego i z 6 pozostałych kolegów utworzyliśmy nowy ganek, który wyładowywał z innej ładowni „Śląska” celulozę. W dniu tym każdy z nas zarobił po 114 zł.

Sztauerzy z 2 brygady nie tylko usprawniają organizację pracy, ale umieją posługiwać się pomysłami racjonalizatorskimi przy przeladunku.

Usprawnili oni wyładunek drobnych workowanej z wagonu przez zastosowanie lekkiego wózka dwukołowego (na jeden worek), który jest obecnie szeroko używany we wszystkich naszych portach.

— Nie należy nigdy poprzestawać na posługiwaniu się sprzętem posiadanym, ale trzeba myśleć o jego udoskonalaniu — oświadcza sztauerzy Toczek i Szwarc. Zamiast bloku zastosowali przy załadunku motorowca „Hugo Kol-

RDW w Giżycku i Augustowie winny zmienić styl pracy

REJON Dróg Wodnych w Giżycku i Augustowie nie wywiązują się należycie ze swych zadań. Kanały i przemyki wodne należące do tego rejonu znajdują się w stanie pozostawiającym wiele do życzenia.

Oto kilka przykładów.
Do dnia dzisiejszego przesmyk z jeziora Świecajny do jeziora Strągiel



nie jest oczyszczony z gruzów po zburzonym w czasie ostatniej wojny moście. Taki stan nurtu w poważnym stopniu utrudnia spław drzewa tą drogą. Ostatnio Ekspozytura Rejonowa Żegluga

gi na Wiśle w Giżycku otrzymała do przewozu cegłę. Istnieje obawa, że z powodu zaniedbania tego odcinka drogi nie będzie można tego towaru transportować.

Droga wodna na odcinku Mikołajki — Pisz jest również bardzo zaniedbana. Liczne kłody drzewa oraz zamulony kanał tak dalece utrudniają żeglugę, że wstrzymano ruch pasażerski na tym odcinku. Niemniej niebezpieczna dla nawigacji jest droga wodna od Guzianek do Rucian oraz w okolicach Mikołajek. Kamienie i zatopione kłody drzewa każdej chwili grożą awarią kursujących tam statków.

Rejon Dróg Wodnych w Giżycku zlekceważył także sprawę oświetlenia portów. Na skutek nieodpowiedniego oświetlenia wejścia do kanału w Giżycku powracający z rejsu statek pasażerski „Marceli Nowotko” dwukrotnie wjechał na plażę miejską, znajdującą się obok kanału.

Przykłady te nie wyczerpują bynajmniej całości zaniedbania. Wskazują one jedynie na najważniejsze braki i niedociągnięcia, które administracja RDW w Giżycku i Augustowie powinna jak najszybciej zlikwidować.

PIOTR SKRYPIŃ
Korespondent

Zła praca nawigatorów przyczyną przepałów na motorowcu „Pilica”

MOTOROWCE polskiej produkcji „San”, „Bug”, „Pilica”, „Dunajec” mają mimo wysiłków załogi maszynowej przepały w ropie. Wydawać by się mogło, że powstają one na skutek złe obliczonej normy. Tak jednak nie jest. Normy, jak stwierdza mechanik Górecki z „Pilicy”, są dobre. Skąd więc błąd? To częste przepały na tych statkach? Chciałbym na przykładzie motorowca „Pilica” wyjaśnić ich przyczyny. Choć może to się wydawać dziwne, wiążą one z tym stanem rzeczy, który powstaje na skutek błędów w nawigacji. Na skutek bowiem ich niesumiennej pracy statek wielokrotnie zbliżał się do brzozy, nadrobił więc większą ilość mil i spalając przez to dodatkowe kilogramy ropy. Nawigatorzy w swych raportach nie wykazywali przebiegu statku w milach wg logu, lecz wg mapy ukrywając w ten sposób swe błędy i właściwy przebieg rejsu.

Oto kilka przykładów konkretnie potwierdzających powyższe. W podróży nr 8 z Londynu do Amsterdamu statek zboczył z kursu o 20 mil. W poszukiwaniu pilota trzeba było wracać do wejścia Ijmuiden. Wypadek ten miał miejsce w biały dzień.

W tej samej podróży w dniu 7 lipca statek wszedł o godz. 23 na mieliznę. Przyczyna: zamiast wziąć kurs na latarniowiec Teksel, wzięto kurs w przeciwnym kierunku na latarnię ładową. W efekcie tej „drobnej” pomyłki statek osiadł na mieliznie, z której ściąganie trwało do godziny 8.50 następnego dnia. W czasie tym maszyna wiele godzin pracowała na pełnych obrotach. Nasi nawigatorzy nie wykazali jednak tego faktu w swych raportach, a przecież przez swą nieuwagę narazili statek na stratę czasu i dodatkowe zużycie ropy.

Drugą przyczyną nadmiernego spalania ropy jest niewłaściwy załadunek. Statki tego typu należy bowiem ładować tak, aby zanurzenie rufy było od 2—3 stóp większe niż dziobu. U nas się jednak nie zwraca na to większej uwagi. Statek ładuje się równo i w efekcie śruba podchodzi do góry nie pracując w pełni wydajnie.

Mechanik Górecki przesłał swego czasu odpowiedni meldunek dyrekcji PZM prosząc o wydanie zarządzenia wykazującego w raportach nawigacyjnych przebieg statku w milach wg logu oraz podawania w tych raportach siły wiatrów i prądów morskich. Zalażę również swoje uwagi o właściwym załadunku statku. Jak dotychczas jednak żaden reakcji ze strony dyrekcji na te pisma nie ma. Nasi nawigatorzy zaś nie zmienili swego stylu pracy. Uważamy, że inspektorat nawigacyjny powinien nieco żywiej zainteresować się tymi ważnymi sprawami. Zwiększenie z realizacją służnych wniosków szkodzi przecież gospodarce naszego przedsiębiorstwa.

W. PTAK
Korespondent

Wodniacy odrzańscy walczą z pijaństwem

Niedawno w notatce pt. „Pije Kuba do Jakuba” sygnalizowaliśmy o wypadkach pijaństwa wśród załóg pływających Żegluga na Wiśle. Korespondent T. K. donosi nam o podobnych wypadkach w Żegludzie na Odrze. Notatkę zamieszczamy w celu zwrócenia jeszcze bardziej uwagi organizacji partyjnych, związkowych i administracji na wypadki pijaństwa, które podważają dobre imię wodniaków i przyczyniają się do rozpręgnięcia dyscypliny pracy wśród załóg oraz obniżenia wydajności pracy.

Na H/p „Opole” był kpt. Michno, który nie tylko że nie zwalczał, ale sam oddawał się pijaństwu. Załoga często widywała swego przełożonego w stanie nietrzeźwym, brudnym i oberwanym. Chcąc wyciągnąć go ze zgnębego nalogu, koledzy nieraz zwracali mu uwagę, a nawet krytykowali go w gazecie ściennej.

Zadane jednak perswazje nie pomagały. W rezultacie kpt. Michno został dyscyplinarnie zwolniony z pracy. Na holowniku rozpoczął się inne życie.

List swój korespondent T. K. kończy słowami: „ludzi, którzy przeszkadzają

nam w rozwoju gospodarki wodnej w Polsce nie chcemy w naszych szeregach. Będziemy ich tępić bezlitośnie”.



Zamieszczona korespondencja dowodzi, że większość członków załóg zdecydowanie potępia pijaństwo i skutecznie walczą z nim oraz winna jeszcze raz ostrzeżenie tych, którzy w dalszym ciągu zbyt często zaglądają do kieliszka.

Zaopatrzyć świetlicę RDW Wyszów w radioodbiornik

JUŻ od kilku lat Okręgowa Dyrekcja Dróg Wodnych, której podlega RDW w Wyszowie obiecuje dostarczyć radioodbiornik do świetlicy.

Ostatnio aktywiści związkowi zakupili za własne pieniądze adapter, gdyż pragną jak najszybciej zainteresować pracowników, a w szczególności młodzież, świetlicą. Brak odbiornika radioowego sprawia jednak, że młodzież nie uczęszcza do świetlicy, szukając sobie rozrywek na własną rękę.

Aby temu zapobiec i zainteresować młodzież świetlicą trzeba, żeby dyrekcja jak najszybciej wywiązała się ze swego zobowiązania.

MACIEJ BUCIOR
Korespondent

„dział zaopatrzenia PLO od kwietnia br. nie dostarcza na parowiec „Lech” 6 luster do łazienek?

Dlaczego?

„pominięto brygadę nr 2 przy rozdziale nagród za sprawny załadunek statku, dokonany w porcie gdańskim w dniach od 1 do 6 sierpnia br.? A przecież spośród 15 brygad skierowanych do załadunku właśnie brygada nr 2 osiągnęła najwyższe średnie wykonanie normy (179 proc.).

„wszelkie próby podejmowane przez mł. bryg. Wójcicki Leszczyńskiego w celu wyjaśnienia tej sprawy nie dają rezultatów?



ŚLADEM waszych interwencji

CHINSKO-Polskie Towarzystwo Makleżów Okrętowych stwierdza, że krytyka zamieszczona w n-rze 13(59) pt. „Dlaczego?” była słuszną i pozwoliła orientować się, w jakim stopniu pracownicy wykonują polecenia dyrekcji. Ponadto zostało wydane zarządzenie o obowiązkowym uczestniczeniu pracowników w nadzór planowania załadunku statków.

PORTOWA Poradnia Specjalistyczna donosi, że uwagi zawarte w notatce pt. „Czyż nie do zdrowia?” w n-rze 13(59) były zgodne z prawdą. Obecnie przeprowadza się ją do nowego lokalu, co wpłynie niewątpliwie na polepszenie się stanu higienicznego przychodni.

ZARZĄD Okręgowej ZZZP w Szczecinie zawiadamia, że świetlica parowca „Kielce” została już wyposażona w bibliotekę i trzy świetlicowe (notatka pt. „Świetlica parowca „Kielce” nie ma czasopism, książek i gier” w n-rze 10/53).

EKSPOZYTURA Żegluga na Wiśle w Gdańsku donosi, że zwrócono praktykantom Ekspozytury zawiadania, że artykuł pt. „Absolwenci szkół żegluga śródlądowej na praktykach letnich” w n-rze 14(60) wykazał słuszną błędnie zaniedbania opieki nad praktykantami ze strony kierownictwa i rady załadowej.

SZCZECIŃSKA Stocznia Remontowa wyjaśnia, że przestój wiertarki, obrabiarki i szlifierki powstał z winy przedsiębiorstwa dokonującego montażu. Obecnie obrabiarki zostały już zamontowane i rozpoczęły produkcję (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 14(60)).

Likwidacja przestojów zależy nie tylko od sprawnej pracy załogi

ZALOGA parowca „Pstrowski” z pełnym zrozumieniem realizuje i przekracza swe plany produkcyjne. Dowodem tego jest konsekwentna realizacja podjętego na czesie święta 22 Lipca zobowiązania długofalowego zaoszczędzenia do końca br. 30 proc. zaplanowanych smarów i 50 ton bunkru.

Aby zapewnić statkom nieprzerwaną eksploatację oraz zaoszczędzić bunker i smary trzeba otoczyć żywą troską każdy mechanizm i urządzenie. Trzeba w porę zapobiegać ewentualnym uszkodzeniom. Dlatego też przeprowadzając remonty we własnym zakresie walczymy skutecznie z możliwościami jakichkolwiek przestojów z winy statku. I tak ostatnio w Szwecji przeprowadzając 40 roboczogodzin zaspawano łącznik dolnego szumowania kotła lewego, zaoszczędzając około 80 koron szwedzkich.

Niestety mimo żywej troski załogi o statek i planowe wykonanie podróży nie unikneliśmy ostatnio karygodnego marnotrawstwa czasu, jakim są bezproduktywne przestoje. W czasie ostatniego postoju przy załadunku węgla w porcie szczecińskim czekaliśmy od 23 lipca godziny 23 do 25 lipca godziny 8 na brakujące 300 t. węgla.

Liczymy, że dyrekcja PZM oraz „Wegłokoks” i ZPS żywiej zainteresują się tego rodzaju „szybkościami” załadunkami. Przygotowanie w przewidzianym terminie odpowiednich partii węgla do załadunku jest w pełni możliwe, gdyż statek informuje jeszcze z morza o swoim przyjeździe.

WÓJCICKI
Korespondent

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: Jan Perzyło z Żegluga na Odrze i W. Ptak z Polskiej Żegluga Morskiej.

MARYNARZ SZPILKA pisze do redakcji

NIE na tego zlego, co by na gorzej nie wyszło! — taki tytuł proponuje, Redaktorze, do dzisiejszego smutnego listu, którego treść nie daje żadnych podstaw do twierdzenia, że z troską o człowieka pracy jest u nas we flocie wszystko w porządku.

W początkach ubiegłego miesiąca „Kiliński” zawinął do portu szczecińskiego. Nic nie zniósłoby spokoju na statku, gdyby nie sen jednego z kolegów. Śniło mu się, że przy trapieniu stanął nasz patron — warszawski szewc, mistrz Kiliński. W rękę trzymał dużych rozmiarów pościel, którym odgarniał od nas jakieś zmory. Gdy ustyszełmy o tym śnie, zrobiło się nam nieprzyjemnie, a Józek, który zawsze wszystko wie, powiedział: „Mówię wam, że będzie „draka”. Jak już „Kiliński” nas bronił, to nie wiadomo, co będzie. Musimy wziąć się w kupa”.

Myślicie może, że zadożyliśmy? Nie było mowy, bo już 6 ub. m. przyszedł przedstawiciel MUZ i oświadczył, że na statku będzie fumigacja. Miała ona według jego zapewnienia trwać od niedzieli godz. 9 do poniedziałku godz. 6.

— Dbają o nas — pomyśleliśmy sobie — wygazują nam stateczek na „glanc” i szcurek, dranie, nie będą miały więcej okazji dokarmiać się na marynarskim „wikcie”.

Ponieważ statek należy do PLO, a załoga musi przecież w czasie fumigacji gdzieś mieszkać, ochmistrz (przewodzący człowiek), zamówił w Biurze Portowym przez ob. Łobodzińca miejsca w Domu Marynarza i w hotelach. Ponadto zamówił samochód, który by szybko dowiózł załogę na kwatery.

W międzyczasie przybył na statek przedstawiciel MUZ z Gdyni ob. Szymański i oświadczył, że fumigacja trwać będzie krócej niż zaplanowano i że załoga maszynowa wejdzie na statek już w niedzielę o godzinie 21.

Ucieszyliśmy się z tego, bo im ubiećniej, tym lepiej. Radość nasza była jednak przedwczesna.

W sobotę po południu zesłaliśmy ze statku. Gdy wieczorna mgła załogę „abrzeża”, przypomniał nam sobie o spaniu. A tu okazało się, że Biuro Portowe nie zarezerwowało dla nas ani jednego pokoju i załoga została na bruku. Każdy radził sobie jak mógł. Niektórzy ulokowali się u krewnych i znajomych, inni poszukiwali sobie schronienia w lokalach rozrywkowych, większość jednak spędziła tę noc na spacerach po przystani Szczecińskiej. Czy spokojną noc miał pracownik Biura Portowego PZM? Z tego, co słyszałem pod jego adresem, należy wnioskować, że nie.

Kiedy wreszcie nastał dzień, marynarze jak rozbitkowie spotykali się na ulicach, wydając okrzyki w rodzaju: „a jednak żyjesz, popatrz, popatrz”, lub „myśmy też nie spali”. Potem po dłuższych targach dostaliśmy obiad w Domu Marynarza i załoga maszynowa o godzinie 21, stanęła na nabrzeżu. Zapewnienia ob. Szymańskiego — jak się okazało — nie znalazły pokrycia, bowiem fumigacja nie została zakończona. Nasi mechanicy musieli cierpliwie czekać przy statku do godziny 24.

Skargom na zły styl pracy niektórych „niedbaluchów” nie było końca.

Po tych „manewrach” i fumigacji z przeszkodami, spytałyśmy maklera, dlaczego nas traktują jak ubożego krewnego z głębokiej prowincji. Ten nie namyślając się długo, rzekł:

— Widzicie, wy należycie do PLO, a tu jest PZM i tu nie ma waszego przedstawiciela. Jeżeli coś robimy na statkach lub dla statków PLO, to poza planem.

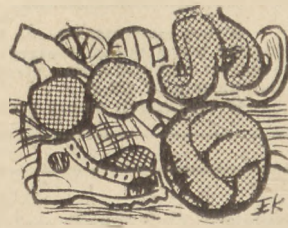
Powiedział jeszcze kilka razy ważne i nasze i dał do zrozumienia, że właściwie robią z łaski.

No co? Redaktorze, historia jest skończona. Niech wyciągną z niej właściwe wnioski i właściwe czynności, a do pouczenia niektórych o trosce o człowieka pracy, warto by zaprosić mistrza Kilińskiego do dobrego pogiesienia.

mł. mar. J. SZPILKA



„wrocławski OZR nie zaopatruje załóg na trasie w jarzyny mimo że posiada dwa gospodarstwa rolne, w których hoduje się różne warzywa?



Byliśmy w kraju prawdziwie wolnych ludzi

Przedstawiciele francuskich zw. zaw. o pobycie w naszym kraju

WPIERWSZEJ połowie sierpnia br. bawiła w Polsce 28-osobowa grupa związkowców francuskich przybyła na zaproszenie CRZZ. Francuzi towarzyszyli zwiedzili podczas 2-tygodniowego pobytu w naszym kraju szereg miast i ośrodków przemysłowych zapoznając się z życiem i pracą ludności.

Pożyty rozmach naszego pokojowego budownictwa wynika ośmiu lat twórczej pracy wolnego narodu wywarł na nich głębokie, niezatarte wrażenie. Na zorganizowanej w dniu 15 sierpnia konferencji prasowej w CRZZ towarzysze francuscy podsumowali swoje wrażenia przeciwstawiając temu, co zobaczyli w naszym kraju warunki życia w swej ojczyźnie.

Widziałem Polskę, kraj w którym domy rosną jak grzyby po deszczu — stwierdził **Georg Moran**, sekretarz Związku Zawodowego Kolejarzy w Angers — kraj w którym w mroźnym czasie wyrosła nowa osiedla i miasta, wielkie kombinaty przemysłowe. W podróży po Polsce uderzyła mnie przede wszystkim wielka wola walki całego narodu o utrzymanie pokoju.

Wielką troską otacza wasz rząd ludowy robotnika. Z dnia na dzień polepsza się jego byt. U nas robotnik, to dla kapitalisty jedynie siła najemna potrzebna mu do mnożenia zysków. Bv podnieśli budżet wojenny i kontynuować brudną wojnę w Vietnamie kapitaliści atakują francuskich robotników, by odebrać im te niewielkie przywileje, które wywalczyliśmy w długiej i ciężkiej walce klasowej.

Jean Briquet — sekretarz Z. G. Zw. Zaw. Prac. Budowlanych w Paryżu — zwrócił szczególną uwagę na budownictwo w województwach, przez które przejeżdżał. — W Polsce mówił on — buduje się nie tylko domy mieszkalne. Równolegle buduje się urządzenia socjalne, kulturalne i społeczne — to wszystko, co potrzebne jest do szczęścia człowieka pracy, do pełnego rozkwitu narodu. Ta troska jest obca dla naszego rządu. Siedziby naszych związków zawodowych mieszczą się w barakach. Budownictwo mieszkaniowe we Francji jest z roku na rok ograniczane. U was widać żywą troskę o odbudowę i konserwację zabytków kultury narodowej. We Francji uczucia narodowe są deptane przez sprzedajny rząd. Oto jeden z wielu przykładów: Pałac Wersalski jeden z najcenniejszych zabytków Francji, który w obecnej chwili niszczeje, zostanie odbudowany tylko dzięki składkom ludności pracującej w Francji.

Jadąc do Polski wielu spośród delegatów nie miało jasnego wyobrażenia o naszym życiu. Kłamiwe szekaczki imperialistycznej propagandy zarzucają naród francuski fałsz oszczerstw o Polsce i krajach obozu pokoju. Pobyt w Polsce — jak stwierdził nasz gość — pozwolił im przekonać się o dzikiej nienawiści i fałszu tej propagandy.

Serge Sepin reprezentował w delegacji Zw. Zaw. Prac. Tech. Radia. Jest on pracownikiem paryskiego radia — To co widziałem w Polsce — powiedział Sepin — rozwało wszystkie kłamstwa, jakie o Polsce i krajach obozu pokoju głosi służące interesom wojny radio francuskie.

Jechałem zwiedzić kraj dla mnie nieznan — mówił **Robert Castera** z **Marignac Borda**, sekretarz sekcji związkowej w zakładach naprawczych armii powietrznej. — To co zobaczyłem w waszym kraju przekroczyło moje najśmielsze oczekiwania. Polska to żywy obraz mojego wyobrażenia b socjalizmie — obraz napędzający wiarę i siłę w zwycięstwo pokroju. Będę głosił po powrocie szczerą prawdę o wielkim narodzie polskim.

Obszernie omawiali związkowcy francuscy osiągnięcia socjalne i społeczne mas pracujących naszego kraju. Porównywali życie kobiet w Polsce z życiem ich siostr francuskich.

— Szczęśliwe są matki polskie — mówiła **Lidia Edaine** — przedstawicielka paryskich metalowców. Moga one swobodnie pracować, ich dzieci mają dobrą opiekę.

Niezapomniane wrażenia pozostawił na delegatach pobyt w dziecięcym miasteczku **Podgrodzie** i **Młodzieżowym Domu Kultury** w **Stalingradzie**. Szczęśliwe jest dzieciństwo i młodość w naszej Ludowej Ojczyźnie. Jakże inne jest życie francuskiej młodzieży.

Michel Pasco — delegat Zw. Zaw. Prac. Przemysłu Spożywczego w **Niceli** tak mówił o sytuacji młodzieży francuskiej — Młodzież nasza ma utrudniony dostęp do nauki, często nie może znaleźć pracy. Hołnie natomiast ofiarowuje się jej wytworów amerykańskiej kultury — książki, filmy i gazety gloryfikujące gangsterstwo i propagujące pornografię.

Ciężkie są warunki życia francuskich robotników. Nie łamuje się jednak nieugięty duch klasy robotniczej. Na konferencji padły z ust delegatów mocne słowa, twardo brzmiały głosy, gdy mówili oni o walce swego ludu.

O walce robotników budowlanych we Francji mówił **Jean Briquet**. Przyczyną obecnego przybierającego szerokiego rozmiaru ruchu strajkowego nie są jedynie ostatnie dekryty rządu. Walka ta to chce lepszego życia — życia wolnych ludzi, to

obrona stale atakowanych interesów ludzi pracy.

Mówił o skutkach planu Marshalla — planu głodu i głodu przewodniczący delegacji tow. **Gabriel Coisne**. Mówił o setkach tysięcy bezrobotnych, o wzrastających stale cenach, o spadku zarobków, o 10-tysięcznej armii amerykańskich okupantów stacjonujących we Francji, których utrzymanie spada na barki narodu, mówił o wygórowanym budżecie wojennym o stale postępującym kryzysie ekonomicznym.

Rozwijający się we Francji wielki ruch strajkowy — stwierdził tow. Coisne — ma źródło w polityce rządu, polityce wrogiej wobec własnego narodu. Nasza droga, droga francuskiej klasy robotniczej jest daleka od drogi, po której kroczy kapitalizm: Fracja, która była niegdyś krajem wielkich tradycji wolności, w ostatnich latach przestała nim być. Nasz rząd wydał w Francji naszych towarzyszy ze Światowej Federacji Zw. Zaw. i z departamentów branżowych Federacji. Ale niedaleki jest czas kiedy przyjemny i uścisniemy przyjaźnie dłonie naszych towarzyszy na naszej ziemi. Mam do wyboru przyszłość — a nasza przyszłość to droga, którą kroczy naród polski, droga światowego obozu pokoju — droga pokojowej współpracy z wielkim narodem radzieckim.

Odjechali francuscy towarzysze. Mówiąc w swoim kraju o tym co widzieli u nas, o serdecznej więzi łączącej nasz naród z dzielnym narodem francuskim dodają swym kolegom otuchę w ich ciężkiej walce. Myśli i serca mas pracujących Polski Ludowej towarzyszyły ludowi pracującemu w Francji w jego potężnej manifestacji strajkowej. Ich walka jest nam bliska. Naszym obowiązkiem jest udzielenie francuskim braciom i siostrą jak największego poparcia.

(M)



Jeszcze niedawno byli kandydatami, dziś są uczniami I klasy

U progu nowego roku szkolnego

JUŻ wrzesień. Jakże szybko minęły radosne, słoneczne wakacje. Z zasłużonego odpoczynku w domach rodzinnych, z praktyk na statkach, z dalekiego rejsu na pięknym, białym „DARZE POMORZA”, z pływań na smukłych szkolnych szkunach — „ZEWIE MORZA” i „JANKU KRASICKIM” — powrócili uczniowie w progi szkół morskich. Zapelnili się korytarze szarego amfiteatru gdyńskiego Technikum Morskiego opalonymi chłopcami w marynarskich mundurach. Znowu rozbrzmiały śmiechem i młodymi głosami przestronne pokłady starszaka „Beniowskiego” — u schyłku swych lat służącego młodoci jako internat i laboratorium maszynowe.

Wraz z uczniami przybyli zażenowani nieco i nieśmiały cywile: Jeszcze niedawno — w sierpniu — gdy zjawili się po raz pierwszy w szkole — powołani na egzaminy i badania — byli tylko kandydatami, jed-

nymi z wielu chętnych. Dziś są już „pierwszakami” — uczniami najmłodszej klasy. Jakże są dumni i szczęśliwi.

Z pokładu „BENIOWSKIEGO” rozszerzonymi ciekawością oczyma chłopa na wszystko dookoła: port zasnutym dymami, najeżony wysięgnikami dźwigów, pulsujący nieustanną pracą; statki na redzie i przy nabrzeżach, wchodzące do portu i wychodzące w dalekie rejsy; brzemienne ryby trawlerzy i kutry, powracające z połowów. Gospodarka morską Polski Ludowej stoi przed nimi otworem. Jako przyszli oficerowie — nawigatorzy i mechanicy — na statkach Polskiej Marynarki Handlowej staną się za parę lat niezbędnymi kółkami w jej skomplikowanym mechanizmie. Nie zabraknie pracy dla żadnego z nich — rosnąca z każdym rokiem nasza flota handlowa potrzebuje wielu dzielnych oficerów.

Wakacje skończone. W szkołach morskich kilkuset młodych chłopców rozpoczęło naukę. Łączy ich wspólna, wielka myśl i wspólne pragnienie: jak najlepiej ukończyć szkołę, by pracować w umiłowanym zawodzie wspólnie ze swymi starszymi kolegami z Floty walczyć o rozkwit naszej gospodarki morskiej, o dobrobyt Ojczyzny i o jej nowy, szczęśliwy ustrój — socjalizm.

Redakcja „Steru” życzy uczniom szkół morskich jak najlepszych postępów w nauce.

MAK

POMYŚL

DOPELNIANKA

Do podanej figury wpisać 8 wyrazów trzy literowych o poniższym znaczeniu. Następnie przed każdym z nich dopisać no jedną literę, aby powstało 8 nowych, czteroliterowych wyrazów. Dopisane litery czytane kolejno z góry na dół dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) imię żeńskie, 2) zwierzę podległe, 3) marka aparatów radiowych polskiej konstrukcji, 4) skorupiak z gromady pancerzowców, 5) imię żeńskie (zdrobnie), 6) okres czasu, 7) roślina dostarczająca włókna na tkaniny, 8) imię żeńskie (zdrobnie).

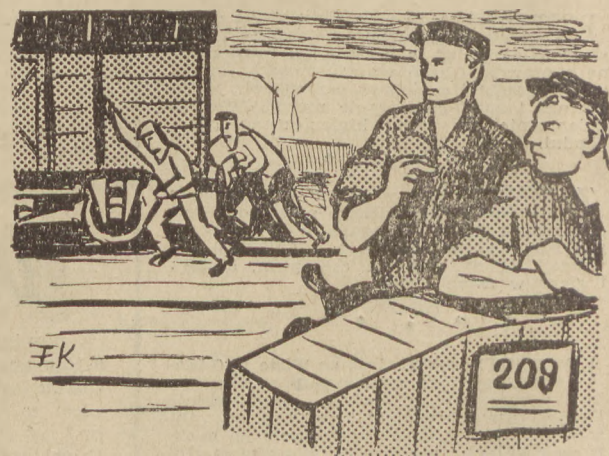
Rozwiązania należy nadsyłać do naszej redakcji w terminie 14-dniowym od daty ukazania się numeru. Wśród Czytelników, którzy nadesłali trafne rozwiązania, rozlosujemy 5 nagród książkowych.

Rozwiązanie szyfrogramu z nr 14(60) Zobowiązania podejmowane z okazji Święta Odrodzenia przyspieszają nasz marsz ku socjalizmowi.

Za trafne rozwiązanie zadania nagrody książkowe otrzymują: 1) Stanisława Radwańska, Pruszczy Gdański, ul. Sadowa 10, a, 2) Stanisław Frenkiel, Warszawa, ul. Asfaltowa 13, m.9, 3) Mieczysław Maszke, Gdańsk -Olwa, ul. Czerwonego Sztandaru 104/1, 4) Janina Sokółka, Gdynia ul. Świętojańska 44/47, 5) Daniela Zieleniecka, Gd-Wrzeszcz, ul. Klonowicza 65.

Książki wysyłamy pocztą.

Czy nie ma na to rady?



Sprzęt zmechanizowany stanowi nieocenioną pomoc dla robotników portowych przy obsłudze statków i wagonów. Niestety często zapomina o tym pion techniczny ZPGG. Przykładem tego jest nieczynna od szeregu miesięcy elektryczna podciągarka nr 209, stojąca na nabrzeżu warszawskim.

— Jak myślisz, czy nie ma na to rady, aby wreszcie urechomić tę podciągarkę?
— Jest. Pokazać ją palcem.

Pierwszy motorowiec na świecie

W „Komsomolskaja Prawda” ukazał się pod tym tytułem nadzwyczaj ciekawy artykuł kandydata nauk technicznych A. Popowa, którego przekład zamieszczamy poniżej:

50 LAT temu, w roku 1903 ukazał się na rzece Swir, nowy statek „Wandal”, przystosowany do przewożenia ropy naftowej. Nie odróżniał się on od innych statków ani wielkością, ani konstrukcją kadłuba. Jednak wszyscy kapitanowie mijających go statków z wielkim zaciekawieniem oglądali tę jednostkę. Nie przepuszczali żadnej okazji, aby obejrzeć maszynę na tym statku.

Szczególnie interesowało ich to, że statek „Wandal” był napędzany nie za pomocą maszyn parowych, lecz motoru spalinowego. „Wandal” był pierwszym na świecie motorowcem. Wyższość motoru spalinowego nad maszyną parową była bezsporna. Już w 1898 r. wybitny budowniczy okrętów prof. **K. P. Boklewski**

wypowiedział się za zastosowaniem motorów spalinowych na statkach. Jednak realizacja tego pomysłu napotykała na trudności, gdyż brak było odpowiednio skonstruowanego motoru.

W 1899 r. w Petersburgu, w zakładzie który dziś nazywa się „Rosyjski Diesel” wykonano prototyp silnika spalinowego zasilanego tzw. paliwem „cieczkim”. Silnik ten zużywał trzy do czterech razy mniej ropy, niż maszyna parowa tej samej mocy.

Na drodze rozwoju motorowców stała jeszcze jedna trudność. Chodziło o to, że silownia okrętowa powinna posiadać urządzenie umożliwiające poruszanie się statku naprzód i wstecz. Tych właściwości nie posiadał pierwszy motor spalinowy. Wówczas rosyjscy konstruktorzy okrętów postanowili wprowadzić elektronaped. Motor napędzał generator elektryczny, który zasiliał elektromotory, połączone ze śrubami okrętowymi. Zmianę kierunku obrotów śruby okrętowej uzyskano przez zmianę biegunów w motorach elektrycznych.

Na wiosnę 1904 roku ukazał się drugi na świecie motorowiec „Sarmat”, zbudowany w Zakładzie Sarmowskim. Wyniki prób przeszły wszelkie oczekiwania. W porównaniu do parowców o podobnym typie motorowiec ten zużywał pięć razy mniej paliwa.

Rosja stała się ojczyzną wszystkich zasadniczych typów motorowców — frachtowców, holowników i statków pasażerskich.

Za granicą pierwszy motorowiec zbudowano dopiero w 1912 r. W roku 1913 spośród 80 motorowców istniejących na świecie 70 pływało pod banderą rosyjską.

Prototyp motorowców „Wandal” przez długi czas kursował na rzece Szksna. „Sarmat” pływał aż do Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. W czasie której pod nazwą „Nikolaj Ostrowskij” obsługiwał obłożony Leningrad. W chwili obecnej statek ten przekształcono na pływające muzeum historii żegluga. Opr. H. S.

Konkurs

Komitet do Spraw Radiofonii „Polskie Radio” Rozgłośnia w Szczecinie ogłasza konkurs otwarty na pieśń, piosenkę, kompozycję lub utwór poetycki o ziemiach nad Odrą i Bałtykiem, a więc o przyjaźni z pokojowymi Niemcami, o pracy ludzi morza, portowców, rybaków, stocznicowców ludowej Polski, o problemach społecznych nowej wsi Pomorza Zachodniego. Prace dotąd nieopublikowane, opatrzone godłem wraz z drugą kopertą z tym samym godłem zawierającą nazwisko i adres autora należy nadsyłać do Rozgłośnia „Polskiego Radia” w Szczecinie, Al. Wojska Polskiego 73 z zaznaczeniem na kopercie „Konkurs”.

I nagroda 3.000.— zł
II nagroda 2.000.— zł
III nagroda 1.000.— zł
2 trzecie nagrody po 1.000.— zł

Poza tym za prace wyróżnione — inne cenne nagrody.
Prace nagrodzone i wyróżnione będą publikowane w „Polskim Radu” i honorowane niezależnie od nagród.
Sądowi konkursowemu przewodniczy poseł ziemii szczecińskiej, redaktor naczelny „Przeglądu Kulturalnego” Jerzy Andrzejewski.

W skład komisji konkursowej wejdą przedstawiciele Związku Literatów Polskich, Związku Kompozytorów Polskich, Komitetu Frontu Narodowego i „Polskiego Radia”.
Termin nadsyłania prac upływa z dniem 15 września 1953 r.

Wobec zdarzających się jeszcze wypadków niewłaściwego i opieszałego dołączania przez pocztę bieżących numerów „Steru” prosimy o nich zawiadamiać na adres: administracja „Steru” Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 13, lub telefonicznie nr 428-34.

W reklamacji należy podać miejsce opłacenia prenumeraty.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Komorowski, Zubrzycki, Kwiatkowski, Uklejewski, Linka. Układ graficzny i rysunki: E. Karłowski.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga RP — Wydawnictwo Komunikacyjne — Oddział Morski Redakcja „Steru” — Adres Redakcji Gdańsk, Al. Wojska Polskiego 13. Tel. Redakcji 428-34. Zamówienia i płać za prenumeratę przysyłać Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych, Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 13 na konto PKO — Gdynia nr 11 110-55152. Opłata na prenumeratę „Steru” wynosi: miesięcznie zł 0,80, kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Nakład 13.600 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. sat. 60 gr. 62 cm. klasa VII, oddano do druku 24. VIII. 53, druk ukończono 1. IX. 53, zam. nr 2500 — W-4-24-090