

STAFER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDANSK, 15-30 WRZEŚNIA 1953 R. NR 18 (64)

Przewozy jesienne w żegludze śródlądowej

W ROKU bieżącym przed żegluga śródlądową stoją daleko większe i trudniejsze zadania w akcji przewozów jesiennych niż w latach ubiegłych.

Wynika to ze znacznego wzrostu produkcji naszego rolnictwa i przemysłu. Jesieni, w okresie wysokiego zapotrzebowania na środki transportowe zadaniem żeglugi śródlądowej jest dostarczyć ziemiopłodów do miejsc konsumpcji, surowce rolnicze do fabryk.

W zasięgu magistrali Wisły akcja przewozów obejmuje głównie zboże, mąkę, ziemniaki, buraki cukrowe, cukier i pasze. Arterią odrzańską poza tymi ładunkami przewożymy ponadto zwiększone ilości węgla opałowego, rudy i kruszywa.

Jakkolwiek trudno jest ostatecznie określić globalną wielkość masy towarowej jaka przypada do przewozu drogami wodnymi, to jednak już dzisiaj można stwierdzić, że w stosunku do ubiegłego roku wzrosła ona przeszło czterokrotnie.

Szczegółowe nasilenie przewozów obserwujemy w Żegludze na Wiśle w relacjach związanych z portem w Bydgoszczy. Jest to wynik starań i troski tej Ekspozytury o jak najsprawniejszą akwizycję ładunków i przygotowanie organizacji żwózki ziemiopłodów. Drugim wyróżniającym się rejonem jest Ekspozytura w Warszawie.

Poważnego wysiłku dokonała Żegluga na Wiśle w organizacji przewozów i akwizycji na Żulawach, gdzie w roku bieżącym zapotrzebowanie na tonaż jest szczególnie wysokie dzięki obfitym tegorocznym zbiorom.

Żegluga na Odrze w pierwszym etapie akwizycji masy towarowej wykazała pewną bezradność. Okres ten jednak na szczęście minął i dzisiaj możemy zanotować poważne odrobienie zaniechan. Te osiągnięcia są tym cenniejsze, że Żegluga na Odrze rozpoczęła po raz pierwszy w swojej historii przewozy ziemiopłodów na szerszą skalę, zadając kłam pokutującym szkodliwym teoriom, jakoby na Odrze nie byłoby w jesieni co wozic z racji niegospodnych z biegiem rzeki kierunków przewozu ziemiopłodów.

Pierwsze kroki dokonane przez to przedsiębiorstwo przyniosły w efekcie masę towarową, przekraczającą 50 proc. ogólnej ilości wykonanych na Wiśle w ub. r. przewozów jesiennych. Fakt ten o tyle zasługuje na uwagę, że żałogi Żeglugi na Odrze nie rozporządzają takim bogatym doświadczeniem w zakresie przewozów jesiennych, jakie zdobyły w wieloletniej pracy żałogi na Wiśle.

Już dzisiaj nie ulega wątpliwości, że do końca bieżącego roku ilość przewozów na Odrze wzrosła o około 100 proc. w stosunku do już zaawizowanej i zaakwirowanej masy towarowej.

Aby sprostać zadaniom kampanii jesienniej żegluga śródlądowa poczyniła wiele kroków tak pod względem organizacyjnym, jak i technicznym. Umożliwiają one sprawniejsze wykonanie zadań niż w latach ubiegłych. W akcji tej dużą pomoc okazały kierownictwo Przedsiębiorstw organizacje partyjne, związkowe i aparat polityczno-wychowawczy.

Akwizycja masy towarowej przebiega oddolnie w bezpośrednim kontakcie z dostawcą i odbiorcą ładunku.

Umożliwia to przedsiębiorstwu żegludowym uprzednie przygotowanie taboru. Dla pokrycia deficytu Żegluga na Odrze udzieliła pomocy Żegludzie na Wiśle w ilości 2000 ton tonażu barkowego. Dużą pomoc okazały również Zarządy Dróg Wodnych w Warszawie i w Poznaniu, wypożyczając Żegludzie na Wiśle barki i holowniki na czas akcji jesienniej.

Aby zabezpieczyć jak najlepsze warunki dla realizacji zadań, przedsiębiorstwa żeglugowe skierowały wysiłki na zachowanie rytmiki i wysokiego tempa w pracy taboru. Cel ten zostanie osiągnięty przez:

- organizację stałej kontroli liniowej oraz pełnego zaopatrzenia żałóg w materiały niezbędne do remontów awaryjnych, jak deski, gwoździe, części zamienne itp.
- uspawnienie pracy służb dyspersyjnych przez szczegółowy instruktaż, obejmujący w okresie pięciodniowych zasadniczych momentów ruchu na określonych relacjach,

ześrodkowanie i umiejscowienie informacji oraz decyzji w komórce dyspersyjnej.

- sprawną organizację punktów załadunku i wyładunku poprzez ściślejszą współpracę przewoźnika z załadownicą w walce o czas załadunku i udzielanie pomocy instruktażowo-technicznej.
- lepsze zaopatrzenie żałóg w artykuły spożywcze.
- szersze rozwijanie współzawodnictwa o najlepszą ekspozyturę, o najlepszą jednostkę pływającą, o najlepszego dyspozytora ruchu i dyspozytora portowego.

Realizacja tych celów przyniesie w efekcie przyspieszenie obrotu taboru, skrócenie postoju barek i holowników, zmniejszenie awaryjności, oszczędność paliwa i materiałów, większą dbałość o tabor i ładunek. Dzięki temu wykorzystamy szereg ukrytych rezerw przewozowych, całą zaś administrację zmobilizujemy do usprawnienia koordynacji pracy, a żałogom zapewnimy należyty opiekę.

O powodzeniu akcji przewozów jesiennych zdecydować pełne uświadomienie żałóg o wielkości zadań i odpowiedzialności za ich należyte wykonanie.

Żegluga śródlądowa postawiła sobie w tym roku ambitne i poważne zadania do wykonania. Zadania te wykonaj, przyczyniając się do przyspieszenia realizacji naszych planów gospodarczych i ugruntowania podstaw socjalizmu w naszym kraju.

STANISŁAW SIERPIŃSKI
Wicedyrektor Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni.

Żegluga na Wiśle zdobyła sztandar przechodni na własność



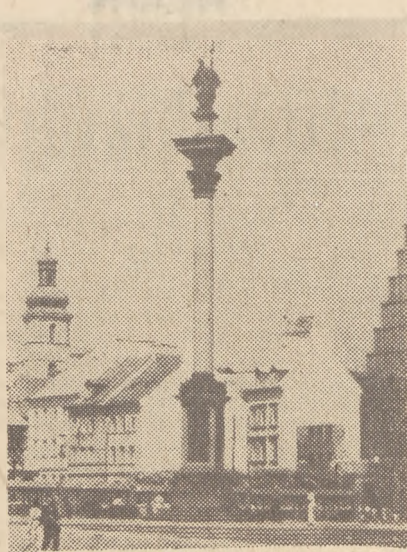
NIEZWYKLE radosnym był dzień 5 września dla pracowników Żeglugi na Wiśle. W dniu tym bowiem otrzymali na własność z rąk sekretarza Zarządu Głównego ZZZP tow. Mariana Żoldaka sztandar przechodni, zdobyty po raz trzeci we współzawodnictwie pracy między Żegluga na Wiśle i Żegluga na Odrze.

Zdobycie przez żeglarzy wiślańskich sztandaru przechodniego świadczy o ich wielkim wkładzie w walce o realizację planów przewozowych, wykonywanie samoremontów i zmniejszenie kosztów własnych.

Do uzyskania miana przodujących żeglarzy w dużej mierze przyczynili się przedterminowo realizowane zobowiązania oraz stosowanie przez wiele żałóg radzieckich metod pracy. Sukces jest wynikiem coraz lepiej prowadzonej pracy politycznej wśród wodniaków i świadczy o wzroście ich świadomości, która pomogła im lepiej rozumieć cel i znaczenie codziennych wysiłków w walce o wykonanie planów, nałożonych na żegluga śródlądową w narodowym planie gospodarczym.

W przemówieniu wygłoszonym na uroczystej akademii tow. Żoldak podkreślił wszystkie zasługi żeglarzy wiślańskich, których rezultatem było nie tylko wykonanie, ale i przekroczenie planu we wszystkich wskaźnikach: w tonach o 49,8 proc. w tonokilometrach — 39 proc., w osobach — 33,7 proc. i osobokilometrach — 47,6 proc. Jednocześnie obniżono koszty własne w przewozach o 41,2 proc. i osobach o 48,7 proc.

Wydano z dubletów
Bibl. Publ. n. t. W. w.



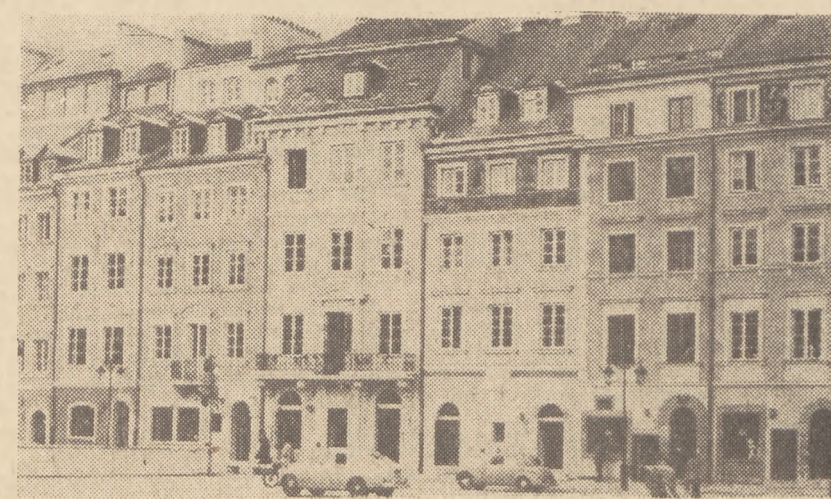
Kolumna Zygmunta

Z okazji rozpoczęcia „Miesiąca Budowy Warszawy”, z inicjatywy Komitetu Odbudowy Warszawy na motorowcu „Hugo Kollataj” odbyło się zebranie żałogi, na którym przeprowadzono zbiórkę na dalszą budowę Stolicy. Żałoga motorowca uchwaliła depezę, którą przesyła drogą radiową do marynarzy statków polskich, znajdujących się na morzach, oceanach i w portach świata.

CAŁY NAROD BUDUJE SWOJĄ STOLICĘ

„Chociaż z dala od kraju — piszą marynarze — pragniemy także przyczynić się do rozbudowy naszej bohaterkiej Warszawy i zebraną sumę 2.455 zł przeznaczamy na SFOS. Jednocześnie wzywamy marynarzy statków naszej floty handlowej do podjęcia naszego apelu i dalszej zbiórki pieniężnej”.

Pierwsi z żałóg statków PMH odpowiadzieli marynarze parowca „Fryderyk Chopin”, zawiadamiając drogą radiową o zebraniu 3.123 zł. Żałoga statku „Lechistan” przekazała na budowę Warszawy 1.235 zł, motorowca „Mazury” — 2.120 zł i parowca „Tobruk” — 5.920 zł.



Fragment Rynku Starego Miasta

W Gdyńskiej Stoczni Remontowej nie jest jeszcze dobrze

cenia w pracy przejawia też hydraulik Józef Kijewski.

Przykładem zdyscyplinowanego, oddanego pracy robotnika i uczynnego kolegi jest Gustaw Luks — taką opinię wyraża kowalowi jego towarzysze z kuźni i brakarz Tadeusz Ramotowski. Podobną opinią cieszy się spawacz Jakub Abramczuk, który osiąga 216 proc. normy.

W dziale elektrycznym wyróżnia się aktywny związkowy Edward Tuński, pod którego kierownictwem wyrastają na coraz lepszych fachowców elektrycy: Stefan Knapik, Henryk Dąbek, Henryk Durski i nabywają kwalifikacji zawodowych nowoprzyjęci uczniowie.

Sprawnie organizuje pracę w kuźni inżynier Feliks Grotkiewicz i nie zaniedbuje doszkalania swoich współpracowników.

Jest w stoczni wydajnie pracująca młodzieżowa brygada ZMP, której przewodni brzościwista Zdzisław Aleksandrowicz. Ofiarne ręce takich młodzieńców, jak Bronisław Samp, Wincenty Czybir, Bogusław Waśniewski — sprawnie wykonują remonty wind i urządzeń parowych.

Wiele jeszcze można by wliczać nazwiska przodujących pracowników, którzy swym ofiarnym trudem przyczynili się do osiągniętych sukcesów.

Niemniej obecna sytuacja w stoczni nie daje jeszcze podstaw do stwierdzenia, że jest tam już dobrze.

Złe jest jeszcze z dyscypliną pracy w zakładzie. Kierownictwo, szczególnie niższe i średnie, jest zbyt mało wymagające i liberalnie odnosi się do poważnych zaniedbań na tym odcinku.

Brak dyscypliny pracy przejawia się w wielu formach. Często są wypadki bumelanctwa. Np. Stanisław Kwiatkowski z działu konserwacji odbija rano kartę, a potem „ginie” i pojawia się dopiero na „fajrant”; albo Alfons Konkol, który ucieka z pracy o godz. 0.30, a jego „koleżka” Stanisław Jądzewski odbija za niego kartę o godz. 15.

Wśród robotników działu konserwacyjnego są także częste wypadki „urywania się” z pracy na godzinę przed jej zakończeniem.

Najgorsze jest przy tym to, że na tego rodzaju wypadki nie zawsze odpowiednio reaguje kierownictwo. O tym jak niektórzy towarzysze ustosunkowują się do poważnych wykroczeń, świadczy przykład. W dniu 3. 9. br. w dziale mechanicznym można było zobaczyć 30 robotników stojących beczynnie w grupkach przy wysoko-sprawnych obrabiarkach. Jeden z kierowników zapytany o przyczynę odpowiedział, że „to pewnie robotnicy z innych działów przyszli...” na pogawędkę.



Zdzisław Aleksandrowicz

Nieporządek panuje również w wypełnianiu, wydawaniu i ściąganiu kart roboczych. Bywają takie wypadki, że nie ma kto odnieść wypisanych kart do rozdzielni. Często są wypadki wydawania robotnikom kart dopiero po wykonaniu pracy. Często robotników przetrzymuje karty, jak np. Trocki, Gapa, Halman, Ciachur, Lubner, któ-

rzy oddają je z parotygodniową zwłoką. Podobnie postępują spawacze z brygadą Orzechowskiego. Tego rodzaju wypadki uniemożliwiają prowadzenie bieżącej kontroli wykonania planu, co powoduje wstrząsy w produkcji.

W stoczni zdarzają się wypadki, że robotnicy nie przyjmują zlecenia na wykonanie pewnych prac, tłumacząc to rzekomo niewłaściwą normą, a kierownictwo szuka wtedy innego chętnego robotnika nie analizując, czy zgłoszone pretensje są faktycznie słuszne. A o tym, jak to jest naprawdę, świadczy przykład. Tokarz Liberski z działu obróbki mechanicznej odmówił wykonania zleconej pracy, tłumacząc, że norma jest niedopowiednia. Inny tokarz Roman Rzęsa wykonał ją, uzyskując 200 proc. normy i prosił o jak największą ilość podobnych zleceń. Takich wypadków jest więcej. Trzeba jednakże stwierdzić, że praca działu kalkulacji wykazuje również niedociągnięcia. Na dowód tego może posłużyć wycena pracy na wykonanie cewek dla motorowca „Batory”. Pracę tę kalkulator obliczył na 18 roboczogodzin, podczas gdy jej wykonanie wymagało około 60 roboczogodzin. Świadczy to o rażącym braku wnikliwości i niedbalym wykonywaniu obowiązków.

Wymienione braki powstają w ścisłym związku ze słabą pracą organizacji związkowej. Rada zakładowa pracuje zrywami w oderwaniu od grupy związkowej. Mężowie zaufania ograniczają swoją działalność do zbierania składek. A są nawet i tacy członkowie, którzy nie placą ich od 10 miesięcy, jak np. ob. Dyka. Złe pracuje komisja ochrony pracy, mimo że w stoczni widzimy wiele zaniedbań na odcinku socjalnym i BOP. Np. w dziale remontów wind i urządzeń parowych, stolarni mechanicznej czy kuźni, nie zastosowano dotychczas pomysłu racjonalizatorskiego zapewniającego bezpieczeństwo pracy przy przelewaniu żrących kwasów. Zakładowa komórka BOP nie interesuje się transportem wewnętrznym, zlymi warunkami dowozu do drzewa do obróbki mechanicznej.

Można przytoczyć wiele innych przykładów, które potwierdzają fakt rozluźnienia dyscypliny pracy w stoczni, niepełne wykorzystanie dnia roboczego, osłabianie czujności organizacji związkowej. Są to zjawiska szkodliwe i wymagają zdecydowanego i konsekwentnego przeciwdziałania. Domagamy się tego sami robotnicy. W wypowiedziach swych podkreślają także zły styl pracy kontroli technicznej i brakarzy, którzy wykonują często swe czynności dopiero wtedy, gdy przedstawiciele MRS wchodzi na jednostki. Odkryte w ostatniej chwili braki powodują przedłużanie czasu remontu jednostek. Wyeliminowanie tych wszystkich błędów i niedociągnięć organizacyjnych jest sprawą palącą. Wyposażenie techniczne stoczni osiąga z każdym miesiącem coraz wyższy stopień. Pównoległe z tym musi iść podniesienie poziomu organizacji wewnętrznej przedsiębiorstwa. Obserwowane zaś rozluźnienie dyscypliny i braki organizacyjne sprzeczają się z tym, że stocznia ma wysokie możliwości produkcyjne, stocznia nie są należyte wykorzystane dla produkcji.

W Gdyńskiej Stoczni Remontowej tkwią zatem rezerwy. Jak najrychlejsze uruchomienie ich zależy przede wszystkim od przeprowadzenia umiędzynarodowienia w treści i formie pracy polityczno-masowej wśród żałogi. Rada zakładowa jak również podstawowa organizacja partyjna kładły dotychczas za mały nacisk na jej należyte postawienie i to zarówno wśród robotników, jak i aktywów kierowniczego stoczni.

Jak najszybsze naprawienie tego zaniedbania pomoże do przełamania trudności, z którymi walczy Gdyńska Stocznia Remontowa.

J. PAŁKIEWICZ.

Przegląd wydarzeń

WYBORY do Bundestagu w Niemczech zachodnich, które odbyły się 6 września br., przygotowane były w Waszyngtonie i Bonn, jako nowy krok w kierunku utrwalenia rozbicia Niemiec i przekształcenia Niemiec zachodnich w amerykańską bazę agresji w Europie.

Dlatego też, gdy oznajmiono ministrowi spraw zagranicznych USA, osławionemu Dullesowi wyniki wyborów, odpowiedział: „nie jestem zdziwiony”. Dulles nie miał oczywiście powodów do zdziwienia. Dziesięcioletnia edukacja amerykańska w duchu najgorszych tradycji na-

jonalizmu i hitlerizmu wydała swoje zatrute owoce.

Jeśli do tego dodać, jako ukoronowanie tej edukacji, przedwyborczy terror hitlerowski, strumień dolarów i marek na cele wyborcze Adenauera, groźby Dullesa wprowadzenia dyktatury wojskowej i groźby reakcyjnego kleru, grożącego swoim owieczkom piekłem w niebie — to wynik wyborów nie był zaskoczeniem dla Waszyngtonu.

„Była to walka wyborcza, taka — oświadczyło kierownictwo Komunistycznej Partii Niemiec — jak w najgorszych czasach faszystowskiej dyktatury w r. 1933”.

WALKA TRWA

MIMO jednak dzikiego terroru faszystowskiego 9 milionów wyborców wypowiedziało się przeciwko Adenauerowi i jego polityce. Nie mniej jednak — jak pisała „Prawda” z dn. 9 września br. — „wyniki wyborów 6 września pokazały, że jeszcze wiele mężczyzn i kobiet w Niemczech zachodnich znajduje się pod wpływem kłamliwej propagandy swych najgorszych wrogów. V. Niemczech zachodnich jest jeszcze nie mało ludzi, którzy nie rozumieją, że klika adenauerowska wciąga ich na drogę, prowadzącą do nowej bez porównania groźniejszej katastrofy narodowej, niżeli katastrofa w 1918 r. i 1945 r.”

Zdają sobie sprawę z tego stanu rzeczy nie tylko komuniści niemieccy, ale nawet pewne ugrupowania mieszczańskie. Zdają sobie z tego sprawę i doty partyjne SPD — socjal-demokratycznej partii Niemiec, które coraz bardziej wyrażają nie-

zadowolenie z polityki pravicowego kierownictwa swojej partii.

„Wahania i niekonsekwentność polityki kierownictwa SPD i jego stałe ustępstwa wobec agresywnej polityki Adenauera — oświadczyło kierownictwo KPD — wprowadziły wyborców w błąd. Antykomunistyczne nastawienie kierownictwa SPD stało się — jak dowiodła ponownie historia — pomocą dla reakcji i agresywnych sił imperialistycznych”.

Zachodnio-niemieccy patrioci, bojownicy o pokojowe, zjednoczone i demokratyczne Niemcy zdają sobie teraz bardziej, niż kiedykolwiek, sprawę z odpowiedzialności, jaką ponoszą przez swym narodem. Dlatego też, poprzez jedność klasy robotniczej, w oparciu o pokojową politykę Niemieckiej Republiki Demokratycznej i całego obozu pokoju, stawiają sobie za cel niedopuszczenie do nowej agresji w Europie. Ich hasłem jest teraz: „walka trwa!”

SPRZECZNOŚCI POGŁĘBIAJĄ SIĘ

ZWYCIĘSTWO wyborcze Adenauera nie oznacza zmiany układu sił na arenie politycznej. Polityka Adenauera uległa wprawdzie umocnieniu, jednakże sprzeczności istniejące między uczestnikami bloku atlantyckiego, a zwłaszcza między Anglią i Francją z jednej strony, a Niemcami zachodnimi z drugiej będą się coraz bardziej pogłębiały w miarę nacisku USA na ratyfikowanie układów z Bonn i Paryża.

I tak np. po oświadczeniu Adenauera, że teraz Niemcy nie powinni myśleć o zjednoczeniu, ale o „wyzwoleniu” Wschodu, pravicowy dziennik angielski „Daily Express” pisał: „Adenauer przedłożył Adolfa”. Ta sama gazeta pisze, że „gdy Niemcy wracają na widownię polityczną — słyszy się tupot butów żołnierskich”...

Równie zaniepokojona jest opinia

„NIE TĘDY DROGA, BRATKU!”

ZALEDWIE kilka dni minęło od wyborów w Niemczech zachodnich, a już Adenauer zdolał pokazać swoje hitlerowskie pazury. Po prowokacyjnym oświadczeniu na temat „wyzwalania” wschodniej części Niemiec, Adenauer, w rozmowie z wysokim komisarzem francuskim Poncetem w Niemczech zachodnich, postawił Francji ultimatywne żądanie, jak najszybszego ratyfikowania układu paryskiego w sprawie utworzenia „armii ogólnoeuropejskiej”. Wyznaczył on Francji na ten cel termin trzymiesięczny.

W specjalnym wywiadzie, udzielonym amerykańskiej agencji Associated Press Adenauer obnażył znów antypolskie żądło swej polityki, ujawniając zamiary agresywnych, rewizjonistycznych kół imperializmu niemieckiego. Adenauerowi śni się ni mniej, ni więcej tylko nowa „generalna gubernia”, utworzona przy pomocy panów mikolajczyków.

Spadkobiercom Hitlera i amatorom „generalnej gubernii” w wyda-

niu adenauerowskim podsuwamy pod nos mocno opancerzoną pięść i przypominamy cieżki, jakie dostali amatorzy cudzych terytoriów w ostatniej wojnie.

Na tegorocznych dożynkach w Szczecinie Prezes Rady Ministrów, towarzysząc Bolesław Bierut powiedział:

„Żadne knowania amerykańskich, czy neohitlerowskich podżegaczy wojennych nie są już w stanie i nigdy nie będą zdolne pozbawić naród polski jego zdobytych praw. Nie ma bowiem i nie będzie takiej siły w świecie, która byłaby zdolna podważyć naszą jedność z narodami, broniącymi pokój, postępu i wolności”.

Naród polski z całą mocą piętnuje prowokacyjne wystąpienia Adenauera. Jeszcze mocniej zwierza on swoje szeregi wokół naszej partii i rządu. W poczuciu swej siły, płynącej z jedności i potęgi całego obozu pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele odnowiamy panu Adenauerowi: „Nie tędy droga, bratku!”

DECYDUJĄCA SIŁA

OSTATNIO mnożą się sygnały świadczące o tym, że siły agresji i wojny chcą zerwać rozejm zawarty w Korei. W artykule „Prawdy”, zamieszczonym w związku z przybyciem do Moskwy delegacji rządowej Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej czytamy:

„Dla wszystkich rozsądnych ludzi jasne jest, że siłom agresywnym nie uda się zastraszyć narodu koreańskiego i narodu chińskiego i zmusić je, aby wykreśliły się swych interesów narodowych”.

Zawarcie rozejmu w Korei było triumfem idei pokojowego uregulowania wszystkich spornych zagadnień międzynarodowych oraz świadectwem bankructwa amerykańskiej „polityki siły”. Potężny ruch obrońców pokoju, walka narodów o pokój, o uregulowanie spornych kwestii w drodze rokowań jest siłą, która zmusi ciemne siły wojny do

cofnięcia się. Siły pokoju są potężniejsze od sił pracy do nowej wojny. Dlatego też pokrzyżują one wszelkie knowania Li Syn-mana i Adenauera oraz ich mocodawców.

Prof. Joliot-Curie, przemawiając na wielkim wiecu obrońców pokoju w Wiedniu, zwołanym z okazji sesji Biura Światowej Rady Pokoju powiedział:

„Wszystkie problemy, które nurtują świat — mogą być rozwiązane w drodze pokojowej. W tej dziedzinie siła opinii publicznej ma znaczenie decydujące.

Siła ta powinna przede wszystkim znaleźć wyraz w rozpoczętej przez Światową Radę Pokoju międzynarodowej kampanii na rzecz pokojowego uregulowania spornych problemów i na rzecz wzajemnego zrozumienia. Pokój może być ocalony. Pokój będzie ocalony!”

Kto dąży do utrwalenia rozbicia Niemiec

Wrzesień 1946 r. W ruinach warszawskiej Starówki hulał jesienny wiatr. Nie przycichł jeszcze ból po stracie najbliższych.

I wtedy to właśnie, we wrześniu 1946 roku, ówczesny minister spraw zagranicznych USA, Byrnes, przemówieniem w stuttgartskiej Operze rozpoczął jawną kampanię amerykańskich monopolów za wykorzystaniem Niemiec jako bazy nowej, amerykańskiej agresji w Europie, kampanię, która w konsekwencji doprowadziła do utworzenia odrębnego, zachodnio-niemieckiego państwa. Byrnes wystąpił wówczas jednocześnie — wbrew układowi w Poczdamie — przeciwko granicy na Odrze i Nysie.

Po jakiej linii poszła polityka mocarstw zachodnich w stosunku do Niemiec? Wkrótce po konferencji poczdamskiej koła rządzące USA, Anglii i Francji wzięły kurs na łamanie dopiero co przyjętych na siebie zobowiązań. A więc popierały reakcyjne, militarystyczne i odwetowe elementy, dążące do nowej wojny światowej, by z ich pomocą przekształcić zachodnią część Niemiec w swoją kolonię i wojenną bazę strategiczną agresji przeciwko ZSRR, Polsce i innym krajom demokracji ludowej.

Ukoronowaniem amerykańsko-angielskiej polityki rozbicia Niemiec było utworzenie 20 września 1949 roku separatystycznego rządu odwetowców, z Adenauerem na czele. Pod kuratelą USA do głosu w Niemczech zachodnich doszły siły odwetu i wojny. Kontynuowana przez nie amerykańska polityka rozczłonkowania Niemiec, przekształcenia ich w ognisko wojny, znalazła odbicie w przeforsowanych w Bundestagu dwóch układach z maja 1952 roku — bońskiego i paryskiego.

Układ boński, przekształcając Niemcy zachodnie w rodzaj prowincji obcego mocarstwa oraz legalizując ich okupację na

lat 50, utrwała jeszcze bardziej rozbicie Niemiec. Najważniejszym elementem tego układu jest zawarte w nim zobowiązanie do pełnej remilitaryzacji Niemiec i wystawienia armii zachodnio-niemieckiej. Układ paryski przewiduje wykorzystanie neohitlerowskiego Wehrmachtu w roli trzonu tzw. armii europejskiej, pozostającej pod dowództwem atlantyckich generałów.

Dlaczego amerykańskim imperialistom tak niezwykle zależy na utrwaleniu rozbicia Niemiec? Dlatego, że tylko w tych warunkach mogą przygotować wojnę, przekształcać Trizonię w bazę agresji przeciwko Polsce, Związkowi Radzieckiemu i innym krajom demokratycznym. Zjednoczenie zaś Niemiec, zawarcie z nimi traktatu pokojowego na gruncie uchwał poczdamskich, tak jak proponuje to Związek Radziecki, oznacza wykorzystanie w Niemczech sił, które były źródłem już dwóch wojen światowych.

W 1946 r. Byrnes mówił o „tymczasowości” wschodnich granic Niemiec. Apeły imperialistów niemieckich, którzy pod czułą opieką amerykańską odzyskali pełny głos, idą bardzo daleko. Jeden z ich głównych rzeczników, członek rządu adenauerowskiego, Kaiser, oświadcza wręcz, że „jedność niemiecka” obejmuje oprócz Niemiec i Austrii, część Szwajcarii, Saary, Alzacji i Lotaryngii. Inny znów, Hallstein, mówi o Niemczech sięgających aż po Ural.

Plany militarystyki niemieckiej, podkreśla organ rządu z Bonn, „Rheinische Merkur”, który pisze, że zadaniem adenauerowskiej polityki „nie jest zjednoczenie Niemiec, lecz oswobodzenie nie wyzwolonych połaci Rzeszy...” (sięgających, jak widać po Ural — przyp. red.). Słowo „zjednoczenie” powinno wreszcie zniknąć. Sprawilo ono już zbyt dużo złego. Oswo-

bodzenie nie wyzwolonych połaci Rzeszy — oto hasło!

„Oswobodzenie” Austrii i części Szwajcarii, Alzacji i Lotaryngii, ziem za Odrą, aż po Ural niesie ze sobą obzrymienie ofiar i cierpienia narodom Europy a niechybną katastrofę narodowi niemieckiemu. Hasło „oswobodzenia” jednocy dziś wszystkie siły międzynarodowej reakcji, dążące do rozbicia Niemiec, do przeszkodzenia w zawarciu z nimi traktatu pokojowego na zasadach Poczdamu — od amerykańskich monopolistów do Watykanu i wyrzutków z polskiej klimy emigracyjnej.

14 lat temu, we wrześniu 1939 r., nazjadem Hitlera na Polskę rozpoczęła się druga wojna światowa. Groźbę nowej agresji na ZSRR, na nasz kraj, na kraje Europy, może zlikwidować jedynie zjednoczenie Niemiec na zasadach radzieckiego projektu traktatu pokojowego z Niemcami.

Zgodnie z projektem rządu ZSRR opartym o Poczdam, traktat pokojowy z Niemcami „powinien stworzyć gwarancje uniemożliwiające odrodzenie militarystyki niemieckiej i wznowienie agresji niemieckiej”. Radziecki projekt traktatu pokojowego mówi o Niemczech, jako o jednolitym, niezawisłym, demokratycznym i milującym pokój państwie, rozwijającym się w warunkach pokojowej współpracy z innymi państwami. Terytorium tego państwa określałoby „granice ustalone na mocy uchwał konferencji poczdamskiej i wielkich mocarstw”, granice na Odrze i Nysie.

Radziecki projekt traktatu pokojowego z Niemcami, zmierzając do zlikwidowania ogniska wojny w Europie, jakim jest rozbicie Niemiec, gwarantuje pokojowe rozwiązanie sprawy Niemiec, dalsze odprężenie sytuacji międzynarodowej i czyni zażość interesom narodów Europy, interesom narodu polskiego.

(Przedruk skrócony z „Głosu Wyrzeźni”)

Praca dla Ojczyzny

KAŻDY człowiek radziecki swą codzienną pracą pomaga budować społeczeństwo komunistyczne.

Swój wkład do tej ogólnonarodowej sprawy wnoszą również marynarze „Krasnowodsk”, ożywia ich ten sam, co wszystkich ludzi pracy ZSRR szlachetny cel, to samo szczerne pragnienie marszu naprzód ku wspaniałemu komunistycznemu jutru. Nastanie tej cudownej przyszłości przyspieszają marynarze ofiarując walką o wykonanie i przekroczenie planu przewozów. Na czele tej walki kroczą komuniści.

Jeszcze na samym początku sezonu nawigacyjnego omówiono na zebraniu partyjnym zagadnienie „O roli organizacji partyjnej w wykonaniu planu przewozu towarów”. Podjęto uchwałę, ustalono ścisłą kontrolę jej wykonania. Na najbardziej odpowiedzialne odcinki postawiono komunistów. Każdy z nich stale kieruje się zasadą Statutu KPZR: „Być wzorem w pracy, opanowywać technikę swego zawodu, podnosić nieustannie swe kwalifikacje produkcyjne, zawodowe...”

Organizacja partyjna stawia wysokie wymagania w stosunku do komunistów. Szczególną uwagę poświęca pracy z personelem kierowniczym. Na naradach wytwórczych omawiane są aktualne zagadnienia i plany na najbliższy rejs, ujawnia się niedociągnięcia i braki odbytych rejsów, podejmuje się kroki zmierzające do ich usunięcia. Na „Krasnowodsku” nikt nie wystydził się samokrytycznie przyznać do swych błędów i nie obraża się z powodu surowej, ale koleżeńkiej, głęboko partyjnej i pryncypalnej krytyki.

Wszystkie wysiłki organizacji partyjnej skierowane są na to, żeby załoga wykonała plan roczny przed terminem i zdobyła pierwsze miejsce we wszechzwiązkowym współzawodnictwie pracowników transportu morskiego.

Rękomią sukcesu w walce o wykonanie planu jest przestrzeganie przez załogę obowiązujących we flocie morskiej regulaminów. Od znajomości i przestrzegania tych regulaminów zależy rytmiczność, zorganizowana, bezawaryjna praca statku. Dokładne i we właściwym czasie wykonywanie rozkazów przełożonych zapewnia należyłą pracę załogi w całości i każdego marynarza oddzielnie.

Właśnie na to zwraca się głównie uwagę załogi podczas omawiania regulaminów, temu poświęcone są zajęcia szkoleniowe. W tym też celu wygłoszono cały szereg odczytów na następujące tematy: „Lenin i Stalin o dyscyplinie pracy”, „O ochronie własności społecznej”, „Ścisłe przestrzeganie tajemnic państwowych i wojskowych”, „Mocna świadoma dyscyplina — podstawa życia floty morskiej”, „Organizatorskie znaczenia regulaminu służby na statkach floty morskiej ZSRR”, „Dokładnie znać i ściśle przestrzegać regulaminu o dyscyplinie pracowników transportu morskiego ZSRR”.

Kierownictwo motorowca „Krasnowodsk” nie tylko stale wymaga od podwładnych bezwzględnej przestrzegania regulaminu, lecz samo daje również wzór jego wypełniania. Na naradach kierownictwa statku nieraz omawiano zagadnienie pracy załogi w ścisłym związku z wymaganiami regulaminów.



Przestrzeganie regulaminów jest najszybciej związane z umacnianiem jednolitego kierownictwa na statku. Bez tego nie może być należyte zorganizowana praca marynarzy. Sprawa ta stale zajmuje się organizacja partyjna statku. Wyjaśnia i mobilizuje załogę do wykonania każdego rozkazu kapitana. Kapitan statku, komunist N. Antipow jest doświadczonym marynarzem, wymagającym przełożonym i dobrym wychowawcą. Cieszy się zaufaniem autorytetem, marynarze stale odczuwają jego kierowniczą rękę.

Rozkazy kapitana zawsze są bezwzględnie i dokładnie wykonywane.

Załoga „Krasnowodsk” wstawia się sukcesami produkcyjnymi, nienaganną dyscypliną i wytrwałością. Naturalnie, że na drodze do tych sukcesów były przeszkody i trudności. Ale załoga prowadzona przez organizację partyjną potrafiła je przełamać i zwalczyć.

Zdarzył się na statku wypadek, kiedy jeden z marynarzy spóźnił się na statek. Kapitan ukarał go za to dyscyplinarnie.

Sekretarz organizacji partyjnej zaproponował omówić ten wypadek na zebraniu organizacji komсомolskiej, gdyż winowajca był komсомolcem.

Zebranie było jeszcze jednym jaskrawym świadectwem, jak potężnym środkiem wychowawczym jest krytyka i samokrytyka. Gorąco i z oburzeniem mówili komсомolcy. Wszystkie ich przemówienia przeniknięte były troską o honor, czystość moralną i godność członka Komсомolu, marynarza radzieckiego.

Po tym zebraniu na „Krasnowodsku” nie było więcej wypadków naruszenia dyscypliny. Mocna, świadoma dyscyplina i surowe przestrzeganie regulaminu stwarzają trwałą bazę dla nowych sukcesów produkcyjnych załogi.

Na statku szeroko rozwija się socjalistyczne współzawodnictwo. W latach powojennego planu pięcioletniego z inicjatywą produkcyjnych ludzi i kolektywów zrodziło się we flocie morskiej wiele różnorodnych form współzawodnictwa socjalistycznego. Marynarze z wielkim zapałem podchwytyją te nowe formy współzawodnictwa.

Patriotyczną inicjatywę załogi statku „Woronież”, która zwiększyła szybkość techniczną statku, natychmiast podchwycili marynarze z „Krasnowodsk”.

Załoga tankowca „Moskwa” zastosowała godzinowe planowanie rejsu i wszystkich prac na statku. Pomogło to wykręcić i usunąć wiele strat czasu eksploatacyjnego. Na tym tankowcu rozwinięto się współzawodnictwo socjalistyczne o wykorzystanie każdej minuty, o lepsze wykorzystanie techniki.

Jako jedna z pierwszych w donajskim przedsiębiorstwie żeglownym po-

parła tę patriotyczną inicjatywę załoga „Krasnowodsk”. Na każdy rejs opracowuje się godzinowy harmonogram ruchu statku.

Sekretarz organizacji partyjnej opracowuje plan politycznego zabezpieczenia każdego szybkościowego rejsu. Przeprowadza się pracę polityczną i partyjno-organizacyjną wśród członków załogi, wyjaśnia się rolę i miejsce każdego marynarza w rejsie. Na zebraniach partyjnych i komсомolskich omawia się zadania komunistów i komсомolców w wykonaniu zadania rejsowego. Temu samemu zagadnieniu poświęcone są narady produkcyjne z kierownictwem statku. W referatach i pogadankach wyjaśnia się załozę znaczenie i zadania rejsu, jego właściwości, możliwe trudności oraz sposoby ich pokonania. Gazetka ścienna naświetla przebieg wykonania zadania rejsowego, doświadczenia produkcyjnych ludzi statku. Ujawnia się i podaje krytyce wszelkie niedociągnięcia.

Organizacja partyjna i kierownictwo statku podejmuje kroki mające na celu zapobieżenie awariom i przestojom. Podczas przygotowań do kolejnego rejsu ujawnia się i zdecydowanie usuwa wszystkie braki i trudności. Dzięki temu rejsy odbywają się według harmonogramu godzinowego. Szybkościowy rejs Czepel-Braila zakończono 54 godziny przed terminem. Z Izmailu do Turno-Sewerin statek przybył 73 godziny przed terminem.

Tak zostały wykonane pierwsze rejsy według harmonogramu godzinowego. Tylko w ciągu ostatnich trzech miesięcy zaoszczędzono 515 godzin czasu podróży. Patriotyczna inicjatywa załogi tankowca „Moskwa” weszła do codziennej praktyki marynarzy motorowca „Krasnowodsk”.

Przodująca załoga motorowca „Kafur Mamiedow” rozwinęła współzawodnictwo socjalistyczne o „wzorową wachnię na statku”, to jest o wysoką kulturę eksploatacji statku, o ściśle przestrzeganie regulaminu floty morskiej, przepisów eksploatacji technicznej, o szkolenie zawodowe i polityczne. Jako pierwsza na Dunaju podjęła tę inicjatywę załoga „Krasnowodsk”, która szeroko rozwinęła współzawodnictwo socjalistyczne o tytuł „wzorowej wachni na statku”.

Załoga parowca „Minsk” wystąpiła z inicjatywą oszczędności paliwa, smarów i innych materiałów. Te patriotyczne akcje podjęła również załoga „Krasnowodsk”.

W wyniku socjalistycznego współzawodnictwa motorowca „Krasnowodsk” zdobył w maju pierwsze miejsce w dunajskim przedsięwzięciu żeglownym

D. c. n.
Opr. H. R.



Brygada Adama Kasprzaka przegląda katalog nowych norm

Robotnicy portowi przekraczają nowe normy

JUŻ pierwszy tydzień bm. wykazał słusność dokonanej rewizji norm dla przeładunku towarów drobnicowych w portach. Wymownym dowodem tego jest stopniowo wzrastający procent prac opłaconych wg stawek akordowych. Gdy przed rewizją norm na 100 roboczogodzin przeładunku sztauerzy z Gdyni i Gdańska przepracowywali w akordzie przeciętnie 63 roboczogodzin, to obecnie wskaźnik ten ulega poprawie i wynosi: dla Gdyni (wzrost 11) około 71, a dla Gdańska — około 76 roboczogodzin. Znajduje to zarazem odbicie w przekroczeniu nowych norm, których średnie wykonanie określa się dla brygad sztauerskich w porcie gdynskim na około 138 proc. zaś dla Gdańska — około 147 proc.

Gdzie leży źródło tych wstępnych osiągnięć?

Przede wszystkim są one wynikiem wysokiej świadomości politycznej załóg. Nasi robotnicy portowi dobrze wiedzą o tym, że na obecnym etapie rozwoju gospodarki socjalistycznej prace idą za wzrostem wydajności, ale w tempie mniejszym niż wzrost wydajności. Ta różnica między wzrostem wydajności pracy a wzrostem płac stwarza tzw. socjalistyczną akumulację, innymi słowy — środki potrzebne na realizację wielkich zadań Planu 6-letniego.

ORGANIZACJA związkowa II wydziału przeładunkowego w porcie gdynskim rozwija stale świadomość polityczną wśród robotników, którzy codzienną wydatną pracą przekuwają ją w czyn produkcyjny.

Brygady sztauerskie tego wydziału wykonują średnio nowe normy — około 144 proc. Przecznia się do tego przede wszystkim aktywna praca mężów zaufania.

Rada oddziałowa dobrze kieruje ich pracą. Kładzie bowiem nacisk na systematyczną, codzienną działalność grup związkowych.

Przewodniczący rady tow. M. Sufczyński pozostaje stale w łączności z grupami związkowymi wydziału. Jest zawsze zorientowany o ich działalności, zna na pamięć zarówno nazwiska wszystkich mężów zaufania, jak i mł. brygadzystów. Codziennie analizuje on wykonanie norm na poszczególnych zmianach i bieżąco śledzi wysokość zarobków brygad. Wie zawsze, gdzie która z nich pracuje, na jakie natrafia trudności.

Mówi o tym sztaur z bryg. nr 53 Paweł Donarski. — Duże zainteresowanie się naszą pracą i pomoc ze strony kierownictwa i rady zakładowej stanowi dla nas zachętę do pracy. Byli z nami tow. Sufczyński, K. Wyszczki (admin.), Fr. Kawka (techn. norm) w nocy 2/3 i 4/5 września br. przy wylądunku parowca „Hel”. Analizowali oni organizację pracy, mówili z nami o nowych normach, badali ich wykonanie. Cieszyło to nas. Wysoko wykonaliśmy w tych dniach normę — średnio 315 proc. Nasz zarobek dwudniowy wynosił 196 zł 30 gr na głowę.

Dobre prace grupy związkowej w brygadzie nr 53. Mąż zaufania tej grupy — Karol Wojtaszek zna katalog nowych norm i w indywidualnych rozmowach wyjaśnia sztauerom zasadę zmiany w normowaniu pracy. Podkreśla i udowadnia niesłusność starych norm. Przeprowadza krótkie narady, na których omawia uzyskane wyniki i wylaniające się bieżące trudności w przeładunku. Wyjaśnia z członkami grupy związkowej również wiele innych spraw. Z tow. Janem Stenzlem (28 lat pracy w porcie) zastępował się nad dalszym podniesieniem bezpieczeństwa pracy, z aktywistami tow. K. Jagodzińskim i W. Górskim dyskutuje nad potrzebami kulturalno-oświatowymi i warunkami socjalnymi życia brygady.

Jako stały punkt tych krótkich narad wprowadzono w brygadzie podejmowanie codziennych zobowiązań produkcyjnych. Podejmują je sztauerzy po gruntownej analizie otrzymanego zlecenia pracy — zmianowego operatywnego planu brygady. I tak np. w dniu 7 września br. przy wylądunku parowca „Hel” brygada postanowiła przekroczyć zmianowy plan o dalsze 20 proc. Zobowiązanie wykonała z nadwyżką osiągając 180 proc. normy.

WIELKA pomoc w mobilizowaniu załóg do wykonania dobowo-zmianowych planów przeładunkowych stanowią dla rad oddziałowych „błyskawice”, wydane przez radę zakładową ZPGG w Gdyni.

Należała troska o popularyzację osiągnięć czy to w „błyskawicach” czy na tablicach ogólnych spraw, że właśnie w załodze ugruntowuje się coraz mocniej przekonanie, iż ona — załoga — jest współgospodarzem zakładu, że przede

wszystkim od jej inicjatywy, bojowości za leży wydajność pracy, usuwanie trudności i wysokość zarobków. Wspólne poczucie odpowiedzialności za wykonanie planu sprawia, że brygadziści Maksymilian Słomski czy mł. bryg. z brygady nr 53 Adam Kasprzak są na nabrzeżu prawdziwymi podoficerami produkcji. Nie uginają się przed trudnościami. Odwrotnie, kolektywnie zwalczają je aż do skutku — do wykonania planowego zadania. Dzielą się swymi doświadczeniami z młodszymi kolegami i sami korzystają z rad innych. W lepszej organizacji pracy, w lepszym rozstawieniu ludzi i wykorzystaniu sprzętu, w śmiałej krytyce niedociągnięć pracy portu, wykrywając rezerwy produkcyjne, rozpalają szlachetną rywalizację wśród sztauerów o tytuł najlepszej brygady, na lepszego sztauera.

Nie oznacza to, że przy wprowadzaniu nowych norm jest wszędzie dobrze. Są wypadki w porcie gdynskim, że niektóre, wprawdzie nieliczne, brygady początkowo nie wykonywały norm, jak np. — brygada nr 48, która w dniach 1 — 4 września br. osiągnęła tylko 78 proc. i bryg. nr 63, która uzyskała 63 proc. normy. Przyczyny niskiego wykonania norm zostały szczegółowo przeanalizowane przez wszystkie instancje związkowe w porcie. Stwierdzono, że ostatnio najczęstszym powodem niskiego wykonania norm są niedociągnięcia w pracy kontrahentów portu, jak PKP, spedytów, „Polcargot” i innych. Rady oddziałowe i rada zakładowa interweniuje i w wielu wypadkach przyczyniają się do usuwania przeszkód w pracy załóg.

Organizacja związkowa w porcie zdaje sobie sprawę z tego, że trzeba jeszcze wiele wysiłku, aby zapewnić załodze coraz lepsze warunki do wykonywania i przełamywania planów. Tym niemniej dotychczasowe osiągnięcia na odcinku stosowania nowych norm dostatecznie wykazały, jak wiele może zdziałać w porcie dobrze pracująca organizacja związkowa.

J. P.

„Rybny” rejs załogi motorowca „Lechistan”

WIMIENIU brygady młodzieżowej im. Aleksandra Matrosowa i w imieniu całej załogi „Morskiej Woli” składamy kierownictwu i całej załodze „Lechistana” gorące podziękowanie za pomoc udzieloną nam w wykonaniu i przekroczeniu planów „Morskiej Woli” i jednostek rybackich na Morzu Północnym. Pomoc Wasza to chlubny przykład dla marynarzy Polski Ludowej.

Mile jest sercom marynarzy z motorowca „Lechistan” to krótkie serdeczne podziękowanie.

Obfite są tegoroczne „żniwa” na Morzu Północnym. Toteż gdy wyłoniła się konieczność skierowania jednego ze statków floty handlowej w czarter rybołówstwa, dyrekcja Polskich Linii Oceanicznych doceniając wagę sprawnego zaopatrzenia jednostek rybackich oraz przerzutu ryby do kraju, niezwłocznie wytypowała motorowca „Lechistan” do tego trudnego zadania. Wybór okazał się trafny. Marynarze ze statku „Lechistan” dowiedli, że nie zaskoczy ich żadna zmiana rejsu.

„LECHISTAN” miał odbyć kilka rejsów na Morze Północne, aby dostarczyć łowiącym tam jednostkom wbackim i wspomagającym je statkom — bazie „Morska Wola” paliwo, wodę, żywność i sprzęt oraz przewieźć do kraju złowioną rybę. Aby wykonać to zadanie, trzeba było przerobić odcinek przewodu ropowego w maszynowni i doprowadzić w silowni odcinek przewodu na długości około 2 m.

Właściwie prace te miały wykonać warsztaty „Dalmoru”. Na „Lechistanie” jednak nie się nie dzieje bez żywego udziału załogi. Postanowiono więc dopomóc „dalmorowcom”. Warsztatowcy i marynarze energicznie zabrali się do pracy. Nie minęły dwa dni, gdy st. mech. tow. Beer zamela-



Bosman Alfons Myśliż

dował dowództwu — maszyna gotowa. W międzyczasie dział pokładowy wraz z brygadami przeładunkowymi „Dalmoru” zapewnił stosem beczek ładownie i pokład statku, a załoga hotelowa zabrała potrzebne zapasy żywności.

Padły cumy, statek wolno oddalał się od nabrzeża. Załoga czekała druga niemiernie trudna część zadania — przeładunek na łowisku, na pełnym morzu...

TRUDNE były warunki atmosferyczne, niełatwo było jednostkom „Dalmoru”, a szczególnie arkowskim superkutrom dobić do burty „Lechistana”. A jednak przeładunek trwał nieprzerwanie...

W czwartym dniu na skutek sztor mu „Lechistan” był zmuszony odbić od „Morskiej Woli”. Na pokładzie statku pozostała jedna z brygad przeładunkowych. Troskliwie zaopiekowali się marynarze robotnikami. Długie dni pobytu na morzu, z dala od rodzin i ciężka praca pogryziły kilku robotników w depresję. Chcieli wracać do kraju. I tu właśnie uwidniała się wspaniała postawa załogi „Lechistana”. Razem z z-ca kapitań tow. Tuczańskim weszli marynarze do messy, w której siedzieli robotnicy. Długo w noc trwały rozmowy. Tow. Tuczański opowiadał robotnikom, jak rośnie i rozwija się nasza flota morska, rybołówstwo dalekomorskie, jak pracują ludzie-budownicze wielkich kombinatów przemysłowych, wskazywał wspaniałe perspektywy naszej przyszłości. Potrafili przekonać marynarze swych kolegów z ładu. Ci, którzy się załamali, przyrzekli wyteńczyć wszystkie swe siły do sprawnego realizacji swych zadań.

PROSTA jest tajemnica powodzenia załogi „Lechistana” w rejsach na Morze Północne. Kryje się ona w dobrej prowadzonej pracy politycznej, związanej najściślej z codziennym życiem na statku. Nie ma na „Lechistanie” takiej sprawy, o której by nie decydował cały kolektyw. Systematycznie prowadzone zebrania i narady wytwórcze pozwalają na analizę wszystkich niedociągnięć i błędów. Kapitan Mvjak umie współżyć z załogą. Często udziela w zebraniach egzekutywy organizacji partyjnej pozwala kpt. Myjakowi na podejmowanie trafnych decyzji. Organizacja związkowa nie pozostaje w tyle. Np. motorzysta tow. Marian Sygnarek — aktywista związkowy i grupowy partyjny, asystent maszynowy tow. Stępniewski rozwijają żywą działalność na terenie pracy. Co 10 dni odbywa się tam pod kierownictwem st. mech. Beera narada techniczna, na której załoga omawia bieżące prace. Rozmowy Sygnareka i Stępniewskiego z marynarzami naprawdają i mobilizują ich do podejmowania realnych zobowiązań. Tak też było np. w czasie przeładunku. Gdy zaszała potrzeba zwiększenia ilości ganków przy przeładunku, załoga maszynowa nie zawahała się przyjąć z pomocą pokładowcom, mimo, że miała sporo pracy.

Nie inaczej jest na pokładzie. Bosman Myśliż, III oficer Adamski i mł. marynarz Kędziński — to prądująca

trójka, która mobilizuje innych przykładem własnej pracy. Np. w ostatniej akcji bosman Myśliż nie tylko dołożył wszystkich starań, by potrzebny do przeładunku sprzęt był w jak najlepszym stanie, nie tylko usuwał natychmiast wszelkie niedociągnięcia, ale ramię w ramię z młodszymi kolegami brał bezpośredni udział w ich ciężkiej pracy. To samo zresztą można powiedzieć o innych oficerach z „Lechistana”. Z-ca kapitań tow. Tuczański widząc, że załogi jednostek rybackich nie biorą bezpośredniego udziału w przeładunku, przechodził na nie i mobilizował je do pracy. Umieł też ocenić pracę marynarzy i ich gospodarską troskę o towar robotnicy i rybacy.

Tak. Dobrym kolektywem jest załoga motorowca „Lechistan” i dlatego nie lęka się żadnych trudności. Statek i ludzie są zawsze gotowi do wykonania najbardziej trudnego zadania. „Rybny” rejs jest tego najlepszym dowodem.

Z. M.



Mł. marynarz Kędziński

Przodujący Klub Techniki i Racjonalizacji

Współzawodnictwo między klubami techniki i racjonalizacji przyczynia się do rozwoju ruchu racjonalizatorskiego w portach. W dniu 17 sierpnia br. komisja złożona z przedstawicieli Ministerstwa Żegluga, Zarządu Głównego ZPPZ oraz aktywistów portowych p. sumowała wyniki współzawodnictwa w zakresie wynalazczości między załogami portów Gdańska, Gdyni i Szczecina.

Komisja przyznała pierwsze miejsce Klubowi Techniki i Racjonalizacji przy ZPGG w Nowym Porcie. Drugie miejsce przypadło Klubowi T. i R. przy Zarządzie Portu Szczecin; trzecie miejsce zajęł Klub T. i R. przy ZPGG w Gdyni.

O zwycięstwie decydowały wykonanie kwartalnego planu działalności klubów Racjonalizatorów z Nowego Portu przekroczył swój plan o 19 proc. W 100 proc. wykonali swoje zadania racjonalizatorzy ze Szczecina. Nie wykonał planu Klub w Gdyni (60 proc.).

Portowcy z Gdańska najszerzej i najszybciej wprowadzają w życie pomysły racjonalizatorskie, rozwijają działalność robotniczo-inżynierskich brygad racjonalizatorskich, najlepiej rozwijają akcję szkoleniową racjonalizatorów.

Klub T. i R. w Szczecinie został wyróżniony za najbardziej efektywne i przysługujące opracowanie tematyki racjonalizatorskiej.

W wyniku odniesionego zwycięstwa we współzawodnictwie Klub T. i R. w Nowym Porcie otrzymał propozycję przechodni Zarządu Głównego ZPPZ.

HARPUN
korespondent

Jaki pan - taki kram

JEDNYM z elementów, mających wpływ na wyniki we współzawodnictwie między statkami, jest oszczędność gospodarki prowiantowa. Jednak niektórzy stewardzi źle rozumieją sposób, w jaki należy walczyć o obniżenie kosztów osobno. Nie troszczą się oni o racjonalną i właściwą gospodarkę prowiantową, a powstałe często na skutek ich niechlujstwa straty nadrabiają, oszczędzając na żołądkach kolegów.

Przyjrzyjmy się jak to wygląda na parowcu „Półka”, gdzie ani steward ob. Sekretny, ani kucharz ob. Miderski nie mogą być zaliczeni do przodujących ludzi.

Przejdźmy się bez nich po statku. W kuchni na pierwszy rzut oka wygląda jako tako, ale bliżej ci, jeśli zajrząz do piekarnika. Ujrysz tam formy do mięsa, czerwone od rdzy z dodatkami reszek pieczenia sprzed kilku dni. Jeśli zaczęliśmy już mówić o mięsie, nie od rzeczy będzie wspomnieć, że przechowywane jest w niehigienicznych warunkach i nie myje przed gotowaniem i smażeniem.

Kucharz nie lubi się zbyt wiele przemieszać, nawet jeśli chodzi o gotowanie jajek. Po prostu wrzuca je przeważnie bez płukania do gotującej się zupy. Można zjeść jajko z zupy, ale trudniej zupę, która dziwnie „zajeżdża” kurzymi pozostałościami. Najczęściej zupę taką wylewa się za burtę.

W chłodni mięso umieszczone jest na górnych półkach, natomiast masło na dole. Krwista ciecierzka kapie z mięsa spływa na masło, które na skutek tego już po kilku dniach nie nadaje się do spożycia. Nielepiej przechowywane są warzywa, które bez ładu i składu porzucane po jarzynie psują się i gniją.

zimierz Skrobik z działu mechanicznego.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje projekt mechanicznego przeładunku balastu na jednostkach pływających, opracowany przez Lucjana Wodzinowskiego.

Można znaleźć wiele cennych pomysłów, świadczących o rozszerzaniu się ruchu racjonalizatorskiego w stoczni. Niemniej jednak istnieje w stoczni wiele rezerw, których ujawnienie przyczyni się do pogłębienia tego ruchu.

Niedostateczną jest nadal ilość racjonalizatorów — robotników w stosunku do racjonalizatorów, pochodzących z inteligencji technicznej. W chwili obecnej stosunek ten wynosi pół na pół. A przecież ten stosunek winien być o wiele korzystniejszy dla racjonalizatorów-robotników. I na pewno osiągniemy to, skoro klub rozwinię w poszczególnych wydziałach stoczni żywą propagandę. Plakaty, gablotki, fotografie z tematyką racjonalizatorską „rozsiąte gęsto” w halach zachęca robotników do nowatorstwa.

Racjonalizatorów trzeba otoczyć wielką opieką, trzeba im nieść wszędzie skuteczną pomoc. Dyrekcja powinna wyróżniać nagrodami aktywniejszych racjonalizatorów, co zachęci innych pracowników, stojących dotychczas na uboczu, do działalności racjonalizatorsko-nowatorskiej.

Niewystarczająca jest również ilość doradców technicznych. Poza tym racjonalizatorzy odczuwają dotkliwy brak dokumentacji technicznej. Przykładowo koło NOT-u nie przejawia zainteresowania sprawami klubu.

Racjonalizatorzy stoczniowi odczuwają potrzebę kolektywnej współpracy. W tym celu tworzą brygady racjonalizatorskie. Opracowany przez brygadę racjonalizatorską w składzie: tow. tow. Base, Gapski i Olejnik projekt heblarni pneumatycznej przysparza naszej gospodarce narodowej 42.200 zł oszczędności.

Poważne oszczędności daje też projekt racjonalizatorów Kalinowskiego i Olejnika, którzy zastosowali do noży tokarskich odpadowe segmenty piły zamiast węglików spiekanych.

Przytoczone przykłady świadczą o po ważnych osiągnięciach stoczniowych zespołów racjonalizatorskich. Wstępne wyniki (prac podejmowanych przez brygady racjonalizatorskie) winny zna-

Jak rozwija się ruch racjonalizatorski w Gdynńskiej Stoczni Remontowej

SPOŚRÓD naszych morskich stoczni największą aktywność na polu wynalazczości pracowniczej przejawia załoga Gdynńskiej Stoczni Remontowej. Pięknie wyposażony Klub Techniki i Racjonalizacji jest ogniskiem ruchu racjonalizatorskiego. Zarząd klubu przejawia wszechstronną działalność, kładąc duży nacisk na wymianę doświadczeń. W tym celu organizowane są dla racjonalizatorów wycieczki do przodujących zakładów produkcyjnych kraju, jak np. do fabryki traktorów „Ursus”, do Nowej Huty. Do rozwoju racjonalizatorstwa nie mało przyczynia się współzawodnictwo międzyzakładowe na odcinku wynalazczości pracowniczej. We współzawodnictwie tym biorą udział załogi stoczni remontowych w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i załoga Zakładów im. Wielkiego Proletariatu w Elblągu.

W ostatnim okresie przodujące miejsce wśród współzawodniczących zakładów zajęła załoga Gdynńskiej Stoczni Remontowej, zdobywając propozycję przechodni, ufundowaną przez Związek Zawodowy Pracowników Żegluga.

Zdobycie propozycji stanowi dla załogi dalszy bodziec do jeszcze wydajniejszej pracy. Dał temu wyraz w swojej wypowiedzi racjonalizator Wolak, który w czasie uroczystości wręczenia propozycji wskazał na dalsze możliwości krzewienia myśli racjonalizatorskiej w stoczni. Dał temu wyraz i tow. Henryk Kostrzewski, który przy wręczeniu propozycji podjął zobowiązanie opracowania 3 dalszych projektów racjonalizatorskich w ciągu m-cia września br.

Stocznicy gdynscy wiedzą dobrze, że utrzymanie propozycji zależy od dalszej aktywizacji ruchu racjonalizatorskiego. Słuszną jest droga ogłaszania konkursów na najaktywniejszego racjonalizatora. Na tej drodze w całej pełni ujawnia się bowiem bogactwo pomysłów i nowatorstwa. Ilustracją tego może być ostatnio rozpisany konkurs, w którym zdobywcą pierwszego miejsca Henryk Kostrzewski złożył 13 wartościowych projektów racjonalizatorskich. Drugie i trzecie miejsce zajęli Andrzej Trapzo i Bernard Kalinowski, którzy zgłosili po 7 cennych pomysłów.

Żywą działalność racjonalizatorską wykazują tacy racjonalizatorzy, jak Bronisław Grablowski z kuźni. Stefan Dąbelski z oddziału silnikowego Ka-

A. K.

STER na samokrytykę

PLO musi znaleźć pomieszczenie na świetlicę

CZĘSTO słyszy się pytanie dlaczego tak duży zespół pracowników w Polskich Linjach Oceanicznych nie posiada zorganizowanego życia świetlicowego ani zorganizowanej na odpowiednim poziomie pracy kulturalno-oświatowej. Czyżby nie było tam chętnych ludzi do tej pracy?

Tymczasem sprawa wygląda inaczej. Chętnych do tej pracy jest wielu, jedynie

brak pomieszczenia na świetlicę stoi na przeszkodzie zamierzeniom. Zespół baltowski oraz chór nie mają pomieszczenia do przeprowadzania prób, biblioteka znajduje się na korytarzu. Tam też odbywają się dyskusje nad przeczytanymi książkami. Liczne zebrania, masówki odbywają się w stołówce w towarzystwie stojących się pracowników z innych przedsiębiorstw żeglugowych, co oczywiście nie wpływa dodatnio na skupienie słuchaczy ani nie daje powagi poruszanym zagadnieniom.

Należyta organizacja życia świetlicowego, dostarczenie pracownikom dobrej książki, rozrywki kulturalnej, czy pomocy w kursach kształcenia nie może być sprawą obojętną dla kierownictwa zakładu. Ten stan, w jakim znajduje się obecnie życie świetlicowe PLO, należy zlikwidować, trzeba otrzaskać się z dotychczasowej martwoży i zacząć nareszcie pracować. My ze swej strony dołożymy już dużo wysiłku w tym kierunku. Obecnie domagamy się podjęcia stanowczych kroków ze strony rady zakładowej, podstawowej organizacji partyjnej i dyrekcji PLO.

Wszyscy czekamy na świetlicę, chcemy w wolnych chwilach dokształcać się i rozszerzać wiedzę fachową; chcemy brać aktywny udział w pracy sekcji sportowych czy świetlicowych; chcemy odpocząć po pracy przy dźwiękach radia. Chcemy, aby życie kulturalne w naszym przedsiębiorstwie było na takim poziomie, jakim mogą poszczycić się inne zakłady pracy.

MACIEJ KUCZYŃSKI
Przewodn. Koła ZMP przy PLO

Szybkościowa obsługa... w zwolnionym tempie

W CELU skrócenia czasu postoju i szybkiego wysyłania załadowanych barek jak również doprowadzenia ich jeszcze przed spodziewaną przerwą w nawigacji do portów przeznaczenia — zorganizowano w porcie wrocławskim szybkościową odprawę statku „Tryglaw”. Dla zabezpieczenia wykonania tych zadań polecono Rejonowej Ekspozyturze Żeglugi na Odrze we Wrocławiu, by przygotowała dla „Tryglawa” w okolicy Rędzina pociąg holowniczy i dostarczyła tam załogę żywności. Na ogół spodziewano się, że próba ta będzie wstępem do stałej szybkościowej odprawy jednostek pływających.

Przybycie „Tryglawa” do Rędzina wg harmonogramu miało nastąpić w dniu 29 lipca br. o godzinie 13, a wyjazd motorówki „Jastrząb” ustalono na godzinę 11.30.

Lecz, jak się okazało, zarządzenie nie wszędzie znalazło należyte zrozumienie. Bo oto z winy kierownika OZR nie przygotowano żywności i wyjazd motorówki opóźniono o 45 minut.

Również służowanie nie było należyście przygotowane. Np. dopiero o godzinie 14 przesurowano statek „Bober” z jedną barką przy użyciu tylko połowy malej służby.

„Tryglaw” czekał cierpliwie już od godziny 13 na pociąg. Niestety, wrocławska Ekspozytura Żeglugi na Odrze mimo wyraźnego polecenia nie przygotowała barek na czas. Do zmarnowanego czasu należy doliczyć także „utarczki” słowne między kierownikiem działu ruchu a maszynistą z „Tryglawa”. Tak więc odprawa trwała do... godz. 15.05. Wydaje się, że jak na

P RACA szczecińskiego Zarządu Okręgowego ZZZP od dawna pozostawia wiele do życzenia. Nie odnosiły rezultatu krytyczne notatki „Steru”. Towarzysze z Zarządu Okręgowego na dalszą pracę bezplanowo, w dalszym ciągu cechują się daleko posuniętą niezaradnością.

Do nielicznych i raczej sporadycznych wypadków należy kontrola i pomoc ze strony Zarządu Okręgowego oddolnym ogniom związkowym. Nic więc dziwnego, że rady zakładowe i miejscowe zaniedbują się w pracy.

Np. do dziś nie ma komisji strukturalnych w Przedsiębiorstwie Demonstracji Wraków w Szczecinie, w Zakładzie Robot i Zastępczych, w Polskim Ratownictwie Okrętowym i w wielu innych zakładach. Słaba praca zakładowych organizacji związkowych, brak jakiegokolwiek pracy z aktywnym grupowym jest m. in. przyczyną zalegania przez wielu związkowców z opłaceniem składek członkowskich i pozostawianiu wielu pracowników poza szeregiem związku. Np. składki w Kołach ZMP na Odrze opłaca tylko ok. 30 proc. członków, a zbierają je nie me-

żowie zaufania, lecz skarbnik Rady Zakładowej. Nic też dziwnego, że w wielu wypadkach członkowie nawet nie wiedzą, kto jest ich mężem zaufania.

Większość rad zakładowych pracuje żywiołowo i nie zwalnia się z pracy. Np. w Rejonowej Ekspozyturze Żeglugi na Odrze nie odbyło się od wyborów ani jedno posiedzenie Rady Zakładowej. Nie jest to, niestety, odosobniony przypadek.

Jakie są przyczyny tego stanu? Odpowiedź na postawione pytanie dają następujące fakty.

Kierownictwem trzonem Zarządu Okręgowego jest prezydium. Od jego pracy w decydującym miarze uzależniona jest praca całej instancji. W Zarządzie Okręgowym ZZZP w Szczecinie od czasu konferencji okręgowej nie dokonano wśród członków prezydium żadnego podziału pracy i odpowiedzialności. Istniejący plan posiedzeń nie jest przestrzegany i realizowany. Opracowany został tylko dlatego, że wymagają tego Zarząd Główny i ORZZ — po prostu dopełniono tylko formalności. W rezultacie od marca br. odbyły się zaledwie 3 posiedzenia prezydium, a obecnie od dłuższego czasu nie zwołuje się ich w ogóle. W tych warunkach prezydium Zarządu Okręgowego, nie rozpatrując kolektynie aktualnych problemów pracy związkowej, nie ma rozeznania swego terenu, jest oderwane od zakładów pracy, nie może kierować całokształtem działalności związkowej i nie może należeć do pomocy zakładowym ogniom związkowym.

Nie prowadzi się także w Zarządzie Okręgowym żadnej pracy, nie powierza zadań i nie odbywa posiedzeń z członkami plenum. A przecież są to najlepsi aktywiści, którzy przy właściwej pracy z nimi przyniesliby Zarządowi Okręgowemu wydatną pomoc.

Zarząd Okręgu nie wykazuje również żadnej inicjatywy w kierunku stworzenia wokół siebie szerokiego zespołu aktywnego społecznego, którym by mógł skutecznie posługiwać się, zwłaszcza w okresach nasilonych akcji i kampanii.

Bezplanowość oraz brak kolektywnej pracy w tonie prezydium i plenum, brak pracy z aktywnym — oto podstawowe źródło słabości szczecińskiego Zarządu Okręgowego ZZZP.

Pracownicy etatowi Zarządu Okręgowego także nie pracują wg z góry ustalonego planu. Każdy z nich układa sobie pracę po przyjeździe do siedziby ZO i robi to, co w danym okresie wydaje mu się najbardziej aktualne i ważne. Nie więc dziwnego, że prace ich cechuje chaos, przypadkowość, żywiołowość. Aparat instruktorsko-operacyjny, nie kontrolowany przez członków prezydium, przypomina raczej zahukaną straż pożarną, która jeździ tam, gdzie powstaje największy pożar. Z tych przyczyn brak jest w pracy całej instancji linii przewodniej, której stała, systematyczna realizacja podnosiła pracę związkową na coraz wyższy poziom.

Osobne zagadnienie stanowi posiadanie i przechowywanie dokumentacji w Okręgu. Istnieje tu daleko posunięta beztroska i nieumiejętność. Jednej sprawie szuka się często w wielu teczkach i segregatorach, by ostatecznie stwierdzić, że gdzieś jest zawieszona. Nie ma nawet podstawowych akt z konferencji okręgowej: brak jest np. protokołu komisji skrutacyjnej, wobec czego trudno jest ustalić, kto właściwie jest np. członkiem plenum, kto zastępca itp. Do dzisiejszego dnia (od marca) nie ma sporządzonego protokołu z konferencji okręgowej.

A przecież wskazówki, uwagi krytyczne i wnioski dyskusyjnych, wysunięte na konferencji poważnie pomogłyby nowemu Zarządowi w likwidacji braków w jego pracy.

Sytuacja w Zarządzie Okręgowym w Szczecinie nastawia konieczność poważnego zajęcia się tą instancją. Wymagana tu jest bezwzględnie szybka i daleko idąca pomoc ze strony Zarządu Głównego ZZZP. Ograniczanie w dalszym ciągu tej pomocy do doraźnego wysyłania pracowników ZG w poszczególnych sprawach nie może dać oczekiwanego rezultatu.

ZYGMUNT GRZYB



STOKÓWKA PLO

brak pomieszczenia na świetlicę stoi na przeszkodzie zamierzeniom. Zespół baltowski oraz chór nie mają pomieszczenia do przeprowadzania prób, biblioteka znajduje się na korytarzu. Tam też odbywają się dyskusje nad przeczytanymi książkami. Liczne zebrania, masówki odbywają się w stołówce w towarzystwie stojących się pracowników z innych przedsiębiorstw żeglugowych, co oczywiście nie wpływa dodatnio na skupienie słuchaczy ani nie daje powagi poruszanym zagadnieniom.

Należyta organizacja życia świetlicowego, dostarczenie pracownikom dobrej książki, rozrywki kulturalnej, czy pomocy w kursach kształcenia nie może być sprawą obojętną dla kierownictwa zakładu. Ten stan, w jakim znajduje się obecnie życie świetlicowe PLO, należy zlikwidować, trzeba otrzaskać się z dotychczasowej martwoży i zacząć nareszcie pracować. My ze swej strony dołożymy już dużo wysiłku w tym kierunku. Obecnie domagamy się podjęcia stanowczych kroków ze strony rady zakładowej, podstawowej organizacji partyjnej i dyrekcji PLO.

Dlaczego?

„Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych we Wrocławiu nie zabezpieczył giełki bokości tranzytowej na odcinku Ko-



Żele—Wrocław, wskutek czego tabor Żeglugi na Odrze miał poważne prze-

Słomiany zapal

REJON Dróg Wodnych w Krakowie posiada wokół swego budynku biurowego dość duży plac. Na wiosnę ogrodzono go i na jednej części urządzono ogródki działkowe, na pozostałej zaś projektowano urządzenie boiska do siatkówki.

Projekt ten nie pozostał bez echa. Część pracowników ZODW Kraków podjęła się nawet swego czasu uporządkować teren, ale nie wywiązała się ze swego zobowiązania. Zniwelowano bowiem plac, częściowo go wyrównano, zaś dalszą pracę zostawiono „odłogiem”.

Oprócz tego pracownicy ZODW zaczęli żywo interesować się organizowaniem wspólnie z RDW koła sportowego „Kolejarz”. Zgłosiło się wielu chętnych, którym przyrzeczono, że o-

trzymają piłki, siatkę, kajaki, narty i inny sprzęt sportowy. Jak się jednak okazało, były to tylko obietnice — cacanki, gdyż do dzisiaj nie powołano do życia koła sportowego, ani nie przydzielono sprzętu.

Czyżby rady Miejskowe przy ZODW i RDW przestały już interesować się stworzeniem życia sportowego na terenie zakładów pracy?

JERZY

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: Zdzisław Szczepan z Technikum Morskiego i autorzy korespondencji pt. „Poznań pana po cholewach” i „Ani jednej godziny przestoju statków z winy administracji PLO”.

„Ani jednej godziny przestoju statków z winy administracji PLO”... i jak to w praktyce wygląda

W rolach głównych występują: zbiornikowie „Turnia” z załogą, Eksploatacja I i III. W pozostałych rolach kilka statków. Miejsce: wybrano odpowiednio. Udźwiękowienie: krzyk zębów ze złości.

„Turnia” (do siebie): Odpoczywałam o dwa miesiące za długo. Zawsze leczałam do Gdyni, Stoczni Remontowej. Plan musi być wykonany, ale czasu mało. Zresztą, gdyby nie maszyna sterowa, to kto wie.

Załoga (uroczyście): Zaległość nadrobimy, ze sterem damy radę, gorzej jest z planową niem.

Nieco później... Kapitan (telefonuje do Eksploatacji III): Dobra, nas kierujemy?

Eksploatacja III (stanowczo): do Gdańska. Za godzinę kapitan otrzymuje od tej Eksploatacji telegram: „Pójdźcie do Gdyni i zaciągnijcie przy CPN”.

Kapitan (do pilota): Dlaczego stawiać nas pod elwator, przecież musimy wyładować w CPN.

Pilot (fachowo): Bo nabrzeże przy CPN zajęte.

Na drugi dzień tj. 29 lipca br., godz. 7.30. Kapitan (telefonuje do Eksploatacji III): Jakże macie dla nas dyspozycje?

Eksploatacja III (autorytatywnie): Pójdziecie pod CPN, oddacie ładunek, a potem po wzięciu oleju zabunkrujcie „Lechistan” stojący przy nabrzeżu Angielskim.

Kapitan: Do CPN nie możemy iść, bo stoi tam jakiś statek.

Eksploatacja III (zdziwiona): Tak, coś podobnego. W takim razie damy dyspozycje za godzinę.

Po godzinie kapitan dowiaduje się, że z posiadanej ładunku należy dać bunkier „Lechistanowi”, resztę oddać w CPN, a następnie załadować bunkier dla „Waryńskiego”. W praktyce jednak „Lechistan” nie nie chciał wziąć, gdyż miał paliwo, „Turnia” skończyła w CPN wyładunek.

Dzień następny, tj. 30 lipca br.

Według znaków na niebie i w wodzie „Turnia” miała bunkrować „Waryńskiego”. Czekając „Waryńskiego”, czekała daremnie „Turnia” (była już godz. 13), ponieważ przy burcie „Waryńskiego” stał dźwig i ładował. Eksploatacja nie „zdażyła” się zorientować, co z tym robić.

W tym czasie... Eksploatacja I: Odwołujemy bunkrowanie „Waryńskiego”, „Turnia” dobrze oleję i poczeka na „Nową Hutę”, która niebawem przypływa z Gdańska.

Po chwili... Eksploatacja I do III: Odwołujemy poprzednią decyzję. Niech „Turnia” po zabrakowaniu ładunku — 30 ton mniej w stoku do poprzędnie dyspozycji — płyń do Gdańska i tam bunkruje „Nową Hutę”.

A po godzinie... Eksploatacja I do III: Nie dobiera bunkru „Turnia” zostaje w Gdyni i czeka na „Nową Hutę”.

Oczekiwanie przechodzi w najśmielsze burokratyczno-eksploatacyjne przypuszczenia.

Smutna, pomiatana „Turnia” wraz z załogą czekała na przybycie „Nowej Huty” od 30 lipca br. godz. 16.10 do dnia 2 sierpnia br. godzinę 20. Przez ten okres załoga kilka razy zbierała się na statek, a kapitan wydał „tylko” 7 dyspozycji. Wszyscy głośno „chwala „eksploatorski” styl pracy.

„Turnia” podpiływa do „Nowej Huty” i pompuje paliwo.

Załoga „Nowej Huty”: Stop! Zatrzymać maszynę! Wszystkie zbiorniki są pełne.

Załoga „Turnia” (zgodnym chórem): Przecież wzięliśmy mniej niż zamówiliście.

„Nowa Huta” (kompletna cisza na pokładzie).

„Turnia” (do siebie głośno zbolalym): Pozostawia mi kilkadziesiąt ton ropy. „Nowa Huta” wzięła jej nie może, CPN nie zechce. A więc nie mogę wyjść w morze i z planem eksploatacyjnym „leże”.

3 sierpnia br. zdecydowano, że „Turnia” dobierze ropę i zabunkruje „Waryńskiego”. W tym czasie, tzn. w ciągu trzydniowych tarapatów wynikłych z winy Eksploatacji, „Turnia” mogłaby zrobić planowy reis, zabunkrować „Nową Hutę” i „Waryńskiego”. Z przyczyn jak wyżej nie zrobiła tego.

Kurtynia nie opada, ponieważ zakryłaby hasło pracowników PLO: Pamiętaj o długofalowym zobowiązaniu: „ani jednej godziny przestoju z winy administracji PLO”.

Na podstawie korespondencji (m) opracował MAK

MARYNARZ SZPILKA pisze do redakcji

W niesławnych czasach sanacyjnych, które tak mocno utkwili nam w pamięci, bardzo popularne wśród rządzącej elity było „łosie”: „piło się”, „bawilo się”, „oszukiwało się”, „defraudowało się” i wręcz swobodnie „przebrało się”. Jednym słowem wszystko „robiło się” na opak.

Obecnie spotyka się jeszcze niestety takich ludzi, którzy nie biorąc pod uwagę staropolskiego przyzwyczajenia „jak sobie pościelesz, tak się wypiszesz”, są zdania, że byleby jakoś tam „zrobiło się”.

Otóż takimi ludźmi są niektórzy pracownicy Gdyniejskiej Stoczni Remontowej. Mając jednak na uwadze swoje dobro, pracownicy ci nie postali sobie źle, lecz nam, załodze parowca „Fryderyk Chopin”. Po prostu zmusili nas do tego, byśmy spali na źle przez nich przygotowaną postawianą. Aby jednak nie mieli złudzeń, że poddajemy się temu bez oporu, przesyłam z Morza Śródziemnego „dobrych rad kilkoro”, szczególnie zaś po to, by przy pomocy dostępnych środków wyrzucili ze swego słownika „łosie” we wszelkiej postaci.

Worobiusz m. Was, Redaktorze, w zagadnienie, a teraz poprę je fakty.

Jest godzina 23. Z maszynowni statku dobiegają głosy śpiewnej roz mowy: „Obywatelu Rączka! A może byśmy się czegoś napił? Gorąco jest i pić się chce jak ciężka... kotwica.

Ob. Rączka (uczynny człowiek) rzuca pobiegł do messy, by spełnić moją prośbę. Po kilku minutach wrócił... ale bez żadnego napoju.

Gdy zdziwiony zapytałem go o przyczynę, spokojnie odpowiedział:

— Nic nie przyniosłem, bo Gdyniejska Stocznia Remontowa wymontowała w messach wszystkie grzejniki, które służyły do gotowania wody na herbatę lub kawę.

Należy jeszcze wyjaśnić, jaki związek ma poruszona sprawa ze słownym „łosiem”. Otóż po prostu w

stoczni wymontowało się grzejniki, pracy nie wykończyło się, czyli mówiąc naszym „delikatnym” językiem robotę spartoliło się. Ponadto lodów



ki z mess do warsztatów zabrało się, pracy nie zakończyło się, na statek nie dostarczyło się i dlatego maselko w tropiku będzie topiło się.

Chłodnie browiantowa z biedą wyremontowała się i ciut przed odjazdem próbowało się, czyli inaczej „jak na polowanie to psy karmić”.

Tak było, a jak będzie? Wierzymy w to, że słowo „łosie” zostanie wykreślone ze słownika technicznego Gdyniejskiej Stoczni Remontowej, a za stąpi go piękna, godna naszych czasów końcówka „jemy” (nie ma nic wspólnego z jedzeniem), a mianowicie planujemy, wykonujemy i oddajemy do eksploatacji remontowane obiekty w należyłym porządku.

Myślę, że dobrze byłoby rozszerzyć to określenie na wszystkie współpracujące ze statkami przedsiębiorstwa, a wówczas my, marynarze bez względu na płeć uczalimy je i uszanujemy.

mł. mar. JAN SZPILKA

ŚLADEM naszych interwencji

ODPOWIADAJĄC na notatkę zamieszczoną w nrze 15(61) pt. „Dziwigowym ko roz wadze”, Ekspozytura Rejonowa Żeglugi na Odrze w Szczecinie zawiadomiła nas, że inspektorat bezpieczeństwa ruchu i ochrony pracy podjął energiczne kroki w stosunku do dziwigowych Huty Szczecińskiej Zarządu Portu Szczecin w celu wyeliminowania uszkodzeń barek przy przeładunku.

ZARZĄD Portu Szczecin przyznaje, że „krytyka zawarta w notatce zamieszczona w nrze 8(64) „Steru” pt. „Więcej troski o mechanizację przeładunków w Szczecinie” jest słuszna. Przyczyniła się ona do przeanalizowania błędów i wyciągnięcia słusznych wniosków, zmierzających do usunięcia założeń na odcinku mechanizacji i organizacji przeładunków.

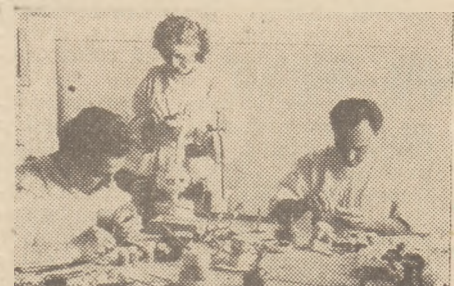


W trosce o zdrowie marynarzy

Do poczekalni poradni stomatologicznej w Domu Marynarza w Gdyni wchodzi pacjent. Wśród czekających na zabieg widzimy wielu znanych, m. in. kpt. Dymitra Schreibe-
ra, st. mech. z „Nowej Huty” Jana Mizgalskiego, kucharza z „Kutna” Jana Jurglewicz i stewarda z „Kilińskiego” Antoniego Marcinkowskiego. Wchodzimy do gabinetu.

W dużych, jasnych pokojach znajdują się wspólnie urządzone i wyposażone gabinety: dentystyczny, światłolecznictwa, zabiegowy i pracownia dentystyczna.

Poradnia jest nastawiona na udzielanie pomocy lekarskiej marynarzom, pracownikom administracji lądowej i członkom ich rodzin.



W technicznej pracowni dentystycznej

Naszym głównym zadaniem — mówi kierownik poradni dr Nina Leto — jest to, aby wszyscy marynarze mieli zdrowe zęby, bowiem również od stanu uzębienia zależy dobre samopoczucie i zdolność do pracy. Załogi pływające leczą swoje zęby w czasie postoju statku w porcie. Uduje się to nam w zupełności. Natomiast gorzej jest z uzupełnianiem braków w uzębieniu, ponieważ wymaga to dłuższego czasu. Ale i z tym dajemy sobie radę. Mianowicie marynarz zawiadamia nas z morza o terminie swojego przyjazdu i na ten dzień pracownia przygotowuje mu np. protezę. Nasza pracownia, która powstała w roku 1951, wykonuje wszystkie prace wchodzące w zakres techniki stomatologicznej.

W 1950 roku — wspomina dr Leto — kiedy rozpoczynałam pracę, obliczyłam, że na jednego pacjenta przypada 8,9 proc. chorych zębów. Obecnie procent ten obniżył się do 3,4 proc. Jest to wynikiem stałej i systematycznej troski naszego państwa o zdrowie marynarzy.

A jakże inaczej jest w krajach kapitalistycznych. Ostatnio zostali skierowani do nas marynarze fińscy i włoscy. Stwierdziłam, że stan ich uzębienia jest wprost zastraszający. Kiedy pytałam się o powód tego, odpowiedzieli, że armator nie zapewnia im bezpłatnych zabiegów i usług lekarskich, a leczenie jest tak drogie, że wolą stracić ząb niż go leczyć. A u nas? Nasza poradnia udziela bezpłatnie ok. 1600 zabiegów miesięcznie — kończy dr Leto.

PRZY ulicy Polskiej nr 6 w Gdyni mieści się Portowy Urząd Zdrowia. Tu przeprowadza się okresowe badania kwalifikacyjne marynarzy. Pracownicy Urzędu Zdrowia przeprowadzają również szczepienia ochronne załóg i zasuwać nad utrzymaniem należytego stanu sanitarno-epidemiologicznego na statkach.

ARTYKUŁ 22 ustawy o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej mówi: „Członek załogi ma prawo do bezpłatnej pomocy leczniczej zarówno

na lądzie jak i na morzu. Podczas pobytu statku w podróży lub w portach zagranicznych członek załogi otrzymuje pomoc leczniczą od armatora”.

Postanowienia ustawy są konsekwentnie realizowane przez naszą władzę. Wykonawcą ich jest Morski Urząd Zdrowia. Zadaniem MUZ-u jest dokładnie znać stan sanitarno-epidemiologiczny statków naszej floty, sprawować poprzez podległe mu urzędy opiekę nad zdrowiem marynarza, zapobiegać chorobom i nadzorować służbę zdrowia we flocie.

Przed wojną marynarz z chwilą wejścia na statek tracił prawa ubezpieczeniowe i zdany był wyłącznie na własną zapobiegliwość. Dziś, każdy marynarz ma zapewnioną stałą opiekę lekarską. Na niektórych jednostkach naszej floty są lekarze okrętowi, na szeregu innych znajdują się sanitariusze. Na wszystkich statkach są bogato wyposażone w leki apteczki. Niezależnie od tego marynarze ze statków nie mających personelu lekarskiego mogą korzystać z opieki drogą radiową. W tym celu lekarze MUZ-u pełnią przez całą dobę dyżury i w razie potrzeby udzielają porad.

Zapobieganie powstawaniu chorób na statkach jest jedną z głównych trosk MUZ-u. Ze względu na to, że duża ilość zachorowań może być spowodowana przez pokarm, Morski Urząd Zdrowia prowadzi badania w celu opracowania zasad racjonalnego żywie-

nia w zależności od strefy klimatycznej, w jakiej znajduje się statek. Ustala też normy żywienia, jakość produktów, ilość kalorii i receptury jadłospisów.

Ponieważ statki zaopatrują się w wodę również w portach zagranicznych, gdzie częstokroć woda jest nieodrodną, MUZ przeprowadza specjalne odkażanie tanków, aby uszpeczyć przed amebami, wywołującymi czerwone tropikalną.

Bardzo ważną gałęzią działalności MUZ-u jest zapobieganie zakażeniu się marynarzy takimi chorobami, jak dżuma, cholera, dur powrotny, żółta febra, tyfus plamisty itp. W związku z tym prowadzi się specjalną kontrolę występowania tych epidemii w różnych częściach świata i w zależności od tego, dokąd kieruje się statek, dokonuje się odpowiednich szczepień ochronnych.

Aby sprostać zadaniom, jakie postawiło przed MUZ-em państwo, prowadzi się nadto ścisłą statystykę zachorowań na morzu, ich przyczyn i sposobów leczenia. Statystyka ta oddaje duże usługi przy wyciąganiu wniosków i nauki oraz pomaga w coraz lepszym organizowaniu pomocy lekarskiej.

Pracownicy morskiej służby zdrowia nie szczędzą wysiłków w swej pracy, rozumieją bowiem, że tylko zdrowy marynarz podoła ciężkiej, ale zaszczytnej pracy na morzu.

Z. MAKOWSKI

POMYŚL

Gdzie mieszkają właściciele tych wizytówek?

T. ROSZCZYN

Z. LASIK

FR. ROMBKO

Kalendarz postoju pływającej wystawy wynalazczości i pracowni

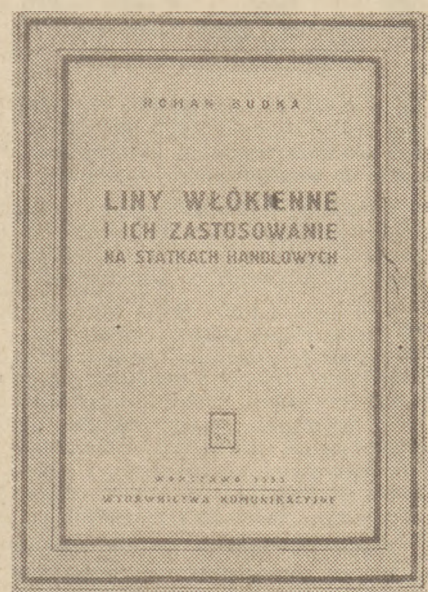
Jak już podawaliśmy w poprzednim numerze, staraniem Zarządu Głównego ZPPZ została zorganizowana pływająca wystawa, która popularyzuje dorobek racjonalizatorski pracowników żegludki.

W drodze do Warszawy wystawa zatrzyma się:

w Grudziądzu	od 13 do 20 IX
w Fordonie	od 20 do 23 „
w Solcu Kuj.	od 23 do 25 „
w Toruniu	od 25 do 28 „
w Wrocławiu	od 4 do 11 X
w Pilecku	od 13 do 22 „
w Nowym Dworze	w dniu 25 „
w Warszawie	od 28 października

Organizacje związkowe winny spularyzować wśród swoich członków dorobek robotniczej myśli nowatorskiej i zorganizować masowe zwiedzanie wystawy.

CZY ZNASZ TĘ KSIĄŻKĘ



waniu lin włókiennych na statkach handlowych, a więc opisuje bole, cumy, rzutki, liny do takli łodziowych i podreżnych, gaje, liny używane do przetransportu towarów, linki logowe, flagowe i używane przy sondach oraz różne liny używane przy sprzęcie ratowniczym i przez stacje ratownicze na lądzie, a także opisuje użycie lin przy ratowaniu rozbitków; rozdz. V omawia manipulację linami na statkach, a więc np. rozwijanie liny i przygotowanie jej do użytku, dobieranie odpowiedniego bloku itd.; w rozdz. VI opisano węzły, opaski i sploty.

W ostatnim rozdziale książki porusza autor bardzo ważne i ciekawe zagadnienie należytego wykorzystania od padków lin włókiennych (liny zużyte). Opisuje więc sposoby robienia języka, odbijaczy, wycieraczek — chodników, przypór łodziowych i innych przedmiotów, które potrzebne są na statkach.

Jak widzimy z tego krótkiego przeglądu treści, praca kpt. Budki jest podręczną encyklopedią tego ważnego działu wiedzy okrętowej, jakim jest posługiwanie się linami (liny stalowe omówione będą w osobnej pracy, która przygotowała już Wyd. Komunikacyjne). Pracę ilustruje 99 fotografii i rysunków.

Z tą bardzo przystępną, wartościową książką powinni zapoznać się wszyscy, zarówno załogi pływające, jak i ci, którzy przygotowują się do zawodu marynarskiego oraz wszyscy inni pracownicy transportu, którzy w swej pracy mają do czynienia z linami okrętowymi.

Wzrosty zdarzających się jeszcze wypadków niewłaściwego i niebezpiecznego do-
ręczania przez pocztę bieżących numerów „Steru” prosimy o tym zawiadamiać administrację „Steru” Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 13, lub telefonicznie pod nr 428-34.

W reklamacji należy podać miejsce opłacenia prenumeraty.



Po występie pionierzy chińscy wręczyli naszym artystom wiązanki kwiatów. Z każdym dniem coraz bardziej zacieśnia się przyjaźń polskiej i chińskiej młodzieży.

Spotkanie „Mazowsza” w Chinach

ULICA Szanghaju mieni się różnymi kolorami reklam. Tłumy przechodniów. Tysiące pojazdów Bogactwo witryn sklepowych. Wszystko tętni wielkomięską wrzawą.

Wszędzie rzucają się w oczy przechodnia barwy afisze, zapowiadające wy stępy Państwowego Zespołu Pieśni i Tańca „Mazowsze”.

180-osobowy zespół był entuzjastycznie witany przez społeczeństwo chińskie. Po raz pierwszy w historii chińscy bracia mieli możność poznać piękno naszej ludowej pieśni i tańca. Pieśni, która była pociechą w ciężkich czasach wsi polskiej i tej, z którą na ustach wieś polska wkracza na szeroką, jasną drogę socjalistycznej przebudowy.

Ogromny stadion, wypełniony do ostatniego miejsca huczy entuzjazmem i długo niemilknięcymi oklaskami po wstępnych, zbiorowych pieśniach o Stalinie, Mao Tse-tungu i Bierucie.

Mimo zasadniczych różnic językowych i kompozycji muzycznej, patrząc na rozentuzjasmowaną widownię, byłam przekonana, że program podbił serca, że był zrozumiały i bliski. Polskie pieśni ludowe wywoływały entuzjazm, szczególnie te najprostsze, wyrażające piękno wsi polskiej i pracy dla dobra Ojczyzny.

Takie i podobne myśli i uczucia przepełniały nas — załogę polskiego statku, gdy kwiatami, przyjacielskimi uściskami dziękowaliśmy zespołowi „Mazowsze” za polską pieśń usłyszaną o tysiące kilometrów od kraju.

Piosenką o lepszej, szczęśliwej przyszłości dla wszystkich ludzi połączonych były nasze uczucia.

Pragnieniem pokoju, nauki i pracy dla wszystkich połączonych były nasze serca.

Mimo ogromnych różnic natury geograficznej, historycznej i kulturalnej więzi łączącej zainteresowania całej wielkiej rodziny krajów obozu demokracji jest wspólne umiłowanie pokoju, walka o zbudowanie ustroju sprawiedliwości społecznej.

Piękno sztuki ludowej jest zrozumiałe dla wszystkich, którzy wkroczyli na drogę budownictwa społeczeństwa bezklasowego.

Jeden z członków załogi motorowca „Płast” tow. Tadeusz Zaleski tak wyraził swój podziw dla zespołu „Mazowsze”:

„Jestem oczarowany... z trudem [myśli chwytam...]
Przedemną sceną, w krag w [dzów tysiące...]
Na scenie barwa i młodość roz [kwita,
Jak kwiaty, które rosną na ma [zowieckiej] łące.
Dzięki Wam składam dzisiaj, mł [dzieży „Mazowsza”]
Za Wasze pieśni, tańce, w który [życia tyle,
Bo pieśń Wasza znająca, ludowa [najzdrowsza,
Jak gdyby mnie przeniosła do kra [ju na chwilę.

E. JANKOWSKI
(Z Biuletynu statkowego motorowca „Płast”)

Krótką historia map morskich

ROZWOJ kartografii łączy się z historią nawigacji. Autorami pierwszych map są niewątpliwie starożytni Babilończycy. Jedną z nich wyrzuta na płycie zachowała się do dzisiaj. Przedstawia ona Babilon otoczoną oceanem.

Greki Anaksymander z Miletu sporządził mapę Morza Śródziemnego otoczoną lądami z wyścięciem na Ocean, nazywany przez niego Wielką Rzeką. Pół wieku później Hecateus (około 550 — 470 przed n. e.) sporządził lepszą mapę. Wyobrażał on sobie ziemię jako płaską powierzchnię otoczoną oceanem. W środku ziemi umiejscowił na Grecję z przyległymi lądami. Na zachodnim krańcu jej mapy znajdowały się Stupy Herkulesa (stara nazwa Gibraltaru), na wschodnim krańcu zaś wybrzeża Indii. Północna Afryka pokazana była jako pustynia.

Zeglarze greccy nigdy nie odważyli się wypłynąć na zachód poza Stupy Herkulesa. Według ich wiary znajdowała się tam morze ciemności pełne okropności i dzikich bestii morskich.

Fenicjanie znali Afrykę, Ocean Atlantycki, Indyjski, Arabię, Hiszpanię i inne. Zeglarze fenicyjcy wyruszyli przez Gibraltar na północ wzdłuż Gali, gdzie znaleźli Alblon (Anglię) z jej bogactwami naturalnymi. Czerpiąc z nich doszli wkrótce do znacznej potęgi gospodarczej.

W r. 333 przed n. e. Pyteasz sporządził nową mapę ówczesnego świata. Światy ten zeglarz wyruszył z Grecji i płynąc wzdłuż Zatoki Biskajskiej dotarł do Anglii, którą przedstawił na swej mapie jako trójkąt. Mapa ta była wielkim sukcesem na owe czasy, mimo że zawierała sporo błędów. Np. linia brzegów W. Brytanii miała na niej 4000 mil morskich (zamiast 1200 w rzeczywistości). Następnie Strabon (63 r. przed n. e.) sporządził mapę dla Rzymian. Była ona gorsza od mapy Pyteasza, przedstawiała bowiem wybrzeże Hiszpanii i Gali jako linie prostą, zaś w miejscu Zatoki Biskajskiej znajdowała się Anglia.

Ptolemeusz sporządził mapę świata w r. 150 r. n. e. Była ona doskonała od poprzednich, mimo że zawierała również błędy. Na Morze Śródziemne było na niej 1400 mil dłuższe, niż jest w rzeczywistości. Mimo to była ona w ogólnym ujęciu nawigatorów i pilotów do XIV w. W czasie wyprawy

krzyżowych Anglik Richard de Bello sporządził nową mapę przedstawiającą na niej Morze Śródziemne, Ocean Atlantycki i Europę aż do Norwegii. Nie przyjęła się ona jednak wśród żeglarzy. Na początku XIV w. zeglarz włoski Portolano ulepszył mapę Ptolemeusza, rozciągając ją aż na zachodnie wybrzeża Afryki. Rychoł weszła ona w użycie w Italii i w innych krajach.

Największy rozwój kartografii nastąpił w 1479 r. kiedy król francuski Karol V zabrał w Katalonii grupę kartografów, polecając im sporządzenie mapy całego świata. Wykonali oni atlas składający się z sześciu map. Reprodukując ich długo były używane przez wszystkich żeglarzy.

Odkrycie Nowego Świata przez Krzysztofa Kolumba (1492) zrewolucjonizowało ówczesną kartografię. Bartłomiej Kolumb (brat Krzysztofa) wykonał mapę świata, dedykując ją królom angielskiemu Henrykowi VII. Przedstawiała ona wybrzeże środkowej Ameryki od Zatoki Meksykańskiej aż do Panamy. Przez kilka wieków mapę tę uważano za zaginioną. Dopiero nie tak dawno znaleziono ją przypadkowo w starej bibliotece we Florencji.

W 1502 r. portugalski żeglarz Cantino sporządził mapę, na której znajdowała się Nowa Fundlandia, zaś Grenlandia pokazana była jako część Azji. Potem ulepszył mapę świata Anglik Wright. W r. 1569 flamandzki uczone Gerard Merkator, dokonując rewolucji

w pracach Ptolemeusza, wpadł na nowy pomysł przedstawienia świata z rzutu i sporządził nową mapę, a jego sposób przetrwał do dziś znany jako „rzut Merkatora”. Znał duży się ona w Bibliotece Narodowej w Paryżu.

Na podstawie tego rzutu Holender Blaeu sporządził w 1644 r. mapę świata jako dwa półkule. Atlas map morskich dla celów nawigacyjnych został wykonany na podstawie rzutu Merkatora w 1647 r. przez Roberta Dudleya pod nazwą „Dell' Africano del Mare”, udoskonalony później przez trzech kartografów holenderskich. Mapy wybrzeży i jatek były sporządzone w tym czasie wyłącznie przez uczonych rosyjskich, w pracach swych dotyczących wybrzeży północno-wschodniej Azji oparli się oni częściowo na starych mapach chińskich.

W pierwszej połowie XVIII w. na czołowym wysuwali się kartografowie rosyjscy. W r. 1740 został wydany przez Akademię Nauk w Petersburgu „Atlas rosyjski” (zawierający również mapy Syberii). Za pierwszą mapę rosyjską uważa się „Bolszoj Czertioz” państwa moskiewskiego.

W początkach XVIII w. mapy zaczęły przedstawiać wygląd map dzisiejszych, trudno sobie wyobrazić rozwój kartografii bez pionierskich prac Pyteasza, Ptolemeusza, później Merkatora, a następnie kartografów rosyjskich i holenderskich.

J. P.



OTO jeszcze jeden z wielu przykładów wychowania amerykańskich dzieci. Ci dziesięcioletni chłopcy „bawią się” w szeroko stosowany przez Ku-Klux-Klan „lynch”. Wszelkie potrzebne do „zabawy” akcesoria, jak stryczki, kajdanki, pistolety itp. nabywają po „zniżonych cenach” w sklepach z zabawkami.

Wychowani wg recepty niejakiego „doktora” Mc Carthy młodzi chuligani stanowią gwardię „kulturtragerów” zza oceanu. Daremnie wysłki.

Dla porównania warto wspomnieć, że młodzież polska wykorzystuje wakacje na poznanie swego ojczystego kraju, na nabieranie sił i zdrowia na koloniach oraz — jak to jest w dziecięcym miasteczku Podgrodzie — uczy się żyć i pracować sama.



Zjęcia w numerze: Syrowatki, Makowskiego. Układ graficzny i rysunki: E. Karłowskiego.