

W czwartą rocznicę proklamowania Chińskiej Republiki Ludowej

„Wielkie zwycięstwa wojny ludowo-wyzwoleńczej i rewolucji ludowej w Chinach kładą kres epoce władzy imperializmu, feudalizmu i kapitału biurokratycznego. Z narodu ciemnego, naród chiński stał się gospodarzem nowego społeczeństwa i nowego państwa i zastąpił feudalny, kompradorski, faszystowski, dyktatorski rząd kuomintangowski — republiką dyktatury demokracji ludowej. Dyktatura demokracji ludowej Chin jest formą władzy państwowej Ludowego Demokratycznego Jednolitego Frontu klasy robotniczej, chłopów, zorganizowanego ludu, burżuazji narodowej, elementów patriotycznych i demokratycznych, opartej na sojuszu robotników i chłopów, pod kierownictwem klasy robotniczej“.



Mao Tse-tung — wódz wielkiego narodu chińskiego (wg drzeworytu St. Katzera)

JAKŻE jasno słowa te, zawarte we wstępie Programu ogólnego Ludowej Konsultatywnej Rady Politycznej Chin obrazują zmiany dokonane w tym kraju w wyniku kilkadziesiąt lat trwającej walki rewolucyjnej, skierowanej przeciwko imperialistom i rodzimnej reakcji feudalnej.

Jakże jasno słowa te wskazują jednocześnie drogę rozwoju wielkiego narodu chińskiego liczącego bez mała 500 milionów ludności, zamieszkującej ponad 11.125.000 km kw. ziemi bogatej w złoża, jak złoto, srebro, ołów, rtęć, żelazo, cynk, węgiel kamienny i inne.

Proklamowanie Chińskiej Republiki Ludowej w 1949 r. należy do najbardziej przełomowych wydarzeń w dziejach ogólnoswiatowej walki obozu pokoju, postępu i socjalizmu przeciwko obozowi imperializmu i wojny.

Od czasu pierwszej zwycięskiej rewolucji socjalistycznej w 1917 r. imperializm światowy nie otrzymał tak druzgocącego ciosu.

Zwycięstwo narodu chińskiego wzmoćniło zasadniczo siły obozu pokoju, demokracji i socjalizmu.

Wyzwolenie Chin spod wpływu imperializmu i proklamowanie Chińskiej Republiki Ludowej stało się przykładem i nadzieją dla wszystkich narodów cierpiących jeszcze pod jarzmem kolonialnego lub półkolonialnego wyzisku i ucisku. Narody Malajów i Wietnamu, Indonezji i Birmy, szerokie masy ludowe Indii i Japonii, wszystkie narody Azji, które walczą o narodowe i społeczne wyzwolenie, znajdują w zwycięskiej walce narodu chińskiego wzór i naukę dla siebie.

Bez precedensu w historii jest postawa narodu chińskiego, udzielającego pomocy Korei, w której imperializm amerykański rozpętał agresję przeciwko ludom Azji.

Bohaterska walka żołnierzy koreańskich i ochotników chińskich dowiodła, że nie ma na świecie siły, zdolnej rzucić na kolana naród, który los swego kraju wziął we własne ręce. Wojna w Korei wykazała ponadto całkowitą klęskę militarną, prestiżową i moralną imperializmu.

Chiny w tym roku wstąpiły w okres realizacji pierwszego planu 5-letniego, budowy potencjału gospodarczego odpowiadającego ich ogromowi, bogactwu i znaczeniu międzynarodowemu.

W oparciu o mądre kierownictwo Komunistycznej Partii Chin, o entuzjazm mas ludowych, o olbrzymie nie wykorzystywane dotąd zasoby naturalne kraju, o decydującą i wszechstronną pomoc Związku Radzieckiego, budownictwo to łamiąc wszelkie przeszkody rozwija się i będzie się nadal rozwijać w niezwykle szybkim tempie.

Układ o przyjaźni, współpracy i wzajemnej pomocy zawarty w lutym 1950 r. w Moskwie stał się jednym z nieodzownych elementów potęgi i budownictwa nowych Chin.

Bezpłatne odstąpienie kolei czan-czuńskiej, bezpłatne uznanie praw Chin do Portu Artura i Dairenu oraz wszystkich istniejących tam urządzeń, olbrzymie kredyty, utworzenie towarzystw mieszańców dla eksploatacji bogactw naturalnych i linii lotniczych — wszystko to wzmocniło potęgę Chin pod względem politycznym i gospodarczym.

Niezależnie od układu chińsko-radzieckiego Chiny są głęboko zainteresowane pogłębianiem przyjaźni i stosunków z państwami demokracji ludowej, m. in. również z Polską, z którą zawarły traktat handlowy i umowę kulturalną.

Stalki polskie regularnie przybijają do portów chińskich. Wymiana handlowa między obu krajami wzrosła w okresie 1950—1952 więcej niż 6-krotnie. Za-

cieśnia się też współpraca kulturalna. Polscy studenci studiują w Chinach, a chińscy w Polsce. Nasz reprezentacyjny zespół „Mazowsze“ cieszył się wielkim uznaniem w Chinach. Występy chińskiego Zespołu Pieśni i Tańca przyjęte zostały z entuzjazmem w naszym kraju.

Chiny Ludowe — potężne dzięki własnej pracy, sojuszowi ze Związkiem Radzieckim i przyjaźni ze wszystkimi krajami obozu pokoju i socjalizmu stały się jednym z najpotężniejszych czynników na arenie międzynarodowej.

Na nic zdadzą się intrygi imperializmu amerykańskiego na ONZ, który wbrew zdrowemu rozsądkowi i opinii świata próbuje pozabawić wielki naród chiński należnego mu głosu.

Intrygi te wskazują na rzeczywiste zamiary amerykańskich podżegaczy wojennych obawiających się potęgi i znaczenia Chin Ludowych.

Świadome swych zadań i celów w codziennej walce o przezwyciężenie otrzymanego w spadku zacofania Chiny Ludowej stoją w pierwszej linii frontu antyimperialistycznego, są jednym z najważniejszych czynników walki o pokój na świecie i o lepszą przyszłość całej ludzkości.

W czwartą rocznicę święta Chin Ludowych cały naród polski a wraz z nim nasi marynarze, którzy swoją pracą bezpośrednio przyczyniają się do umacniania zdobyczy narodu chińskiego, z najwyższą sympatią i uczuciem braterskiej przyjaźni życzą mu dalszych sukcesów w walce o rozwój Ojczyzny, budownictwo podstaw socjalizmu, utrwalenie niezależności kraju i o pokój na całym świecie.

j. b.



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDANSK, 1-15 PAŹDZIERNIKA 1953 R. NR 19 (65)

U progu nowego roku szkolenia partyjnego

Aby szkolenie partyjne we flocie spełniło swoje zadanie

STOIMY u progu nowego roku szkolenia partyjnego, które winno wzbogacić naszych członków partii i bezpartyjnych aktywistów w potężną broń marksizmu-leninizmu, w ten ideowy oręż stanowiący nieocenioną pomoc w ich codziennej pracy społecznej i zawodowej. Z nauk Lenina wynika, że siła naszego państwa spoczywa w świadomości mas. Państwo jest silne wówczas, gdy masy znają cel swej pracy, widzą wspaniałą perspektywę drogi wiodącej ku szczęśliwemu jutru — socjalizmowi, gdy umieją dostrzegać i usuwać piętrzące się na tej drodze przeszkody.

Na naszej drodze piętrzy się wiele przeszkód. Nasze sukcesy budownictwa pokojowego wzmagają nienawiść wroga zewnętrznego i wewnętrzne, który nie przebiera w środkach swej perfidnej propagandy, usiłując za wszelką cenę wstrzymać nasz marsz ku socjalizmowi, osłabić jednolitą więź narodu z partią. Pod szczególnym ostrzałem imperialistycznej propagandy znajduje się nasza flota handlowa pracująca w bezpośrednim okrażeńiu wroga. I dla-

tęgo w walce o wychowanie nowego marynarza tym bardziej ważną rzeczą jest szkolenie ideologiczne naszych załóg pływających. Doprowadzenie do każdego marynarza znajomości podstaw marksizmu-leninizmu, zapoznanie go ze sprawami rządzącymi rozwojem społeczeństwa, z polityką naszej partii i węzłowymi zagadnieniami polityki międzynarodowej pomoże mu w jego codziennej pracy. Pozwoli na zamaskowanie wrogiej plotki, zaostrezy czujność, wyjaśni wiele wątpliwości i uczyni prostymi wiele skomplikowanych problemów życia codziennego.

Ale aby szkolenie partyjne spełniło swą rolę, musi być nasycone treścią polityczną, musi nierozdzielnie spleść się z codzienną pracą i życiem naszych załóg statkowych, musi stać na wysokim poziomie. A walka o ten poziom to jedno z najistotniejszych zadań stojących przed wszystkimi organizacjami partyjnymi na naszych statkach i Komitecie PZPR PMH.

Szkolenie polityczne w naszej flocie handlowej w ubiegłym okresie miało poważne braki. Dowodem tego jest

nie dość jeszcze wysoki poziom uświadomienia niektórych członków partii na statkach. Uwidocznili się to wyraźnie w toku ostatniej kampanii sprawozdawczo - wyborczej do władz partyjnych. Czymże bowiem jak nie słabym uświadomieniem tłumaczyć można niskie, ogólnikowe dyskusje na szeregu zebraniach, których słabą stroną był brak bojowości i samokrytyki — orea, w który ubrać nas winna właśnie głęboka znajomość zasad marksizmu-leninizmu. Czymże innym jak nie brakiem dostatecznego uświadomienia są występujące zbyt często wypadki pijanstwa i przemytu, łamanie socjalistycznej dyscypliny pracy itp.

INSTRUKCJA KC PZPR wydana w związku z rozpoczęciem nowego roku szkolenia partyjnego podkreśla, że „główną słabością naszej pracy w tej dziedzinie była niedostateczna troska o zapewnienie należytej jakości szkolenia, jego stosunkowo niski poziom ideowo-polityczny“. Głównym też brakiem szkolenia partyjnego w PMH było jego oderwanie od codziennej pracy załóg statkowych, od ich walki o realizację zadań produkcyjnych, zbyt słabo związanej teorii z praktyką.

Komitec PMH słabo kierował szkoleniem partyjnym. Brak było jednolitego planu szkolenia. Stało się to przyczyną różnorodności tematyki na poszczególnych kursach szkolenia na statkach. Np. w lipcu br. w programie szkolenia na młt. „Batory“ przerabiano tematykę „Partia marksistowsko-leninowska“. W tym czasie na tankowcu „Turnia“ słuchacze zapoznawali się z zagadnieniami VIII Plenum KC PZPR, zaś na „Lechu“ studiowano materiały I Zjazdu Spółdzielczości Produkcyjnej.

Ten zupełnie przypadkowy dobór tematyki panował przez cały ubiegły okres szkoleniowy w naszej flocie. Dodajmy do tego fakt stałej płynności załóg, ustawiczne przemustrowywanie, a nie trudno będzie zrozumieć przyczyny wielu braków w szkoleniu.

Prawidłowy dobór i stałe kierowanie pracą wykładowców to najważniejszy warunek podniesienia poziomu szkolenia ideologicznego. Tę żelazną prawą nie przestrzegał jednak w ub. roku szkolenia Komitet PMH, nie przestrzegały też organizacje partyjne na statkach.

W wielu wypadkach rola wykładowcy ogranicza się jedynie do odczytania broszury i wysłuchania kilku wypowiedzi przeważnie jednych i tych samych słuchaczy. Nie organizowano seminariów, nie sprawdzano, jak słuchacze przyswajają sobie wiadomości i jak stosują je w życiu codziennym. Egzekutywy podstawowych organizacji partyjnych przeważnie nie analizowały na swoich posiedzeniach poziomu szkolenia i jego skuteczności. Nie dyskutowano tych spraw na zebraniach partyjnych, nie omawiano postępu towarzyszy na szkoleniu.

Brak ogólniejszej kontroli szkolenia w PMH tak ze strony Komitetu Wojewódzkiego PZPR, jak i Komitetu PMH nie mobilizował statkowych organizacji partyjnych do wzmocnienia troski i opieki nad tym niezwykle ważnym odciśnięciem naszej pracy partyjnej.

Nowy rok szkolny i ustalony na ten rok nowy program masowego szkolenia partyjnego zmobilizował kierownicze instancje partyjne naszej floty do dokonania zdecydowanego zwrotu w ustosunkowaniu się do tych spraw. Zagadnienie szkolenia stało się tematem obrad jednego z ostatnich posiedzeń egzekutywy Komitetu PMH. Opracowano na podstawie instrukcji KC w sprawie masowego szkolenia partyjnego na rok 1953/54 szczegółowy program i formy szkolenia. Szczególną uwagę zwrócono na dobór wykładowców i kierowników seminariów. W każdą środę odbywały się w Komitecie seminarium dla wykładowców ze statków, które przebywały w porcie. Wytapowano również aktywistów partyjnych zatrudnionych w aparacie lądowym floty, których zadaniem jest opieka nad poszczególnymi kursami szkolenia partyjnego na statkach.

(Dokończenie wewnątrz numeru)

Przed Miesiącem Pogłębiania Przyjaźni Polsko - Radzieckiej

JUŻ za kilka dni, 8 października, rozpoczyna się u nas obchody Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko - Radzieckiej, który w tym roku święcić będziemy pod hasłem: „Pogłębiajmy nieustannie przyjaźń narodu polskiego z narodami ZSRR, strzeżmy jej jako największego skarbu, jako ostoi pokoju, niepodległości i rozkwitu naszej Ojczyzny“.

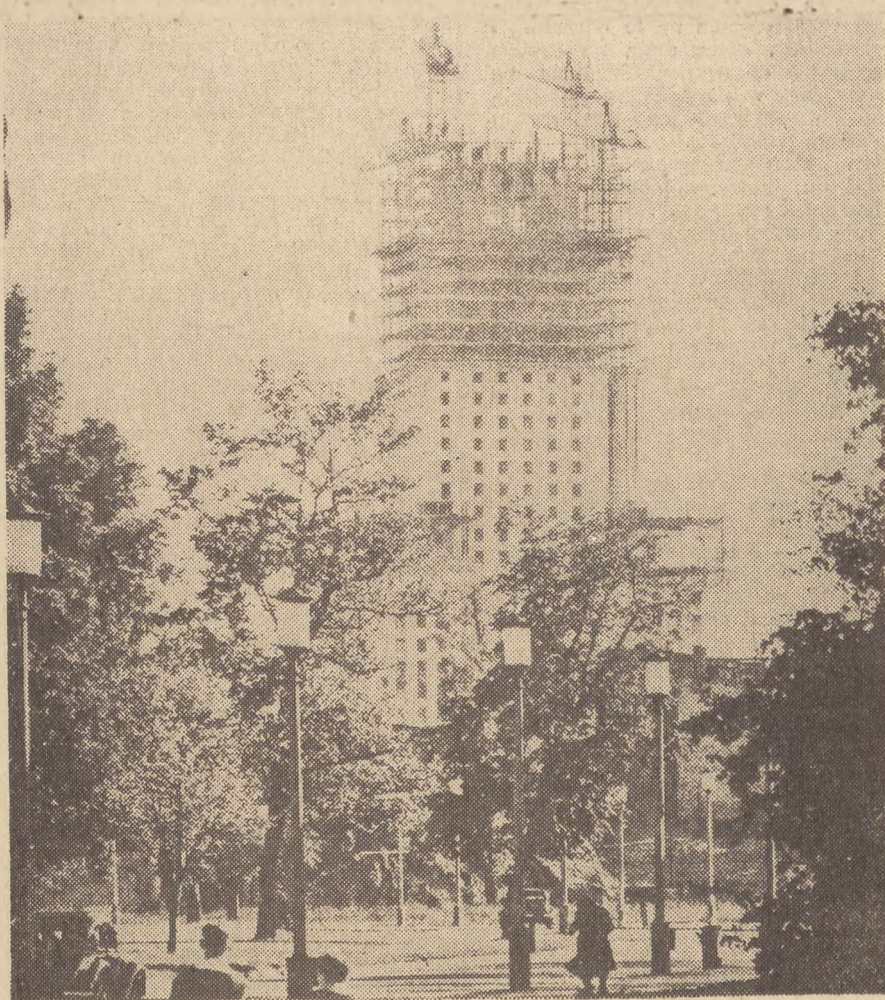
Najpiękniejszym symbolem tej serdecznej przyjaźni jest wznoszący się z dnia na dzień coraz wyżej nad panoramą Warszawy Pałac Kultury i Nauki im. Józefa Stalina.

Piękną i bogatą tradycję mają u nas uroczystości i obchody Miesiąca Przyjaźni. W tym roku jednak pracownicy morza i żegluga śródlądowej wraz z całym narodem bardziej imponująco niż w latach ubiegłych dadzą wyraz swym uczuciom przyjaźni i wdzięczności do Związku Radzieckiego.

Głównym celem Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko-Radzieckiej jest jeszcze głębsze zapoznanie społeczeństwa polskiego z ogromnymi osiągnięciami gospodarczymi i kulturalnymi narodu radzieckiego, z sukcesami i planami budownictwa komunistycznego, rozbudzenie w naszym narodzie jeszcze głębszej świadomości, ile zawdzięczamy przyjaźni i pomocy ZSRR.

W okresie dorocznego Święta Przyjaźni spada na aktywność Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej i organizacji masowych szczególnie ważne zadanie wyjaśniania załogom ogromnego znaczenia polityki ZSRR dla pokojowego rozkwitu naszej Ojczyzny, wykazywania wagi sojuszu i przyjaźni z wielkim Krajem Rad dla bezpieczeństwa naszych granic zachodnich i utrwalenia naszej niepodległości. Zapoznając marynarzy, portowców, remontowców, żeglarzy i wodniaków z ogromnymi sukcesami narodów ZSRR, z wszechstronną pomocą, jakiej udzielił nam i udziela nadal Związek Radziecki w gośpodarce morskiej, w rozbudowie przemysłu itp., pokazujemy jednocześnie przede wszystkim myśl ożywiającą politykę Komunistycznej Partii i Rządu Radzieckiego: ideę pokojowego współżycia między narodami, rozwiązywania spornych kwestii międzynarodowych drogą rokowań, nieustanną troskę partii i rządu o coraz szersze zaspokajanie stałe rosnących potrzeb materialnych i kulturalnych narodu radzieckiego.

Jednym z zadań programowych Miesiąca będzie zorganizowanie w całym kraju przeglądu stosowania radzieckich doświadczeń i metod pracy w produkcji i działalności związkowej. Ma on na celu zapoznanie załóg i jak najszersze upowszechnienie wśród nich przykładów i wzorów radzieckich. Opracujemy więc w okresie dzielącym nas od Miesiąca Przyjaźni takie formy



Coraz wyżej wznosi się ponad Warszawą Pałac Kultury i Nauki im. Józefa Stalina — symbol serdecznej przyjaźni polsko-radzieckiej

i środki popularyzacji metod i doświadczeń radzieckich przodowników, nowatorów i związkowców, by coraz szerzej stosowano je na naszych statkach, holownikach, barkach i w naszych portach.

Miesiąc Przyjaźni pomoże również w dalszej realizacji zadań, jakie postawił przed Towarzystwem i innymi organizacjami społecznymi IV Krajowy Zjazd TPP-R. Szeroki udział aktywów w tym okresie należy wykorzystywać dla dalszego ożywienia pracy kół TPP-R.

Doroczne święto Przyjaźni stwarza najbardziej dogodny warunki do zwiększenia szeregów członkowskich TPPR. Z prawdą o Kraju Rad, z propagandą przyjaźni polsko - radzieckiej dostrzemy do wszystkich pracowników resortu żegluga i ich rodzin.

Tym celom służyć będą uroczystości, odczyty, pogadanki, wystawy, po-

święcone zagadnieniom życia ludzi radzieckich, rozwojowi nauki, techniki, kultury, literatury, sztuki, przemysłu, rolnictwa i transportu w ZSRR. Teatry wystawiają sztuki najznakomitszych dramaturgów rosyjskich i radzieckich, a opery i filharmonie przygotowują koncerty radzieckiej muzyki i pieśni. Również zespoły świetlicowe organizują imprezy artystyczne, wieczornice poświęcone radzieckiej sztuce, ludowym tańcom i pieśniom narodów Kraju Rad.

Tegoroczne obchody Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko - Radzieckiej w zakładach pracy naszego resortu winny umożliwić pracownikom morza i żegluga śródlądowej jeszcze szersze, bardziej wszechstronne poznanie życia narodu radzieckiego i jeszcze bardziej zacieśnić więzy przyjaźni i sojuszu, łączące naród polski z narodami Związku Radzieckiego.



Przegląd Wydarzeń

21 września br. delegacja Związku Radzieckiego złożyła na VIII sesji Zgromadzenia Ogólnego NZ projekt rezolucji o środkach usunięcia groźby nowej wojny światowej i zagodzenia napięcia w stosunkach międzynarodowych. Fakt ten jest najważniejszym wydarzeniem wśród wielu ważnych wydarzeń ubiegłych dwóch tygodni.

DROGA DO ODPREŻENIA

CORAZ większy ciężar wydatków na zbrojenia spada na barki mas pracujących w krajach kapitalistycznych. Coraz też głośniej rozlega się ich żądanie: mniej armat — więcej chleba! Żądanie to wysuwają masy pracujące w krajach, których stopa życiowa wciąż się zmniejsza w wyniku militarystyki i kontynuowania brudnej wojny w Vietnamie. Żądanie to wysunęło 8 milionów robotników włoskich, którzy ogłosili 24 września br. 24-godzinny strajk powszechny.

Fatalne skutki militarystyki od czuwają również masy pracujące w Anglii i Stanach Zjednoczonych. Według oświadczenia samego Eisenhowera rząd Stanów Zjednoczonych na każde trzy dolary wydatku je dwa na cele wojenne. Ciężar tych wydatków spycha coraz bardziej ludzi pracy na skraj nędzy.

Wszędzie na całym świecie — w Azji, w Europie i na kontynencie amerykańskim narody żądają redukcji zbrojeń i zakazu broni masowej zagłady. Tym właśnie żądaniem od powiadają propozycje radzieckie, zawarte w projekcie rezolucji, złożonej na posiedzeniu plenarnym VIII sesji ONZ przez delegację radziecką.

Eisenhower, Dulles i inni przedstawiciele agresywnych kół imperializmu amerykańskiego usiłują wykorzystać fakt, że Stany Zjednoczone nie posiadają już monopolu na broń atomową i wodorową do dalszego rozpętania wyścigu zbrojeń. Prasa amerykańska zaś usiłuje zastraszyć swoich czytelników tym, że... Związek Radziecki opanował produkcję bomb wodorowych. Ale każdemu wiadomo, że Związek Radziecki nikomu nie grozi, ani bombą atomową, ani bombą wodorową, ani żadną inną bronią. Natomiast

Stany Zjednoczone, utrzymując daleko za granicami swego kraju dwa miliony żołnierzy w 27 i bazy wojenne w 49 obcych państwach nie czynią tego w interesie pokoju.

Nie służy też interesom pokoju propaganda wrogości i nienawiści między narodami, rozpętana przez agresywne koła imperializmu. Nie służy sprawie pokoju forsowanie militarystyki adenauerowskich Niemiec zachodnich, ani usiłowania stoperdowania konferencji pokojowej w sprawie uregulowania problemu koreańskiego. Wszystko to, jak również polityka siły i dyktatu prowadzona przez Stany Zjednoczone nie sprzyja odprężeniu międzynarodowemu.

Drogę do odprężenia w stosunkach międzynarodowych wskazują propozycje, zawarte w projekcie rezolucji radzieckiej, które stanęły na porządku obrad ONZ. Jakże to są propozycje?

Po pierwsze — zakaz broni atomowej, wodorowej i innych rodzajów broni masowej zagłady oraz ustanowienie międzynarodowej kontroli nad wykonaniem tego zakazu. Po drugie — redukcja zbrojeń o jedną trzecią w ciągu roku przez 5 wielkich mocarstw oraz zwolnienie międzynarodowej konferencji w sprawie redukcji zbrojeń przez wszystkie państwa. Po trzecie — likwidacja baz wojennych na terytoriach obcych państw, jako zagrażających pokojowi i suwerenności tych państw. Jednocześnie rezolucja radziecka wzywa do położenia kresu propagandzie nienawiści między narodami.

Propozycje radzieckie popiera cała postępową ludzkość. Popiera je także naród polski, pragnący budować swoje lepsze jutro w warunkach trwałego pokoju.

TRZEŚWE GŁOSY

W końcu września br. odbyła się w Rzymie konferencja zastępców ministrów spraw zagranicznych Francji, Włoch, Belgii, Holandii, Luksemburga i Niemiec zachodnich w sprawie planów zmontowania „europejskiej wspólnoty politycznej”, mającej być kosmopolityczną nadbudową projektowanej „armii europejskiej”. Jak wiadomo w tej tzw. „europejskiej wspólnoty” i „armii europejskiej” pierwsze miejsce mają zająć Niemcy zachodnie.

Plany te napotykają jednak na opór nie tylko szerokich mas ludowych w tych krajach, które zdają sobie sprawę z niebezpieczeństwa odbudowy militarystyki niemieckiej. W związku z tymi planami dają się zauważyć tarcia w łonie rządu francuskiego, gdzie coraz bardziej wyłania się opozycja przeciwko „europejskim” projektom. Kilku ministrów francuskich kategorycznie zażądało, aby nie zostały podjęte żadne zobowiązania w stosunku do „europejskiej wspólnoty”. Dlatego przedstawiciele Francji na tej konferencji zajęli stanowisko uchylania się od powzięcia jakichkolwiek decyzji.

Nawet premier rządu włoskiego Pella w swoim przemówieniu na tej konferencji uzalał się na to, że państwa zachodnio - europejskie na potykają „na szereg zagadnień, które z powodu swojego skomplikowanego charakteru mogą odroczyć szybkie urzeczywistnienie celów” tak zwanej „Zjednoczonej Europy”.

WZÓR WSPÓŁPRACY

W dniach od 11 do 19 września br. odbyły się w Moskwie rokowania między rządem radzieckim a delegacją rządową Koreańskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej. W rokowaniach tych omówiono zostały konkretne formy pomocy narodu radzieckiego dla narodu koreańskiego, który przystąpił do odbudowy swego kraju ze zniszczeń spowodowanych agresją amerykańską.

Rząd Związku Radzieckiego wysygnował nieodpłatnie miliard rubli na odbudowę gospodarki koreańskiej oraz przyznał nowe, bardziej ulgowe warunki spłaty kredytów udzielonych dawniej rządowi KRL-D.

Również i inne kraje obozu socjalizmu pospieszyły z pomocą narodowi koreańskiemu. M. in. pomocy tej udzieli również rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Wielką historyczną zasługą ma naród koreański i chiński ochotnicy ludowi, którzy obronili sprawę pokoju na Wschodzie i w niemalym stopniu ostudzili zapędy agresorów do wywołania nowej wojny światowej.

Dlatego też naród polski wita z uznaniem deklarację o zakończeniu rokowań między Związkiem Radzieckim a Koreańską Republiką Ludową - Demokratyczną, widząc w niej krok naprzód w kierunku utrwale

Przeciw Polsce i wbrew interesom Kościoła

„UDERZ w stół — a nożyce się odezwą”. Prawdą zawartą w tym staropolskim przysłowiu mieliśmy możność już nieraz obserwować. Ilekroć władza ludowa w Polsce uderza w jakieś ognisko dywersji, ilekroć demaskuje szpiegów, tylekroć podnosi się wrza w rozmaitych imperialistycznych szkieletach radiowych.

I tym razem w związku z procesem biskupa Kaczmarskiego i jego kompanów, odezwę się nożyce równocześnie i w Watykanie, i w Waszyngtonie. Procesowi towarzyszyło wściekle larum „Głosu Ameryki”, „Wolnej Europy” itp.

Zdenerwował się procesem Kaczmarskiego „Osservatore Romano”, wtórował mu sztucznie robionym oburzeniem kardynał Spellman, a Departament Stanu USA złożył beczelne oświadczenie, w którym między innymi stwierdza, że „tego rodzaju akty — czyli sążnienie zdradców — wywołują zawsze oburzenie wśród ludzi, którzy szanują podstawowe prawa i wolności obywatelskie”. Wrzawie tej trudno się zresztą dziwić. Proces z całą wyrazistością obnażył antypolską prowadzoną od wielu lat politykę Watykanu. Aczkolwiek na ławie oskarżonych siedzieli tylko Kaczmarski, to jednak opinia polska osądziła w tym procesie również i tych ich zamorskich mocodawców, którzy ni mi kierowali. I właśnie dlatego mocodawcy ci usiłują bronić się przy pomocy beprzekładnej ingerencji w nasz wymiar sprawiedliwości — w sprawę sądu nad polskimi obywatelami w Polsce.

Departament Stanu oburza się również na zarzuty pod adresem niektórych dyplomatów amerykańskich, że trudnią się szpiegostwem. Eks-ambasador amerykański w Polsce Bliss Lane, o którym tak wiele mówili oskarżeni i świadkowie w procesie Kaczmarskiego, złożył ostatnio przed mikrofonem „Wolna Europa” oświadczenie, że zarzuty wysunęte przeciwko niemu są całkowicie fałszywe, że wszelkie kontakty, jakie kiedykolwiek miał z biskupem Kaczmarskim, nosiły charakter wyłącznie towarzyski. Warto zacytować tutaj przytoczony przez Kaczmarskiego fragment jednej z takich „towarzyskich” rozmów z Bliss Lane: „Dla celów wojennych — wyjaśniał ambasador — dla zmniejszenia obronności krajów demokracji ludowej, a w tym wypadku Polski, Ameryka prowadzi odpowiednio stosowaną konkurencję i dys-

kryminację i dla tych celów zimnej wojny potrzebna jest dokładna znajomość życia gospodarczego i przemysłowego...”

Nie było po wyzwoleniu sprawy szpiegowskiej, antypaństwowej dotyczącej okresu urzędowania Bliss Lane'a, w której nie wpłynęłoby nazwisko tego „ambasadora”.

W tym świetle ani oświadczenie Departamentu Stanu ani kłamliwe wywody Bliss Lane'a nie są w stanie wprowadzić w błąd opinii publicznej. Fakty aż nadto wyraźnie zadają im kłam.

Niezbita jest dokumentacja procesu, jeżeli chodzi o antypolską rolę polityki watykańskiej, której wykonawcami byli oskarżeni. W okresie międzywojennym istota polityki watykańskiej była gra na Niemcy, jako na główną siłę antyradziecką. Polska była zbyt słaba, aby stawiać na nią w tych wielkich planach. Stąd antypolska postawa Watykanu podczas powstań śląskich, ponieważ Śląsk był potrzebny dla odbudowy silnych Niemiec. Stąd pomoc Watykanu w doświadczeniu Hitlera do władzy. Stąd też w ponurych latach okupacji papież i jego wysłannicy robili co mogli, aby wciągnąć Polaków w rydwan wojny Hitlera. Ten cel nakazywał wykonawcy watykańskiej woli biskupowi Kaczmarskiemu agitować w czasie okupacji, w latach kiedy naród polski przeżywał okres niesłychanej martyrologii, gdy tysiące Polaków, a wśród nich wielu księży ginęło w obozach koncentracyjnych, agitować za kolaborację.

W liście pasterskim Kaczmarski z tego okresu czasu czytamy: „W społeczeństwie musi być ład i porządek. Nie wolno nam nakłaniać ucha na podszept podjętych ludzi, gdyby usiłowali wciągnąć społeczeństwo nasze, zwłaszcza młodzież, do nieobliczalnej konspiracyjnej akcji”. Dlatego w maju 1940 roku wzywał Kaczmarski: „Chcę tedy i wzywam Was, abyscie z całą sumiennością zachowywali wszystkie przepisy prawa władz tak administracyjnych, jak i wojskowych” (okupanta — przyp. red.).

Wykonując wreszcie ten plan, oskarżeni na rozkaz Watykanu spiskowali przeciwko Polsce Ludowej. Hitler zawiódł, ale Watykan nie zrezygnował ze swego planu najazdu na państwa, które wyzwoliły się z pęt kapitalizmu. Tym razem jednak Polska Ludowa przestała być pionkiem, a stała się poważną przeszkodą w wykonaniu tego planu. Nasza

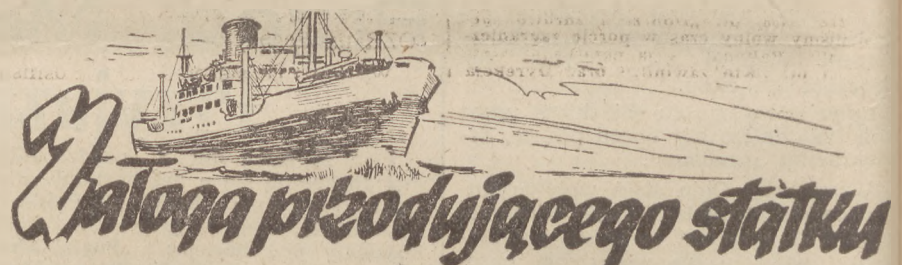
Ojczyzna jest silnym i niepodległym państwem, jest częścią potężnego obozu pokoju, przeciwstawiającego się obozowi wojny, do którego należy również Watykan. Dlatego realizacja watykańskiej polityki nakazywała traktować Polskę jako przeciwnika. Stąd wykonawcy woli watykańskiej nie gardziły żadnym środkiem w swej antypolskiej działalności. Kumanie się z bandytami UPA, z neohitlerowskimi adnauerowcami i amerykańskimi imperialistami, nawoływanie do spiskowania sabotażowania naszych planów gospodarczych, szpiegostwo i stawka na trzecią wojnę — to szczegóły ich działalności, które ujawnił proces.

Wymowie tych faktów, dowodom, po których naciskiem musieli przyznać swoją winę Kaczmarski i inni oskarżeni, prócz kłamstw nie może nie przeciwstawić propaganda imperialistyczna. Klamią więc na potęgę. Posługując się starą metodą, imperialistyczne szkielety usiłują przedstawić proces przeciwko zdradcom — jako proces przeciwko religii, przeciwko kościołowi.

Każdy człowiek w Polsce wie, a każdy wierzący może to potwierdzić, że własnego doświadczenia, że władza ludowa udziela pełnej wolności wiary i uprawiania praktyk religijnych wszystkim obywatelom. Każdy człowiek wie o tym, że władza ludowa nie walczy z kościołem i religią, natomiast walczy i będzie walczyła z nadużywaniem kościoła dla celów politycznych, dla wróg roboty. Wiedzą o tym i stwierdzają to również tysiące katolickich księży w Polsce.

Milionowe rzesze wierzących i nie wierzących narodu polskiego, w tym setki księży zdaje sobie dokładnie sprawę, że działalność Kaczmarskiego i jego podobnych nie ma nic wspólnego z sprawą religii i kościoła. „Złeczone przez biskupa Kaczmarskiego zadania były działalnością polityczną, nie wspólną z religią nie mającą” — oświadczyła współoskarżona w procesie siostra Nikołowska.

Odpowiedź narodu polskiego zawarta w swoich słowach prokurator: „Szana jemy wierzenia, zwyczaj i uczucia każdego uczciwego człowieka i stać będziemy twardo na gruncie wolności religijnej, lecz wara komukolwiek pod osłoną kościoła ludzi przeciw narodowi i szkodzić Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej”.



Ciąg dalszy

Co pomogło marynarzom ulepszyć swą pracę?

Na pytanie to odpowiada II mechanik komsomolec tow. **Traszyn**: „W miarę poznawania niezwykłej teorii marksizmu - leninizmu zacząłem lepiej rozumieć znaczenie swej pracy. Stało się dla mnie jasne, że im wydajniej będą pracowali wszyscy ludzie radzieccy, a w szczególności każdy z nas, tym prędzej dojdziemy do komunizmu. Dlatego właśnie chciałem się zrobić możliwie jak najwięcej dla ukończenia Ojczyzny”.

I tow. **Traszyn** — gorący patriota radziecki, pracuje twórczo i wydajnie. Cenne pomysły racjonalizatorskie wniosł III mechanik, komunista tow. **Szwiec**. Starszy mechanik tow. **Maczarsz** zaproponował ustawienie dodatkowego zbiorniczka przy filtrach w celu zbierania oleju solerowego.

Można byłoby przytoczyć wiele innych przykładów świadczących o tym, jak wzrost świadomości politycznej wywiera dodatni wpływ na twórczą pracę członków załogi, jak aktywizuje ich inicjatywę. Oczywiście, że obok szkolenia marksistowsko - leninowskiego poważną rolę odgrywa tu różnorodna praca wychowawcza.

Propagandą i wprowadzaniem nowych stachanowskich metod pracy na statku zajmuje się organizacja partyjna. O nowych socjalistycznych metodach pracy w transporcie morskim, o sukcesach produkcyjnych przodujących stachanowców floty wygłaszane są odczyty i referaty, przeprowadza się pogadanki, omawia się artykuły z gazet i czasopism. Pisze też o nich gazetka ścienna. Przodujący ludzie motorowca chętnie dzielą się swymi doświadczeniami.

Na początku kwietnia odbyło się na statku interesujące zebranie załogi. Porządek dzienny obejmował jeden punkt: „Wymiana doświadczeń przodowników pracy naszego statku”. Interesujący referat wygłosił przodownik pracy i szkolenia motorzysty tow. **Korobko**. W jego sukcesach nie ma żadnej tajemnicy. Prawidłowo planuje on godziny pracy, nauki i wypoczynku.

Wszyscy dobrze zapamiętali przemówienie innego motorzysty tow. **Kotłowa**. Powiedział on, że z każdym dniem coraz bardziej podoba mu się jego specjalność, że szczyty się nią i jeszcze lepiej ją opanuje. Na tym samym zebraniu ujawniono również braki w pracy załogi. Uchwalono częściej odbywać takie zebrania, ulepszyć organizację i

jakość szkolenia technicznego, starannie przygotować się do każdego zajęcia. Motorowiec „Krasnowodsk” otrzymał na rok bieżący podwyższone zadania planowe. Jednakże stosując przodujące metody pracy i nowe formy współzawodnictwa załoga systematycznie przekracza zadania rejsowe. Dlatego na zebraniu poświęconym omówieniu wyników pierwszego kwartału i nakreśleniu zadań na dalszy okres, marynarze jednogłośnie podjęli zobowiązanie wykonania rocznego planu przewożenia w 125 proc. do dnia rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej. Faktycznie plan roczny został wykonany do 1 sierpnia. Marynarze podjęli nowe zobowiązanie wykonania dalszych 25 milionów tonokilometrów.

Na zebraniu partyjnym i związkowym rzeczowo punkt po punkcie omówiono stachanowski plan pracy statku na rok bieżący. W przemówieniach swych marynarze analizowali pracę załogi w ubiegłym roku, ujawniali wszystkie braki i niedociągnięcia, wskazywali na niewykorzystane możliwości i zasoby, wnosili praktyczne wnioski.

Za podstawę uchwalonego przez marynarzy „Krasnowodsk” planu stachanowskiego przyjęto następujące wnioski: Kosztem zaoszczędzonego czasu wykonać dwa dodatkowe rejsy, wykonać dodatkowo 23 miliony tonokilometrów, zaoszczędzić 20 ton paliwa i 600 kg smarów, zaoszczędzić 100 tysięcy rubli, zapewnić socjalistyczną opiekę nad statkiem i mechanizmami.

Dla zabezpieczenia wykonania tego stachanowskiego planu załoga pokładowa i maszynowa, wachty i poszczególni członkowie załogi podjęli nowe podwyższone zobowiązania. Miały one na celu przewiezienie największej ilości ładunków i zdobycie pierwszego miejsca w przedsiębiorstwie żeglownym.

Zdobycie pierwszego miejsca nie jest łatwym zadaniem. Ale załoga „Krasnowodsk” mocno wierzy w swoje zwycięstwo. Wyrazili to dobitnie sekretarz organizacji komsomolskiej statku tow. **Prytkow**: „Posiadamy wszystko, co jest niezbędne dla zwycięstwa — stały, zwarty, pełen zapалу kolektyw, doskonały statek i sprężyste kierownictwo. Każdy marynarz pracuje, żeby nie tylko wykonać, lecz przekroczyć zatwierdzony stachanowski plan”.

D. c. n.

Opr. H. R.

Rozrachunek gospodarczy na statku - sprawą całej załogi

ZALOGI naszych statków dają wie-
le dowodów socjalistycznego sto-
sunku do pracy i mienia społecznego.
Przejawia się to w uporczywej walce
o uzyskanie jak najwyższej zdolności
przewozowej jednostek przy systema-
tycznym obniżaniu kosztów eksploata-
cji. Troska o osiągnięcie jak najwięk-
szych oszczędności jest bliską dla na-
szych marynarzy. Coraz silniej rozwija
się wśród naszych załóg ruch współza-
wodnictwa oszczędnościowego, które obej-
muje coraz więcej elementów pracy stat-
ku. Szereg sukcesów osiągnęły załogi w
zmniejszaniu zużycia środków ener-
getycznych, skracaniu czasów przebie-
gu w morzu i postojów w portach, w
stopniowym zmniejszaniu ilości nad-
godzin.

Ruch współzawodnictwa oszczędno-
ściowego jest wynikiem, oddolnej, twór-
czej inicjatywy załóg. Aby ruch ten
stał się ruchem masowym i trwałym,
aby wyniki jego stały się najbardziej
owocne musi mieć on swój kierunek
i podbudowę organizacyjną.

Kierunek współzawodnictwa oszczę-
dnościowego wytyczają zobowiązania
załóg, zmierzające do zmniejszenia
kosztów eksploatacji statku. Podbudo-
wę organizacyjną zaś stanowi metoda
pracy, inaczej mówiąc sposób gospo-
darowania na statku. W ustroju socja-
listycznym metodą tą jest **rozrachunek
gospodarczy**.

Na czym polega gospodarowanie się
wg zasad rozrachunku gospodarczego?

W ustroju socjalistycznym w Polsce
Ludowej każdy pracownik jest współ-
gospodarzem swego zakładu pracy. Sta-
tek jest niczym innym jak właśnie ta-
kim zakładem. Cała załoga jest więc
żywnie zainteresowana, aby pracow-
ać na jak najlepiej, aby przynosić na
szej gospodarce jak największe ko-
rzyści.

Marynarze sami nie są w stanie okre-
ślić wielkości i rodzaju tych wszyst-
kich kosztów, jakie musi ponieść sta-
tek dla wykonania wyznaczonego zada-
nia. Koszty eksploatacji są bowiem
liczne i różnorodne.

A zatem nasi marynarze nie zawsze
wiedzą, jakim kosztem osiągają wy-
niki swojej pracy, nie zdają sobie
pełną sprawę, w jakim kierunku po-
cząstko sprawy, w jakim kierunku
winien pojąć ich wysiłek, ich zobowią-
zania produkcyjne i oszczędnościowe,
aby przewozić ładunek **jak najlepiej
i jak najtaniej**. Wprowadzany **rozra-
chunek gospodarczy na statku** orien-
tujący załogę w kształtowaniu się ko-
szków własnych wskazuje załodze rów-
nocześnie, **jakie i gdzie istnieją możliwości
ich zmniejszenia**.

Przez wprowadzenie tej metody za-
łoga już w czasie rejsu dowiaduje się
jaki jest rzeczywisty koszt pracy stat-
ku w stosunku do zaplanowanego i
może znaleźć środki i sposoby dla u-
zyskania oszczędności.

Jak się do tego dochodzi?

Na każdą podróż statek otrzymuje
zadania planowe, które podają, dokąd
ma statek zawieźć określony ładunek
i do jakich portów ma zawijać po dro-
dze. Wykpanie tego zadania wyma-

ga czasu, który statek zużyje na pły-
wanie w morzu i postój w portach.

Wiadomo, że inny jest koszt eksplo-
atacji statku w ruchu, a inny jest na
postoiu w porcie, kiedy to nie pracu-
ją maszyny główne statku. Inne są
wtedy normy zużycia paliwa i wody,
inaczej układa się praca załogi, innych
dokonuje się czynności.

Rozrachunek gospodarczy przewidu-
je normy na każdą czynność statku.
Określają one czas i koszty, jakie po-
chłonie przebieg drogi do wyznacz-
onych portów i postój w portach.

Każdy marynarz zdaje sobie dobrze
sprawę, że znacznie może przyczynić
się do zmniejszenia kosztów własnych
statku, gdy będzie oszczędnie zużywał
w morzu bunkier, olej maszynowy, o-
biegowy czy cylindrowy i wodę, a w
portach będzie stwarzał warunki dla
uzyskania jak najszybszej obsługi.

Zgodnie z tym rozrachunek gospodar-
czy statku dzieli również koszty na:

a) koszt własny obsługi statku w ru-
chu, określony w stosunku do 1 ton-
mili,

b) koszt własny obsługi statku na
postoiu, który określony należy na 1 to-
nę przewiezionego ładunku.

Taki podział kosztów pozwala okre-
ślić wynik pracy całej załogi oraz posz-
cogólnych działów (pokład, maszynow-
nia, hotel), których działalność ma
większy wpływ na kształtowanie się
kosztów eksploatacji w oznaczonym
etapie obsługi statku (w morzu czy por-
cie).

Szczególną korzyść dla walki o ob-
niżkę kosztów własnych stwarza dal-
sze rozgraniczenie kosztów postoiu stat-
ku (w porcie) uwzględniając koszt po-
stoiu pod przeładunkiem i koszt postoiu
poza przeładunkiem. Takie rozbi-
cie kosztów sygnalizuje załodze, o ile
koszt własny i tonomili (w rejsie) wzglę-
dnie przewiezionej tony ładunku jest
wyższy od planowanego z powodu stra-
conego przez statek czasu na czynności
poza przeładunkowe oraz bezproduk-
tywne oczekiwania.

Możliwość bieżącego wychwytywania
przez załogę wszelkich strat czasow-
ych od strony kosztów stanowi więc
poważny oręż w walce o obniżkę kosztów
własnych.

Na obecnym etapie wprowadzania
rozrachunku gospodarczego we flocie
koncentruje się on wyłącznie na obni-
żce kosztów, które rejestruje się na o-
pracowanych w tym celu formula-
rach. Cała załoga wspólnie analizuje
ie osiągnięte wyniki. W tym celu po-
równuje ona planowane normy zuży-
cia czasu z rzeczywistymi i bada, przy
jakich nakładach wykonuje zadanie
rejsowe. Wyszukuje przyczyny przekra-
czenia dozwolonych norm i kosztów
wykorzystując wszystkie nadarzające
się możliwości ich obniżenia.

A zatem gospodarowanie na statku
wg metody rozrachunku gospodarczego
polega na bieżącym śledzeniu powsta-
wania kosztów na statku przy aktyw-
nym udziale całej załogi oraz na wy-
krywaniu i uruchamianiu rezerw w
walce o obniżenie kosztów.

Przy wprowadzaniu metody rozra-
chunku gospodarczego załogi jedno-
stek PMH oparły się o doświadczenia
statków radzieckich „Turajda”, „Aka-
demik Kryłow” i innych.

Nowy projekt rozrachunku gospodar-
czego poddano próbie życia na kilku
naszych statkach, a mianowicie na mo-
torowcach „Czech”, „Warmia”, „Mie-
kiewicz” oraz na parowcach „Śląsk” i
„Lech”.

Prowadzenie rozrachunku gospodar-
czego polecono ochmistrom, którzy
traktują je jako zajęcie dodatkowe o-
bok swych normalnych obowiązków.

Załogi statków wykazywały i wyka-
zują żywe i aktywne zainteresowanie
dla tej nowej metody gospodarowa-
nia na statku, ale nie osiągnęły one
dotychczas poważniejszych wyników.
Administracja PLO bowiem ani Rada
Zakładowa nie zatroszczyły się, aby za-
gadnienie to doprowadzić i spopulary-
zować wśród załóg.

Świadczą o tym przykłady. Bosman
Franciszek Gajdowski z parowca

„Lech” wie, że na statku jest wprowa-
dzony rozrachunek gospodarczy, ale
nie umie wyjaśnić, na czym on pole-
ga, utożsamiając go z rocznym pla-
nem przewozowym statku. Prawie
obecnie jest pojęcie rozrachunku gospodar-
czego marynarzowi Czesławowi Za-
jaciowi, jak również palaczowi Janowi
Bojciowi.

Podobnie pod tym względem układa
się sytuacja na wielu innych statkach.
Marynarze nie orientują się w więk-
szości wypadków w koszcze eksploatacji
statku. Załoga motorowca „Nowa Hu-
ta” nie wiedziała np. co oznacza wska-
zanie tony i tonomili.

Jest to spowodowane tym, że zagad-
nienie kosztów eksploatacji statku nie
jest doprowadzane do załóg. Ochmi-
strzowie ograniczają się do formalnej
strony zagadnienia, do rejestrowania
kosztów, bez zwracania uwagi na ich
bieżącą, operatywną analizę. Na sku-
tek tego załogi wielu statków po pro-
stu biją się po omacku o uzyskanie
oszczędności, o obniżkę kosztów.

Wiadomo, że załoga motorowca „Ma-
zury” dobrze gospodaruje czasem ro-
botniczym. W okresie zimowym br. u-
dział godzin nadliczbowych wynosił 13
proc. W lecie natomiast wskaźnik ten
niepostrzeżenie dla załogi wzrósł do 23
proc. Załoga nie śledziła na bieżąco
wzrostu tego wskaźnika, za mało wni-
kała w kształtowanie się kosztów na
statku i nie potrafiła w porę przedsię-
wziąć kroków dla przeciwdziałania
wzrostowi godzin nadliczbowych.

Jest więc zrozumiałe, że próby wpro-
wadzenia rozrachunku gospodarczego
na statki PMH tak długo nie przyniosą
pozytywnych rezultatów, jak długo za-
gadnienie to nie zostanie należycie do-
prowadzone do załóg poprzez systema-
tyczny instruktaż, szkolenie i uświada-
mianie. Niezależnie od tego należy za-
prowadzenie rozrachunku gospodarczego
go uczynić odpowiedzialnym jednego
z członków załogi, który by ani na
chwilę nie wypuszczał go z pola widze-
nia.

Zapewnienie tych warunków stwo-
rzy realne podstawy do właściwego
wykorzystania rozrachunku gospodar-
czego, jako skutecznego środka wal-
ki o obniżenie kosztów przewozów i
zwiększenie socjalistycznej akumulacji.

M. ŁOZINSKI

OCZAMI MARYNARZA

Widzieliśmy skutki kapitalistycznej gospodarki w Niemczech zachodnich

STATEK nasz w czasie swojej ko-
lejnej podróży zawiązał do kilku
portów w Niemczech zachodnich. W
czasie pobytu w tym kraju, korzystając
z „dobrodusznej opieki” imperializmu
amerykańskiego, mieliśmy
możliwość przekonać się naocznie o skut-
kach tych „dobrodziejstw”, czyli krótko
mówiąc oędzy i wyzysku mas pracu-
jących. Wiele rozmawialiśmy z robo-
tnikami. Opowiadali nam o swym
życiu, walce o chleb i zarobek.

Niska jest stopa życiowa robo-
tników. Muszą też płacić spore
sumy na fundusz bezrobotnych i prze-
siedleńców ze wschodu. Jedynie dobrze
żyją i czują się pod opieką kraju do-
lara prywatni przedsiębiorcy ciągnący
zyski z wyższych najmowanych robotni-
ków. W maju br. strajkowali przez 6
tygodni robotnicy tamtejszej stoczni,
domagając się podwyżki głodowych za-
robków. Obecnie skończyły się zamó-
wienia na nowe jednostki, robotnicy
zaś widząc możliwość uniknięcia wida-
ma bezrobocia w kontynuowaniu wol-
nych stosunków gospodarczych ze
Wschodem, domagają się nawiazania
współpracy handlowej ze Związkiem
Radzieckim, Polską i Chinami Ludowy-
mi.

Wiele buduje się w Polsce Ludowej
i krajach demokracji ludowej. Powstają
nowe miasta, osiedla, kombinaty prze-

mysłowe. Inaczej natomiast wygląda ta
sprawa w Niemczech zachodnich.

Pewnej niedzieli urządziliśmy wy-
cieczkę do lasu. Jadąc piękną autostra-
dą, co chwila trzeba było przejeżdżać
na drugą stronę, gdyż mosty wysadzo-
ne podczas wojny nie zostały jeszcze
odbudowane. Podobnie jest i na bocz-
nych drogach. Do dziś znajdują się tu
tylko jednokierunkowe mosty, które
kiedyś postawiło wojsko. Bardzo zdzi-
wił nas ten fakt i zapytaliśmy szofera
o przyczynę. Oświadczył on, że po-
czątkowo władze zachodnio-niemieckie
aby zdobyć fundusz na odbudowę mo-
stów postanowiły nałożyć podatek na
posiadaczy samochodów. Ci jednak
sprzeciwili się temu. No cóż, nie było
rad. Przecież posiadacze samochodów
w Niemczech zachodnich to ludzie bo-
gaci, wpływowi — zarządzenie cofnięto.
Bundestag wpadł wówczas na pomysł,
aby pieniądze, które pracujący muszą
składać na fundusz bezrobotnych, prze-
znaczyć na budowę nowych mostów i
zatrudnić ich przy tym. Jednak temu
ostro sprzeciwili się robotnicy. I tak
sprawa mostów pozostała nierozwią-
zana.

Mówiąc o odbudowie, trzeba stwier-
dzić, że tak w Bremen jak Brementen-
haven, które przecież odniosły wielkie
szkody wojenne, odbudowuje się bar-
dzo mało i w wolnym tempie. W Bre-
men rośnie na wielu ulicach trawa i
chwasty, a ocalałe domy razem z po-
budowanymi kioskami przypominają
do złudzenia nasz Gdańsk, a szczegól-
nie dzielnicę Wrzeszcza z roku 1945 i
1946. Zresztą nie ma się czemu dzi-
wić. Przecież domy buduje się po to,
by mieszkali w nich ludzie, jaka jest
wtedy stąd korzyść dla rabunkowej go-
spodarki imperialistycznej i ich zausz-
ników rządu Adenauera. Troska o zro-
wień — to podrzędna sprawa w ustro-
ju kapitalistycznym. Ważniejsza jest
rozbudowa zakładów zbrojeniowych,
ważniejsza budowa armat i czołgów.

O tym, że u nas jest inaczej, nie po-
trzebowałoby opowiadać bremenskim
robotnikom. Wchodzili oni przecież na
statek. Widzieli piękną świetlicę, znaj-
dującą się w niej gry i książki. Wi-
dzieli na statku nową rozgłośnię
radiową, spożywali nasze posiłki. Na-
ocznie więc przekonali się o nowym
życiu człowieka pracy w Polsce Ludo-
wej, w kraju, o którym imperialistycz-
na propaganda zionąca nienawiścią do
wszystkiego co postępowe, podaje w ra-
diu i prasie szereg oszczerstw.

GUSTAW ZYGADŁOWICZ
Korespondent



W czasie pobytu parowca „San” w porcie londyńskim odwiedziła statek
konsul generalny PRL ob. Guz-Cywiak oraz wicekonsul ob. Maciejkiewicz i wrę-
czyła załodze radiodiodę z adapterem w dowód uznania za jej postawę, dys-
cyplinowanie i utrzymywanie wzorowego porządku na statku.

Dzięki osobistym staraniom ob. konsula generalnego umożliwiono załodze
zwiedzenie muzeów i zabytków miasta. W podzięk za to załoga ofiarowała na
pamiątkę ob. konsulowi generalnemu nowe polskie wydanie książki Dickensa
„Nicholas Nickleby”. Na zdjęciu drugi od lewej: — wicekonsul Maciejkiewicz,
obok niego kapitan statku „San” Biskupski i konsul generalny Guz-Cywiak
w otoczeniu marynarzy.



Załoga parowca „Olsztyn” walczy o oszczędność i skrócenie postoiu stocznioowego

PAROWIEC „Olsztyn” znajduje się obec-
nie w stoczni remontowej, gdzie prze-
chodzi czteroletnią klasę. Załoga rozumiejąc
doniosłe znaczenie skrócenia terminu remon-
tu, a tym samym jak najszybszego oddania
statku do eksploatacji, bierze czynny udział
w pracach remontowych. Już w trakcie przy-
gotowania specyfikacji postanowiono wyko-
nać szereg prac we własnym zakresie pod-
czas postoiu na stoczni. W ten bowiem spo-
sób przyczyniamy się do obniżenia kosztów
remontu i wcześniejszego jego przeprowad-
zenia. Na każdym kroku załoga stara się
również ułatwić stoczniowcom wykonywa-
nie robót.

W ładowniach bunkrowych statku znaj-
dowało się około 80 ton węgla. I właśnie
stocznia musiała niezwłocznie przystąpić do
naprawy tych pomieszczeń. Trzeba więc by-
ło jak najszybciej usunąć węgiel. Załoga
statku postanowiła pomóc stoczniowcom.

Podczas narady technicznej podjęto jedno-
myślnie zobowiązanie wykonania tej pracy.
Do roboty stanęła cała załoga. W skróconym
terminie przetrzymywano węgiel z ładowni
na międzypokład. Stocznia mogła przystąpić
natychmiast do robót w ładowniach bunkro-
wych.

Przy wykonywaniu zobowiązania wyróżni-
li się: bosman Nowicki, st. mar. Zieliński,
st. mar. Słoma, mł. mar. Walczak, III mech.
Pilipczuk, asystent masz. Zagórski, palacz
Wojdacki, Rosioń, Iwanowicz, węglarz Mi-
czalski oraz praktykanci hot. Flak i Am-
broszkiewicz.

Dobre wyniki w naszej pracy osiągnęli
dzięki dobrej pracy podstawowej organiza-
cji partyjnej i rady zakładowej, które są
czynnikami mobilizującymi załogę do wyko-
nania zadań. Odbijające się w każdej so-
bocie narady techniczne, w których bierze
udział cała załoga oraz przedstawiciele stocz-
ni, pozwalają na szczególną analizę postę-
pu robót i podsumowanie wyników tygod-
niowej pracy. Omawiane są również wska-
zki niedociągnięcia i sposoby ich usunie-
cia.

Współpraca, jaka zawiązała się pomiędzy
załogą statku a stoczniowcami w dużej mie-
rze przyczyniła się do sprawnego przebiegu
remontu. Nie wątpliwe, że przy utrzymaniu
pracy na dotychczasowym poziomie statek
nasz wejdzie przed terminem do eksploata-
cji.

Z. SKIECKI
Korespondent

Marynarze z motorowca „Warszawa” realizują długofalowe zobowiązania

JAK donosi nasz korespondent tow. An-
dziej Zmich, załoga statku „Warszawa”
realizując swe długofalowe zobowiązanie,
którego celem jest przedterminowe wyko-
nanie zadań rejsowych i obniżenie kosztów
eksploatacyjnych, dokonała ostatnio w skró-
conym terminie okresowego przeglądu mo-
torów głównych. Ponadto marynarze wy-
konali cały szereg innych pracochłonnych
robót konserwacyjnych i remontowych,
podnoszących zdolność eksploatacyjną stat-
ku. Załoga maszynowa — pisze dalej tow.
Zmich — oprócz sumiennego wypełniania
swych obowiązków zawodowych dba rów-
nież o podnoszenie higieny na statku. Do-
wodem tego jest wykonanie we własnym
zakresie i własnymi środkami pralni me-
chanicznej, która została oddana już do
użytku.

O pogotowie techniczne dla Polskiego Ratownictwa Okrętowego w Gdyni

SPRAWA samoremontów, a tym sa-
mym odciążenia stoczni remontow-
wych od pracochłonnych czynności, jest
bardzo często dyskutowana przez załogi
Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Racionalizatorzy, załogi maszynowe i
pokładowe są przygotowane na to, aby
we własnym zakresie konserwować
statki i mechanizmy pomocnicze, prze-
prowadzać drobne naprawy i usuwać
uszkodzenia. Wiele napraw dokonały
już same załogi i wiele dałoby się je-
szcze zrobić, lecz na przeszkodzie stoi...
biurokracja.

Do chwili obecnej nie zostało w PRO
uruchomione pogotowie techniczne, wy-
posażone w odpowiednio narzędzia i
podstawowe maszyny. Obecnie, aby wy-
toczyć drobną część mechanizmu, od-
kuć stalowy pręt lub naprawić uszko-
dzony mechanizm, trzeba zwracać się
o pomoc do stoczni. W tym celu należy
zalać szereg formalności związanych
z zamówieniem oraz czekać na kolejność
wykonania.

W rezultacie traci się cenne robo-
czogodziny, cierpi na tym produkcja
i powstają trudności w wykonywaniu
planu.

A sprawa nie jest skomplikowana:
po prostu trzeba tylko zakupić narzę-
dzia, części do posiadanych już ma-
szyn i uruchomić pogotowie techniczne,
które z miejsca rozwiązałoby poważne
trudności remontowe w PRO.

Do sprawy tej trzeba jednak podejść
z właściwym zrozumieniem korzyści z
posiadania własnego pogotowia tech-
nicznego.

Sprawa jest o tyle łatwiejsza, że za-
rezerwowano pomieszczenie na pogo-
towie, jak również zaplanowano środki
finansowe na ten cel.

BEWU
Korespondent

Maria Lenkowska przodujący ślusarz



GDY w maju br. zgłosiła się do pracy
w Gdańskiej Stoczni Remontowej i sta-
nęła przy warsztacie, wielu mężczyzn
nie wyłączały kierownictwa niektórych
działów, nie wierzyło, by ta młoda dzie-
wczyna dorównała kiedykolwiek w pracy wy-
kwalifikowanemu ślusarzowi.

MARYSIA LENKOWSKA gdy rozpoczę-
ła pracę swą nie umiała nic. Koleżdy cze-
sto, zamiast pomagać, schodzili się do war-
szta ślusarskiego wysmiewając wprost ko-
bięte zajmujące się — jak twierdzili — nie
swoimi sprawami.

— Jednym, który okazał mi więcej troski
— mówi koleżanka Lenkowska — był bry-
gadziśta ob. PRĘDEŁ, który pilnował, uczył
dokładnego wykonania pracy, zachęcał do
wytrwania. Jemu też zawdzięczam dużo.

Minęły 4 miesiące — 4 miesiące wytrwa-
łej nauki zawodu. Duży postęp zrobiła Ma-
ria Lenkowska, obecnie wyrabia ona prze-
ciennie ponad 170 proc. normy. Młoda dzie-
wczyna nie poprzestaje na tym. Uczy się wie-
czorami, czyta książki z dziedzin mecha-
niki okrętowej, często prosi głównego in-
żyniera stoczni tow. IWANKIEWICZA o wy-
tłumaczenie trudniejszych problemów. Ma-
rysia bowiem wytrwale dąży do celu, któ-
ry postawiła przed sobą — chce zostać me-
chanikiem okrętowym i wierzy, że cel
swoi osiągnie.

Rozmawiałam z kol. Lenkowską o waru-
kach pracy w stoczni. Przede wszystkim
— mówi młody ślusarz — nie ma szatni dla
kobiet. Wprawdzie w tej chwili jestem tylko
jedną kobietą pracującą w tym dziale, lecz
bez wątpienia znalazłoby się więcej kobiet,
które pragnęłyby zostać ślusarzami. To
brak zniechęca właśnie moje koleżanki,
które zwerbowałam.

ZOFIA WISNIEWSKA
Korespondent

Czynem produkcyjnym cześć polscy marynarze święto Chin Ludowych

APEL załogi parowca „Pułaski”,
która pierwsza zainicjowała i
rzuciła w eter hasło uczczenia czynem
produkcyjnym zbliżającą się 4
rocznicę proklamowania Chińskiej Re-
publiki Ludowej, znalazł żywy od-
zew wśród naszych marynarzy
pływających na linii chińskiej.

Jako pierwsza odpowiedziała na
wezwanie „Pułaskiego” załoga mo-
torowca „Warszawa”. Marynarze z
tego statku konsekwentnie realizują
swe długofalowe zobowiązanie, któ-
rego celem jest sprawna i termi-
nowa realizacja zadań przewo-
zowych i walka o obniżenie kosztów
eksploatacyjnych statku.

Cześć, czynem produkcyjnym
wielki dzień bratniego narodu chiń-
skiego i wykonując w przyspieszo-
nym terminie szereg pracochłonnych
robót konserwacyjnych i remontów
we własnym zakresie, jak np. kon-
serwację wind przeładunkowych,
mathauzów, sztafóg, drzwi wodo-
szczelnych itp., marynarze „War-
szawy” zabezpieczają jednocześnie

systematyczną realizację swego
długofalowego zobowiązania.

„...Z radością obserwujemy, jak na
naszych oczach naród chiński pod
przewodem Mao Tse-tunga dźwiga
swoją kraj z wielowiekowego zaco-
fania i zbliżającą się 4 rocznicę
proklamowania Chińskiej Republiki
Ludowej pragniemy uczcić czynem”
— piszą i jednocześnie realizują swe
zamierzenia marynarze z parowca
„Fryderyk Chopin”. Dowodem tego
jest pospieszenie z pomocą robotni-
kom portowym w Colombo w zała-
dunku towarów, dzięki czemu ma-
rynarze skrócili o 20 godzin postój
statku w tym porcie.

Z mórz i portów napływają wciąż
nowe telegramy — zobowiązania. Pol-
scy marynarze godnie cześć święto
swych przyjaciół. Nie jest bowiem
obecnie załodze parowca „Kiliński” i
„Kećiuszko” oraz wielu innym sta-
tkom, które podjęły apel załogi „Pu-
łaskiego”, sprawa walki o pokój, o
szczęście i dobrobyt naszego i innych
narodów.

Przedsiębiorstwa spedycyjne winny lepiej współpracować z portem

SKRACANIE czasu przeładunku statków, wagonów czy barek zależy od systematycznego podnoszenia stylu pracy wszystkich przedsiębiorstw uczestniczących w przeładunkach, od ich planowego współdziałania.

Pierwsza połowa br. wykazała szereg znacznych osiągnięć na tym polu. Na podstawie tego należało sadzić, że w dalszym ciągu będzie ona ulegać systematycznej poprawie, tym bardziej wobec zbliżającego się okresu jesiennych szczytów przeładunkowych w portach.

Niestety, praktyka ostatniego okresu wykazuje znowu poważne niedociągnięcia na tym odcinku. Najsilniej występują one w pracy spedytatorów, a przejawiają się w częstych wypadkach niewłaściwego planowania, przygotowania i kontroli przeładunków.

Największą trudność w planowym organizowaniu prac przeładunkowych nastrożają załadowcy portu nierealność planowania u spedytatorów. Port bywa niekiedy wprost zaskakiwany sytuacjami, które wprowadzają chaos w uzgodniony dobowo-miesięczny plan operacyjny. A oto przykłady. Dnia 11 września br. na naradzie dyspozytorskiej w No-wym Porcie spedytory (C. Hartwig) uzgodnili z ZPGG prace niedzielne w dniu 13 września br. na rozładunek wagonów, zapowiadając planowe podejście w zmianie I — 5, w zmianie II — 2, w zmianie III — 8 wagonów. Port przygotował się więc do rozładunku 15 wagonów. Jednakże faktyczne podejście wagonów w stosunku do planowanego było zupełnie inne. Spedytory bowiem skierował do portu 66 wagonów. (zm. I—20, II—23, III—23 wagony). Wykonał nie tego — rzecz prosta — przechodził możliwości portu. Dzięki doraźnej mobilizacji rozładowano tylko 30 wagonów. Pozostałe przesiadywały na przystoi i zostały rozładowane w dniu 14 września.

Podobnych przykładów zaskakiwania portu nieprzemysłowym, nierealnym planowaniem podejścia wagonów można by znaleźć więcej. Tego rodzaju sytuacje przyczyniają się do powstawania przerw w pracy całych grup roboczych, do niewłaściwego rozmieszczenia brygad i sprzętu. W konsekwencji doprowadzają one do niepełnego wykorzystania dnia roboczego w porcie i osłabienia tempa przeładunków.

Wiele braków w pracy spedytatora można zaobserwować na odcinku przygotowania i zabezpieczenia warunków sprawnego przeładunku towaru na statek. Ilustracją tego może być załadunek motorowca „Piaś”. Na naradzie odbytej w dniu 1 września sporządzono wspólny sztafplan załadunku i ustalono dowód towaru pod statek. Między innymi spedytory (C. Hartwig) miał

sprawdzić stan beczek, które miały być ładowane. C. Hartwig nie uczynił tego, w wyniku czego dostarczono na statek ciekłące beczki. Ekspert z „Polcarga” wstrzymał załadunek, co doprowadziło do przerwy w pracy i przedłużenia postoju statku.

Również spedytory nie wiedzieli przez 2 dni o miejscu składowania partii towaru nr 45, mimo że towar ten był uwidoczniony w liście załadawczy. Podobne zamieszanie w załadunku wywołało długie poszukiwanie płyt stalowych. W dniu 1 sierpnia br. zaplanowano załadunek blachy na jeden ze statków, skierowując do tej pracy 12 robotników. Jednak spedytory C. Hartwig — ob. Romanow — anulował to zlecenie. Na skutek tego robotnicy mieli długą przerwę w pracy. Poważne niedociągnięcia zaobserwowano także u spedytora przy załadunku statku „Oksywie”. Tutaj znów wstrzymano załadunek jednej partii drobnych na skutek niedopełnienia warunków standaryzacji. Dla wyjaśnienia sytuacji ekspert ob. Wyszymirski musiał odbyć kilkugodzinną wódrówkę po Gdyni, zanim przyniósł zezwolenie z inspektoratu standaryzacyjnego na kontynuowanie załadunku.

Przy tym samym statku wystąpiło również parogodzinne zahamowanie w załadunku innej partii drobnych na skutek braku dokumentów. Po prostu nie przekazano ich przy zmianie służby. Tego rodzaju błędy i niedociągnięcia spedytatorów, będące wynikiem słabej organizacji wewnętrznej, beztroski lub niedbalstwa, powodują marnotrawstwo czasu w porcie. Przez nie marnuje się wysiłek brygad roboczych, które ofiarują codzienną pracę walczą o wykonanie planów operacyjnych, o skracanie postoju statków, o przyspieszenie obrotu wagonów.

Tym błędem i niedociągnięciem w swej pracy muszą spedytory położyć jak najszybciej kres. W związku z tym muszą urealnić swoje dobowo-miesięczne plany operacyjne przez zacieśnienie współpracy ze zleceniodawcami i PKP, przez lepszą operatywniejszą kontrolę nad biegiem i podejściem transportów kolejowych do portu. Należy usprawnić własną organizację wewnętrzną przez ściślejsze powiązanie, pracy centrali portowej C. Hartwig z jego placówkami portowymi. Nad działalnością tych ostatnich trzeba wzmożyć kontrolę. Spedytory winni przede wszystkim zdawać sobie sprawę z trudności, jakie stają przed portem w okresie jesiennej nasilenia przeładunków. Trudności te mogą być przełamane tylko w oparciu o zerana harmonijną współpracę wszystkich użytkowników portu.

J. P.

Po gruntownej nauce osiągają dobre wyniki w pracy zawodowej

CZTERY lata temu otwarta została w Polsce nowa szkoła, jedna z wielu, jakie powstają dzięki trosce władzy ludowej o jak najlepsze udogodnienie młodzieży możliwości nauki. Do chwili obecnej dała ona portom polskim przeszło 200 pracowników, spośród których wielu pełni dziś odpowiedzialne funkcje w portach.

Nie trudno jest dziś spotkać w Gdyni, Gdańsku czy Szczecinie, a nawet w małych portach absolwentów Technikum Eksploatacji Żegluga i Portów.

W br. ukończyło je opuściło 74 wychowanków.

Wszyscy pracują w takich przedsiębiorstwach, jak ZPGG, ZPS, Morska Agencja, Polskie Linie Oceaniczne, Polska Żegluga Morska, Polfracht i innych. Odwiedzając czasem moich kolegów, którzy dzielą się wrażeniami ze swojej pracy, jak wynika z ich odpowiedzi, wszyscy są zadowoleni. I choć niejednemu wydawało się początkowo, że nie da sobie rady, to jednak po paru tygodniach pracy i przy pomocy starszych kolegów wszyscy wypełniali swe obowiązki bez większych trudności.

Kol. Edmund Sienk zaczął pracę w lipcu br. w Morskiej Agencji w Gdyni. Nie upłynęło jeszcze miesiąc, a klaruje już samodzielnie statki. Z zadania tego wywiązuje się dobrze, to też kierownictwo przedsiębiorstwa jest z niego zadowolone. Dobrze również spisują się w pracy inni absolwenci, zatrudnieni w MAG w Gdyni.

Najwięcej chybła spośród tegorocznych absolwentów zatrudnili Zarząd Portu Szczecin. Kol. Józef Matusz pracuje w dziale koordynacji, gdzie praca wymaga beztroski, planowości i stwarza szerokie możliwości wykorzystania nabytych w szkole wiadomości. Kol. Matusz jest więc zadowolony z pracy. Spełniło się to, czego pragnął jeszcze podczas nauki w szkole — oświadcza mi na pożegnanie.

Podobne wypowiedzi usłyszeć można od wielu innych kolegów. Wszyscy pracują sumiennie w poczuciu wdzięczności Ludowemu Państwu za naukę, za zdobyte kwalifikacje, 95 proc. absolwentów z br. — to ZMP-owcy, dlatego oprócz pracy zawodowej absolwenci TEZiP-u biorą szeroki udział w pracy społecznej. Szkolna organizacja ZMP dobrze przygotowała nas do jej prowadzenia i wielu z naszych kolegów może już rozszcześcić się znacznymi osiągnięciami na tym odcinku. Wszyscy uczniowie TEZiP-u wiedzą bowiem o tym doskonale, że praca zawodowa winna być podbudowana pracą społeczną, poprzez którą każdy pracownik podnosi poziom swojego świadomości obywatelskiej. Dzięki temu łatwiej jest nam pracować i przeżywać trudności.

TADEUSZ KOWALSKI
Korespondent

Lekarze dźwigów



Starszy motorzysta Julian Złoty

WIELE troski o utrzymanie nie dźwigów w stałej zdolności eksploatacyjnej wykazują nasi dźwigowcy. Wy-

siłki ich nie mogłyby być w pełni owocne, gdyby nie pomoc, którą niosą im pracownicy działu głównego mehanika.

Dział głównego mehanika skupia fachowców: inżynierów, techników, a przede wszystkim wielu motorzystów, warsztatowców, często bliżej szerszemu ogółowi nieznanym współtwórców i wykonawców naszych wielkich planów gospodarczych. Ich codzienna, żmudna i wytrwała praca stwarza warunki życia maszynom i urządzeniom portowym.

W nieustannej, codziennej trosce o pełną gotowość eksploatacyjną dźwigów, urządzeń i sprzętu zmechanizowanego urabiają się charaktery, kształtują się nowy socjalistyczny stosunek do maszyny.

W maszynie widzę narzędzie walki o nasz dostatni i spokojny byt — tymi słowy wyjaśnia st. motorzysta tow. **Julian Złoty**, tajemniczo stałej gotowości eksploatacyjnej dźwigów typu „Marion”, pozostających pod jego bezpośrednią opieką.

Takie głębokie przekonanie o roli i użyteczności maszyn wyrobiło u tow. Złotego 8 lat twardej i odpowiedzialnej pracy w porcie gdańskim.

W roku 1948 został oddelegowany do montażu dźwigów spalinowych typu

„Marion”. Po ich zamontowaniu pozostał na ich straży początkowo w charakterze ślusarza maszynowego, a później po awansie jako starszy motorzysta. Straż tę pełni nieprzerwanie od 5 lat. A jaki jest jej wynik? Od 1948 roku nie trzeba było oddać ani jednego dźwigu do kapitalnego remontu. W ciągu 5 lat pracy wymieniono tylko na dwóch dźwigach prowadnice, a wszystkie inne naprawy wykonywano bieżąco „na chodzie”.

Cenne doświadczenia wyniósł tow. Złoty ze swej długiej pracy w porcie.

— Dźwig jest maszyną. A każda maszyna umie reagować na właściwy lub niewłaściwy do niej stosunek człowieka — mówi tow. Złoty. — Jeśli nie zwracać na nią należytej uwagi, na pracę tego lub innego mechanizmu, to maszyna żywo zareaguje awarią. Skoro jednak maszyna poczuje rekę dobrego gospodarza, którego uwadze nie ujdzie żaden defekt, wtedy odwdzięczy mu się sprawnym działaniem w przeładunku, większym zarobkiem przy wypłacie.

Niełatwa była walka o stałą gotowość eksploatacyjną dźwigów. Brak dostatecznej ilości części zamiennych zmuszał do nieustannej czujności i troski o stan dźwigów. Zużywały się filtry do ropy... Przez rok szukano wszędzie zastępczych. Pomógł działowi zaopatrzenia tow. Złoty, który wykonał filtry z bawełny i skrócił przy tym czas wymiany filtrów z 5 do 1 godziny. Za oba usprawnienia otrzymał premie.

Podobnie zapobiegł 3-miesięcznemu przestojowi dźwigu nr 557, gdy zabrak-

ło pasów klinowych. Przeszukał magazyny portowe, wreszcie znalazł o 50 mm krótsze i zastosował je po przeróbce. Gdy na skutek „wypracowania” wielokrażków zagrażało usztywnienie wysięgu na dźwigu 555, tow. Złoty zapobiegł temu. Wyszukał w magazynie na Wislouiściu wielokrażki o większych rozmiarach i przystosował je do potrzeb dźwigu.

Wspólnie z tow. Buczkowskim i Kłuszewskim usprawnił tow. Złoty rurę wylotową spalin, co podniosło stopień bezpieczeństwa pracy na dźwigach.

Ta znojna, mroźna i często niedostrzegalna praca tow. Złotego została należycie oceniona. Ministerstwo Żegluga przyznało tow. Złotemu dyplom i nagrodę pieniężną za przedłużenie żywotności dźwigów i za socjalistyczną opiekę nad urządzeniami.

Tow. Złoty zdaje sobie sprawę z roli i ważności swojej pracy. Przyswoił sobie bowiem dobrze i wciela w życie wskazania tow. **Bolesława Bieruta**, wypowiedziane na VII Plenum KC PZPR: „Należy na właściwym poziomie postawić gospodarce remontową i uważać za niedopuszczalne, nieusprawiedliwione wypadanie z procesu produkcyjnego agregatów, maszyn i urządzeń”.

Obecnie, w okresie jesiennej nasilenia przeładunków w porcie tow. Złoty wykazuje jeszcze większą czujność i dbałość o powierzzone dźwigi. Od należytej bowiem czujności i troski o stan urządzeń zależy zwycięskie wykonanie i przekroczenie naszych planów przeładunkowych.

JÓZEF LESZCZYŃA

Na marnowanie nowych norm w portach

Mł. brygadzysta Wilhelm Brzeziński umie wykrywać rezerwy wydajności pracy

— Mogliśmy lepiej zorganizować pracę, przyspieszyć wydłonek i więcej za robić — mówi z westchnieniem mł. bryg. **Wilhelm Brzeziński** — ale o tym pomyśleliśmy za późno...

Brygada nr 42 została skierowana w dniu 15 września br. na nabrzeże Polskie do wydłoneku tytoniu ze statku „Mazury”, w relacji burta — samochód.

Do pracy stanęła brygada w składzie 11 robotników, z których 7 skierowano do sztawerki na statku, a 4 — na ładzie na samochodzie.

Już przy odbieraniu pierwszych unosił ładunek do bliskiego magazynu, układano towar na samochodzie, a tymi nosami bez rozstropowania Efekt osiągnięto. Samochód szybciej wracał spod magazynu. Jednak na statku tempo pracy nie wzrosło. Przez całą zmianę obsada na ładzie przynaglała sztawerów pracujących w ładowni.

Obliczenia wykazały, że brygada osiągnęła 138 proc. nowej normy, a za robek na głowę wyniósł 41,88 zł. Robotnicy przewidywali jednak uzyskanie lepszych wyników. Przecież przez ulepszenie organizacji pracy na ładzie przyspieszili obrót samochodu. Powinno to dać coś więcej. — Trzeba przeanalizować wykonanie zadania — pisał mł. brygadzysta Wilhelm Brzeziński. Podobnego zdania byli rów-

nież sztawerzy **Florian Ringwelski, Jan Lademan** i inni.

Krótką naradą, w której wziął również udział przedstawiciel kierownictwa wydziału przeładunkowego wykazała, że brygada nr 42 mogła wykonać 194 proc. normy i zarobić o 15,70 zł więcej na głowę, gdyby inaczej się rozstawiono.

— Trzeba było pozostawić tylko 2 ludzi na samochodzie, a resztę skierować na statek. Wtedy obsada na ładzie nie czekałaby, a sztawerzy w ładowni osiągnęliby większą wydajność. Przeładunek szedłby rytmicznie.

Przykład ten jeszcze raz wskazuje, jak wiele rezerw kryje się w należytej organizacji pracy, jak wielkie pole do popisu mają jeszcze robotnicy i pracownicy portowi.

Dysponenci, st. brygadziści i brygadziści, układając zmianowy plan operacyjny dla brygady, winni zawsze znaleźć czas na to, aby przed wypisaniem zlecenia wysłuchać zdania młodszego brygadzysty.

Z drugiej strony trzeba także, aby młodzi brygadziści współz z meżami zaufania przeprowadzali codziennie w brygadach analizę wykonywanych prac. Spostrzeżenia i wnioski, jakie niewątpliwie wypłyną z tych krótkich odpraw, przysporzą wiele cennego materiału informacyjnego kierownictwu wydziału i radzie oddziałowej, które znajdują środki, aby pomóc brygadam w lepszym zorganizowaniu pracy, w usuwaniu przeszkód w przeładunku i w ten sposób umożliwić uzyskanie większej wydajności oraz większych zarobków.

Z. MAKOWSKI

L. G.

U progu nowego roku szkolenia partyjnego

(Dokończenie ze str. 1)

Aby szkolenie partyjne we flocie spełniło swoje zadanie

(Dokończenie ze str. 1)

WIELE jednak z naszych jednostek przebywa obecnie z dala od kraju. Nie do wszystkich dotarli aktywiści odpowiedzialni za stan szkolenia. I tu cały ciężar przygotowania do nowego roku szkolenia partyjnego spoczywa na organizacji partyjnej statku. Aby szkolenie spełniło swą rolę, trzeba przede wszystkim zwrócić uwagę na właściwy dobór wykładowców i właściwą systematyczną pracę z wykładowcami. Tylko bowiem wykładowca o wysokim poziomie ideologicznym nada szkoleniu partyjnemu niezbędną treść polityczną. Zadanie wykładowcy polega przede wszystkim na tym, aby pomóc członkom partii i bezpartyjnym w opanowaniu rewolucyjnej teorii marksizmu-leninizmu. Jego rola nie powinna się też ograniczać jedynie do zajęć szkoleniowych. Winien on starać się bliżej zapoznać ze swymi słuchaczami, znać ich osiągnięcia w pracy zawodowej, ich zainteresowania i potrzeby. Winien dopomagać im w przygotowywaniu się do zajęć szkoleniowych. Tylko stałe obcowanie ze słuchaczami, życzliwa koleżeńska pomoc decyduje o powodzeniu sprawy.

Drugą sprawą, nad którą powinny skupić swą uwagę statkowe organizacje partyjne, jest dobór słuchaczy. Instrukcja Komitetu PMH przewiduje 2 formy szkolenia: szkoły polityczne oraz koła studiowania historii KPZR i polskiego ruchu robotniczego. W pracy

szkół politycznych będzie brać udział przejawiająca część załóg, natomiast uczestnikami kół studiowania historii KPZR będą bardziej zaawansowani członkowie partii. Przed rozpoczęciem szkolenia sekretarz organizacji partyjnej i wykładowca, któremu powierzono kierownictwo kursu, winni przeprowadzić z każdym kandydatem na kurs rozmowę, ustalając, kto co umie i gdzie wolałby się uczyć.

Dziwnym wydaje się nam fakt całkowitej eliminacji przez Komitet PMH pierwszej formy szkolenia, wskazanej w instrukcji KC, mianowicie podstawowego kursu partyjnego. Niewątpliwie we flocie wśród kandydatów partii i bezpartyjnych znajdują się ludzie, którym dość ciężko będzie uczestniczyć od razu w wyższym stopniu szkolenia. Uważamy, że organizacje partyjne na statkach powinny przeanalizować te sprawy i znając potrzeby swego terenu wystąpić ewentualnie o zorganizowanie podstawowego kursu.

Szkolenie partyjne powinno objąć możliwie jak największą ilość członków załogi. Trzeba, aby w tym celu organizacje partyjne rozwinęły szeroką agitację tak, aby każdy członek partii i bezpartyjny aktywista zrozumiał, że praca nad podniesieniem swego poziomu ideologicznego, nad głębszym poznaniem zasad marksizmu-leninizmu to jego własna najistotniejsza sprawa.

Z. M.

Ogłoszenia drobne załogi portu w Gliwicach

POTRZEBNA bagrownica do pogłębiania basenu paliw płynnych. Basen ten jest tak zamulony, że ruch w nim jest utrudniony. Np. w dniu 28 sierpnia br. utknęła tam barka „Z-6418” i dopiero po 2 dniach ściągnięto ją z mielizny i doprowadzono do nabrzeża.

OGŁASZAMY konkurs pt. „Jak rozjaśnić egipskie ciemności”. W naszym porcie oświetlone są tylko drogi i dźwigi. Na nabrzeżach natomiast panują „egipskie ciemności”. W takich warunkach nie trudno o wypadek w nocy, np. przy przehołowaniu bargek lub przy przejściu z jednego końca nabrzeża na drugi.

KUPIMY „popychadło” dla warsztatów mechanicznych w Rybachach, aby przyspieszyły one roboty przy wykonaniu nowych noży do czepaka dźwigowego. Praca starymi, zużytymi nożami jest utrudniona, a co gorsze — uszkadzają one podłogi barek.

ZATRUDNIMY referenta zaopatrzenia, któryby „wydebił” załatwienie zamówienia złożonego w maju br. na taśmę „ferrodo”, której 2 kręgi leżą bezużytecznie w magazynie Ekspozytury we Wrocławiu. Mimo kilku ponaglań sprawa ta nie znalazła jeszcze konkretnego rozwiązania.



SA jeszcze przedsiębiorstwa i urzędy, które mimo ponaglań z naszej strony nabierają „wody w usta” i nie reagują na krytykę prasową. Dziś zamieszczamy listę naszych dłużników i wzywamy ich do uregulowania zaległych zadłużeń w postaci odpowiedzi: Gdynia Skocznia Remontowa nie nadała nam wyjaśnienia na notatkę z 12 sierpnia w n-rze 13(58) pt. „Dlaczego”, mieszczące w n-rze 13(58) pt. „Dlaczego”, w n-rze 12(58) pt. „Remonty remontów nie równy”, w n-rze 13(58) pt. „Czy nie można było lepiej zorganizować wykładu”, w n-rze 13(58) pt. „O brakach i trudnościach Gdynskiej Skoczni Remontowej”, Zakłady Energetyczne Okręgu Pomorskiego — na notatkę w n-rze 12(58) pt. „Dlaczego”, Rada Okręgu ZS „Kolejarzy” — na raporcie w n-rze 14(60) pt. „Rozegraliśmy mecz w Chinach” i w n-rze 12(58) pt. „Dobrze i zdrowo spędziliśmy wolny czas w porcie zagranicznym”, „Baltona” — na notatkę w n-rze 10(56) pt. „Kto zawiął?” oraz Dyrekcja Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni na notatkę w n-rze 14(60) pt. „Wytłakamy brakorobiwo”.

Zapewnić stałą opiekę nad OZR w PLO

W DNIU 15 kwietnia br. OZR przy Polskich Liniach Oceanicznych przejął w użytkowanie majątek w Brudzie, Majątek ten składa się z ziem ornej i lasu. Zadaniem jego jest zaopatrzyć stołówki OZR w potrzebne artykuły spożywcze.

Majątek został przejęty w stanie mocno zapuszczonym, brak było inwentarza żywego i martwego. Jednak dużym nakładem sił i środków dokonano w br. zasiewów i sprzętu zboż. Obecnie zakończono już orkę jesienną i trwają zbiory warzyw i wykopki ziemniaków. Dostawy z majątku, aczkolwiek nie pokrywają jeszcze zapotrzebowania stołówek, odgrywają już poważną rolę w całokształcie gospodarki OZR.

Gorzej natomiast przedstawia się sprawa z zabudowaniami gospodarczymi, z których większość wymaga gruntownego remontu i dostosowania do potrzeb OZR. I tutaj rozpoczynają się kłopoty kierownictwa OZR.

Szczególnie chodzi tu o remont mieszkań dla pracowników stałych, o naprawę chlewni i stodoły. Już w dniu 15 września br. Powiatowe Przedsiębiorstwo Robót Budowlanych w Wejherowie miało rozpocząć remont mieszkań i oddać je do użytku na dzień 30 listopada br. Z dotychczasowego przebiegu prac należy sądzić, że termin ten jest nierealny, bowiem zwieziono tylko pewną część materiałów budowlanych. Podobno zbyt późno dostarczono kosztorys.

Fakt jednak pozostaje faktem. Majątek z powodu braku mieszkań nie mo-

Śladem naszych interwencji

JUŻ w bieżącym miesiącu załoga opolskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa otrzymała radiodławnik (wyjaśnienie otrzymała z Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni w związku z naszą notatką zamieszczoną w n-rze 15(61) pt. „Gdzie jest radiodławnik?”).

BALTONA w odpowiedzi udzielonej na naszą notatkę w n-rze 10(56) pt. „Młotki zamiast talerzyków” wyjaśnia, że młotki do mielenia dostarczono na parowiec „Brygada Makowskiego” na skutek nieporozumienia, bowiem zamówienie ogłoszono telefonicznie.

EKSPOZYTURA Rejonowa Żegluga na Odrze w Szczecinie zawiadomiła nas, że na skutek naszej interwencji oddano do eksploatacji barkę „Z-2406” (notatka zamieszczona w n-rze 15(61) pt. „Jak długo barka „Z-2406” pozostawać będzie w zapomnieniu”).



Lekceważenie obowiązków służbowych i nieuczciwość sprzedawczyni

W CZASIE postoju barki „BM 59” w Szczecinie pomocnik motorzysty zgłosił się w dniu 18 ub. m. w Biurze Portowym na nabrzeżu „Huk” w celu pobrania czeków na paliwo. Skierowano go do ob. Sokolowskiego,



który załatwia te sprawy. Niestety w pokoju ob. Sokolowskiego oprócz papierków nie było nikogo. Wodniak postanowił czekać. Czekając od 8,30 do godziny 14, a widząc, że nie może załatwić sprawy, zwrócił się do innych pracowników, którzy wydali mu czek.

Było już jednak zapóźno na pobranie paliwa i barka zmuszona była czekać do następnego dnia.

W ten sposób z winy ob. Sokolowskiego mieliśmy bezproduktywny prześlij. Wydaje się nam, że urzędnik opracowujący takie sprawy nie może opuszczać miejsca pracy, nie upowężniając kolegi do ich załatwiania.

Ponadto mamy zupełnie uzasadnioną pretensję do sprzedawczyni sklepu OZR na Regaliczy.

W dniu 17 sierpnia br. zgłosiliśmy się w OZR celem zakupu smalcu na karty zaopatrzeniowe. Dostaliśmy wię-

cej aniżeli przysługiwało nam na karty. Wdzięczni byliśmy ekspedientce za to, że sprzedała nam 2,5 kg tłuszczu, lecz radość nasza minęła z chwilą spróbowania tego produktu. Okazało się, że smalec nie nadaje się do spożycia, gdyż zaległy się już w nim robaki. Dziwnym jest nieuczciwość ekspedientki, która nie uprzedziła o tym, że tłuszcz jest zjełczały, narażając nas przez to na stratę. Chętnie korzystamy z usług OZR, ale mamy prawo żądać, abyśmy byli uczciwie obsługiwani.

E. SIKORSKI

Korespondent

Magia czy planowanie operatywne

WIADOMO, że mimo pewnej poprawy wiele jeszcze niedociągnięć wykazuje w porcie zmianowe planowanie operatywne. Zdarzają się wypadki — jak to się mówi — planowania „w ciemni”.

A oto przykład. Dnia 1 września br. zaplanowano w II wydziale portu gdyńskiego wydłunek kopry w relacji barka — magazyn. Zgodnie z planem skierowano do pracy brygadę szlauerów.



Mieli oni wydłowywać towar z barki „B-2”. Jakież było zdziwienie, gdy po odkryciu barki okazało się, że jest ona... pusta. Chcąc „ratować twarz” organizatorzy pracy przyholowali inną barkę, która też okazała się... pusta. Nie było rady. Trzeba było się przyznać, że barki zostały już dawno wydłowane (ale jakoś o tym zapomniano) i skierować robotników do innej pracy.

Wypadek ten stanowi jeszcze jeden przekonywujący dowód, że przedmiotowe planowanie to nie czeza formalność, ale poważne odpowiedzialne zadanie dla pracowników dyspozycyjnych w porcie.

Niestety, wciąż jeszcze zapomina się o tym. Przytoczony przez nas przykład świadczy również o znacznych niedociągnięciach w operatywnej sprawozdawczości portu. Mówi o tym fakt,

Jeszcze o upowszechnianiu książek fachowo-morskich

NASZ artykuł wykazujący braki w akcji upowszechniania książek fachowo-morskich w ZPGG „Ster” nr 15 z br.) wywołał właściwy odzew. Po ukazaniu się tego artykułu rejon portowy Gdynia zakupił większą ilość książek fachowych, szczególnie tych, które potrzebne są do szkolenia zawodowego w portach. Dowiedzieliśmy się o tym na naradzie, która odbyła się 11 sierpnia w ZPGG na temat popularyzacji i kolportażu książek fachowo-morskich. Wiadomość tę potwierdziła dyrekcja ZPGG w piśmie z 13 sierpnia skierowanym do naszej Redakcji. W piśmie tym dyrekcja ZPGG donosi też, że Biblioteka Centralna ZPGG stale zakupuje nowości fachowo-morskie, przyznając się jednak, że dotąd uczyniono zbyt mało, aby o posiadaniu tych książek informować załogi portów.

W akcji tej muszą brać udział wszystkie czynniki odpowiedzialne za sprawę czytelnictwa wśród pracowników portowych. Chodzi tu o kolporterów zakładowych. Dowiedzieliśmy się, że kolporterzy zakładowi, kolportują wyłącznie... beletrystykę. Jest oczywiście, że powinni oni rozprowadzać literaturę piękną, ale również nie ulega wątpliwości, że powinni popularyzować przede wszystkim literaturę fachowo-morską. Kolporterzy zakłado-

wi zapomnieli o tym zadaniu, względnie nie byli należycie poinstruowani.

Dlatego też rady zakładowe powinny wydać kolporterom zakładowym odpowiednie zarządzenie i dopilnować wykonania.

Te uwagi dotyczą nie tylko kolporterów zakładowych z portów. Literatury fachowej nie rozprowadzają także kolporterzy zakładowi w żegludzie, rybołówstwie, w stoczniach i innych instytucjach morskich. Oczywiście i oni powinni urozmaicić asortyment kolporterowanych książek książkami fachowymi, wydawanymi przez Wydawnictwa Komunikacyjne. (zb)

Dlaczego?

„dział zaopatrzenia PLO już od dłuższego czasu dostarcza na parowiec „Lech” nieodpowiednie łopaty do węgla? Łopaty



nr 7 są za małe i podsypywanie nimi węgla przysparza wiele pracy. Czy nie można by zakupić łopat nr 9, którymi praca jest znacznie wydajniejsza?

„Ekspozycja Żegluga na Odrze we Wrocławiu nie powiadomiła kapitana holownika „Sudety” o zakończeniu remontu tej jednostki, wsku-



tek czego nastąpił bezproduktywny przestój od dnia 15 — godz. 11 do 18 sierpnia br. godz. 9?

„dział zaopatrzenia w Gdynskiej Stoczni Remontowej nie dostarcza od kilku miesięcy pieca stolarskiego



do grzania kleju? Pracownicy stolarscy przygotowują klej na prowizorycznym piecu, którego używanie zagraża bezpieczeństwu pożarowemu.

L. P.

Korespondent

„Ani jednej godziny przestoju statków z winy administracji PLO” czyli weksel bez pokrycia

14 WRZEŚNIA br., w popołudniowych godzinach w biurach Eksploatacji I zapadała decyzja: „Jutro, tj. 15. IX. 53 przeholuje się „Pułaskiego” do Gdyni i przyczynuje na punkcie demagnetyzacyjnym”.

Jak postanowiono, tak też zrobiono. Załadowany „Pułaski” został przeholowany do portu gdyńskiego i skierowany do punktu demagnetyzacyjnego.

Widać, nie było jednak sążone „Pułaskiemu” zażycie demagnetyzacyjnego zabiegu. Bo oto, kiedy statek był już u celu, nadeszła wiadomość, że natychmiast ma udać się do nabrzeża Indyjskiego, gdzie będzie bunkrować. Wprawdzie trudno było zrobić tak nagły zwrot, jak to zrobiła Eksploatacja, ale cóż — pomyśleliśmy sobie — różnie bywa.

Po zaciemnieniu statku przy nabrzeżu Indyjskim podłączono przewody i ropa z charakterystycznym miękim

szumem zaczęła zapełniać zbiorniki. Lecz nie trwało to długo.

Już po chwili do burty dobiły holowniki i na pokładzie stanął pilot, który uprzejmie zakomunikował: — Otóż, proszę załogi, jest takie zarządzenie, że statek przerwie bunkrowanie i uda się tam, gdzie poprzednio planowano, tj. na punkt demagnetyzacyjny.

Już nas to trochę i dziwiło i denerwowało, ale zaczęliśmy przyglądać się do odcumowania. Pesymiści radzili, żeby się nie spieszyć, bo a nuż znowu nastąpi zmiana decyzji.

I rzeczywiście. Nie zakończyliśmy jeszcze przygotowań, gdy przekazano nam wiadomość, że „Pułaski” nie pójdzie na demagnetyzację, lecz, o dziwo, pozostaje na miejscu. Mimo złości i sarkasów „pokrecone decyzje”, załoga życzyła żegnania odbijające od burty holowniki.

Nie zdążyliśmy jeszcze ochłoniąć z wrażenia, jakie wywarły na nas tak nagłe zmiany, kiedy na statek wszedł makler i oświadczył, że właśnie przed chwilą otrzymał telefoniczną wiadomość dla „Pułaskiego”, w myśl której należy przerwać bunkrowanie i udać się na punkt demagnetyzacyjny. Po tym oświadczeniu błady strach padł na załogę. Bo kto wie, ile takich decyzji mogło jeszcze wymyślić pracownicy i Eksploatacji.

Ostatecznie statek pozostał jednak na miejscu, bo faktycznie znowu zmieniono decyzję.

Tylko wiatr wygrywał na wantach zapomniana przez pracowników Eksploatacji piosenka pt. „Ani jednej godziny przestoju statków z winy administracji PLO”.

M.



Z rejsów po ojczystej ziemi

Widzieliśmy nowe życie w naszym kraju



Powitanie wycieczki ze statku „Batory” w hucie im. Bolesława Bieruta

WSTAŁ jasny promienny ranek. Wymarzony dzień na zwiedzenie uroczej miejscowości Wisła. Autobusy czekają już na naszych marynarzy. Za chwilę nikną w oddali ostatnie domy i zabudowania Chorzowa. Piękna asfaltowa szosa mknijemy ku zarysującym się hen w dali szczytom górskim. Zielone lasy i pola. Lśniące tu i ówdzie tafle małych jeziorok wywoływały co chwilę okrzyki podziwu i zachwytu.

Sanatorium w Istebnej. Serdecznie witamy przebywające tam na leczeniu dzieciaki swoich przyjaciół — marynarzy, z którymi prowadzi ożywiona korespondencja i którzy przysyłają im często pomarańcze. Mali pacjenci czują się świetnie w sanatorium. Niejedna z tych rumianych, roześmianych buzi byłaby w dawnych warunkach skazana na śmierć. Nasz rząd i partia wydały zdecydowaną walkę przeklestej spuścizny kapitalizmu — gruźlicy. Tysiące młodocianych ofiar wyrwaliśmy już tej okropnej chorobie. Widzając warunki, w których znajdują się dzieci w sanatorium w Istebnej, uspokoiła się tow. Teodozja Dziedzicowa, której dwoje dzieci znajduje się w jednym z sanatoriów i o które tak drży wyruszając w rejs na „Batory”.

Wiele jest do zwiedzania w okolicach Wisły. Niedaleko, w starej góralskiej wsi Istebnej znajduje się Ośrodek Kultury Plastycznej, gdzie pod kierunkiem prof. Konarzewskiego kształcą się w malarstwie, rzeźbie, ceramice ludowe talenty. Niejeden z wychowanków prof. Konarzewskiego uczęszcza dzisiaj do wyższej uczelni. Państwo nasze nie szczędzi pieniędzy na rozwój kultury artystycznej. Ośrodek Kultury Plastycznej jest hojnie inwestowany.

NA sześciu z dala widocznych, wzbijających się w niebo kominach, widnieją ułożony z białych liter napis BIERUT. Jesteśmy na terenie powstającego wielkiego kombinatu metalurgicznego — huty im. B. Bieruta w Czechochowie. Od trzydziestu już dni pracuje pełną parą wielki piec nr 1 — jeden z największych pieców hutniczych w Polsce, dostarczając tysiące ton najlepszej w kraju wysokogatunkowej surowki.

Zwiedzając teren nowej huty podziwiamy wyrosłe jak pod dotknięciem magicznej różdżki czarodzieja zaledwie w ciągu 2 lat nowe obiekty. Oglądamy wspaniałą stalownię i rurownię — jedną z największych w Europie. Oglądamy potężne piece kalibrowane, urządzenia walcownic, cynkownię i szereg najnowocześniejszych maszyn. Podziwiamy i ludzi. Np. w gwintowni rur pracuje tokarz Janusik, który osiąga ponad 200 proc. normy. Anna Mostek jest spawaczem. Ona też wykonuje około 180 proc. normy. Wspaniałe perspektywy rozwoju stoją przed hutą i ludźmi — jej gospodarzami. Dyspozytor huty tow. Pilniewicz, oprowadzając nasza wycieczkę, przedstawił nam wspaniałą wizję przyszłości. Na wielką skalę zakrojone są plany rozbudowy kombinatu. Tu nie opodał wielkiego pieca wyrosła wspaniała wyposażona warsztaty mechaniczne z siłownią, kottownią i elektrownią. Wysoko w niebo wystrella potężne cielska dalszych wielkich pieców. 650 ha nagiej, piaszczystej gleby, pokryje się gęstą siecią hal produkcyjnych — pałaców z żelaza, betonu i szkła. Tysiące ludzi znajdzie tu zatrudnienie i drogie awansu. Już dziś na kursach zawodowych szkoła się przyszliz mistrzowie, walcownicy, tokarze. Dla tych ludzi buduje się i będzie się budowało równoległe z rozbudową huty piękne osiedla mieszkaniowe, baseny, szatnie i inne urządzenia socjalne. W wspaniałe wyposażonych żłobkach i przedszkolach znajda troskliwa opiekę dzieci, których matki uwolnione od niepokoju o swe pociechy, będą spokojnie pracować.

WIECZOREM na spotkaniu z przodownikami pracy z huty rozmawialiśmy o tych wszystkich sprawach. Wspominali starzy hutnicy dawne dzieje, lata ciężkiej pracy, wyrzysku, walki o byt. Mówili o strajkach, o interwencjach granatowej policji, o wędrowniach po okolicznych dworach w poszukiwaniu głodowego zarobku. Porozali te lata szeregiem zmarszczek twarz starego 72-letniego hutnika Leona Cecoty, którego życie zmieniło się dziś radykalnie. Jego sześcioro dzieci wykształciła — jak sam mówi — Polska Ludowa. Najstarszy z synów jest dziś komendantem Milicji Obywatelskiej, córki pracują w biurach, a trzech synów: Tadeusz, Jerzy i Henryk wraz z ojcem pracują w hucie. Doszli już do poważnych stanowisk — jeden jest majstrem drogowym, drugi — monterem, a trzeci po ukończeniu kursu został spawaczem. Wnukowie tow. Cecoty rumiane i syte uczęszczają do szkół. Droga ich życia jest prosta i jasna. Na piersi Leona Cecoty połyskuje Srebrny Krzyż Zasługi, a obok widnieją odznaki przodownika pracy i racjonalizatora.

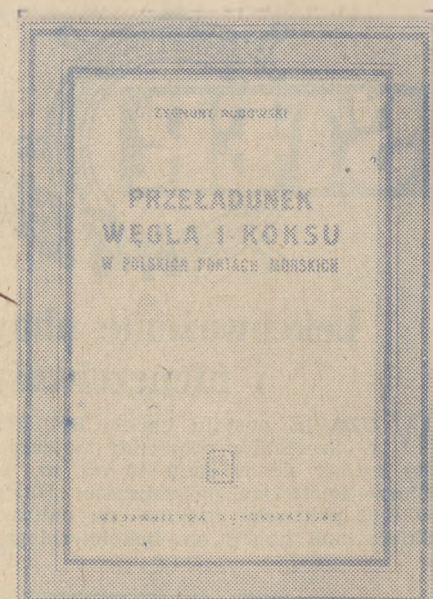
Siedzący obok niego Ryszard Pyrkosz już w marcu ub. r. wykonał swoje zadania Planu 6-letniego. Nie brak w hucie im. B. Bieruta przodowników pracy i racjonalizatorów.

Wspólnie z robotnikami walczą i budują szczęśliwą przyszłość personel techniczny huty. Za swój wkład pracy na czelny dyrektor huty Zygmunt Biały otrzymał zaszczytne wyróżnienie — Kawalerski Krzyż Orderu Odrodzenia Polski, inż. Wrzesień — Złoty Krzyż Zasługi, dyr. Zdunkiewicz — order Sztandaru Pracy. Zwycięsko realizuje swe zadania planowe załoga huty im. B. Bieruta, pamiętając, że zaszczytna nazwa obowiązuje.

Nadszedł dzień odjazdu. Trudno się było rozstać marynarzom z nowymi przyjaciółmi. Ale przecież trzeba wracać do pracy na statek, by godnie wypełnić dane im przyrzeczenie — przezwyciężyć jak najwięcej, jak najszybciej i jak najtaniej. MR.

Pomyśl

Wpisać dośrodkowo począwszy od nru 1 25 wyrazów o podanym znaczeniu. Pierwsze litery czytane w prawo dadzą rozwiązanie. 1) imię żeńskie, 2) wielkie skupisko wód, 3) urodzisko na Wybrzeżu, 4) najwyższe pasmo górskie w Polsce, 5) kwiaty ogrodowe.



Czy znasz tę książkę

SZEREG problemów, z którymi styka się w codziennej pracy każdy dysponent i ekspedient zajęty przy przeładunku węgla w porcie, omawia kierownik portu gdynskiego Zygmunt Rudowski w wydawnictwie pt. „PRZELADUNEK WĘGLA I KOKSU W POLSKICH PORTACH MORSKICH”.

Książka Rudowskiego obejmuje niemal całość spraw związanych z portowym przeładunkiem węgla i koksu. Na wstępie po daje ogólne wiadomości o węglu i omawia bezpieczeństwo w transportach węgla morzem. Następnie omawia węglowe urządzenia przeładunkowe i ich obsługę, rolę załadunku przy koordynacji przeładunku, plan załadunku statku, dyspozycje załadunku, przygotowanie statku do przyjęcia ładunku i załadunku, wyrównywanie statku i obciążanie ilości ładunku wg zanurzenia statku, załadunek na pokład, składowanie, przeładunek z barek, trzymywanie i sytem wyładunku trimerów, przeładunek węgla napędowego. W ostatnim rozdziale książka omawia współzawodnictwo pracy, racjona-

lizację i wynalazczość, wymienia czołowych przodowników pracy i racjonalizatorów oraz omawia ich pomysły racjonalizatorskie, wreszcie opisuje nowe metody pracy w portach węglowych, najwięcej miejsc poświęcając metodzie Kowalowa, doświadczona która sa u nas bardzo ciekawe i pozwalają na wysunięcie ważnych wniosków na przyszłość.

Książka liczy 124 strony. Ilustruje ją 35 rys. Na końcu zamieszczone jest obszernie zestawienie literatury zapoznanie się z którą pozwoli pracownikom portowym na pogłębienie wiadomości zawodowych w zakresie węgla i jego przeładunku oraz na rozszerzenie wiadomości z dziedzin w różny sposób związanych z tym przeładunkiem.

Omawiana książka jest jedną z najmniejszych pozycji w naszej fachowej literaturze dotyczącej pracy portów morskich. (V)

Pierwszy rosyjski parowiec

W ŚLONECZNY lipcowy dzień 1836 roku po przedwiośnie jeziora Ładoga, przybył do Petersburga pierwszy rosyjski parowiec. Zbudował go chłop Michail Wassiliewicz Fedotow. Osobiście wykonał on części maszyn, kul żelazo i obróbił cały mechanizm.

Bardziej skomplikowana była dla niego budowa kotła. Sprzedawszy wszystko, co tylko można było spieniężyć, Fedotow nabył za 50 rubli blache kotłową i przy pomocy pewnego kotlarza z Ładogi zbudował kocioł o długości 1 1/2 łokcia oraz szerokości i wysokości 3/4 łokcia.

Wkrótce utalentowany mechanik wykończył w całości całe urządzenie potrzebne do uruchomienia statku.

O jego parowej maszynie pisała w sierpniu 1836 roku gazeta „Sewernaja



Pczela”: „Jeden z końców wahadła w jego parowej maszynie wprowadza się w ruch przez podnoszenie i opuszczanie tłoka, wbudowanego do cylindra do którego przedostaje się para przez artystycznie wykonane potrójne zawory; drugi zaś koniec uruchamia dźwignię, która za pomocą trybów obraca dwa koła wodne, a odśrodkowe koło podnosi zawory. To samo wahadło wprowadza w ruch niedużą hydrauliczną pompę, która doprowadza zgeszczoną parę do maszyn. W całej konstrukcji widać ruch równoległy, czym odróżnia się ona od maszyn parowych, zbudowanej przez Walta i Bentancoura.

Opr. H. S.

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze nagrody książkowe otrzymują: Gustaw Zygałowicz z PLO i Marian Waratłowicz z RDW Tarnów.

SZWECJA

Szwecja jest naszym najbliższym sąsiadem morskim na Bałtyku. Jednak z zakłopotaniem stwierdzamy nieraz, że to co o Szwecji wiemy, jest niewiele i nie zawsze odpowiada faktycznej sytuacji w tym kraju.

Szwecja nie jest uczestnikiem paktu atlantyckiego, to prawda. Ale „fakt, że Szwecja nie bierze udziału w pakcie atlantyckim ma tylko formalne znaczenie” — wyjaśnia uchwała Komunistycznej Partii Szwecji.

Gdy Riksdag (parlament szwedzki) postanowił w roku ubiegłym włączyć Szwecję do tzw. Rady Północy — czyli przybudówki paktu atlantyckiego, pak tu agresji — to decyzją jego kierowały takie względy.

Obie wojny światowe dla burżuazji „neutralnej” Szwecji spłynęły złotym deszczem do safesów i kieszeni. Najbardziej reakcyjne grupy kapitalistów szwedzkich chciałyby dalej robić interesy na wojnie lub na groźbie wojny. Dlatego właśnie reakcja szwedzka parła do oddania Szwecji w pach amerykańskiego imperializmu.

Prawicowi socjaliści wespół z działaczami partii konserwatywnej uczynili wszystko, by przekonać naród szwedzki, iż współpraca ze Stanami Zjednoczonymi nie naruszy w niczym neutralności i niepodległości kraju, tym bardziej, że „chodzi nie o pakt atlantycki, a o Radę Północy”.

Do „przyjemności” uczestnictwa w planie Marshalla (który przestał być planem pomocy, a stał się narzędziem militarystyki Europy zachodniej i krajów skandynawskich) socjal-demokracja dołączyła narodowi szwedzkiemu jeszcze jedną „przyjemność”... podporządkowania się dyktatowi ze strony amerykańskiego Pantegonu.

Wypadki potoczyły się już teraz szybko. W Szwecji zaczęło dziać się „po amerykańsku”. W Sztokholmie rozpoczęła rezydencja stała, amerykańska misja kontrolna, która skierowała politykę rządu. socjal-demokratycznych zdrajców na tory przyspieszonej militarystyki Szwecji, roztoczyła kontrolę

nad gospodarczą, finansową i społeczną polityką rządu.

Od 1938/39 do 1946/47 cały budżet Szwecji na cele zbrojeniowe wyniósł 4,5 mld. koron, co jest sumą bardzo poważną, biorąc pod uwagę możliwości finansowe Szwecji. Ale w 1953 roku suma ta skoczyła już do 3 mld. koron rocznie, czyli wzrosła dwunastokrotnie w porównaniu z 1938/39.

Amerykańskie porządki wystąpiły również w standardyzacji uzbrojenia i zmianach w regulaminie wojskowym. Z inicjatywy amerykańskich doradców zaczęto szkolić ludność w organizacjach typu wojskowego w tzw. Hemvernach („wojsko miejscowej obrony”).

Za militarystyką Szwecji na rozkaz USA poszło naśladownictwo amerykańskich, faszystowskich metod „sprawdzania lojalności”. Na pierwszy ogień takiej „kontroli poglądów” poszli... naukowcy i profesory, a za nimi marynarze. Zastosowanie ustawy Mc Carthya w stosunku do marynarzy szwedzkich ułatwiła ekspozytura FBI (amerykańskiej tajnej policji) w Szwecji — organizacja „Folk och Foersver” („Naród i Obrona”). Faszystowskie członkowie tej organizacji, na której czele stanął znany z antykomunistycznych procesów socjal-demokrata Henning Karlsson dostarczają konsulatowi amerykańskiemu w Göteborgu i Sztokholmie informacje na temat „lojalności” załóg wszystkich statków pływających do USA. Na „czarne listy” wpisano nie tylko komunistów i ich sympatyków, lecz nawet członków partii... socjal-demokratycznej, która stoi obecnie u władzy.

PENETRACJA amerykańskiego kapitału monopolistycznego do Szwecji doprowadza ten kraj do ruiny, do kryzysu. O metodach tej penetra-

cji może świadczyć choćby taki przykład:

Przemysł skórzany skoncentrowany jest w mieście Oerobro. Na 30 szwedzkich fabryk obuwia — 21 znajduje się w tym mieście i pracuje na wypożyczonych amerykańskich maszynach z firmy United Shoe Machinery Co. w Bostonie. 2.200 maszyn do wyrobu obuwia zostało szwedzkim firmom... wypożyczonych na 20 lat z opłatą 21 oere za tysiąc obrotów oraz 90 dolarów za każdą maszynę rocznie. Najbardziej charakterystyczne jest jednak to, że należność za wypożyczenie maszyn przelewana jest na konto United Shoe Machinery w kapitale zakładowym szwedzkich fabryk obuwia.

Tak oto w zamaskowany sposób amerykańskie monopole wykupują przez myśl szwedzki. Czasem dzieje się to w mniej delikatny sposób, jak np. wykupienie przez amerykańską firmę Laval Steam Turbine Co. akcji jednej z największych szwedzkich fabryk turbin parowych. Mniej lub bardziej zamaskowana droga, imperializm amerykański coraz brutalniej i boleśniej dla Szwecji wkracza w jej gospodarke.

Jak można było przewidzieć, kilka lat marshallowskiej pomocy wpędziło Szwecję w poważny kryzys przemysłowy. W pierwszych miesiącach br. produkcja szwedzkiego przemysłu skórzanego zmalała o 17 proc., drzewnego — o 14 proc., tekstylnego — o 15 proc., a produkcja celulozy i papieru — o 11 proc. (w porównaniu z 1952 r.). Gwałtownie zmalały obroty handlu zagranicznego — o 25 proc. w I kwartale br. Z roku na rok katastrofalnie zwiększa się ujemne saldo handlu zagranicznego Szwecji — ze 182 mln. w I kwartale 1952 r. na 365 mln. koron w I kwartale 1953 r. Ujemne saldo w roku 1952 wyniosło 900 mln. koron.

Dlatego m. in. w szwedzkich portach

stoi bez frachtów, bez ładunku — 121 statków z matonazowej floty szwedzkiej (od 300 do 1.200 ton).

Tak płaci Szwecja za udział w planie Marshalla i Radzie Północnej. Do drzwi szwedzkich puka kryzys łącznie z poważnymi objawami inflacji.

Na rozkaz Wall Street zmniejszona została wartość korony o 30,5 proc., ceny na artykuły pierwszej potrzeby, a zwłaszcza żywności wzrosły o 10—50 proc. W Szwecji pojawiły się bezrobocie, nie występujące w tym kraju w zasadzie od kilkunastu lat. Ogólne zatrudnienie w przemyśle szwedzkim w wyniku załamania się koniunktury zmalało o 5,4 proc. Około 50.000 bezrobotnych w Szwecji — oto owoce amerykańskiej gospodarki w tym kraju.

W samym tylko Sztokholmie 58 tys. rodzin (około 130.000 ludzi) nie posiada własnych mieszkań, a z tego 3 tysiące pozbawionych jest w ogóle dachu nad głową — śpi w budkach ogródków działkowych pod mostami itp. A w tym samym czasie rząd szwedzki na rozkaz dowódcy USA buduje podziemne, kute w skałach lotniska wojskowe i przystanie dla mniejszych statków wojennych.

20 proc. średnich zarobków pracownika zżera czynsz za mieszkanie rodzinne. Czy sprzyja to założeniu rodziny? Sądząc po spadku ilości małżeństw — raczej nie. Szwecja jest krajem o najmniejszym przyroście naturalnym w Europie (0,52‰).

Ostatnio na czarnej liście statków Europy zachodniej, które wbrew zakazu USA odbywały rejsy do Chin, znalazło się 5 statków szwedzkich. Lista dotarła do osławionego Mc Carthya, który zapowiedział ostre represje wobec armatorów satelickich państw.

Amerykańskie groźby działają jed-

nak coraz słabiej, właściciel szwedzkiej Kompanii — Wschodnio-Azjatyckiej, armator Brustromo powiedział w związku z tym: „Firma moja nie da się zastraszyć i nie zrezygnuje z łączności z portami chińskimi. Odwrotnie, zamiast opierać się na rejsach przyładkowych, zamierzamy nawiązać komunikację regularną”. Zdanie to podziela i inni armatorzy szwedzcy, którzy przewożą przecież do Chin nie strategiczne towary, a np. celulozę i papier, przywożąc stamtąd takie towary jak np. soję.

Pod naporem mas pracujących Szwecji, które coraz bardziej krytycznie ustosunkowują się do polityki swego rządu — rząd Szwecji podpisał ze Związkiem Radzieckim umowę o wymianie towarowej w 1953 r. Jest to przykład coraz ostrzej występujących sprzeczności między USA, a podporządkowanymi jej ekonomicznie i politycznie krajami. O ile dawniej w burzliwej prasie szwedzkiej pletowano wszelkie próby współpracy gospodarczej ze Wschodem, o tyle teraz coraz częściej pojawiają się artykuły krytykujące politykę narzuconą przez USA, głoszący, że jedynie zbrojenia dadzą Szwecji pełne zatrudnienie.

Kryzys gospodarczy, w jaki wkraczała Szwecja, wpłynął na wzrost walki klasy robotniczej Szwecji przeciw amerykańskiemu dyktatowi, przeciw zdrażeniom polityce rządu. Komunistyczna Partia Szwecji zdobywa dla swego programu walki o niezawisłość narodową i pokój, przeciw militarystyce kraju coraz liczniejsze szeregi klasy robotniczej. Dziesiątki tysięcy robotników zrozumiało, wbrew propagandzie socjal-demokratycznych zdrajców, że nie wolno im być „neutralnymi” wówczas, gdy amerykański imperializm rujnuje ich kraj. Szwedzka klasa robotnicza podobnie jak proletariaty innych krajów skandynawskich występuje do walki przeciw swym amerykańskiemu „opiekunom”

W. Z.