

Pod sztandarem jedności i walki

W NOCY z 21 na 22 października br. zakończył swe obrady III Światowy Kongres Związków Zawodowych. W historii ruchu robotniczego nie było równie szerokiego zgromadzenia przed stawicieli mas pracujących. W Kongre sie tym wzięli udział delegaci i obserwatorzy reprezentujący ponad 88 milionów ludzi pracy różnych krajów, ras, wierzzeń religijnych i przekonań politycznych.

Odbyty w Wiedniu Kongres był wyrazem coraz potężniejszej jedności mas pracujących świata. Pragnienie jedności jest dziś powszechne w szeregach klasy robotniczej. Wobec ofensywy kapitalu na poziom życia mas pracujących, w obliczu prób faszystyzacji życia w wielu krajach kapitalistycznych i zaprzeczenia suwerenności narodów tych krajów, wobec wzmocnionych przygotowań do agresji prowadzonych pod wodzą USA, krzepnie braterska solidarność mas pracujących w krajach kapitalistycznych, krzepnie solidarność między masami pracującymi krajów kapitalistycznych i krajów obozu pokoju.

Delegaci z krajów kapitalistycznych wskazywali, że sukcesy budownictwa w ZSRR i osiągnięcia ludzi pracy w krajach demokracji ludowej dodają związkowcom w krajach kapitalistycznych otuchy i wiary w zwycięstwo w ich codziennej walce.

Szczególnego znaczenia nabierają rezultaty obrad Kongresu na tle obecnej sytuacji międzynarodowej. Jesteśmy świadkami, jak gangsterzy imperialistyczni usiłują nie dopuścić do trwałego odprężenia międzynarodowego, forsują politykę zbrojeń, prowokacji i dywersji. Kongres wznowia masę pracującą całego świata, aby nieustannie wzmagać swą walkę o utrwalenie pokoju. Groźba, jaką niesie dla pokoju światowego militaryzacja Niemiec zachodnich, była przedmiotem szczególnej uwagi Kongresu.

Wytłaczne III Światowego Kongresu Związków Zawodowych przyczynią się do dalszego wzmocnienia walki o poprawę bytu, swobody demokratycznej i niezawisłości narodów w krajach kapitalistycznych i kolonialnych, do wzmocnienia walki mas pracujących całego świata o zachowanie i utrwalenie pokoju, przyczynią się do zacieśnienia jedności mas pracujących wszystkich krajów pod sztandarem Światowej Federacji Związków Zawodowych.

(Obszerniejsze materiały z przebiegu obrad Kongresu zamieścimy w najbliższym numerze naszego pisma).

Przełożył Anatol Stern

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDANSK, 1-15 LISTOPADA 1953 R. NR 21 (67)

Włodzimierz Majakowski

IDZIEMY

Ktoście wy?
Myśmy
nosić nowe wiary,
piękno żelazną malujący paletą.
Żeby skwerów nie oszpecać budulcem
Istarym,
my w niebiosach rzucamy żelazobeton.
Zwycięzcy,
kroczymy milowymi krokami,
choć świat zgrzybiały z wściekłości się
Ipieni.

A wszystkim,
co są nam przeciwni,
przypominamy
następujące zdarzenie.
Pewnego razu
na tęczę
pięścią
zamierzył się rewirówy:
-- dam ci ją robić tu z siebie franta! —
a tęcza
wyrwała się
i tysiącem łsnień kolorowych
zalała świat i pięść policjanta.
Nie komunikujcie
plaszcz się
przed tym, co umrze.
Nas ciepło miejsc wysiedzianych nie
Igrzeje!

To rewolucja
nawet na klasztorzym murze
nakreśliła:

„Kto nie pracuje, ten nie je!”
Rewolucja
odrzucała
wieńce pleśnią pokryte
i tych, kto nimi
ginącą przeszłość
obitożył.
Ona wie:
nowy nadchodzi architekt —
to my —
jutrzejszy miast iluminatorzy!
Idziemy
niewzruszenie,
nowego świata awangarda.
Hej, dwudziestoletni!
Krzyżymy miastom i wioskom:
duńniace
ciągnijcie farb wiadra.
Na nowo się pomalujemy.
Zaśnij, Moskwuo!
I niechaj
ze szmat gazetowych
jakiś wyrodek
rzuci się na nas
marząc, że cios śmiertelny nam zada.
Pamiętajcie rzeź niewiniątek z rozkazu
[Heroda?]

A młodość
jak żyła —
tak żyje nadal.
(1919 r.)



Obraz W. Sierowa

25 października (7 listopada) 1917 roku o godz. 22,45 rozpoczął obrady w Smolnym II Ogólnorosyjski Zjazd Rad. Uroczyste wezwanie Zjazdu głosiło:

„Opierając się na woli olbrzymiej większości robotników, żołnierzy i chłopów, opierając się na przeprowadzonym w Piotrogradzie zwycięskim powstaniu robotników i garnizonu, Zjazd bierze władzę w swe ręce”.

CHWAŁA WIELKIEMU PAŹDZIERNIKOWI

„... Krażownik „Aurora” ogniem swych działań, skierowanym na Pałac Zimowy, obwieścił 25 października początek nowej ery — ery Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

... W nocy z 25 na 26 października (z 7 na 8 listopada) rewolucyjni robotnicy, żołnierze i marynarze zdobyli szturmem Pałac Zimowy i aresztowali Rząd Tymczasowy.
Powstanie zbrojne w Piotrogradzie zwyciężyło”.

W 1917 ROKU na 1/6 kuli ziemskiej zatriumfowała Rewolucja Socjalistyczna, otwierając nową epokę w historii ludzkości.

Po drugiej wojnie światowej pośiew Października wszedł zwycięstwem władzy ludowej na ogromne przestrzenie od Morza Chińskiego po Łabę i Bałtyk. Rozwój ruchu robotniczego w krajach kapitalistycznych, nowego zryw walki narodowo-wyzwoleńczej w krajach kolonialnych i zależnych wstrząsają od wewnątrz fundamentami rozpadał się kapitalizm.

Okres, który zapoczątkowało zwycięstwo Października, okres, w którym żyje nasze pokolenie, cechuje rozkład starego, skłóconego i rozrywającego się społeczeństwa kapitalizmu i nieprzerwany wzrost i rozkwit nowego świata socjalizmu.

Codziennie prasa rejestruje objawy pogłębiania się ogólnego kryzysu współczesnego kapitalizmu.

Potężny strajk robotników francuskich w sierpniu br., wyzwolenie walki uciskanych przez imperialistów narodów w Wietnamie, Burmie, na Malajach i Filipinach, drożyzna, wzrastające bezrobocie, wyzysk i ubożenie mas pracujących w krajach kapitalistycznych, terror w Kenii, wypadki w Gujanie — to wszystkie najwymowniej świadczą, że współczesny kapitalizm jest śmiertelnie chory. Czyny i postępowanie rządów kapitalistycznych zadają kłopoty głoszącym przez nie obłudnym hasłom „demokracji”, „wolności”, „suwerenności narodowej”. Burżuazjni ekonomiści daremnie siłą się nad rozwiązaniem problemu, by w ustroju kapitalistycznym zapewnić niezakończony zbyt wyprodukowanych towarów, aby wyrównać pogłębiającą się dysproporcję między możliwościami produkcyjnymi a postępującym kurczeniem się chłonności rynku i malejącym popytem ze strony ludności.

Kapitalizm współczesny nie może liczyć na to, że za nim wypowie się człowiek pracy, gdyż ustrój ten niesie ze sobą zaprzeczenie godności ludzkiej, postępujące pogarszanie się sytuacji materialnej szerokich warstw ludności i nieustannie erozję ludzkości nową katastrofą wojenną.

Wiele set k milionów ludzi przejrzało na wylot zbrodnicze tendencje kapitalizmu. Z tej świadomości zrodził się potężny ruch w obronie pokoju sku-

piający w sobie rozmaite klasy i warstwy społeczne. Świadomość ta jest źródłem rosnącej jedności mas pracujących całego świata, której wyrazem był odbyty niedawno III Światowy Kongres Związków Zawodowych.

RZUT oka na 36-letnią historię Związku Radzieckiego rysuje przed nami obraz siły i potęgi tego kraju, kreśli epopeję bohaterstwa narodu radzieckiego, który pod wodzą KPZR dokonał na przestrzeni tak krótkiego czasu ogromnego dzieła uprzemysłowienia i przeobrażenia przyrody kraju. Tak wspaniałego tempa wszechstronnego rozwoju gospodarczego, jakie obserwujemy w ZSRR i krajach demokracji ludowej, nie znają dzieje świata. Impetujące tempo wzrostu Związku Radzieckiego stanowi wymowny wyraz wyższości ustroju socjalistycznego nad kapitalistycznym.

Tylko w ustroju, którego celem jest dobro człowieka pracy możliwe jest wciągnięcie najszerszych mas w nurt życia społecznego. Tylko w takim ustroju każda jednostka ma możliwości nieograniczonego awansu, rozwinięcia swych twórczych zdolności i talentów. Tylko w takim ustroju może zrodzić się entuzjazm pracy i bezprzykładnej ofiarności, stanowiącej podstawę realizacji najśmielszych zamierzeń.

Swymi sukcesami, swymi żywotnymi siłami dowiodł socjalizm, że tylko w nim jest jasna i szczęśliwa przyszłość ludzkości.

W przeddzień Rewolucji Październikowej Józef Stalin w artykule, który był hasłem do powstania, pisał: „Trzeba obecnemu rządowi obywateli i kapitalistów zastąpić nowym rządem robotników i chłopów... W ten i tylko w ten sposób można zdobyć pokój, chleb, ziemię, wolność”.

Pokój... Nie dał go i nie może dać światu kapitalizm. Ale dał i broni go przed zamachami imperialistycznych agresorów świat socjalizmu. W pierwszych szeregach światowego ruchu robotniczego pokoju kroczą narody Związku Radzieckiego. Państwo radzieckie od pierwszych dni swego istnienia proklamowało realizację w praktyce polityki pokoju i przyjaznych stosunków między narodami.

Chleb... Czyż zapewniony on jest dla wszystkich ludzi pracy w krajach, gdzie panoszy się kapitalizm? Na to pytanie najlepiej mogą odpowiedzieć nasi

marynarze, którzy zawijają do zagranicznych portów. Nie mają chleba miliony bezrobotnych i cierpią nędzę wyzyskiwani robotnicy w USA, Francji, Anglii, Włoszech, Niemczech zachodnich, w Indiach, Japonii, robotnicy portu Port Saidu, Adenu czy Colombo. Ale socjalizm nie zna kryzysów i bezrobocia, zapewnia on chleb, dostatnie życie i dalszy wzrost dobrobytu dla robotników, chłopów i inteligencji.

Ziemia... Dla milionów chłopów i ich rodzin w krajach od Indii do Ameryki Południowej, w których panuje jeszcze system feudalny i kolonialny, uzyskanie i posiadanie ziemi oznacza życie i dziś jeszcze pozostaje w sferze marzeń. Ale w Kraju Rad oraz Chinach Ludowych, w krajach demokracji ludowej władza dała już chłopom ziemię, zapewniając równocześnie szeroki rozwój rolnictwa.

Wolność... „W Stanach Zjednoczonych, Anglii, Francji, Turcji i w innych krajach kapitalistycznych rzeczywiście istnieje „wolność”, ale nie wolność dla ludu, lecz wolność wyzysku i ograbiania ludu. Jeśli natomiast chodzi o ZSRR i kraje demokracji ludowej, to rzeczywiście nie ma tam takiej „wolności”, ponieważ od dawna już zlikwidowano w tych krajach wolność wyzysku i ograbiania mas pracujących”.

NARÓD polski ma do zawdzięczenia Związkowi Radzieckiemu to wszystko, co jest mu najdroższe: wyzwolenie z niewoli faszystowskiej, zjednoczenie ziem ojczystych, możliwość utworzenia władzy ludu pracującego, utrwalenie niepodległości, niebywały rozkwit gospodarki i kultury narodowej, szacunek i autorytet w świecie. Dzięki Związkowi Radzieckiemu odzyskaliśmy dwukrotnie nasz niepodległy byt narodowy. Po wyzwoleniu dzięki braterskiej pomocy ZSRR wkroczyliśmy na drogę nieograniczonego rozwoju i postępu. Pałac Kultury i Nauki, Nowa Huta, Żerań, cementownia w Wierzbicy, elektrorownie w Dychowie i Jaworznie i wiele innych naszych potężnych budowli — oto trwałe symbole wieczystej przyjaźni polsko — radzieckiej.

Dumni jesteśmy z tego, że wśród żołnierzy walczących o zwycięstwo idei Października, o wspólną sprawę polskie go i rosyjskiego narodu, o sprawę całej ludzkości nie zabrakło Polaków. Nazwiska Juliana Marchlewskiego, Feliksa Dzierżyńskiego, Karola Świerczew-

skiego i Konstantego Rokossowskiego są nierozdzielnie związane z historią Rewolucji. Walcząc pod sztandarami Października kładli oni podwaliny pod prawdziwą i trwałą niepodległość Polski Ludowej, pod jej potęgę i rozkwit.

36 rocznicę Wielkiego Października pracownicy morza witają wraz z całym narodem polskim wielkim czynem produkcyjnym, pogłębieniem uczuć przyjaźni i wdzięczności do Związku Radzieckiego.

Walka o czas — myślą przewodnią październikowych zobowiązań załóg PMH

Z ROZSIANYCH po morzach świata jednostek Polskiej Marynarki Handlowej napływają drogą radiową wciąż nowe meldunki o zobowiązaniach podejmowanych na cześć 36 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Czynnikiem dominującym w czynie produkcyjnym załóg naszych statków jest walka o czas, o jak najlepsze, najoszczędniejsze i najszybsze wykonanie przewidzianych planem zadań.

Cenne zobowiązanie zwiększenia o obecnym rejsie wydajności pracy o 25 proc. podjęła załoga pokładowa naszego flagowego statku „Batory”. Załoga maszynowa wprowadzając nowe formy i stosując lepszą organizację pracy postanowiła skrócić o 175 roboczogodzin czas trwania zaplanowanych na rejs robót remontowych i konserwacyjnych. W zaoszczędzonym czasie marynarze z „Batorego” wykonają szereg dodatkowych prac mających na celu zapewnienie nieprzerwanej eksploatacji statku. Z zobowiązań zespolowych na podkreślenie zasługuje czyn młodzieżowej wachty maszynowej, która postanowiła dokonać gruntownego przeglądu tłoka nr 3 głównego prawego motoru.

Walkę o czas podjęli również marynarze ze statku „Prezydent Gottwald” postanawiając jeszcze w bieżącym roku odbyć powrotną podróż z Chłn do kraju. Zobowiązanie swoje wykonają marynarze, wydając zdecydowaną walkę wszelkim przestojom statku, stosując jak najracjonalniejsze zużycie bunkru i wody oraz przygotowując w morzu statek do przeładunku towarów w porcie. Podkreślić należy, że pracownicy eksploatacji biorą żywy udział w zobowiązaniu załóg, czego wyrazem jest między innymi skrócenie o 2 dni czasu postoju statku w porcie gdyńskim przez usprawnienie jego wy- i załadunku. Po-

wiadomieni o zobowiązaniu załogi „Prezydenta Gottwalda” wszyscy kontrahenci portowi i robotnicy przeładunkowi poważnie przyczynili się do przedterminowego wyjścia statku w morze.

Zobowiązujemy się — piszą marynarze z parowca „Hel” — przez stosowanie racjonalnej gospodarki paliwem i smarami oraz przez utrzymywanie maszyn w stałej gotowości eksploatacyjnej wykonać podróż nr 110 przypadającą na rocznicę Wielkiej Rewolucji na zaoszczędzonym paliwie.

Załoga „Stalowej Woli” pozostająca w czarterze rybolóstwa morskiego postanowiła na cześć Wielkiej Rewolucji rozładować własnymi siłami przywieziony z ostatniego rejsu ładunek ryb oraz zaopatrzyć w puste beczki i sól 2 jednostki rybackie. Ponadto marynarze dopomogą brygadzie przeładunkowej „Dalmoru” przy wyładunku innych jednostek rybackich, przeznacząc na to ogółem 350 roboczogodzin.

Do czynu produkcyjnego dla uczczenia 36 rocznicy Rewolucji Październikowej przystąpiły również załogi jednostek Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Po linii ulepszenia warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poszły zobowiązania załóg „Neptunii”.

Między innymi marynarze zabezpieczą cztery zbiorniki wody przez sporządzenie trzech skrzyń oraz wymianę podłogę w ładowni. Prace te zostaną wykonane podczas pobytu w morzu. Nurkowie Bukład, Wołw i Lewicki dokonają przeglądu kadłuba oraz śruby i usuną natychmiast wszelkie zauważone usterki.

NIECH ŻYJE XXXVI ROCZNICA WIELKIEJ
PAŹDZIERNIKOWEJ REWOLUCJI SOCIALISTYCZNEJ!

WIZYTA PRZYJAZNI

21 SALW artyleryjskich obwieściło Gdyni przybycie najmilszych gości. Na redę portu gdyńskiego wpłynęło 5 szarych, wysmukłych bojowych radzieckich okrętów. Powitalnej salwie flagowego krążownika „Czkałow” odpowiedział salut dział naszemu Marynarce Wojennej. W równych szeregach stały na pokładach okrętów załogi w galowych mundurach. Przewodniczącym hymnów radzieckiego i polskiego wpłynęły radzieckie jednostki do portu.

* * *

Trzy dni gościli marynarze radzieckiej Floty Bałtyckiej w Gdyni, Gdańsku, Sopocie i naszej stolicy Warszawie.

Manifestacyjnie witała ludność naszych miast najmilszych gości. Nie zatarło się i nigdy nie zatrze się wspomnienie z tamtego pierwszego spotkania z braćmi radzieckimi — z żołnierzami niezłomnej Armii Radzieckiej, która w pamiętnym 1945 r. przyniosła nam wolność, wyzwalała kraj z hitlerowskiej okupacji. Niejedną z marynarzy i oficerów, którzy ostatnio gościli u nas, brał udział w tych ciężkich walkach. Dzisiaj stoja oni w pierwszym szeregu obrońców światowego pokoju.

Radośnie witali starzy i młodzi napotykanymi na ulicach marynarzy radzieckich. Szybko nawiązywały się przyjacielskie pogawranki.



Ciepłymi i serdecznością przeniknięte było spotkanie radzieckich marynarzy z marynarzami naszej floty handlowej.

Iwasi marynarze powitali w progach swego Dmu Marynarza w Gdyni radzieckich przyjaciół, jako tych, dzięki którym pomocy rosła i wspaniale rozwija się nasza flota.

Iwan Dobrecow, Włodzisław Istomin i wielu innych młodych marynarzy radzieckich szybko znaleźli wspólny język z Liszką, Słaski, Wiczem, Wernem, Grygolewskim i innymi marynarzami naszej floty handlowej. Wspólny cel, wspólne zainteresowania, jednosc poglądów dostarczyły tematu na cały wieczór.

Gromkie hurra i burza oklasków powitały przemówienie dyrektora CZ PMRi tow. Korcza, który w imieniu całej marynarki handlowej wręczył drogim gościom model statku „Kościszko”.

Trzymając w ręku bukiet biało-czerwonych goździków, skromny lecz jakże wymowny dar jednego z marynarzy kpt. lejtnant Abrosimow mówił o swych wrażeniach z pobytu w Polsce, stwierdzając krótko, po żołniersku, że łączy nas przyjaźń.

Kwiatami powitali w Klubie Robotniczym gdyńscy portowcy i stoczniowcy swych radzieckich przyjaciół. Zmieszali się marynarskie mundury z roboczymi ubraniami. Tak jakoś szybko bezpośrednio nawiązały się rozmowy. Trudności językowe nikomu nie przeszkadzały. Przyjaciele zawsze się rozumieją. Uczucia wszystkich gdyńskich portowców wyraził najlepiej tow. Tadeusz Ciupisz, który witając marynarzy radzieckich, wspominał jak to ich koledzy z narażeniem własnego życia rozmowywali nasze baseny portowe, pomagali w oczyszczeniu i uruchomieniu stoczni. A takich dni i takiej pomocy nigdy się nie zapomina.

Stary robotnik portowy Antoni Noszka w rozmowie z młodszym marynarzem Nikitą Grubaczewskim snuł nie wspomnień o ciężkiej pracy i trudnych warunkach życia portowca w przedwojennej, sanacyjnej Ojczyźnie. Opowiadał o nowym życiu w Ludowej Polsce — życiu, które pomaga nam budować Związek Radziecki i wielki geniusz nieśmiertelnego Stalina.

Wiele takich spotkań z polską klasą robotniczą, z uczącą się młodzieżą, z przedstawicielami Wojska Polskiego i inteligencji technicznej, z reprezentantami całego narodu przeżyli w tych trzech dniach radzieccy marynarze.

Nadeszła chwila rozstania. Ponad 20.000 mieszkańców trójmiasta wybiegło na nabrzeża portu gdyńskiego, aby pożegnać niezapomnianych gości. Polski niszczyciel „Błyskawica” odprowadził odpływające okręty do Helu.

Nie zapomnimy nigdy tych dni, które jeszcze bardziej pogłębiły naszą przyjaźń z wielkim Księstwem Rad.



(Dalszy ciąg)

Uczyć się, uczyć się, uczyć się

OBOK propagandy marksizmu-leninizmu wiele miejsca w działalności organizacji partyjnej motorowca „Krasnowodsk” zajmuje praca agitacyjna. Agitatorzy co tydzień przeprowadzają gawędy na określone tematy oraz dwa razy w tygodniu czytanki.

Poważną pomocą dla agitatorów są seminaria i narady instruktażowe. Seminaria odbywają się dwa razy w miesiącu, a instruktaże — dwa razy tygodniowo. Na naradach tych szczegółowo omawia się plan i zasadniczą treść kolejnej pogawędki i gawędy oraz zagadnienia metodyki zajęć.

Agitatorzy przenoszą do masy marynarskiej tchnące prawdą płomienne komunistyczne słowo. To oni informują marynarzy o życiu i pokojowej pracy ludzi radzieckich, o bohaterstwie walce o zbudowanie komunistycznego społeczeństwa w ZSRR, o osiągnięciach pracowników morskich floty, o potężnym i niezłomnym ruchu obrońców pokoju.

Z głębokim zainteresowaniem wysłuchali członkowie załogi pogadanki o wielkich budowlach komunizmu, o wynikach obrad sesji Rady Najwyższej Związku Radzieckiego, o wydarzeniach w Korei. Przeprowadza się także przeglądy polityczno-ekonomiczne o państwach, do portów których zawija statek.

Praca agitacyjna ma charakter aktywny i skuteczny. W czasie pogadanki i gawędy omawiane są zagadnienia pracy produkcyjnej załogi, ujawnia się niedociągnięcia i nakreśla drogi ich usunięcia. Wywołują się rzeczowe dyskusje i spory, wysuwane są cenne wnioski praktyczne.

W wystąpieniach swych agitatorzy umiejętnie wykorzystują konkretne fakty i przykłady z pracy przedsiębiorstw żeglugowych, agencji, portów i statków.

W czasie jednej pogadanki agitator tow. Traszina opowiadał o sukcesach kolchozów obwodu izmailskiego, które do 18 marca wykonały plan zasiewu zbóż w 102 proc. Od tego przykładu agitator przeszedł do zadań, które stoją bezpośrednio przed załogą motorowca. Uwypuklił on związek między sukcesami kolchozów i sołchozów oraz zadaniami radzieckich marynarzy, którzy powinni zabezpieczyć przewóz produktów z nowego urodzaju.

Agitator tow. Szewc opowiadał o cennej inicjatywie starszego mechanika motorowca „Dniepr” tow. Kriuczenko i grupowego inżyniera Dunajskiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego Maksimowa, którzy pierwsi w praktyce technicznej eksploatacji statków zorganizowali i przeprowadzili cały remont lewego silnika motorowca siłami załogi.

Agitator tow. Artamonow szczegółowo opowiedział, jak dzięki współwzrostowi o przedterminowe wykonanie państwowego planu przewozów Dunajskie Przedsiębiorstwo Żeglugowe wykonało plan kwartalny w tonach w 118 proc., a w tonomilach w 102,1 proc.

W tematyce agitatorów poważne miejsce zajmuje sytuacja mas pracujących w krajach kapitalistycznych. Marynarz tow. Kiriuzkin wygłosił pogadankę na ten temat, w której m. in. powiedział: „Tam w krajach kapitalu proletariatus żyje w nędzy i głodzie. Na przykład w USA ceny detaliczne produktów żywnościowych trzykrotnie przewyższają poziom przedwojenny. w Anglii — 5 razy, a we Francji i Włoszech — 16 do 20 razy.

Wystarczy stwierdzić, że w krajach kapitalistycznych jest 45 milionów bezrobotnych, co wraz z rodzinami stanowi około 120 milionów ludzi pozbawionych środków do życia. Jednocześnie reaktywne rządy tych krajów tracą rokrocznie dziesiątki miliardów dolarów na przygotowania do nowej wojny światowej. Na przykład w Stanach Zjednoczonych 89 proc. budżetu idzie na wydatki wojenne”.

Pogadanki agitatorów kończą się nie raz przyjęciem uchwali. Było tak na przykład, kiedy agitator tow. Artamonow zreferował marynarzom przyjęłą przez se-

sję Rady Najwyższej ZSRR „Ustawę o ochronie pokoju”. Słuchacze postanowili wówczas wykonać najbliższy rejs szybkościowy na cześć tej historycznej Ustawy i dostawić ładunek do portu przeznaczenia 6 dni przed terminem.

Rozwinęło się współzawodnictwo wacht. W ciągu czterech dni motorowiec przeszedł 120 mil więcej niż przewidywał harmonogram. Pierwszeństwo we współzawodnictwie zdobyła kompleksowa wachta okrętowa starszego pomocnika kapitana tow. Artamonowicza w składzie tow. tow. Traszina, Kotłowa i Prytkowa.

Ogółem zaoszczędzono 147 godzin pływania.

Zaoszczędzony czas pozwolił wykonać dodatkowy rejs długości 600 mil. Dzięki temu plan pierwszego kwartału wykonano do 20 marca.

Taki był pierwszy wkład marynarzy „Krasnowodsk” w dzieło walki o pokój po uchwaleniu przez Radę Najwyższą „Ustawy o ochronie pokoju”.

Wśród komsomolców od dawna dojrzała myśl omdowienia na zebraniu bardzo interesującego tematu: dlaczego kochamy swoją Ojczyznę.

Do zebrania tego komsomolcy przygotowali się długo i skrupulatnie. Przeczytano masę literatury, nakreślono tematy wystąpień, doborowano i przerabiano materiały, opracowano plany robocze, tezy i konspekty.

Młodzi marynarze zdobyli w kole historii KPZR i w szkole politycznej doświadczenie w samodzielnej pracy nad książką polityczną. Doświadczenie to pomogło im teraz przy wyborze do wystąpienia na zbliżającym się zebraniu materiały faktyczne, cyfrowe i ilustracyjne, który czerpali z książek, czasopism i gazet.

Z przeczytanej literatury wykorzystano wszystko, co w najdoskonalszy sposób naświetlało bohaterką historię, radośnie życie narodu radzieckiego i jego wielkie zwycięstwa na frontach komunistycznego budownictwa. Wybrano materiały ilustrujące nędzę mas pracujących, a szczególnie młodzieży w krajach kapitalistycznych, o bohaterstwie walce obrońców pokoju z podżegaczami do nowej wojny.

W toku tej pracy komsomolcy zetknęli się z zagadnieniami teoretycznymi i metodycznymi, których nie byli w stanie sami rozwiązać. Pomogli im towarzysze Antypow i Lukianczuk.

Zebranie odbyło się 21 marca. Drugi mechanik Traszina wygłosił doskonały referat, ilustrowany jaskrawymi przykładami i bogatym materiałem faktycznym.

Opr. H. R.

D. c. n.

Czytaj prasę radziecką

Imponujące osiągnięcia w budownictwie nowego, lepszego życia w naszym kraju zadłeczamy przede wszystkim radzieckim przyjaźniom, którzy po bratersku dzielą się swymi doświadczeniami i nauką. Jedną z głównych transmisji, przenoszących te doświadczenia, jest prasa radziecka, która stanowi przebogate źródło poznania produkcji, techniki, kultury i sztuki, zagadnień z dziedziny floty, żeglugów, portów i stoczni. Prasa radziecka uczy, jak pracować dla dobra swego kraju, jak walczyć o pokój i umacniać międzynarodową solidarność mas pracujących.

Związek Radziecki stworzył nam dogodne warunki czytelnictwa: codzienną prasę radziecką i bogatą literaturę pięknej i fachowej. Dlatego też dla wzbogacenia swych zdolności i sił twórczych każdy marynarz, wodniak, portowiec i stoczniowiec winien w codziennej pracy korzystać z prasy i książek radzieckich, które doniosły mu w rozwiązywaniu różnych problemów.

Akela przyjmowania zamówień na prenumeratę pism radzieckich na rok 1954 jest w toku.

Zamówienia przyjmują wszystkie placówki PPK „Ruch” w całej Polsce oraz wszystkie listonosze.

Roczna prenumerata gwarantuje stałą do stawę.



Nie serdecznej przyjaźni nawiązała się pomiędzy miłymi gośćmi — radzieckimi marynarzami i marynarzami naszej Ludowej Marynarki Wojennej. Tych wspólnie spędzonych dni nie zapomną nigdy obrońcy granic morskich obu bratnich krajów — radzieccy i polscy marynarze.

Na zdjęciu: przyjacielska wymiana znaczków komsomolskich i ZMP-owskich.



Serdecznie i radośnie przyjmowali naszych drogiego gospodarze portu gdyńskiego. Nie trudno było portowcom znaleźć wspólny język z radzieckimi marynarzami. — Przecież to ludzie radzieccy pomogli nam rozmawiać i dźwignąć z ruin naszą porty. — Łączy nas wspólny cel: walka o pokój — mówi stary robotnik do swych radzieckich przyjaciół.



Niezapomnianym przeżyciem dla drłatwy Wybrzeża stała się wizyta na radzieckim krążowniku „Czkałow”. Dziewczeta i chłopcy z trójmiasta gorąco pokochali swych miłych przyjaciół — marynarzy radzieckich.

Na zdjęciu obok: Ostatnie uściski dłoni. Zebrani na nabrzeżach portu gdyńskiego marynarze serdecznie żegnali odpływające radzieckie jednostki wojenne.



echa Konkursu NASZEGO

Nasz doroczny konkurs kolportażowy cieszy się — jak wskazują na to fakty — dużym powodzeniem. Nie tylko załogi zakładów na lądzie, lecz i znajdujące się na dalekich morzach statki naszej floty zgłaszają udział w konkursie. Do redakcji nadeszła niedawno depesza z motorowca „NOWA HUTA”, w której czytamy:

„W odpowiedzi na Wasz konkurs donosimy, że nasza załoga doceniając w swej pracy znaczenie fachowego pisma, postanowiła przystąpić do konkursu i zaprenumerować „Ster” na 1954 r.

Wzywając wszystkich marynarzy FMH do pójścia w nasze ślady rzucamy hasło: „KAŻDY MARYNARZ CZYTELNIKIEM I PRENUMERATOREM „STERU”.

Ponadto robotnicy i pracownicy portu gdańskiego nadesłali zgłoszenie, w którym zobowiązują się do prenumeraty „Steru”. Brawo Rejon Gdańsk!

Kto będzie następny?

Młodzież we flocie trzeba otoczyć troskliwą opieką

PIĘć miesięcy dzieli nas od II Konferencji Zarządu ZMP Polskiej Marynarki Handlowej. W okresie tym poważnie wzrosła aktywność organizacji młodzieżowej na statkach PLO.

Młodzieżowcy z parowca „Fryderyk Chopin” to prawdziwi gospodarze statku. Otoczeni troskliwą opieką organizacji partyjnej rozwinęli oni szeroką działalność kulturalno-oświatową. W pięknie przystrojonej świetlicy znajdują wypoczynek i rozrywkę starzy i młodzi marynarze. Słowem i czynem mobilizują ZMP-owcy z „Chopina” swych kolegów do zwiększenia wydajności pracy. Młodzieżowa wachta z maszyny przoduje na statku.

ZMP-owcy Lygas, Chrzanowski, Firlej, Kostrubala to przodujący marynarze z motorowca „Waryński”. W jednym z ostatnich rejsów „Waryński” zawinął do Sudanu. Według planu statek miał stać 1 dzień w tym porcie. Chłopcy z radością przygotowywali się do zwiedzenia miasta. A przecież gdy zaszła konieczność przesłauowania we własnym zakresie pewnej partii towaru, by nie przedłużyć postoju statku w porcie, ZMP-owcy nie zawahali się ani chwili. Samoradnie zgłosili się do pracy. Ich przykład porwał całą załogę.

Można by przytoczyć wiele podobnych przykładów mówiących o oddaniu wielkiej sprawie budownictwa socjalizmu, o wale i ofiarności młodych marynarzy. Wiele można by przytoczyć nazwisk młodzieżowych przodowników pracy, będących chlubą naszej floty.

OSIĄGNIĘCIA te jednak nie powinny przesłaniać nam poważnych niedomagań w pracy niektórych organizacji ZMP-owskich we flocie. Nie na wszystkich naszych statkach aktywność partyjną dostatecznie pomaga i kieruje organizacją młodzieżową.

Są jeszcze poszczególne statki, na których młodzież pozostawiona jest sama sobie, gdzie sekretarze organizacji partyjnej komenderują kołem ZMP, nie wnioskując w szczególności życia i pracy młodych marynarzy.

A przecież pozostawienie młodzieży samej sobie, to zaprzepaszczenie najcenniejszego skarbku, jakim dla narodu, dla budownictwa socjalizmu jest młodzież. W naszej flocie, na którą specjalnie nacelowane są zatrute strzały imperialistycznej propagandy, młodzież jest szczególnie narażona na jej oddziaływanie. Wróg, bazując niejednokrotnie na nieświadomości i małym doświadczeniu życiowym młodych marynarzy, usiłuje demoralizować ich i odrywać od pracy i nauki. I o tym nie wolno nam ani chwilę zapominać.

Nie wolno pozostawiać młodzieży samej sobie licząc, że ona wychowa się sama. Nie wolno też prowadzić pracy wśród młodzieży od przypadku tylko w związku z kampaniami lub uroczystościami. Ten bowiem styl pracy z młodzieżą pokutuje jeszcze wśród niektórych działaczy partyjnych w naszej flocie.

Przed wszystkim należałoby zająć się Zarządem ZMP w PMH, którego prace w

dalszym ciągu trudno uznać jako zadowalającą.

Wprawdzie po ukonstytuowaniu się Zarząd energicznie wziął się do pracy. Opracowano plan działania, podzielono zadania na poszczególnych członków prezydium. Entuzjazm jednak osłabł zbyt szybko. Brak kontroli realizacji zadań planu nie wpłynął pozytywnie na dalszy rozwój działalności Zarządu. Członkowie prezydium brali wprawdzie udział w posiedzeniach, których ogółem było 8, lecz te przekształcały się raczej w pogadanki, na których dużo mówiło się o tym, że trzeba, że musi się itd. Nie wyciągano jednak konkretnych wniosków, nie ustalano wytycznych do realizacji słusznych nieraz zamierzeń, nie przydzielano konkretnych zadań. Tak np. wyglądało drugie z kolei posiedzenie prezydium, poświęcone omówieniu stylu pracy Zarządu z organizacjami statkowymi. Członkowie stwierdzili konieczność szerszego związania się z terenem, mówili o współzawodnictwie, tworzeniu brygad młodzieżowych itp. lecz nie opracowali żadnych wytycznych do praktycznej działalności.

Nie kontrolowane koła statkowe coraz wyraźniej oddziaływały na Zarząd i pracowały na własną rękę. Stąd też często cenna, oddolna inicjatywa, różne osiągnięcia i sukcesy młodzieżowców-marynarzy pozostały nieznane szerszemu ogółowi młodzieży we flocie.

I tak np. nic nie zrobił Zarząd po linii organizowania brygad młodzieżowych. Nie popularyzowano młodzieżowych przodowników pracy, nie zapoznawano ogółu młodzieży z ich metodami pracy. Podobnie było i ze szkoleniem ideologicznym. Zadawał się tym, iż młodzież bierze udział w szkoleniu partyjnym, Zarząd nie próbował rozwijać inicjatyw organizacji ZMP-owskich w kierunku organizowania jakichkolwiek własnych form pracy ideowo-wychowawczej wśród młodzieży. Nie uczyniono nic, by pracującej przez szereg miesięcy w oderwaniu od kraju i rodzin młodzieży zapewnić w czasie postoju statku w porcie macierzystym godziwą, kulturalną rozrywkę, rozszerzającą jej światopogląd, uzbrajającą przed wroga działalności.

Nie bez winy jest tu Zarząd Wojewódzki ZMP, którego pomoc ograniczała się do przekazywania instrukcji, nie dostosowanych przeważnie do skomplikowanej specyfiki pracy i zadań floty. Trzeba tu również wspomnieć o fakcie nieobsadzenia przez 5 miesięcy stanowisk 2 instruktorów w Zarządzie ZMP PMH. Wniosek złożony przez przewodniczącego tow. Sautczyka do dziś spokojnie spoczywa w Zarządzie Wojewódzkim ZMP. Delegowany do pracy przedstawiciel Zarządu Wojewódzkiego tow. Jabłoński nie udzielił konkretnej pomocy w terenie przewodniczącemu Zarządu PMH. Stwierdzić trzeba, że odpowiedzialny pracownik ZW powiększył jedynie grono wiecznie radzących członków prezydium.

PODSTAWOWĄ jednak przyczyną słabej pracy Zarządu była nie zawsze dostateczna pomoc i słabe kierownictwo Zarządem ze strony Komitetu PMH i aparatu kulturalno-oświatowego.

Komitet nie żądał systematycznych sprawozdań z działalności organizacji młodzieżowej i Zarządu ZMP PMH. Aparat kulturalno-oświatowy nie żądał również od zastępców kapitana sprawozdań z działalności organizacji młodzieżowej na statkach. Przedstawiciele aparatu KO nader rzadko brali udział w obradach Zarządu. Brak kontroli oddolnej nad pracą organizacji młodzieżowej we flocie stał się poważną przyczyną zaistniałych niedociągnięć. Dohrvm przewodniczącym koła statkowego był tow. Sautczyk. Pozostawiony jednak sam sobie, nie posiadając żadnego przygotowania do tak poważnego stanowiska, błądzał w błędach, nie widział szerszej perspektywy w swej pracy.

W najbliższych dniach odbędzie się Plenum Komitetu PMH poświęcone zagadnieniu pracy z młodzieżą we flocie. Niewątpliwie dokonana na Plenum analiza, szczegółowe i dogłębne omówienie słabości i zaniedbań w pracy wśród młodzieży z punktu widzenia działalności egzekutywu organizacji podstawowych, zbliży do lepszej aktywności i ZMP-owski do polepszenia kierownictwa pracą organizacji młodzieżowej na statkach do radykalnego usunięcia dotychczasowych błędów i umocnienia działalności wychowawczej i organizacyjnej Zarządu ZMP PMH.

Z. MAJOR



Przodują w realizacji rocznych zadań przeładunkowych

Żałoga parowca „BYTOM” jako pierwsza w PLO zameldowała już w dniu 9 lipca br. o wykonaniu rocznego planu przewozów osiągając 138,9 proc. w tonach i 109 proc. w tonomilach.

Na drugim miejscu znalazła się załoga statku „PUCK” uzyskując w dniu 21 września br. 104 proc. w tonach i 103,6 proc. w tonomilach planu rocznego.

W ślad za przodującymi załogami nadesłali meldunki o realizacji rocznych zadań załogi parowca „JAROSŁAW DĄBROWSKI” oraz statku „MARCHLEWSKI”.

Na zdjęciu: przodujący członkowie załogi pokładowej parowca „BYTOM” w rozmowie z I oficerem Wolfem i zastępcą kapitana Pilichowskim.

Normy pomagają nam realnie planować pracę

REJS, który obecnie odbywa motorowiec „Hugo Kołłątaj” należy bezspornie do najdłuższych i najcięższych w historii tego statku. Długie przełoty wymagają powiększenia zakresu remontów na rzadkich postojach. Postoje w portach dysponujących słabym wyposażeniem przeładunkowym wymagają dobrego zorganizowania pracy na pokładzie, a nie rzadko udzielenia natychmiastowej pomocy robotnikom portowym przy każdej napotkanej trudności. Te i wiele innych trudności, jak np. deszcz padający niemal w każdym z głównych portów za- i wyładunkowych, wymagają dużego wysiłku i mobilizacji załogi w kierunku terminowej realizacji zadań przewozowych. Podróż nr 12 pozostała już poza nami. Załoga wykonała z honorem postawione przed nią zadania uzyskując przytem poważne oszczędności, jak 82,6 ton ropy, 92,2 tony wody słodkiej, 250 kg oliwy oraz przewozić ponad zaplanowaną ilość towaru 267 ton drobnicy, co dało nadwyżkę 485 tysięcy tonomil.

Te wszystkie osiągnięcia — możemy śmiało powiedzieć — są wynikiem dobrej i ofiarnej pracy marynarzy z „Kołłątaja”.

ich właściwego podejścia do pracy. Są one wynikiem dobrej planowej pracy kierownictwa. W wykonaniu zadań poważnie dopomogli nam opracowane przez nas normy techniczne na typowe prace. Poprzednio planując pracę, określaliśmy czas potrzebny na ich wykonanie na oko. Obecnie dzięki ustaleniu przez radę techniczną norm, łatwiejsze stało się planowanie prac na poszczególną podróż w każdym z działów. Szczególnie mocno rozwinęło się normowanie w dziale maszynowym, natomiast w pozostałych działach sprawa ta postępuje jeszcze zbyt powoli naprzód.

Dzięki normom przedmówione zobowiązania są realne i konkretne, skierowane na skrócenie czasu wykonania zaplanowanej pracy i realizację dodatkowych pozaplanowanych prac konserwacyjnych i remontowych w zaoszczędzonym czasie. O realności naszych norm i opartych na nich zobowiązaniach niech świadczy fakt, że przy dużym wysiłku załogi i należytej organizacji pracy są one przekraczane nie więcej niż o 20 proc., gdy natomiast jeszcze niedawno, pracując bez norm, często podejmowane przez nas zobowiązania były nierealne.

Chciałbym tu praktycznie wskazać na przykładzie niektórych zobowiązań, jak wyglądają one na naszym statku. I tak np. dla uczczenia 22 lipca cała załoga pokładowa zobowiązała się skrócić czas zbrojenia schwerlastbaumu o 10 procent i pomóc robotnikom chińskim przy obsłudze tego baumu.

Wykonanie tego zobowiązania pozwoliło skrócić czas postoju statku w porcie.

Podejmując zobowiązanie na część 22 Lipca załoga maszynowa skróciła o 15 proc. czas wykonania prac remontowych i konserwacyjnych przewidzianych planem.

Wygospodarowane roboczegodziny zużytkowano na inne pilne i konieczne prace.

Zobowiązania działu maszynowego idą głównie w kierunku realizacji długofalowego zobowiązania zabezpieczającego stałą gotowość eksploatacyjną statku. Dzięki przeprowadzaniu głównego remontu pompy cyrkulacyjnej, sanitarnej i balastowej, remontu okresowego jednego układu silnika głównego i pomocniczego nr 3 itp. uzyskaliśmy w Colombo klasę Lloyd na szereg mechanizmów, co pozwoli na skrócenie postoju stocznioowego.

Tak mniej więcej wygląda realizacja zobowiązań na naszym statku. Warto teraz byłoby wspomnieć o trudnościach i na szych błędach. Brak nam części zapasowych w dziale maszynowym, szczególnie jeśli chodzi o części zapasowe do silników głównych i pomocniczych. Brak jest również zapasowych termometrów, co w wypadku rozbicia któregośkolwiek z posiadanych może stać się nawet przyczyną awarii. Małe pomieszczenia prowiantowe oraz brak pomieszczeń na bieliznę, to sldia trudność załogi hotelowej uniemożliwiająca właściwe przechowywanie produktów i bielizny, co powoduje nieraz ich niszczenie.

JOZEF NOWIK
Korespondent

Jeszcze jeden wrak zniknął z redy portu świnioujskiego

W PIERWSZEJ dekadzie sierpnia br. kapitan statku ratowniczego „Światowid”, zajętego wydobyciem jednego z wraków w Zatoce Gdańskiej, otrzymał od kierownictwa PRO polecenie natychmiastowego przewiezienia pracy i udania się na reddy świnioujskie. Dowiedzieliśmy się tylko tyle, że pracujący tam „Swarożyc” musi jak najszybciej znaleźć się na doku, a nasza załoga ma wykonać w zastępstwie ostatnią fazę prac wydobyczych — wypompowanie wraka.



Wrak wypłynął. Teraz ostatnie prace zabezpieczające i wrak zostanie przekazany Przedsiębiorstwu Demontażu Wraków celem pocięcia na złom, który zasili nasze huty w cenny surowiec.

O wydobyciu tego wraka mówiono już od dawna. Duży statek, przecięty na dwie w ostatnich dniach wojny celnymi bombami, przedstawia wartość 4000 ton złomu po wydobyciu jego rurowej części. Ale kłopotem zarzucano próby jego wydobycia z uwagi na poważne nastrożające się trudności.

Wreszcie w październiku ub. r. zdecydowano się. Prace wydobycze powierzone zostały „Swarożycowi”. Zadanie nie było łatwe, mimo że wrak spoczywał na głębokości zaledwie 10 metrów. Wychodząc z założenia, że wrak zostanie podniesiony przez odpompowywanie z niego wody, trzeba było przygotować około 9 sztuk różnego rodzaju plastrów żelaznych i drewnianych dla zamknięcia otworów o łącznej powierzchni około 450 m². Największą trudność sprawiło zbudowanie żelaznego szotu i wstawienie go w miejsce przecięcia wraka, a więc w jego dziobowej części tuż pod mostkiem. Długo też zastanawiano się nad sposobami wykonania tej pracy. Analiza poszczególnych etapów pracy dokonana na posiedzeniach aktywu statkowego i kierownictwa przyniosła coraz lepsze wyniki. Bogate doświadczenie kierownika całości robót insp. Leszczyńskiego pomogło rozwiązać każdy problem.

W dniu 30 czerwca br. rozpoczęła swą pracę załoga „Swarożyc”. Kiedy przygotowane już wszystkie plastry do uszczelnienia pod wodą wraka, cały ciężar pracy spadł na nurków. Od nich teraz zależało terminowe wydobycie wraka. Nurkowie Tkaczyk i Jabłoński nie zawiedli. W krótkim czasie ułożyli na pokładzie wraka plastry, zało-

żyli szot dziobowy oraz uszczelnili pęknięcia na burcie na przestrzeni 20 m, jednym słowem w okresie 5 tygodni wrak został przygotowany do wypompowania. Należało jedynie założyć jeszcze jeden plaster drewniany i rozpocząć akcję.

W tym właśnie momencie odwołano „Swarożyc” na dok, a po kilku dniach przybyła nasza załoga na reddy, aby go zastąpić. Przez 5 dni zatrzymała nas nie pogoda w porcie. Jak się okazało, sztorm zniszczył całkowicie szot dziobowy, silnie poluzował plastry i zerwał część bolców. Naprawa uszkodzeń wymagała co najmniej 5-tygodniowej pracy przy dobrej pogodzie.

Załoga „Światowida” szybko przyzwyczaiła się do nowej pracy. Zastosowano szereg nowych pomysłów. Pracowali przecież tacy ludzie, jak mech. Ostrowski, nurkowie Szapiek, Szalas i Konkel. Wreszcie ofiarą pracy całej załogi tak podwodnej, jak i maszynowej przyniosła oczekiwane rezultaty. W dniu 20 sierpnia w południe po odpompowaniu wody wrak podniósł się z dna. Naprawę uszkodzeń powstałych w okresie sztormu wykonała załoga „Światowida” z częścią załogi „Swarożyc” nie w czasie 3 tygodni, lecz zaledwie 10 dni. Należyte zrozumienie przez ratowników swych zadań pozwoliło na szybkie wykonanie pracy i przekazanie naszym hutom nowych 4000 ton cennego złomu.

J. MIRSKI

Czyn załogi pokładowej motorowca „Karpaty”

BYŁ to dzień jeden z wielu. Motorowiec „Karpaty” pękałą pierśią pruli błękitne fale Morza Śródziemnego. Słońce stojąc wysoko rozgrzało pokład na dobre. Nie chłodził powietrza najmniejszy bodaj powiew wiatru, wszyscy chodziliśmy zmęczeni upałem. I właśnie w ten dzień odbyło się zebranie załogowe, na którym zrodziło się nasze skromne zobowiązanie. Zebraliśmy się wszyscy w messie załogowej. Kapitan Hulanicki zapoznał nas z planem podróży. Właściw w najbliższym porcie był przewidziany na trzy dni. Zdążylibyśmy, gdyby... tak gdyby nie tanki — ich czyszczenie bowiem potrwa znacznie dłużej. Każdy zastanawiał się, co robić. Rozeszliśmy się zamyśleni.

Lepiej jednak naradzać się w kolektywie. Zwołaliśmy więc zebranie grupy pokładowej. Wkrótce sprawa znalazła rozwiązanie — po prostu załoga pokładowa postanowiła sama oczyścić tanki w morzu.

Niedługo też trwały przygotowania. Robota ruszyła z miejsca. Nie była ona łatwa, ale przecież przyszłowiec nam ważny cel — zaoszczędzenie państwu cennych dewiz i skrócenie czasu postoju w porcie. Każdy to dobrze rozumiał.

Od godziny 8 rano uwijał się już na pokładzie bosman Zglej i mł. marynarz Zerk, którzy opuszczali w czeluście tanków wladra z przyrządami do czyszczenia. Na dnie statku uwijali się marynarze. St. marynarz Wolf mimo swej dość okazałej

tuszy potrafił wcisnąć się do każdego zakamarka wygrzebując rdzę i szlam pozostały z poprzednich ładunków. St. marynarz Skarbek — nasz zapalony rybak czekający od wielu dni na zdobycz — raz po raz napełniał szlamem i nieczystościami wiadro, rycząc tubalnie „góra”. Wyciągane sprawnie rękami bosmana i Zerk wiadro lądowało szczęśliwie na pokładzie. Tylko migotał w rękach marynarzy Pagudisa i Chorgisa wąż gumowy zlewający tanki gorącą wodą. Robota wrzała, ZMP-owcy Woś i Grabski, st. marynarz Kosiński, praktykant Kędziński i cieśla Makowiecki uwijali się jak na boisku. Asystent pokładowy Biłkowski i pomper Sulewski pilnie baczyli, by tank był na czas osuszony i w pompach było dobre ciśnienie. Całością prac kierował lubiany przez nas starszy oficer Kalwasiński.

I tak dzień po dniu, tank po tanku realizowaliśmy nasze zobowiązanie. Wreszcie w dniu 23 września zacumowaliśmy w porcie. Ci, którzy byli wolni od zajęć, poszli na ląd, a my kończyliśmy tanki, które zajęte były balastem. Wieczorem przyszli rzeczoznawcy przyjmować statek pod ładunek. Tanki przyjęło bez żadnych zastrzeżeń. Uniknęliśmy 10-dniowego postoju statku w porcie oraz zaoszczędziliśmy około 8.000 dolarów. Uczucie zadowolenia z dobrze spełnionego obowiązku wystarczało za najlepszą nagrodę.

ZBIGNIEW GRABSKI
Korespondent

Byliśmy w Rydze

W IADOMOSC o podróży do Rygi wywołała żywe zainteresowanie wszystkich marynarzy parowca „Pstrowski”. Wśród naszej załogi jest wielu takich, którzy jeszcze nigdy nie byli w kraju naszego wielkiego sojusznika. Z radością też wyruszyliśmy w nowy rejs.

Do portu ryskiego weszliśmy w sobotę po południu. Już w czasie jazdy kanałem portowym zadzwili nas rozmach odbiwoy portu. Ryga — zarówno miasto jak i port — została poważnie zniszczona przez uciekających hitlerowców. Toteż nowe nabrzeża, las dźwigów i najnowocześniejsze maszyny pracujące na nabrzeżach portu wywoływały co chwila okrzyki podziwu z ust naszych marynarzy. Podziwialiśmy nie tylko nowoczesne budowle i maszyny, podziwialiśmy przede wszystkim ludzi, którzy nie tracąc czasu na zbyteczne skargi i żale zaraz po zakończeniu działań wojennych zakasali rękawy i tchnęli nowe życie w ruiny i zgłiszczą wielu takich miast jak Ryga. Tętniące życiem miasto Ryga to najlepszy dowód siły i tężyzny narodu radzieckiego.

Zaraz po odprawie celnej wszyscy wolni od zajęć służbowych marynarze udali się na zwiedzanie miasta. Mimo spóźnionej pory na ulicach panował ożywiony ruch. W centrum miasta wzdłuż pięknych szerokiach alei stoją rzęsiście oświetlone długie rządy wspaniałych nowoczesnych budynków mieszkalnych i domów użyteczności publicznej. Jednak tego wieczoru nie zaspokoiłmiś całkowicie naszej ciekawości. Natomiast następnego dnia, w niedzielę wyruszyliśmy wszyscy na gruntowne zwiedzenie miasta.

Ryga to miasto zieleni i kwiatów. Jest tu kilka parków, masa zieleńców i kwietników. Kwiaty znajdują się na wystawach sklepowych i w oknach domów mieszkalnych. Bardzo zainteresowały nas wystawy sklepowe. Z zaciekawieniem oglądaliśmy pięknie udekorowane bogate wystawy sklepów spożywczych, konfekcyjnych, sportowych i z dziełami sztuki ludowej. Wszędzie rzucała się w oczy wysoka jakość towarów przy ich jednocześnie stosunkowo dość niskiej cenie, o połowę nieraz niższej niż u nas. Wiele sklepów było otwartych celem umożliwienia ludziom pracy poczynienia zakupów w wolnym od pracy dniu. Ruch w sklepach też był duży. O czym to świadczy? O zamożności człowieka pracy w Związku Radzieckim. Niejeden z nas przypomniał sobie bogate wystawy sklepów w krajach kapitalistycznych i pustki w ich wnętrzach. Nie dla człowieka pracy są towary wystawione w witrynach tamtych sklepów.

W Rydze znajdują się cztery kinoteatry, opera, muzeum historii i muzeum malarstwa. Piękne aleje i znajdujące się w nich pomniki zachęcają do zwiedzania. Wracając na statek zastaliśmy do tak zwanego Domu Odpoczynku, gdzie można przeżyć masę ciekawych pism, poczytać książkę i obejrzeć najnowszą kronikę filmową. Zachwyceni miastem i szczęśliwym życiem jego mieszkańców powróciliśmy na statek, gdzie czekała nas codzienna, żmudna praca — gwarantująca nam i naszym dzieciom takie samo szczęśliwe, pogodne życie.

ANDRZEJ GNOŃSKI
Korespondent

Na marginesie nowych norm

CZEGO DOWODZI PIERWSZA WYPŁATA

Od dwóch miesięcy załogi naszych portów pracują na uporządkowanych normach przeładunkowych dla drobnicy.

Zasadniczo nie ma w porcie brygad, które by nie wykonywały nowych norm. I tak np. w porcie gdańskim w miesiącu wrześniu br. brygada: Mariana Wysockiego, Wojciecha Leszczyńskiego, Leona Tuska uzyskały od 144,8 do 166,6 proc. nowych norm.

Nie brak też i brygad, które wykazały się szczególnie wysoką wydajnością, jak np. brygada Zbigniewa Sumery, która wykonała normę w 216,6 proc., czy brygada Andrzejczaka, która osiągnęła 198,2 proc. normy. Najmniejszą wydajność zanotowano w brygadzie nr 21 — 109,6 proc. Wyniki uzyskane pozwalają z całą pewnością stwierdzić, że usprawnione normy są w pełni realne.

Miniony okres wykazał już także mobilizującą rolę przeprowadzonej rewizji norm. Polepszyła się dyscyplina pracy. Wzrosła wydajność. W rezultacie podniosła się zdolność przeładunku portu. Notujemy szereg przykładów znacznego skrócenia czasu postoju statków oraz załadunku wagonów.

A jak się kształtują zarobki? Różnie. Są brygady, które zarobiły więcej, jak np. brygada nr 9; są takie, które zarobiły tyle samo co poprzednio; są jednak i takie brygady, które zarobiły mniej.

Zależą to przede wszystkim od ilości czasu przepracowanego w akordzie — oświadcza nam technik normowania tow. Pilawski, który pełni dyżur na punkcie informacyjnym w ZPGG Nowy Port. — W miesiącu wrześniu było stosunkowo mało maszyn towarowej i co za tym idzie niektórym brygadam wypadło mniej roboczogodzin akordowanych.

Sprawdzamy to na wykazach robocizny. W I dekadzie września robotnicy przepracowali w akordzie 11.338, w II — 17.146, a w III — tylko 9.855 roboczogodzin. W porównaniu do niektórych innych miesięcy stanowi to istotnie mniej. Musiało się to odbić i na zarobkach.

Są jednak w porcie i takie brygady, które przepracowały we wrześniu prawie taką samą ilość godzin w akordzie co w poprzednich miesiącach, a jednak zarobek ich obniżył się, jak np. w brygadzie Wojciecha Leszczyńskiego. Brygada ta dotychczas przodowała w porcie gdańskim.

Czym wobec tego wytłumaczyć to zjawisko? Mniejszą wypłatę tłumaczą sobie sztaurzy niedociągnięciami w organizacji przeładunków, w rezultacie których uzyskali stosunkowo niższą wydajność pracy. Toczek, Gronostajski i Dziędziewicz mówią np. o braku dostatecznej ilości uchwytych w ładowniach przy załadunku statku „Warszawa”, co utrudniało znacznie robotę. Mówią również sztaurzy o braku i psuciu się sprzętu przeładunkowego.

Podobne głosy o błądach w organizacji pracy słyszy się w porcie także od sztaurów z innych brygad. W dniu 20 października br. brygada Leona Tuska, skierowana do załadunku parowca „Dimitrij Dońskoj”, miała dużo przerw w pracy

na skutek niewłaściwego przygotowania przez sztaurora C. Hartwig towaru do załadunku. W tym samym dniu na drugiej zmianie brygada Jana Kalkowskiego nie mogła sprawnie pracować przy wyładunku wagonów z powodu braku przenośnych lamp oświetleniowych, a sztaur Lewandowski czekał z grupą współtowarzyszy na układową, która miała pomóc przy wyładunku z wagonu ciężkich bel papieru. W nocy z 18 — 19 października br. inspektor bezpieczeństwa ruchu tow. Walukiewicz zdjął z układowek dwóch kierowniczych, w wyniku czego powstała dwugodzinna przerwa dla dwóch ganków.

Mozna znaleźć więcej podobnych przykładów, świadczących o błędach i niedociągnięciach w organizacji miejsca pracy, planowaniu operatywnym, koordynacji pracy oraz w przygotowaniu towaru, dokumentów i terminowym podejściu wagonów. Wynikają z tego przerwy w pracy. Sztaurzy gdańscy mówią o nich ze

slusznym oburzeniem. Zdają sobie bowiem sprawę z tego, że te wszystkie niedociągnięcia organizacyjne nie tylko obniżają ich zarobki, ale również zmniejszają socjalistyczną akumulację. Jaka powstaje dzięki ich wydajnej i ofiarnej pracy dla szybkiej rozbudowy naszej gospodarki i podniesienie dobrobytu mas pracujących.

Przy starych normach nie odpowiadających aktualnym możliwościom przeładunkowym portu, istniały warunki dla ukrywania przerw i przesłojów, powstałych w wyniku wadliwej organizacji pracy. Przy nowych normach wszelkie niedociągnięcia organizacyjne znajdują natychmiastowe odzwierciedlenie. Zwiększa to jeszcze bardziej ich mobilizującą rolę. Sztaurzy aktywnie walczą o pełne wykorzystanie dnia roboczego, urządzeń i sprzętu. Kierownictwo, aktywnie partyjny i związkowy portu winny zatem pilnie wsłuchiwać się w głosy robotników i słuchać ich sygnały o niedociągnięciach konsekwentnie wykorzystywać dla ulepszenia organizacji pracy.

Sylwetki mężów zaufania

Tow. Lach dobrze spełnia swoje obowiązki

SPOŚRÓD grup przeładunkowych wydziału III w porcie gdańskim coraz lepsze wyniki w pracy osiąga brygada nr 33, której przewodzi mł. bryg. Józef Lach.

— W czym leży źródło osiągnięć brygady? — pytam sekretarza rady oddziałowej tow. Lisia.

— W ofiarnej, obywatelskiej postawie całej brygady oraz dobrej pracy męża zaufania, którym jest tow. Józef Lach.



Spośród brygad przeładunkowych portu gdańskiego wysoka wydajnością pracy wyróżnia się grupa Leonarda Kunowalskiego z wydziału III. Dzięki systematycznemu usprawnianiu organizacji pracy, stosowaniu metod Zandarowej i Kowalowa sztaurzy z tej brygady produją we współpracy etapowo.

Brygada nr 33 załadowuje właśnie tarcie na parowiec „Lechistan”. Robota idzie sprawnie. Statek jest obsadzony pełną ilością ganków. Tow. Józef Lach obsługuje elektryczną windę statkową. Gwizdek syreny portowej. Przerwa. Siadamy na deskach, aby pogawędzić.

nek odbywał się sprawnie i rytmicznie. Czuła nad przebiegiem pracy, a po jej zakończeniu wspólnie z brygadziłą badali uzyskane wyniki i zarobki.

Z grupowym inspektorem pracy Marianem Przydankiem czuwa on nad należytym przygotowaniem miejsca pracy. Widzimy to także przy załadunku tarczy na statek „Lechistan”. Robotę rozpoczęła brygada w niezachęcającej sytuacji. Środek ładowni był wysoko założony nierównymi skrzyniami, co utrudniało poruszanie się w ładowni, a nawet groziło upadkiem w razie nieuwagi. Właśnie z inicjatywy tow. Lacha zapobieżono temu, budując z bali bezpieczne przejścia.

W brygadzie panuje wzorowa dyscyplina pracy. Ujawnia się to zwłaszcza w trudniejszych warunkach pracy. Również dobrze pracuje brygada na przerzutach np. przy przeładunku cementu. Tow. Lach staje pierwszy do pracy, dając przykład innym.

Wiele uwagi poświęca się w brygadzie sprawom bytowym sztaurów. Tow. Lach zna bólaczki ludzi i stara się im zaradzić. Może powiedzieć o tym Stanisław Deptuła, któremu pomaga w rozwiązaniu sprawy mieszkaniowej czy też Leon Czajka, który dostał pożyczkę z kasy zapomogowej. Mają zaufania dopilnować, by wszyscy jego współtowarzysze pracy poddali się okresowemu badaniu lekarskiemu.

Stale wzrasta uświadomienie polityczne brygady. W rozmowach prowadzonych czy to podczas przerwy w przeładunku, czy też w drodze do i z miejsca pracy omawia z kolegami artykuły z prasy. Ostatnio dużo uwagi poświęca tow. Lach wyjaśnieniu historycznego zwycięstwa Rewolucji Październikowej. Nie dziwnego, że w brygadzie stale wzrasta ilość członków TPPR. Sztaurzy wiedzą, jakie znaczenie ma ich praca w budowaniu społeczeństwa socjalistycznego.

Dlatego XXXVI rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej brygada powitała jako pierwszą w porcie gdańskim zobowiązaniami produkcyjnymi, wywiązuje do odpowiedzialności brygady wszystkich wydziałów.

W porównaniu z innymi mężami zaufania tow. Lach dobrze pracuje. Popelnia jednakowoż i błędy. Np. za mało poświęca uwagi sprawom kulturalno-oświatowym swojej grupy. Nie ma dotychczas w brygadzie organizatora pracy k. o. Funkcję tę pełni sam Lach i na skutek braku czasu nie może należycie rozwinąć życia kulturalnego brygady.

Tow. Lach usunie błędy i podniesie jeszcze na wyższy poziom pracę związkową w brygadzie, jeśli zapozna się bliżej z metodami pracy męża zaufania Tamary Timoszynej, o której pisaaliśmy w nr. 1157 „Steru”.

J. P.



Na zdjęciu: zmechanizowane piętnienie drobnicy workowanej w magazynie. Ciężką pracę w porcie zastępuje praca maszyn.

Czy na tym kończą się zadania?

Podstawowa masa robotników portowych dostrzega te wszystkie korzyści, jakie dało usprawnienie norm. Ale port jest skomplikowanym aparatem. Na wynik jego działalności ma wpływ wiele czynników. W tym świetle nie zawsze łatwo jest samemu robotnikowi wykryć przyczyny takich czy innych trudności i znaleźć odpowiedź na wywołujące się wątpliwości. Sztaurzy z brygady nr 23 na nabrzeżu wylądowali w miesiącu wrześniu o około 100 zł więcej. Spodziewali się jednak większej wypłaty. A Waclaw Dawidowicz miał nawet podejrzenie, że w dniu 11 września br. źle mu obliczono pracę. Gdy zaczęliśmy rozmawiać i obliczać z ołówkiem w rękę, okazało się, że nie miał racji. Podejrzenie znikło. Również krótka rozmowa z pozostałymi wystarczyła dla wyjaśnienia wątpliwości.

Kierownictwo i aktywny polityczny portu nie zawsze potrafią jednak dotrzeć z wyjaśnieniami do każdego robotnika. Często czekają, aż robotnik sam się zgłosi do nich ze swoimi wątpliwościami. A tak przecież nie powinno być. Utworzenie punktów informacyjnych jest niewątpliwie słuszną inicjatywą. Ale poprzestanie tylko na tym nie może być inaczej traktowane jak przejaw wygodnictwa i samospokojenia. Należy iść do robotników, wzmocnić wśród nich — przede wszystkim poprzez grupy partyjne i związkowe — ofensywną masowo-polityczną pracę wyjaśniającą. Nie wolno także zaważać tej pracy wyłącznie do doraźnego wyjaśnienia wątpliwości się wąsko praktycznych zagadnień. Zasadniczą sprawą jest szerokie uświadamianie robotników o roli nowych norm dla podniesienia możliwości przeładunkowych portu, dla szybszej obsługi statków, dla dalszego rozwoju gospodarki morskiej stanowiącej ważne ogniwo w naszej gospodarce narodowej i światowym socjalistycznym rynku.

J. P.

JÓZEF LESZCZYNA

Uczmy się od portowców radzieckich

W PORTACH radzieckich stale wzrasta zakres mechanizacji przeładunków.

Wiele uwagi i troski poświęca się zwłaszcza kompleksowej mechanizacji prac przeładunkowych wykorzystując w tym celu tworzącą pomysłowość racjonalizatorów-robotników, techników i inżynierów. W porcie Odessa, w ciągu 7 miesięcy br. zgłoszono 275 wniosków racjonalizatorskich, — udoskonalających technikę przeładunków. Prawie jedną trzecią tych wniosków zastosowano już w praktyce.

Szczególnie cennym okazał się pomysł racjonalizatora Pokrasa. Udoskonalił on technologię wykonywania przeładunku w ładowniach statku „Aleksander Suworow”. Dzięki zastosowaniu tego usprawnienia znacznie skrócono proces załadunku towaru (beczek) oraz zmniejszono o 650 m³ zużycie drewna w sztaurce. Obliczenia wykazały, że pomysł racjonalizatora Pokrasa przyniósł 250 tys. rubli oszczędności.

Inny pomysł opracowany przez inż. Papienka i st. dźwigowego Sawińskiego przyspieszył przeładunek towaru (beczek) ze statku do wagonów. Racjonalizatorzy ustawili na wysokości drzwi wagonu drewnianą podstawę opartą na kołach. Beczki są podawane dźwigiem na podstawę, po czym lekko wtaczano do wagonu bez potrzeby użycia na nabrzeżu samochodu — wywrotki, jak to praktykowano dotychczas.

Racjonalizatorzy Odessy dbają o udoskonalenie sprzętu zmechanizowanego. Inż. Zilbert wraz z majstrami Brzezińskim i Skolackim wnieśli cenne poprawki konstrukcyjne dla układow (sztaplerek), co znacznie zmniejszyło czas remontów, przyczyniając się do podniesienia stopnia gotowości eksploatacyjnej tego wysokosprawnego sprzętu.

W tematyce racjonalizatorów odesskich poważny udział zajmuje zagadnienie konserwacji ładunków. Stosuje się zwłaszcza nowe doskonalsze metody przechowywania towarów w magazynach. Użytkowano to przez wprowadzenie w życie 25 usprawnień, które przyniosły zarządom portu pół miliona rubli oszczędności w ciągu jednego roku.

W porcie Odessa dokonano, również wiele innych ulepszeń w technologii prac przeładunkowych.

O upowszechnienie doświadczeń przodujących załóg PMH

Po to, aby nasze statki jak najlepiej wykonywały i przekraczały plany przewozowe, winny być systematycznie upowszechniane przodujące osiągnięcia i metody pracy czołowych załóg. W innych dziedzinach naszej gospodarki służą temu różne środki: wykłady, pokazy, filmy, wystawy itp. W żegludze morskiej ze względu na specyfikę pracy stosowanie niektórych tych form jest utrudnione. Dlatego wydaje się, że jednym z najlepszych sposobów upowszechniania przodujących metod pracy w PMH, szczególnie przy przenoszeniu osiągnięć z jednego statku na inne, winno być słowo drukowane.

Przykłady szerokiego i pomyślnego stosowania tej formy upowszechniania przodujących doświadczeń daje nam praktyka radziecka. Oto np. przodujące metody załogi statku „Woronież”, która zainicjowała współzawodnictwo o zwiększenie szybkości statku, została przedstawiona w interesującym napisanej książce kapitana statku A. M. Rosliakowa i st. mech. A. A. Krykowa pt. „Za uwieliczenie skrości choda statku”.

Właściwe sposoby i wyniki troski załogi o stan techniczny statku przedstawia st. mech. statku „S. Kirow” Fomin w książce „Sześć lat bieżącego zawodowego remontu”. Samoremontem jest poświęcona również broszura st. mech. A. S. Biespalowa pt. „Skorostno-agregatno-blokowy remont”, omawiająca pracę załogi statku „Ukraina”.

Doświadczenia pracy polityczno-masowej we flocie przedstawiają tacy autorzy, jak I. Minajew (autor dwu książek o pracy politycznej na statkach „Krasnowojsk” i „Polina Osipenko”), P. A. Burwe (autor książki o pracy młodzieżowej we flocie) i inni.

Przodującym doświadczeniom załogi tankowca „Moskwa”, która wprowadziła nowe sposoby organizacji pracy na statku — wykres godzinowy, poświęcona jest książka kapitana tej jednostki P. A. Pomieranca oraz jego zastępcy do spraw kulturalno-oświatowych F. N. Budajewa pt. „Czasowi grafik tankiera „Moskwa” oraz książka aspiranta radzieckiego instytutu naukowo-badawczego żeglugi O. P. Zykowej pt. „Opyt roboty tankiera „Moskwa” po stachanowskim czasowemu grafikowi”.

Jak widzimy z tych przykładów, a są to jedynie pozycje wybrane ze znacznie obszerniejszych materiałów, we flocie radzieckiej istnieje troska o jak najszersze upowszechnianie doświadczeń przodujących załóg za pośrednictwem popularnej literatury. Nie ma nowej metody pracy we flocie, która nie doczekałaby się w krótkim czasie opracowania książkowego, udośćelniającego wszystkich załogom przodujące osiągnięcia.

A jak przedstawia się sytuacja na tym odcinku u nas? Dotychczas nie

ukazała się ani jedna broszura mówiąca o metodach pracy i osiągnięciach naszych załóg pływających. Istnieje cały szereg broszur i książek o przodujących metodach pracy i przodujących ludziach portów i rybołówstwa, lecz brak całkowicie pozycji poświęconych PMH i co gorsze — nie widać ich również w planach wydawniczych na najbliższe lata. Nawiasem należy tutaj zaznaczyć, że w przeciwieństwie do portów i rybołówstwa brak również jakichkolwiek przekładów z literatury radzieckiej tego typu.

Czy ten stan rzeczy jest słuszny? Niewątpliwie nie, bowiem w PMH są przodujące załogi i przodujący ludzie, których doświadczenia zasługują na wszechstronne upowszechnienie, gdyż pomogą innym załogom w usprawnianiu pracy. Wymieńmy chociażby załogi takich statków, jak „Czech”, która zainicjowała współzawodnictwo o oszczędność i racjonalne metody walki o czas, „Jarosław Dąbrowski” — jednego z przodujących statków linii europejskich, „Piast” — statku mogącego się poszczycić wzorową troską o stan techniczny, „General Walter”, którego załoga dobrze przygotowuje i przeprowadza remonty.

Dlatego w takim razie brak nam literatury popularizującej te i inne przodujące osiągnięcia, które powinny stać się wzorem dla innych załóg? Należy stwierdzić, że w PMH jest brak troski o opracowanie takich materiałów, Swego czasu aparat kulturalno-oświatowy podejmował pierwsze prace, które przy dalszej ich realizacji miały doprowadzić do tego rodzaju publikacji, tym niemniej wszystko stało się na martwym punkcie. Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych, przygotowując materiały do planu wydawnictw książkowych na przyszłe lata, zorganizował szereg porad z aktywnym poszczególnych przedsiębiorstw. Przyniosły one interesujący materiał, lecz niestety nie we flocie.

A trzeba pisać o tych sprawach. PMH uczestniczy w wielkim dziele budownictwa socjalizmu, w dziele umocnienia światowego rynku socjalistycznego. W pracy tej wyróżniają się poszczególne załogi, inicjując nowe metody pracy, nowe sposoby eksploatacji floty.

Ich doświadczenia ważne jest nie tylko dla innych załóg, lecz również dla szkolącej się młodzieży. Dlatego winny znaleźć się opracowania na ten temat. Do tego przyczynić się winni zarówno przedstawiciele samych załóg pływających, jak i aparatu lądowego. Szczególne zadania przypadają tutaj oficerom kulturalno-oświatowym. Winni oni zbierać tego rodzaju materiały, z których powstają nie tylko opisy upowszechniające przodujące metody pracy, lecz również w przyszłości historia naszej ludowej floty.

Oczami maruniarza

Hamburg - miasto cieni i blasków

JEST godzina 6 rano, gdy pracujący Hamburg rozpoczyna swe codzienne, szare życie. Potężny port nad Elbą ożywia się gwałtem syren fabrycznych i sygnałów okrętowych. Po wzburzonej rannym przypływem falach Elby płyną „Ferry” dowożące robotników portowych do miasta lub na przeciwległe brzozy basenów do stoczni. Nie wszyscy jednak spleśniają się do miasta w poszukiwaniu pracy.

Po opuszczeniu statku dojazdowego i kupieniu gazety przeczucą gorączkowo oczami dział ogłoszeń, szukając tam w większej wiadomości o jakimś zajęciu. Mniej uświadomieni być może narkotyzują się artykułami o micie lepszego jutra, perfidnie preparowanymi przez zwolenników adenauerowskiego programu agresji i odwetu.

Ale coraz więcej Niemiecich robotników przestaje wleźć kłamiwostwo propagandy adenauerowskiej. Postępowy Hamburg wraz z innymi ośrodkami przemysłowymi Niemiec zachodnich walczą o zjednoczenie Niemiec i trwały pokój. Mówi o tym nakreślony na starych murach kamieniczek Hamburga olbrzymi pozostały z czasu wyborów napis: „Wählt KPD, wer Adenauer wählt — wählt den Krieg”.

Zwolennikom nowej agresji trudno jest zetrzeć z pamięci narodu niemieckiego lekcję ostatniej wojny. Zbyt wielu jest takich, którzy ślady jej dźwigać będą do końca swego życia. Smutny jest bilans ostatniego hitlerowskiego „Drang nach Osten”: na każdy 100 Niemców urodzonych w 1924 r. 25 zostało zabitych lub zgineło bez wieści, 31 stało się ciężkimi kalekami, 5 odniosło rany, a 2 straciło zdolność do pracy. Jasne i lodowate w swej wymowie cyfry.

Hamburg zajmuje dość „chlubne” miejsce wśród portów mających renomę wygodnych i wesołych miejsc zabaw i najróżniejszych rozrywk. Słynna dzielnica rozrywkowa San Paulo jarzy się wieczorem tysiącami kolorowych świateł, reklam barów lub innych lokali.

I tutaj można się spotkać z wpływami zza oceanu: Washington-Bar, Texas-Bar. Można tam zobaczyć za parę marek nagie taneczki przykrywane w tańcu swe biała bandera amerykańska. Są jeszcze inne rozrywki w bogatym asortymencie amerykańskiego „Kulturkampfu” dla opusz-

czonych Niemców. Walki kobiet w blocie. W wielkiej narodowej operetce występy baletu amerykańskiego. W kinach królują sławy Hollywoodu, jeszcze te przedwojenne: Dolores de Rio, podstarzały Clark Gable no i zachodni „wamp” Rita Hayworth w najokropniejszych szmitach. Wiele miejsc na ekranie poświęca się lekcjom poglądowym ćwiczeń wojskowych, oczywiście w wykonaniu żołnierzy amerykańskich. To tak po prostu dla przypomnienia „przyjaciół” znanu Renu i Laby.

Hamburg to miasto blasków i cieni, sześciu ulic śródmieścia, światła San Paulo i wąskich, ciemnych uliczek przedmieść robotniczych, gdzie nie ma prawie światła, a słońce nigdy tam nie zagląda. Widziałem tam eleganckich „panów”, wygodnie rozpartych w lśniących limuzynach i widziałem, jak w ubogim szynku na przedmieściu Hamburga matka-wdowa dzieliła obiad jednomarkowy na troje dzieci. To są typowe obrazy dzisiejszego Hamburga.

Idąc w kierunku portu na jednej z ulic można zobaczyć gabinet firmy woskowych. Są tam całe zbory „wybitnych” postaci świata już nieżyjących. Na widok zaś ułecznicy wystawiona jest tylko jedna postać, wyniosła i dumna: generała-feldmarszałka Rommla. Spokojuje i pewnie pod skrzydłami swych mocodawców zza oceanu wychodzą z więzień i obozów przestępcy wojenni. Nieżyjący zaś wskrzesza się czy to na ekranie, w prasie, książce czy też w gabinecie figur woskowych. A czyni za ich, z reguły zbrodnicze, dziś już owarcie gloryfikuje się. I znowu śnił za szczybą „Ritterkreuz” na zielonym mundurze Wehrmachtu i parabellum przy lewym biodrze feldmarszałka.

Opuszczając wieczorem Hamburg, nad którym przez długi czas unosi się jeszcze jaskrawa luna świateł. Zdajemy sobie sprawę, że nie rozjaśnia one sułeren przedmieść robotniczych Hamburga, dopóki nie zwyciężą nowi ludzie. Ludzie, którzy dziś wypisali hasło na murach miasta, ostrzegając społeczeństwo niemieckie, że droga Adenauera grozi samemu narodowi niemieckiemu śmiertelną katastrofą. Aż zwycięża ci, których program prowadzi naród niemiecki do dobrobytu, do pokoju i demokratycznego zjednoczenia Niemiec.

H. R.

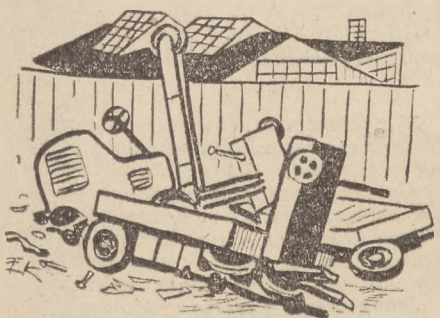
Korespondent

Kto ponosi za to winę?

ZALOGA ZPGG w Nowym Porcie dysponuje znacznym parkiem mechanicznego sprzętu przeładunkowego. Utrzymanie tego sprzętu w stanie należytej gotowości eksploatacyjnej napotyka poważne trudności z powodu braku odpowiedniego warsztatu naprawczego w bazie. Jak to komplikuje i przedłuża remont układarek, wózków elektrycznych śladczy następujący przykład.

W czerwcu br. zaistniała konieczność dorobienia półosi do układarek. Baza sprzętu zleciła wykonanie tej roboty warsztatowi na nabrzeżu Waryńskiego. Warsztatowi wykonawcy z tym że ośki trzeba było jeszcze wykończyć na frezarcze, której tam nie ma.

Od tego czasu półoski odhły długą i



skomplikowaną wędrówkę po różnych warsztatach na różnych nabrzeżach i do dnia 13 października (około 5 miesięcy od zamówienia) ani jedna z nich nie była gotowa.

Czy sprawa wymaga komentarzy? Wyśledziliśmy stwierdzenie — niedbalstwo najwyższego rzędu.

Na marginesie tej sprawy trzeba dorzucić kilka zdań pod rozprawę dyrektora ZPGG. Około półtora roku temu odbyła się konferencja w sprawie reorganizacji baz sprzętu mechanicznego w Gdyni i Gdańsku. W celu usprawnienia pracy postanowiono wyposażyć obie bazy w odpowiednie warsztaty naprawcze. W porcie gdyni warsztat zorganizowano na nabrzeżu Waryńskiego. W porcie gdańskim warsztat zorganizowano na nabrzeżu Waryńskiego. W porcie gdańskim warsztat zorganizowano na nabrzeżu Waryńskiego.

MAPIAN ZAB
Korespondent

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: Zbigniew Grabski z PLO, Andrzej Gnoiński z PŻM i Tadeusz Kondel z Żegluga na Odrze.

Papierkowa robota hamuje pracę sztauerów

WIELE krytycznych uwag słyszy się ostatnio w porcie o pracy inspektorów standardyzacyjnych. Bywają wypadki, że spóźniają się oni do zajęć, a często w sposób przewlekły przygotowują dokumentację, co powoduje zahamowania w załadunku statków i utrudnia biurom pełne wykorzystanie dnia roboczego.

Znalazło to także swój wyraz w dniu 1 października br. przy załadunku parowca „Jarosław Dąbrowski” w porcie gdyńskim. Ob. Malicki z Inspektoratu Standardyzacyjnego, przygotowując atesty standardyzacyjne, stosował tak skutecznie w swojej pracy zasadę „pomału, pomału — zdążyliśmy”, że zwrócił tym uwagę zmierzających do niego Jana Ślizgi i Stefana Różka, którzy kierowali postępowaniem prac na nabrzeżu.

J. P.

W naszym telewizorze



Jesteśmy na fali ZPGG w Gdyni. Dzień wypłaty Dobry zarobek stanowi dużą zachętę do lepszej wydajniejszej pracy. Jednak nie dla wszystkich. Dla NIKODEMA CHŁUDZIŃSKIEGO z brzoźdy 47 wypłata stanowi sposobność do parudniowej „bumelki”.



Z pamiętnika map morskich z parowca „Pstrowski”

LISTOPAD 1952 r. Jest nas 206. Leżymy razem mocno ściśnięci. Jest nam duszno, osiada na nas kurz. Nikt się nam nie opiekuje, nikt nie prześledza, nawet nie interesują się nami I i II oficerowie.

Grudzień 1952 r. Nareszcie stajemy się przedmiotem zainteresowania. Codziennie przegląda nas i bada nowy kapitan. Robi z nami porządki. Wiele — bo 90 koleżanek nie wróciło do naszej szuflady. Okazało się (podśledziliśmy rozmowę kapitana z I oficerem), że były już nieważne. My chociaż też nie pierwszej młodości (jak ten czas szybko leci) nie byliśmy poprawiani od 1949, 50 i 51 roku. Podobno mamy być oddane do korekty.

5 maja 1953 r. Jesteśmy w PŻM-ie w Szczecinie. Oddał nas kapitan w celu naniesienia poprawek. Podobno będzie to robił PIHM.

Sierpień 1953 r. Długo nie prowadziliśmy pamiętnika, bo poprawiano nas w PIHM-ie. Ale słabo się do tego brało — poprawiono tylko 16. Z powodu przeniesienia PIHM-u do Gdyni zwrócono nas na statek. Znowu do tych ciasných szuflad. Brak nam powietrza.

25 sierpnia 1953 r. Jesteśmy w Gdańsku. Kapitan pakuje nas i przez maklera dostarcza delegaturę PŻM-u w Gdyni. Stąd mamy się udać do PIHM-u w Gdyni. Ale sprawa się komplikuje, bo PIHM ma dużo pracy i nie przyjmie nas. Nikt nas nie szanuje — leżymy pod stołem.

9 września 1953 r. Jesteśmy znowu na statku. Kapitan spojrzal na nas i stwierdził, że poprawek nie naniesiono. Bardzo się zdenerwował i wysłał nas z powrotem do delegatury. Szastała nami strasznie. Przedstawiciel delegatury oświadczył kapitanowi, że PIHM nie może nas poprawić, gdyż jest to długa i kosztowna praca. — Mam więc pływaj bez map? — denerwuje się kapitan. — A gdy będą potrzebne, wtedy dadcie zezwolenie na zakup ich za dewizy, co? To wy tak oszczędzacie?

Koniec września 1953 r. Załamaliśmy się duchowo. Nie wierzymy w moż-

liwość poprawy bytu. Leżymy pod stołem i nikt się nami nie interesuje. Chociażby raz zobaczyć kogoś z Inspektoratu Nawigacyjnego...



Na tym urywa się pamiętnik map z parowca „Pstrowski”. Nie urywa się natomiast sprawa nanoszenia na nie poprawek przez PIHM.

Wydaje się, że ten przykład powinien przypomnieć nawigatorom o obowiązku korygowania map, a Inspektorat Nawigacyjny pobudzić do przeprowadzenia wnikliwej kontroli pracy I i II oficerów. Również PIHM winien zrewidować swoje stanowisko w sprawie nanoszenia poprawek na mapy, gdyż podobne „załatwianie” wpływa na powiększenie wydatków dewiz.

MAK

Ścisłe przestrzeganie umowy przez PŻM zagwarantuje szybką i sprawną dostawę zaopatrzenia na statki

PAROWNICY „Baltony” w Szczecinie muszą niejednokrotnie wysłuchiwać w czasie dostaw na statki wielu zarzutów marynarzy skarżących się na późne zaopatrywanie, dostarczanie nieodpowiedniego towaru tak pod względem asortymentu, jak i jakości. Zarzuty te są słuszne, lecz winę za ten stan rzeczy ponosi często PŻM.

Zgodnie z umową zawartą pomiędzy PŻM-em a „Baltoną” — PŻM winna składać „Baltonie” zamówienia dla statków o dalekim zasięgu (ponad 1 miesiąc rejsu) przynajmniej na 48 godzin, natomiast dla statków o małym zasięgu (do 1 miesiąca rejsu) przynajmniej na 24 godziny przed terminem wyjścia jednostki w morze. Umowa — umowa, a w praktyce wygląda to nieraz inaczej. A oto przykłady:

Parowiec „Soldek” wszedł do Szczecina 31 lipca br. i wg oświadczenia PŻM-u miał wyjść w rejs po 1 sierpnia. Tak więc „Baltona” dostarczyła (zresztą zgodnie z zapotrzebowaniem) prowiant tylko na postój. W sobotę, tj. 1 sierpnia o godz. 11 otrzymaliśmy zapotrzebowanie wyjściowe na ten statek z natychmiastowym terminem dostawy na nabrzeże Huk. Ponieważ dostarczenie prowiantu wymagało zatrzymania po godzinach służbowych około 14 pracowników, kilkakrotnie upewnialiśmy się w PŻM-ie, czy statek na pewno wyjdzie w rejs w niedzielę lub w poniedziałek w godzinach rannych. Po otrzymaniu z Biura Portowego autorytatywnej odpowiedzi że tak, dokonaliśmy dostaw w godzinach wieczornych. Jednak parowiec „Soldek” wyszedł w rejs dopiero 7 sierpnia br. o godz. 22.

A oto dalsze przykłady nieprzemysłanych decyzji:

Statek „Toruń” wszedł do Szczecina 3 września br. o godz. 22, a zapotrzebowanie wyjściowe z natychmiastowym terminem dostawy wpłynęło do „Baltony” 5 września o godz. 14.30.

Parowiec „Kutno” wszedł do Szczecina 5 września około godz. 14, zaś zamówienie wpłynęło do nas 9 września o godz. 10 również z żądaniem natychmiastowej dostawy.

Uwaga Czytelnicy i Korespondenci „Steru”!

Z dniem 30 października br. redakcja „Steru” przeniosła swoją siedzibę z Gdańska do Gdyni na ul. Waszyngtona 34 (parter). Wszelką korespondencję prosimy kierować na nowy adres.

Słowa dwa: zakupić za granicą

SŁOWA te weszły już niektórym pracownikom działu zaopatrzenia PŻM w niezdrowe przyzwyczajenie. Bardzo często pracownicy ci nie troszczą się o to, że pewne materiały można zakupić na rynku krajowym. Ie z lekką ręką wydają statkom zezwolenia na zakup ich za granicą. Ponadto nie dbają o to, gdzie i za jaką cenę statek nabywa materiały i czy w ogóle w portach, do których zawija, można je nabyć. Dla nich najważniejsza sprawa jest odepchnięcie od siebie zamówienia statku.

Zatęgi jednak patrzają zupełnie inaczej na tę sprawę. Walczą o obniżkę kosztów własnych, nie mogą pogodzić się z bezdusznym podejściem administracji do tych spraw. Przykładem tego jest parowiec „Pstrowski”.

W czerwcu br. statek zwrócił się do działu zaopatrzenia PŻM o dostarczenie gum do uszczelniania ładowni. Zapotrzebowanie zrealizowano prawie natychmiast. Wydano zezwolenie na zakup za granicą.

Również gdy „Pstrowski” zamówił w dziale zaopatrzenia PŻM lusterka sygnalizacyjne, otrzymał odpowiedź, która brzmiała: „zakupić za granicą”.

Statek pływa do Szwecji, gdzie można nabyć te przedmioty, ale po bardzo wygórowanej cenie, gdyż towary te są importowane z Anglii. Gdyby jednak w dziale zaopatrzenia ktoś myślał o oszczędności dewiz, doszedłby do prostego wniosku, że należy zakupić je jednorazowo w kraju, gdzie się je produkuje, ponieważ statków typu „Soldek” jest więcej i każdy z nich potrzebuje tego rodzaju gumy i lusterka. Aby to zrobić, wystarczyło przecież tylko wysłuchać relacji załóg.

Ponadto dział zaopatrzenia nie troszczy się o oszczędność dewiz, nawet jeśli chodzi o przedmioty, które mogą być produkowane w kraju. Parowiec „Pstrowski” zamówił kretliki do łanuchów kotwicznych. Dział zaopatrzenia dostarczył... zezwolenia na zakup za granicą. Prawdopodobnie zadowolony jest tym, że stocznia w Szczecinie nie przyjęła zamówienia, a przecież w kraju produkujemy bardzo dobre łan-



cuchy. Należy tylko zainteresować się tym bliżej, gdzie się je wytwarza i zamówić potrzebną ilość, a nie lekko-myślnie wydawać zezwolenia. Dowodzi to całkowitej nieznajomości rynku krajowego.

Z takim stylem pracy należy bezwzględnie skończyć!

ZYG.

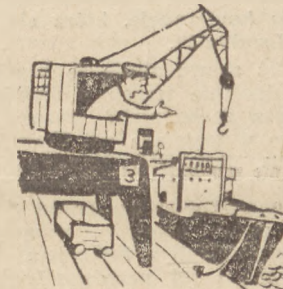
Dlaczego?

... w dniu 9 października dostarczono brygadzie nr 23, pracującej



na nabrzeżu Wisłanym przy załadunku parowca „Inga I.” mleko nie nadające się do spożycia?

... parowiec „Jedność Robotnicza”, którego załadunek zakończono w porcie szczecińskim w dniu 30 wrześ-



nia br. o godz. 4 wyszedł w rejs dopiero o godz. 10, blokując przez 6 godzin miejsce przy eksploatacyjnym nabrzeżu i powodując przestój dźwigów?

... w stołówce OZR przy Kozielskich Stocznich Rzecznych pomoc-



nice kuchenne zatrudnione przy odbieraniu ziemniaków pracują w nieopalanym pomieszczeniu?

ŚLADEM naszych interwencji

DYREKCJA Żegluga na Odrze we Wrocławiu, odpowiadając na dwie notatki krytyczne pt. „Dlaczego” zamieszczone w nrze 15/61 „Steru” wyjaśnia, że udzieliłom upomnienia kierownikowi sklepu OZR we Wrocławiu za nieobsłużenie w dniu 18. 7 br. członków załóg pływających. Nadto dyrekcja wyjaśnia, że sprawę dostarczenia do sklepu pływającego OZR w Krośnie zle wyprzedzonego chleba omówiono z zarządem Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, który zobowiązał się wyeliminować to niedociągnięcie.

Odpowiadając na naszą notatkę zamieszczoną w nrze 18/64 pt. „Ani jednej godziny przestoju statków z winy administracji PLO, Polskie Linie Oceaniczne przynajmniej 12 artykułów służnie zaatakował fakt licznych zmian dyspozycji dla statku „Turnia”. W celu wyeliminowania podobnych błędów dyspozycyjnych wydano odpowiednie zarządzenia.

W związku z naszymi interwencjami w sprawie zaopatrywania żeglarzy w sprzęt ochronny, a w szczególności w rekawice, dyrekcja Żegluga na Odrze we Wrocławiu zawiadomiła nas, że wydano odpowiednie zarządzenie w tej sprawie.

POLSKA Żegluga Morska w Szczecinie przynajmniej 12 artykułów służnie zaatakował fakt licznych zmian dyspozycji dla statku „Turnia”. W celu wyeliminowania podobnych błędów dyspozycyjnych wydano odpowiednie zarządzenia.

17/63 naszego pisma są słuszne. W związku z tym udzielono upomnienia pracownikowi Biura Portowego i pouczono ich o obowiązku właściwej obsługi statków PLO, zawiązujących do portu szczecińskiego.

GDYŃSKA Stocznia Remontowa zawiadomiła nas, że artykuł nasz pt. „W Gdynińskiej Stoczni Remontowej nie jest jeszcze dobrze” zamieszczony w nrze 18/64 „Steru” zwrócił uwagę na bardzo istotne zagadnienia i zainteresował całą załogę. Artykuł szeroko omówiono na kilku naradach dyrekcyjnych z kierownikami działów i wydzielono Poza tym na narzędzie produkcyjnej w dniu 18. 9. br. przedyskutowano wysunięte braki i niedociągnięcia.

NA skutek naszej interwencji dyrekcja Żegluga na Odrze we Wrocławiu poleciła placówkom w Kostrzynie i Widuchowej wypełniać rubryki kontrolne w listach gwarancyjnych, podpisanych przez załogi pływające. (Odpowiedź na notatkę zamieszczoną w nrze 15/61 „Steru” pt. „Dlaczego?”).

NA naszą notatkę zamieszczoną w nrze 16/62 pt. „Koncert życzeń dla Geografii PŻM w Gdyni” Polska Żegluga Morska w Szczecinie zawiadomiła nas, że w stosunku do pracownika odpowiedzialnego za kontrolę zamówień ze statków wyciągnięto konsekwencje służbowe za niewłaściwe wywiązywanie się z nałożonych na niego obowiązków.

NARÓD CHIŃSKI

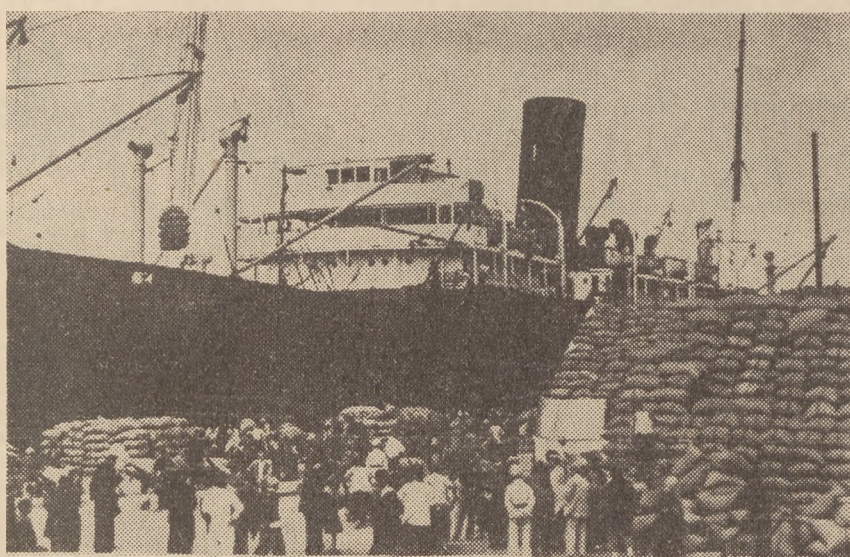
w walce o uprzemysłowienie kraju

W gazecie „Prawda” ukazał się artykuł członka Biura Politycznego Komunistycznej Partii Chin tow. Czian-Wan-Tian, w którym autor omawia walkę narodu chińskiego o uprzemysłowienie kraju. Ponieważ zagadnienie rozwoju i budownictwa gospodarczego Chin Ludowych jest tematem, szczególnie interesującym pracowników naszej floty handlowej i portów, którzy pracą swą wnoszą również swój wkład w to dzieło, zamieszczamy tę publikację w naszym piśmie z nieznacznymi skrótami.

PROKLAMOWANIE Chińskiej Republiki Ludowej położyło kres panowaniu imperializmu, feudalizmu i biurokratycznego kapitalizmu w Chinach. Już od pierwszych dni istnienia Chińskiej Republiki Ludowej Komunistyczna Partia Chin, koncentrując wszystkie siły na przeprowadzeniu reformy rolnej i innych demokratycznych przeobrażeń, stwarzała warunki niezbędne, by kraj nasz mógł przystąpić do planowego budownictwa gospo-

darczego, do urzeczywistnienia industrializacji i stopniowego przejścia do socjalizmu. Rozwinięty zimą 1950 r. wielki ruch oporu przeciwko amerykańskiej agresji i okazania pomocy Korei nie tylko odparł ofensywę kapitalistów amerykańskich na Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną, lecz usunął również bezpośrednie zagrożenie Chińskiej Republiki Ludowej.

W toku realizowania przeobrażeń demokratycznych, w toku ruchu oporu prze-



Załadunek ryżu dla Cejlonu w jednym z portów chińskich

ciwko amerykańskiej agresji i okazywania pomocy Korei naród chiński osiągnął znaczne sukcesy w odbudowie swej gospodarki narodowej.

Od 1949 r. do 1952 r. produkcja najważniejszych wytworów przemysłu i rolnictwa wzrosła wielokrotnie. Jeżeli przyjmujemy produkcję 1949 r. za 100, to wzrost jej w roku 1952 charakteryzują następujące dane: produkcja surowców żelaznych — 764, stali i stali walcowanej — 846, energii elektrycznej — 163, węgla kamiennego — 202, ropy naftowej — 358, obrabiarów — 650, cementu — 433, przędzy bawełnianej — 201, tkanin bawełnianych — 287, papieru — 331, maki — 220, cukru — 199, zapalek — 129, papierosów — 151, zboża — 145, bawełny surowej — 291 proc. Przewyższa to maksymalny poziom kiedykolwiek osiągnięty w Chinach.

Dzięki odbudowie i rozwojowi produkcji z każdym dniem rozszerza się obrót towarowy, rozkwita gospodarka w mieście, i na wsi, rozszerza się handel zagraniczny w szczególności ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej. Jednocześnie wzrasta dobrobyt ludności.

W toku odbudowy gospodarki narodowej Chin znacznie wzrosła siła i ciężar gatunkowy sektora socjalistycznego. W ogólnej wartości produkcji całego przemysłu, udział sektora państwowego wynosił w roku 1952 około 60 procent, z tego w przemyśle ciężkim — około 80 proc., w przemyśle lekkim — około 50 proc. Handel hurtowy najważniejszymi towarami znajduje się w zasadzie w rękach państwa. Szeroko rozwinęła się gospodarka spółdzielcza, będąca ważną podporą gospodarki państwowej. Rozwinęły się również kontrolowane przez państwo przedsiębiorstwa prywatnych kapitalistów powiązane różnymi więzami z gospodarką państwową.

Stworzywszy niezbędne warunki polityczne i ekonomiczne, kraj nasz od bieżącego roku zaczął realizować pierwszy pięcioletni plan budowy gospodarki narodowej.

Według założeń planu na rok 1953 produkcja całego przemysłu powinna wzrosnąć o około 23 proc. w porównaniu z rokiem 1952, zaś produkcja przemysłu państwowego o 32 proc. W porównaniu z rokiem 1952 zgodnie z planem, produkcja niektórych podstawowych gałęzi przemysłu powinna wzrosnąć w następujących rozmiarach: surowka żelaza — o 13,3, stal — o 22,1, miedź — o 28,6, ołów — o 34,6, cynk — o 32, obrabiarki do metalu — o 4,6, turbiny — o 190,9, energia elektryczna — o 18,3, ropa naftowa o 29,1, cement — o 29,7, drewno — o 38, przędza bawełniana — o 9,4, tkaniny bawełniane — o 10,5 i papier — o 7,9 proc.

Po wyzwoleniu Chin były nadzwyczaj zaoferowanym półkolonialnym i półfeudalnym krajem, którego gospodarka narodowa ulegała poważnemu zniszczeniu na skutek panowania reakcyjnego kuomintangu i długotrwałych wojen. Po proklamowaniu Chińskiej Republiki Ludowej dzięki wielkiej aktywności i twórczej pracy mas ludowych już w toku odbudowy gospodarki narodowej osiągnęliśmy znaczne sukcesy.

Tym niemniej dla rozpoczęcia realizacji pierwszego pięcioletniego planu budownictwa gospodarczego fundament przemysłu jest jeszcze wciąż za słaby, poziom techniki zbyt niski, niewystarczające są środki dla rozwoju przemysłu ciężkiego, niewystarczające są również kadry znających budownictwo przemysłowe specjalistów technicznych i wykwalifikowanych robotników. Dlatego też nieuniknione są poważne trudności przy wykonaniu tych zadań.

Mając na uwadze trudności, z którymi związany będzie przebieg realizacji socjalistycznego uprzemysłowienia i przebudowy tak wielkiego i zaoferowanego kraju, jakim są Chiny, Komunistyczna Partia Chin postanowiła wziąć ostry kurs na nieustanny marsz naprzód. Wykorzystując sprzyjające warunki wewnątrz kraju, jak i poza nim, a w pierwszym rzędzie operując się na świadomości narodu chińskiego oraz pomocy Związku Radzieckiego, KPCh gorąco wierzy, że naród chiński pokona wszystkie trudności w swym marszu naprzód.

Pomoc Związku Radzieckiego posiada pierwszorzędne znaczenie zarówno dla odbudowy, jak i dla budowy gospodarki narodowej Chińskiej Republiki Ludowej.

Kronika „Steru”

Wśród jednostek „Dalmoru” jako pierwszy zameldował o przedterminowym wykonaniu rocznego planu połowowego trawler „URAN”. Załoga tego statku pod kierownictwem kapitana LEONARDA FISZERA wyróżniła się szczególnie w poszukiwaniu nowych, wydajnych łowisk. O przedterminowej realizacji rocznych zadań połowowych także doniosły łowiace na Morzu Północnym trawlerzy: „PEGAZ”, „POLUX” i „PODLASIE”.

Dzięki systematycznym połowom na najwydajniejszych łowiskach wiele żagló kutrowych „Jedności Rybackiej” przekroczyło już wartościowe plany roczne. Na czoło wysunęli się rybacy kutrowi „Gdy 47” z szyprem MAKSYMILIANEM SÓJKA i „Gdy 166” z szyprem AUGUSTYNEM DETLAFEM.

25 października br. rozpoczęła się w Warszawie sesja Polskiej Akademii Nauk poświęcona Odrodzeniu w Polsce. Sesja ma za zadanie wydobyc i ukazać społeczeństwu trwałe wartości Polskiego Odrodzenia i nakreślić syntezę Odrodzenia w Polsce jako podstawę do dalszych badań naukowych. Jednocześnie otwarto w Muzeum Narodowym wielką wystawę Odrodzenia w Polsce.

Na zaproszenie Komitetu Współpracy Kulturalnej z Zagranicą przybył w dniu 22 października br. z Moskwy do Warszawy zespół Państwowego Teatru im. Eugeniusza Wachtangowa. Zespół wystąpił w stolicy i innych miastach Polski.

W czasie połowów na Bałtyku załoga trawlera „POLESIE” wyловиła łódź, którą oddano do Muzeum Pomorza Zachodniego. Jest to najprawdopodobniej starostawiańska „dłubanka” z X w., wydrążona w pniu dębowym.

Ekspozycja ten wzbogacił zbiory Muzeum Pomorza Zachodniego które przygotowuje otwarcie wystawy pt. „Dzieje żeglugi polskiej”.

W dniu 20 października br. załoga Przedsiębiorstwa Demontażu Wraków w Gdyni zameldowała o przedterminowym zakończeniu prac demontażowych przy wraku niemieckiego okrętu wojennego „Zaehringen”.

Przeгляд wydarzeń

Paryskie erba londyńskiej konferencji

W DNIACH 16, 17 i 18 października br. odbyła się w Londynie szumnie zapowiedziana konferencja ministrów spraw zagranicznych Stanów Zjednoczonych, Anglii i Francji. Jak głosi oficjalny komunikat, wydany po konferencji, tematem obrad były zagadnienia związane w ostatniej nocy radzieckiej, sprawy Dalekiego i Środkowego Wschodu, wojny w Indochinach i Triestu. Artykułowiek zagadnienie „armii europejskiej” nie było wymienione w komunikacie, to jednak przyjazd osobistego wysłannika Adenauera do Londynu, generała Hallsteina, — tego samego, który propaguje Niemcy aż do Uralsu, — wymownie świadczy o tym, jakie sprawy górowały na tej konferencji.

Prawicowy dziennik francuski „Franc Tireur”, oceniając wyniki konferencji pisał: „Od zakończenia wojny mało było wypadków, w których trzy mocarstwa zachodnie miały tyle problemów do rozwiązania. Okoliczności ta, oraz zamieszanie, wyczekiwanie i bezsilność znamienną konferencję, która się odbyła w Londynie”.

Cóż spowodowało tę bezsilność i zamieszanie trzech ministrów mocarstw zachodnich? Przede wszystkim wzrastająca we Francji kampania przeciwko ratyfikacji układów w sprawie utworzenia „armii europejskiej”. Cały naród francuski — poza garstką monopolistów, sprężniętych z finansjerą amerykańską i jej przedstawicielami w rządzie Lanieli — występuje przeciwko niebezpieczeństwu utworzenia „armii europejskiej” i odrodzenia Wehrmachtu.

Świadczy o tym m. in. reakcja, jaka nastąpiła we Francji po przemówieniu Churchilla na zjeździe partii konserwatywnej w Margate. Wszystkie dzienniki francuskie —

poczynając od komunistycznych i kończąc na skrajnie reakcyjnych — zaprzeczały przeciwko temu wystąpieniu Churchilla.

„Wyobraźcie sobie — pisał francuski dziennik „Liberation” — że ktoś was zatrzymuje na ulicy — wariat, czy błąd — i nagle stawia takie pytanie: — Na jaką chorobę pragnie pan umrzeć — na dżumę, czy na cholera? Jasne, że odpowiedź wasza będzie brzmieć: Nie pragniemy umierać, ani na dżumę, ani na cholera. O toż dla nas Francuzów, wybór między armią europejską, a armią niemiecką jest równie absurdalny, jak między dżumą i cholera. Istnieje tylko jedno nieśmiertelne niebezpieczeństwo — milaryzacja Niemiec”.

Plenum KC Francuskiej Partii Komunistycznej, które odbyło się 22 października br., powzięło uchwałę o rozwinięciu wielkiej kampanii narodowej, aby nie dopuścić do ratyfikacji układu o „armii europejskiej”. W referacie pt. „Zadania partii komunistycznej w walce o całkowitą zmianę kierunku polityki francuskiej”, Jacques Duclos oświadczył: „my komuniści jesteśmy gotowi wraz ze wszystkimi Francuzami, niezależnie od tego kim oni są — podkreślamy, niezależnie od tego kim oni są, — którzy jednak podobnie jak i my, nie chcą rowego Wehrmachtu — wziąć udział we wszelkich akcjach politycznych, które mogą i powinny rozwinąć się w potężną kampanię, obejmującą cały kraj”.

Walka narodu francuskiego — i nie tylko narodu francuskiego, ale i wszystkich narodów Europy — przeciwko amerykańsko-angielskim planom odbudowy agresywnych sił w Niemczech zachodnich — oto istotne powody zamieszania i bezsilności imperialistów.

Rząd Polski żąda uwolnienia statku „Praca” wraz z załogą i ładunkiem

4 PAŹDZIERNIKA kanonierka na leżaka, pilotowana przez samolot Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych napadła na statek Polskiej Żeglugi Handlowej „Praca” i uprowadziła go wraz z ładunkiem do jednego z portów na wyspie Taiwan.

Zarówno udział amerykańskiego samolotu w tej korsarskiej wyprawie jak i pełna zależność kilki Czang Kai-szeka od USA nie pozostawiały żadnej wątpliwości co do odpowiedzialności Rządu Stanów Zjednoczonych za ten bandycki wyzysk jego podopiecznych. W związku z tym Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wystosował notę protestacyjną do Rządu USA, domagającą się podjęcia natychmiastowych kroków w celu zwolnienia statku wraz z załogą i ładunkiem i umożliwienia mu kontynuowania jego pokojowej żeglugi.

Rząd Polski w odpowiedzi na notę Rządu USA ponownie przytacza dowody potwierdzające w całej rozciągłości całkowitą odpowiedzialność Rządu USA za napad i uprowadzenie polskiego statku.

Nie będąc w stanie zaprzeczyć nieodpartym faktom i argumentom zawartym w nocie Rządu Polskiego Rząd Stanów Zjednoczonych w swej odpowiedzi usiłuje zrzucić na siebie odpowiedzialność za bandycki napad dokonany pod jego opiekuńczy skrzydłami. Przemieszczanie w nocie faktu udziału samolotu należącego do Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych, nie potrafi jednak wybielić Rządu USA przed opinią publiczną potępiającą tego rodzaju pi-

rackie metody w stosunku do spokojnie żeglującego statku handlowego.

Głosownym twierdzeniem noty amerykańskiej zadają kłam oficjalnym dokumentom i oświadczeniom czynników rządowych USA, z których wynika zupełnie jasno i niedwuznacznie całkowite podporządkowanie kilki Czang Kai-szeka władzom Stanów Zjednoczonych. Dla nikogo w świetle dowodów przytoczonych w nocie Rządu Polskiego nie może pozostać żadna wątpliwość, że — jak to już od dawna wiadomo — bandyta jest utrzymywana, opłacana, uzbrojona i inspirowana przez Rząd Stanów Zjednoczonych do wykonywania najcięższych prowokacji w okolicy wyspy Taiwan. I pomimo tych ogólnie znanych faktów, jakby na urągawisko prawdzie i oczywistości, Rząd USA twierdzi, jakoby „nie miał żadnego związku z zatrzymaniem statku „Praca”.

Jednym z zadań postawionych przez Rząd USA piratom z szajki Czang Kai-szeka jest blokowanie wybrzeży Chin. W wykonaniu własnego tego zadania został dokonany napad na polski statek „Praca”.

Całe społeczeństwo polskie z oburzeniem piętnuje zarówno bandycki napad jak i nieudolne próby Rządu Stanów Zjednoczonych zrzucenia na siebie odpowiedzialności i domagając się natychmiastowego zwolnienia statku wraz z załogą i ładunkiem, obarcza całkowitą odpowiedzialnością USA za postawienie części załogi przed sądem zbirów Czang Kai-szeka.

(„Trybuna Ludu”).

250 - lecie pierwszej stoczni Kraju Rad

250 lat temu, w 1703 r. bruchomiona została Stocznia Łódziejnopolska, która zajmowała czołowe miejsce w historii budownictwa okrętowego w dawnej Rosji. W tym roku założono stępkę pod pierwsze okręty wojenne rosyjskiej floty bałtyckiej.

Stworzenie regularnej floty wojennej było w owym czasie dla Rosji bezwzględna koniecznością. Podwaliny pod budowę wielkiej floty wojennej złożył Piotr I pod koniec XVII w. Ważnym wstępnym etapami w tej dziedzinie było uruchomienie Stoczni Woroneżskiej i zbudowanie tam bojowych okrętów wojennych dla operacji w dolnej części Donu i na Morzu Azowskim. Jak również budowa kilku większych okrętów na brzegach północnej Dźwiny — oto wstępne etapy w tej dziedzinie. Dzięki temu do 1703 r. zdobyto znaczne doświadczenia w budowie większych okrętów i przygotowano odpowiednie kadry.

Miejsce na budowę pierwszej większej stoczni w pobliżu Bałtyku wybrano nad dolnym biegiem rzeki Swir we wsi Mokryszewica, w powiecie olonieckim.

Dla organizacji procesu produkcyjnego w nowej stoczni wysłano z czynnych już przedtem rosyjskich stoczni budowniczych okrętów i wykwalifikowanych pracowników. W ciągu dwu miesięcy zakończono prace wstępne i w dniu 4 kwietnia 1703 r. ruszyła nowa stocznia. Miejsce, w którym rozpoczęto budowę okrętów, nazwano „Jedynojno pole” (od potocznego terminu: łódia — okręt).

Budowę floty rozpoczęto od razu w większych rozmiarach. W pierwszym dniu podicia pracy założono stępkę pod duży okręt

wojenny (fregata) oraz osiem średnich mniejszych okrętów. W listopadzie tego roku budowano w stoczni równocześnie ponad 50 statków. Takiego rozmachu pracy nie znano jeszcze w Rosji, jak również w większości krajów ówczesnej Europy.

22 sierpnia 1703 r. spuszczono na wodę rzeki Swir pierwszy okręt przyszłej floty bałtyckiej fregaty „Standart”, a za nim fregaty, galeje i brygantyny.

Do pracy w stoczni ścigano najlepszych rosyjskich mistrzów w tej dziedzinie.

Dwuletnia wytężona praca fachowców przyniosła owoce: na wiosnę 1705 r. wypłynęło na wody Zatoki Fińskiej 14 dużych okrętów i 7 galei. Była to pierwsza rosyjska flota na Bałtyku. Od tego czasu Petersburg znalazł się pod bezpieczną obroną floty bałtyckiej.

W 1703 r. zatrudniono w Stoczni Łódziejnopolskiej około 1000 ludzi na jednej zmianie. W tym czasie zbudowano m. in. pochylnie, rysownie, kuźnie, wielkie magazyny i szpital.

W latach 1704 — 1705 powstała w Petersburgu nowa, duża Stocznia Admiralska, do której przeniesiono zasadnicze prace budowy nowych okrętów oraz najlepszych mistrzów i większą część wykwalifikowanych sił roboczych.

W związku z tym ograniczono prace w Stoczni Łódziejnopolskiej, a w latach 1734 — 1748 wstrzymano je całkowicie. W latach następnych budowano tam mniejsze jednostki zarówno wojenne jak i handlowe.

Stocznia Łódziejnopolska była czynna do 1830 r.

POMYSŁ

Do figury wpisać dośrodkowo 22 pięcioliterowe wyrazy. Trzecie litery tych wyrazów, czytane kolejno, dadzą aktualne rozwiązanie.

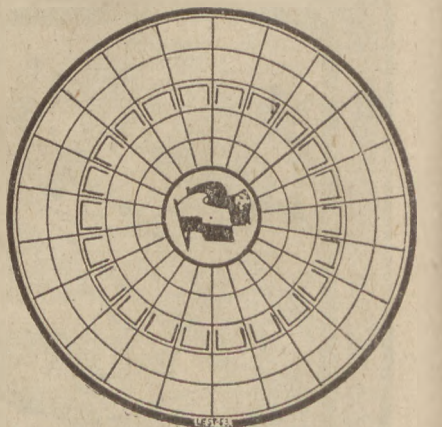
Znaczenie wyrazów: 1. port radziecki nad Morzem Czarnym, 2. prawy dopływ Obu, 3. miasto w Górach Jabłonowych, 4. stolica Ukrainy, 5. port nad Morzem Bałtycznym, 6. zatoka wschodnio-bałtycka, 7. port radziecki nad Morzem Czarnym, 8. jezioro w Republice Karelii-Finlandzkiej, 9. prawy dopływ Bugu, 10. miejscowość wyprodukowana na wschodnim Kaukazie, 11. miasto nad środkową Wołgą, 12. rzeka wpadająca do Morza Kaspijskiego, 13. miasto na Wyżynie Wajdańskiej, 14. półwysep na Morzu Barentsa, 16. port nad Morzem Łaptiewych, 16. miasto przy ujściu Wilny do Leny, 17. zatoka białomorska, 18. półwysep na Morzu Karskim, 19. miasto nad górą Leną, 20. wyspa na Morzu Tyrreńskim, 21. miasto nad Zatoką Gdańską, 22. cieśnina na Morzu Czarnym.

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

ROZWIĄZANIE KOŁÓWKI Z NRU 19/65
1. Zofia, 2. ocean, 3. Sopot, 4. Tatry, 5. astrzy, 6. pogoda, (wspak) 7. kłown, 8. omaga, 9. rower, 10. Egipci, 11. sanie, 12. Płock, 13. orzeł, 14. Notec, 15. Dania, 16. Erika, 17. Nica, 18. Tytan, 19. Eli, 20. Malta, 21. Sofia, 22. tabor, 23. etapy, 24. rybak, 25. ulewa.

Został korespondentem „Steru”

Za trafne rozwiązanie zadań nagrody książkowe otrzymają:



1. K. Lemańczyk, Bydgoszcz, ul. Grodzka 17, 2. Edward Ratajczak, Bydgoszcz, ul. Wyspiańskiego 2, 3. Jadwiga Kamińska, Sopot, ul. Rokossovskiego 9/2, 4. Henryk Ułjasz, Elbląg, ul. Polna 16 b m, 5. Mieczysław Maszke, Oliwa, ul. Czerwonego Sztandaru 104 m, 1. Książki wysyłamy pocztą.

Zajęcia w numerze: Syrowa'ki, Okońskie, Uklejewskiego, CAF-u i Majora. Rysunki: E. Kartowski.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 15-97. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę i miesięczny Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych Gdańsk — Wrzeszcz Al. Wojska Polskiego 13 na konto PKO — Gdynia nr 11 110-55152. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą miesięcznie zł. 2,40, półrocznie zł. 4,80, rocznie zł. 9,60. Nakład 15.000 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. sat. 60 gr 102 cm. Kława VII, oddano manuskrypty 20. X. 53, druk ukończono 30. X. 53, zam. nr 3280 — W-4-11298.