

IX Plenum KC PZPR

Uchwała o zwołaniu II Zjazdu
Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej

W dniach 29 i 30 października br. odbyło się IX Plenum KC PZPR, które wysłuchało i przedyskutowało referat towarzysza Bolesława Bieruty: „Zadania Partii w walce o szybszy wzrost stopy życiowej mas pracujących w obecnym okresie budownictwa socjalistycznego”.

Plenum postanowiło przyjąć referat towarzysza Bieruty jako wytyczną działania Partii przy rozwiązywaniu zadań polityczno-gospodarczych obecnego okresu.

Plenum powzięło następującą uchwałę w sprawie zwołania II Zjazdu PZPR:

Plenum Komitetu Centralnego PZPR postanawia zwołać do Warszawy w dniu 16 stycznia 1954 r. II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Plenum Komitetu Centralnego PZPR ustala następujący porządek dzienny II Zjazdu:

1. sprawozdanie Komitetu Centralnego PZPR,
2. sprawozdanie Centralnej Komisji Rewizyjnej,
3. główne zadania gospodarcze dwóch ostatnich lat (1951 — 1955) Planu 6-letniego,
4. o zadaniach rozwoju rolnictwa w latach 1954 — 1955 i o zapewnieniu niezbędnych środków dla wzrostu produkcji rolniczej,
5. zadania organizacyjne i poprawki do Statutu Partii,
6. wybory naczelnych władz partyjnych.

Plenum ustala następujące przedstawicielstwa i tryb wyborów na Zjazd:

- a) jeden delegat z głosem decydującym na 1.000 członków i kandydatów Partii,
- b) delegaci na Zjazd będą wybierani w tajnym głosowaniu na powiatowych (miejscowych) konferencjach partyjnych, w Warszawie i Łodzi delegaci będą wybierani na dzielnicowych konferencjach partyjnych.

W dniach 29 i 30 października obradowało IX Plenum KC naszej Partii. Plenarne posiedzenia Komitetu Centralnego, zajmujące się wężłowymi problemami życia naszego kraju są zawsze ważnymi wydarzeniami dla całej naszej klasy robotniczej i całego narodu. IX Plenum KC PZPR ma szczególnie doniosłe znaczenie. Jak stwierdza komunikat wysłuchało ono i po przedyskutowaniu przyjęło jako wytyczną działania Partii referat towarzysza Bieruty o „Zadaniach Partii w walce o szybszy wzrost stopy życiowej mas pracujących w obecnym okresie budownictwa socjalistycznego” oraz powzięło uchwałę w sprawie zwołania do Warszawy w dniu 16 stycznia 1954 roku II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Szerokim echem rozszła się wiadomość o zwołaniu II Zjazdu Partii wśród ludzi pracy naszego kraju. Partia nasza jest droga i bliska całemu narodowi polskiemu, jest bowiem czołową siłą naszego narodu, organizatorem wszystkich naszych osiągnięć, natchnieniem w naszej walce o pokój, o budowę siły i szczęścia ojczyzny.

II Zjazd PZPR dzieli od I Zjazdu okres 5 niemal lat, stanowiących doniosły etap przeobrażeń gospodarczych i kulturalnych w życiu narodu, budującego podstawy socjalizmu.

Przed 5 laty I Zjazd PZPR, kładąc kres wieloletniemu rozbiću polskiego ruchu robotniczego, wytyczył Zjednoczonej Partii podstawowy kierunek jej pracy — kierunek na budownictwo socjalistyczne, wskazał węzłowe zadania w dziedzinie rozwoju gospodarki narodowej w nowym okresie przejścia od odbudowy do rozbudowy. Wytyczne I Zjazdu Partii stanowiły podstawę uchwalonej przez Sejm ustawy o planie

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDAŃSK, 15-30 LISTOPADA 1953 R. NR 22 (68)

Pod przewodem naszej wielkiej Partii

6-letnim, której realizacja jest treścią pracy naszego narodu od blisko 4 lat.

REALIZUJĄC wytyczne I Zjazdu, Polska Zjednoczona Partia Robotnicza stała się przewodnikiem mas pracujących naszego kraju w pracy nad wykonywaniem zadań planu 6-letniego. Bilans czterech pierwszych lat tego wielkiego planu napawa uzasadnioną dumą naszą klasą robotniczą, pracującą chłopstwem i inteligencją pracującą.

Ten bilans uwidocznił w cyfrach i wskaźnikach podanych w tezach przedzjazdowych — to ogromny krok naprzód w naszym budownictwie socjalistycznym, to wielki wzrost liczebności i roli klasy robotniczej, to wzrost bogactwa narodu, to wreszcie wielki awans kulturalny mas pracujących — twórców tych wszystkich osiągnięć.

W ciągu ubiegłych 5 lat, dzielących nas od I Zjazdu, przyzwyczailiśmy się, że to co dziś jest pięknym projektem — staje się po roku czy dwóch konkretnym faktem. Twórcza inicjatywa, ofiarność i bohaterstwo polskiej klasy robotniczej przybłyły w realne kształty kolorowe lampki, zapalone w czasie I Zjazdu Partii na umieszczonej tam wielkiej mapie Polski. Wówczas były to jedynie światła na mapie — dziś są to już światła pracujących wielkich obiektów przemysłowych takich, jak kopalnie węgla Ziemowit II i Wesoła II, wielkie piece w hucie Kościuszko, wielkie piece, stalownia i walcownia rur w hucie im. Bolesława Bieruty, elektrownia wodna w Dychowie i szereg innych ważnych dla naszej gospodarki zakładów. W trakcie budowy znajdują się tak potężne zakłady, jak Nowa Huta, szereg kopalń węgla, m. in. Nowy Wirek i Kościuszko Nowa, elektrociepłownia Żerań, fabryka maszyn rolniczych w Staroście, kombinat chemiczny w Oświęcimiu, FSO na Żeraniu, FSC im. Bieruty, Zakłady Azotowe w Kędzierzynie, kombinat włókienniczy w Zambrowie i inne.

To co w grudniu 1948 roku było tylko symbolem — światłem na mapie, stało się realną rzeczywistością — setkami tysięcy nowych izb, w których mieszkają już dziś rodziny robotnicze, tysiącami nowych pięknych szkół, w których uczą się nasze młode, pokolenie, setkami nowych szpitali, domów kultury, domów czasowych.

Dzięki wielkiej organizującej sile naszej Partii — naród nasz stworzył w minionym okresie potężną podstawę rozwoju gospodarczego kraju, stworzył przemysł ciężki o rozmiarach produkcji nieznanych w Polsce kapitalistycznej, stworzył całe gałęzie produkcji, nie istniejące w okresie panowania władzy burżuazji.

W naszych kopalniach i hutach pracują maszyny wyprodukowane w polskich fabrykach, z naszych portów wypływają statki zbudowane w polskich stoczniach, na polach pracują traktory i maszyny rolnicze polskiej produkcji.

REALIZACJA tych podstawowych założeń socjalistycznego przemysłowania kraju dokonana została dzięki mądrej polityce naszej Partii, która analizując postępy rozwoju gospodarczego wytyczała aktualne zadania, zmierzające do jednego wielkiego celu, którym jest coraz pełniejsze zaspokajanie rosnących potrzeb materialnych i kulturalnych społeczeństwa.

W ciągu ubiegłych 5 lat plenarne posiedzenia Komitetu Centralnego Partii kierowały uwagę Partii i całego narodu na zagadnienia najważniejsze w danym okresie, uczyli Partię i cały naród właściwej oceny konkretnej sytuacji wewnętrznej i międzynarodowej, wysnuwały z tej oceny wnioski, umożliwiające prowadzenie skutecznej walki z wrogiem klasowym, uzyskiwanie pełniejszych sukcesów w budownictwie socjalistycznym.

W nieustannej trosce o dobro narodu, o dobro ludzi pracy, Partia uczyla rzesze partyjnych i bezpartyjnych aktywistów bezkompromisowej walki z biurokracizmem, z bezdusznym stosunkiem do potrzeb mas.

OCENIAJĄC wielkie osiągnięcia w dziedzinie socjalistycznego uprzemysłowania kraju, a przede wszystkim w rozwoju przemysłu ciężkiego, stanowiącego podstawę wzrostu produkcji rolniczej i przemysłu artykułów powszechnego spożycia, Partia wskazuje, że sukcesy te pozwalają obecnie skierować wysiłki na zlikwidowanie czynników hamujących szybsze podnoszenie poziomu życiowego mas pracujących.

Czynnikami takim jest przede wszystkim nadmierne nienadążanie produkcji rolnej za produkcją przemysłową, w wyniku czego nie uzyskujemy odpowiadającej zapotrzebowaniu masy towarowej piodów rolnych, zarówno dla potrzeb konsumpcyjnych ludności miast, jak i dla przemysłu.

Zagadnienie walki o szybszy wzrost stopy życiowej mas pracujących stanowiło przedmiot obrad ostatniego IX Plenum Komitetu Centralnego, stanowiącego też przedzjazdowych, omawiających zadania gospodarcze dwóch ostatnich lat planu 6-letniego i zadania rozwoju rolnictwa w tych latach, stanowiącego wielki program, postawiony przez Partię przed całym narodem. Program, będący wyrazem siły naszego państwa jako części składowej całego obozu socjalizmu z ZSRR na czele, program realizowany w imponujących rozmiarach w ZSRR, program, postawiony przed narodami wszystkich krajów demokracji ludowej przez bratnie partie komunistyczne i robotnicze.

MASY pracujące naszego kraju, w tej liczbie wielomilionowa armia członków związków zawodowych, ze szczególną uwagą studiować będą dokumenty IX Plenum, widząc w nich wytyczną działania na najbliższy okres czasu. Przygotowując się do II Zjazdu Partia nasza skupi szerokie masy bezpartyjnych robotników, pracowników i pracujących chłopów wokół realizacji podstawowych zadań wysuniętych przez Plenum i przedstawionych do dyskusji w publikowanych obecnie tezach.

Walka o wykonanie wskazań IX Plenum KC powita polski lud pracujący II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — przewodniczącej siły narodu. („Głos Pracy”).

Kongres jedności i braterstwa

III ŚWIATOWY Kongres Związków Zawodowych obradujący w Wiedniu był wspaniałym, niezaprzeczalnym dowodem rosnącej i potężniejszej siły międzynarodowego ruchu związkowego.

Uchwały i wytyczne wielkiego historycznego Kongresu stały się dla milionowych mas pracujących drogową zem dalszej walki, natchnieniem i bodźcem do zdwojenia wysiłku w słusznym boju o swe prawa.

Zarówno referat przewodniczącego SFZZ tow. Di Vittorio oraz wystąpienia szeregu przedstawicieli krajów kapitalistycznych i kolonialnych ujawniły tragiczną rzeczywistość oraz skutki zabudnej polityki przygotowań wojennych, w państwach pozostających na usługach USA.

Naszym pracownikom resortu żeglugi, a szczególnie marynarzom znana jest niedza i wyzysk, dyskryminacja rasowa kolorowej ludności krajów kolonialnych, wzrost bezrobocia i obniżająca się z każdym dniem stopa życiowa wielu milionów mas pracujących w Holandii, Francji, Anglii, Ameryki Łacińskiej i wielu innych krajach.

W 12 krajach Europy zachodniej objętych dobrodziejstwem „pomocy amerykańskiej” wg oficjalnych danych liczb całkowitej bezrobotnych wzrosła w okresie od 1948 r. do kwietnia br. o 45 proc., osiągając cyfrę 4 milionów 300 tysięcy ludzi.

Nierównie większe rozmiary przybiera nieludzka wręcz eksploatacja ludności krajów kolonialnych i półkolonialnych.

Tak np. w Północnej Rodezji górnik tubylczy otrzymuje płacę roboczą wysokości 1/12 płacy robotnika europejskiego, a w Kenii płaca robocza ludności miejscowej jest nierzadko 50-

Kraj czeka na rudę

Ani jednego dnia
przestoju statków!

TEJ treści wezwanie rzuciła młodzież ZMP-owska PZM do młodzieży pracującej w zainteresowanych przedsiębiorstwach ZPGG, ZPS i naszych morskich stocznich remontowych w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie.

W ostatnim kwartale br. stoją przed PZM poważne zadania przewozowe. Poważne miejsce w planie zajmuje przewóz rudy. Należy spodziewać się, że w końcu obecnego kwartału zamierzają ruderę porty szwedzkie. Tak więc przed PZM stoi zadanie jak najlepszego i najszybszego wykorzystania obecnego sezonu celem zaopatrzenia naszych hut w wystarczającą na okres zimowy ilość rudy. Osiągniemy to zwiększając ilość szybkościowych przeładunków w portach, eliminując zbędne przestoje w portach oraz skracając do minimum czas trwania postojów remontowych i likwidując remonty pozaplanowe.

W apelu tym m. in. czytamy: „Wykonanie zadań postawionych przez Partię i Rząd przed Polską Żeglugą Morską zależy od sprawności i jakości pracy żurów statków jak portów i stoczn. Cała nasza praca, wszystkie nasze wysiłki mają do ostatecznym efekcie jeden wspólny cel — zapewnienie statkom jak najlepszych warunków pracy, by mogły przewieźć jak najwięcej i jak najszybciej ładunków. Wspólny cel i charakter pracy czyni Was, koledzy z portów i stoczn., na równi z nami, odpowiedzialnymi za wykonanie planu przewozów naszego przedsiębiorstwa.

Koledzy stocznicy i portownicy, trymerzy, sztaurzy, dźwigowcy i pracownicy administracji! Lepiej i szybciej remontujcie nasze statki, skracajcie czas przeładunku, zwiększajcie ilość przeładunków szybkościowych, organizujcie place składowe.

Pamiętajcie, że nieproduktywne przestoje tylko w jednym miesiącu III kwartału pochłonęły 31 statków, a to równa się 4 niewykonanym rejsom, co znów oznacza 12 tys. ton rudy niedostarczonej dla naszych hut.

Liczmy na Waszą pomoc, koledzy. Rozszerzajcie współzawodnictwo, stosujcie nowe metody pracy, walczcie o lepszą jej organizację!

Zapoznajcie całą młodzież Waszych zakładów pracy z rolą floty i znaczeniem przewozów rudy dla naszych hut! Piszcie o swoich spostrzeżeniach, wskazujcie nam nasze braki i niedociągnięcia oraz środki zmierzające do ich eliminacji! Wspólnym wysiłkiem wykonamy zadania IV roku Planu 6-letniego, stojące przed Polską Żeglugą Morską i Waszym zakładem pracy.

Pamiętajcie! KRAJ CZEKA NA RUDĘ. ANI GODZINY PRZESTOJU STATKÓW!

Młodzieżowi pracownicy naszych portów i stoczn. niejednemu już raz udowodnili, czym jest nie jest im obca sprawa walki o przedterminową realizację zadań przewozowych naszej floty. Jesteśmy głęboko przekonani, że apel ZMP-owców z PZM nie pozostanie bez echa. Wzmocniona praca, nowymi sukcesami produkcyjnymi odpowiedzą ZMP-owcy i młodzież niezorganizowana naszych portów morskich i stoczn. remontowych na wezwanie kolegów z Polskiej Żeglugi Morskiej.

Najlepsi w PLO

Przodownikami pracy III kwartału w PLO zostali: motorzysta z motorowca „Warszawa” Władysław Kałaga oraz stewartessa z motorowca „Batory” Maria Kazimierzczak.

Tow. Kałaga to dwukrotny przodownik pracy. Jest on racjonalizatorem i inicjatorem zobowiązań oszczędnościowych — go spalania. Ostatnio został przyjęty w poczet kandydatów Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Tow. Maria Kałaga jest pierwszą kobietą przodownikiem pracy na statku PLO. Jest ona członkiem ZMP i bierze żywy udział w życiu kulturalnym — oświatowym na statku. Wyróżniona kilkakrotnie w wewnątrzstatkowym i statkowym zawodnictwie pracy.

Najlepsze statki w PLO

W WALCE o realizację zadań przewozowych III kwartału br. na czoło przodujących jednostek Polskich Linii Oceanicznych wysunął się parowiec „Narwik”, zdobywając zaszczytny tytuł statku-przodownika i proporcję przechodni.

Na dalekich morzach za kotem polarnym pełniła załoga statku „Narwik” swą trudną, lecz zaszczytną pracę w służbie radzieckiego rybołówstwa. Marynarze z parowca „Narwik” oparli pracę na systematycznie podejmowanych i realizowanych zobowiązaniach, których

Podkreślić tu należy poważny wkład pracy załogi w przeprowadzeniu szeregu poważnych nieraz remontów we własnym zakresie, dzięki czemu statek nie miał przestojów stoczniowych i był w stałej gotowości eksploatacyjnej. Statek wykazuje duże oszczędności bunkru, smarów i wody słodkiej.

Trzecie miejsce zajął motorowiec „Piast”, jeden z najlepiej i najsystematyczniej realizujących swe zadania przewozowe statków. Mocnym i zwartym kolektywem jest załoga tej jednostki. W uporczywej walce o sprawną reali-

zację zadań poszczycić się mogą marynarze z „Piasta” niejednym osiągnięciem. Przez przygotowywanie statku w morzu do za- i wyładunku skracają oni czas postojów w portach. Dzięki samomontom, szeroko rozwiniętej na statku socjalistycznej opiece i racjonalnej gospodarce paliwem załoga „Piasta” zaspokajała w III kwartale 394 ton oleju napędowego.

W dalszej kolejności znajdują się załogi statków: „General Walter”, „Prezydent Gottwald”, „Jerozław Dobrowski”, „Kościuszko”, „Lechistan”, „Hel”, „Hugo Kollataj” i „Gliwice”.

Na drugim miejscu uplasował się motorowiec „Warszawa”, którego załoga wykonała plan III kwartału w 103 proc.



Parowiec „Narwik” cumuje w porcie gdańskim

treścią i celem było utrzymanie stałej gotowości eksploatacyjnej statku, obniżenie zużycia bunkru i smarów oraz wygospodarowanie oszczędności czasu. Marynarze pomagali rybakom radzieckim w za- i wyładunku śledzi sprzętu, utrzymując przy tym ciągłą eksploatacyjną statku, dzięki stałej trosce i socjalistycznej opiece nad maszynami i urządzeniami. Załoga przeprowadziła w trudnych warunkach szereg remontów we własnym zakresie. Zadania planowe statek wykonał w 108 proc.

Partia postawiła zadanie: PODNIĘĆ WYDATNIE STOPE ŻYCIOWĄ MAS PRACUJĄCYCH

WIEZACH „Osiągnięcia Planu 6-letniego i główne zadania gospodarcze w latach 1954—1955” — Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stawia jako konkretne i główne obecnie zadanie: osiągnąć w ciągu najbliższych 2 lat wydatny wzrost stopy życiowej ludności pracującej miast i wsi.

Tezy te są dobitnym wyrazem polityki Partii — przepełnionej nieustanną troską o codzienne interesy i byt ludzi pracy. Polityka Partii jest wypełnieniem podstawowego prawa ekonomicznego socjalizmu, mówiącego o maksymalnym zaspokojeniu stale rosnących potrzeb materialnych i kulturalnych społeczeństwa w drodze nieprzerwanej produkcji socjalistycznej na bazie najwyższej techniki.

Zadanie to będzie wykonane przede wszystkim przez przyspieszenie wzrostu produkcji rolnej, tak roślinnej jak i hodowlanej, której nadmierne pozostawanie w tyle stanowi podstawową nie-

równomierność w naszej gospodarce narodowej. Zadanie to będzie realizowane poprzez przyspieszenie tempa rozwoju przemysłu lekkiego i spożywczego, zwiększenie importu artykułów konsumpcyjnych oraz przez szybszy rozwój budownictwa mieszkaniowego, socjalnego, kulturalnego, komunalnego.

LATA powojenne, a zwłaszcza lata realizacji Planu 6-letniego — to okres wielkich osiągnięć w rozwoju gospodarki narodowej. W wyniku socjalistycznego uprzemysłowienia Polska stała się krajem o silnym i wciąż rosnącym potencjale gospodarczym. Pod względem globalnej produkcji przemysłowej, z jednego z dalszych miejsc w Europie przed wojną Polska wydzignęła się obecnie na 5 miejsce. W r. 1953 produkcja przemysłowa jest 3,6 raza wyższa niż w r. 1938, a na 1 mieszkańca — 4,7 raza.

Szczególnie szybko rozwijał się przemysł ciężki, który jest podstawą wszystkich naszych osiągnięć. O ile cała pro-

dukcja przemysłowa wzrosła od 1949 r. do r. 1953 o 115 proc. — to produkcja przemysłu ciężkiego zwiększyła się o 135 proc.

Globalna produkcja przemysłu wytwarzającego przedmioty spożycia wzrosła od r. 1949 do 1953 o 99 proc.

Przemysł polski, z zaoferowanego dawnej, stał się wielkim, nowoczesnym przemysłem socjalistycznym. Mamy ogromne osiągnięcia w postępie technicznym w każdej dziedzinie. Na bazie postępu technicznego, dzięki wzrostowi kwalifikacji robotników i rozwojowi współzawodnictwa wydajność pracy jest w br. o 61 proc. wyższa niż w r. 1938.

Polityka socjalistycznego uprzemysłowienia doprowadziła do przeszło dwukrotnego w porównaniu z 1937 r. zwiększenia zatrudnienia poza rolnictwem, wyrażającego się cyfrą 5,5 mln. osób, zapoczątkowała tworzenie nowych okręgów przemysłowych na zaoferowanych dawnej obszarach tradycyjnej „Polski B”, Zawdzięczając rosnącej pomocy przemysłu rolnictwo również uczyniło postępy. Produkcja rolna na 1 mieszkańca jest w br. o 30 proc. wyższa niż w r. 1938. Wzrosło znacznie pogłowie trzody chlewnej i owiec, zwiększyły się poważnie zbiory wielu upraw przemysłowych. Znacznie wzrósł sektor socjalistyczny w rolnictwie.

TE osiągnięcia w rozwoju gospodarki narodowej, przekroczenie dwukrotnie rozmiarów dochodu narodowego w porównaniu z r. 1938 — podniosły poziom życiowy najszerzych mas pracujących. Realne dochody przypadające

średnio na głowę ludności pracującej poza rolnictwem wzrosły w I półroczu br. w porównaniu z r. 1938 o 36 proc. a dochody realne, przypadające na głowę ludności wiejskiej — ponad 75 proc.

Jednakże, jak stwierdzają tezy Plenum KC PZPR, „zadania Planu 6-letniego w dziedzinie wzrostu poziomu życiowego ludności — pomimo pewnych osiągnięć w tej dziedzinie — nie zostały w okresie 1950—1953 w pełni wykonane”. Nie zostały osiągnięte zadania Planu 6-letniego w zakresie wielu przemysłowych artykułów konsumpcyjnych, jak i — przede wszystkim — w dziedzinie rolnictwa. W latach 1950—1953 produkcja przemysłowa wzrosła o 115 proc., a rolna tylko o 9 proc. Te nierówności w rozwoju gospodarki narodowej powstały m. in. i z tego powodu, że w latach 1950—1953 uwaga i wysiłki Partii i Rządu były skoncentrowane na najważniejszym zadaniu: na uprzemysłowieniu kraju.

Wykonanie głównego obecnie zadania, nakreślonego w tezach Plenum KC PZPR — to wydatne podnoszenie produkcji rolnej, która dostarczy więcej żywności dla mieszkańców miast i stworzy szerszą bazę dla zamierzonego silnego rozwoju przemysłu lekkiego i spożywczego. Na czym będzie to polegać?

NADAL będziemy rozwijać przemysł ciężki, jako podstawę rozwoju i rekonstrukcji całej gospodarki narodowej — zgodnie z zadaniami Planu 6-letniego. Ale dzięki stosunkowo wysokiemu już poziomowi przemysłu środków wytwórczości będą zastosowane inne

proporcje. O ile w latach poprzednich tempo rozwoju przemysłu ciężkiego było znacznie szybsze niż przemysłu konsumpcyjnego, to w latach 1954—1955 tempo rozwoju tych dwóch dziedzin będzie się kształtować w zasadzie na tym samym poziomie. Będzie to osiągnięciem przez przyspieszenie tempa rozwoju przemysłu konsumpcyjnego.

Przy ogólnych niezmiennych rozmiarach nakładów inwestycyjnych rozwój przemysłu — nakłady na rozwój przemysłu konsumpcyjnego wzrosną w r. 1955 w porównaniu z br. o 38 proc. W latach 1954—1955 nastąpi rozszerzenie asortymentu i polepszenie jakości artykułów codziennego użytku oraz ilościowy wzrost produkcji: pieczywa — o 10 proc., mięsa o ok. 16 proc., tłuszczów zwierzęcych — o 23 proc., tkanin jedwabnych — o 20 proc., mebli — o ok. 20 proc., motocykli — o ok. 100 proc., rowerów — o ok. 45 proc. itd.

Nakłady na rozwój rolnictwa wzrosną o 45 proc. Produkcja globalna rolnictwa wzrośnie w ciągu najbliższych dwóch lat o 10 proc., tj. o tyle o ile wzrosła w ciągu ubiegłych 4 lat. Zwiększona pomoc państwa dla rolnictwa będzie wyrażać się we wzmocnieniu podstawach nawozów sztucznych, maszyn w pomocy agrotechnicznej, w pracach melioracyjnych itd. Dążyć się przy tym będzie do maksymalnego wykorzystania wielkich rezerw wzrostu produkcji rolnej w indywidualnych gospodarstwach pracujących chłopów, do dalszego wzrostu i wszechstronnego rozwoju spółdzielczości produkcyjnej, do dalszego rozwoju i podniesienia na wyższym poziomie organizacji pracy PGR.

Nakłady na budownictwo mieszkaniowe i komunalne w r. 1955 w porównaniu z br. będą zwiększone o 26 proc. a na budownictwo urządzeń socjalnych i kulturalnych — o 34 proc. W r. 1955 odda się do użytku 162 tys. izb mieszkalnych, tj. o 20 proc. więcej niż w roku 1953, w tym w Warszawie — 29 tys. izb, na Śląsku — ok. 36 tys. izb. Suma na remonty izb mieszkalnych wyniosła w r. 1954 ponad 830 mln. zł i w 1955 ponad 1.120 mln. zł wobec 545 mln. zł w 1953 r. Nastąpi dalszy rozwój czasopism, pracowni, dalsza wydatna poprawa stanu bhp w zakładach itd.

PARTIA nakreślając takie zadania gospodarcze na najbliższe lata nakłada tym samym poważne obowiązki na wszystkich ludzi pracy, a zwłaszcza na związki zawodowe.

W tezach wiele miejsca poświęcono zagadnieniu walki o podniesienie jakości produkcji, o pełne wykorzystanie zdolności produkcyjnej agregatów, o powszechnie przodujących metod pracy, o oszczędność gospodarki materiałowej, o lepszą organizację pracy, o rozwój inicjatywy oddolnej, walki przeciwko przerosłom w zatrudnieniu.

W tezach powiedziane jest, że wykonanie podstawowego zadania: wydatne podniesienie stopy życiowej ludzi pracy w ciągu 2 lat — nakazuje pogłębienie walki o wzrost wydajności pracy i obniżenie kosztów własnych. Od r. 1953 do r. 1955 winna wydajność pracy w przemyśle wzrosnąć o 16 proc. w budownictwie — o około 17 proc., w PGR o ponad 20 proc. Szczególnie ważne są zadania w zakresie obniżenia kosztów własnych, które nie były dotąd w pełni wykonywane. W latach 1954—1955 winna nastąpić obniżka kosztów własnych w przemyśle i budownictwie o co najmniej 7 proc.

Tezy Plenum KC PZPR — to program dalszego zacieśnienia sojuszu robotniczo-chłopskiego, zacieśnienia więzi ekonomicznej między miastem a wsią.

NAJWAŻNIEJSZE i decydujące zadanie dla związków zawodowych — to organizowanie we wszystkich zakładach przemysłu ciężkiego i lekkiego socjalistycznego współzawodnictwa. To mobilizowanie mas pracujących do walki o wypełnienie programu Partii, zmierzającego do stworzenia warunków dla wzrostu w ciągu dwóch najbliższych lat m. in. płac realnych pracowników oraz dochodów pracujących chłopów o ok. 15 proc. Ten wzrost dochodów będzie realizowany przez konsekwentną politykę stopniowej obniżki cen artykułów konsumpcyjnych, wzrost płac w oparciu o wzrost wydajności pracy, wzrost produkcji i towarowości gospodarki chłopskiej.

Te obecne zadania nakreślone przez tezy Plenum KC PZPR są dowodem głębokiej słuszności polityki Partii, polityki uprzemysłowienia kraju. Niemożliwe byłoby tak wydatne obecnie zwiększenie pomocy technicznej i materialnej dla rolnictwa w postaci kredytów, maszyn, nawozów sztucznych, robot melioracyjnych itd., niemożliwe byłoby skierowanie tak wielkich nakładów na rozwój przemysłu konsumpcyjnego — gdyby nie cały dotychczasowy wielki postęp w socjalistycznym uprzemysłowieniu.

I tę politykę Partii winien aktywizować wyjaśniać masom. Zrozumienie tej polityki tym silniej pobudzi robotników, techników, inżynierów, pracowników umysłowych do twórczej pracy nad realizacją tego podstawowego celu.

Opr. H. R.

(„Głos Pracy”)

Kongres jedności i braterstwa

(Dokończenie ze str. 1)

I kolonialnych wejdzie na wyższy poziom. Od tego Kongresu nie wystarczy nam tylko obrona istniejącego poziomu płac i warunków pracy. Przechodzimy do ataku!”

Te słowa, przyjęte huraganem oklasków przez uczestników Kongresu, wyrażają dążenia i nieugiętą wolę milionów ludzi w krajach kapitalistycznych i zależnych.

WIEDEŃSKI Kongres Światowej Federacji Związków Zawodowych zyskał sobie nazwę Kongresu jedności i braterstwa.

Hasła, pod którymi obradował Kongres, są bliskie wszystkim ludziom pracy na całym świecie. Jeżeli idzie o sprawę chleba, wolności i pokoju, nie ma i nie może być różnicy zdań między robotnikami. Który uczęty człowiek może odmówić słusznosci narodom krajów kolonialnych, które domagają się, by bogactwa naturalne ich krajów były użytkowane dla ich dobra.

Kto może odmówić słusznosci milionom robotników w krajach kapitalistycznych, którzy domagają się ludzkich warunków egzystencji i poszanowania własnej godności narodowej. Kto może odmówić słusznosci milionom ludzi na całym świecie, którzy nie chcą, aby na ich głowy spadały bomby atomowe i wodorowe, którzy domagają się położenia kresu rozpętanego przez imperializm obecnego napięcia międzynarodowego.

Wiele widziałem na Kongresie pięknych scen, które wyrażały nierozdzielność, jedność, braterstwo i solidarność robotników świata.

Dowiedli jej przedstawiciele Francji, wyrażając solidarność mas pracujących Francji z braterskim narodem Wietnamu. Francuska klasa robotnicza — oświadczyli oni — nie spocznie, póki nie zostanie położony kres zbrodniczej wojnie przeciwko Wietnamskiej Republice Demokratycznej.

Z oburzeniem mówili delegaci brytyjscy o polityce przemocy stosowanej przez rząd brytyjski wobec ludów Malajów, Kenti i Gujany.

Na Kongresie widziałem się splecionych braterskim uściskiem Francuzów i Wietnamczyków, Holendrów i Sudańczyków. O niebezpieczeństwie odrzucenia w Niemczech zachodnich neohitleryzmu mówili na Kongresie zarówno Niemcy z NRD, jak z Niemiec zachodnich, Francuzi i Polacy.

Kongres był wyrazem zdecydowanej woli mas pracujących świata pokojowego uregulowania wszystkich spornych kwestii w sytuacji międzynarodowej, gotowości prowadzenia konsekwentnej walki o utrwalenie pokoju światowego.

Wielkie jest znaczenie odbytego Kongresu. Tow. Kłosewicz w swoim przemówieniu na spotkaniu sprawozdawczym w Warszawie, wskazał jego rolę, powiedział:

„III Światowy Kongres Związków Zawodowych, dokonując oceny drogi przebytej przez SFZZ od chwili jej powstania oraz wytyczając nowy program ofensywnej walki o urzeczywistnienie podstawowych celów ekonomicznych i politycznych, przed jakimi stoi światowy ruch zawodowy, wykazał na gruncie głębokiej analizy faktów i na gruncie niezwykle szerokiej dyskusji, że istnieją wszelkie warunki dla wprowadzenia w życie podstawowego hasła ruchu zawodowego na obecnym etapie — hasła jedności działania — jedności w każdym zakładzie pracy, jedności w skali każdej branży, jedności w skali krajowej i międzynarodowej”.

W atmosferze wielkiego entuzjazmu zaprobowane zostały przez Kongres zasadnicze dokumenty — rezolucja w sprawie ustanowienia na dzień 19 grudnia międzynarodowego dnia walki o zakończenie brudnej wojny w Wietnamie, apel do robotników Europy w sprawie niedopuszczenia do ratyfikacji układów z Bonn i Paryża i do odrodzenia odwetowego militarystyki

mieckiego, list otwarty do przywódców i członków organizacji związkowych, nie wchodzących w skład SFZZ, wreszcie Manifest do robotników całego świata, zwołujący do ustanowienia jedności działania w imię obrony wspólnych celów i interesów.

JEST jeszcze jedno zagadnienie, którego nie można pominąć mówiąc o Kongresie. W czasie jego obrad wystąpił przewodniczący WC SPS tow. Szewnik. Mówił on o nowym życiu w ZSRR, o 6-krotnej niższej cenie, o nieustannym wzroście stopy życiowej mas, o coraz pełniejszym zaspokajaniu przez państwo radzieckie stale rosnących potrzeb człowieka. Wystąpił na Kongresie tow. Kłosewicz, mówiąc o nas, o naszej walce o szczęśliwą przyszłość naszego narodu.

Wiele delegatów krajów kapitalistycznych, mówiąc o niedzielnym uścisku mas w swoich krajach, wskazywało równocześnie, że każde nowe osiągnięcie Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, wskazuje jasne perspektywy i dodaje siły klasie robotniczej i masom pracującym w krajach kapitalistycznych w ich walce. Mówi to o wielkim międzynarodowym znaczeniu naszej pracy, o wielkiej odpowiedzialności, jaka spada na nas wobec naszych braci w krajach kapitalistycznych i zależnych. Im większe będą nasze siły, im większe będą siły obozu socjalizmu — tym łatwiej będzie im walczyć z jarzmem ucisku kapitalistycznego, tym większa będzie ich siła moralna w tej walce.

CZESŁAW PIETRZAK
delegat na III Światowy Kongres Związków Zawodowych

USA ponoszą odpowiedzialność za porwanie statku „Praca” przez Kuomintangowskich bandytów

Oświadczenie delegata Polski w Komisji Politycznej ONZ

NOWY JORK PAP. Komisja Polityczna Zgromadzenia Ogólnego NZ postanowiła w czwartek odrzucić do 23 bm. dyskusję nad skargą Burmy przeciwko agresji band Kuomintangowskich. Uchwała ta zapadała w myśl wniosku siedmiu państw (Australii, Brazylii, Kanady, Indii, Meksyku, Nowej Zelandii i Wielkiej Brytanii), które oświadczyły, że przed przekazaniem sprawy Zgromadzeniu Komisja powinna zacząć na przeprowadzenie uzgodnionej w Bangkoku ewakuacji dwóch tysięcy żołnierzy Kuomintangowskich z terytorium Burmy.

W debacie, która poprzedziła powyższą uchwałę Komisji, przemawiał w dniu 4 bm. przedstawiciel Polski Bogdan Lewandowski. Powiedział on m. in.:

Wyspa Taiwan została przekształcona w inspirowany i kierowany przez kółka wojskowe Stanów Zjednoczonych ośrodek dywersji i szpiegostwa, którego agenci działają we wszystkich krajach Dalekiego Wschodu. Bandy Kuomintangowskie w Burmie są więc tylko częścią szeroko rozgałęzionej sieci ośrodków dywersji, która zagraża pokojowym stosunkom na Dalekim Wschodzie i współpracy międzynarodowej.

Inne jednostki Kuomintangowców rozciągają podobną działalność na morzach Dalekiego Wschodu. Niedawno prasa doniosła o kilku wypadkach zatrzymania przez Kuomintangowskie pirackie jednostki wojenne statków pływających pod banderą angielską. Dnia 4 października br. zatrzymano statki bezprawnie przez okręt wojenny Kuomintangu, w odległości 125 mil na wschód od Taiwanu, polski statek handlowy „Praca”. Tym działaniom Kuomintangowców na morzach patroluje dowództwo amerykańskich jednostek wojskowych. Rząd polski jest w posiadaniu dowodów, że piracki okręt wojenny Kuomintangowców naprowadzony został na drogę statku polskiego przez dwa samoloty wojskowe, z których jeden miał znaki rozpoznawcze lotnictwa Stanów Zjednoczonych. Samoloty te wypatrzyły statek polski i krążyły nad nim czas dłuższy przed pirackim napadem.

Fakty te świadczą o istnieniu poważnego niebezpieczeństwa dla pokojowych stosunków międzynarodowych na Dalekim Wschodzie. Bandyckie napady dokonywa-

ne na pełnym morzu na spokojne statki pod flagą suwerennego państwa nie tylko stanowią naruszenie wszelkich praw pokojowej żeglugi, lecz również spowodować mogą poważne konflikty międzynarodowe. Rząd polski, zdając sobie w pełni sprawę, że odpowiedzialność za działania i samo istnienie kilku Kuomintangowskiej na Taiwanie ciąży na rządzie Stanów Zjednoczonych, wystosował 12 października br. do rządu Stanów Zjednoczonych notę protestacyjną. Jej tekst skierowany został na ręce przewodniczącego Zgromadzenia i sekretarza generalnego ONZ i rozesłany wszystkim delegatom jako załącznik do pisma sekretarza generalnego z dnia 16 października br.

Na notę rząd amerykański udzielił odpowiedzi, w której gołostownie usiłuje za przeczyć faktom i rzucić o siebie odpowiedzialność. Rząd polski w swej drugiej nodzie podtrzymał nadal swe stanowisko, obarczając Stany Zjednoczone całkowitą odpowiedzialnością za działalność Kuomintangu wobec polskiej bandery. Rząd polski nie ustanie oczywiście w swych staraniach, aby wydobyc statek i jego załogę z rąk piratów Kuomintangowskich i nie zrezygnuje ze swych żądań, aby rząd Stanów Zjednoczonych podjął natychmiastowe kroki w celu uwolnienia statku i jego załogi.

Zadania nasze — stwierdza delegat Polski — są zgodne z prawem narodów do pokojowej i wolnej żeglugi na pełnym morzu, są zgodne z interesami pokojowej współpracy międzynarodowej.



Załoga przodującego statku

(Dalszy ciąg)

REFERAT wsruszył komsomolec. Rozpoczęła się dyskusja. Ile gorącej synowskiej miłości, bezgranicznego oddania ojczyźnie było w każdym wystąpieniu.

Ogółem wystąpiło 9 towarzyszy z 13 Komsomolcy jednogłośnie uchwalili gębiej studiować bohaterską historię naszej ojczyzny i zwrócić się do organizacji partyjnej o zorganizowanie cyklu odczytów na temat „Nasza Ojczyzna”.

Równoległe ze szkoleniem politycznym oraz rozmaitymi formami propagandy i agitacji na motorowcu „Krasnowodsk” zorganizowano szerokie szkolenie zawodowe. Załoga studiuje zasady eksploatacji floty morskiej, przepisy eksploatacji technicznej silników głównych i mechanizmów pomocni-

czych. Zajęcia teoretyczne są powiązane z praktycznymi. Motorzyści towarzyszą Kolorow i Soldatow znacznie lepiej znają teraz maszynę i dobrze obsługują ją.

W zakładach naukowych uczą się drogą korespondencyjną tow. Riazow na radiotechnikę, bosman Szapowałow na nawigatora, st. motorzysta Korobko na mechanika III klasy, mar. Pogorecki przygotowuje się do wstąpienia do szkoły morskiej, II mechanik Traszin studiuję język angielski. W czasie rejsów korzystają oni z pomocy tow. Antipowa i Łukianczuka. W czasie postojów we własnych portach korzystają z pomocy punktów konsultacyjnych i zakładów naukowych.

Nauka drogą korespondencyjną w dużej mierze zależy od prawidłowego ustalenia reżimu dnia. Rzeczą polega na tym, żeby uczyć się regularnie, systematycznie, codziennie, a nie od przypadku do przypadku.

Dobrze zorganizował swoje zajęcia tow. Korobko. Ba poradą organizacji partyjnej podzielił się on swym doświadczeniem z innymi towarzyszami.

„Czytając książkę zaznaczam sobie na marginesie zwykłym ołówkiem nie zrozumiałe miejsca i zapisuję je do zeszytu. Następnie szukam wyjaśnienia niejasnych terminów w poradnikach i encyklopedii. Konsultuję się z mechanikami i sporządzam szczegółowy konspekt. Dzień jest u mnie ściśle uregulowany, jeżeli nadsej czas uczenia się, to już za nie wezmę się do czego innego. I rzadko zdarza się, żebym nie uczył się godzinę — półtorej”.

Teraz za przykładem tow. Korobko poszli tow. Szapowałow i tow. Pogorecki.

To co się dzieje z marynarzami motorowca „Krasnowodsk” można wyrazić krótko i dobitnie: oni rosną.

Komsomolec tow. Nawruzaliew w 1946 r. był zwykłym marynarzem, po tem bosmanem, a teraz jest jednym z najlepszych pilotów na Dunaju.

Komsomolec tow. Szapowałow pływając jako marynarz, teraz jest bosmanem, uczy się na nawigatora, przyjęty został w poczet kandydatów KPZR.

Tow. Szewic w 1947 r. był motorzystą, potem starszym motorzystą, a teraz jest III mechanikiem, przyjęty na kandydata KPZR.

II pomocnik kapitana, komsomolec tow. Martynow przeniesiony został na starszego pomocnika na innym statku. Z wdzięcznością i sympatią wspomina on o swym dawnym kolektywie i przy okazji zawsze odwiedza motorowca „Krasnowodsk”.

Ci skromni ludzie radzieccy zdolni są dokonywać cudów. Oni pracują i uczą się. Są to mełni, politycznie zahartowani, pokonujący wszelkie trudności w imię wielkiego celu komunizmu radzieckiego marynarze. Aktywnie przyjmują oni wszystko co nowe, przodujące i postępowe, a rozpoczęła sprawę niezmiennie doprowadzają do końca.

O właściwy stosunek administracji PLO do współzawodnictwa pracy

Do aparatu kulturalno-oświatowego Polskich Linii Oceanicznych niemal codziennie napływają depesze od załóg statków. Marynarze informują w nich o swych osiągnięciach, zdają krótkie sprawozdania z przebiegu pojeżdżanych zobowiązań. Przesztanowiąc ładunek na pełnym morzu, trzymając wiegel w upałach tropiku, przeprowadzając w czasie trwania rejsu szereg remontów we własnym zakresie, ofiarnie i ambitnie realizując załogi naszych statków napięty plan przewozowy floty.

Coraz szerszym zasięgiem obejmuje ruch współzawodnictwa wszystkie jednostki pływające PLO. W bieżącym roku w ślad za przodującymi zakładami produkcyjnymi naszego kraju, za przykładem marynarzy ze statków „Prezydent Goltwald” i „Bytom” szereg załóg podjęło długookresowe zobowiązania, idące w kierunku zapewnienia przedterminowej realizacji zadań przewozowych i obniżki kosztów własnych.

Tak więc w roku bieżącym ostatecznie przeszliśmy od dawnych kampanii zrywów na długookresowe zobowiązania, podbudowywane krótkofalowymi, których zadaniem powinno być pogłębienie i zabezpieczenie realizacji długofalowych zobowiązań.

Piszemy powinno, gdyż nieszczęście nie wszystkie jeszcze zobowiązania krótkofalowe odpowiadają tym wymaganiom i nie zawsze skutecznie dopomagają w przedterminowej realizacji głównych planowych zadań statku. W praktyce spotykamy jeszcze bowiem wiele zobowiązań, dublujących obowiązki służbowe marynarzy, nie mobilizujące i nie skierowane na najważniejsze odcinki pracy. Często np. spotykamy takie sformułowanie, że załoga zobowiązuje się przeprowadzać taką to i taką ilość roboczo-godzin w nadgodzinach przy konserwacji, malowaniu bądź też innych pracach, często wchodzących w zakres normalnych służbowych czynności.

Podstawowym warunkiem pobudzającym twórczą inicjatywę marynarzy i skierowującym ją w najsluszniejszym kierunku jest doprowadzenie planu do najniższego stanowiska roboczego, wyjaśnienie każdemu członkowi załogi, co jego zespół i on osobiście muszą zrobić, aby wykonać i przekroczyć plan.

Czy ten podstawowy warunek zapewniający realność podejmowanych zobowiązań jest w naszej flocie handlowej w pełni utrzymywany?

Nasze załogi zapoznają się z planowym zadaniem niemal z reguły w ostatniej chwili przed wyruszeniem w rejs. Na naradzie eksploatacyjnej. Czas nagli. Przedstawiciel eksploatacji dość pobieżnie informuje załogę o bieżącym zadaniu. Częstokroć narada przerywa się w cichą dwuosobową dyskusję między kapitanem a przedstawicielem eksploatacji. Ostatnie chwile przed wyruszeniem w rejs są pełne gorączki krzątania. Na ogół też nie mówi się już o innych niemiernie ważnych sprawach, mianowicie o zadaniach wyłaniających się z planu rejsu dla każdego działu i każdego marynarza. Nie opracowuje się na bazie zadań rejsu szczegółowego harmonogramu prac dla każdego działu.

Plan robót konserwacyjnych i remontowych buduje już załoga sama po wyjściu na morze. Tu też następuje szczegółowa analiza planu rejsu. W efekcie opracowywane przez załogę plany robót konserwacyjnych i remontowych są ogólnikowe i częstokroć albo zanizone lub też zrobione na wyrost. Nie obejmują też często najistotniejszych potrzeb statku. Ostatnio np. załoga statku „Waryński” podczas postoju w porcie opracowała plan na cały rejs. I cóż się okazało. Zaplanowane prace wykonano już w kilku pierwszych tygodniach podróży docelowej.

Trudno też w oparciu o taki plan podjąć realne i słuszne zobowiązania krótkofalowe. Tym bardziej, że w PLO, jeśli chodzi o roboty remontowe i konserwacyjne, nie ma dotychczas opracowanych konkretnych norm technicznych.

O normach tych wiele się już mówiło we flocie. Załogi bowiem mocno odczuwają ich brak. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że inicjatywa wielu załóg usiłujących na własną rękę opracować takie normy dla prac remontowych i konserwacyjnych wykonywanych na statku mocno wyprzedziła to, co leży w zakresie obowiązków pionu technicznego i dyrekcji PLO. Jak nam wiadomo, jeszcze w ub. roku podczas postoju remontowego na stoczni załoga parowca „Gliwice” przesłała do inspektoratu opracowany i wypróbowany u siebie projekt norm technicznych. Podobną inicjatywę przejawiała załoga „Nowej Huty” oraz ostatnio marynarze ze statku „Hugo Kołłątaj”. Niestety projekty te jak dotąd jeszcze nie zostały przepracowane przez inspektorat techniczny PLO, który stale wyszukuje „obiektywne” przeszkody, zamiast zająć się analizą norm i ich rozpowszechnieniem na inne statki.

Jednak nawet chwilowo bez norm inaczej wyglądałaby sytuacja, gdyby zmienił się „nieco” styl nadzoru eksploatacyjnych. Gdyby na tych naradach, odbywanych oczywiście nie w ostatniej chwili przed wyjściem statku w morze inspektorat techniczny, dział zaopatrzenia i eksploatacja wspólnie z załogą opracowywały plany pracy, uzupełniały je i zabezpieczały ich realizację własnymi zobowiązaniami, takimi jak np. zapewnienie szybkich załadunków w poszczególnych portach, sprawne zorganizowanie dostaw żywności, materiałów, paliwa, dopilnowanie terminowego przygotowania części wymiennych. Słowem, gdyby poszczególne komórki ładowe nie ograniczały swej roli do działalności informacyjno-kontrolującej, lecz stały się prawdziwym pomocnikiem i opiekunem ruchu współzawodnictwa na statkach.

Tak jednak dotychczas nie jest. Stąd też w wielu wypadkach zobowiązania podejmowane przez zainteresowane w pracy statku działy ładowe PLO idą w kierunku absolutnie nie związanym z jego zadaniami. Miało to np. ostatnio miejsce w zobowiązaniu podjętym przez pracowników III eksploatacji. Postanowili oni zorganizować wystawę reprodukcji obrazów Galerii Treliakowskiej w gmachu PLO. Zobowiązanie niewątpliwie słuszne i piękne, ale absolutnie nie związane z podstawowymi zadaniami eksploatacji.

Współzawodnictwo wymaga zorganizowania, kierownictwa i systematycznej analizy jego wyników. Współzawodnictwo musi być otoczone żywą troską i opieką ze strony dyrekcji, organizacji partyjnej i związkowej przedsiębiorstwa. Pierwszym obowiązkiem winno być dopilnowanie, by plany dotyczyły do każdego marynarza, aby na tej bazie jasno widział on, jaka winna być jego rola w realizacji planu.

Jednak w Polskich Linjach Oceanicznych nie zawsze tak jest. Głównym źródłem wielu błędów i braków w odcinu współzawodnictwa pracy jest błądokratyczny, formalny styl pracy dyrekcji i kierownictwa poszczególnych działów administracji. Dyrekcja PLO nie realizuje dotąd uchwały Rządu na kładających na kierowników przedsiębiorstw obowiązek aktywnego współdziałania z organizacją związkową w rozwijaniu i upowszechnianiu ruchu socjalistycznego współzawodnictwa pracy.

Ostatnio z inicjatywy Komitetu PMH zwołano w dniu 12 października br. na radę z udziałem pionu technicznego, a-

paratu KO i rady zakładowej. Jednak wnioski podjęte na tej naradzie do dziś pozostają na papierze. Statki nadal nie otrzymują pomocy w opracowywaniu rejsowych planów prac konserwacyjnych i remontowych. Narady eksploatacyjne odbywają się nadal w ostatniej niemal minucie, coraz wyraźniej zresztą bez udziału załóg. Odpowiedzialny za pracę pionu technicznego PLO dyrektor Belczowski czeka — jak sam mówi — na opracowanie przez referat współzawodnictwa (jakieś mitycznej chybą) instrukcji, która ma rzekomo naświetlić załogom nowe formy współzawodnictwa oraz na rozwinięcie przez aparat kulturalno-oświatowy i związek szerokiej akcji uświadamiającej wśród załóg. A przecież załogi wykazują wiele inicjatyw w kierunku wprowadzania różnych form współzawodnictwa pracy. Jednak czekając one nadal daremnie na zajęcie się ze strony administracji przedsiębiorstwa organizacją i kierownictwem tego ruchu, a szczególnie nie na pomoc pionu technicznego PLO.

Z. M.

KAPITAN ZSZEDŁ Z POMOSTU i dotarł do świetlicy statkowej

Zamieszczony w numerze 15 „Steru” artykuł dyskusyjny pt. „Kapitan radzieckiego statku” spotkał się z żywym zainteresowaniem kapitanów naszej floty handlowej. W numerze 17 naszego pisma opublikowaliśmy artykuł kpt. Czesława Glucha na temat roli i zadań kapitana PMH. Dziś drukujemy drugą z kolei wypowiedź jednego z naszych młodych kapitanów Janusza Myjaka z motorowca „Lechistan”.

CZYTAJĄC ostatnio zamieszczone w „Sterze” artykuły o roli i zadaniach kapitana floty handlowej, postanowiłem i ja zabrać głos w dyskusji.

Dobrze pamiętam słowa, wypowiedziane w 1949 r. przez tow. Minca, który nakreślał założenia wielkiego Planu 6-letniego m. in. powiedział: „W Szesćciolatce wzrośnie tonażem i zadaniami Polska Marynarka Handlowa, nastąpi całkowita przebudowa człowieka we flocie. Marynarka handlowa pokieruje zdrowy, bojowy socjalistyczny element. PMH będzie miała charakter ludowy”.

Dziś po niespełna czterech latach można stwierdzić, że dokonaliśmy wiele. Jakże inaczej wygląda dzisiaj życie i praca załóg naszych statków. Kapitan, dawny rzecznik interesów armatora, dziś kroczy w jednym szeregu z załogą, realizując wspólnie z marynarzami zadania przewozowe. Kapitan naszej ludowej floty zszedł z pomostu. Dotarł do świetlicy statkowej, zainteresował się żywo pracą załogi, włączył się w kolektyw, mający jedną wspólną zadanie: wykonywać narodowe plany przewozowe.

Nowa ustawa żeglarska, dając kapitanowi uprawnienia jednoosobowego kierownictwa, nałożyła równocześnie na niego zaszczytny obowiązek nie tylko kierowania statkami, ale i szkolenia oraz wychowania załogi. Dlatego też kapitan, czując nad należytym wykonywaniem obowiązków przez załogę, musi czuć się



W dniu 6 listopada br. odbyła się w Polskich Linjach Oceanicznych uroczysta akademii, poświęcona 36 rocznicy Rewolucji Październikowej. W czasie akademii załogi statków i pracownicy ładowni podsumowali swoje osiągnięcia uzyskane na drodze realizacji Czynu Październikowego. Po części oficjalnej nastąpiło rozdanie nagród wyróżnionym pracownikom. Na zdjęciu: dyrektor PLO tow. Gołyszyn omawia wyniki współzawodnictwa pracy III kwartału br.

zarazem jej starszym bratem i opiekunem, musi współpracować z nią na każdym odcinku, oddziaływać na nią i szeroko opierać się o twórczą inicjatywę marynarzy.

Nie ma i nie może być na obecnym etapie w naszej flocie handlowej kapitana, który by pracował w oderwaniu od kolektywu statkowego. Sens tej współpracy coraz lepiej rozumieją nasi kapitanowie. Uczą nas tego coraz lepsze wyniki pracy tak poszczególnych statków, jak i całej naszej floty handlowej. Łatwiej przecież realizować zadania, kierując załogą uświadomioną, zdyscyplinowaną i czujną na wszelkie zakusy wroga klasowego w kraju czy za granicą. A taki typ nowego marynarza wyrósł w latach Szesćciolatki dzięki usilnej pracy organizacji partyjnej i aparatu kulturalno-oświatowego.

Kapitan powinien stale brać żywy udział w podnoszeniu świadomości politycznej załogi. Opanowanie w pełni zagadnień marksizmu i leninizmu, praktyczne stosowanie tych nauk w życiu codziennym, u mniejszości wiązania ich z zadaniami przewozowymi statku gwarantują pełną realizację tych zadań. Kapitan musi stać się nauczycielem i wychowawcą załogi. Swoim doświadczeniem i wiedzą powinien dzielić się z marynarzami. Drogą do tego jest żywy udział w szkoleniu zawodowym i politycznym marynarzy, w które kapitan powinien wnieść poważny wkład.

SZCZEGÓLNA opieka winien otoczyć kapitan współzawodnictwo pracy na

statku. Orientując się bowiem najlepiej w całokształcie pracy i zadań statku, kapitan może wskazać na najkorzystniejsze formy współzawodnictwa, skierować zainteresowanie załogi na najbardziej zagrożone odcinki. Ale aby tego dokonać, trzeba ściśle współpracować z organizacją związkową i partyjną. Przekonałem się sam, biorąc żywy udział w naradach roboczych, zebraniach załogowych, organizacji partyjnej i często w posiedzeniach egzekutywy, że lepiej mi jest skierować pracę załogi i jej zainteresowania na postawione przed nią zadania. W niejednym też dopomógł mi i dopomaga organizację partyjną i związkową, oddziałyując bezpośrednio na marynarzy oraz tłumacząc im sens i cel wydanych przez mnie zarządzeń.

Weźmy na przykład pracę rady technicznej. Takie rady znajdują się dzisiaj na każdym statku. O zadaniach tych rad nie będę tu mówił, gdyż każdemu z nas są one znane. Chcę tu na przykładzie własnego statku podkreślić znaczenie umiętnego kierownictwa pracą rady. Chcę wyrazić korzyści, jakie daje zgodna współpraca kapitana, jego zastępcy i st. mechanika w umiętnym kierowaniu pracą rady.

23 lipca br. nasz statek został skierowany w czarter rybołówstwa. Czekając na ciekawe i odpowiedzialne zadanie. Aby zrealizować sprawnie to zadanie, trzeba było wykonać kilka przeróbek w maszynowni. Termin wyruszenia w rejs był krótki. Zwołaliśmy zebranie rady technicznej. Udział w posiedzeniu wzięli sekretarz organizacji partyjnej i przewodniczący rady oddziałowej. Ustaliśmy plan działania. — Załoga pomoże warsztatowcom „Dalmorcu”, przyspieszając tym samym więcej statku w morze — krótko zreferował decyzję kolektywu st. mechanik.

Postanowiliśmy również, że wszelkie prace remontowe wykonamy podczas trwania rejsu. Tak partia jak i związek miały rozwijać szeroką akcję agitacyjną mobilizując załogę do wzmocnienia wysiłku.

Rezultaty nie dały na siebie długo czekać. Wspólnie z załogą wygospodarowaliśmy najwydatniejsze formy pracy, nakreśliśmy na wspólnym zebraniu najsluszniejszy plan robót konserwacyjnych, kierując się polityką zmniejszenia kosztów własnych statku.

Zywe zainteresowanie całej załogi planem rejsu i zadaniami, które przedstawiliśmy na zebraniu załogowym, pozwoliły na rozbiście całości zadania na poszczególne elementy, wskazujące konkretnie, co i od kogo się wymaga. Wnioski marynarzy przyczyniły się do szybszego i oszczędniejszego wykonania zadań rejsu. Dowodem tego był m. in. list z podziękowaniem otrzymany od kierownictwa ekspedycji połowów dalekomorskich.

MOGLBYM przytoczyć wiele podobnych przykładów wskazujących, jak cenną rzeczą dla kapitana jest ściśła współpraca z organizacją partyjną i związkową na statku, jak cennym jest wspólnie rozstrzyganie wielu zagadnień z tą do spraw kulturalno-oświatowych, jak wreszcie cenną rzeczą jest oparcie się na szerokim kolektywie statku. To wszystko bowiem pozwala kapitanowi na wykrycie i uruchomienie wielu rezerw tak pozornie niewidocznych, a niezbędnych dla szybszej realizacji zadań.

Działając poprzez agitatorów i grupowych organizację partyjną i związkową pomagając kapitanowi w donrowadzeniu do każdego członka załogi zamierzeń kierownictwa, uświadamiając każdego marynarza o jego roli, o zadanach wpływających ze wspólnych zamierzeń. Często przed kapitanem stoi trudna do podjęcia decyzja. Tu właśnie kolektywna pomoc egzekutywy i zastępcy kapitana pomoże wybrać najlepszą drogę, a gdy potrzeba — usunąć chwilowe trudności i przeszkody.

Wiele zadań stoi przed kapitanem. Ale aby podjąć tym wszystkim zadaniami, być wzorem i przykładem dla całej załogi, kapitan musi w pierwszym rzędzie stale i na codzień pogłębiać swą wiedzę polityczną i ideologiczną, rozszerzać swe wiadomości o Kraju Rad, którego wzory winien popularyzować wśród załogi.

Z. MAKOWSKI

JANUSZ MYJAK

ZMP-owcy z „Węglókoku” z wizytą na „Jedności Robotniczej”

O D lipca br. pracownicy gdańskiej delegatury CHZ „Węglókoku” sprawują patronat nad załogą parowca „Jedności Robotniczej”. Dzięki zacieśniającej się coraz bardziej współpracy obu załóg „Jedności Robotniczej” przedterminowo realizuje swoje zadania przewozowe. Statek nie ma przestoju w portach krajo-owych, obsługa jego odbywa się sprawnie i szybko. Najlepszym tego dowodem jest przedterminowe wykonanie rocznych zadań statku już w ostatnich dniach października br.

Alle współpracownicy nie ograniczają się jedynie do ścisłego współdziałania w kierunku sprawnego obsługi statku. M. in. obie załogi rozwijają również współpracę na odcinku kulturalno-oświatowym i sportowym. W dniu 27 ub. m. na statek zawitali mili goście. W odwiedziny do swych kolegów marynarzy przybyli ZMP-owcy z „Węglókoku”. Sekretarz statkowego koła ZMP kol. Stanisław Hebel poinformował gości o pracy zawodowej młodych marynarzy, o ich zajęciach świetlicowych, szkoleniu. O tym, jak organizują u siebie życie kulturalno-oświatowe, mówili ZMP-owcy z „Węglókoku”. Była i część artystyczna. Nikt się do niej specjalnie nie przygotowywał. Ot po prostu kol. Włodarski z „Węglókoku” zaśpiewał parę piosenek radzieckich, wtórowali mu wszyscy obecni. Kol. Zakrzewska i

kol. Marmorosz recytowali wiersze. Młodzież omówiła dalsze spotkania i kierunki wspólnej pracy kulturalno-oświatowej. (m)

Z kursu elektryków okrętowych PMH

W TROSCE o podniesienie kwalifikacji zawodowych załóg pływających naszej floty handlowej dział szkolny zawodowego CZ PMH przy wydanej pomocy inspektoratu elektrycznego GUM-u zorganizował ostatnio wyższy kurs elektryków okrętowych. W dniu 1 października br. rozpoczęły się pierwsze wykłady na kursie. Zadań kursu jest pogłębienie wiedzy zawodowej oraz uświadamienia politycznego elektryków okrętowych, stworzenia kadry wysokowartościowych fachowców elektrotechniki okrętowej.

Staraniem organizacji partyjnej kurs zorganizowano grupy samokształceniowe, które poważnie dopomagają słuchaczom w opanowywaniu przerabianego materiału.

Kolektywna współpraca wszystkich uczestników kursu oraz organizacji społecznych i grup samokształceniowych daje pewność, że kurs ten ukończą wszyscy słuchacze z dobrym wynikiem. A statki nasze zyskają jak najlepszych fachowców. **WŁ. CHMIELEWSKI**

O szerszy udział inteligencji technicznej w ruchu współzawodnictwa

ZALOGA Zarządu Portu Szczecin odniosła szereg poważnych sukcesów we współzawodnictwie pracy. W I półroczu br. około 90 proc. pracowników brało udział w tym ruchu. W roku bieżącym załoga ZPS zdobyła już dwukrotnie sztandar przechodni w międzyportowym współzawodnictwie. Metodą szybkościową obsłużono setki statków. Z mieszającą na miarę wzrasta wydajność pracy. Wyróżniają się w pracy z B. P. Starówka grupy sztauerskie: Brychego, Buty, Nieradki, Grzewki, z B. P. Ewa: Goździka, Kosobuckiego. Wysoką sprawność w pracy wykazują trymerzy i sztaurzy z B. P. Basen Górniczy ze zmian Winickiewicz, Kaziłmierzaka, Klimka, Nowickiego, Jaraczewskiego, Antosowa. Załoga ZPS szczyty się osiągnięciami przodujących dźwigowych, jak Michał Buchacz, Jan Pilek, Jerzy Skrzypek, Adolf Pabiasz, Aleksander Siem bida, Marlan Stryjas, Mieczysław Kosmoło, Józef Wrześniewski.

Można by przytoczyć wiele innych faktów, świadczących o ciłnym wysiłku robotników portowych i załóg jednostek pływających. Tym niemniej głębsza analiza stanu współzawodnictwa w ZPS wykazuje, że w tym szerokim froncie szlachetnej rywalizacji o coraz wyższy styl pracy w porcie niedostateczny jest jeszcze udział inteligencji technicznej. Na skutek tego brak jest w zakładzie odpowiedniego klimatu dla stosowania wyższych metod pracy, dla szerszego rozwijania wynalazczości, dla postępu technicznego.

Wiele pozostawia do życzenia stan socjalistycznej opieki nad urządzeniami przeładunkowymi. Została ona wprowadzona do portu szczecińskiego w 1950 r. i spularyzowana przez dźwigowych: Józefa Tyszkiewicza, Kazimierza Bartkowiaka, Juliana Grabacza, Wojnowskiego i Kuliszewskiego. Zdawałoby się, że w ciągu 3 lat socjalistyczna opieka została w ZPS



Przodujący dźwigowy w ZPS Julian Garbacz

ugruntowana. A jednak jest inaczej... Dział postępu technicznego nie może określić, w jakim stopniu jest ona realizowana. Po prostu zaniedbano kontrolę jej stosowania. Brak głębszego zainteresowania tą sprawą doprowadził do tego, że próby planowego wprowadzenia w III kwartale br. socjalistycznej opieki nad dźwigami nr 103, 104, 105 i 106 nie dały rezultatu.

Podobne zaniedbania obserwujemy na odcinku współzawodnictwa oszczędnościowego. Załogi jednostek pływających tabo-ru portowego i warsztatów wykazują inicjatywę dla tej formy współzawodnictwa. Wiadomo, że załogi holowników: „Andrzej”, „Bizon”, „Henryk”, motorówek „Celinka”, „Anielka” zaoszczędziły poważne ilości bunkru i oleju. Wiadomo, że załoga dźwigu pływającego nr 4 wykonała w ramach zobowiązań roczny plan zbiórki złomu, dając 600 kg złomu kolorowego. Tym niemniej uzyskane wyniki są dalekie od istniejących możliwości. Zasadniczym błędem jest tutaj brak norm technicznych zużycia na poszczególne jednostki. Komisja współzawodnictwa pracy przy Technicznej Bazie Taboru oceniając wyniki kieruje za podstawę oświadczenia kierownika jednostki. A taki sposób obliczania wyników jest niewłaściwy i nie wpływa mobilizując na mądra. Wprawdzie na naradzie w dniu 23 maja br. pracownicy pionu technicznego zobowiązali się opracować szeroki system oszczędności na bazie norm. Powołano również w tym celu komisję, która jednak nie wywiązała się ze swego zadania.

Jak nikłe jest zainteresowanie i udział niektórych towarzyszy spośród inteligencji technicznej w rozwijaniu ruchu współzawodnictwa, mówią przykłady. Mimo zaproszeń pracownicy pionu technicznego z zasady nie biorą udziału w plenarnych rozszerzonych zebraniach rady zakładowej. I tak np. w zebraniu odbytym w dniu 29 września br. wziął udział tylko jeden przedstawiciel (czł. prezydium rady zakładowej). Od inteligencji technicznej należałoby się spodziewać inicjatywy. A jednak... Dla przeprowadzenia zaplanowanych akcji można liczyć w pionie technicznym jedynie na kilku towarzyszy, jak np. na Konończuka, Freilicha, Morawca, Kwapiśa, Żeligowskiego, Lisiecką, Sysło.

Z pozostałymi, to znaczy z przeważającą większością pracowników trzeba toczyć formalną wojnę — tak określa postawę inteligencji technicznej mąż zaufania Zygmunt Wróbel.

Również rada zakładowa nie potrafi przełamać bierności szeregu pracowników pionu technicznego, a dyrekcja nie zajmuje zdecydowanego stanowiska w tej sprawie. Wyraźnie to stwierdza przewodniczący rady zakładowej tow. Lewandowicz.

Można by przytoczyć również wiele przykładów i z dziedziny ruchu racjonalizatorskiego, mechanizacji i technologii pracy, które nie wystawiają chlubnego świadectwa wielu inżynierom i technikom ZPS.

Gdzie tkwią przyczyny niedostatecznego upowszechniania nowych metod pracy? Przede wszystkim w tym, że przy ich wprowadzaniu administracja ZPS posłała na łatwiznę organizacyjną, licząc widocznie, że wystarczy inicjatywa załogi i czas... Dział postępu technicznego nie docenił tej prawdy, że nowe metody pracy nie upowszechniają się samorzutnie i w sposób żywiołowy. Niezbędny jest tutaj systematyczny wysiłek organizacyjny.

Wysiłkowi temu musi towarzyszyć stała praca polityczna, wykazująca wyższość nowych metod pracy, korzyści, jakie przyniosą one gospodarce narodowej i samym robotnikom. Trzeba w większym stopniu zwalczać konserwatyzm.

Konieczne jest, aby dyrekcja i organizacja partyjna rozwiązując bieżące zagadnienia pracowa-ly zarazem nad perspektywami współzawodnictwa. Orga-

nizacja partyjna kontrolując pracę kierownictwa winna okazywać mu skuteczną pomoc, wychowując załogę w duchu nieustannej troski o rozwijanie nowych metod pracy, stawiając towarzyszy partyjnych na odcinkach wymagających szczególnej czujności.

Poważne zaniedbania na polu współzawodnictwa nie trudno będzie odrobić, jeżeli personel inżynieryjno-techniczny ZPS wykaże podobną aktywność w pracy, jaką obserwowaliśmy w okresie odbudowy portu, montowania taśmowca. Inteligencji technicznej nie wolno ani na chwilę zapominać, że szerokie stosowanie w naszych portach wyższych form współzawodnictwa, opartego na postępie technicznym, jest podstawowym warunkiem sprawnego realizacji planu przeładunków i obsługi statków.

J. P.

Przodujący stewardzi gospodarczy w PŻM

Od szeregu miesięcy notujemy na motorowcu „San” bardzo dobre wyniki w gospodarce prowiantem oraz w całości pracy załogi hotelowej. Na tym niewielkim statku panuje wzorowy porządek, przede wszystkim w kuchni. Nie grozi tam zaprzęgnięcie czy zanieczyszczenie żywności. Wszystkie naczynia są czyste pomysł na swoim miejscu, nie ma brudnych ściepek i śmieci.

Przechodzimy dalej do prowiantury. Jest tam także wszystko w należytym porządku, przepisy sanitarne są w pełni przestrzegane. Znajdujemy się w messie oficerskiej i załogowej. Są to dwa małe lokale jeden obok drugiego. Messy nie różnią się jedna od drugiej. Widzimy tam czyste nakrycia na stołach i wzorowy porządek. Z przyjemnością i apetytem załoga „Sanu” może spożywać posiłki dobrze i smacznie przygotowane.

W rozmowie z kapitanem statku tow. Biskupskim dowiedziałem się, że właśnie w dowód uznania za wzorową czystość i porządek na statku, Generalny Konsulat PRL w Londynie ofiarował załodze duży radionodbiornik z adapterem.

Tow. Brodowski jest jednym z lepszych stewardów gospodarczych na statkach PŻM, dba o właściwy koszt osobnika tak w zł. obiegowych, jak i w zł. dewizowych. Nie notowano jeszcze, by tow. Brodowski miał przekroczenia w wyżywieniu załogi, choć stara się jak najlepiej doradzić załodze pod każdym względem. Nie narzuca im stale jednorazowych posiłków, a stara się je urozmaicić, nie zapominając przy tym o wysokiej kaloryczności. Tow. Brodowski przez trzy rejsy pełnił w ciężkich warunkach dwie funkcje stewarda gospodarczego i kucharza i mimo że pracował za dwóch ludzi nie uderzały na tym wyniki gospodarki. Należy tutaj podkreślić ofiarność tow. Brodowskiego i jego właściwe podejście do pracy.

Podobnie pracuje st. marynarz Mieczysław Wielawski, który także pełni zarazem funkcję stewarda gospodarczego na motorowcu „Dunajec”. I on ma dobre osiągnięcia w gospodarce prowiantem i również w jego pracy nie zanotowaliśmy przekroczeń tak w zł. obiegowych, jak i w zł. dewizowych. Należy tu także podkreślić jego ofiarność i właściwe podejście do zagadnienia obniżki kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Z doświadczeń radzieckich

XIX ZJAZD partii w dyrektywach do planu pięcioletniego postawił zadanie zdecydowanego wprowadzenia na wszystkich wielkich i małych odcinkach budownictwa gospodarczego reżimu oszczędności, podniesienia rentowności przedsiębiorstw. Jest to zupełnie zrozumiałe, bowiem wprowadzenie rozrachunku gospodarczego posiada olbrzymie znaczenie jako jeden z podstawowych warunków pomyślnego rozwoju ekonomiki socjalistycznej. Oto dlaczego organizacja partyjna motorowca „Rosja” postawiła zagadnienia rentowności w centrum swej uwagi.

Odczego zaczęliśmy? Jeszcze przed rozpoczęciem nawigacji omówiono na zebraniu partyjnym sprawę podjęcia kroków celem zabezpieczenia wykonania i przekroczenia planu rocznego. Referat wygłosił kapitan statku i członek egzekutywy tow. Man. Komunisti aktywnie uczestniczyli w omawianiu tego zagadnienia i krytykowali błędy popełnione w ubiegłym sezonie nawigacyjnym, wysuwali swoje wnioski.

Uchwalono zaznaczyć całą załogę z państwowym planem 1953 r., rozwinąć socjalistyczne współzawodnictwo o najsurowszy reżim oszczędności paliwa, smarów, o przedłużenie żywotności maszyn okrętowych, mechanizmów i wyposażenia. Szczególną uwagę poświęcono rozwojowi ruchu racjonalizatorskiego oraz wykrywaniu i wykorzystaniu rezerw produkcyjnych.

Uchwała zebrania partyjnego stała się skutecznym programem mobilizacji załogi do wykonania postawionych zadań. Komunisti i komсомольcy jeszcze w czasie prac remontowych osobistym przykładem pociągali marynarzy do walki o szybsze i lepsze przygotowanie statku

Osiągnięcia stewardów gospodarczych na motorowcu „San” i „Dunajec” winny być przykładem dla stewardów PŻM-u w walce o jak najlepsze wykonywanie swych obowiązków i o oszczędną gospodarkę.

P. O.

Korespondent

Braterska pomoc portowców w Singan

SINGAN jest jednym z najruchliwszych portów Chin północnych. Singan — tłumacząc na język polski — oznacza nowy port. Nowym portem też wzniezionym przez władze Chin Ludowych jest Singan. Port ten, położony w pobliżu największego ośrodka przemysłowego Tien-Tsin, posiada duże znaczenie gospodarcze, o czym mówi zresztą panujący stale duży ruch statków z różnych krańców świata. Dla nas marynarzy z parowca „Białystok” port Singan i jego gospodarze są szczególnie bliscy i drodzy.

Dzień 27 września br. głęboko zapisał się w pamięci każdego z nas. W oświetlonej udekorowanej świetlicy załoga statku „Białystok” przekazała chińskim robotnikom zaszczytny proporzec w uznaniu za ich wielki wysiłek przy rozładunku naszego statku.

A było to tak. Na skutek strajku trwającego w Colombo statek znalazł się w dość trudnym położeniu eksportacyjnym. Przedłużenie o ponad 10 dni czasu postoju w tym porcie groziło nam niewykonaniem planu przewozowego oraz zerwaniem umowy na ładunek powrotny. Całą naszą nadzieję pokładaliśmy w portowcach Singanu. Do nich też zwróciliśmy się z prośbą o przyspieszenie rozładunku statku.

Jesteśmy głęboko wdzięczni naszym chińskim towarzyszom za ich braterską pomoc. Dzięki tej pomocy załoga parowca „Białystok” przekroczyła plan III kwartału o 15,4 proc. w tonach i 10,5 proc. w tonomilach. Ze swej strony dołożymy wszystkich starań, by zadania IV kwartału zrealizować przed terminem.

J. LEŚNIEWSKI

Korespondent

J. P.

Organizacja partyjna statku w walce o rentowność

Umiejętnie postawiona praca masowo-agitacyjna podnosi świadomość marynarzy, ich aktywność polityczną i produkcyjną, budzi ich twórczą inicjatywę. Nie dziw też, że na statku nie ma ani jednego członka załogi, który by nie interesował się zagadnieniami obniżenia kosztów własnych i rentowności.

W walce o rentowną pracę dużą rolę odgrywa wysoki kwalifikacyjny poziom marynarzy, szczególnie tych, którzy obsługują mechanizmy. I rzeczywiście, czy można poważnie mówić o rentowności, jeżeli maszyny i mechanizmy obsługiwane są przez ludzi o niskich kwalifikacjach? Dlatego też organizacja partyjna stale troszczy się o podwyższenie kwalifikacji fachowych załogi. Wystarczy powiedzieć, że tylko na zaccznych fakultetach wyższych uczelni uczy się w tym roku jedenastu członków załogi.

Nierazdziałnie z tym razem przeprowadza się na statku narady techniczne, którymi kieruje główny mechanik komunistów tow. Bardecki. Na naradach tych omawia się plany efektywnego zabezpieczenia profilaktycznych przeglądów maszyn, rozmaite zagadnienia, związane z eksploatacją mechanizmów i urządzeń. Dzięki temu maszyny i mechanizmy stale uzyskują dobrą ocenę podczas technicznych przeglądów inspektorów.

Wielkie zainteresowanie załogi wywołała inicjatywa wodniaków Amura, którzy rozwinęli socjalistyczne współzawodnictwo o rentowną pracę każdego statku, każdego przedsiębiorstwa. Dokładnie przestudiowaliśmy tę cenną inicjatywę amurezyków, po czym omówiliśmy ją na zebraniu partyjnym i

Na marginesie przeładunków jesiennych w portach

Jest jeszcze wiele do zrobienia

WPORTACH naszych wre praca. Dziesiątki statków w basenach, sznury wagonów na nabrzeżach, wzmożony rytm pracy urządzeń przeładunkowych — wszystko to wskazuje, że przez porty nasze przechodzi pierwsza fala jesiennych szczytów przeładunkowych.

Nadchodzą już z portu gdańskiego pierwsze meldunki o obsłudze statków. Sprawnie przebiega wyładunek naszych rudowęglowców: „Pstrowski”, „Kraków”, „Wieluń”, które przeładowano przy wykorzystaniu tylko około 1/4 dozwolonego czasu.

Podobnie jest na wydziale III. Grupy sztauerskiej tego wydziału skracają czas załadunku statków i wyładunku wagonów. Sprawnie obsłużono motorowca „Lechistan”, mimo że statek brał różnorodny ładunek.

A jak przebiega obsługa statków drobnicowych?

Należy przyznać, że lepiej niż w czasie zeszłorocznej jesiennych kampanii przeładunkowej. W dalszym jednak ciągu dostrzegamy tu szereg niedociągnięć w organizacji pracy. Zasadniczą przyczyną tego jest nie zawsze należyte poczucie odpowiedzialności średniego kierownictwa za przebieg przeładunków.

Potwierdza to np. przebieg załadunku drobnicy workowca w dniu 20 października na parowiec „Realma”. Sztaurka była wykonywana wadliwie, na co zwrócił uwagę kapitan statku. Kierujący załadunkiem st. brygadziści Wincenty Łoziński, nie wziął jednak słusznych zarzutów kapitana pod uwagę i braki usunął dopiero na interwencję inspektora sztaurki.

Niedociągnięcia w organizacji pracy dały się również zauważyć przy załadunku motorowca „Prezydent Gotwald”. Według przyjętego planu statek miał zabrać ładunek blachy do ładowni 5. Na skutek jednak niedowieszenia na czas blachy pod statek, wynika konieczność zmiany sztauplanu.

Utrudniło to dalszy załadunek i trzeba było wykonać dodatkową, pracochłonną czynność — mocowanie towaru na międzypokładzie, co przedłużyło załadunek statku w końcowej fazie.

Zahamowania w przeładunku statków wynikają często jeszcze z niedostatecznej gotowości sprzętu zmechanizowanego. Brak sprzętu dał się odczuć szczególnie w czasie załadunku statków „Warszawa” i „Prezydent Gotwald”, kiedy to zdarzały się wypadki, jak np. w dniu 20 października br., że 2/3 ilości układarek pozostało w warsztacie naprawczym. Pewna ich ilość — jak wyjaśnił sztaur Wincenty Tomczak — stała bezczynnie z powodu braku półosiek, które można było wcześniej przygotować w warsztatach ZPGG. Brak jest również dozoru w bazie przy naprawie sprzętu zmechanizowanego. Np. przy naprawie ogumienia sprzętu robotnicy w bazie ogrzewają palnikiem wentyle bez uprzedniego wyjęcia ich z detek, które po takim zabiegu często nie nadają się już do użycia. A przecież detki to wazkie gardło bazy. Mówi o tym z oburzeniem st. motorzysta Julian Ziłoty.

Wiele zastrzeżeń budzi przebieg wykonawstwa inwestycji, zwłaszcza przebudowa ramp i torów pod magazynami nr 3 i 4 przy nabrzeżu Waryńskiego. — Rozkopany (od 15 lipca br.) teren — stwierdza kier. sekcji eksploatacji tow. Kuśmierczyk — utrudnia przebieg, powoduje „korki” i przebiegi wagonów. Nie interesuje się bliżej stanem robót dział inwestycji ZPGG, mimo podjętych zobowiązań. Przedłużenie prac powoduje duże obciążenie torów pierwszej linii, co znów utrudnia postęp załadunku statków. Znaczne trudności przeładunkowe wynikają również na skutek braku podciągarek, których instalacja przewlekła się.

Okres jesienny przeładunkowy stoi pod znakiem dużego naboru świeżych sił roboczych, pochodzących z dalekiego zaplecza. Roztoczenie nad nowozwierzbowanymi troskliwej opieki po linii zawodowej, bytowej i politycznej jest konieczne. Młodzi robotnicy nie szczędzą sił, aby jak najszybciej opanować nowy zawód. Należy im to ułatwiać przez odpowiednie doszkalanie. Wdzięczne pole do działania mają brygadziści i st. brygadziści. Nie wolno dopuszczać do tego, aby nowozwierzbowany robotnik czuł się osamotniony i bezradny wobec wynikających trudności w pracy, jak to miało miejsce w dniu 8 października br. przy załadunku blachy cynkowej na statek „Warszawa”. Brak szerszego zainteresowania się przeładunkiem utrudnił nowozwierzbowanym robotnikom uzyskanie wyższej wydajności, a więc i zarobków.

Zwyczajnie pokonanie szczytów przeładunkowych wymaga od załogi portu baczniejszej czujności i zwiększonego wysiłku organizacyjnego.

Rolą i zadaniem kierownictwa jest nieustanne śledzenie przebiegu wykonania planów operacyjnych tak w terenie, jak i na naradach przedmianowych, badać zwłaszcza przyczyny przestojów i przerw w pracy ludzi, urządzeń i sprzętu, coraz skuteczniej z nimi walczyć, wykorzystując w tym celu doświadczenia przodujących brygad.

ogólnym całej załogi. W rezultacie walki o rentowność stała się bardziej skuteczna.

Po każdym rejsie odbywa się na naszym statku ogólne zebranie, na którym kapitan referuje wyniki rejsu i najbliższe zadania. Zebrania te są z reguły bardzo ożywione i przynoszą wiele korzyści. Dyskusje toczą się wokół podstawowych zagadnień: jakimi sposobami osiągnąć większą oszczędność paliwa, smarów i innych materiałów, jak ulepszyć doglad mechanizmów i obniżyć koszty własne przewozów. Tym samym sprawom poświęcają swe łamy gazetki ścienne statków „Rosja” i „Komsomolec”.

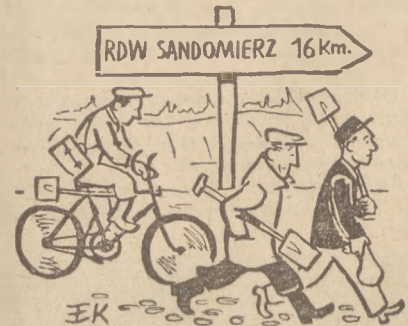
Obecnie załoga nasza bierze aktywny udział w realizacji uchwały V sesji Rady Najwyższej ZSRR i wrześniowego plenum KC KPZR „O środkach zmierzających do dalszego rozwoju rolnictwa ZSRR”. Przewożymy wielkie ilości ładunków towarów konsumpcyjnych: mąkę, cukier, herbatę, tytoń, owoce cytrusowe, a także maszyny rolnicze. Organizacja partyjna mobilizuje marynarzy, by wszystkie ładunki zostały szybko i bez strat przewiezione do miejsca przeznaczenia.

Codzienna praca masowo-polityczna, prowadzona wśród załogi przez organizację partyjną, dała pozytywne rezultaty. Statek pracuje rentownie, a plan przewozów 1953 roku wykonany został przedterminowo — 28 września.

W. MICHAŁOW

I pomocnik kapitana motorowca „Rosja”
Tłum. H. R.

Razem z załogą rozwiązywać sprawy bytowe



ROBOTNICZY zatrudnieni na budowie wodnych pracują często w znacznej odległości, zarówno od miejsca stałego zamieszkania, jak również najbliższych osiedli. Wynikają stąd dla nich poważne trudności bytowe. W takiej

Dlaczego?

„Ekspozytura Żegluga na Wiśle w Gdańsku nie wyposażała w ciepłą odzież załogi barek i holowników zatrudnionych przy przewożeniu jesiennych. Stwierdził to Jan Kregulec, Władysław Zwolan, Paweł Karcewski, Antoni Dąbrowski,



Eugeniusz Kacprzak oraz cała załoga holownika „Rekin” z kpt. Ryszardem Forystakiem przytupują z zimna w gumowych butach i „zabijają” ręce, bo „kufajki” po 3 latach już nie grzeją. Na zakup ciepłych butów i nowych rękawic pieniędzy przecież są, gdyż fundusze na BHP nie zostały jeszcze całkowicie wykorzystane.

„w sandomierskiej stoczni rzecznej brak jest odpowiedniej umywalni? Zbudowana prowizoryczna umywalnia bez do



prowadzenia ciepłej wody nie odpowiada potrzebom robotników, zwłaszcza w porze jesienno-zimowej.

„w porcie gdańskim znaczna ilość wózków elektrycznych i układarek nie posiada sygnałów ostrzegawczych, na sku-



tek czego kierowcom sprzętu zmechanizowanego trudno jest należeć do przestrzegania warunków bezpieczeństwa ruchu w porcie?

sytuacji znajduje się między innymi grupa robocza majstra Aleksandra Góreckiego, pracująca w sandomierskim Rejonie Dróg Wodnych przy oczyszczalni koryta Wisły z wraków. Wielu robotników tej grupy dojeżdża rowerami względnie dochodzi do miejsca pracy nie raz z odległych o kilkanaście kilometrów wsi. Pochłanianie wiele czasu, przysparza kłopotów na odcinku wyżywienia oraz uniemożliwia zorganizowanie należytego szkolenia i życia kulturalno-oświatowego.

— A jest na to wyjście — powiedział w rozmowie ze mną Zygmunta Zasada. — Nie marzymy w chwili obecnej o przydziale nowej koszar. Wlemy, że trudno ją uzyskać. Nie spodziewamy się też rychłego uzyskania baru przenośnego, który mieliśmy otrzymać z dyrekcji z Krakowa. Możemy sami rozwiązać swoje kłopoty sposobem gospodarczym, możemy zbudować koszarę, wykorzystując jedną jednostkę z naszego taboru, której nie używamy do przewożenia. Czekamy tylko na pozwolenie... „z góry”.

Blizsza rozmowa na ten temat z kierownictwem RDW potwierdziła wypowiedź robotnika. Sądymy, że na przykładzie grupy budowlanej z RDW Sandomierz Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Krakowie oraz CZ Dróg Wodnych bliżej zainteresują się sprawami bytowymi grup roboczych, rozroszonych wzdłuż szlaków wodnych. Zorganizowanie zbiorowego zamieszkania na miejscu budowy czy to w baraku przenośnym, czy też na małej barce — koszarce nie jest sprawą tak bardzo trudną, jakby się zdawało. Trzeba tylko działać w porozumieniu z robotnikami, którzy poradzą i pomogą przezwyciężyć niejedną „obiektywną” trudność.

J. P.

Czy znajdują się fundusze na pływającą świetlicę

PRZEZ wiele miesięcy w roku trudno jest zapewnić naszym żeglarzom możliwość korzystania z rozrywek kulturalno - oświatowych. Stałe świetlice na łodzi tylko częściowo mogą zaspokoić potrzeby załóg pływających. Dlatego Wydział Polityczny - Wycho-wawczy Żegluga na Wiśle wystąpił z inicjatywą zorganizowania świetlicy pływającej na barce, która w lecie docierałaby do większych skupisk żeglarzy, po ukończeniu zaś nawigacji, obsługiwałaby zimowiska. Na barce takiej można by wyświetlać filmy, organizować występy, prasówki, pogadanki itp.

Odpowiednia barcę znalezione w Bydgoszczy. Centralny Zarząd w pierwszym zapale obiecał, że załatwi uzyskanie środków finansowych na przebudowę i dopomoże w urządzeniu świetlicy. Dział techniczny Ekspozytury wykonał więc dokumentację. Remont

barki na stoczni wyniósłby około 200.000 zł. Centralny Zarząd zwrócił słuszną uwagę, że naprawa sposobem gospodarczym będzie znacznie tańsza i przyrzekł dotację w wysokości połowy żądanej kwoty. Rzeczywiście, mając taką sumę, można by było we własnym zakresie względnie we własnych warsztatach przeprowadzić remont barki. Cóż z tego, kiedy nie można rozpocząć robót, gdyż Centralny Zarząd, mimo obietnic, nie przydzielił jeszcze potrzebnych pieniędzy.

Jednak na taki cel pieniądze powinny się znaleźć. Żeglarze bowiem chcieliby zobaczyć od czasu do czasu jakiś dobry film, posłuchać pieśni, recytacji, pogadarek czy podskutowną nad książką w czysto i estetycznie urządzonej świetlicy pływającej.

DOLNY
Korespondent

Wiecej troski o sprawy bezpieczeństwa pracy

WIADOMO, że partia i rząd chcą aby we wszystkich zakładach pracy wzmocniono się zainteresowanie sprawami bezpieczeństwa i higieny pracy. W tym celu Prezydium Rządu powołało specjalną uchwałę, która m. in. określa ściśle obowiązki i odpowiedzialność ogólną administracyjnych za stan i postępek bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładach wytwórczych.

Kierownictwa wielu zakładów, które mimo że umieją niejednokrotnie wykazywać wiele energii w pokonywaniu trudności np. materiałowych, to jednak łatwo dają za wygrane w przypadku zaistnienia przeszkód w zapewnieniu należytego stanu bezpieczeństwa i ochrony pracy.

Sytuacja taka istnieje między innymi w Technicznej Bazie Taboru przy Zarządzie Portu w Szczecinie na odcinku transportu wewnątrzzakładowego.

Od dłuższego już czasu stoi tam nieczynna winda przeznaczona do transportu zaopatrzenia dla działu elektrycznego i stolarni, mieszczących się na pierwszym i drugim piętrze, w budynku warsztatów. Na skutek unieruchomienia wyciągu transportu materiałów wy-maga zwiększonych wysiłków robotników i naszczęca załozce wiele trudności i kłopotów.

— Na skutek tego, że winda jest nieczynna, musimy wnosić na plecach na drugie piętro po schodach wąskiej klatki ciężkie kawały drewna do obróbki — oświadcza produjący stolarz Marian Szpetmański. — Bywają i takie dni, że na skutek utrudnionej dostawy materiałów powstają 4-godzinne przestoje ludzi i maszyn w stolarni...

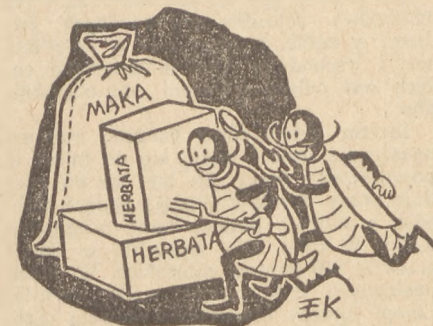
Interesuje się sprawami B i HP mąż zaufania Seweryn Nadolny. Interwieniuje w administracji, jednak dotychczas bezskutecznie. Zawsze mu się obiecuje, że winda zostanie naprawiona.

I tak mijają tygodnie. Również Rada Oddziałowa TBT wykazuje za mało zainteresowania warunkami pracy, na skutek czego traci autorytet w oczach załogi. Świadczy o tym choćby fakt, że już czwarta z rzędu narada robocza nie doszła do skutku. Ludzie po prostu idą do domu.

Sprawy bezpieczeństwa i higieny pracy nie mogą być w zakładzie usuwane na plan dalszy. Oddziałowa organizacja partynia winna analizować stan B i HP. Winna ona rozstrząsać bardziej skuteczną niż dotąd kontrolę nad tym, jak administracja i aktywny związkowy wywiązuje się z obowiązków w tej dziedzinie.

Organizacja partynia TBT jest w stanie zmobilizować techników i inżynierów zakładu, aby wreszcie zrealizowali podjęte zobowiązanie (dla uczczenia 22 Lipca br.) i uruchomili windę. Przyczyną się to nie tylko do zapewnienia załozce odpowiednich warunków pracy, ale również usprawni produkcję.

(Jpec)



Tytuł pierwszego filmu brzmi „Gadał do lampy”. Trzeba przyznać, że film udał się wspaniale. Na szczególnie podkreślenie zasługują wrzuszające do łez sceny zbiorowe na „Kielcach”. Załoga w prosty i bezpośredni sposób wyraża swe niezadowolnienie z braku na statku radiotelefonu, na którego zainstalowanie czeka

już od półtora roku. Warto, aby dyrekcja PZM zwróciła na ten film specjalną uwagę i odpowiednio spopularyzowała go wśród pracowników inspektoratu technicznego.

„Kto ma zabrać” — oto tytuł filmu dokumentarnego z parowca „Kielce”, którego osnową są dzieje 300 kg maki i 50 kg herbaty, a wątkiem robaki, które je jedzą. Historia w zasadzie prosta, ale z rozwojem akcji staje się coraz zawięzszą. W naturalnych kolorach film ukazuje magazyn statku „Kielce”, a w nim 300 kg maki i 50 kg herbaty, które z apetytem palaszują dobrze wyglądające, śniące robaki. Bardzo efektowne są sceny, w których kucharz prosi o zabranie zbędnego balastu.

Niestety, jego gorące prośby pozostają bez echa. Film ten polecamy do obejrzenia szczególnie pracownikom Portowych Ośrodków Zdrowia w Szczecinie, Gdyni i Gdańsku.

Następny w programie jest film zrealizowany z powodzeniem przez pracowników inspektoratu pokładowego i warsztatów remontowych PZM pt. „Jak mi pi-sze — tak im nie robię”. Film rozpoczyna się 1 czerwca br. (a więc w okresie bezwładu biurokratów), kiedy to I oficer statku „Kielce” wysłał zamówienie na wykonanie prac remontowych, jak przerobienie hydrantów, dorobienie uchwyty do słońca itp. Dalsza akcja ukazuje I oficera, jak w dniach 29 lipca, 12 i 20 sierpnia br. wysłał ponaglenia. Spadają one wsi-stki w gniazdko biurokraty — leniwa, który podkłada je pod siebie, tworząc dobre legowisko na zimę. Ale chyba nie uda mu się to spanie, gdyż niewątpliwie przeszkodzi mu dyrekcja, która przypomnia biu-rokratom o obowiązku załatwienia spraw statków.

Na nadprogram tego filmu złożyło się kilka obrazów o tym, jak pracownicy biur portowych PZM w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni nie doreczają kapitanowi parowca „Kielce” harmonogramów prac wy-i załadunkowych.

Krótki, ale treściwy nadprogram przy-czyni się niewątpliwie do tego, że w przyszłości harmonogramy będą doreczane, co w dużej mierze pozwoli na ulepszenie organizacji pracy załogi w czasie postoju. „Musztarda po obiedzie” — jest krótko metrażówka, ukazująca „poświęcenie”, z jakim inspektorat okrętowy PZM dostarcza na parowiec „Wieluń” nieaktualne notisy nawigacyjne, które na statek spadają całym stadem (jak np. ostatnio aż 5). Na skutek tego pośpiechu statek może mieć awarie. Ale tego film nie ukazuje, gdyż inspektorat okrętowy nie myśli o tym. Głównym, ale bardzo wątpliwym akordem filmu jest powiedzonko „jakoś to będzie”.

Widzowie — nawigatorzy są innego zdania i proszą o wycofanie tego filmu z ekranów statków PZM.

Mają rację.

MAK

W Nowej Soli czy we Wrocławiu?

W PIERWSZYCH dniach marca br. Ekspozytura Rejonowa Żegluga na Odrze w Szczecinie oddała do stoczni w Nowej Soli naszą barkę „Z-8408” do remontu. Ostateczny termin zakończenia prac zaplanowano na 20 sierpnia br. Termin ten wydawał nam się dość długi — 6 miesięcy bezczynnego postoju, to nie było co. Poczuliśmy się jednak, że nasza jednostka otrzyma po remoncie klasę 1C. Ale wyszło całkiem inaczej. Zakreślony plan robót właśnie nie wystarczył do otrzymania klasy.

W początkach sierpnia obejrzel stan robót przedstawiciele PRS i pracownik referatu technicznego z Ekspozytury w Szczecinie i ustalili, że trzeba przeprowadzić dodatkowe naprawy.

— Jeszcze dłuższy będziemy stać — za-czelśmy się już naprawdę niecierpli-wić. Stocznioywoy uspokajali nas — jesz-cze w tym kwartale możemy wykonać remont, gdy tylko zatwierdzą dodatko-we roboty i dodatkową ilość roboczo-godzin. A inspektor Kłabiszewski z PRS obiecał stały nadzór. Tak! wła-snie wniosek wysłano do dyrekcji Żeg-lugi na Odrze we Wrocławiu do roz-patrzenia i zatwierdzenia.

Wydawało się nam, że dyrekcja na pewno zatwierdzi wniosek. Przecież tylko 4 barki obsługują Zalew Szczeciński, a jedna z nich to właśnie nasza. Postarają się więc o przyspieszenie

Zapomniany holownik

W LECIE holownik „Łukasiński” był stale eksploatowany. Zbiro-we wycieczki chętnie korzystały z jego usług, wyjeżdżając z Bydgoszczy do Brdyjścia. Załoga starannie opiekowa-ła się tą jednostką, czyściła i konser-wowała ją tak długo, jak długo była ona potrzebna.

Minęło lato. Skończyły się przejażdż-ki statkiem za miasto, załogę przydzie-lono na inne jednostki, a „Łukasińskie-go” zaś odstawiono do stoczni i...

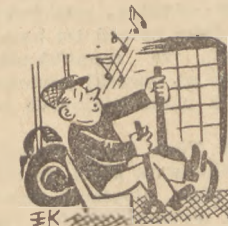
Zapomniano o nim. Holownik stoi te-raz bez żadnego dozoru, przycumowa-ny do burty bezimiennego wraka.

To wcale nie sentymentalna histo-ryjka, choć na taką zakrawa. Holownik należy do Ekspozytury Żegluga na Wi-sle w Bydgoszczy i został odstawiony do pobliskiej stoczni. Mimo to nie ma się nim kto zaopiekować. Dostęp na statek jest łatwy i każdy powołany i niepowołany może tam „gospodarować”. Pracownicy Ekspozytury zwracali już w dziale technicznym na to uwagę, ale jak dotychczas bez skutku. A niedługo może dojść do tego, że na holowniku nie będzie już czego pilnować.

WILK

Korespondent

Znowu z winy dźwigowego



NIE tak dawno pisaliśmy o jednym z dźwigo-wych portu szcze-cińskiego, który przez niewłaści-wą pracę spo-

wodował awarię na barce. Okazuje się, że w dalszym ciągu zdarzają się po-dobne wypadki. Np. 4 września br. do nabrzeża „Kra” w porcie szczecińskim podstawiono barkę „Z-3045”. Wyla-dunek rudy odbywał się między go-dziną 1 a 5. W przeciągu 4 godzin dźwigowy połał na barce 31 desek na skutek tego, że nieostrożnie opusz-czał chwytak. Na protesty sternika, który zwracał mu uwagę, zupełnie nie reagował.

Dźwigowy ten nie zdaje sobie chyba sprawy z wyrządzonych szkód. Nie wie, że naraził żeglugę na:

stratę 1,35 m³ drewna, w chwili, gdy ten materiał jest potrzebny do nowych budów,

zmniejszenie potencjału przewozowe-go, gdyż barka miała przestój remon-towy.

Ponadto naraził na straty załogę barki — takich samych jak i on robotni-ków — gdyż nie mogła ona wykonać i ewentualnie prze-kroczyć planu przewozowego.

Czy nie warto dźwigowemu tego uświadomić?

ENZET

Korespondent



Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymali: Stanisław Jabłoński z Kozielskich Stoczni Rzecznych i Janusz Myjak z PLO.

Śladem naszych interwencji

W ZWIĄZAJĄC z naszą notatką zamieszczo-ną w nrze 17(63) pt. „Zła praca nawiga-torów przyczyną przepałów na motorowcu „Pilićca”, Polska Żegluga Morska w Szczeci-nie przynajmniej, że niedociągnięcia wykaza-ne w artykule odnośnie niewłaściwej pracy kapitana statku i nawigatorów są słuszne i że w stosunku do winnych zastosowano sankcje służbowe. Natomiast zagadnienie przepałów na statkach było przedmiotem wni-kiwej analizy przeprowadzonej przez pion-techniczny przedsiębiorstwa. Na podstawie tej postanowiono opracować właściwe pod-stawy do obliczenia normy opałowej, jak również podnieść kwalifikacje zawodowe nawigatorów przez szkolenie ich na kursach

ZARZĄD Okręgowy ZZZP w Gdańsku, od-powiadając na nasz artykuł zamieszczo-ny w nrze 17(63) pt. „Jak pracują grupy związkowe w Pleniewie”, przynajmniej, że rze-czywiście za małą opieką otoczył oddolne ognia związkowe. Mało uwagi poświęcił również spopularyzowaniu doświadczeń i metod pracy radzieckich aktywistów zwiaz-kowych, np. prodującego meża zaufania Tamary Timoszynej. Prezydium Zarządu Okręgowego po przeanalizowaniu błędów i niedociągnięć na tym odcinku przystąpiło do ich usunięcia.

ZARZĄD Zakładowy ZMP przy Żegludzie na Odrze we Wrocławiu wyjaśnia, że za-gadnienie sportu znalazło wreszcie nale-żyte rozwiązanie. Powołane sekcje: siat-kówki, szachowa i tenisa stołowego zaczęły coraz bardziej ożywiać swoją działalność, co znalazło wyraz w ograniczanych roz-grywkach i turniejach. (Odpowiedź na no-tatkę „Dlaczego” zamieszczoną w nrze 17(63)).

ODPOWIADAJĄC na notatkę zamieszczo-ną w nrze 16(64) pt. „Jaki pan — taki kram”, Polska Żegluga Morska w Szczeci-nie stwierdza, że postawione w notatce za-rzuty są słuszne. Winę za ten stan ponosi bezpośrednio kucharz, w stosunku do któ-rego PZM wylądnie odpowiednie konsekwencje.

ZARZĄD Główny ZZZP w Gdańsku wy-jaśnia, że artykuł zamieszczony w nrze 16(64) „Steru”, pt. „U źródeł ziej pracy Za-rządu Okręgu ZZZP w Szczecinie” był te-matem dyskusji na posiedzeniu prezydium, które postanowiło wysłać instruktorów do Szczecina w celu właściwego zorganizowa-nia pracy w tej instancji związkowej.

ZARZĄD Okręgowy Dróg Wodnych we Wrocławiu podaje nam, że przestoje ta-gawożnego obniżenia się stanu wody na Odrze. Po wyrównaniu stanu wód wznowio-no ruch na odcinku Koźle — Wrocław. (Odp-o-wiedź na notatkę zamieszczoną w nrze 18(64) pt. „Dlaczego”).

WZWIĄZKU z naszymi artykułami zamie-szczonymi w nrze 15(61) pt. „Dział tech-niczny wrocławskiej Ekspozytury musi zmie-nić styl pracy” oraz w nrze 16(64) pt. „O tym nie może zapominać dział techniczny wrocławskiej Ekspozytury” dyrekcja Żeglu-gi na Odrze we Wrocławiu zawiadamia, że po szczegółowym zbadaniu zarzutów po-stawionych w artykułach, przedyskutowano je w kolektywie kierownictwa z udziałem za-interesowanych. Pracownikom, którzy zawi-nili, dyrekcja wytknęła błędy i zaniedbania oraz udzieliła wytycznych do dalszej pracy. GDYNKA Stocznia Remontowa wyjaśnia, że zamontowany piec będzie mógł być wykorzystany po uruchomieniu centralnego ogrzewania, gdyż ogrzewany jest parą. (Wy-jaśnienie na notatkę „Dlaczego” zamieszczo-ną w nrze 15(61)).

TURCJA

PIĘKNE są tureckie dywany. Cieszą wzrok barwnym wschodnim ornamentem budzą podziw swą puszystością, starannością wykonania. Przywieziony jako pamiątka z rejsu turecki dywan stanowi prawdziwą ozdobę mieszkania marynarskiej rodziny...

Tureckie dywany... „W ponurych, niskich, zatęchłych izbach pracują nad dywanami po 15 i więcej godzin dziennie robotnicy jeszcze całkiem młodzi, a już zgarbieni — starcy. Czy ten lub ów robotnik będzie miał pracę jutro, zależy od jednego słowa majstra” — tak pisał niedawno w tureckiej gazecie „Gezde Postasy” jeden z dziennikarzy, Kemal Sulker o tych, którzy zdrowie i siły tracą w pracy właśnie nad pięknymi tureckimi dywanami.

„Robotnik pracuje po 19 godzin na dobę za 1,2 lira. Warunki pracy tureckiego robotnika są obecnie gorsze niż 25 lat temu”. Do tego wniosku doszła ostatnio komisja pracy tureckiego parlamentu.

To nie jest jeszcze najgorsze. 2 miliony tureckich robotników jest bez pracy w ogóle. Ci buntują się, a i pracujący nie chcą znosić długiej północnej, wręcz kolonialnej wyzysku. W sierpniu np. znaczna część robotników portowych w Iskanderunie ogłosiła strajk, domagając się podwyżki płac. Strajk — jakich wiele, strajk — codzienna forma walki klasy robotniczej w krajach kapitalistycznych.

TURECKI papieros — na pewno przyznacie rację — to dla „lucha rarytas. Aromatyczny, szlachetny tytoń wyhodowany na polach słonecznej Anatolii, ma swoją dobrą markę na całym świecie. Stanowi przy tym przeszło 1/4 całego tureckiego eksportu...

„W słonecznej Anatolii są wsie, w których nie ma człowieka o wieku ponad 40 lat. Ludzie umierają nie osiągnając tego wieku... „W pięciu wiejskich (powiatach) wybrzeża czarnomorskiego, w cieńcu oliwek i krzewów winnej latorośli głodowało w latach nieurodzaju półtora miliona chłopów. Ludność głodująca żyła się liśćmi i trawą” — donosi prasa turecka („Zafer” i „Akszan”).

17 milionów ludności Turcji — to chłopów (80 proc. mieszkańców), ale chłopci uprawiają tylko 23 proc. ziemi 77 proc. należy do obszarników i kulaków. Turecki chłop w swojej masie posiada jedynie niewielkie skrawki ziemi i prymitywne narzędzia do jej obróbki, do których należy bardzo często jeszcze „karasapan” — drewniana soga z żelaznym zakończeniem. A przy tym 2,5 miliona rodzin (12 milionów) chłopów pozbawionych jest ziemi w ogóle, podczas gdy w południowej i wschodniej Anatolii dziesiątki całych wsi należy wyłącznie do obszarników.

Tureccy chłopci coraz bardziej masowo opuszczają wsie i udają się do miast w poszukiwaniu pracy. Ale tam też nie znajdują pracy. Z miast wracają tsiące chłopy, w których narasta bunt, pragnienie walki. W roku 1951 wybuchło w Turcji przeszło 800 buntów chłopów. W latach następnych ilość ognisk walki wzrosła. Chłopi tureccy otwarcie wysuwają dziś hasło: „Ziemia dla tych, którzy ją uprawiają” i razem z nim — „Amerykańscy okupanci — precz z Turcją!”.

Jak to? Czyżby i tutaj przyczyną ruin gospodarczych kraju był amerykański imperializm podobnie jak w Danii, Szwecji, Francji czy we Włoszech? Turcja nie jest wyjątkiem w świecie kapitalistycznym. Turcja, podobnie jak i inne kraje bloku dolarowego, staje się w rękach strategów amerykańskich ślepym narzędziem w walce monopolistów USA o zdobycie panowania nad światem.

TURECKI żołnierz uzbrojony w amerykańską broń walczył i ginął za amerykańskich monopolistów w Korei. „Turecki żołnierz jest najtańszym żołnierzem paktu atlantyckiego — kosztuje tylko 23 centy miesięcznie” — oświadczył niedawno cyniczny Dulles.

Turecki chłop i turecki robotnik znosi w swym własnym kraju podwójny ucisk i wyzysk — rodzimej, zdrańczej burżuazji i obszarńników oraz amerykańskich monopolistów. Ci uważają jednak, że Turcy — to naród niewdzięczny. — Budujemy w tym kraju — mówią — drogi, rozbudowujemy porty, rozwijamy wydobycie surowców, a Turcy... buntują się.

Tak Turcja pokrywa się nowymi drogami, lecz... strategicznie! Ostatnio zakończono budowę 1100-kilometrowej drogi strategicznej z wojennego portu Iskanderun do turecko-radzieckiej strefy granicznej. W ciągu tylko trzech lat (1948—1950) budowa dróg strategicznych kosztowała naród turecki 150 milionów lirów.

Porty rozbudowują się — to prawda, lecz nie ze względu na wzrost eksportu (spada on przecież gwałtownie), ale na budowę baz wojennych w Turcji — punkt

cie wypadowym na Bliski i Daleki Wschód. Iskanderun, Marsin, Stambuł, Trabzon i inne porty są przebudowywane dla amerykańskiej floty w szybkim tempie. Monopole amerykańskie udzieliły na ten cel kredytów, rząd turecki zaś wyasygnował z budżetu 76 milionów lirów.

45 milionów lirów (i 4450 tys. dolarów) wyasygnował turecki rząd na budowę lotnisk wojskowych w Ankarze, Stambule, które mają obsługiwać amerykańskie samoloty o dalekim zasięgu.

Wzrasta wydobycie surowców, ale również strategicznych. Jest to raczej bezwzględny ich rabunek przez amerykańskich monopolistów. Koncern Secony Vacuum Oil od trzech lat eksploatuje złoża ropy naftowej w Ramandogu, inny koncern wywozi z Turcji rudę chromową. Amerykańskie trusty i banki zagarnęły najważniejsze pozycje w przemyśle tureckim, a z nim zdobyły kierownictwo reakcyjnym rządem ankarskim.

TURCJA obok Jugosławii i Grecji to główne amerykańskie bazy agresji na Bałkanach i Bliskim Wschodzie, to most otwierający drogę z zachodu do ZSRR — oświadczyła niedawno amerykańska gazeta „New York Times”. Oto dlaczego USA tak gorliwie dążyły do sojuszu politycznego i wojskowego między Turcją, Jugosławią i Grecją. Umowa między faszystowskimi klikami tych krajów podpisana została 28 lutego br. w Ankarze.

Wybitnie militarny charakter tego paktu, będącego filią paktu atlantyckiego, nie jest dla nikogo tajemnicą. Stwarza on dla USA dogodną sytuację w podsycającym psychocy wojennej i stałym napięciu na Bałkanach. Nie darmo zresztą odbyły się niedawno we wschodniej Tracji (graniczącej z Bułgarią) wielkie manewry armii tureckiej z udziałem generała dżumy Ridgwaya, podobnie jak tureckogreckie manewry marynarki wojennej na Morzu Egejskim.

USA na ostatniej sesji ONZ przeformowały uchwałę, mocą której Turcja reprezentowała ma w Radzie Bezpieczeństwa kraje Europy wschodniej, a więc takie kraje jak Polska, Węgry, Czechosłowacja, Bułgaria, Rumunia. Nie bójmy się powiedzieć, że amerykańscy stratedzy uważali Turcję rzeczywiście za reprezentanta krajów Europy wschodniej, by Turcja mogła reprezentować ich interesy. Uchwała ta jest jedynie wyrazem nowej dywersji amerykańskiej w ONZ przy wykorzystaniu bezwzględnej już i całkowicie podporządkowanej Stanom Zjednoczonym nowej bazy wojennej — Turcji.

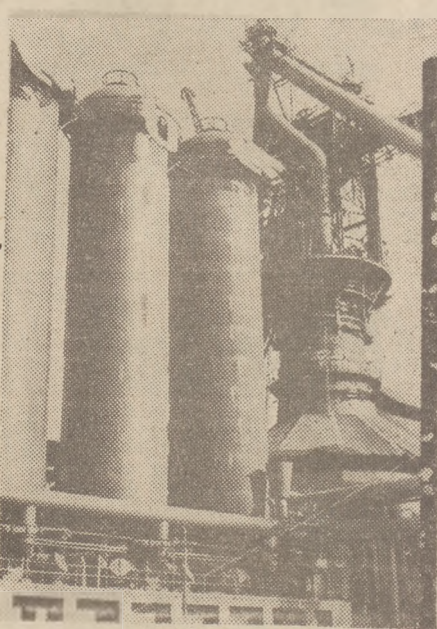
OBRAZ Turcji dają więc nie tureckie liny, a amerykańskie papierosy, tak jak o Ameryce nie mówią nylon, elektryczny lodowód, wieczne pióra, czy „Chesterfieldy”. Prawdziwa Turcja to ci robotnicy, którzy ślepią przy produkcji wzorzystych dywanów. To ci chłopci, którzy socją uprawiają skrawki ziemi pod tytoń, sprze dawany za bezcen obszarńnikom. Prawdziwa Turcja to setki i tysiące komunistów i patriotów tureckich, których sądy skazują na śmierć i więzienie za walkę przeciw reakcyjnej kliki rządzącej w Ankarze. Prawdziwa Turcja to te miliony robotników i chłopów, które w obronie niepodległości swego kraju, doprowadzane go do ruiny, w obronie pokoju coraz energiczniej walczą pod hasłem: „Amerykanie precz z Turcji!”.

Kronika „Steru”

Nasz przemysł socjalistyczny wykonał plan produkcji globalnej na III kwartał br. w wartościach cenach niezmienionych w 105 proc., a plan na okres styczeń — wrzesień prawie w 104 proc.

Globalna wartość produkcji przemysłu socjalistycznego w okresie trzech kwartałów br. wzrosła o około 18 proc. w porównaniu z tym samym okresem ub. r.

Przedsiębiorstwa przemysłowe Ministerstwa Żegluga wykonały plan produkcji w 115 proc.



W dniu 7 bm. z huty im. Bolesława Bieruta w Częstochowie nowym potężnym strumieniem popłynęła surowka. Budownictwo huty oddało do eksploatacji drugi z kolei potężny wielki piec. Jest to dalszy ważny etap na drodze przekształcania starej, technicznie zacofanej huty w Częstochowie w nowoczesny zakład — drugi co do wielkości po Nowej Hucie obiekt hutniczy Planu 6-letniego.

Załoga Stoczni Gdańskiej uzyskała zaszczytny tytuł produkującej stoczni w przemyśle okrętowym, zdobywając równocześnie sztandar przechodni. Plan III kwartału stoczniowcy gdańscy zrealizowali w 106,2 proc.

Przed kilkoma dniami po blisko 3-miesięcznych polowach na Morzu Północnym powróciła do bazy w Gdyni flota kutrów „Arki”.

Dzięki wykorzystaniu wydajności łowisk wiele jednostek uzyskało b. dobre wyniki. Np. załoga kutra „Gdy 184” z szyprem Hubertem Korkozem zrealizowała plan połowów na wodach Morza Północnego w 176 proc.

Nowy polski statek

W tych dniach nasza flota handlowa wzbogaciła się o nową jednostkę — motorowiec „Odra”. Dzięki ofiarnej pracy załogi stoczni im. Komuny Paryskiej nowy statek wszedł do eksploatacji blisko 2 miesiące przed terminem.

Drabnicowiec „Odra” wyruszy wkrótce w swój pierwszy rejs.

Przegląd wydarzeń

W ŚLAWIONA komisja Mac Carthy'ego znowu ma pełne ręce roboty. Przed jej obliczem ma stanąć b. prezydent Truman, oskarżony o... „pobłażanie komunistom”. Jest to początek kampanii podjętej przez republikanów, znajdujących się obecnie przy władzy, przeciwko demokratom. Jako powód tej kampanii podaje się, że republikanie chcą się odegrać za porażki poniesione w wyborach uzupełniających w Kalifornii.

Gazeta „New York Daily News”, atakując republikanów pisze, że sto suwana przez nich „strategia zniesławienia musi wywołać obawy w wolnym świecie... Eisenhower postępuje jak generał, który doznał porażki, stracił nerwy i poczucie honoru. Musi to odebrać odwagą odpowiedziałym republikanom, którzy oczekiwali, iż Eisenhower wznie się swą partię ponad polityczne gangsterstwo”.

Jednym słowem zwolennicy Trumana, który jak wiadomo cieszył się poparciem jednego z największych gangsterów Ameryki — Penderga-

Zwycięstwo mas

KOMUNISTYCZNA Partia Francji, jak wiadomo, jest główną siłą występującą przeciwko ratyfikacji układów z Bonn i Paryża, zagrażających narodowym interesom Francji. Walkę komunistów francuskich popiera większość narodu francuskiego. Dlatego też rząd Lanieli, usiłujący za wszelką cenę przeformować w Zgromadzeniu Narodowym ratyfikację układów wojennych z Bonn i Paryża (o utworzenie nieohtlerowskiego Wehrmachtu pod szyldem amerykańskim), postanowił zadać cios komunistycznej partii. W tym celu sfabrykował „oskarżenie” deputowanych komunistycznych Duclos, Fajon, Billoux i Guyot o „zamacz na bezpieczeństwo zewnętrzne państwa” i zażądał zniesienia ich nieetykalności poselskiej.

Powołana została komisja Zgromadzenia Narodowego, która miała zbadać tę sprawę. Przemawiając w tej komisji Duclos przypomniał paragrafy francuskiego kodeksu karnego, dotyczące kar dla osób, które „w okresie pokoju rekrutują żołnierzy na rzecz obcego mocarstwa i posiadają kontakty z agentami obcego mocarstwa, przynoszące szkodę sytuacji wojskowej lub dyplomatycznej

Program od reżenia

ZAGADNIENIE Niemiec jest jednym z głównych zagadnień istniejącego napięcia w stosunkach międzynarodowych. Przemawiając na uroczystym posiedzeniu Rady Moskiewskiej, poświęconemu 26 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, Przewodniczący Rady Najwyższej ZSRR Woroszyłow oświadczył:

„Przeciwnicy pokojowego rozwiązania problemu niemieckiego powinni pamiętać, że milujące pokój narody obserwują uważnie wszystkie ich knowania, mające na celu przygotowanie nowej wojny. Narody widzą doskonale, jak nie nazbyt rozumni politycy waszyngtonscy przy pomocy niektórych usługujących polityków angielskich i francuskich, irracja z ogniem odbudowując w Niemczech zachodnich ognisk agresji”.

Odpowiadając na noty trzech mocarstw zachodnich rząd Związku Radzieckiego w nocy z 3 listopada br. ponownie wskazał na drogę do złagodzenia napięcia w stosunkach międzynarodowych.

Przed wszystkim — wskazuje nota — odprężenie międzynarodowe zależy w znacznej mierze od uregulowania wzajemnych stosunków z Chińską Republiką Ludową oraz od przywrócenia należnych jej praw w ONZ. Zachodzi nagle konieczność — czytamy w nocie — zwolnienia konferencji ministrów spraw zagranic-

sta, zarzucają Eisenhowerowi... „polityczne gangsterstwo”.

To, że zarówno polityka Trumana, jak i polityka Eisenhowera to polityczne gangsterstwo nie wymaga specjalnego uzasadnienia. W ferwo rze klótni między demokratami i republikanami padło, jak widzimy, kilka słów prawdy.

Ale nie to jest główne w kampanii antytrumanowskiej podjętej przez senatora Mac Carthy'ego. Choć o to, aby podsyć histerię antykomunistyczną w USA, aby na nowo rozgrzać „zimną wojnę”, prowa dzoną przez Waszyngton.

Temu celowi służy nie tylko kampania przeciwko Trumanowi. Temu celowi służą pirackie wyczyny kliki kuomintangowskiej, popierane przez Stany Zjednoczone. Służą prowokacje w obozach jenieckich w Korei, Służą szowinistyczne wystąpienia Adenauera, czerpiącego natchnienie z Waszyngtonu. Temu celowi miała służyć prowokacja rządu Lanieli we Francji, sfabrykowana przeciwko komunistycznym deputowanym w Zgromadzeniu Narodowym.

Ludowych Francji

Francji”. Czy słowa te nie znajdują zastosowania wobec tych, którzy prowadzą rokowania w sprawie armii europejskiej? — zapytał Duclos. „Rząd wytacza nam dziś proces — oświadczył Duclos — ponieważ przeciwstawiamy się Europie Eisenhowera i Adenauera, tak jak przeciwstawialiśmy się Europie hitlerowskiej”.

Oburzenie opinii publicznej sprawiło, że komisja odrzucała sfabrykowane oskarżenia przeciwko komunistom. Również i Zgromadzenie Narodowe odrzuciło większością głosów wniosek „o tych wszystkich — jak pisała „L'Humanité” — którzy w nadziei na rozwiązanie stale rosnących trudności w rządzeniu Francją wbrew woli narodu powzięli projekt uwolnienia czterech przywódców FPK”.

Wynik głosowania w Zgromadzeniu Narodowym wskazał, że naród francuski odrzuca politykę sprzedaży jego rządu Lanieli, rządu przygotowanego wojennych i zdrady narodowej. Wynik tego głosowania — to jeszcze jedno zwycięstwo mas ludowych Francji, walczących przeciwko planom wojennym Eisenhowera, Adenauera i ich sprzymierzeńców.

międzynarodowego

nych 5 mocarstw — Anglii, Francji, USA, Chińskiej Republiki Ludowej i Związku Radzieckiego, celem omówienia dróg i sposobów złagodzenia napięcia w stosunkach międzynarodowych.

Po drugie, ministrowie spraw zagranicznych Anglii, Francji, USA i ZSRR powinni omówić problem niemiecki. Rząd ZSRR uważa za konieczne utworzenie Tymczasowego Rządu Niemiec i przeprowadzenie ogólnoniemieckich wyborów w celu zjednoczenia Niemiec na pokojowych i demokratycznych podstawach.

Nota z naciskiem podkreśla, że polityka remilitaryzacji i odbudowy Wehrmachtu uniemożliwia zjednoczenie Niemiec, jako państwa pokojowego i demokratycznego.

Masy pracujące całego świata widzą w propozycjach ZSRR program odprężenia międzynarodowego, program walki o pokój i bezpieczeństwo narodów.

Z wola setek milionów ludzi na całym świecie muszą się liczyć imperialiści. Siły obozu pokoju wciąż rosną. Świadczy o tym chociażby wola narodu francuskiego, który rozwinął szeroki front walki przeciwko remilitaryzacji Niemiec.

W walce o pokój wzmacnia się jedność mas pracujących. W tej jedności tkwi siła, która pokrzykuje sprzeczne z dążeniami ludzkości za miary imperialistów.

Przykładny czyn radzieckich marynarzy

W TYCH dniach parowiec radziecki „WOŁOKOŁAMSK”, wypływając z Jeniseju na Morze Karskie, zauważył o świcie na nieboskłonach nieduży statek rybacki, wyrzucony przez falę na mieliznę. Woda zatopiała już maszynownię statku, a fale szalały po jego pokładzie. Marynarze z miejsca zorientowali się, że rybak tonącego statku znajdują się w największym niebezpieczeństwie.

Załoga statku „Wołokołamski”, który płynął pełną parą naprzód, nie tracąc ani chwili, przystąpiła do ratowania tonących. Na wodę spuszczone szalupy. Przewyższając szturm o siłę 9 stopni według skali Beauforta, marynarze z uporem usiłowali zbliżyć się do miejsca awarii. Jednak przez dłuższy czas nie udało im się podejść do statku rybackiego, gdyż gwałtowny wiatr i wysoka fala za każdym razem odrzucały szalupę.

Podczas gdy odważni ratownicy prowadzili zażartą walkę ze szturmem, kapitan parowca „Wołokołamski” tow. KALINOWSKIJ powiadomił drogą radiową zarząd najbliższego portu o wypadku, skąd mogła nadejść szybka pomoc.

Pomimo niezmierznie trudnych warunków nawigacyjnych (wysoka fala, niekorzystny kierunek wiatru, niska temperatura), po uporczywej i bohaterkiej walce z żywiołem, udało się w końcu dzielnej załodze szalupy wykryść chwilę, w której można było się zbliżyć do tonących. Załoga statku rybackiego — siedmiu mężczyzn i jedna kobieta — została uwieczniona do szalupy i następnie przewieziona na pokład parowca.

Odbłyło się to w nadzwyczaj ciężkich warunkach, w których życie każdego z dzielnych ratowników było łąda chwila narażone na niebezpieczeństwo.

Na parowcu „Wołokołamski” udzielono ratownikom pierwszej pomocy lekarskiej. Umożliwiono im wysuszenie odzieży i odpoczynek. Wkrótce przeszli oni na spotkanie skuteru, który przewiózł ich do najbliższego portu.

O rozbitkach nie zapomniano również w porcie. W chwili gdy szalupa z uratowanymi rybakami podchodziła do parowca „Wołokołamski”, zauważono samolot. Gdy pilot prze-

nal się, że jego pomoc jest już zbędna, zatoczył koło nad statkiem i powrócił do swojej bazy.

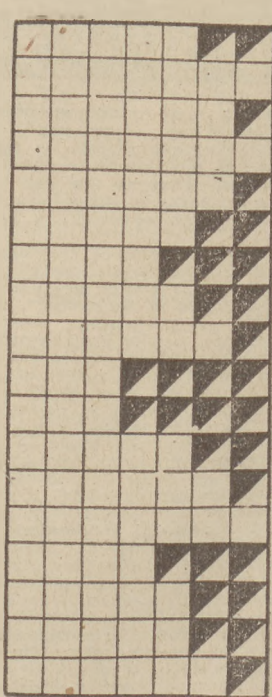
Akcja ratownicza, przeprowadzona z tak świetnym wynikiem, jest dowodem doskonałego wyszkolenia załogi statku. Pierwszy zastępca kapitana statku A. WESEŁOW, który nadzorował pracę kierował całą akcją, jest wychowankiem Szkoły Morskiej w Rydze. Jest on wspaniałym żeglarzem, pływającym z wielkim powodzeniem na jachtach sportowych. Na parowcu „Wołokołamski” zorganiz-

wał on pracę sportową. W wolnych od zajęć służbowych chwilach członkowie załogi odbywają pod jego kierunkiem treningi na szalupach. Uporczywie doskonali się w zawoide marynarze: PACHOMOW, MIKUŁOW, LINCZIN, bosman PRZENICZNYJ i maszynista ZACHAROW, co znalazło swój wyraz w czasie ratowania tonących rybaków.

Na podstawie korespondencji W. Łuszczyńskiego w piśmie „Wodny Transport” opracował Henryks

Pomyśl

LOGOGRYF
Nadesłał Grzegorz Myśliwski z Radomia



Do figury wpisać 18 wyrazów o podanym znaczeniu. Pierwsze litery tych wyrazów czytane z góry na dół dają rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. wolna przetrzeźnia na samym dnie statku, 2. płaszcz nieprzemakalny, 3. burza na morzu, 4. statek rybacki, 5. wypadek, uszkodzenie lub rozbiście statku, 6. lina do uwiezania łodzi (wspak), 7. lina do przymocowania statku, 8. manewr jachtu, 9. gwałtowny wiatr (wspak), 10. horyzont, 11. koniec rel. 12. otwór w burcie, 13. liny stalowe, utrzymujące maszt w płaszczynie pionowej wzdłuż osi statku (wspak), 14. wywóz towaru za granicę, 15. morska miara długości, 16. opis obszaru wodnego i jego wybrzeży, 17. pał na statku lub na nabrzeżu—do cumowania, 18. służby do poruszania się jednostki pływającej za pomocą wiatru.

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

Rozwiązanie konikówki z n-ru 20(66) Październik Miesiącem Przeglądu Polsko-Radzieckiego.

Za trafne rozwiązanie zadań, nagrody książkowe otrzymują: 1. Sekcja Gier i Zabaw przy Rejonie Dróg Wodnych, Przemyśl, ul. Kasprzowicza 30 na ręce ob. Zofii Tymowicz, 2. Halina Barbaszewska, Gdynia, ul. Warkta 7 m. 1, 3. Jerzy Weiss, Gdynia, ul. Świętojańska 82 m. 4, 4. Hipolit Sokółski, Gdynia, ul. Zygmunta Augusta 37, 5. Bożumil Błaszczak, Gdynia 9, ul. Czerwonych Koszowników 118 m. 3. Książki wysyłamy pocztą.

Zdjęcia w numerze: Surowicki, Okońskiego, Komorowskiego, Czarneckiego, Rysunki: Kartowskiego.

Wydawca: Związek Zawodowy Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 15 97. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przysyłać Oddziałowi Morskiemu w Wydziale Komunikacji Gdańsk. Wzrost: 13.000 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rof. sat. 60 gr 102 cm. Oplaty na prenumeratę „Steru” wynosi miesięcznie zł. 2,40, półroczna zł. 4,80, roczna zł. 9,60. Należne 13.000 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rof. sat. 60 gr 102 cm. Klasa VII, oddano manuskrypty 9. XI. 53. druk ukończono 14. XI. zam. nr. 3430. — W-4-11324.