

## Komunikat

w sprawie terminu zwołania

## II Zjazdu PZPR

Komitet Centralny PZPR  
postanowił przesunąć termin  
zwołania II Zjazdu PZPR  
na dzień 10 marca 1954 r.

# STER

## PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 4 GDANSK, 15-31 STYCZNIA 1954 R. NR 2 (72)

## Lepsze wykorzystanie mocy przewozowej floty i dalsza obniżka kosztów własnych głównymi zadaniami marynarzy i portowców

W dniu 3 stycznia br. odbyła się w Gdańsku narada aktywno technicznego, eksploatacyjnego i finansowego przedsiębiorstwa wchodzących w skład Centralnego Zarządu PMH i Centralnego Zarządu Portów. Celem narady było omówienie dotychczasowych osiągnięć i braków naszej floty, stoczni remontowych i portów w toku realizacji Planu 6-letniego oraz ustalenie środków i metod dla wykonania napiętych zadań 1954 r. w świetle uchwały i wytycznych IX Plenum KC PZPR.

W konferencji uczestniczyli: minister żeglugałi tow. Popiel, przedstawiciel Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Wiłski, sekretarz KW PZPR tow. Grochulski i przewodniczący Zarządu Głównego ZPPZ tow. Pietrzak.

Zasadnicze referaty, omawiające osiągnięcia i braki naszych przedsiębiorstw żeglugowych, portów i stoczni remontowych wygłosił dyrektor naczelny CZ PMH Szynarowski i p. o. dyrektora Centralnego Zarządu Portów tow. Dąbrowski. Dyskusję podsumował minister żeglugałi tow. Popiel.

Narada podsumowała osiągnięcia naszej gospodarki morskiej. Polska Marynarka Handlowa wykonała IV rok Planu 6-letniego w warunkach zastraszających, a walki o utrzymanie i utwardzenie pokoju światowego PMH zabezpieczyła przed dyskryminacją nasze porty i utwardziła ich pozycję jako przodujących w Europie.

W porównaniu z 1952 r. odsetek prze-wozów obcych między portami kapitalistycznymi zmalał z 11,5 proc. na 8 proc., a tym samym instrumentalizm naszej floty został pogłębiony w dostosowaniu do założeń handlu zagranicznego obozu socjalizmu i pokoju oraz potrzeb gospodarki narodowej. Wielkie i trudne zadania postawione przed naszą flotą przełamania kapitalistycznej blokady gospodarczej Chin Ludowych nasze statki wykonywały z honorem, przyczyniając się tym samym do wzrostu potęgi gospodarczej i dobrobytu całego obozu pokoju.

**POWAŻNE** osiągnięcia w realizacji zadań IV roku Sześcioletki mają nasze porty. Dzięki wprowadzeniu socjalistycznej organizacji pracy, szerokiemu rozwojowi współzawodnictwa pracy, stosowaniu nowych racjonalnych metod eksploatacji oraz rozrachunkom gospodarczym porty nasze uzyskały w ub. r. w stosunku do 1949 r. poważny wzrost wydajności pracy — o 51 proc. w ZPGG, a około 50 proc. w ZPS. Koszty własne obniżono w ZPGG o około 40 proc., a w ZPS o około 50 proc. Zanotować możemy też poważne skrócenie czasu odprawy statków. W ZPGG na przykład czas ten zredukowano o 5 proc. na masowce i o 20 proc. na drobny w stosunku do roku 1952. Dzięki obniżce kosztów własnych porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin dały w 1953 r. wielomilionową ponadplanową akumulację.

Mimo jednak wielu poważnych osiągnięć nie unikaliśmy błędów i braków. Konferencja zwróciła uwagę na zasadnicze ich źródła. Do głównych braków i niedociągnięć wewnętrznych ciężających na PMH trzeba zaliczyć w pierwszym rzędzie niewykorzystanie w pełni i nie zawsze celowo mocy produkcyjnej jednostek będących w dyspozycji przedsiębiorstw żeglugowych, a to z winy niedostatecznej współpracy pionów eksploatacyjnych PLO i PZM z „Polfrachtem” i zarządami portów. Nie unikaliśmy również błędów na odcinku planowania i wykonywania remontów statków. Niewłaściwe podejście do tych zagadnień zarówno ze strony pionu technicznego PMH jak i stoczni remontowych było niejednokrotnie przyczyną przewlekających się remontów. Np. w okresie trzech kwartałów ub. r. plan remontu statków został wykonany zaledwie w 95 proc., a terminowo ukończono remont jedynie 4 statków.

Dyskusjanci omawiając sprawę technicznej gotowości jednostek i remontów stoczniowych wskazywali i inne przyczyny niedociągnięć na tym polu. Są to w pierwszym rzędzie: nadmierna

płynność kadr, słabe kwalifikacje załóg, brak szczegółowych instrukcji o obsłudze i konserwacji mechanizmów, utrudniające w poważnym stopniu planowanie samoremontów i powodujące ich niedbałe wykonanie. Na skutek tych niedociągnięć — gdy dodamy tu jeszcze wadliwie i niedbałe sporządzanie specyfikacji remontowe, brak kontroli ze strony pionu technicznego nad przebiegiem remontów — straciliśmy w ub. r. paręset statkodni na bezproduktywne przestoje statków w stoczniach.

Na odcinku walki o czas poważną część potencjału przewozowego floty pochłaniają nadal nasze porty. Analiza czasu postoju statków w portach krajowych wskazuje wiele poważnych rezerw. Kryją się one przede wszystkim w niedostatecznej jeszcze współpracy portów, floty, spedycji i PKP oraz w wadliwej organizacji pracy tych przedsiębiorstw. Towarzysze wskazywali środki walki o wykorzystanie i wciągnięcie do produkcji wielu nie wykorzystanych rezerw, jak np. mechanizacja wielu pracochłonnych robót przeładunkowych, częstsze stosowanie szyb kościowych odpraw statków itp.

Jako zasadnicze zadanie stojące w bieżącym roku przed naszą flotą i portami konferencja postawiła sprawę walki o obniżenie kosztów własnych w rezerwie żeglugałi. Zadanie to jest niezwykle ważne na odcinku naszej gospodarki morskiej, tym bardziej że wiele z tych kosztów ponosimy w dewizach.

W ub. r. — jak stwierdził w podsumowaniu tow. Popiel — osiągnięcia resortu w zakresie przekroczenia obniżki planowanych kosztów nie były takie, na jakie stać marynarzy i portowców. A możliwości dalszego zwiększenia akumulacji istnieją. Weźmy chociażby zmniejszenie postojów statków, lepsze wykorzystanie sprzętu, taboru pływającego itp.

W 1953 r. nastąpił poważny zwrot w formach naszej walki o obniżenie kosztów. Zaniechałszy — jak stwierdził tow. Popiel — partyzantki, tworząc wspólny front walki przebiegający przez wszystkie przedsiębiorstwa. Ale front ten miast stać się fron-

tem aktywnym był statyczny. I to był zasadniczy błąd. W naszej ofensywie w walce z marnotrawstwem motorem powinni stać się dyrektorzy i główni księgowi. Wydziały finansowe powinny pokazywać ogniska marnotrawstwa i konsekwentnie, uporczywie dążyć do ich likwidacji.

Narada wskazała zasadnicze zadania stojące przed pracownikami morza w V roku Planu 6-letniego. Do poszczególnych zagadnień omówionych na konferencji powrócimy na łamach naszego pisma w cyklu szczegółowych artykułów.

## Nowe zadania wymagają większej mobilizacji aparatu polityczno-wychowawczego



**KROCZYLIŚMY** w nowy 1954 rok — piąty rok Planu 6-letniego. Oceniając wyniki uzyskane przez resort żeglugałi, należy stwierdzić, że poważny wkład w realizację naszych zadań w minionym okresie wniosła praca oficerów kulturalno-oświatowych i instruktorów polityczno-wychowawczych. Pracownicy aparatu polityczno-wychowawczego pod kierownictwem Partii poważnie pomogli w podniesieniu poziomu pracy organizacji partyjnych i ZMP-owskich na statkach Polskiej Marynarki Handlowej, w rybołówstwie i żegludze śródlądowej. Nauczycieli się i nauczycieli innych właściwej pracy z załogami, dzięki czemu organizacje i grupy partyjne są dziś rzeczywistym motorem w walce o wykonanie zadań produkcyjnych, a organizacje ZMP-owskie wiernym pomocnikiem Partii w realizacji tych zadań.

Trudno dziś mówić o osiągnięciach załóg Polskiej Marynarki Handlowej, rybołówstwa czy żegludze śródlądowej, pomijając organizacje i grupy partyjne, ponieważ kroczą one na czele załóg i prowadzą je do coraz to lepszych osiągnięć.

Trudno dziś mówić o osiągnięciach załóg Polskiej Marynarki Handlowej, rybołówstwa czy żegludze śródlądowej, pomijając organizacje i grupy partyjne, ponieważ kroczą one na czele załóg i prowadzą je do coraz to lepszych osiągnięć.

## POLSKA MARYNARKA HANDLOWA WYKONAŁA PLAN

W dniu 23 grudnia ub. r. PMH przekroczyła plan przewozów IV kwartału w tonach o 22 proc., a w tonomilach o 33 proc., wykonując tym samym roczny plan przewozów 1953 r.

Wykonanie napiętych zadań 1953 r. nie było łatwe. Decydującym był IV kwartał ub. r. W okresie tym w naszej flocie przystąpiono do wielkiej ofensywy. Na wszystkich szczeblach naszych przedsiębiorstw żeglugowych nastąpiła mobilizacja w kierunku wykorzystania wszystkich źródeł zapewniających przedterminową realizację zadań planu. Mobilizujące stawianie zadań w planach miesięcznych, walka o zdobycie masy towarowej poprzez „Polfracht”, zobowiązania załóg statków, a przede wszystkim Czyn Przedzjazdowy, czuwanie nad sprawnym przebiegiem za- i wyładunków w portach krajowych i obcych — oto wyniki, dzięki którym nasza flota zaszczynie wykonała swe obowiązki wypływające z zadań planu 1953 r.

Szczególne ważne był ostatni miesiąc IV kwartału — grudzień 1953 r. W okresie tym na wyjściu z polskich portów znajdowały się 3 statki PLO: motorowiec „Hugo Kollataj”, parowiec „Bałtyk” i motorowiec „Waryński”. Wykonanie planu uzależnione też było od gotowości technicznej tych statków i sprawnego przebiegu przeładunku. W ostatnich dniach grudnia na „Bałtyku” toczyła się oparta walka załogi wraz z robotnikami Gdyniejskiej Stoczni Remontowej o szybkie przeprowadzenie remontów. Zadanie wykonano. Reszty dokonała ofiarna praca naszych portowców. Ci nie zawiedli — „Bałtyk”

przed terminem wyszedł w morze z ładunkiem.

Drugim odcinkiem frontu były dalekie Chiny. Znajdujące się w tamtejszych portach statki „Curie Skłodowska” i „Kiliński” dzięki sprawnym pracom chińskich portowców i marynarzy przedterminowo dokonały za- i wylądunku, wykonując swe roczne zadania z nadwyżką. W dniu 23 grudnia ub. r. ostatnia tona rudy zapelniała ładownię motorowca „Curie Skłodowska”, a tym samym plan PMH został przedterminowo i z nadwyżką wykonany.

Walka o plan toczyła się równolegle i w Polskiej Żegludzie Morskiej, która przekroczyła zadania IV kwartału o 21 proc. w tonach i o 19 proc. w tonomilach.

Tak w żegludze regularnej, jak i trampingu plany zostały poważnie przekroczone. W trampingu na wyróżnienie zasługują załogi statków: „Narocz”, „Pstrowski”, „Poznań”, „Kutno”, które wykonując dodatkowe rejsy przyczyniły się do zaszczynie realizacji zadań rocznych przedsiębiorstwa.

Podkreślić również trzeba dzielną postawę załogi Stoczni im. Komuny Pańskiej w Gdyni która przedterminowo wykonała remont parowca „Soldek”, dzięki czemu statek mógł odbyć ponadplanowy rejs.

Przedterminowo wykonała zadania Narodowego Planu Gospodarczego za rok ubiegły Polska Żegluga Pzrybrzeżna, realizując plan przewozu pasażerów w 124 proc., a w 108 proc. w pasażeromilach, zaś przewozy towarowe w 124 proc. w tonach i w 132 proc. w tonomilach. (m)

## WYRÓŻNIAJĄ SIĘ W REALIZACJI CZYNU PRZEDZJAZDOWEGO



**Z ZAPALEM** urzeczywistniają marynarze z motorowca „Pokój” podjęty dla uczczenia II Zjazdu Partii czyn. Zobowiązanie zostało już w poważnej mierze zrealizowane. M. in. załoga maszynowa wykonała przewód od powietrzający tanku osadowego ropy, wytoczono i naciągnięto dwie tuleje na walki zapasowe pomp cyrkulacyjnych, wykonano przyrząd do szlifowania pierścieni silnika głównego itd. Obecnie trwają prace wykończeniowe przy montowanej we własnym zakresie szlifierce suportowej, której projektodawcą i głównym wykonawcą jest z-ca kapitałowa tow. Szadkowski. Na zdjęciu od lewej: II mech. Szarota, asystent magazyniera Liedke, elektryk Długiewicz i tow. Szadkowski.

**Z AŁOGA** motorowca „Warszawa” która w III kwartale ub. r. zdobyła zaszczytne miejsce przodującego statku na linii chińskiej, wprowadza w życie uchwały i wytyczne IX Plenum KC PZPR, które na zebraniach i szkoleniach ideologicznych przerabiali wykładowcy wraz z całą załogą. Aby godnie uczcić zbliżający się Zjazd Partii marynarze podjęli szereg robót, których wykonanie gwarantuje gotowość techniczną statku. W podróży nr 11, która została zakończona na sześć dni przed terminem, załoga wykonała około 60 proc. swego zobowiązania.

A. ŻMICH  
As. maszynowy

**CZESŁAW SŁUPECKI**  
Szef Zarządu Polityczno-Wychow.  
Ministerstwa Żeglugałi

Trudno mówić o osiągnięciach załóg na odcinku kulturalno-oświatowym, pomijając ZMP-owców, ponieważ są oni organizatorami tego życia i biorą w nim aktywny udział. Szeroki rozwój współzawodnictwa w PMH, rybołówstwie i żegludze śródlądowej, stosowanie coraz to nowych i lepszych jego form, szlachetna walka o oszczędność bunkru i smarów oraz uporczywa walka o wykonanie planów, to dowód wzrostu świadomości i dojrzałości politycznej naszych załóg, to dowód przywiązania do ludowej bandery i pełnego oddania sprawie budownictwa socjalizmu.

Jakże szerokim echem odbiły się wśród marynarzy, rybaków i wodniaków wskazania IX Plenum KC naszej Partii. W toku walki o ich realizację wyrósł i wyrastał nowy ludzie, którzy jasno zdają sobie sprawę, że biorą poważny udział w wielkim budownictwie socjalistycznym, że swą pracą oraz wysiłkiem dają wkład w podniesienie stopy życiowej mas pracujących. Fala zobowiązań na cześć II Zjazdu PZPR ogarnęła załogi statków oceanicznych i rybackich, jak również wodniaków, stoczniovców i portowców.

Niecałe dwa miesiące dzieli nas od Zjazdu. Okres ten musimy wykorzystać dla dalszej wytyężonej walki o uruchomienie rezerw. Nasze wysiłki powinny iść w kierunku przyspieszenia wykonania planu I kwartału br.

Praca polityczna naszych oficerów kulturalno-oświatowych i instruktorów polityczno-wychowawczych poważnie przyczyniła się do wzrostu poziomu politycznego naszych marynarzy, ratowników, rybaków, żeglarzy i wodniaków, którzy sami na zebraniach statkowych rozprawiają się z przypadkowymi elementami w naszej flocie, z chuliganami i bumelaniami, sami troszczą się o to, by godnie reprezentować naszą banderę na morzach i oceanach świata. Wreszcie by mieć obraz poziomu politycznego naszych marynarzy, należy przytoczyć ich głosy pełne gniewu i oburzenia w związku z zatrzymaniem przez stłusa amerykańskiego imperializmu Czang Kai-szeka naszego statku „Praca”. Ofiarna praca załóg na statkach linii chińskiej przyczyniła się do przełamania blokady Chin Ludowych, a przewożone przez nasze statki ładunki stanowią poważną pomoc dla dalszego rozwoju i wzrostu potencjału gospodarczego tego wielkiego zaprzyjaźnionego z nami państwa.

Wspólna praca marynarzy polskich i chińskich, wielka przyjaźń i zrozumienie wspólnych celów, to dowód wysoko pojętego internacjonalizmu.

Jasne jest, że państwa kapitalistyczne z nienawiścią patrzą na rozbudowę naszej floty socjalistycznej. Dlatego też nasilenie prób oddziaływania z ich strony na nasze załogi nie jest przypadkowe i będzie wzrastać.

Jednakże każdy prowokacyjny akt w stosunku do naszych statków i załóg spotka się niewątpliwie z radeżyta, godną marynarza czy rybaka postawą, co niejednokrotnie miało już miejsce.

Dzięki godziwym warunkom bytowo-socjalnym, jakie Polska Ludowa stworzyła marynarzom na statkach PMH, dzięki pracy organizacji partyjnych i oficerów kulturalno-oświatowych marynarze wolą spędzać wolny od pracy czas w świetlicy statkowej niż w spelunkach portowych państw kapitalistycznych.

Stworzenie tych warunków pozwoliło na zorganizowanie wielu zespołów artystycznych na statkach i przystąpienie tych zespołów do festiwalu urządzanego w ramach obchodów Miesiąca Pogłębieńa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Dotąd do występów festiwalowych zgłosiło się już ponad 20 statków, a pierwsze występy niektórych zespołów wykazały wielkie zdolności naszych marynarzy. Trzeba, by tego rodzaju festiwal zorganizowano również w rybołówstwie i żegludze śródlądowej.

Zorganizowana w PMH wystawa statkowych gazetek ściennych, do której przystąpiły wszystkie niemal statki, szła graficzna oraz tematyka tych gazetek świadcza, jak wiele wysiłku włożyli marynarze w ich wykonanie, z jaką uporczywością walczą o zdobycie pierwszego miejsca. Trzeba, by tego rodzaju wystawę zorganizowano także w rybołówstwie i śródlądziu.

Pomimo wielu sukcesów, jakie odniósł aparat polityczno-wychowawczy i jego pracownicy w minionym roku, w toku naszej pracy popełniliśmy także błędy. Jednym z takich błędów, to dążność niektórych naszych pracowników do zastępowania sekretarza podstawowej organizacji partyjnej, dążność do komenderowania pracą organizacji partyjnej. Trzeba, by nasi pracownicy zdali sobie sprawę z tego, że są tylko pomocnikami organizacji partyjnej w jej pracy i w żadnym wypadku nie wolno im nią komenderować. Natomiast winni ze wszystkich sił pomagać jej w realizacji wskazań i wytycznych Partii.

Zdarzały się też wypadki, że niektórzy nasi pracownicy na statkach zdradzali skłonności do zastępowania kapitałowa w sprawach eksploatacyjnych, co jest niesłuszne i sprzeczne z zasadą jednoosobowego kierownictwa. Z takimi objawami należy konsekwentnie walczyć. Trzeba, by zastępcy kapitałowi i szpryrow do spraw polityczno-wychowawczych umacniali w swej codziennej pracy autorytet i jednoosobowe kierownictwo na statkach.

W nowym 1954 r. stawiamy przed nowymi zadaniami budownictwa socjalizmu. Dlatego też musimy z nową i jeszcze większą energią podnosić poziom polityczny naszych marynarzy, rybaków i wodniaków, uczyć ich i samych uczyć się od nich.

# Przegląd wydarzeń

**WYWIAD** premiera rządu radzieckiego Malenkowa, udzielony w ostatnich dniach 1953 roku przedstawicielowi amerykańskiej agencji prasowej „International News Service” stał się wydarzeniem wielkiej wagi. Odpowiedzi Malenkowa nie tylko wzmocniły nadzieje narodów na osłabienie napięcia międzynarodowego w roku 1954, ale i wskazały konkretną drogę do osiągnięcia tego celu. Odpowiadając na pytanie, jaki krok uważa za najdonioślejszy, który mógłby być podjęty w interesie pokoju na całym świecie — szef rządu ZSRR odpowiedział:

„Krokiem takim byłoby zawarcie porozumienia między państwami, na mocy którego uczestnicy porozumienia zaciągają uroczyste i bezwarunkowe zobowiązanie niestosowania broni atomowej, wodorowej i innych rodzajów broni masowej zagłady”.

Zawarcie takiego porozumienia przyjęłyby wszystkie narody z wielką ulgą. Zakaz broni atomowej i innej broni masowej zagłady ludności stałby się wstępem do rozmów w sprawie redukcji wszystkich innych rodzajów broni i sił zbrojnych, co niewątpliwie zmniejszyłoby wydatki państwowe na potrzeby wojenne i ulżyłoby sytuacji ekonomicznej ludności.

Zarówno odpowiedzi premiera Malenkowa, jak i poprzednio jeszcze ogłoszone oświadczenie rządu radzieckiego w związku z propozycjami Eisenhowera w sprawie energii atomowej, wskazują na jedną z dróg, prowadzących do rozładowania na przełomie atmosfery politycznej. Nowym elementem w tej sprawie, który odbił się szerokim echem w kołach politycznych jest komunikat radzieckiego ministerstwa spraw zagranicznych z dn. 7 stycznia br. Komunikat ten stwierdza, iż rządy ZSRR i St. Zjednoczonych rozpoczęły w Waszyngtonie rozmowy co do czasu, miejsca i trybu rozmów, dotyczących zagadnień energii atomowej.

Jak stwierdza „Prawda” z dn. 8 stycznia b. r. w artykule „Naprzekór opinii publicznej”, — decydujące słowo w sprawie osłabienia napięcia międzynarodowego należy obecnie do rządów wielkich mocarstw.

## MANEWRY REAKCJI PRZED BERLIŃSKĄ KONFERENCJĄ

JAK wiadomo, rząd ZSRR wysunął koncepcję spotkania czterech mocarstw — USA, Anglii, Francji i Związku Radzieckiego — w celu omówienia najważniejszych spraw europejskiej — sprawy uregulowania problemu niemieckiego oraz spotkania pięciu mocarstw — z udziałem Chin Ludowych — w celu omówienia spraw związanych z problemami dotyczącymi Azji, a przede wszystkim Korei. Toteż z wielkim zadowoleniem przyjęła opinia światowa wiadomość o mającej się odbyć 25 stycznia b. r. konferencji ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw w Berlinie. W związku z tym szerokie koła społeczeństwa wszystkich krajów uważają, że konferencja ta może się stać krokiem naprzód w dziedzinie międzynarodowej współpracy.

Angielska konserwatywna gazeta „Daily Express” uważa np., że konferencja w Berlinie może się okazać punktem zwrotnym w rozwoju stosunków międzynarodowych ostatnich lat. Takich wypowiedzi jest nie mało.

Jednakże agresywne koła reakcji, przede wszystkim amerykańskiej i zachodnio - niemieckiej, oceniają sam fakt zwołania tej konferencji jako swoją klęskę i nie ukrywają z tego powodu swej wściekłości, starając się nie tylko pomniejszyć jej znaczenie, ale także doprowadzić do storpedowania jej wyników.

„New York Times” np. przyznaje, że mocarstwa zachodnie „zmuszone zostały, zwłaszcza pod naciskiem opinii publicznej w Europie, stracić drogi czas” na narady, które „były może odcroczone na tydzień, lub miesiąc ratyfikacji umowy o europejskiej współpracy obronnej”. W ten sposób „New York Times” uważa, że konferencja berlińska jest tylko ustępstwem na rzecz opinii publicznej.

Gazety zachodnio - niemieckie jawnie i cynicznie dają wyraz swojemu niezadowoleniu z tej konferencji. „Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung” pisze np., że konferencja berlińska „powinna (!) ponieść fiasko — przynajmniej w sprawie niemieckiej”. Tygodnik „Welt am Sonntag” zaś pisze, że celem mocarstw zachodnich na konferencji jest, jakoby „pokazać całemu światu, że pertraktacje ze Związkiem Radzieckim nie mają sensu”.

Tę wrzaskliwą kampanię reakcyjnej prasy zachodnio - niemieckiej

towarzyszą poczynania, niemniej agresywne, rządu Adenauera. Jak doniosła zachodnio - niemiecka agencja prasowa DMT, Bundestag w Bonn postanowił przeprowadzić debatę nad zmianą konstytucji oraz nad projektem ustawy o powszechnym obowiązku służby wojskowej w dn. 22 stycznia b. r., a więc na 3 dni przed konferencją berlińską. „Uchwała ta — jak podaje agencja ADN — podjęta została na wyraźne życzenie Adenauera, który wybrał ten termin ze „względów taktycznych”, by postawić konferencję berlińską wobec faktu dokonanego”.

Nie bez znaczenia dla oszczerczej kampanii i prowokacji agresywnych kół reakcji ma oredzie Eisenhowera do kongresu USA. Omawiając politykę zagraniczną St. Zjednoczonych Eisenhower powtarza starą śpiewkę o „niebezpieczeństwie komunistycznym” i w związku z tym zapowiada kontynuowanie zbrojeń i pomocy wojskowej dla innych państw. Ta polityka zagraniczna — oświadczył Eisenhower — „pomocze nam prowadzić rozmowy z pozycji siły”.

Polityka siły i dyktatu niejednokrotnie ponosiła już fiasko, zwłaszcza w próbach stosowania jej w stosunku do ZSRR i krajów demokracji ludowej. Mówię o prowadzeniu rozmów „z pozycji siły” w przeddzień konferencji berlińskiej, przy akompaniamencie reakcyjnej prasy, ujawnia tendencje agresywnych sił, które usiłują wpłynąć na tok i wyniki obrad konferencji z takim rozmysłem, aby doprowadzić nie do osłabienia, a do zwiększenia napięcia w sytuacji międzynarodowej.

Dlatego też opinia publiczna musi być czujna na wszelkie manewry reakcyjnych sił i tak, jak pod swoim naciskiem doprowadziła do odbycia się konferencji tak też może doprowadzić do jej pozytywnych wyników.

## Z doświadczeń radzieckich

# Zebranie partyjne — szkołą kolektywnego kierownictwa

Napięte zadania, które stoją obecnie przed załogami naszych statków, wymagają dalszego podniesienia kierowniczego roli statkowych organizacji partyjnych. W tym numerze drukujemy w przekładzie fragmenty z artykułu szefa Wydziału Politycznego Bałtyckiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego. Publikacja ta niewątpliwie poważnie pomoże egzekutywom podstawowych organizacji partyjnych w PMH w ich walce o podniesienie poziomu swej pracy.

**W CZASIE**, który minął od XIX Zjazdu KPZR, na statkach Bałtyckiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego znacznie wzrosła rola zebrań partyjnych jako szkoły kolektywnego kierownictwa.

Na statkach zaczęto przejawiać więcej troski o właściwy dobór porządku dziennego zebrań. Dzięki temu komuniści mają możliwość omówienia najbardziej żywotnych i palących zagadnień życia partyjnego i działalności gospodarczej. Rozszerzono krąg aktywności partyjnego, który bierze udział w przygotowaniu zebrań.

Jednym z podstawowych braków w pracy floty morskiej jest, jak wiadomo, długotrwałe zatrzymywanie statków w remoncie. Przedsiębiorstwa remontowe nie utrzymują ustalonych na remont terminów. Doświadczenie wskazuje, że brak ten można w znacznym stopniu usunąć, jeżeli zawczasu zwróci się uwagę komunistów na zagadnienie remontów statków, jeżeli organizacja partyjna zmobilizuje wszystkie swe siły dla skrócenia przestoju statku w remoncie.

Charakterystyczne pod tym względem jest doświadczenie organizacji partyjnej motorowca „Dmitrij Donskoj”. Niedawno motorowiec ten podstawiono na średni remont, który powinien być trwać ponad 130 dób. Należało rozebrać główny silnik, wyremontować wszystkie mechanizmy pomocnicze, rurociągi, instalacje itd. Oceniając zbliżający się remont jako bardzo ważne zadanie organizacja partyjna motorowca zawczasu zaczęła przygotowywać się do przeprowadzenia otwartego zebrania partyjnego, poświęconego temu zagadnieniu. Komuniści z załogi pokładowej i maszynowej skrupulatnie zbadał stan mechanizmów okrętowych, uzupełnili wykazy uszkodzeń, obliczyli czas niezbędny dla wykonania robót na poszczególnych obiektach i węzłach. Wszystko to spowodowało, że zebranie partyjne, na które przybyli wszyscy członkowie załogi, przeszło aktywnie i pomogło rozwiązać ważne zagadnienie. Wystąpienia komunistów i bezpartyjnych były przepełnione poczuciem odpowiedzialności za wysoką jakość remontu statku.

Skrupulatnie przygotowano również uchwałę zebrania partyjnego, która nakreśliła nie tylko zadania dla organizacji partyjnej w całości, lecz również dla każdego komunisty oddzielnie. Po zebraniu egzekutywa zorganizowała



## Na „WARYŃSKIM” bawiły się hinduskie dzieci

Wśród wielu portów, jakie odwiedził w swej ostatniej podróży na Daleki Wschód motorowiec „WARYŃSKI”, był między innymi port Chalna położony we wschodnim Pakistanie, w delcie rzeki Ganges. Wrażenia z tej podróży nadesłał nam członek załogi motorowca „Waryński” JAN KOSTRUBALA.

**ZŁOSKOTEM** spadła kotwica, rzucona na dno rzeki. Statek zatrzymał się 25 mil od najbliższego miasta, wśród licznych ubogich wiosek hinduskich rozrzuconych nad rzeką. Do burty podpięły natychmiast mnóstwo łodzi z nagimi i półnagimi mieszkańcami najbliższej osady. Różnymi gestami starali się okazać, że są głodni, prosząc o pożywienie.

Przeważały dzieci nagie i brudne z kędzierzawymi czarnymi czuprynami.

Załoga „Waryńskiego” nierzapotykała się z takim widokiem. Wiadomo, w krajach kolonialnych, gdzie stanęła butna stopa monopolistów, skrajna nędza mas ludu jest normalnym zjawiskiem.

Korzystając z dobrej pogody, codziennie urządzaliśmy wycieczki, zapuszczając się na motorówce w sieć licznych dopływów rzeki Ganges.

Podczas jednej z takich wycieczek motorówka nasza płynęła korytem jednej z mniejszych rzek.

Ciekawie rozglądaliśmy się po obu brzegach, zarosłych bujną podzwrotnikową roślinnością.

Chcieliśmy z bliska zobaczyć, jak żyją tubylcy. Dobiliśmy więc do jednej z wiejskich osad. Nieliczna grupa mieszkań-

ców zbliżyła się do nas, mierząc nas nieufnymi spojrzeniami. Gdy dowiedzieli się, że nie jesteśmy Anglikami ani Amerykanami, których nienawidzą, nieufność ustąpiła.

Znaleźliśmy się w środku wioski. Było tam szereg lepiarek i kurnych szalasów bez drzwi i okien. Wewnątrz znajdowały się maty, które służą mieszkańcom za posłanie na twardej, ubitej ziemi.

Wleść o przybyciu białych gości szybko rozeszła się po osadzie. Zjawił się i mój sowy nauczyciel, który zaproponował nam obejrzenie „szkoły”. Ponieważ znał język angielski, jako tako porozumieliśmy się. Weszliśmy do dość obszernej szopy wypiecionej wikliny, przegrodzonej wewnątrz na kilka części. Na ubitej ziemi leżały małe maty, na których siedzą dzieci podczas lekcji. Była to właśnie owa „szkoła”. Gościnnie gospodarze posadzili nas na ziemi, a kilku wyrostków przyniosło orzechy kokosowe, którymi tu częstują gości. Nauczyciel skarżył się na ciężkie warunki, w jakich żyje ludność. My ze swej strony opowiedzieliśmy mu, w jak pięknie urządzonych szkołach uczą się dzieci u nas w Polsce.

partyjna tego statku jest młoda. Jednakże członkowie egzekutywy i jej sekretarz tow. **Woskresieński** wykonali już wielką pracę organizacyjną w celu zespolenia załogi. Autorytet, którym cieszy się organizacja partyjna wśród marynarzy, tłumaczy się głównie tym, że tow. **Woskresieński** i członkowie egzekutywy prawidłowo zrozumieli znaczenie kolektywnego kierownictwa, rozwiązując wspólnie z komunistami wszystkie zagadnienia pracy produkcyjnej i politycznej.

Na jednym z zebrań partyjnych kapitan motorowca tow. **Daniłow** referował sprawę organizacji szkolenia technicznego załogi maszynowej i pokładowej, a także personelu kierowniczego. Na zebraniu nakreślono konkretne środki w kierunku usunięcia niedociągów w tej ważnej sprawie. Nieco później, kiedy okazało się, że nie zrealizowano niektórych z nakreślonych środków zebranie partyjne znów powróciło do tej sprawy i zmuszone było upomnieć wielu towarzyszy. Sytuacja poprawiła się. Obecnie komuniści pomysłnie opanowują skomplikowaną technikę statku, okazują poparcie i pomoc okrętowym racjonalizatorom.

**ZEBRANIA** partyjne na statkach dalekiej żeglugi z reguły odbywają się w morzu, z dala od brzegów ojczy-

zyc. Chcąc ich przekonać o prawdziwości tego, co mówiliśmy im o naszym życiu w Polsce Ludowej, zaprosiliśmy całą szkołę na statek. Propozycję tę przyjęli z ogromną radością.

Na drugi dzień wieczorem do trupu przybyły trzy po brzegi naładowane łodzie. Czerniły się kędzierzawe czupryny — byli to nasi „starzy znajomi”. Około 60 dzieci wraz ze starszymi rozsypano się po pokładzie „Waryńskiego”, ciekawie się oglądając się dookoła.

Po tych oględzinach wszyscy zgromadzili się w salonie, gdzie przygotowaliśmy dla nich przyjęcie. Było to dla nich wielkim przeżyciem, gdyż nigdy w życiu nie jedli takich przysmaków jak ciastka.

Jednak najbardziej atrakcyjną rzeczą miało dopiero nastąpić. Rozłożyliśmy na pokładzie szalupowym maty, na których usadowiły się dzieci i starsi. Nie wiedząc co będzie, swoim zwyczajem usiedli w krag. Ze zdziwieniem patrzyli na „białe płótno” rozwieszone na szocie i z niepokojem śledzili, jak przynoszono jakieś skrzynki, kable, kraczki i inne przyrządy. Przed wświetleniem filmu — bo właśnie miał być film — zrobiono kilka zdjęć i... światło zgasło. Ale za to oświetlono owe „białe płótno”, słychać było głos i muzykę.

Jak na komendę wszystkie twarze zwróciły się na ekran, a rozszerzone ze zdziwienia oczy i otwarte usta zniechęciły w osłupieniu. Na ekranie przewinęła się defilada Wojska Polskiego w Warszawie, a następnie ujrzelśmy film radziecki pt. „Swiniarka i pastuch”, odpowiadający naszym gościom, ponieważ wiele w nim jest muzyki i pieśni. Film się skończył, zapalono światło, z ekranu wszystko znikło, a dzieci jak urzeczone siedziały nadal, nie mając odwagi się poruszyć. Nic dziwnego, po raz pierwszy w swym życiu oglądały film.

W kilka minut później usadowiły się w swoich łódkach, zegnając z żalem statek białych, ale tym razem prawdziwych przyjaciół. Zgromadzona przy burcie załoga „Waryńskiego” z współczuciem spoglądała na drobną wycieczoną gromadkę dzieci — owoc kapitalistycznego wyzysku i ucisku. Każdy z nas patrząc za odjeżdżającymi, był głęboko przekonany, że nadejdzie dzień, w którym ciemniejszy lud wyzwoli się z nieludzkiej tyranii i wyzysku. Wierzymy głęboko, że i w tym kraju dzieci będą miały jasne, piękne szkoły, a zmora głodu i nędzy mi nie bezpowrotnie. Naród będzie budował własną szczęśliwą przyszłość, jaką my budujemy obecnie w naszej ukołchanej Ojczyźnie.

JAN KOSTRUBALA

## Marynarze całego świata protestują przeciwko uprowadzeniu statku „Praca”

W grudniu ub. r. Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi otrzymał z Międzynarodowego Zrzeszenia Związków Zawodowych Pracowników Transportu, Portów i Rybołówstwa list następującej treści:

**Towarzysz CZESŁAW PIETRZAK**  
Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL

### DROGI TOWARZYSZU!

Otrzymaliśmy Wasz telegram z prośbą o zorganizowanie kampanii protestacyjnej z powodu nielegalnego zatrzymania przez kanonierkę Czang Kai-szeka statku Polskiej Marynarki Handlowej „PRACA” i trzymania go w porcie wyspy Taiwan.

Podzielać oburzenie marynarzy i całego narodu polskiego przeciwko temu aktowi bezprawia, informujemy Was, że wysłaliśmy list do wszystkich organizacji, wzywając je do protestowania przeciwko tym pirackim metodom.

Wysłaliśmy również protest do prezydenta Stanów Zjednoczonych i przewodniczącego Organizacji Narodów Zjednoczonych domagając się wypuszczenia statku i załogi.

Prosimy przyjąć, Drogi Towarzyszu, nasze braterskie pozdrowienia.

Sekretarz Generalny  
**ANDRÉ FRESSINET**

## Czy tylko sprawa „Narwika“

## Aby w naszych portach nie „usypiało“ życie na statkach

**WŁAŚCIWIE** to niejedna, lecz kilka spraw — spraw wymagających niezwłocznego załatwienia. Jakże to sprawy? Zanim je omówimy i wskażemy ich wspólne źródło, przypomnijmy sobie ostatnie, jakże chwalebne dzieje parowca „Narwik“ i jego załogi, gdyż będzie to nam potrzebne do wyciągnięcia zasadniczych wniosków.

W ubiegłym roku parowiec „Narwik“ pełnił zaszczytną służbę w czarterze radzieckiego rybołówstwa jako statek-baza na łowiskach śledziowych północnego Atlantyku. Pracując w ciężkich warunkach, załoga „Narwika“ nie szczędziła starań i trudu, by jak najlepiej wykonać swe zadania. Najlepszym tego dowodem są listy pochwalne, jakie kierownictwo Potowu Ekspedycyjnego Bałtykosyrbrest przesłało do PLO, wyrażając w nich uznanie dla dzielnej postawy i pracy załogi naszego statku w obu kolejnych rejsach.

Na pierwszym też miejscu znalazł się parowiec „Narwik“ w ocenie wyników pracy statków PLO za III kwartał socjalistycznego współzawodnictwa w ub. roku, zdobywając tytuł statku-przodownika i zaszczytny proporzec, który po powrocie z rejsu załoga otrzymała na maszynie statku. Było to w grudniu ub. r. W świetliści statku, gdzie odbywała się uroczystość przekazania załozdę dyplomu i proporcja, padły ważne słowa — przyrzeczenie marynarzy z „Narwika“, że dołożą wszelkich starań, by i nadal utrzymać przodownictwo statku, by utrwalić i pogłębić swe osiągnięcia. Od tej chwili minął blisko miesiąc. Cóż się dzieje z załogą „Narwika“ i statkiem? I tu zaczynają się nasze sprawy do załatwienia.

## SPRAWA NR 1 — CZYN PRZEDZJAZDOWY

Czyn Przedjazdowy podjęły załogi wszystkich naszych statków, podjęły go i marynarze statku „Narwik“. Jaki jest Czyn załogi „Narwika“ i jak wygląda jego realizacja?

Na statku pozostało niewiele starych członków załogi. Około 30 proc. zmniejszała reszta wybiera wolne dni i urlopy. Zastępują ich przy koniecznych pracach remontowych i konserwacyjnych dejmani. Kapitan statku tow. **Mohuczy**, zapytany o realizację zobowiązań przedjazdowych wyjaśnia z góry, że Czyn jest na ogół bardzo skromny, gdyż... właściwe zobowiązanie podejmie załoga dopiero po wyruszeniu w nowy rejs na łowiska, bo wówczas — jak tłumaczy kapitan — będziemy mogli w porozumieniu z kierownictwem połowów podjąć naprawdę realne zobowiązanie. Całkiem słusznie. Nowy rejs i nowe zadania będą niewątpliwie wymagać mobilizacji całej załogi i skierowania współzawodnictwa na najlepsze odcinki pracy. Niemniej jednak i w obecnej chwili stoi przed statkiem zadanie dokonania szeregu remontów we własnym zakresie. W tym też kierunku powinno iść zobowiązanie przedjazdowe załogi. Tymczasem jak wygląda realizacja tego skromnego — wg określenia załogi — Czynu.

Jak się okazuje, z kilku pozycji zobowiązania załogi maszynowej, które dotyczy wykonania drobnych remontów i konserwacji, wykonano dotychczas zaledwie 2 pozycje. Reszta — oświadcza

I mechanik — zostanie wykonana w morzu, gdyż to nie są najpilniejsze roboty. Tak więc zobowiązanie załogi „Narwika“ nie poszło po linii najistotniejszych potrzeb statku. Brak też w nim szerszej perspektywy. A przecież odroczony został remont stoczniowy statku. Przed załogą stoi więc zadanie jak najlepszego przygotowania jednostki do dalszego rejsu. W tym też kierunku powinno iść zobowiązanie. Jego celem winno być szybsze i jak najlepsze przeprowadzenie wielu pilnych robót. A tymczasem na statku życie jakby zamarło.

## SPRAWA NR 2 — DLACZEGO „PAGED“ I JEDNA Z NIEPRZEMYŚLANYCH DECYZJI...?

Po kilkudniowym postoju „Narwika“ przy nabrzeżu Francuskim, przeholowano go na nabrzeże „Paged“. Decyzja ta być może była słuszną w grudniu ub. r., w momencie dużego nasilenia ruchu statków w porcie. Dziś jednak pozostawienie nadal statku na tak odległym od centrum portu i miasta punkcie wydaje się błędem. Szczególnie gdy zważywszy, że na „Narwiku“ dokonuje się szeregu remontów i napraw. Wiele z tych robót przeprowadza Gdynska Stocznia Remontowa. Przerzut robotników oraz sprzętu i materiału jest utrudniony z powodu dużej odległości i trudnych warunków komunikacyjnych. Podobnie zresztą jest z dojazdem załogi. W ten sposób marnuje się wiele cennych roboczogodzin, a roboty nader powoli postępują naprzód.

Postój na „Pagedzie“ nie wpływa również dodatnio na obniżkę kosztów własnych przedsiębiorstwa. Charakterystyczne to zresztą następujący fakt. Otóż m. in. trzeba było zdjąć winde kotwiczną ze statku, aby ją wyremontować. Czynności tej niesposób dokonać dźwigiem statkowym. Zamówiono więc dźwig pływający ZPGG. Od zamówienia do przybycia dźwigu na miejsce upłynęło wiele dni. Ale nie oto idzie. Istotną sprawą jest koszt tej operacji. Prostsze bowiem i tańsze — zdaje się — byłoby przeholowanie statku do któregośkolwiek nabrzeża portu, na którym znajdują się dźwigi. Obecnie w porcie jest dużo wolnego miejsca i z powodzeniem można by dokończyć tam remont jednostki.

## SPRAWA NR 3 — NIEZABEZPIECZENIE POLITYCZNEGO KIEROWNICTWA

Jak już zaznaczyłem na początku artykułu, załoga „Narwika“ dobrze spisywała się w obu rejsach dalekomorskich, uzyskując poważne osiągnięcia tak na odcinku pracy zawodowej, jak i politycznej. Zgodna współpraca kapitana statku z zastępcą do spraw kulturalno-oświatowych i sekretarzem organizacji partyjnej była czynnikiem mobilizującym załogę do sprawniej realizacji zadań statku. Obecnie z „Narwika“ zmuszowano tak zastępcę kapitana, jak i I sekretarza organizacji partyjnej. Zmuszowano niemal równocześnie wielu innych aktywistów partyjnych. Komitet PMH jak i aparat kulturalno-oświatowy PLO nie zadowolili się o natychmiastowe skierowanie na statek zastępców. Po uroczystości wręczenia dyplomu instruktorzy Komitetu

tu i aparatu KO nie odwiedzili dotychczas statku. A na „Narwiku“ praca polityczna znacznie osłabła.

Niewątpliwie zawinił i aktyw partyjny statku, nie informując Komitetu PMH o zaistniałej sytuacji i nie starając się o usunięcie zauważonych niedociągnięć, nie mówiąc o ich uniknięciu.

Sprawa „Narwika“ nie jest odosobniona. Jest to sprawa wielu naszych statków, przebywających na postojach w naszych portach i stoczniach. Życie, kwitujące bujnie na statkach podczas dalekich rejsów, zamiera niemal z reguły podczas pobytu w kraju. Najlepsi aktywiści, lekceważąc tak ważne bojowe zadanie, jakim jest nie tylko dobre przygotowanie statku do remontu, lecz i kontrola jego przebiegu, wybierają wolne dni, absorbując się swymi osobistymi sprawami, zapominając o statku — swym warsztacie pracy. Często też zdarza się, że na skutek pewnych niedokładnie przeprowadzonych robót remontowych w czasie trwania rejsu wychodzą na jaw niedociągnięcia, kosztujące załogę sporo roboczogodzin, a narażające przedsiębiorstwo na stratę cennych dewiz.

Z drugiej strony administracja ładowa zmuszując ludzi, pełniących niekiedy poważne stanowiska, osłabia w ten sposób życie statku. W efekcie następuje dalsza demobilizacja załogi. Tak się właśnie stało na „Bytomiu“, „Narwiku“, „Marchlewskim“ i szeregu innych statków. Tak się stało, lecz tak dalej działać się nie może.

Walczyć o skrócenie czasu trwania rejsu, o zaoszczędzenie każdej złotówki, walczyć o systematyczną obniżkę kosztów własnych. Poważne rezerwy, jak widzimy, kryją się w wielu przedłużających się postojach statków w portach macierzystych. Trzeba, aby na naszych statkach zapanowało zrozumienie, że w czasie postoju w porcie stoją przed załogą równie ważne, bojowe jak w morzu zadania, że postój w porcie to nie jest okres „wypoczynku“.

Z. M.

## Czyn Przedjazdowy załogi „Pucka“

## Gdy o wyniki pracy każdego z marynarzy walczy cały kolektyw

„My załoga parowca „PUCK“ zebrana na zajęciach szkoleniowych po zapoznaniu się z wytycznymi IX Plenum KC PZPR postanowiliśmy uścić II Zjazd Partii czynnym produkcyjnym. Zobowiązujemy się: 1. utrzymać statek oraz wszelkie urządzenia i mechanizmy na wysokim poziomie technicznym i w pełnej gotowości eksploatacyjnej przez wykonywanie prac remontowych i konserwacyjnych we własnym zakresie tak, by w ciągu roku nie korzystać z usług stoczni remontowych; 2. postawić szkolenie zawodowe w dziedzinie pokładowym na takim poziomie, aby nie korzystać z usług obcych sterników w Kanale Kilońskim; 3. zaoszczędzić w każdej podróży 1 proc. węgla i 5 proc. oliwy. Jednocześnie wzywamy wszystkie statki linii bałtyckich i zachodnio-europejskich do współzawodnictwa o tytuł przodującego statku w realizacji wytycznych IX Plenum naszej Partii“.

**NIE** pierwszy tej treści telegram wpłynął do Polskich Linii Oceanicznych w ubiegłym roku i nieraz tak się zdarzało, że za wezwaniem nie poszedł wysiłek załogi. Wzywający do współzawodnictwa marynarze po pięciu sukcesach zaniedbywali jednostkę, a zaniedbany pod względem technicznym statek musiał leczyć swój kadłub i sterane maszyny w długim remoncie stoczniowym. Wystarczy przecież przypomnieć parowiec „Bytom“...

Toteż wezwanie to nie przekonywało. O „Pucku“, o założeniu tego statku i jej sukcesach produkcyjnych nie było słyhać w PMH. W wykazie przodujących we współzawodnictwie międzystatkowym jednostek w III kwartale ub. r. nie znajdujemy w pierwszej dziesiątce nazwy „Puck“. No cóż — może nie dojrzało małego szarego statku linii europejskich, a może... wezwanie załogi nie jest poparte rzetelnym wysiłkiem i osiągnięciami na własnym pokładzie.

## Załoga „Olsztyn“ walczy o skrócenie remontu

**Z**ALOGA parowca „Olsztyn“ znajdującego się w Gdańskiej Stoczni Remontowej postanowiła w ramach Czynu Przedjazdowego wykonać szereg dodatkowych robót w celu szybszego oddania statku do eksploatacji. Palacz Kłoczowski, II mechanik Pilipczuk, asystent maszynowy Ziolkowski, III mechanik Hofmann i palacz Wojdacki zobowiązali się przyspieszyć remont wind ładunkowych. ZMP-owcy Pilatowski i Bobiak zaoszczędzą przy trzymowaniu bunkru 30 roboczogodzin, a starsi marynarze Stoma, Nowacki, Beger, bosman Betcher i mł. marynarz Staroszczyk skrócą czas konserwacji taciellunku o 60 roboczogodzin.

Niemniej ciekawie przedstawia się zobowiązania III oficera Koterwy i pomocnika Hryniewiczza. Tow. Koterwa zobowiązał się sprawdzić i zakonserwować samodzielnie sprzęt przeciwpożarowy, a ZMP-owiec Hryniewicz postanowił przepracować 30 godzin przy malowaniu zrębów lukowych.

Z korespondencji JK i RN



Rzadkim gościem w domu jest st. palacz Edward Lenarczyk z motorowca „Bałtyk“. W ub. roku rodzina tow. Lenarczyka miała szczęście. Postój statku w porcie macierzystym wypadł akurat na ostatnia połowę grudnia. Zdarzyło się to po raz pierwszy od kilku lat. Na zdjęciu: tow. Lenarczyk z najmłodszą z córek. Młoda, radość przyznała się do fachu. Fachowe kierownictwo jednak przy tej pracy objęła żona Genowefa.

## NASZE ZOBOWIĄZANIA

**PODSTAWOWA** organizacja partyjny na PRO jest dumna ze swych założeń. Śledząc przebieg realizacji podjętych zobowiązań widzi, że praca polityczna na jednostkach PRO jest prowadzona dobrze. Świadczy o tym fakt, że w Cynie Przedjazdowej bierze udział 307 pracowników, w tym z załóg pływających 243. Dotychczas wykonano następujące zobowiązania:

Załoga parowca „Światowid“ wykonała do dnia 28 grudnia 7 podjętych w zobowiązaniu prac na ogólną sumę 1142 roboczogodzin. W toku tych robót dokonano szeregu samoremontów odciających nasze stocznie. M. in. dokonano oczyszczenia kotłów do przegrądu PRS.

Marynarze z „Neptunii“ oczyścili tanki ropne w czasie o około 800 roboczogodzin krótszym niż przewidywano.

Podobnie przebiega również realizacja zobowiązań na parowcach „Smok“ i „Swarowicz“. Trzeba nadmienić, że marynarze z parowca „Światowid“ przez zobowiązanie przedjazdowych realizują zobowiązanie podjęte w 1952 r. dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Towarzysza Bieruta, tj. pływanie przez 2 lata bez korzystania z usług stoczni. Zobowiązanie to obecnie podwyższono na okres 3-letni.

Do chwili obecnej 49 załóg pływających i 8 ładowych zameldowało o wykonaniu Czynu Przedjazdowego, co stanowi ogółem 72 proc. podjętych zobowiązań. Warto tu wspomnieć o zobowiązaniu długofalowym palaczy ze stat-

ków „Smok“ i „Światowid“, którzy stosując racjonalne opalanie kotłów posta nowili zaoszczędzić ponad 48 ton węgla.

Zobowiązań o charakterze długofalowym podjęło wiele naszych załóg, jak np. załoga parowca „Posejdon“, która wraz z kierownictwem jednostki zobowiązała się opracować kolektywnie 4 usprawnienia techniczne.

Pomyślnie realizujemy nasz Czyn. Organizacja partyjna czuwa, by aktywi zwracał szczególną uwagę na trudności, przeszkadzające niekiedy w sprawniej realizacji podjętych robót oraz w porę im zapobiegał i usuwał. Prowadzimy akcję oświatową, mającą na celu usprawnienie naszej organizacji pracy i obniżkę kosztów własnych przedsiębiorstwa. Pracy tej nie wolno nam oślabić ani na chwilę. Stale i codziennie musimy wpaść w nasze załogi zrozumienie wielkich zadań i celu, stawianego przez Partię przed całym naszym narodem. Musimy i powinniśmy pogłębić nasz Czyn Przedjazdowy. Przetopić wielki zryw, jaki ogarnął wszystkich naszych marynarzy i pracowników ładowych, w codzienny wzmoczyć wysiłek. II Zjazd Partii został przełożony na dzień 10 marca br. Okres ten wykorzystajmy na rozszerzenie i pogłębienie naszego Czynu, na utrwalenie jego osiągnięć.

T. KACZMAREK

Sekretarz podstawowej organizacji partyjnej przy PRO

## Na „Kościszce“ szkolą się wszyscy

**NA** naszym statku szkolenie ideologiczne prowadzi tow. **Leszek Adwent** — III oficer. Wykłady o techach przedjazdowych IX Plenum wiąże on z codzienną pracą i życiem naszego statku. Zainteresowanie szkole-

niem jest bardzo duże. Wszyscy członkowie załogi oprócz wacht uczęszczają na wykłady.

Dla lepszego opanowania i pogłębienia materiału podzielono słuchaczy na 5-osobowe grupy. Piątka taka kolektywnie przerabia wykład, przygotowuje się do seminarium oraz wspólnie wyjaśnia trudniejsze zagadnienia.

Po dokładnym przerobieniu materiałów z IX Plenum PZPR przystąpiono do repetycji. Wyczerpujące odpowiedzi na zadawane przez wykładowców pytania świadczyły o sumiennym przygotowaniu się do repetycji.

Na zakończenie repetytorium rozwinęła się ożywiona dyskusja. Towarzysze **Skiełnik**, **Bielawski**, **Zieliński** i **Ben** mówili o skierowaniu wysiłku załogi na rozszerzenie ruchu współzawodnictwa i racjonalizacji, zwiększenie ilości samoremontów.

Towarzysze **Milewski** i st. mech. **Krzyżda** mówili o rozwinięciu współzawodnictwa w oszczędzaniu paliwa i smarów, o przedłużeniu żywotności maszyn okrętowych, mechanizmów i wszelkiego wyposażenia.

Kolega **Wróbel** stwierdził, że w walce o rentowność statku dużą rolę odgrywa wysokie kwalifikacje marynarzy, szczególnie tych, którzy obsługują mechanizmy. Towarzysze **Stiller** i **Pasterz** mówili o ograniczeniu wydatków, zwłaszcza w dewizach. Omówili krytycznie pracę wydziału zaopatrzenia który dotychczas nie stoi na wysokości zadania. Udzielił w dyskusji nad temi IX Plenum podniósł na wyższy poziom pracę polityczną na naszym statku. Wskazał załozdę możliwości w obniżaniu kosztów własnych.

Franciszek Buniowski Korespondent

BERNARD KRZYWDA Korespondent

## W myśl wytycznych IX Plenum

**W**UBIEGŁYM roku do stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni podstawiony został do remontu parowiec „Soidka“. W wyniku wzajemnego porozumienia stoczniovców i marynarzy została omówiona lista remontów z uwzględnieniem terminów zakończenia poszczególnych prac.

Część robót, które miały być wykonane przez stoczniovców, załoga „Soidka“ postanowiła wykonać w ramach zobowiązań na część II Zjazdu Partii.

W ślad za członkami załogi „Soidka“ poszli gdynscy stoczniovcy. I tak brygada **Nieruchlewskiego** podjęła się zakończyć przed terminem remont steru i wezwła wydział obrabiarek do dostarczenia części. Zespół **Gawiniego** zobowiązał się przyspieszyć remonty maszyn, zespół **Gawrysiaka** — dokonać na 4 dni przed terminem przeglądu przewodów głównych, zespół **Sznury** — wyremontować na dwa dni przed terminem klapy lukowej, a młodzieżowy zespół przodownika pracy **Rudnika** postanowił wyremontować przed terminem pompę pożarową.

Dzięki ofiarnej pracy załóg statku i stoczni, dzięki systematycznemu wykonywaniu podjętych zobowiązań s/s „Soidka“ już dnia 11. 12. 53 r. został przyjęty do eksploatacji bez żadnych zastrzeżeń.

ANDRZEJ NAŁĘCZ

## Jak zaczyna pracę rada oddziałowa wydziału II w porcie gdyńskim

W wielu naszych zakładach pracy zakończono już wybory do rad zakładowych i oddziałowych. Nowe władze stoją obecnie wobec niezmiernie ważnego pytania, od czego zacząć pracę. W tym numerze piszemy o tym, jak przystąpiła do pracy nowo wybrana rada oddziałowa wydziału II w porcie gdyńskim.

**TOWARZYSZA** Marceliego Cherka wybrała załoga wydziału II w porcie gdyńskim przewodniczącym rady oddziałowej. Przed wyborem był on brygadziwą sztawerskim przodującą młodzieżowej brygady nr 55. Swoimi organizacyjnymi zdolnościami, serdecznością i uczynnością, jaką okazywał wszystkim towarzyszom pracy, pozyskał sobie tow. Marceli Cherek pełne zaufanie załogi, która dała temu wyraz, wysuwając go na to odpowiedzialne stanowisko.

— Było to dla mnie wielką niespodzianką i zaskoczeniem. Jestem młodą robotniczką portowym i nie mam tyle zasług i doświadczeń, co wielu moich starszych kolegów z portu — tak określa tow. Cherek swoje pierwsze wrażenia po wyborze. Przekazał brygadzie następcy i głęboko zastanowił się nad tym, od czego rozpocząć pracę.

— Czy wiem co myśli załoga, czy wiem, jak brygady wykonują zadania i jakie napotyka trudności? Czy administracja przestrzega w pełni warunków umowy, stwarzając robotnikom coraz lepsze warunki pracy i życia? — Takie pytania postawił sobie tow. Cherek i szukał na nie odpowiedzi.

W tym celu zabrał się do sumiennego studiowania sprawozdania ustępującej rady i protokołu z zebrania wyborczego. Znalazł tam wiele cennego materiału informacyjnego. Jednakże najważniejszą wskazówką dla swej pracy znalazł w kilkudziesięciu protokołach zebrania sprawozdawczo-wyborczych do rad oddziałowych. Zagłębiając się w bogatą treść tych sprawozdań, poznał szerzej teren, poznał lepiej ludzi, ich osiągnięcia, braki i bolączki.

Zdobyte w ten sposób wiadomości pogłębił przez bezpośrednie rozmowy z aktywistami związkowymi, a szczególnie z mężami zaufania. Często rozmawiał z nimi. Głęboko analizował metody ich pracy. W ten sposób osiągnął dwa cele: poznał ludzi i uczył się z ich doświadczeń oraz wyciągnął wnioski dla siebie. Coraz wyraźniej widział, co i w jaki sposób należy robić. Jak ustawić komisje strukturalne, kogo i gdzie uaktywnić.

— Chcę pracować szerokim frontem. Wiem, że działalność związkowa to złożona i żywa, codzienna praca z ludźmi — mówi Marceli Cherek. Nie będę mógł należeć do kierować ludźmi, gdy nie oprę się o szeroki zespół aktywistów, gdy będę podejmował decyzje i rozstrzygał sprawy bez kolektywnego uzgodnienia, bez zdania i doświadczeń tych, których załoga obdarzyła zaufaniem. Nie ma bowiem takiej jednostki, której mądrość i doświadczenie byłoby zawsze górą. — Tak myśli tow. Cherek i zgodnie z tym działa.

Trzon tego kolektywu stanowią komisje strukturalne. Skład ich ustalono po głębokiej analizie.

Pracą komisji współzawodnictwa kieruje tow. **Roman Wiśniewski**, który jest mł. brygadziwą w przodującej brygadzie wydziału. Jako doświadczony sztawer zna dobrze warunki pracy w porcie. Dostrzega wiele sposobów usprawnienia organizacji przeładunków, lepszego wykorzystania sprzętu.

Wie o tym, że niektóre brygady jak np. nr 35 i 45, nie mają mł. brygadziwów. Na skutek tego nie mogą osiągnąć wyższej wydajności pracy. Wie o tym, że jest wiele do zrobienia w zakresie lepszego wykorzystania czasu roboczego. Mówili o tym na zebraniach wyborczych **Władysław Przybyszewski** z brygady nr 50 i **Jan Ptach** z brygady nr 60.

Sztawer **Stefan Kita**, który jest przewodniczącym komisji bytowo-mieszkaniowej, poznaje potrzeby robotników. Wie o tym, że jest wiele sposobów poprawienia warunków bytowych mieszkańców hoteli robotniczych. Zdaje sobie sprawę, że jego współtowarzysze pracy, mieszkańcy w Chylonii, na Grabówku czy Oksewii, jak np. **Piotrowski** z brygady nr 52, mają trudności do załatwienia do pracy, że trzeba poprawić zaopatrzenie robotników w odzież ochronną, że trzeba uregulować sprawę prania ubrań roboczych, czego domagał się sztawer z brygady nr 67, że poczekalnie na terenie wydziału nie odpowiadają warunkom sanitarnym, na co zwrócił uwagę **Jan Laskowski** z brygady nr 46.

Wszystkie te zagadnienia przyjęto jako zasadnicze wytyczne do planu pracy komisji bytowo-mieszkaniowej.

Do zadań komisji szkolenia, której przewodniczy tow. **Andrzej Torzewski**, należy sprawa szkolenia wewnątrzzakładowego. Członkowie komisji rozwinięciem odpowiedniej akcji, zmierzającą do podniesienia kwalifikacji zawodowych, zwłaszcza nowoprzyjętych pracowników oraz młodzieży.

Niemniej poważne zadania do wypełnienia mają i inne komisje, jak kulturalno-oświatowa, bezpieczeństwa i ochrony pracy, socjalno-ubezpieczeniowa i pozostałe.

Praca komisji daje tylko wtedy pełny rezultat, jeśli opiera się na dobrze opracowanym i głęboko przemyślanym planie działania i karność szeregow związkowych.

Tow. Cherek wraz z towarzyszami opracowuje dokładne plany pracy. Nie ogranicza się w nich tylko do zagadnień produkcyjnych. Równoległe i z taką samą wagą ujmują w planach sprawy bytowe, oświatowe. Zdaje sobie bowiem sprawę z tego, że rada oddziałowa to nie tylko organizator, ale także wychowawca i opiekun załogi.

Układając plan pracy umiejętnie łączy w nim sprawy bieżące z zagadnieniami długookresowymi. Np. układając długookresowy plan walki o wyższą

## Nie wystarczy wysłuchiwać skarg i życzeń, trzeba pomagać

**PRAGNIENIEM** każdego człowieka jest dobry, wygodny i kulturalny wypoczynek po pracy. Niestety, nie zdają sobie widocznie sprawy z tego niektórzy odpowiedzialni towarzysze z Gdańskiej Stoczni Remontowej, skoro nie poprawiają warunków bytowych robotników stoczniowych w hotelu robotniczym w kolonii Narwik. „Zimno, bardzo zimno, brak czystości i jakiegokolwiek porządku” — w ten sposób określają mieszkańcy sytuację w hotelu. Czy tymi głosami interesuje się kierownictwo Stoczni? Ależ tak. Kierownik działu administracyjnego odwiedza hotel, zwołuje mieszkańców na odpłatny, wysłuchuje bolączek, obiecuje poprawę warunków i na tym się przeważnie wszystko kończy. Albowiem konkretnych zmian na lepsze w hotelach nie widać.

W dalszym ciągu robotnicy po pracy przychodzą do zimnych izb i sami rozpalają w piecach, no bo nie ma kto napalić. A przecież można by mieszkańcom wydać po jednym lub dwa koce więcej. Można by powierzyć palenie w piecach personelowi administracyjnemu. O tych wszystkich niedociągnięciach odpowiadał mi pracownice stoczni, towarzyszki **Halęta** i **Lachowska**, które są przodującymi frezerami naszego zakładu.

Trudno doszukać się w hotelu przejawów życia świetlistego. No bo przecież nie można nazwać świetlicą pokój, w którym jest tylko jeden stół dwa krzesła, kilkanaście książek... i to wszystko, z przeznaczeniem dla przeszło stu mieszkańców hotelu, wśród których jest sporo młodych pracowników.

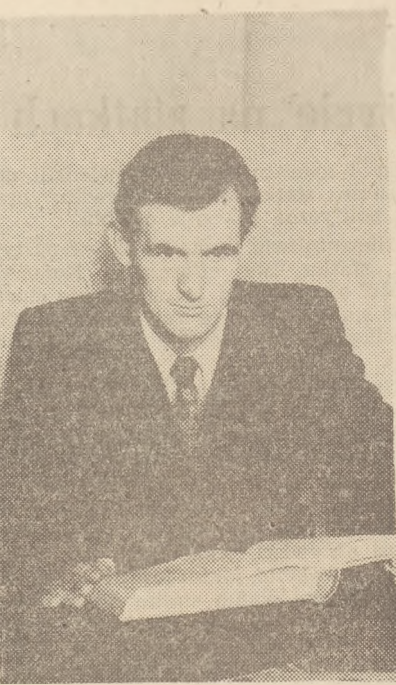
Można by przytoczyć więcej przykładów potwierdzających to, że naszemu hotelowi stoczniowemu daleko jest w rzeczywistości do miana hotelu robotniczego. Dyrekcja i Rada Zakładowa Gdańskiej Stoczni Remontowej niewątpliwie zgadzają się z tym, że już czas najwyższy, aby nazwa naszego hotelu odpowiadała rzeczywistości swojej treści.

**ANASTAZJA WIŚNIEWSKA**  
Korespondent

## Takich jak oni wyrasta coraz więcej

W **POLSCIE** Ludowej Rząd otacza opieką, wyróżnia i nagradza ludzi przodujących w pracy. Słyszymy o nich w „Głosie Marynarza”, w audycjach radiowych, w naszym piśmie „Ster”, na szkoleniu ideologicznym i widzimy, że nie brak ich jest w każdej gałęzi naszej gospodarki, w mieście i na wsi. Tacy ludzie są też na naszym statku stanowiącym nie rozdzielną część naszej Ojczyzny. Ludzi tych wyróżnił długi tropikalny rejs naszego statku. Typowały ich ciężkie warunki atmosferyczne, w których swoją pracę zdali egzamin.

Pomówmy o każdym z nich. Ob. **Leon Rabczuk**, były żołnierz frontowy I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki. Kiedyś ob. Rabczuk walczył z wrogiem Ojczyzny, bronił w ręku, dzisiaj w wolnej Ojczyźnie buduje socjalizm. Jego wzorowe wywiązywanie się z obowiązków oraz sumienność w pracy wysunęły go na przodownika pracy w dziale hotelowym. Ob.



Przewodniczący rady oddziałowej tow. Marceli Cherek.

wydajność nie zapomina o usuwaniu przeszkód w bieżącej pracy.

Ważną rzeczą jest wypracowywanie właściwych form i metod pracy. Lecz w równej mierze ważne jest upowszechnienie tych metod, by stały się one własnością wszystkich bez wyjątku ogniw związkowych. Cel ten można osiągnąć przede wszystkim przez spopularyzowanie najcenniejszych doświadczeń pracy związkowej.

W tym celu tow. Cherek szczegółowo zapoznał się z wynikami prac przodujących grup związkowych i mężów zaufania, aby przenieść je do grup pozostających w tyle. Stwierdza np., że wiele grup nie przyswoiło sobie jeszcze doświadczeń grupy **Tamary Timoszynej**.

Tow. Cherek właściwie rozpoczął pracę. Poznał dokładnie teren, zorganizował kolektyw aktywistów, ułożył plan działania i tak uzbierany przystąpił do jego realizacji. Przyswiewa mu jeden wielki cel: wychowywać robotników — związkowców na ofiarnych, żarliwych bojowników, niosących szeroko w masy pracujące program Partii.

JP.

## O PRACY KÓŁ TPPR W PORCIE SZCZECIŃSKIM

**AKTYWNI** pracują koła TPPR na terenie Zarządu Portu Szczecin. Dało się to szczególnie zauważyć w okresie Miesiąca Pogłębień Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Załoga ZPS-u na każdym kroku manifestowała swą przyjaźń z narodami Kraju Rad. Wszystkie biura portowe były udekorowane hasłami, fotogazetkami, obrazami osiągnięć ZSRR w dziedzinie rozwoju techniki, rolnictwa, oświaty, sztuki i sportu. Najlepszą gablotkę wystawili pracownicy Portowej Straży Pożarnej. Wśród załogi rozprawiano wiele książek radzieckich. Największą ilość sprzedał kolporter **Stanisław Kozłowski**.

Wieksta część pracowników ZPS-u pogłębiła swą znajomość życia obywateli radzieckich przez wysłuchanie 16 odczytów o Związku Radzieckim i obejrzenie filmów festiwalowych. Film radziecki dotarł na nabrzeża portowe. W świetlicach biur portowych wyświetlono 15 filmów fabularnych i naukowych. Filmy radzieckie budzą coraz większe zaciekawienie wśród załogi. Oglądane obrazy wzruszają nas do głębi szlachetną treścią, wychowują nas, bawią najszerzej humorem, uczą nas cenić istotne wartości życia, dają przykłady walki o wolność i wielkość Ojczyzny.

Staraniem zakładowego koła TPPR zorganizowano kurs języka rosyjskiego

## 31 grudnia w porcie

**MIESIĄC** grudzień jest zawsze okresem szczególnego nasilenia prac przeładunkowych w portach.

Największe trudności przeładunkowe dają się jednak odczuć w ostatniej dekadzie grudnia.

Już okres świąt i dni poprzedzające były nie lada próbą dla portu. Wiadomo, wiele statków chciało zakończyć przeładunek, by uniknąć 3-dniowego postoju w porcie. Poza tym stało w porcie wiele jednostek liniowych, które musiały wyjść w terminie przewidzianym rozkładem. A tu do tego opady atmosferyczne powodowały zahamowania i przerwy w pracy. Rosło napięcie i gorączka w przeładunkach. Szczególnie wystąpiły one w dniu 24 i 31 grudnia ub. r. Ofiarni i wzmożony wysiłek brygad nr 28, 38, 40, 43, 51, 52, 69, 75, 80, 82 sprawił, że statki „**Jarosław Dąbrowski**”, „**Bałtyk**”, „**Warmia**” i „**Midas**” ukończyły przeładunek przed światami. Wszystkie te brygady wraz z brygadami warsztatowymi **Myszki** i **Agatowskiego** opuściły w dniu 24 grudnia nabrzeża dopiero po wykonaniu dziennego planu operatywnego.

Ale największego nasilenia nabrała praca portu w ostatni dzień roku 1953. Szybciej przesuwały się w tym dniu wózki elektryczne z towarem, w tempie przyspieszonym pochylały się nad ładowniami ramiona dźwigów. Nad portem wisiały bowiem czarne i ciężkie jak ołów chmury, z których już parę razy posypał się śnieg. — Żeby tylko nie padało, a uda się — mówi do współtowarzyszy mł. brygadziwa **Gnaćski**, którego brygada nr 55 miała w tym dniu ukończyć załadunek statku „**Baltavia**”. Spojrzeniem pełnym troski kierownik wydziału II tow. **Wyszecki** obrzuca długi szereg statków przy nabrzeżu Polskim: „**Lublin**”, „**Baltrover**”, „**Baltavia**”, „**Elbląg**”, „**Oksywie**”, „**Nero**”, „**Knutshoved**” — wszystkie pilne i wszystkie powinny opuścić port w dniu dzisiejszym. Ale znów zaczyna padać śnieg.

— Trzeba będzie zostać po pracy i ukończyć przeładunek — mówi dźwigowcy **Kiliński** do sztawerów z brygady **Kasprzaka**. — A mnie żona w domu, „**Sylwestra**” szykuje — dodaje nie bez westchnienia. W momencie gdy przestaje padać śnieg, ożywia się praca na

nabrzeżach. Trzeba szybciej i wydajniej pracować, żeby nadrobić stracony czas. Powoli suną wskazówki zegara. Już nikt nań nie patrzy. Czas zakończenia zmiany dawno już minął.

— Pracujemy do ukończenia statku — oświadcza bryg. **Paprocki** (bryg. nr 43). Doczuj się przy tym i sztawerzy w głębokim milczącym zrozumieniu. Wszyscy bowiem wiedzą, że statki muszą być dzisiaj zakończone.

Około godz. 16 napływają do dyspozytora pierwsze zwycięskie meldunki z całego portu. Statki „**Nero**” i „**Knutshoved**” ukończyły przeładunek o godz. 15.30. Wkrótce potem przychodzą podobne wiadomości z wydziału III. Konczą trymerki na statkach: „**Brygada Makowskiego**”, „**Aegna**”, „**Sophie**”. Z porzuceniem dobrze spełnionego obowiązku schodzą ze statków trymerzy **Kuras**, **Zdybek**, **Łańda**, **Paszyk**, **Treder**. Z dźwiękiem syreny holownika.

To „**Baltavia**” szykuje się do opuszczenia portu. Coraz to nowe statki zgłaszają do Kapitanatu wyjście w morze.

O godz. 21 brygada nr 36 z **Masłanką** i **Jezdewskim** kończy przeładunek szwedzkiego „**Tidholm**”. Dźwigowa **Agnieszka Zieman** przeciąga zmęczone ramiona. 15 godzin pracy wymagało poważnego wysiłku i napiętej uwagi.

— No, mam czas jeszcze się przebrać. Zdażę na „**Sylwestra**” — mówi śmiejąc się do kolegi **Kobierowski**. Coraz częściej dzwoni telefon w pokoju dyspozytora. „**Lublin**” zakończył przeładunek o 22.40, „**Elbląg**” o 22.30.

Do ubieralni schodzą brygady. Są tutaj sztawerzy z brygady nr 65 z mł. bryg. **Żychlakiem** oraz z brygad nr 52 i 42.

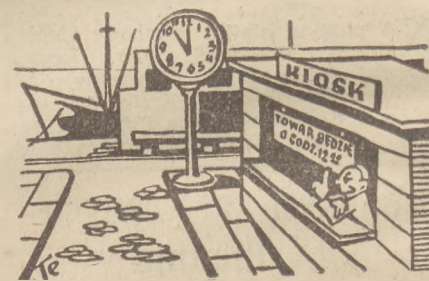
Gdy o godz. 24 ryk syren statków i gwizd lokomotyw obwieszczały nadejście Nowego Roku, gdy w Domu Marynarza marynarze wszystkich narodowości składali sobie życzenia braterstwa i pokoju, od nabrzeży portu gdyńskiego odbijały kolejno statki, aby wyjść w morze w pierwszy rejs w roku 1954. A robotnicy portowi powracający do swych domów przystawali na ulicy i uściskiem spracowanych rąk składali sobie życzenia.

W pokoju dyspozytora rejonu strzałka zegara wskazująca wykonanie planu operatywnego zatrzymała się na 123 proc.

**EDWARD OBERTYŃSKI**  
Korespondent

## Lepiej zaopatrywać kioski OZR

**PLACOWKI** OZR w porcie stanowią dla robotników dogodny i tani źródło zakupu artykułów konsumpcyjnych. Jasna rzecz, że spełniają one dobrze swoje zadanie wtedy, gdy są systematycznie i na czas zaopatrywane w towary odpowiadające potrzebom załogi. Niestety, niekiedy zapomina o tym kierownictwo OZR w porcie gdańskim.



— Bywa, że okresami nie ma artykułów chodliwych. Kiedy indziej zaś jest ich pełno — tak obrazuje sytuację w kiosku nr 1 ekspedientka **Jaworska**. — Bardzo często dostarczają mi towary około godziny 12—13, a więc w czasie, kiedy robotnicy są już po przerwie, kiedy pracują. Np. w dniu 7 stycznia br. nie było w ogóle pieczywa. Robotnicy chodzili do bufetu kolejowego po chleb, bułki.

— Zdarzają się ostatnio wypadki, że otrzymuję towary nieświeży. Np. w dniu 8 stycznia br. dostarczono starą kiełbasę.

Robotnicy reklamują, że w kiosku jest za dużo papierosów droższych, jak „**Grunwald**”, „**Mewa**”, a za mało „**Zeglarczy**” i „**Sportów**”, które są tańsze. Bywa również, że ekspedientka nie ma w co zapakować sprzedanej kanapki czy wędliny, bo brak jest papieru.

A przecież tych wszystkich niedociągnięć w pracy OZR można by łatwo uniknąć. Trzeba tylko, aby kierownictwo OZR usprawniło organizację dostawy towaru.

**L. G.**

Korespondent koła ZMP na motorowcu „**Karpaty**”

### Sprostowanie

W artykule pt. „O remoncie parowca „**Lublin**”, zamieszczonym w nrze 1(71) „**Steru**” mylnie wymieniono nazwiska kadłubowców **Słasa** i **Obrembskiego** jako niesumiennych pracowników (którzy nie wybyli jeszcze brakorobstwem). Jak nas informuje Rada Zakładowa Gdyńskiej Stoczni Remontowej, nasz korespondent „**Harpun**” zamieszczył je na podstawie materiału zawartego w referacie, wygłoszonym na naradzie produkcyjnej w Gdyńskiej Stoczni Remontowej. Referent podał nazwiska bez skontrolowania prawdziwości zarzutów. Towarzysze **Słasa** i **Obrembski** w wymienionej w artykule sprawie nie zawinili.

**W DALEKICH** rejsach marynarze są poza krajem przez kilka miesięcy. Każda wiadomość z Ojczyzny jest wówczas oczekiwana z wielką niecierpliwością. Rolę informatora o wydarzeniach w kraju i świecie spełnia „Głos Marynarza”. Odbiór jego jest jednak trudny, a nieraz niemożliwy. Jakość odbioru spada wraz ze wzrostem odległości od Gdyni, a już od cieśniny Malakka odbiór staje się niemożliwy. Załoga statku zostaje bez wiadomości. Jeśli statek zawija do Chin południowych przerwa w dostarczaniu wiadomości trwa tylko kilka dni, jeśli jednak jedzie do Chin północnych przerwa ta może trwać dwa tygodnie.

W takich wypadkach można obserwować, jak w świetlicy statku marynarze przeglądają po raz nie wiadomo który pisma zabrane z kraju, a więc sprzed około dwóch miesięcy. Gdy statek zawinie do portu, wszyscy wpatrują się w teczkę agenta i zadają pytania: „Jest prasa i poczta czy nie ma”. Przeważnie jest, ale jaka i ile?



Bardziej „zapaleni” czytelnicy prasy robią zakłady: „Jest „Ster” czy nie ma”. Niestety najczęściej wygrywają pesymiści. A jakie gazety są dostarczane, jeżeli brak jest jedynego pisma pracowników żegluga? Różne. Np. w sierpniu 1953 r. w porcie Wham-Poa dostarczono na motorowiec „Mickiewicz” m. in. kilka egzemplarzy „Nowej Kultury” i 1 (dosłownie jeden) egzemplarz „Steru” — pisma Związku Zawodowego Pracowników Żegluga. „Nowa Kultura” leży więc w świetlicy. Od czasu do czasu ktoś ją przejrzy. A nieliczne numery „Steru” zabrane jeszcze z kraju krążą w dalszym ciągu po statku, przeglądane kilkakrotnie.

Krają nie tylko numery zabrane z Gdyni. Są i świeższe. Skąd się wzięły w Chinach? Otóż niektórzy marynarze proszą rodziny o przesyłanie ciekawych artykułów, a nawet całych numerów pocztą lotniczą. Sam widziałem numer „Steru” z lipca 1953 r. przesłany do Chin przez żonę tow. Liszki, III oficera z motorowca „Mickiewicz”. Aby pismo zmieściło się w kopercie i aby list mniej ważył, dowcipna niewiasta poobcinała nożyczkami marginesy. Dziwne wrażenie robi taka zmniejszona gazeta, składająca się tylko z zadrukowanego arkusza papieru.

Nie tylko brak jest „Steru”. Nie ma również „Morza”. Przy organizowaniu akademii na 22 Lipca, poszukiwaliśmy pewnych danych, które były ogłoszone właśnie w tym miesięczniku. W świetlicy statkowej naturalnie go nie było. Nawet nie dostarczono w Gdyni. Po długich poszukiwaniach znaleźliśmy potrzebny numer u jednego z motorzystów, który kompletuje „Morze”. Gdy-



## Więcej czasopism i książek dla marynarzy

by nie to, nie moglibyśmy podać na akademii koniecznych danych.

Czy rzeczywiście nie ma innego sposobu na dostarczenie prasy morskiej, a przynajmniej „Steru” na statki PMH? Czy nie można również dostarczać prasy w portach pośrednich, np. w Indiach? Czytelnictwo prasy na łodzi wzrosło kilkakrotnie, gazeta stała się potrzebna jak chleb, dlatego więc pozabawiać członków załóg pływających gazet na statkach.

Ze sprawą dostarczania prasy na statki wiąże się również kwestia dostarczania ich do Domów Marynarza w portach chińskich. W Domach przez nas odwiedzanych nie spotkaliśmy czasopism polskich. Np. w pięknym Domu Marynarza w Chin-Wang-Tao były czasopisma chińskie, rosyjskie, angielskie i niemieckie („DDR In Aufbau”) mimo tego, że po wojnie do tego portu nie przybił jeszcze żaden statek niemiecki, a polskie odwiedzają go co tydzień. Nie wiem, kto trudni się dostarczaniem naszych pism do Chin. Jednak jeśli tę kwestię uważamy za rozwiązanie inne kraje, winniśmy i my ją rozwiązać choćby ze względu na stale wzrastający ruch statków między obu krajami.

Do tych rozważań należałoby jeszcze dorzucić kilka spostrzeżeń o bibliotekach na statkach. Czy biblioteki te odpowiadają marynarzom, czy dobór książek jest odpowiedni? Na statku „Mickiewicz” komplet książek nie był zmieniany przez ostatnie dwa rejsy, tak że bardziej „zawzięci” czytelnicy (a jest ich dużo), nie korzystali w drugim rejsie z biblioteki. Dobór książek jest bardzo dziwny. Obok pamiętników marszałka angielskiego Montgomery’ego można było znaleźć „Kariere Nikodema”, „Dymy” T. D. Mostowicza itp. „dzieła”. Było kilka niekompletnych książek, np. III tom „Popiołów”, IV tom „Chłó-

pów” itp. O Chinach zrandowało się zaledwie kilka broszur. W bibliotece takiej zaś winien się znajdować wybór klasyków polskich i rosyjskich, nowe utwory pisarzy polskich i radzieckich oraz jak najwięcej powieści morskich. Poza tym winny znajdować się książki dobrane tak, aby każdy członek załogi mógł rozszerzyć swoją wiedzę o świecie, o krajach, w których bywa względnie koło których przepływa. Miałem bowiem możność się przekonać, że wleczka marynarzy o tych krajach ogranicza się często do własnych obserwacji i wysnutych nieraz całkiem mylnych wniosków. Biblioteka statkowa winna uczyć i dawać godziwą rozrywkę. Powinna być pomocą przy organizowaniu życia świetlicowego.

H. Ł.



## Nie zawsze za pracę otrzymuje się kołacz

**TAK** właśnie stało się z wodniacką sekcją wioślarską. Historia zaczęła się bardzo dawno, gdy wrocławscy wodniacy założyli przy Zrzeszeniu „Związkowiec” koło sportowe, a w nim sekcję wioślarską. Sekcja złożona z około 50 osób, pracowników żegluga śródlądowego, stoczni, dróg wodnych itp. okazała się bardzo ruchliwa. Przede wszystkim postarano się o przydział 6 łodzi. Były tam łodzie rozma-

tych typów. Zarząd Okręgowy ZZPŻ we Wrocławiu uścił za nie należność, a wioślarze wyremontowali je i zaczęli regularne treningi.

Niedługo jednak cieszone się efektami własnych starań i pracy. Koło sportowe przeszło pod macosze „skrzydełka” Zrzeszenia „Kolejarz”, a przy tej okazji przyszła druga, bardziej bo-



lesna niespodzianka — zmiana przydziału łodzi. Dobrze wyremontowany sprzęt sportowy WKKF zabrał wodniakom i „cieplą rączką” przydzielili „Stali”.

Czwarty już rok trwają jednostronne targi. Przez cały ten czas uparci sportowcy — wodniacy upominają się, proszą, grożą, interweniują w WKKF i GKKF, ale bez rezultatu. Cóż im więc pozostało?

Obecnie składają za pośrednictwem „Steru” noworoczne życzenia dla WKKF i GKKF, aby jak najprędzej, jeszcze w tym sezonie wioślarskim zwrócić im nieprawnie zabrane łodzie i tym samym umożliwić ponownie rozpoczęcie regularnych treningów.

WIOŚLARZE BEZ ŁODZI

W efekcie dwie barki wysłane z Bydgoszczy — o których jednak przedstawiciel w Nakle nie mógł w porę się dowiedzieć — naprosto straciły całą dobę w oczekiwaniu na załadunek.

Enzet

Korespondent

Od redakcji

Proponujemy założyć centralkę telefoniczną bliżej zabudowaną gospodarskich, albo zmienić telefonistkę.

## Uparty brakorób

**SA** jeszcze tacy pracownicy, którzy całymi tygodniami nie widzą... swojego brakoróbstwa, mimo że wszyscy im je wytykają. Do takich należy Józef Drywa, elektryk z bazy sprzętu przy wydziale II w porcie gdynskim.



Przed miesiącem złutował on płyty w wannie do kwasu siarkowego, w której pracownicy ładowni akumulatorów oczyszczają stare wyczerpane ogniwa. Pracę swoją wykonał elektryk z takim skutkiem, że... wanna nie nadaje się do użytku. Po prostu — wycieka z niej kwas. Koledzy zwracają uwagę Drywie na jego brakoróbstwo, tłumacząc mu, że trzeba jak najszybciej naprawić wannę, że dzięki jej uruchomieniu wzrośnie sprawność pogotowia eksploatacyjnego wózków, układarek, tak pilnie potrzebnych, zwłaszcza obecnie, w okresie nasilenia przeładunków... Ale to wszystko jakoś nie trafia do przekonania elektryka.

Śmiemy jednak twierdzić, że po przeczytaniu tej notatki elektryk Józef Drywa zmieni swoje dotychczasowe dziwne postępowanie. Byłby jednak lepiej, zarówno dla bazy sprzętu, jak i dla niego samego, gdyby uczynił to wcześniej.

J. P.

## Dlaczego?

...nie dokonano do tej pory podsumowania wyników współzawod-



nictwa pracy między młodzieżowymi brgadami stoczni rzecznych za II i III kwartał ub. r.?

...sztawerzy drzewa w porcie szecińskim otrzymują w przydziale buty gumowe zamiast skórzanych? — Byłoby przecież korzystniej — mówią robotnicy — gdybyśmy raz w roku otrzymali jedną parę skórzanych, które lepiej chroniłyby nas przed poślizgnięciem się czy przebieciem nogi, niż zużywalibyśmy 3 — 4 pary butów gumowych, w których pracuje się trudniej i które niszczą się bardzo szybko... Również taka zamiana przyniosłaby oszczędności w wydatkowaniu na odzież ochronną.

...Kierownictwo Ekspozytury Żegluga na Wiśle nie dopilnowało nalożonego przeprowadzenia naprawy instalacji centralnego ogrzewania w budynku administra-



cyjnym? Na skutek tego kaloryfery są zimne i trzeba biura ogrzewać piecykami, mimo że w kotłach pali się?

...C. Hartwig w Gdyni żądając załadunku towarów wg pozycji w cargo-liscie, nie podaje jednak na kwitach sternika numerów towarów zaznaczonych w cargo-liscie? Takie postępowanie przysparza wiele kłopotów i powoduje stratę czasu przy podawaniu towarów na statek. Żadu przy się to m. in. ostatnio przy załadunku statku „Kościszko”.

...nie postawiono dotychczas na placu nr 8 w porcie gdyńskim kiosku, służącego jako skład narzędzi i farb oraz jako schronienie dla pracowników magazynowych? Brak tego kiosku utrudnia pracownikom wykonywanie czynności zwią-



zanych z przyjmowaniem, wydawaniem oraz magazynowaniem towarów na placach nr 7 i 8. Dział składowy nie odpowiada na interwencje magazyniera Alfonsa Zielińskiego, który od października ub. r. zwraca uwagę na pilną potrzebę zbudowania takiego kiosku.

## Śladem waszych interwencji

**DYREKCJA** Zarządu Portu Gdańsk-Gdynia, Komitet Zakładowy PZPR i Rada Zakładowa ZPGG odpowiadając na naszą notatkę, zamieszczoną w nrze 23(69) pt. „Do kogo im nie pomóc?” informują nas, że sprawy bytowe nowozawieranych robotników były tematem wspólnych obrad. Wniosek usprawniający obecny stan przekazano do realizacji zainteresowanym, a wykonawstwo ich jest pod stałą kontrolą.

**POLSKIE** Linie Oceaniczne zawiadomiły nas, że na skutek naszej interwencji otrzymano już od MORS część komory dla zmagazynowania sprzętu radiowego (notatka pt. „Tu mówi inspektoratradio” zamieszczona w nrze 11(67)).

**ODDZIAŁ** Zaopatrzenia Robotniczego przy Kojach Stoczni Rzecznych w wyjaśnieniu niesłyszanej na notatkę zamieszczoną w nrze 24(70) pt. „Kłopot z wózkami” zawiadamia, że ob. Wolniński udzielono upomnienia za niewłaściwą obsługę konsumentów.

**W ZWIĄZKU** z naszą notatką pt. „Dlaczego” zamieszczoną w nrze 23(69) Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia zawiadomił nas, że obecnie prowadzi się w taryku próby pracy dwuzmianowej. Dotychczas trudności w uruchomieniu taryku na dwie zmiany były spowodowane niedostateczną ilością etatów w dziale inżynierjno-budowlanym.

**ODPOWIADAJĄC** na nasz artykuł, zamieszczony w nrze 23(69) pt. „Tak nie można pracować” Polskie Linie Oceaniczne stwierdzają, że krytyka zawarta w tym artykule jest słuszna. Celem usprawnienia pracy i wyeliminowania niedociągów dyrektora PLO poleca, aby dział kadrowy z Radą Zakładową każde przemustrowanie względnie zmustrowanie przewodniczących statkowych rad oddziałowych.

**ZARZĄD** Portu Gdańsk-Gdynia zawiadamia, że przerwa w dostarczaniu nowych sygnałów dla sprzętu zmechanizowanego nastąpiła z powodu trudności zaopatrzeniowych. Obecnie Baza Sprzętu Zmechanizowanego otrzymała część nowych

sygnałów. Całkowite zaopatrzenie nastąpi na początku 1954 r. (odpowiedź na notatkę „Dlaczego”, zamieszczoną w nrze 22(68)).

**ZARZĄD** Portu Szczecin w wyjaśnieniu nadesłanym na nasz artykuł pt. „Więcej troski o sprawy bezpieczeństwa pracy” w nrze 22(68) przyznaje, że sprawy BiHP w Technicznej Bazie Ta boru pozostawiają jeszcze wiele do życzenia. Winę wycofano z eksploatacji i oddano do remontu. Odnosnie innych niedociągów ZPS przeprowadza dochodzenia, o wyniku których poinformujemy nas oddzielnym pismem.

## W naszym telewizorze



Jesteśmy na fali ZPGG — Gdynia. Sen to zdrowie, ale... nie w czasie służby. Niestety widocznie innego zdania są obywatele M. Jędrzej Tomczak i Czesław Raut z bazy sprzętu zmechanizowanego przy wydziale II, skoro w dniu 18 grudnia ub. r. spali obaj w czasie pracy.



## O Julianie Tuwimie

więcej cegiełka wspaniałego gmachu braterstwa i przyjaźni łączącego nasz naród z narodem rosyjskim.

Tuwimowi zawdzięczamy wiele odkryć w dziedzinie historii nowej literatury i publicystyki. — Jego badania nad mową polską przysporzyły nam wiele bogatego materiału.

Jednym z jego ostatnich wierszy był „List do córki w Zakopanem”. Pisał w nim Tuwim:

...Kłaniaj się góróm córeczko,  
kłaniaj z wysoka  
Z wysoka nisko się kłaniaj  
Łodzi Fabrycznej  
Z owych tam wierzchoł czy regli  
Z Morskiego Oka  
Śląskim górnikom się kłaniaj  
Z uśmiechem ślicznym.  
Kłaniaj się szczytom podniebnym  
hardym i pięknym.  
To swoje „czuwać” im krzyknij  
harcerko mała.

(sier.)

**O** DCHODZĄCY rok 1953 przyniósł w swoich ostatnich dniach dwa dotkliwe ciosy dla naszej literatury. Wkrótce po śmierci Konstantego Gątczyńskiego, nowa bolesna wieść rozeszła się lotem błyskawicy po całym kraju. — Umarł — Julian Tuwim.

Leopold Staff — nestor polskiej poezji — tak pisał po zgonie Tuwima:

„...Talent ten miał sto barw, sto strun  
był zawsze niespodzianką. Dla Tuwima  
nie było rzeczy wielkich i małych, w nad-  
drobniejszej ukazywał się on cały, niepo-  
dzielny. Cały był pasją w pełnym tego  
słowa znaczeniu namietnością i cierpie-  
niem. Kochał co dobre i nienawidził co  
złe całym sercem...”

Z jakąż odnogą przeciwstawił Tuwim  
swoją poezję furii bajdackich napaści sa-  
nacyjnej „krzytyki”, która — często słowa  
zamieniała na... patki faszystowskich bo-  
jów karzy i granatowych policjantów.

Śmiało demaskował Tuwim wszelkie zło  
owych czasów, gdy — jak sam pisał —

...Wielki Łowczy w Polsce gościł  
I wielkopańskie pil szampany,  
Gdy zapijały się z radością  
Ożońskie blazny i balwany...

Serce Tuwima jest zawsze czułe na  
wszelką krzywdę ludzką. Jego „Słowa we  
krwi” to nowe oskarżenie kapitalistyczne-  
go ustroju, kiedy pisał —

„Jest, jest niedza nasza  
Sa, sa te dzieci jak zmyry.  
Donawły sa te poddasza  
Sutereny i nory.

(„Nedza”)

A obok tego Tuwim — bojownik, Tu-  
wim — którego poezja wychodził nie-  
ustraszenie razem z robotnikami polskich  
fabryk na manifestacje pierwszomajowe —

„Mokra czerwienią wzburzoną  
wędęta  
W oknie otwartym chorągiew  
furkane  
W czerwone światło, w czerwone  
światło  
Dzień się roztopił w majowej  
pałoce..

Jego liryka nosi piętno żarliwego uko-  
chania życia i radości tego życia. Cały  
tomik „Siódma jesień” pełen jest takich  
właśnie obrazów świata, malowanych ja-  
skrawymi barwami, w pełni słońca.

Wojna zastąpiła Tuwima za granicą, ale  
właśnie tam, z tęsknoty za Ojczyzną, ro-  
dził się wspaniały poemat „Kwiaty pol-  
skie”, w którym Tuwim jasno wyraża swą  
pragnienie powrotu do nowej Polski, o-  
czywiście ludu pracującego miast i wsi.

Chmurę nad nami rozpał w luno  
Uderz nam w serca złotym  
dzwonem  
Otwórz nam Polskę, jak piorunem  
Otwierasz niebo zachmurzone.  
Daj nam uprzątnąć dom ojczyzny  
Tak z naszych zgłiszcz i ruin  
świątecznych.

Jak z grzechów naszych win  
przeklętych:  
Niech będzie błędny ale czysty  
Nasz dom z cmentarza

podźwignięty.  
Ziemni, gdy z martwych się obudzi  
I brzask wolności jak ozłoci  
Daj rzadym mądrych dobrych ludzi  
Moemych w mądrości i dobroci.  
A kiedy lud na nogi stanie  
Niechaj podniesie pieśń żyłą  
Daj pracującym we władanie  
Plon pracy ich we wsi i miastach.

Po powrocie do wyzwolonej Ojczyzny  
Julian Tuwim pisał nowe, piękne wiersze,  
jest jednym z najpracowitszych  
tłumaczy poezji rosyjskiej i radziec-  
kiej. To dzięki niemu czytelnik pol-  
ski poznaje w wielkim przekładzie poezje  
Puszki, którym Tuwim pozostawił czas  
i piękno oryginału. Zbiór przekładów za-  
tytułowany „Lutnia Puszkina” to jedna

**PRZESZŁO** 600 dzieci marynarzy i pra-  
cowników PLO radośnie witało w dniu  
6 stycznia br. Nowy Rok 1954.

Dużo, dużo uśmiechniętych twarzątek  
— pyzalek, okrągłych i aż zaróżowio-  
nych od nadmiaru wrażeń. Rozbieganym  
oczom trudno zatrzymać się na jakimś  
szczegółie wspaniałej dekoracji ogromnej  
sali szkół TPD na Grabówku. Ledwie  
popatrzą na jeden obrazek, a już inny  
przykuwa wzrok, pociąga urzeka miłą bar-  
wą ładnym rysunkiem Tu chłopczyk nad  
książką, a tam okręt płynie na morzu...

Ale oto na scenę wchodzi strojny góral  
(artysta Surzyński) i zaczyna się pięk-  
na onowicie góralska. Wszelkie oczy u-



Widowisko jest ogromnie zajmujące, spójrzcie tylko na nasze twarzyczki

radowane dzieciarni urzeczono nowym wi-  
dokiem nieruchomiejąc w zachwycie.

Czteroletnia Ewunia Pawłowska, któ-  
rej tatuś pływa na „Batorym”, wkłada  
paluszek do buzi i zapominając o całym  
świecie słucha z całą powagą opowiada-  
nia.

A gdy góral skończył opowieść, scenę  
zalewa nieprzebrane morze barwnych stro-  
jów ludowych. Dziarsko, z przytupem wy-  
bijają tancerze holubce: aż dziw, że mło-  
dzież szkolna tak ładnie tańczy.

Salę wypełniają głośnie oklaski — to  
młodzi widzowie wyrażają swe uznanie  
młodym artystom.

Dobra to jest loteria, kiedy każdy los  
wygrwa i kiedy losów jest tyle, że dla  
każdego dziecka wystarczy. Małeńką rącz-  
ką wyciąga Ewunia los nr 246. — Ciekaw-  
e, jaką też książkę wygram? — zastanawia  
się. A kiedy książka „Mendel Gdań-  
ski” błysnęła już barwnymi okładkami,  
pada radośna prośba: — Mamusi, prze-  
czytaj mi ją w domu, prawda? Bo Ewu-

A teraz proszę, gdzie kto woli — do  
cyrku, do kina, czy do krainy bajek? A  
może do zwierzyńca? Wprawdzie flora  
jest tylko na dekoracjach, a żywą faunę  
reprezentuje jedna małpka, której na imię  
Piotruś i kilka bajecznie kolorowych pa-  
pużek, ale to nie przeszkadza wcale Lesz-  
kowi Białkowskiemu i jego siostrzytce  
Janceczce patrzeć przez całe pół godziny  
na te egzotyczne okazy.

Basia Jeleńska nie jest zdecydowana,  
gdzie pójść? Wreszcie mówi — chodźmy  
posłuchać bajeczek. I obie siostrzytki  
Basia i Elżunia ciągną mamę za rękę do  
zaczarowanej krainy baśni. Wokół jak o-  
kiem sięgnąć rozlewają się niebieskie wo-  
dy rzeki. Dalej widać łąki, wierzby i szy-  
bujące w powietrzu bociany. Na małej wys-  
pce obok domku krasnoludków stoi  
biała królewna (artystka teatru „Wybrze-  
że”, Renata Kulakowska) Iwona Wajdów-  
na, Mirusia Głowacka i Ewa Godecka z  
wielkim przejęciem słuchają bajki o złym  
wilku i kózce, którą tylko posłuszeństwo  
wobec mamusi uchroniło przed klami leś-  
nego drapieżnika.

Jesteśmy na pokładzie okrętu. Wokół —  
jak okiem sięgnąć — ciągną się odmęty  
morskie. Na okręcie trzyma straż stary  
wilk morski z ogromną fają w zębach.  
Bez obawy wpadnięcia w odmęt łowimy  
ryby — dobry wędkarz za złowienie 5 ry-  
bek otrzymuje nagrodę w postaci nowo-  
rodzonej poczulówki. Właśnie Grześ Na-  
wrocki z miną tryumfatora wyciąga ostat-  
nią ciętą flądrę.

Przedstawienie sztuki pt. „Miasteczko  
majstrów”, które odbyło się na zakończe-  
nie, zamknęło cztery godziny prawdziwie  
go szczęścia, radości i zachwytu.

H. S.

### Program audycji Rozgłośni Szczecin i Gdańsk dla załóg pływających

18.1.54 r. — godz. 17.50 Reportaż słowno-  
dźwiękowy o Stoczni Gdańskiej.  
19.1.54 r. — godz. 18.10 „Na morskiej fali”  
— przegląd aktualnych wydarzeń.  
21.1.54 r. godz. 17.50 Reportaż poświęcony spra-  
wie pilotażu i pracom nad pogłębianiem toru  
wodnego Szczecin-Swinoujście.  
26.1.54 r. godz. 18.10 „Na morskiej fali” —  
przegląd aktualnych spraw morskich.  
28.1.54 r. godz. 17.50 Audycja w sprawie ob-  
niżki kosztów własnych i dodatkowej produkcji.

### Czy znasz tę książkę?

**N** AKRESŁONY w końcu 1952 roku gigantycz-  
ny plan przebudowy i budowy naszych śró-  
dlądowych dróg wodnych, a co za tym idzie —  
mające nastąpić ogromne zwiększenie przewo-  
zów śródlądowych, stawia na jednym z naczelnych  
miejsc przygotowanie licznych i wyszkolonych  
kadr. To znów z kolei łączy się z przygotowaniem  
odpowiedniej literatury.

Planowaniu poświęcony jest także rozdz. III  
Tutaj autorzy omawiają planowanie operatywne  
i sprawozdawczość eksploatacyjną, a także poru-  
szenia bardzo ważne zagadnienie — rozrachunek  
gospodarczy statku.

W następnych dwóch rozdziałach jest mowa  
o organizacji handlowej przewozów osobowych  
i towarowych oraz o organizacji przeładunków,  
a więc m. in. o rodzajach przewozów i statków,  
portach, dokumentach, przepisach, taryfach, ma-  
nipulacjach celnych itd.

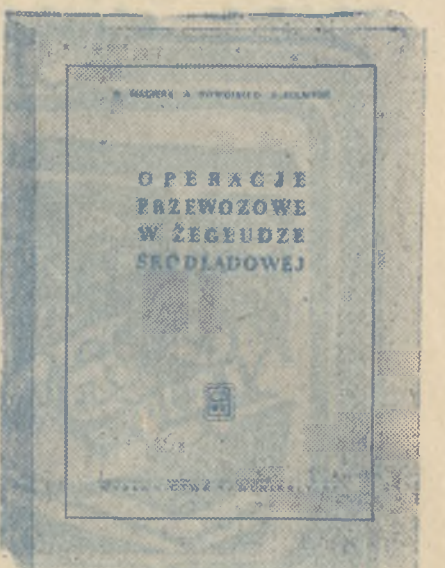
Rozdz. VI omawia organizację i prowadzenie  
ruchu w przedsiębiorstwie żegludowym, rozdz.  
VII — organizację i normowanie pracy w por-  
tach.

Rozdział przedostatni, ósmy z kolei, zaznajamia  
nas z organizacją pracy barek i holowników na  
trasie (zestawienie pociągów holowniczych, żeglu-  
ga nocna, skład załóg itd). Wreszcie ostatni  
rozdział mówi o współzawodnictwie i racjonal-  
izacji w żegludzie śródlądowej.

Jak widzimy omawiana praca jest całą ency-  
klopedią podstawowej wiedzy w zakresie okre-  
ślonym tytułem książki.

Całość liczy ok. 350 stron, w tym 34 załącz-  
ników (wzory różnych dokumentów przewozowych,  
raportów, rachunków, dzienników podróży itd) i  
24 tablicy w tekście znajduje się także 14 ry-  
sunków.

(zbro)



Literatura w zakresie żegludgi śródlądowej, do-  
tyczająca bardzo zaniedbaną i właściwie — nie-  
mal nieistniejącą, stale się zwiększa. Ostatnio  
Wydawnictwa Komunikacyjne wydały książkę pt.  
„OPERACJE PRZEWOWE W ŻEGLUDZIE  
ŚRÓDLĄDOWEJ”, napisaną przez trzech cenio-



Radośnie powitali Nowy Rok marynarze z naszych statków stojących w porcie Gdańsk-Gdynia. W noc sylwestrową odbyło się w gdynskim Domu Marynarza przyjęcie zorganizowane przez Związek Zawodowy Pracowników Żegludgi. Na przyjęciu prócz naszych marynarzy obecni byli przedstawiciele załóg obcych statków, przebywających w naszych portach. Dla gości przygotowano oprócz tradycyjnej lampki wina wiele atrakcyjnych występów artystycznych w wykonaniu amatorskiego zespołu Klubu Robotniczego ZPGG.

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze nagrody książkowe otrzymują: Anastazja Wiśniewska z Gdańskiej Stoczni Remontowej, Jan Kostrubala z PLO, Czesław Fuz z Rejonu Dróg Wodnych w Płocku.

## KRONIKA SZTERU

Nasza flota handlowa wzbogaciła się o nową jednostkę — rudowęglowiec „Wieczorek”, zbudowany w Stoczni Gdańskiej. Wchodzi on w skład floty Polskiej Żegludgi Morskiej.

Do dyspozycji załogi znajdują się na statku m. in. jedno- lub dwuosobowe kabiny oraz estetycznie urządzone i bogato wyposażone świetlice.

Nowej jednostce i jej załodze życzymy owocnej pracy i pomyślnych wiatrów.

\* \* \*

Ostatniego grudnia ub. r. powróciła z próbnego rejsu do Szczecina pierwsza pełnomorska jednostka, wybudowana w Stoczni Szczecińskiej. Próba wypadła pomyślnie.

Dobiegają końca prace przy wyposa-  
żeniu dwóch dalszych statków tego sa-  
mego typu; w budowie znajduje się  
czwarta jednostka pełnomorska.

\* \* \*

Nakładem około 436 milionów złotych wyremontowano w ub. r. blisko 32 tys. budynków o łącznej liczbie ponad 526 tys. izb i przyłączono do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej około 2 tys. budynków. Nadto dokonano szeregu niezbędnych prac, mających na celu po-  
prawę warunków bytowych mieszkań-  
ców miast i osiedli robotniczych przez  
budowę nowych urządzeń sanitarnych  
i higienicznych.

W br. zgodnie ze wskazaniami IX  
Plenum KC PZPR przewiduje się dal-  
sze zwiększenie środków finansowych  
na remonty kapitalne zabezpieczają-  
ce oraz na podłączenia do sieci wodo-  
ciągowej i kanalizacyjnej. Na remonty  
kapitałne przeznaczają się znacznie więk-  
sze sumy niż w ub. r. Województwo  
gdańskie otrzyma 6,7 proc. ogólnych  
nakładów na ten cel.

## POMYŚL

### LOGOGRYF

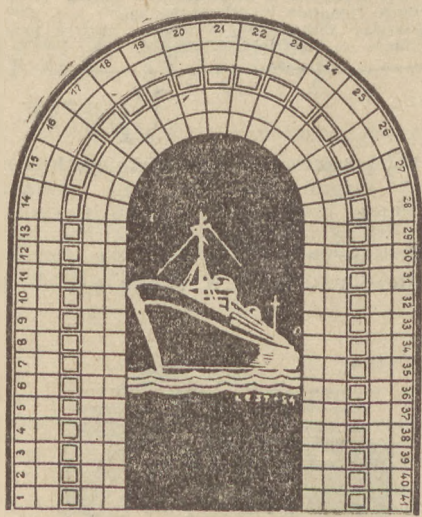
(Nadesłał S. Lemba ze Szczecina)

Do figury wpisać 41 pięcioliterowych wyrazów.

Rząd środkowy do rozwiązania

Znaczenie wyrazów

1. Karta geograficzna (zdrobniale), 2. wyspa  
na NE od Nowej Zelandii, 3. szósty znak Zodia-  
ku, 4. liny służące do obracania reł w kierunku  
poziomym, 5. aparat do wykrywania niewidocz-  
nych obiektów nawodnych, 6. państwo u podnóża



Himalajów, 7. zbiór map, 8. zatopiona okręty,  
9. olinowane stałe na żaglowu, 10. duża zato-  
ka o skalistych i wysokich brzegach, 11. „przy-

stań” w języku rosyjskim, 12. poziome ruchy  
wód morskich, 13. marynarz Polskiej Floty Kró-  
lewskiej, 14. pierwszy znak Zodiaku, 15. duża  
ilość okrętów, 16. aparat do wykrywania obiektów  
podwodnych, 17. urządzenie na trasie kana-  
łu wodnego, 18. pierścienie przytrzymujące tops-  
le do stęgi, 19. pływacz, mielnia, 20. żaglowiec  
poruszający się po lodzie, 21. dzielnica Polski,  
22. największa wyspa w archipelagu Hebrydów, 23.  
jedna z najładniejszych konstelacji, leżąca na  
równiku niebieskim, 24. statek rybacki, 25. urzą-  
dzenie służące do wyławiania min morskich, 26.  
wiszące łóżko okrętowe, 27. inaczey: ciecz (w 1.  
mn.), 28. miasto w Polsce, 29. państwo w po-  
łudn.-wsch. Azji, 30. otwór w burcie dla łańcu-  
cha kotwicznego, 31. wyspa na zachodnim Bał-  
tyku, 32. dzielnica Gdańska, 33. nazwa jednej  
z gwiazd Wielkiej Niedźwiedzicy, 34. port w Ka-  
rel, 35. inaczey: boja, 36. jeden z masztów na  
szkunerze, 37. piaszczyste wzgórze na wybrzeżu  
morskim, 38. stolica Boliwii, 39. morska jednostka  
szybkości, 40. miasto nad Zatoką Gdańską, 41.  
człowiek pracujący pod wodą.

Rozwiązanie należy nadsyłać do naszej redak-  
cji w terminie 14-dniowym od daty ukazania się  
numera. Wśród czytelników, którzy nadesłał tra-  
fne rozwiązanie, rozlosujemy 5 nagród książko-  
wych.

Rozwiązanie krzyżówki z uru 24(70)

Poziomo:

1. Kotka, 4. żagle (wspak), 7. rum, 8. pik,  
10. bat, 12. Natal, 14. tonaż, 15. Moonta, 17. jur-  
ta, 21. Wan, 22. Ina, 24. SOS, 25. pirat, 26. alu-  
za,

Pionowo:

1. Koga, 2. top, 3. arka, 4. Emba, 5. Tag  
(wspak), 6. żółw, 9. inwazja, 11. Alboran, 13.  
Timor, 16. trap, 18. Unst, 19. Tisa, 20. Bora, 21.  
wir, 23. Abo

Za trafne rozwiązanie zadań nadrody książko-  
we otrzymują: 1. Leszek Riemer, Sopot, ul. Sta-  
lina 60/1, 2. Stefan Jackowski, Gdynia, ul. Świę-  
tojańska 34, Franciszek Krawczyk, Gdynia-Obłu-  
że, ul. Czeladnicza 2, 4. Marcin Kacprowski,  
Włocławek, ul. Kościuszki 4, 5. Janina Kowalik,  
Warszawa, ul. Jaska 3.

Zdjęcia w numerze: Syrovatki i Ułajewskiego Rysunki: Katzera i Karłowskiego.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegludgi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski, Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych, Gdynia, ul. Waszyngtona 34 na konto PKO Gdynia nr 11 110-55152, Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Nakład 13.000 egz. Dr uk: Gdańskie Zakłady Graficzne, Pap. rot. sat, 60 gr 102 cm, klasa VII, oddano manuskrypty 7. I. druk ukończono 15. I. 54. zam. 50 W-5-10523.