

Motorowiec

„Oksywie“

uratował kuter rybacki

Przed kilkunastoma dniami statek PZM „Oksywie“ uratował niemiecki kuter rybacki.

W czasie szalejącego na Bałtyku sztormu na „Oksywie“, znajdującym się również w morzu na wysokości Ustki zauważono sygnał rakietowy. Statek natychmiast zmienił kurs i pośpieszył na ratunek. Jak się okazało, w niebezpieczeństwie znajdował się niemiecki kuter rybacki „Frie-2“, któremu pękł wał śrubowy. Po uciążliwej walce z żywiołem w nie zwykle trudnych warunkach atmosferycznych udało się załozce „Oksywie“ wciągnąć kuter na hol i zaciągnąć do Trelleborga, gdzie przekazano go holownikowi. Obok kapitana Włocha szczególnie wyróżnili się st. marynarz Jakubowski i mł. marynarz Korzyński.



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 4

GDAŃSK. 15-28 LUTEGO 1954 R.

NR 4 (74)

Na przykładzie trzech statków

ABY SZYBCIEJ I LEPIEJ BYŁY REMONTOWANE NASZE STATKI

ABY statek zarabiał, aby mniejszy był koszt jego utrzymania, musi on być w ruchu — realizować swe zadanie przewozowe. Jak wiadomo, mechanizmy z biegiem czasu zużywają się i statek wędruje do remontu stoczniowego. Termin trwania remontu uzależniony jest od tego, jaką troską otacza załoga poszczególne mechanizmy i jak zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Trochę opieki nad mechanizmami i ich dokładna znajomość daje gwarancję sprowadzenia szczegółowej i dobrej specyfikacji remontowej. Dalszy moment skrócenia postoju stoczniowego — to właściwa współpraca marynarzy z remontowcami, dobra organizacja prac przeprowadzanych przez stocznię i eliminacja braków robót. Spełnienie tych wszystkich warunków daje gwarancję terminowego wykonania remontu, a co za tym idzie obniżki kosztów własnych.

Ubiegły rok nie był najlepszym okresem, jeżeli chodzi o sprawną organizację zaplanowanych remontów. Na skutek złej organizacji remontów i braków robót, straciliśmy poważne ilości statków. Wina ponosi tu zarówno pion techniczny PLO, jak i stocznie remontowe.

Przykre doświadczenia 1953 r. były już niejednokrotnie tematem wielu narad partyjnych i gospodarczych w naszej flocie i stocznjach. Wnioski wypracowane z tej analizy miały posłużyć do uniknięcia podobnych błędów w tym roku, wymagającym zwiększenia operatywności stoczni ze względu na przetrzymanie większej niż dotąd ilości prac remontowych na stocznie krajowej.

Czy nasze stocznie realizują jednak te wnioski? Odpowiedź na to pytanie da nam krótki przegląd choćby tylko trzech jednostek, przebywających w remoncie. Są to parowiec „Marchlewski“ i „Wisła“, remontowane w Gdańskiej Stoczni Remontowej i parowiec „Bytom“ — na Stoczni im. Komuny Paryskiej.

GDAŃSKA Stocznia Remontowa stosuje dość dziwną politykę wdrażania się przed podpisaniem umowy o remont parowca „Marchlewski“. Stwierdź bowiem trzeba, że pierwsza umowa zawarta zaraz po przybyciu statku na stocznie była aktualna tylko 15 dni.

W grudniu ub. roku anulowało ją kierownictwo stoczni. Powodem jej zawieszenia — jak informuje inspektor terenowy PLO tow. Majer, obiektywnie się statkiem — była turbina, której przegląd, w myśl zaleceń MRS miała dokonać stocznia. Dziwna co najmniej przezorność wydaje się fakt, że stocznia przed otwarciem turbiny i zorientowaniem się w jej stanie niemal odmówiła wykonania ewentualnych robót, a co najgorsze zerwała umowę. Należy wyjaśnić, że po odkręceniu turbiny, które nastąpiło dopiero w końcu stycznia, gdyż tak długo wykonywano próby przetrwania do podnoszenia wirnika turbiny (po przeszło 2-miesięcznym postoju statku) okazało się, że trzeba tylko wybrać luz. No cóż, jednak fakt pozostał faktem — kierownictwo stoczni nie podpisało dotychczas umowy. Pozostaje tylko zapytać, jak długo będzie wobec tego trwał remont? Byłoby słusze, by CZ MSR zainteresował się tą sprawą i dopomógł armatorowi w nakłonieniu „ostrożnej“ dyrekcji do spełnienia podstawowych obowiązków.

Dalsze bolączki załogi parowca „Marchlewski“ jak również i „Wisły“ — to niedostarczenie harmonogramu robót (kierownictwo stoczni twierdzi, że harmonogram to rzecz ściśle tajna). Brak harmonogramu uniemożliwia załodze i inspektoratowi technicznemu PLO kontrolę przebiegu planowych prac i reagowania w formie bądź pomocy, bądź też interwencji w wypadku niedotrzymania poszczególnych terminów robót.

DALSZA bolączką załogi — to lekceważenie narad wytwórczych przez średnie kierownictwo, dyrekcję oraz o-

ganizację partyjną i związkową stoczni i niezapraszanie marynarzy na narady stoczniowe, poświęcone sprawom remontu ich jednostek. Ten stosunek trzeba by nieco zmienić. Przekonaliśmy się przecież na przykładzie remontu motorowca „General Walter“, jak cenne i pożyteczne są takie narady, jak dzięki nim można uniknąć wielu niedociągnięć i skrócić czas trwania robót. Ale o tym widocznie zapominało kierownictwo techniczne i partyjne.

Jeszcze nie zawsze organizuje i koordynuje się sprawnie pracę między poszczególnymi działami. Świadczy o tym wyraźnie m. in. taki oto jaskrawy przykład: Podczas przeprowadzania prac przy kotłach trzeba było spawać przy jednym z nich (praca na 1 godzinę). Po uzgodnieniu zlecenia z inspektorem st. mechanik zwrócił się 8. I. br. do majstra prowadzącego roboty w maszynowni o dokonanie spawu. Ten jednak tłumaczył się wykonaniem tej czynności, tłumacząc się brakiem zlecenia. W efekcie st. mechanik, z-ca kapłtana i gospodarz statku po kilkugodzinnym poszukiwaniu przesłanego zlecenia, znaleźli je w dziale planowania. Fakt ten nie nasuwa żadnych wątpliwości.

O braku wzajemnej koordynacji pracy pomiędzy poszczególnymi działami i brygadami pracującymi na statku, mówi i inny przykład. Na „Wisłę“ trzeba było dokonać niewielkiej naprawy w pomieszczeniu przetwornicy (zaspawanie dziury i wyłożenie pomieszczenia korkiem). Stocznicy zmienili jednak porządek pracy. Najpierw wyłożyli ściany i sufit korkiem, a następnie zdemontowali, aby zaspawać dziurę.

Tych kilka przykładów, wskazujących na niedociągnięcia istniejące wciąż jeszcze w Gdańskiej Stoczni Remontowej powinno zmobilizować kierownictwo do ich szybkiej likwidacji i do zacieśnienia współpracy z załogami remontowanych jednostek.

SPRAWĘ remontu parowca „Bytom“ trzeba omówić osobno. Jest to bowiem typowy przykład skandalicznego braków robót, niedotrzymania terminów i braku troski o skrócenie czasu trwania pracy. „Bytom“ podstawiono na stocznie 16 września ub. r. Od samego początku roboty posuwają się zółwim tempem. Na przykład demontaż i czyszczenie kotłów trwały od 25 września do 9 listopada ub. r., a więc o trzy tygodnie dłużej niż średnio planowany czas.

Sprawa szczególnej wagi dla statku było jak najszybsze zakończenie robót przy środkowym kotle (używanie ciepła i wody). Nic nie stało na przeszkodzie, aby zakończyć te prace w grudniu ub. r., a więc przed nastaniem mrozów. Tak się jednak nie stało. W efekcie fala mrozów znacznie opóźniła dalsze prace, stwarzając na nie ogrzewanie statku ciężkie warunki pracy. Cóż bowiem dzieje się w maszynie? Kingston obłożono końskim nawozem. Zainstalowany przy kotle nr 3 mały piecyk węglowy ogrzewa zaledwie niewielki odcinek przewodów (przy kotle nr 1 sople lodu zwisają z przewodów). Można więc sobie wyobrazić, ile dodatkowej pracy oczekuje załoga, nim zdoła doprowadzić maszynownie do należytego stanu.

Tu nasuwa się pytanie, jak reagowała załoga statku i czy wyczerpała wszystkie środki interwencyjne? Tak, sprawa remontu kotła i pompy zasilającej była tematem wielu wspólnych narad. Stocznia określiła nawet wyraźny termin wykonania tych prac na 28 grudnia ub. r. Kocioł jednak nie działa do dziś. Również nie wykonano naprawy pompy zasilającej i oczyszczenia zbiorników. Ten stan rzeczy opóźnia rozpoczęcie innych prac, np. przy linii wału, gdzie potrzebne jest wysokie ciśnienie pary i bez rozpalenia kotła statkowego nie sposób rozpocząć prace. Trzeba tu nadmienić, że remont pompy za-

silającej zlecono grupie młodych, niewykwalifikowanych robotników z wydziału mechanicznego. W efekcie mimo upływu terminu nie wykonano zlecenia (dorobiono niewłaściwy suwak, za mały tłok). Pracę trzeba było rozpocząć od nowa.

NIERZADKO spotyka się wypadki spychania robót, byleby coś się robiło. Kwitnie więc brakorobstwo, narastają dodatkowe godziny i marnuje się cenny materiał. Np. stocznicy zdjęli beztrósko podłogę w tunelu wału śrubowego i zużyli ją na podpórki, a następnie zażądali od armatora zlecenia na wykonanie nowej. Dział mechaniczny wykonał drzwi metalowe do pomieszczenia akumulatorowni i przetwornicy, zaś framugę do nich zrobił dział kadłubowy. Obydwa działy nie porozumiewały się ze sobą, każdy miał swoje pomiary, a w efekcie — podwójna robota, strata czasu i niezbyt estetyczne wykonanie.

Wobec mnożących się przykładów brakorobstwa, niedotrzymywania terminów zakończenia poszczególnych robót warto zapytać, dlaczego tak się dzieje? Odpowiedź jest prosta. Brak wnikliwej troski i opieki ze strony kierownictwa robót, wykonywanie ilościowych planów, idących w setki roboczogodzin z pominięciem jakości wykonania i celowości robót. Uniemożliwiają załodze wgląd w harmonogram prac, zabraniając brygadom roboczym dawania załodze informacji o ilości ludzi, przeznaczonych na dany dzień do pracy oraz odmawiając udziału w naradach statkowych, kierownictwo Stoczni im. Komuny Paryskiej stwarza w ten sposób dogodne warunki dla brakorobstwa, narzucając statkowi na przestój, a przedsiębiorstwo żeglugowe na poważne straty.

Toczymy nie od dzisiaj upartą walkę z brakorobstwem i niechlujstwem w pracy. Bijemy się o zaoszczędzenie każdej godziny i każdej złotówki. Warto, by kierownictwo stoczni przeanalizowało swój dotychczasowy stosunek do spraw remontu parowca „Bytom“ w myśl zasady, że statek, który nie pracuje — nie zarabia, a każdy dzień postoju stoczniowego kosztuje państwo poważne sumy.

Z. MAJOR



O ZAŁOZCE tankowca „Turnia“ niewiele mówiło się w marynarskim świecie. Nieduży, stalowo-szary stateczek, do niedawna pracowicie uwijał się między naszymi portami, zaopatrując w paliwo całą plejadę dalekomorskich jednostek.

„Kopciuszkiem portowym“ nazwali też marynarze swój statek. Ale nadszedł wreszcie czas, kiedy „kopciuszek“ wypłynął w świat. Było to w październiku ub. r. Przed wyruszeniem w kolejną podróż nr 172 do marynarzy z tankowca „Turnia“ dotarło hasło, wywołujące cały naród do Czynu Przedzjadowego. Jak najgłodniej postanowiła uczcić załoga „Turni“ wielki dzień naszego narodu. Otoczmy troskliwą opieką statek i ładunek. Będziemy skracać rejsy, walczyć o jak najoszczędniejszą gospodarkę paliwem i smarami, będziemy dbać o nasz statek...

Od zaraz też zaczęli marynarze „Turni“ realizować swój czyn. Każda podróż przynosiła coraz to nowe osiągnięcia.

Podróż nr 172. Dzięki oczyszczeniu własnymi siłami trzeciego i czwartego tanku z resztek łożu, zaoszczędzono 8 tys. złotych.

Podróż nr 175. Oczyszczając w porcie zagranicznym pierwszy, drugi, piąty i

Cena 40 gr

Zwycięzcy IV kwartału

współzawodnictwa pracy



Ob. Pacewicz, kapitan przodującego statku „General Walter“ odebrał w imieniu załogi zaszczytny proporzec, który dziś już powiewa na maszcie statku-przodownika, mobilizując dzielną załogę do nowych osiągnięć. Na zdjęciu: kpt. Pacewicz, obok motorowiec „General Walter“.



IV KWARTAŁ ub. r. był w Polskich Linjach Oceanicznych okresem szczególnej walki o plan i jego realizację.

Zakładowa komisja współzawodnictwa pracy, podsumowując osiągnięcia IV kwartału miała nielatte zadanie przy ustalaniu przodujących statków i ludzi. Ambitna rywalizacja załóg, szereg poważnych, niemal równorzędnych osiągnięć statków zmuszał do przeprowadzenia jak najdokładniejszej analizy.

W wyniku takiej analizy przodownikiem pracy w PLO został uznany motorowiec „GENERAL WALTER“, zaś w dalszej kolejności w przodującej dle siatce znalazły się następujące jednostki: motorowiec „MIKOŁAJ REJ“, „LECHISTAN“, parowiec „ŚLĄSK“, motorowiec „PREZYDENT GOTTWALD“, parowiec „GLIWICE“, motorowce „PIAST“, „BATORY“, „PRZYJAŻN NARODÓW“ i tankowiec „RYSY“.

Z przykładowych faktów, które charakteryzują dobrą pracę przodującej załogi motorowca „General Walter“ na leży przede wszystkim wymienić następujące: Załoga wykonała plan IV kwartału w tonach 193,7 proc., w tonomilach 201,1 proc. W IV kwartale ub. r. statek odbył okrężną podróż do Chin skiej Republiki Ludowej poprzez Indie. Zadanie planowe na okrężny rejs załoga wykonała sprawnie mimo ciężkich warunków, przyspieszając jego wykonanie w stosunku do zadania planowego o około 8 dni. Trzeba tu specjalnie podkreślić zasługę załogi, która w drodze powrotnej (napotkawszy silne tajfuny na wodach Dalekiego Wschodu, które spowodowały przespanie się ładunku surówki żelaznej na jedną burtę, zagrożając w ten sposób bezpieczeństwu statku i ładunku) przetrzymała w ciężkich warunkach surówkę, zapobiegając w ten sposób ewentualnej awarii. Również jeśli chodzi o walkę o koszty, statek — wg raportów wyników — osiągnął 46.825 zł dewizowych oszczędności na bunkrze, smarach i wodzie. Załoga przepracowała przy samoremon-

tach 5.413 roboczogodzin, realizując konsekwentnie swoje długofalowe zobowiązanie pływania w ciągu 2 lat bez remontu stoczniowego.

Motorowiec „Mikołaj Rej“ wykonał państwowy plan kwartalny w tonach 104,1 proc., w tonomilach 104,3 proc. W podróży nr 16 skrócono czas przebiegów między portami o 4 dni i 22 godziny, zwiększając szybkość i wykorzystując sprzyjające prądy oraz warunki atmosferyczne. Statek zaoszczędził w stosunku do planu operatywnego na podróż — 45 ton ropy oraz 79 ton wody słodkiej. Statek wyróżnia się bardzo małą ilością claimów w ciągu całego roku, a w ciągu IV kwartału nie miał ich w ogóle, co świadczy o dobrej sztauerce i troskliwej opiece załogi nad przebiegiem za- i wyładunku oraz przewożonym ładunkiem.

Niesposób opisać osiągnięć wszystkich 10 przodujących jednostek. Mogą one również poszczycić się poważnym dorobkiem.

Z ogólnej ilości ponad dwustu wyróżnionych marynarzy tytuły przodowników floty uzyskali: JÓZEF KOTERWA — III oficer z parowca „OLSZTYN“, PAWEŁ LIEDKE — asystent maszynowy z motorowca „POKÓJ“, JAN ADAMCZYK — motorzysta z motorowca „CZECH“, MARIAN BOCHENSKI — st. mechanik z motorowca „LUBLIN“.

Tytuł przodujących w zawodzie uzyskali: STANISŁAW JANUS — kpt. z motorowca „PIAST“, JAN NOSOWSKI — z-ca kapłtana z motorowca „KARPATY“, JANUSZ CZERWIŃSKI — st. mech. z motorowca „MIKOŁAJ REJ“, JANUSZ CHODOROWSKI — I oficer z parowca „GLIWICE“ i LEON WAJDA — ochmistrz z parowca „ŚLĄSK“, PASZKIEWICZ — pracownik umysłowy z Działu Zaopatrzenia PLO i ANTONI MIELCZAREK — kierowca samochodowy z Działu Transportowego PLO.

Przodującymi kierownikami działów zostali: TADEUSZ BYKOWSKI — kierownik Eksploatacji I, MIECZYSLAW JABŁECKI — kierownik Eksploatacji II oraz STEFAN ZIOŁKOWSKI — kierownik Działu Transportowego.

HENRYK KUKLIŃSKI

75.000 t ładunku ponad plan

REALIZUJĄC zobowiązania długofalowe podjęte w IV kwartale ub. r. załogi statków PZM przewiozły w tym okresie ponad plan 75.000 ton ładunku, zaoszczędzając przy tym 1000 ton bunkru i 1900 kg smarów. Dały one tym samym dowód pełnego zrozumienia wytycznych IX Plenum naszej Partii i przysporzyły swym ofiarnym trudem poważne oszczędności naszej gospodarce morskiej.

Na czoło przodujących w IV kwartale jednostek wysunął się motorowiec „ODRA“. Na dalszych miejscach uplasowały się: motorowiec „OKSYWIE“ i „DUNAJEC“, parowiec „KIELCE“ oraz motorowiec „PILICA“.

Przodujący w realizacji zobowiązań marynarze z „ODRY“ to: st. mar. ZBIGNIEW SZYNOWSKI, asystent masz. ANATOL PORACHYJANOWICZ oraz steward TADEUSZ SIEWIERA. Na wyróżnienie poza tym zasługują marynarze z motorowca „OKSYWIE“ — II mech. STEFAN SIENKIEWICZ, mł. steward URBAN, st. marynarz JAN KU BICKI i elektryk NIEGROBECKI, z motorowca „Dunajec“ — TOMAŃSKI, KLIMECKI i JEZIORAŃSKI, ze statku „Kielce“ — palacz STEFAN AJDACKI oraz z motorowca „Pilica“ — CZESŁAW SZOSTAK, MIECZYSLAW SZYTKIEWICZ i EDWARD CHUBIAK.

Konferencja berlińska



Min. Molotow i min. Eden
w swobodnej rozmowie

PORZĄDEK dzienny konferencji berlińskiej, zaproponowany przez min. Molotowa i przyjęty przez uczestników konferencji zawiera następujące punkty:

1. Środki zmniejszenia napięcia w stosunkach międzynarodowych i kwestia zwołania konferencji ministrów spraw zagranicznych Francji, Anglii, USA, Związku Radzieckiego i Chińskiej Republiki Ludowej.
2. Problem niemiecki i zadania zapewnienia bezpieczeństwa Europy.
3. Sprawa austriackiego traktatu państwowego.

Problem zwołania konferencji pięciu mocarstw celem omówienia środków zmniejszenia napięcia w stosunkach międzynarodowych znalazł tak szerokie poparcie opinii publicznej, że ministrowie trzech mocarstw zachodnich nie odważyli się na jawne odrzucenie radzieckiej propozycji w tej sprawie. Uzgodniono, że problem ten będzie nadal rozważany przez ministrów w wąskim gronie.

W podobnie kłopotliwej sytuacji znalazła się amerykańska dyplomacja, gdy minister Molotow zaproponował zwołanie światowej konferencji w sprawie powszechnej redukcji zbrojeń. I tym razem delegacje trzech mocarstw zachodnich nie zdecydowały się na odrzucenie tej propozycji radzieckiej. Ostatecznie postanowiono rozpatrzyć propozycję radziecką i francuską (polegającą na przekazaniu tej sprawy bezzwrotnej komisji ONZ), na posiedzeniach ministrów w wąskim gronie.

Oceniając dotychczasową dyskusję nad pierwszym punktem porządku dziennego, formalnie jeszcze nie zakończoną, należy stwierdzić, iż ujednoliciła ona, mimo pozorów jedności, rozdziewięć w stanowiskach trzech delegacji mocarstw zachodnich. Wbrew bowiem pozycji Dullesa, który wypowiedział się przeciwko propozycji radzieckiej w sprawie konferencji pięciu mocarstw z udziałem Chin Ludowych Eden i Bidault wypowiedzieli się za dalszymi rozmowami w tej kwestii.

W późniejszym okresie, przy omawianiu drugiego punktu porządku dziennego, ministrowie trzech mocarstw zachodnich coraz częściej musieli zwoływać separatystyczne zebrania celem uzgodnienia swego stanowiska, a przede wszystkim celem usztywnienia pozycji Edena i Bidault przez ministra Dullesa.

Niemniej jednak już dyskusja nad pierwszym punktem porządku dziennego konferencji berlińskiej ujawniła przed całym światem kto jest za złagodzeniem napięcia w stosunkach międzynarodowych, a kto PRZECIW. Charakterystyczne jest przy tym to, że przedstawiciele trzech mocarstw zachodnich nie wysunęli ze swej strony żadnej propozycji w sprawie zmniejszenia napięcia w sytuacji międzynarodowej, ograniczając się jedynie do wysuwania takich, czy innych zastrzeżeń wobec propozycji radzieckich.

DRUGI PUNKT PORZĄDKU DZIENNEGO

RÓWNIEŻ i nad drugim punktem porządku dziennego konferencji berlińskiej dyskusja dobiega końca. Skrytalizowały się już dwa odmienne stanowiska w sprawie rozwiązania problemu niemieckiego i zapewnienia bezpieczeństwa Europy.

Program rozwiązania problemu niemieckiego, przedstawiany przez Związek Radziecki zawiera pięć zasadniczych punktów:

1. Opracować traktat pokojowy z Niemcami i zwołać w sprawie tego traktatu konferencję pokojową z udziałem przedstawicieli Niemiec wschodnich i zachodnich. (Projekt traktatu pokojowego z Niemcami został opracowany i przedłożony konferencji berlińskiej przez Związek Radziecki. Projekt ten przewiduje utworzenie zjednoczonych Niemiec na zasadach demokratycznych i pokojowych, gwarantujących bezpieczeństwo Europy).
2. Przeprowadzić w całych Niemczech referendum, aby ludność wypowiedzia-

ła się: „za umowami z Bonn i Paryża, czy za traktatem pokojowym?”

3. Zawrzeć umowę między czterema mocarstwami w sprawie utworzenia tymczasowego ogólnoniemieckiego rządu i w sprawie przeprowadzenia ogólnoniemieckich wolnych wyborów.

4. Celem zabezpieczenia wolnych wyborów wycofać z terytorium Niemiec zachodnich, jak i wschodnich obce wojska, za wyjątkiem ograniczonych kontyngentów.

5. Uznać jako zasadę, że zjednoczenie Niemiec powinno być dokonane rękami samych Niemców, a nie obcych władz okupacyjnych.

Przyjęcie propozycji Związku Radzieckiego w sprawie rozwiązania problemu niemieckiego oznaczałoby zapewnienie bezpieczeństwa Europie i stałoby się punktem zwrotnym w kierunku utrwalenia pokoju na całym świecie.

Jak wiadomo ministrowie trzech mocarstw zachodnich wypowiedzieli się przeciwko radzieckiemu programowi rozwiązania kwestii niemieckiej. Mocarstwa zachodnie wysunęły swój plan, nazwany od jego projektodawcy „planem Edena”.

„Plan Edena”, a raczej należałoby powiedzieć „plan Dullesa” przewiduje najprzód przeprowadzenie „wolnych wyborów pod kontrolą mocarstw okupacyjnych, a później wyłonienie rządu niemieckiego, (który rzekomo mógłby swobodnie zdecydować o wstąpieniu, czy wystąpieniu z tzw. „wspólnoty europejskiej”), a potem zawarcie traktatu pokojowego, (którego projektu zresztą mocarstwa zachodnie dotychczas na konferencji berlińskiej nie przedstawiły).

O tym, że „plan Edena” oznacza rozciągnięcie władzy klikki bońskiej również i na Niemcy wschodnie oraz pozostawienie takich militarystycznych i odwetowych Niemiec w tzw. „wspólnotę europejską” świadczy chociażby wyjątki z tekstów układów z Bonn i Paryża, przytoczonych na konferencji przez min. Molotowa.

Jasne jest, że amerykański „plan Edena”, — jak powiedział pisarz polski Leon Kruczkowski — „jeżeli z pięknych słówek rozebrać go do naga, jest planem rozszerzenia niemiarkowanej już dziś nieczym „bońskiej” polityki odradzania niemieckiego imperializmu, czyli ogniska nowej agresji — na całe Niemcy”.

MY I KONFERENCJA BERLIŃSKA

NASZYM kryterium w ocenie propozycji rozwiązania kwestii niemieckiej powinno być pytanie: „czy dana propozycja sprzyja demokratyzacji Niemiec, czy też ich faszyzacji?”. Albo: „czy dana propozycja sprzyja utworzeniu Niemiec, jako przyjaznego nam sąsiada, czy też jako wroga?”. Jeśli z tego punktu widzenia będziemy oceniali wypowiedzi i propozycje, wysunięte na konferencji berlińskiej, to łatwo znajdziemy odpowiedź, jakie propozycje odwołują się do żywotnych interesów narodu polskiego.

Nie ulega wątpliwości, że takimi propozycjami są propozycje zgłoszone przez min. Molotowa. Dlatego też naród polski wypowiada się całym sercem za stanowiskiem Związku Radzieckiego i gorąco popiera wysiłki delegacji radzieckiej na konferencji berlińskiej.

„My nie chcemy Niemiec hitlerowskich — powiedział stauzer z portu szczecińskiego Jan Brychcy — chcemy takich Niemców, jakich widzieliśmy w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Myślę, że my mieszkańcy Ziemi Odzyskanych pomagamy narodowi niemieckiemu w walce z faszyzmem najlepiej, gdy dalej rozbudowujemy nasz port i stocznię, nasze fabryki i miasta. Bo przez to rośnie siła całego frontu polskiego”.

Tak myślimy i pracujemy wszyscy nie tylko na Wybrzeżu, ale i w całej Polsce.

W RADZIECKIEJ flocie handlowej, jak wiadomo, jedną z form ruchu stachanowskiego jest przeprowadzanie remontów siłami załogi bez wycofywania statku z eksploatacji. Inicjatorem tego poczynania jest kaspiski mechanik Siergiej Ochońko, który znalazł już wielu naśladowców w basenie północnym. Nowa forma pracy zapoczątkowana przez tow. Ochońkę okazała się potrzebna i słuszną. Przede wszystkim czas eksploatacji jednostek i przy nosi poważne oszczędności.

W grupie statków, pływających dłuższy czas bez poważnego remontu stocznioowego, pierwsze miejsce zajmuje parowiec „Kirow”, którego załoga uważa na jest za najlepszą w Północnym Torwarystwie Żegludowym. Zwarty kolektyw załogi tego statku, rozumiejąc, jakie ogromne znaczenie w wypełnianiu zadań planu ma troskliwa opieka nad mechanizmami, stosuje bolszewicką inicjatywę w korzystaniu z postępów form technicznej eksploatacji statku. O metodach planowania i przeprowadzania remontów we własnym zakresie przez marynarzy z parowca „Kirow” mówi wydana w języku rosyjskim broszura pt. „Opyt pieredowych ekipażu sudow”.

W PIERWSZYCH dniach lutego br. ukazała się w prasie następująca wiadomość: „Do portu szczecińskiego za winał statek „Oldendorf”, który przywiózł z Bułgarii 5.700 ton żyta w ramach umowy handlowej między Polską i Bułgarią”. I następna: „Polski frachtowiec „Soldek” przywiózł dalszy transport superfosfatu granulowanego z Belgii”.

Właściwie nie ma w tym nic dziwnego — powiedzą niektórzy marynarze. — Czy to pierwszyna wozioć żyto, sztuczny nawóz lub inny surowiec, czy towar? Flota handlowa od tego istnieje, by przewozić ładunek. Import — eksport, to jest nasza zajecia. Tym się trudnią marynarze wszystkich krajów, niezależnie od ustroju społecznego. Bywało nawet — przed wojną, o czym pamiętaliśmy starsi marynarze — eksportowaliśmy ludzi. Np. chłopów do puszczy brazylijskiej. No bo chłop cierpiał niedzę, a w kraju było bezrobocie. Przywoziliśmy także nawozy sztuczne. Oczywiście nie dla tych chłopów, którzy emigrowali do Brazylii — głównie dla obszarników i kułaków. Ale to były inne czasy. Własnych statków mieliśmy tyle, co kot napłakał.

Wiele zmieniło się od tych czasów. Mamy pokładną, rozwijającą się flotę handlową. Naszą banderę można spotkać we wszystkich portach świata. Wozimy do kraju fabrykaty i surowce. Dla naszych hut i fabryk, do miast i wsi. Po to, by rozwijała się nasza gospodarka narodowa, której częścią składową jest flota handlowa. To jest jasne jak słońce. Wszak płyniemy kursem na socjalizm. Istnieje więc związek między pracą marynarza, a ustrojem, w którym pracuje.

ACO jest podstawą naszego ustroju? **Sojusz robotniczo - chłopski.** A co to jest sojusz robotniczo - chłopski? Wspólnota interesów robotników i chłopów, klasy robotniczej i pracującego chłopstwa. O sojuszu tym — powiedział towarzyszy Bierut na IX Plenum KC PZPR — „decydują wspólne interesy ty i klas, jako klas pracujących, wspólnie zainteresowanych w wyzwoleniu się z ucisku klas pasyżnych, w zbudowaniu nowego ustroju społecznego”.

Główną, kierowniczą siłą w tym sojuszu jest klasa robotnicza, jako najbardziej świadoma, rewolucyjna część narodu. Na niej też spoczywa odpowiedzialność za umocnienie i stałe zacieśnianie sojuszu robotniczo-chłopskiego.

Czy mają więc rację ci marynarze — a takich się jeszcze spotyka — którzy powiadają mniej więcej tak: „My z tym sojuszem nie mamy wiele wspólnego, nasz kontakt z krajem jest dorywczy”. Albo: „nie mamy wpływu na wieś i nie jest tak źle, jeśli marynarz nie rozumie, co to jest sojusz robotniczo-chłopski. Dlatego omawianie tej sprawy np. na szkoleniu — to tylko strata czasu”.

Marynarze, którzy tak mówią, nie mają racji. Bo po pierwsze — marynarz przewozi m. in. surowce i urządzenia dla fabryk, które produkują i maszyny i nawozy sztuczne, potrzebne wsi, a chłop produkuje żywność dla marynarza. Bo po drugie — i marynarz i chłop zainteresowani są w tym, aby strumień żywności, płynący ze wsi był coraz większy. Po trzecie — obaj zainteresowani są w tym, aby umocnić się nasz ustrój, w którym żyje im się coraz lepiej. A więc istnieje wzajemna zależność między pracą marynarza i chłopą. Więcej świadomy marynarz powie: trzeba pomóc chłopu, aby produkował więcej, aby zrozumiał, że dopiero zespolowa gospodarka — spółdzielnia produkcyjna — otwiera przed nim drogę do zwiększonych możliwości produkcji rolnej i szybszego wzrostu dobrobytu, że ta droga może ostatecznie zlikwidować nadmierne pozostawanie w tyle rolnictwa za rozwojem przemysłu.

MARYNARZE to jeden z produkujących oddziałów klasy robotniczej. Marynarz, tak jak i chłop, bierze udział

w produkcji, w rozwoju gospodarki narodowej. Między pracą marynarza i chłopą istnieje zależność, którą powinni zrozumieć wszyscy marynarze. Dlatego wykonywanie planów przewozów, walka o skrócenie rejsów, o oszczędność paliwa i dobrą konserwację mechanizmów statku, jest także walką o umocnienie sojuszu robotniczo - chłopskiego. Ale na tym nie kończy się odpowiedzialność marynarzy za umocnienie sojuszu między klasą robotniczą, a pracującym chłopstwem.

Rozumowanie, że marynarz może nie wiedzieć, co to jest sojusz robotniczo-chłopski, że go ten sojusz mało obchodzi, jest odwrotną stroną rozumowania tych, którzy chcieliby chłopą pracującego zaprowadzić do kołnierza do socjalizmu. Dlatego też takie antychłopskie nastroje godzą w sojusznika klasy robotniczej, z którym chcemy podnieść dobrobyt mas pracujących w myśl wytycznych IX Plenum KC PZPR, z którym chcemy budować socjalizm.

SOJUSZNIKOWI, chłopu pracującemu należy pomóc. W wielu fabrykach istnieją ekipy łączności ze wsią. Czy takich ekip nie można stworzyć we flocie? Należy się nad tym zastanowić. Czy można organizować wyjazdy marynarzy na wieś, do gromady lub spółdzielni produkcyjnej? Czy można organizować spotkania chłopów z marynarzami na statku? Wydaje nam się, że nie tylko można, ale i trzeba.

Słusznie powiedział na konferencji

wyborczej delegatów na II Zjazd PZPR tow. Stachyra: „zeszliśmy z kursu, bo zapomnieliśmy o wsi”. Utrata kursu, zapomnienie o obowiązkach klasy robotniczej, w tym wypadku jednego z jej przodujących oddziałów — marynarzy, w umacnianiu sojuszu robotniczo-chłopskiego jest poważnym błędem politycznym. Organizacje partyjne w PMH powinny szybko ten błąd naprawić.

Marynarzom, jako części składowej klasy robotniczej, nie może być obojętne na sprawę sojuszu robotniczo-chłopskiego. Na tym sojuszu bowiem opiera się nasz ustrój, nasza gospodarka narodowa, w której flota handlowa odgrywa poważną rolę. A umocnienie tego sojuszu to główny, centralny problem ofensywy na szybsze podniesienie stopy życiowej mas pracujących, proklamowanej przez IX Plenum KC PZPR. W ofensywie tej — podobnie jak w nowoczesnej wojnie — wszystkie rodzaje broni muszą współdziałać. Nie można puścić piechoty bez czołgów, bez osłony artyleryjskiej, tak jak nie można wygrać bitwy samymi tylko samolotami i artylerią. A marynarze, znający świat, znający, jak żyją chłopcy w krajach kapitalistycznych i kolonialnych — to świadomy, bojowy oddział armii mas pracujących, biorących udział w wielkiej ofensywie proklamowanej przez Partię. Dlatego nie może zabraknąć w tej ofensywie takiego oddziału, jakim są marynarze.

JAN ORŁOWSKI

O czym powinien wiedzieć kierownik świetlicy

ZBLIŻA się 10 rocznica powstania Polski Ludowej. Radosne obchody 10-lecia będą nie tylko przeglądem osiągnięć gospodarczych Polski Ludowej, ale również podsumowaniem zdobyczy kulturalnych ludzi pracy.

Szczególnie uroczyste przygotowania się do obchodów 10-lecia związki zawodowe, które wniosły poważny wkład w likwidację wiekowego zacofania kulturalnego mas pracujących.

Kierownicy świetlic, zespołów artystycznych, redakcje gazetki ściennych, bibliotekarze i cały związek kulturalno-oświatowy powinien wiedzieć, że Centralna Rada Związków Zawodowych ogłasza w ramach obchodów 10-lecia następujące konkursy i festiwale:

● współzawodnictwo o tytuł przodującego biblioteki, klubu i domu kultury.

- festiwal zespołów teatralnych,
- festiwal muzyki i tańca,
- turniej recytatorski,
- IV ogólnopolską wystawę plastyków - amatorów,
- konkurs czytelniczy i
- konkurs gazetki ściennych.

CELEM WSPÓŁZAWODNICZWA jest ożywienie i rozwinięcie wszystkich form pracy kulturalno-oświatowej w świetlicach, klubach i domach kultury. Praca tych placówek powinna skupić się na szerokiej akcji wyśnaśnającej uchwały IX Plenum i II Zjazdu PZPR, na pokazywaniu dorobku narodu polskiego w okresie 10-lecia władzy ludowej we wszystkich dziedzinach życia, ze szczególnym uwzględnieniem zmian, jakie zaszły w życiu załóg, na popularyzowaniu współzawodnictwa pracy, ruchu racjonalizacji i nowych metod produkcji.

Zobowiązania aktywu kulturalno-oświatowego powinny iść w kierunku

ku udzielania pomocy świetlicom wiejskim, otoczenia większą opieką świetlic dziecięcych, świetlic w domach młodego robotnika i hotelach robotniczych.

WSPÓŁZAWODNICZWO trwa do końca 1954 r. z tym, że przebiega ono w 2 etapach. Pierwszy etap od 1 lutego do 1 czerwca, drugi — od 1 czerwca do 31 grudnia br.

Ocenę wyników współzawodnictwa dokonają komisje przy pomocy trójek kontrolnych. Nagrody (bardzo liczne i różnorodne) wręczy się na krajowym zjeździe kierownikom przodujących świetlic.

FESTIWALE zespołów teatralnych, muzyki i tańca, turniej recytatorski i ogólnopolska wystawa plastyków - amatorów odbędą się w drugim półroczu 1954 r. Głównym zadaniem aktywu kulturalno-oświatowego jest zabezpieczenie treści politycznej festiwali poprzez dobór pełnowartościowego pod względem politycznym repertuaru, otoczenie zespołu czujną opieką w okresie prac przygotowawczych oraz pobudzenie ich do masowego udziału w festiwalach.

PLAN POMOCY artystów zawodowych dla związkowego ruchu amatorskiego winien przewidywać ustanowienie patronatów nad zespołami najbliższymi, a szczególnie nad zespołami w POM-ach, PGR-ach i spółdzielniach produkcyjnych.

NA NAGRODY dla wyróżnionych w obu grupach zespołów CRZZ przeznacza ponad pół miliona złotych. Jak widzimy z nakreślonego planu, obchody związane z 10-leciem Polski Ludowej wymagają szczególnej aktywizacji pracy masowo-politycznej, oświatowej i kulturalnej związków zawodowych. Ruch amatorski, który w ubiegłych latach dowiódł, że stanowi poważny oręż w walce o nowego człowieka, również w tym roku nie zawiedzie zaufania.

K. K.

Z doświadczeń radzieckich

Silami załogi

NA parowcu „Kirow” prace remontowe przeprowadzane są ściśle według planu. Na początku każdego roku wykonuje się plany przeglądów profilaktycznych, remontów kadłuba i agregatów statku. Plan ten dzieli się z kolei na poszczególne okresy i uzgadnia ściśle z zadaniami eksploatacyjnymi statku. Załoga dla dokonania koniecznych remontów wykorzystuje postoje w portach, przeprowadzając naprawy podczas za- i wyładunku. Często również wykonuje się prace remontowe w morzu. Plan ostatniej zimy nakreślał całą serię remontów maszyn głównych, dynamaszyn nr 1 i 3, maszyny wentylatora, pomp: cyrkulacyjnej, zasilającej, przeciwpożarowej, balastowej, ropnej i innych. Prócz tego uwzględniono remonty maszyny sterowej, windy kotwicznej, urządzeń elektrycznych, dziesięciu wind ładunkowych. W planie dokładnie wyszczególniono obiekty do przeglądu profilaktycznego ze ściśle określonym, co należy zrobić i w

jakim czasie. Dla lepszego zrozumienia zaplanowanych prac wpisywano do planu stan techniczny poszczególnych mechanizmów, znalezione usterki i niedomagania mechanizmów oraz sposoby ich usunięcia.

Na podstawie tak sporządzonego długofalowego planu opracowywano z kolei plany remontów i przeglądów na każdy rejs, uwzględniając postoje w portach i charakter następnych operacji ładunkowych. Np. w rejsie, który trwał cztery miesiące, przeprowadzono czyszczenie obu kotłów, przegląd tanków maszyny głównej, profilaktyczny przegląd mechanizmów pomocniczych, dynamaszyn, wind ładunkowych, pomp powietrznej i cyrkulacyjnej.

Prace przeprowadza się w rekordowym czasie. Marynarze współzawodniczą między sobą w skracaniu zaplanowanych terminów. Np. według planu należało w przeciągu miesiąca przeprowadzić przegląd dynamaszyn nr 2, remontować maszynkę, przetoczyć wy-

pracowany cylinder, przygotować nowy tłok i pierścienie, oczyścić karter i zakonserwować generator. Prace te wykonano w 19 dniach. Prócz tego w czasie trwania remontu profilaktycznego przetoczono na miejsce borsztangą cylinder, przemyto zewnętrzne łożysko generatora i napełniono je świeżą oliwą.

„Kirowcy” nie robią ani jednego rejsu bez przeprowadzania remontów zapobiegawczych mechanizmów statkowych. W jednym ze zwykłych rejsów przy przeglądzie pompy cyrkulacyjnej wybrano łożysko, podszlifowano wał, wymalowano blok pompy wewnętrznej, oczyszczono cylindry, pierścienie tłokowe, dociągnięto panewki. Pomimo że rejs trwa kilka miesięcy, plan jednak przewiduje prace ściśle na każdy miesiąc, dekadę i dzień.

Od 8—10 kwietnia plan przewidywał rozmontowanie łożysk ramowych, sprawienie ich i dopasowanie na tuz. Dodatkowo przeszlifowano szyski korbowodu i wyrzucono podkładki 0,07 mm. Datę następnego przeglądu profilaktycznego ustalono na następny miesiąc. W ten sposób postępowano z miesiąca na miesiąc.

Tłum.
JANUSZ SŁÓRSKI

O lepsze kierowanie pracą kół ZMP we flocie

30 stycznia br. odbyło się w Gdyni plenium Komitetu PZPR Polskiej Marynarki Handlowej, poświęcone analizie dotychczasowej pracy polityczno-wychowawczej wśród młodzieży. W obradach poza członkami Komitetu wzięli udział aktywiści partyjni i młodzieżowi ze statków i przedsiębiorstw. Referat wygłosił sekretarz Komitetu PMH, tow. Drygałski. W dyskusji, która rozwinęła się po referacie, wskazano dotychczasowe osiągnięcia, błędy i braki w stylu pracy zarówno kół ZMP-owskich jak i organizacji partyjnych, wysuwając jednocześnie wnioski, których realizacja pomoże do likwidacji niedociągnięć.

W OSTATNICH latach poważnie wzrósł procent młodzieży zatrudnionej na naszych statkach. Młodzieź absolwenci TM oraz rezerwiści Marynarki Wojennej zasilają rokrocznie szeregi pracowników morza, realizując ambitnie wspólnie ze swymi starszymi kolegami trudne i odpowiedzialne zadania, stojące przed naszą flotą handlową.

Na wielu naszych statkach, jak np. „Kościszko”, „Piast”, „Warszawa”, „Karpacz”, „Jarosław Dąbrowski” i innych kół ZMP mogą poszczycić się poważnymi osiągnięciami tak w dziedzinie pracy zawodowej jak i społecznej. ZMP-owcy pod troskliwą opieką organizacji partyjnych wzbogacają swą wiedzę polityczną, podnoszą kwalifikacje zawodowe, skutecznie walczą o coraz lepsze wyniki pracy swego statku i obniżenie kosztów własnych.

Czy tak jest wszędzie? Niestety, są przykłady zgoła inne. W naszej flocie są kół ZMP, które pracują słabo, niesystematycznie. Nieciekawe zebrania i mało atrakcyjne formy pracy wychowawczej nie pociągają młodzieży do włączenia się w kolektywną, twórczą pracę. Niektórzy młodzi marynarze, nieraz i ZMP-owcy, zamiast przodować w nauce i pracy zajmują się szmugłem, nie gardząc przy tym i kieliszkiem, stając się w efekcie podatnym żerem dla obcej, wrogiej propagandy. Nie będziemy tu przytaczać przykładów, ani wymienić kół źle pracujących. Nie o to bowiem chodzi. Zresztą i dyskutanci na ogół nie przytaczali szczegółów, starali się raczej — i słusznie zresztą — wskazywać przyczyny złego stylu pracy. A przyczyn jest wiele.

KILKA miesięcy temu ukazał się w „Sterze” artykuł, omawiający pracę ZMP w naszej flocie. Wykazaliśmy w nim na wielu przykładach słabą, niedostateczną pracę Zarządu ZMP PMH, który poza dorywczymi instrukcjami nie przejawiał żadnej inicjatywy w kierowaniu pracą poszczególnych kół, w przenoszeniu przodujących doświadczeń tak w pracy zawodowej jak i kulturalnej. Wskazaliśmy również na niedostateczną troskę i opiekę ze strony Komitetu PMH o pracę Zarządu organizacji młodzieżowej. Czy artykuł

spełnił swą rolę? Świadczy o tym chociażby polecenie Komitetu, wydane sekretarzom organizacji partyjnych na statkach, ostenia opieką kół ZMP-owskich, systematycznego analizowania ich pracy oraz pomocy w opracowywaniu planów pracy.

Decyzja była słuszna. Lecz przykład winien iść z góry. Niestety, Komitet nie zaczął od siebie. Instruktorzy nadal nie uczęszczali na posiedzenia Zarządu, nie starali się wniknąć w trudności jego pracy. Samokrytycznie stwierdził to zresztą tow. Drygałski, gdyż dyskutanci na ogół, oprócz przewodniczącego kół ZMP na statku „Karpacz” tow. Sautyca, dość delikatnie mówili o zaniedbaniach Komitetu na tym odcinku. A przecież wymownym jest fakt, że w ciągu ub. r. tylko jeden raz na posiedzeniu egzekutywy stanęła sprawa pracy Zarządu ZMP.

Również odpowiedzialny za wychowanie młodych marynarzy aparat KO PLO nie przejawiał dotąd żywszej troski o pracę kół młodzieżowych. Świadczyły o tym wypowiedzi dyskutantów. Np. tow. Leśniewski, sekretarz organizacji partyjnej ze statku „Białystok” przytoczył dużo mówiący fakt odsyłania przez z-cę kapitana młodzieźców, zgłaszających się do niego w różnych sprawach, do sekretarza organizacji partyjnej, gdyż jak mówił, wg podziału funkcji on się tymi sprawami nie zajmuje. Sama zresztą dyskusja była jaskrawym przykładem oderwania aparatu KO od spraw młodzieżowych. Na plenium Komitetu na 20 dyskutantów zabrało głos zaledwie 3 z-ców kapitań, a to dopiero wówczas, gdy zwrócił na to uwagę przedstawiciel KW PZPR tow. Bejger.

Z drugiej strony samo polecenie wydane sekretarzom nie uzdrowiło radykalnie sytuacji na odcinku pracy z młodzieżą. Po prostu nie każdy wiedział, jak należy prowadzić pracę z organizacją młodzieżową.

PODOBNA sytuacja, jak na wielu statkach, zaistniała w Technikum Morskim. ZMP-owcy pozostawili sami sobie nie potrafili przełamać wielu niedociągnięć w swej pracy. Obserwatorzy mówili o tym tow. Piotrowski i Jurezyński. Dowodem słabości orga-

nizacji partyjnej w TM i słabego zainteresowania pracą młodzieży jest fakt, że organizacja ta liczy zaledwie 9 członków i 4 kandydatów.

Frekwencja na zebraniach szkoleniowych ZMP w TM nie przedstawia się również dobrze. Nic też dziwnego, gdyż na skutek braku wytycznych i opieki są one nieciekawe i zamiast przyciągać i uczyć, nużą słuchaczy.

Wiele jeszcze można by przytoczyć przykładów złej pracy kół ZMP.

Błędy te trzeba jak najszybciej usunąć. Trzeba, by nasi ZMP-owcy na statkach, w szkole i przedsiębiorstwach lądowych otrzymali konkretne zadania i aby w toku ich realizacji mieli zapewnioną odpowiednią pomoc.

Podjęta na plenium uchwała pomoże do dalszego podniesienia stylu pracy Zarządu i kół ZMP.

Zbliżająca się kampania sprawozdawczo-wyborcza ZMP winna przyczynić się do jeszcze szerszego włączenia się młodzieży do realizacji zadań wytyczonych przez IX Plenum KC PZPR. Rozwinięcie na tej bazie szerokiego współzawodnictwa pracy w walce o obniżenie kosztów własnych i zwiększenie wydajności — to naczelne zadanie, którego wykonanie w dużej mierze zależeć będzie od nas samych.

Z. M.

Od czego zależy sprawne zaopatrywanie naszych statków

STATEK morski pracuje w specyficznych warunkach. Ponieważ na oceanach nie ma sklepów ani składów, pełne wyposażenie jednostki we wszystkie potrzebne do pomyślnego kontynuowania podróży artykuły i materiały (od zapasowych kranów, kurków, pierścieni poczwasy, a na farbach, narzędziach, żarówkach, masle, mięsie i na soli kuchennej skończywszy) decyduje nie tylko o bezpieczeństwie załogi, statku i wiozonego towaru, ale także o efektach eksploatacyjnych podróży. Ponieważ każde uzupełnienie nie dostarczonych w kraju, a niezbędnych w podróży zapasów pociąga za sobą konieczność zakupu w obcym porcie, a więc za dewizy — sprawne zaopatrzenie statku w potrzebne artykuły ma także poważny wpływ na kształtowanie się kosztów własnych naszej floty.

Poważną więc rolę w ogólnej gospodarce PMH odgrywa zaopatrzeniowiec. Ale dlaczego na statkach mówi się, że pracują oni źle? Wyjaśnimy to na kilku przykładach.

W końcu ub. r. motorowiec „Warmia” ładował zboże z elewatora w Gdańsku. Ponieważ towar miał być zawożony na eksploatację zamówiła 1300 worków, podając ścisły termin dostawy. Dział Zaopatrzenia jednak nie dostarczył tych worków. Pracownik bowiem zajmujący się tą sprawą wyjechał do Szczecina nie przekazując jej uprzednio nikomu do załatwienia. W innym wypadku eksploatacja zamówiła potrzebne do sztafowania cukru na parowcu „Hel” 6 m³ desek. Pomijając fakt, że zamówienie zrealizowano z 10-godzinnym opóźnieniem, narażając przedsiębiorstwo na dodatkowe koszty i opóźnienie wyjścia statku — dostarczone drzewo było w 50 proc. mokre, a nawet zbutwiało i zgniło, a więc nie nadające się do użytku.

Niezbyt przyjemne perypetie przeżywała z winy Działu Zaopatrzenia załoga parowca „Tobruk”, na który pracownik magazynu wydał zamiast kurków kotłowych — krany spustowe.

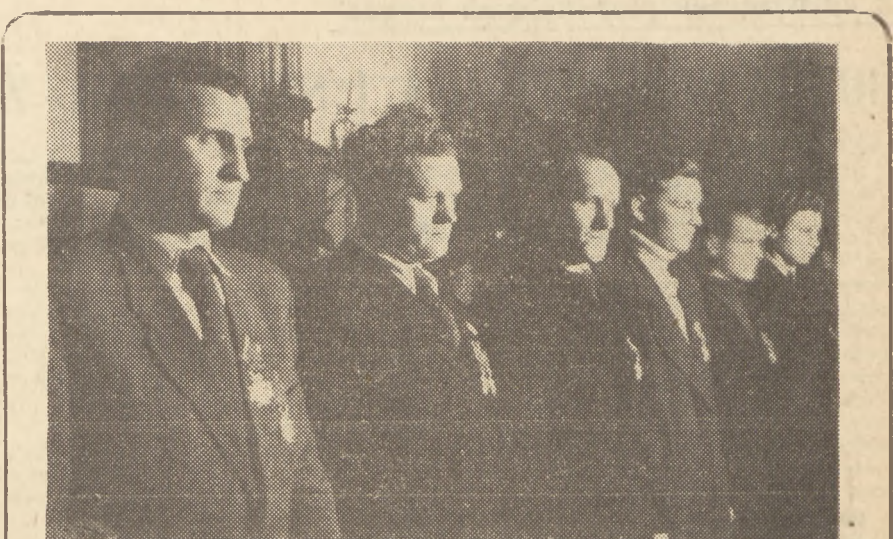
Podobnych przykładów można by przytoczyć sporo. Charakterystyka przy czyn ich powstawania będzie wspólna — niedbalstwo i brak odpowiedzialności poszczególnych pracowników zaopatrzenia.

ZAPOMNIANE ZOBOWIĄZANIE

Jak podane fakty pogodzą z podjętym w kwietniu ub. r. długofalowym zobowiązaniem pracowników tego działu, którzy postanowili podjąć socjalistyczną opiekę nad statkami? Dla ułatwienia kontroli przebiegu tego współzawodnictwa każdemu pracownikowi przydzielono do obsługi część statków, za których terminowe i pełne wyposażenie byli oni indywidualnie odpowiedzialni. Zainicjowane jednak tak dawno współzawodnictwo nie dało spodziewanych wyników.

Bezsprzecznie winę za te niedociągnięcia, za niedbalstwo i brak odpowiedzialności ponoszą zaopatrzeniowcy. Ale nie tylko. Zbyt małą pomoc znaleźli oni w radzie zakładowej i organizacji partyjnej PLO, które sygnały ze statków na temat zaniedbań w zaopatrzeniu traktowały jako usterki działu, nie łącząc ich z konkretnym człowiekiem, nie wychowując poszczególnych pracowników w duchu socjalistycznego współzawodnictwa, przez co na inicjatywę została tylko na papierze.

Jedną z głównych przyczyn niedociągnięć w pracy Działu Zaopatrzenia PLO jest to, że wielu pracowników nie posiada dostatecznych kwalifikacji za-



Załoga „Herkulesa” otrzymała odznaczenia

29 stycznia br. odbyło się w auli Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie spotkanie naukowców. Wybrzeża z pracownikami Polskiego Ratownictwa Okrętowego. W części oficjalnej spotkania przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, poseł na Sejm, tow. Antoni Bigus udekorował w imieniu Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej odznaczeniami państwowymi 18 członków załogi holownika „Herkules”, która jak donosiliśmy, uratowała w listopadzie ub. r. u wybrzeży Szwecji lugrotwiera „Sójka”. Złote Krzyże Zasługi otrzymali: kapitan Józef Strug i st. mechanik Mieczysław Uklejewski. Srebrnymi Krzyżami Zasługi zostali odznaczeni: Zdzisław Chrzanowski, Henryk Dodak, Andrzej Gojlewicz, Leon Mazur, Jarosław Rajtner i Władysław Słociński. Brązowe Krzyże Zasługi otrzymali: Stefan Słecyk, Fabian Chyliński, Jan Garczyński, Paweł Grzenkowicz, Władimir Konieczny, Gerhardt Kreit, Franciszek Krzyżanowski, Alfred Miszkurka, Andrzej Szczyński i Joachim Szwarz.

Na zdjęciu (od lewej): kapitan holownika „Herkules” Józef Strug i st. mechanik Mieczysław Uklejewski.

jest wzajemnej współpracy, która miałaby na celu jak najsprawniejsze obsłużenie statków. Wynika to i stąd, że pracownicy zaopatrzenia po wydaniu zlecenia przewozu nie interesują się często jego wykonaniem, że sprawdzanie, czy towar dotarł na statek następuje w wielu wypadkach dopiero wtedy, gdy alarmuje o to zniecierpliwiona załoga.

I JESZCZE O JAKOŚCI

Mówiąc o niedociągnięciach w zaopatrywaniu statków i ich wpływie na koszty własne floty oraz na racjonalne wykorzystanie zdolności przewozowej statków, nie można pominąć kwestii jakości dostarczanych na jednostki materiałów i artykułów. Bo jeżeli na parowiec „Lech” dostarczone łopaty do węgla „dziecinnych” rozmiarów — jest to bezsprzecznie winą Działu Zaopatrzenia, który taki sprzęt zakupił, a następnie rozproszył, wiedząc, że utrudnia w ten sposób pracę palaczom, którzy i tak jest już ciężka. Ale jeżeli w 30 proc. dostarczonych na motorowiec „Kopernik” butlach z gazem CO₂ znajdowało się po prostu powietrze — to jest już wynik brakrobocizmy i niedostatecznej kontroli technicznej w Gdańskiej Wytwórni Gazów Technicznych. Nie bez winy jest jednak i tu pracownik Działu Zaopatrzenia, który odbierał butle z wytwórni i nie sprawdził stanu opakowania (butle nie były zabezpieczone). Podobnie zresztą popisał się „Arged”, dostarczając wyczerpane baterie do lamp elektrycznych, czy też „Baltona”, która potrafiła statkowi „General Bem”, udającemu się w dalekosiężny rejs (przejście przez tropiki) załadować beczki z zepsutym masłem, a na motorowiec „General Walter” np. mąkę zakażoną wólkami zbożowym. To brakrobocizma, brak odpowiedzialności za jakość towarów dostarczanych na statki morskie ze strony wielu zakładów produkcyjnych, poważnie utrudnia pracę marynarzom. Dział Zaopatrzenia PLO i w tym wypadku nawiązał zbyt słaby kontakt z dostawcami, zbyt nieśmiało wysuwał żądania o dostawę artykułów jak najlepszej jakości.

Jakie wnioski nasuwają się na podstawie przytoczonych faktów. Jedno jest jasne, że zaopatrzenie jako jeden z elementów wpływających na sprawną obsługę statków i obniżkę kosztów własnych jest słabym ogniwem administracji przedsiębiorstwa.

Toteż kierownictwo PLO winno dopomóc temu zespołowi w przełamaniu trudności poprzez przeanalizowanie zarówno spraw organizacyjnych (np. kwestia transportu), jak również składu osobowego. Otoczenie pracowników lepszą opieką przez radę zakładową i organizację partyjną PLO, doskonalenie zawodowe oraz systematyczne analizowanie wyników współzawodnictwa między zaopatrzeniowcami wpłynie niewątpliwie na szybkie usunięcie dotychczasowych niedociągnięć.

Wiemy o tym, że najskuteczniej zwalcza się niedbalstwo i brak odpowiedzialności w kolektywie. Dlatego wysiłki zarówno kierownictwa, jak ogniw partyjnych i związkowych powinien iść w tym kierunku, by zespół zaopatrzeniowców stał się zwartym kolektywem, którego ambicją będzie należyte zorganizowanie pracy w swym dziale i zacieśnienie współpracy z marynarzami oraz innymi przedsiębiorstwami tak, aby każda dostawa potrzebnych załogom w morzu artykułów, materiałów czy części zamiennych była wykonywana w terminie i zgodnie z potrzebami.

ANDRZEJ NAŁĘCZ

Marynarze dyskutują nad тезami IX Plenum

20 LISTOPADA ub. r. wyszliśmy w morze w kolejną podróż do Chin Ludowych. Nasza praca zawodowa i życie społeczne ujednoliciło się zaraz od chwili wyjazdu. Jak zwykle, każdy czwartek był przeznaczony na wykłady szkolenia ideologicznego. Omawialiśmy wytyczne IX Plenum KC PZPR. Poznaliśmy tych przebojowych materiałów zajęło nam niejedną godzinę wykładów. W dyskusji, jaka rozwinęła się po przeobrażeniu wytycznych IX Plenum, przebiegała się żywie, bezpośrednio zainteresowanie słuchaczy zadaniami gospodarczymi przyszłych 2 lat Planu 6-letniego. Sporo miejsca w dyskusji zajęło zagadnienie rozwoju rolnictwa, stonowiące niezbędny warunek dla dalszego polepszenia bytu materialnego ludzi pracy miast i wsi.

Towarzysze zabierając głos w dyskusji wskazywali na konieczność pogłębienia sojuszu robotniczo - chłopskiego, podkreślając jego gospodarcze i polityczne znaczenie. M. in. steward tow. Bobrycki, wskazał na zadania stojące bezpośrednio przed nami marynarzami na odcinku pomocy wsi. Te zadania, to jak najlepsza, najwydajniejsza praca, zapewnienie stałej gotowości technicznej statku, a tym samym szybkie i sprawne wykonanie naszych zadań przewozowych. Trudno jest tu mówić o naszym bezpośrednim kontakcie z chłopstwem pracującym, gdyż marynarz większą część swego życia i pracy spędza w oderwaniu od kraju. Tym niemniej, jak wykazała dyskusja, towarzysze dobrze pojęli wskazania IX Plenum, które i od nas, ludzi morza, wymagają pełnej mobilizacji.

Wiele mówiliśmy o pracy naszego statku i naszego przedsiębiorstwa. ZMP-owiec Waszczyński słusznie podkreślił rolę szkolenia zawodowego, będącego jednym z warunków podniesienia mocy produkcyjnej statku. Bowiem dobra znajomość pracy zawodowej daje gwarancję naprawdę troskliwej opieki nad urządzeniami i mechanizmami statku, prowadząc do przedłużenia ich żywotności i eliminacji wszelkich awarii oraz długotrwałych remontów.

Przytoczę tu jeszcze kilka wypowiedzi, będących dowodem prawdziwego zrozumienia zadań stojących przed naszą załogą. Zabierając głos w naszej dyskusji asystent elektryka tow. Bielawski, słusznie zwrócił uwagę na bezpośredni związek szkolenia zawodowego z racjonalizatorstwem, gdyż jedynie człowiek posiadający duży zasób wiedzy teoretycznej i praktycznej może

być pomysłodawcą wielu cennych usprawnień i projektów racjonalizatorskich. W naszej dyskusji nie pominięto również i sprawy planowania prac. Wiele cennych uwag wniósł tu st. mech. Krzyża, wskazując, że ważne jest nie tylko planowanie pracy, lecz również planowanie jej przyszłych ulepszeń, np. przez zamianę pewnych urządzeń mechanicznych w maszynę.

Bardzo ważnym zagadnieniem, jakie poruszono w naszej dyskusji, jest nowy stosunek do pracy członków załogi. Dyskutanci wiele mówili o tym, wskazując na ścisły związek między wydajnością naszej pracy i walką o obniżkę kosztów własnych, a dalszym wzrostem naszego dochodu narodowego, który przecież, jak wiemy, w swojej znacznej większości przeznaczony jest na zaspokojenie naszych potrzeb i wszystkich ludzi pracy.

Innym zadaniem, które wyłoniło się w trakcie omawiania przez nas wytycznych IX Plenum, było usprawnienie pracy naszego przedsiębiorstwa, a szczególnie działu zaopatrzenia.

Polska Marynarka Handlowa, mówił III mechanik tow. Stiller, powinna posiadać swoją specjalną techniczną bazę zaopatrzeniową. Często bowiem zakupujemy za granicą za dewizy takie rzeczy, jak odpadki bawełniane, a mamy przecież tak bardzo znany i wspólnie rozwijający się przemysł włókienniczy. Podobnie wygląda sprawa z małymi manometrami, które przecież też produkujemy. Podobne przykłady przytaczał kol. Wróbel, wskazując na zakup cegły szamotowej, której produkcja stoi przecież w Polsce na wysokim poziomie, a którą często zakupujemy za granicą.

Tow. Seweryn zwrócił słuszną uwagę na konieczność nie tylko stworzenia bazy technicznej, lecz i zapewnienia jej odpowiedniej kadry.

Reasumując wszystkie wypowiedzi trzeba wysunąć wniosek, że stworzenie bazy technicznej floty oraz dobra i sumienna praca działu zaopatrzenia pomoże nam załogom w pracy i walce z niepotrzebnym marnotrawstwem. Niewątpliwie i w naszej administracji odbywają się narady, których celem jest omówienie wytycznych IX Plenum i wyciąganie wniosków dla swej przyszłej pracy. Słuszne też byłoby, gdyby głos naszych marynarzy dotarł i do nich i zostały uwzględnione.

ANTONI DUSZYŃSKI

Z-ca kapitana do spraw KO motorowca „Kościszko”

Z doświadczeń produkcyjnych brygad

DOBRA ORGANIZACJA I SZKOLENIE - ŹRÓDŁEM OSIĄGNIĘĆ

STOSUNKOWO niski stopień mechanizacji przeładunku drewna sprawia, że odcinek ten jest jednym z najbardziej pracochłonnych odcinków pracy w porcie. Stąd wykonanie planu przeładunków, zwłaszcza w okresach dużego ich nasilenia, wymaga od brygad sztauerskich szczególnego wysiłku fizycznego i sprawnej organizacji. W szlachetnym współzawodnictwie o jak najlepsze wykonanie zadań przeładunkowych wyrastają nowe przodujące brygady. Jedną z nich jest w porcie szczecińskim brygada sztauerów drewna, prowadzona przez st. brygadzystę **Zenona Klimka** (na zdjęciu poniżej).

Brygada ta, dzięki stałemu usprawnianiu organizacji pracy i doszkalananiu przywódców, wyróżnia się, uzyskując średnio 202 proc. normy.

Trudno jest początkowo mówić st. brygadziście Klimkowi o źródłach osiągnięć brygady. Kilka rzuconych pytań i wyjaśnień ułatwia nawiązanie rozmowy.

— Ano cóż, normę się wyrobi, jeśli pracuje się z sercem i z głową — mówi brygadzysta. — Pracujemy z sercem, bo dobrze wiemy, że im lepiej będziemy pracować, im większą będziemy osiągać wydajność, to szybciej będą następować obniżki cen, no i będzie polepszał się nasz byt. Takiemu np. **Bronisławowi Brusiowi** pierwsza obniżka cen dała 150 zł. oszczędności w utrzymaniu rodziny. U innych jest podobnie. Ludzie wiedzą, to i pracują z sercem...

Sztauerzy z brygady Klimka dają wiele dowodów wysokiej świadomości obywatelskiej. W okresie szczytów przeładunkowych IV kw. ub. r. mimo nawału prac załadowywano w terminie wszystkie statki. Ofiarą postawa takich grup sztauerskich, jak **Kazimierza Burdy**, **Henryka Szymańskiego**, **Jana Rychlika**, **Antonia Krużyskiego** i innych, przejawiała się w podejmowaniu dora-

nych zobowiązań przeładunkowych dla zapobiegania wylaniącej się trudności. W obsłudze statków i wyładunku wagonów wysiłek robotników znajduje powszechne uznanie. Firma spedycyjna „Spedrapid”, a nawet zagraniczni armatorzy nadsyłają sztauerom podziękowania za dobrze wykonane prace przeładunkowe. Stanowi to dla załogi nie małą zachętę do osiągania jeszcze lepszych wyników. Uzyskują je sztauerzy dzięki systematycznemu ulepszaniu organizacji przeładunków.

— Co tam dużo gadać — mówi starszy brygadzysta **Klimek** — Organizacja pracy zależy od dbałości i sumiennosci brygadzystów i grupowych. Jeżeli przed rozpoczęciem roboty dokładnie omówi się zadanie, przygotuje i sprawdzi sprzęt, jeżeli wyjaśni się ludziom dokładnie, co i jak mają robić i ile mogą zrobić, to nie ma w robocie nawalania i przerw.

Wszyscy sztauerzy Klimka biją się o lepszą organizację pracy. Umieją zwalczać przerwy nie tylko poprzez dobrą organizację pracy grup roboczych, ale również przez zacieśnienie współpracy np. z pracownikami PKP.

— Przeładunek idzie dobrze, jak kolej podstawia w porę wagony. A bywało z tym podstawianiem rozmaicie. Były opóźnienia — mówi sztauer **Jan Czyżyk**. — Wspólnie z kolejarzami odbyliśmy kilka porad. Kolejarze zrozumieli nasze potrzeby i podejmują zobowiązania co do właściwej podstawki wagonów. Dzięki dobrej pracy np. ustawiały **Jana Błaszczuka**, **Grenzuka** i innych, wagony podstawiane są rytmicznie, pracujemy spokojnie, bez zrywów i skręcamy wyładunek wagonów do 50 proc. czasu dozwolonego.

Praca sztauera wymaga znajomości fachu. Skład brygady zmienia się, przybierają nowi robotnicy. W brygadzie Klimka nie zapomina się o doszkalananiu nowoprzybyłych. **Zdzisław Malczak**, **Kazimierz Domański**, **Jan Czuprynowski** niedawno pracują w porcie, a już powierza się im samodzielnie, odpowiedzialnie roboty i zarabiają po 1300 złotych. Szybko zdobywają kwalifikacje, ponieważ starzy doświadczeni robotnicy przyuczają ich zawodu w czasie pracy.

Brygadzysta i grupowi śledzą osiągnięcia i zarobki. Często rozmawiają ze sztauerami o napotykanym trudno-

ściach w pracy, odbywają krótkie wspólne narady produkcyjne. Bierze w nich udział

również dysonent **Józef Szeffe**, (na zdjęciu obok), przekazując robotnikom wiele cennych doświadczeń, zdobytych w wieloletniej pracy. Doszkala on grupowych i placowych. Pod jego kierunkiem grupy powyżej **Kazimierz Burda** zdobył kwalifikację ekspedienta.

Obecnie na cześć II Zjazdu PZPR brygada podjęła poważne zobowiązania: Sztauerzy zobowiązują się w nim nie tylko do dalszego przekraczania normy, ale również podnieść jakość prac przeładunkowych. Poprzez uważniejszą, staranniejszą sztaurkę będą zwalczać martwy fracht, zmniejszą uszkodzenia ładunku, uzyskają obniżkę kosztów przeładunku.

Aktywny związkowy brygady wspólnie ze st. brygadzystą i grupowym omawia sposoby jak najlepszego wykonania zobowiązań i prowadzi bieżącą kontrolę ich realizacji.

J. P.

Portowcy dyskutują nad тезami IX Plenum KC PZPR

O lepsze przygotowanie miejsca pracy

DYSKUSJA nad wskazaniami IX Plenum Partii przyniosła poważny wzrost świadomości robotników portowych.

— Lepiej widzimy i rozumiemy to wszystko, co się koło nas dzieje — mówi **Edmund Zołoter**, mł. brygadzysta z portu gdańskiego. — Tezy przedzjadowe pouczają nas o tym, co już w naszym kraju zostało zrobione i jak należy pracować, żeby podnieść naszą gośpodarkę na wyższy poziom. Pierwsza zaś obniżka cen jest dla nas dowodem, że nasza Partia i nasz Rząd Ludowy konsekwentnie realizują program podnoszenia naszego życia i że dalsze obniżki zależą od naszej wydajniejszej pracy.

Towarzysz **Bierut** powiedział, że **szybkość wzrostu stopy życiowej musimy wypracować**. IX Plenum zastrzyło naszą czujność na to wszystko co się dzieje w porcie. Wiadomo, że robota w porcie zależy od właściwego zorganizowania miejsca pracy. A z tym nie jest jeszcze dobrze. Pracujemy coraz lepiej, ale jest jeszcze wiele marnotrawstwa czasu. Choćby w dniu 6 lutego br. na zmianie II przy statku „Czech” 13 sztauerów z brygady nr 24 miało 1½-godzinną przerwę, bo nie miało było odnaleźć w magazynie partii ładunku.

Z RADOŚCIĄ patrzymy na to wszystko, co się rodzi, rozwija. Takie uczucie ogarnia każdego, gdy znajdzie się w stolarni Gdynskiej Stoczni Remontowej, której pracownicy podjęli produkcję uboczną.

— Popatrzenie na te nowe mebelki, a ja poszukam mistrza — rzekł mi przewodniczący Rady Zakładowej tow. **Kiszewski**.

Trzeba przyznać, że mają co pokazać — myślę, oglądając ładnie wykonane etażerki, kwiatniki, stołeczki itp. „drobiazgi meblowe”, jakże potrzebne i mile widziane w każdym domu. Ale oto nadchodzi Kiszewski z mistrzem i trzeba odłożyć dalsze oglądanie.

— Uruchomiliśmy produkcję uboczną i jak widzicie, robota jest w pełnym biegu — oświadcza z nieukrywana dumą mistrz **Leon Malachowski**. — Jako surowca używamy odpadków drzewnych, jakie pozostają zawsze przy budowie jednostek. Poprzednio te odpadki częściowo sprzedawaliśmy albo po prostu przeznaczaliśmy na opał. Teraz dzięki naukom zawartym we wskazaniach IX Plenum zmieniają się one w użyteczne przedmioty. Oto widzicie, tu **Leon Bona** składa kwiatniki koszykowe zębiny. Obok niego **Leon Mampe** i **Alojzy Dobke** pociągają politurę z etażerek, zbudowanych z odpadków sklejk. Tam **Stanisław Nowak** skleja kwiatniki słupkowe. Obok niego **ZMP-owiec Mieczysław Plewka** zbija plotki ogrodnicze z odpadków drzewa sosnowego.

Stoczniovcy przeanalizowali swoje możliwości zorganizowania produkcji

ubocznej. Przekonali się, że przy niewielkich zmianach organizacyjnych mogą rozszerzyć zdolność produkcyjną zakładu, mogą lepiej wykorzystywać surowiec. Co więcej — obliczyli, że mogą produkować o blisko 20 proc. taniej od cen rynkowych. Znaleźli chętnego nabywcę w Centrali Handlowej Przemysłu Drzewnego. Ponad 1500 sztuk rozmaitych mebli dadzą stoczniovcy do końca bieżącego kwartału.

— To produkcja z drewna. A jak wykorzystujecie odpadki stali, żelaza? — pytam tow. Kiszewskiego.

Okazuje się, że na tym odcinku produkcja uboczna jest dopiero w stadium organizacyjnym.

— Zwróciliśmy się do okolicznych POM-ów z zapytaniem, co moglibyśmy im wykonywać, ale dotychczas brak odpowiedzi — mówi Kiszewski. — Mamy patronat nad POM-em w Starogardzie. Przedstawiciel naszej stoczni pojechał tam, aby na miejscu przy pomocy kierownictwa i załóg POM-u zbadać, jakie części zamienne możemy produkować do maszyn i narzędzi rolniczych.

Również załoga Szczecińskiej Stoczni Remontowej uruchomiła produkcję uboczną. Stoczniovcy zobowiązali się wykonać meblowe komplety kuchenne i łóżeczka dziecięce.

Rozszerzając produkcję uboczną załogi morskich stocznii remontowych uczą się oszczędnie gospodarować surowcem. Jego odpadki wykorzystują na wytworzenie artykułów codziennego użytku, zaspokajając rosnące potrzeby społeczeństwa.

JÓZEF LESZCZYŃA

Gdy brak jest kontroli międzyoperacyjnej

JEDNA z przyczyn hamujących wykonanie planu przez stocznice jest niewłaściwa praca pracowników działu kontroli technicznej. Wiele prac jest kontrolowanych dopóki ich zakończeniu. Brak jest kontroli międzyoperacyjnej. Skutkiem tego braku, wady wykrywa się w końcowej fazie wykonania zlecenia już po zakończeniu pracy. Powoduje to stratę czasu, marnotrawstwo materiału na przeróbki, poprawki lub na ponowne wykonanie roboty. Odbija się to, rzecz jasna, na tempie wykonania naszego planu. Radą na to jest wzmocnienie kontroli międzyoperacyjnej. Niestety, niektórzy pracownicy DKT nie interesują się dostatecznie pracą w jej toku, jak np. kontroler działu elektrycznego ob. **A. Nikolas** Zdarza się, że śpi on w warsztacie czy kłótni podczas próby prądu, zamiast śledzić jej przebieg. A oto inny przykład:

Były atestowane na stoczni puszki rozgałęźne. Ob. **Nikolas** niedostatecznie interesował się tą sprawą, co spowodowało, że puszki nie zostały szybko i sprawnie atestowane przez PRS. A przecież na puszki te czekały jednostki B-12 i opóźniały swe wyjście na próbną pływanię.

Można by dużo mówić o przewlekłym usuwaniu usterek wyłącznika zwrotno-prądowego do prądnic jednostki. Ta sprawa nie interesuje się ob. **Nikolas**, mimo że na wyłącznik czekała jednostka B-12 i nie mogą wyjść w terminie na próbne pływanie.

Pisząc o tym, sądzę, że najwyższy już czas, aby ob. **Nikolas** i jemu podobni pracownicy działu kontroli technicznej zmienili styl pracy.

„RES“

Korespondent



LATEM 1806 r. do portu w Kronsztacie wpłynęły dwa niewielkie okręty pod banderą Rosyjskiej Marynarki Wojennej. Wracaly one z trzechletniej podróży po Pacyfiku. Była to pierwsza wyprawa rosyjska naokoło świata. Ekspedycję dowodził młody, ale jednak doświadczony oficer Marynarki Wojennej **IWAN KRUZENSZTERN**. Ciekawa to postać.

Kruzensztern urodził się w niezamożnej rodzinie szlacheckiej. Z pochodzenia był Estończykiem. Nie przeszkadzało mu to być gorącym patriotą rosyjskim.

Gdy miał zaledwie 15 lat, rodzice umieszcili go w Morskim Korpusie Kadetów. Po ukończeniu Korpusu w stopniu młodszy został przeniesiony na jednostkę pływającą. Brał udział w wielkiej bitwie ze Szwedami na rezerwale rewerskiej. Walczył mężnie pod dowództwem słynnego admirała **CZICZAGOWA**. W roku 1792 młody Iwan, już w stopniu lejtnanta, został wysłany do Anglii, jako stypendysta admiralicji rosyjskiej. Po przybyciu do Hull Kruzensztern wstąpił w służbę angielską w charakterze młodszy. Rychło otrzymuje przydział na angielski okręt wojenny.

Rozpoczęła się wtedy wojna francusko-angielska. Bierze w niej udział i młody Kruzensztern. Odnosi zwycięstwa w wielu bitwach i awansuje na porucznika. Podróżuje następnie po Ameryce Północnej i Antylach. Po licznych przygodach powraca do Anglii. Następnie poprzez Kapsztad udaje się Kruzensztern do Indii, do Indochin i wreszcie do Chin.

Podczas jednej z tych podróży w głowie kapitana Kruzenszterna powstał śmiały plan utworzenia specjalnej drogi oceanicznej dla handlu rosyjskiego i uprowadzenia Rosji na szlaki morskie i oceaniczne, na których do tej pory miały przewagę Holandia, Francja i Anglia.

Plan Kruzenszterna polegał na wykorzystaniu szlaku Magellana dla przyszłej ekspansji handlowej Rosji, w oparciu o kolonie rosyjskie w Ameryce Północnej. Dla tych celów Kruzensztern zaprojektował admiralicję ekspedycyjną dookoła świata.

PRZYGOTOWANIA DO PODRÓŻY

Kapitan Kruzensztern zaproponował wyjazd z Morza Bałtyckiego szeregu statków z ładunkiem niezbędnym dla kolonii rosyjsko-amerykańskich.

Statki miały iść obok przylądka Horn przez Ocean Spokojny, następnie przeładować towary na Wyspach Aleutycznych, a następnie fura przeznaczone do Chin. Za użycie w Chinach należało za skórę zwierzęcą kapitanowi winni byli zakupić porcelanę, jedwabie, herbatę itd. Droga powrotu na wodła dookoła Afryki przez Ocean Indyjski, Ocean Atlantycki, Morze Północne na ojczyzny Bałtyk.

Plan Kruzenszterna poparł admirał **MORDWINOW** oraz minister handlu **RUMIANCEW**. Latem 1802 roku uzyskał aprobatę **ALEKSANDRA I**, który nawiasem mówiąc, sam posiadał spory portfel akcji Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii Handlowej.

Kruzensztern został kierownikiem tej tak wiele znaczącej wyprawy. Był to okres największego rozwoju żaglowców. Nigdy przedtem ani potem sztuka budowania żaglowców i ich prowadzenia nie osiągnęła takiego stopnia doskonałości. Prowadzenie wielkiej trzymasztowej fregaty, o znacznej powierzchni żagla stanowiło nie lada sztukę.

Statki obrosły wodorostami i muszelmami, bywały nieraz kilka lat po oceanach, wymagały niemałej odwagi, umiejętności żeglarskich, znajomości nawigacji, locji, astronomii i inteligencji od suchych kapitanów, oficerów i marynarzy. Poza tym od kapitana wymagano pełnych wiadomości kupieckich.

Iwan Kruzensztern był wymarzonym kapitanem nie tylko okrętu „Nadzieja” (taką nazwę nosił flagowy statek ekspedycji, drugi okręt nosił nazwę „Neva”), ale znakomicie nadawał się na kierownika tej wyprawy. Szeroka wiedza morska, znajomość języków, łatwość wystawienia się, duże obycie towarzyskie, a wreszcie gorący patriotyzm — wszystko składało się na to, że był to „The right man, at the right place”.

W ustalaniu składu załogi Kruzensztern przeprowadził małą rewolucję. Mianowicie załoga składała się z samych rosyjskich marynarzy i wszyscy udawali się w podróż na ochotnika. Przyszłość pokazała, jaki mądry był ten śmiały krok. Rosjacy marynarze nie zawiedli.

Drugim okrętem „Neva” dowodził świetny znawca astronomii, nawigacji i astronautyki kapitan-lejtnant **LISJANSKI**, kolega Iwanowa ze służby we flocie angielskiej. Do porządkowych projektów handlowych dołożono również odpowiedzialną misję, mianowicie przewiezienie posła carskiego **REZANOWA** wraz ze żoną do Japonii. (D. c. n.)

JAN KUROPATWIŃSKI



Sportowcy ZPS-u podsumowali swoje wyniki

CORAZ większą aktywność wykazują członkowie kola sportowego przy Zarządzie Portu Szczecińskiego. Kolo liczy obecnie 3040 członków. Już ta cyfra mówi, jak wiele zrobiono w ub. r. na odcinku umasowienia sportu. W zorganizowanej w ub. r. w ramach festiwalu sportu kładzie wzięło udział 1700 zawodników. Każdy startujący spróbował swych sił w szesnastu rywalizacji sportowej o zdobywanie odznaki SPO.

Sportowcy ZPS-u uzyskali przeszło 800 odznak klasyfikacyjnych, co praktycznie oznacza, że co 4 członek kola sportowego jest zawodnikiem sklasyfikowanym. Największą ilość odznak sklasyfikowanych zdobyli członkowie sekcji strzeleckiej, bo aż 269. Do czołowych zawodników tej sekcji należą kol. **Krzysztof Hasek Swietlana**, **Stankiewicz**, **Mieczysław Hryszkiewicz**, **Sylwester Gurdziol** i inni. Spośród działaczy i sportowców wybitnych wyróżniają się **Czyżewski** (trymer), **Sadowski**, **Gajda**, **Kallnowski**, **Wielga**, **Sochacki**, **Stachowicz**, **Sadowski**, **Bryla**, **Andrzejczak**, **Erdman**, **Brzozowski**, **Trojmar** i inni.

Sportowcy portu szczecińskiego nawiązali współpracę z Ludowymi Zespołami Sportowymi woj. szczecińskiego. W ramach współzawodnictwa festiwalowego portowcy zorganizowali szereg imprez sportowych, które przyczyniły się do spopularyzowania sportu i kultury fizycznej wśród mas pracujących wsi.

Podsumowując uzyskane wyniki w ub. r. sportowcy ZPS-u dostrzegają jednakże niedociągnięcia w swej pracy. Niedostateczna jest ilość sklasyfikowanych młodych zawodników i to zarówno mężczyzn jak i kobiet. Słabo wykorzystano ośrodek na Regalicy dla umasowienia sportów wodnych itp.

Aby nie powtórzyć starych błędów, aktywnie sportowcy opracowali szesnastopięcioletni plan pracy, którego realizacja przyniesie rozbudowę ośrodków sportowych, co przyczyni się niewątpliwie do dalszego rozwoju kultury fizycznej wśród szczecińskich portowców.

ZYGMUNT KUREK Korespondent

STER na smoki i tytyle

Szerzej wykorzystywać usprawnienia w przeladunku szkła

30 GRUDNIA ub. r. pracowałem w ramach akcji mobilizacji rezerw sił roboczych w porcie gdańskim przy przeladunku szkła w skrzyniach, w relacji wagon — magazyn. Moją uwagę zwróciła całkowita prymitywność metody pracy. Skrzynie o długości od 1 do 2 m, o wadze od 200—300 kg

wyladowaliśmy i transportowaliśmy przy użyciu zwykłych tacek dwukolowych. Duży ciężar i znaczne rozmiary poszczególnych skrzyń doprowadzały do szybkiego zmęczenia robotników, na skutek czego znacznie słabło tempo pracy w dalszych godzinach zmiany.

Równocześnie przy nakładaniu i zdejmowaniu skrzyń z wózka na skutek dużego tarcia ściany skrzyni o blachę taczki oraz trudności w manipulowaniu ciężką skrzynią następowało uszkodzenie szkła. W czasie przerwy mówiłem z robotnikami o sposobach ułatwienia pracy. Dowiedziałem się od nich, że w porcie gdańskim robotnicy zatrudnieni przy przeladunku szkła używają specjalnego wózka, skonstruowanego przez racjonalizatora Kawkę. Wózek ten posiada pomysłowe podwozie z rolkami, co znakomicie ułatwia i przyspiesza załadunek oraz transport.

Dlatego zatem nie stosuje się tego usprawnienia w porcie gdańskim, przez który eksportuje się poważne ilości

Czy nawet zwykła śruba nic nie kosztuje?

BYŁ sobie raz grzeczny chłopczyk imieniem Stasio. Chłopczyk ten dostał od rodziców nowe ładne buciki. — Dbaj o nie i oszczędzaj je, synku — powiedziała mama.

Chłopczyk dobrze zapamiętał te słowa, a że był grzecznym dzieckiem, troskliwie pielęgnował swoje buciki. Każdą plamkę błota wycierał troskliwie własnymi rękawiczkami.

Co się dalej działo ze Stasiem, czy rozumiał swój błąd, nie będziemy opowiadać. Zresztą Stasio był dzieckiem. Gorzej natomiast, że tak jak Staś postępują i dorośli. Często, bardzo często marynarze na jednostkach przechodzących remont w Stoczni Im. Komuny Paryskiej znajdują w ładowniach i na



pokładzie dużo, bardzo dużo, nowiutkich błyszczących śrub. Skąd się one tam biorą?

Trudno przypuścić, by wraz ze śniegiem i deszczem spadały z nieba. Odbywa się to znacznie prościej. Po prostu niektórzy niesumiejni robotnicy uważają, że nie oplaca się tracić czasu na odnalezienie nie zużytych śrub z powrotem do magazynu i pozostawiają je, gdzie popadnie. No bo przecież ile taka śruba kosztuje — grosze. A tak, śruba kosztuje niewiele. Ale gdy zastanowimy się, ile śrub marnuje się dziennie, a ile w miesiącu i roku, to urobnie nam dosyć pokaźna suma złotych.

Gospodarować oszczędnie to nie znaczy zwracać tylko uwagę na wielkie sprawy, ale nawet na każdą drobnostkę — śrubę.

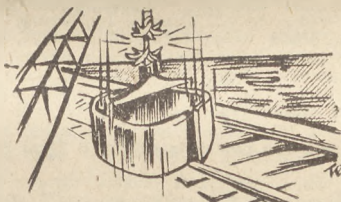
(m)

Za najlepszą korespondencję, zamieszczoną w tym numerze nagrodę w postaci książki otrzymuje Jan Perzyło z Żegluga na Odrze we Wrocławiu.

K. J.

Dopóty dżban wodę nosi...

DOPÓTY dżban wodę nosi, dopóki się ucho nie urwie. Znacze to przy słowie? Znają je również zaopatrzeniowcy z dyrekcji Żegluga na Odrze



we Wrocławiu. Ale cóż, co innego dżban, co innego dźwig, chociaż...? W porcie gliwickim jest kilka dźwigów, niektóre są w pełnej gotowości technicznej, na innych trwa remont. Ale wszyscy dźwigowcy drżą na myśl, że niedługo przyjdzie na nich okres przymusowego bezrobocia. Praca dźwigu bowiem zależy również od dobrych, mocnych lin, a te na gliwickich dźwigach są na „wykończeniu”.

Czy dyrekcja Żegluga na Odrze wie o tym? Wie. Czy robi coś, aby temu zaradzić? Nie. Obawiamy się, że wina za urwanie liny spadnie na dział zaopatrzenia dyrekcji.

Będzie wtedy popłoch.

(K)

SLADEM w naszym interwencji

ZARZĄD Okręgowy ZZZP w Warszawie wyjasnia, że plan skierowań na wczasy dla pracowników Rejonowej Ekspozytury Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy znajduje się w Okręgowym Biurze Skierowań. Skierowania mogą być wykorzystywane zgodnie z zarządzeniem CRZZ na wniosek rady zakładowej (odpowiedź na notatkę zamieszczoną w nrze 23/69 pt. „Sprawa się komplikuje”).

W ZWIĄZKU z naszą notatką zamieszczoną w nrze 23 (69) pt. „Dlaczego” Ministerstwo Żegluga wyjaśnia, że przyczyną niskiej temperatury panującej w pomieszczeniach Gdańskiej Stoczni Remontowej był remont kotłowni centralnego ogrzewania. Obecnie kierownictwo stoczni porozumiało się z DOKP Gdańsk, która wyposażyła stocznię dwa parowozowe wyłączniki z eksploatacji, które wykorzystano do zasilania w parę instalacji centralnego ogrzewania.

GDAŃSKA Stocznia Remontowa odpowiadając na notatkę zamieszczoną w nrze 1 (71) pt. „Kupić — nie kupić” zawiadomiła nas, że zakup wyświetlarki został ujęty w planie inwestycyjnym na rok 1954. Przewiduje się, że doświadczenia nastąpi w ciągu lutego br.

ZARZĄD Portu Gdańsk Gdynia w wyjaśnieniu nadesłanym do naszej redakcji na notatkę zamieszczoną w nrze 24 (70) pt. „Dobre chęci nie wystarczą” potwierdza zgodność zacytowa-

nych w niej faktów. Jednocześnie podaje, że kierownictwo portu wspólnie z organizacją partyjną i związkową usunęło niedociągnięcia wykazane w notatce.

DYREKCJA Żegluga na Odrze we Wrocławiu poinformowała nas, że wysłano wprawdzie telegram celem odwołania z urlopu kapitana holownika „Sudety”, lecz nie dotarł on do rąk adreata, ponieważ referent kadr ob. Słoniewski podał niewłaściwy adres. Wobec tego, że ob. Słoniewski nie wywiązywał się należycie ze swych obowiązków, zwolniono go z pracy (notatka w nrze 19/65 pt. „Dlaczego”).

Na notatkę zamieszczoną w nrze 1 (71) „Steru” pt. „Brr... jak zimno” Gdynska Stocznia Remontowa powiadomiła nas, że centralne ogrzewanie zostanie uruchomione w najbliższych dniach.

JAK nas poinformowano w związku z notatką pt. „Wznowić nakład”, opublikowaną w nrze 23 (69) „Steru”, tytuł Międzynarodowe przepisy zapobiegania zderzeniom na morzu” zostanie wznowiony w I kwartale br.

DYREKCJA Żegluga na Wiśle w Warszawie podaje, iż trudności w zakończeniu budowy i urzeczywistnieniu przedsięwzięcia dla dzieci flisaków w Łęczanach były spowodowane niewłaściwym opracowaniem dokumentacji oraz niedociągnięciami ze strony nadzoru technicznego. Dyrekcja przyrzeka w jak najkrótszym czasie doprowadzić do końca sprawę budowy i urządzenia przedszkola

Przyszli, ale z niczym

ZALADUNEK dużej partii różnorodnej drobnicy wymaga poważnego wysiłku od brygad roboczych i administracji. Bywa i tak, że dla właściwego rozwiązania wyłaniającej się trudności przy przeladunku trzeba odbyć krótką naradę nawet na „szczuble dyrekcijnym”.

Tak właśnie zdarzyło się w porcie gdańskim przy załadunku drobnicy na statek „Admirał Uszakow”. W wyniku zwołanej narady produkcyjnej postanowiono, że przedstawiciele armatora i ZPGG uzgodnią w dniu 8 grudnia ubr. bezpośrednio na statku dalszy przebieg załadunku. Do spotkania doszło, ale... nie dało ono nic. Przedstawiciele ZPGG — obywatele Błaszczyk i Religi oświadczyli, że nie są przygotowani do podejmowania decyzji, gdyż właściwie rzecz biorąc nie są dokładnie zorientowani, po co ich wysłano na statek.

Chyba nie „dla fasonu”

J.

MARYNARZ SZPILKA pisze do redakcji

OBYWATELU Redaktorze! Po dłuższej przerwie muszę do Was skreślić kilka słów. Nawinął mi się bowiem pod rękę temat, który załaskotał moje podniebienie. Dziwne to może, ale postaram się wszystko wyjaśnić. Na początku chciałbym Was jednak uprzedzić, że cała ta historia nie ma nic wspólnego z naszymi słusznymi staraniami o poprawę warunków bytowych, a raczej jest po prostu pewnym przegięciem ze strony niektórych kolegów z marynarskiej braci PMH.

Zresztą oszczędźcie sami. Było to tak:

Żaloga motorowca „Mickiewicz” otrzymała nie tak dawno pewną ilość kanadyjskich sardynek. Wiedząc, jakie małe, apetyczne pudełka. Zdawałoby się, że wszystko jest w porządku, bo nawet podchodzą doskonale jako przekąska. Wiem to z własnego doświadczenia. Tymczasem wyszło na jaw, że niektórzy chłopcy z „Mickiewicza” mają strasznie miękkie podniebienia. Wyobraźcie sobie — sardynki kanadyjskie były dla nich za miękkie. Chcieli twardszych, portugalskich.

Zapewne pomyśleliście: Jakże to. Na miękkie podniebienie twarde sardynki?! Tu chyba coś nie jest w porządku?

I macie rację. Ja również tak myślałem. Ale tylko z początku, gdyż potem zacząłem rozumieć o co chodzi. Spiesze więc Wam dalej wyjaśnić, że załoga statku „Mickiewicz” złożyła reklamację w Dziale Zaopatrzenia PLO. Zdziwieni i zaskoczeni zaopatrzeniowcy wycofali część „miękkich” sardynek z „Mickiewicza” i dali je na... „Batorego”. Wyobraźcie

sobie, że załozde (i pasażerom) z motorowca „Batory” te rybki w oleju musiały dobrze smakować, bo przyjęły je i spożyły bez szemrania.

Wtedy to, Obywatelu Redaktorze, i mnie poniosło. Polecałem jeszcze raz do Działu Zaopatrzenia PLO i tam otworzyliśmy, że tak powiem komisynie, trzy puszki tych miękkich sardynek i skosztowaliśmy. Nie można im było nie zarzucić, mówiąc prosto — smakowały „za więcej”.

Dlatego od razu zrozumiałem, że tutaj chodzi nie o prawdziwe miękkie podniebienie, bo i takie „coś” się w życiu trafia, ale chodzi o „miękkie podniebienie” właśnie w cudzysłowie. Takie, co w końcu się nie wie, czym ono jest i czego chce. W tym wypadku chciało zamiast kanadyjskich sardynek — portugalskie. Nawiasem mówiąc, to sardynki portugalskie są droższe, a przecież walczymy wszyscy o obniżkę kosztów własnych, oszczędzamy dewizy, by szybciej budować lepsze życie. I tu takie „miękkie podniebienie” (w cudzysłowie), jak u moich niektórych kolegów z motorowca „Mickiewicz”, jest nie do pomyślenia. Przynamniej ja tak sądzę. Zresztą sam sprawdziłem i sardynki kanadyjskie były naprawdę pierwszorzędnej jakości.

A jeśli chodzi o sprawę podniesienia warunków bytowych, to chyba już, Obywatelu Redaktorze, zrozumieście, że wypadek ten nie miał z tak ważnym zagadnieniem nic wspólnego. „Przegięcie” i więcej nie.

Kończąc i żegnam.

Mł. marynarz SZPILKA

Od roku szukają 2 kg drutu

MASZYNA tylko wtedy ułatwia pracę i przyspiesza jej wykonanie, jeżeli jest, jak to się mówi, „na chodzie”. Zdawałoby się, że nikogo nie trzeba przekonywać o tej prawdzie. A jednak... widocznie innego zdania są niektórzy pracownicy działu głównego mechanika i zaopatrzenia w Gdynskiej Stoczni Remontowej, jeżeli nie wrzuczą ich żadne upomnienia, próby i

groźby pracowników stolarni, dopominających się o uruchomienie wysokosprawnej piły mechanicznej. Już od 11



Przecież tak nie można!



— Czy to „Baltona” Gdańsk? Tu PLO. Przyjmijcie pilne zlecenie dostawy na motorowiec „Rysy”. Pracownik z „Baltony” szybko nanosił na papier żądane ilości mięsa, wędlin, chleba i innych artykułów w ilości około 700 kg.

Tylko pospieszcie się, żeby przed godziną 16 dostarczyć artykuły, bo statek dziś odchodzi... — dźwięczały w uszach ostatnie słowa dalekiego rozmówcy.



Była godzina 12 dnia 26 stycznia br. Jak zwykle w takich wypadkach w „Baltonie” nie ma marudzonego. Brygada spedycyjna Stanisława Dąbrowskiego szybko załadowała na samochód prowiant i o godzinie 14,30 przybyła na Dworzec Wiślany, miejsce postoju statku. Wkrótce rząd ludzi z paczkami zaopatrzenia wchodził po trapie na „Rysy”.

— Ale tu nastąpiła niespodzianka. Po prostu nie miał kto przyjąć towaru. Ochmistrz był w Gdyni, a kucharz... też był nieobecny.



— Poczekajcie może kto nadejdzie to od bierze prowiant. Czekał. Nikt nie nadchodził. Nie było rady, trzeba było rozpoznać odwrót. Wrócili do bazy straciw-

miesięcy stolarze rzną grube bale pilą ręczną, bo elektryczna piła wahadłowa stoi (przy hali B—19) od tyłuż miesiący nieczynna.

Dlaczego? Oficjalnie wyjaśnia się to brakiem drutu nawojowego do uszkodzonego silnika. Bliżej wtajemniczeni i co lepiej zorientowani stolarze tłumaczą to nieco inaczej. Po prostu dział zaopatrzenia zlekceważył sobie całą sprawę i odkłada jej załatwienie w nieskończoność.

— Przecież to nie do wiary, żeby pracownicy zaopatrzenia nie mogli zakupić od blisko roku 2 kg drutu miedzianego na remont silnika — mówi kierownik stolarni Andrzej Kaczmarek.

— Jaka jest na to rada? — pytam stolarzy.

— Napiszcie o tym w „Sterze”.

J. P.

(P)

W naszym telewizorze



Dzisiaj jesteśmy na fali PMH. Dwóch kolegów spotyka się po powrocie z dalekiego rejsu.

— Serwus Mietek! Gdzie kupiłeś tę skórę?
— To nie jest ważne! To jest „podarek” od chińskich przyjaciół.
— Ale dobry pomysł! Czołem! Lecę na statek wynieść 7 kg pieprzu, który kupiłem w Chinach.

Kto rządzi w Bonn?

NARÓD polski wiąże wielkie nadzieje z obradami konferencji berlińskiej, od której oczekuje umocnienia bezpieczeństwa Europy i nieodłącznego z tym, uregulowania problemu niemieckiego w duchu układu poczdamskiego.

Narody europejskie, pamiętając dobrze historię pierwszej połowy XX wieku, zdają sobie w pełni sprawę, że tylko zjednoczenie Niemiec na zasadach demokratycznych i pokojowych może je uchronić przed groźbą nowej agresji ze strony Adenauera i jego mocodawców.

„Wystarczy jedynie dopuścić do wskrzeszenia odwetowego Wehrmachtu — pisała „Prawda” — a wojna znów znajdzie się u progu Europy”.

Długo też rząd Adenauera, który odradza imperializm i militarystykę niemiecką, przy aktywnym poparciu państw z oceanu, stanowi poważne zagrożenie dla pokoju i bezpieczeństwa Polski i całej Europy.

Już sam skład rządu Adenauera mówi wystarczająco o prawdziwych celach jego polityki.

Nawet amerykański dziennik „New York Times”, którego nie można podejrzewać o sympatie do krajów demokracji ludowej, tak charakteryzuje niektórych członków gabinetu bońskiego:

Wśród 18 członków rządu bońskiego — stwierdza dziennik — czterech było członkami NSDAP i aktywnymi hitlerowcami, są to: minister bez teki — Waldemar Kraft, minister budownictwa Emanuel Preusser, minister do spraw przesiedleńców — Theodor Oberlander i minister spraw wewnętrznych — Gerhard Schroeder.

Kim jest Waldemar Kraft? Jest on obok Theodora Oberlandera drugim „specem” dla spraw wysiedleńczych. Syn pruskiego kolonizatora, uczęszczał do szkoły w Poznaniu, był dyrektorem hakatystycznego związku niemieckich rolników w Poznaniu. We wrześniu 1939 r. okazało się, że jest on jednym z czołowych szpiegów hitlerowskich w Polsce, który za zbrodnię i dywersję na ziemiach polskich otrzymał stopień Obersturmführera SS i kierownictwo urzędu gospodarczego w Warthegau.

Kraft uczestniczył w wypędzaniu ludności polskiej do „GG”, przy czym na zrabowanych Polakom rzeczach dorobił się majątku.

Theodor Oberlander ma wszechstronne kwalifikacje jako „przesiedleńca”. W czasie wojny był kapitanem Wehrmachtu na wschodzie, a dziś jest gorącym zwolennikiem odbudowy Wehrmachtu pod szyldem „armii europejskiej”. Ta „bojowa” postawa zjednała mu sympatię amerykańskich militarystów.

Gerhard Schroeder, minister spraw wewnętrznych, objął swą funkcję po całkowitej skompromitowanym następcy Himmlera, Lehrze, którego Adenauer mimo najszerszych chęci, nie mógł trzymać w swym gabinecie. Ale Schroeder jest, jako były sekretarz Lehra, doskonale obznajmiony z metodami pracy swego byłego szefa i poprzednika. Był hauptsturmführerem SA i doradcą prawnym hitlerowskiego bankiera H. Schachta. Poza tym jest on przewodni-

czącym rady nadzorczej „Hütten und Bergeswerksverein”, należącego do koncernu Klokshera, który wysunął go do Bundestagu i dał rangę ministra. Ten zausznik Konrada Adenauera sformułował następująco cele hitlerowskiej nauki:

„Chodzi o to, aby stworzyć wiedzę, która by w tym samym stopniu, jak wszystkie poglądy na życie, tkwiła korzeniami w narodowo — socjalistycznych zasadach naszej rasy i aby dla wiedzy miernikiem i źródłem wartości był nasz światopogląd narodowo-socjalistyczny”.

Również minister finansów Fritz Schaeffer rozwijał „naukową” działalność. W 1933 r. po dojściu Hitlera do władzy określił on następująco „misję” „führera”:

„Cel, do którego powołany jest Adolf Hitler, jako odnowiciel Rzeszy, jest tak wielki, że jest rzeczą konieczną zmobilizować wszystkie siły, aby kanclerzowi, zgodnie z wolą Niemiec, powiodło się gigantyczne zadanie. Nie można sobie wyobrazić nic głupszego, jak spekulacje polityczne, obliczone na to, że załamanie się cel, jaki sobie postawił Adolf Hitler”.

I wprawdzie „gigantyczne zadanie” skończyło się smrotną klęską pod Stalingradem, ale wypróbowany rasista i skrajny nacjonalista, były współpracownik Himmlera, niewiele się z tej lekcji nauczył.

Galeria neohitlerowskiego gabinetu obfituje w najróżniejsze typy. Warto jeszcze wspomnieć o ministrze bez teki Józefie Strausie, monachijszczyku, byłym oficerze Wehrmachtu, który w poprzednim Bundestagu zasiadł w aferze przekupywania bońskich deputowanych; o ministrze komunikacji Sebehnie, który był przed wojną dyrektorem kopalni Hohenlohego na Śląsku, zrobił majątek jako „treuhänder” kopalni czechosłowackich podczas okupacji; o ministrze pracy Storchu, rozbijaczku związków zawodowych, który złożył następujące „wyznanie wiary”:

„Jeżeli zarzucą mi się, że szerzę idee neofaszystowskie, to zarzut tego w żadnym wypadku nie uważam za hańbę; kiedy słyszę rytm marszowego kroku, serce moje zaczyna bić żywiej”.

W galerii Bundestagu figuruje również szef szpiegów i dywersantów, organizator „dnia X” Kaiser, specjalista od hitlerowskiej gospodarki Luebecke i inni.

Skład Bundestagu wysunięty przez zachodnio-niemieckich monopolistów, którzy finansowali kampanię wyborczą Adenauera, nie ustępuje w niczym gabinetowi III Rzeszy. Czy można się więc dziwić, że zadowolili on w pełni amerykańskich imperialistów i królów armat, którzy subsydiowali kampanię wyborczą Adenauera z tymi samymi nadziejami, z jakimi w r. 1933 opłacali kampanię Hitlera?

Amerykańscy imperialiści popełniają w swych rachubach na wielki „byznas” jeden zasadniczy błąd. Nie liczą się z opinią najszerszych kół we wszystkich krajach europejskich z Niemcami włącznie. W oparciu o dotychczasowe osiągnięcia sił pokoju są one zdecydowane pokrzyżować machinacje podżegaczy wojennych, magnatów przekształcających Europę w beczkę prochu.

A. G.

Amerykańscy imperialiści popełniają w swych rachubach na wielki „byznas” jeden zasadniczy błąd. Nie liczą się z opinią najszerszych kół we wszystkich krajach europejskich z Niemcami włącznie. W oparciu o dotychczasowe osiągnięcia sił pokoju są one zdecydowane pokrzyżować machinacje podżegaczy wojennych, magnatów przekształcających Europę w beczkę prochu.

Drugi typ gazetki — to tzw. „blachy”, zawierające 2—3 ogromne artykuły i to najczęściej pisane drobny, mało zachęcającym pismem, jak np. gazetka „Na lewantyńskim szlaku” z „Marchlewskiego”.

Tyle o formie. A teraz jak wygląda treść gazetki.

Duża część artykułów w sposób płytki, pełen frazesów i ogólników mówi o przyjaźni polsko-radzieckiej. Wprawdzie tej okazji poświęcone są właśnie konkursowe gazetki, lecz... czy o przyjaźni trzeba mówić samymi hasłami?

Przyjaźń, przykład, pomoc Związku Radzieckiego — to nie jakieś tam zjawiska oderwane, abstrakcyjne. Przeciwnie, na każdym kroku w pracy i w życiu codziennym spotykamy się z dowodami przyjaźni i pomocy radzieckiej. Książki radzieckie uczą nas wychowywać, rozwijają światopogląd, doświadczanie ludzi radzieckich pomaga nam w walce o realizację naszych zadań. Bohaterstwo i poświęcenie ludzi radzieckich jest dla nas wzorem proletariackiego patriotyzmu. Nie mówiąc już o pomocy gospodarczej, dzięki której tak szybko powstają liczne ośrodki przemysłu, laboratoria, zakłady naukowe itd. Nie ma takiej dziedziiny życia, gdzie nie dotarłaby pomoc i przykład Związku Radzieckiego. A więc również we flocie, w żegludze śródlądowej, w stoczniach i drogach wodnych dostrzegamy konkretną, namacalną pomoc, dowód wielkiej przyjaźni.



ZPEWNOŚCIĄ nie jest rzeczą przygodną, że jeden ze statków Polkiej Marynarki Handlowej i to ten właśnie, na którym szkołą się przyszli adepci morskich rzemiosła, nosi imię znanego polskiego podróżnika i żeglarsza czasów przedrozbiorowych — MAURYCJO BENIOWSKIEGO.

Urodzony na Węgrzech, ale w rodzinie polskiego pochodzenia, Beniowski przybył już w wieku dojrzałym na kilkuletni pobyt do Polski i nabył obywatelstwo polskie. Jednak nie odpowiada mu życie osiadłe, pociągają go natomiast obce kraje i dalekie morza. Beniowski udaje się więc do Gdańska, zaciąga w charakterze prostego marynarza na statek kupiecki i odbywa szereg rejsów do Hamburga, Holandii i Anglii. Te nowe warunki życia na morzu bynajmniej nie zrażają Beniowskiego do morskich rzemiosła, ale wręcz przeciwnie — otwierają przed nim nowe horyzonty, kuszą obietnicami poznania dalekich mórz i nowych, nieznanych krajów. Projektuje więc podróż do Indii.

Ale wtedy właśnie dochodzi do niego wiadomość o zawiązaniu się w Polsce konfederacji barskiej i o walce z carskim na jeźdźcą. Beniowski, który zawsze przez całe swe życie wykazywał głębokie umiłowanie wolności, bez namysłu zrezygnował z kuszącej propozycji udania się w podróż do Indii i powrócił do kraju. W szeregu konfederackich dostał się jednak do niewoli i skazany został na zesłanie do Kamczatki.

MORSKIE PODRÓŻE BENIOWSKIEGO

Po przebyciu drogą lądową całej Syberii, ostatni etap podróży jęńca prowadził drogą morską, z Ochocka do Bolsze-riecka na Kamczatce. Już wtedy, w trakcie tego rejsu Beniowski miał okazję do wykazania swych nieprzeciętnych zdolności i umiejętności nawigacyjnych, gdy zastępując nieudolnego kapitana, potrafił wyprowadzić statek z niebezpiecznego sztoru i szczęśliwie dotrzeć do celu podróży. Jednakże jego talenty wypułyły się w całej pełni pół roku później, podczas ucieczki z zesłania. Beniowski bowiem zorganizował spisek na Kamczatce, opanował Bolszerieck i na zdobytym statku „Św. Piotr i Paweł” opuścił półwysp wraz z 70 towarzyszami niedoli.

Ten rejs Beniowskiego i towarzyszy stanowi z wielu względów niezwykle poważne osiągnięcie w dziejach wypraw i podróży morskich. Przede wszystkim sam statek, na którym płynęli uciekinierzy, był nienajmocniejszej konstrukcji i sterany wiekiem.

Rejs prowadził przez niejednokrotnie zupełnie jeszcze nieznane i niezbadane przestrzenie oceaniczne, wśród archipelagów i wysp, wzdłuż wybrzeży wcale lub bardzo niedokładnie oznaczonych na mapach. A jednak pomimo tych wszystkich trudności Beniowski dotarł na „Św. Piotra i Pawła” do samego gardła Cieśniny Beringa, czyli dalej na północ od jakiegokolwiek przed nim żeglarsza europejskiego. Później, gdy kry lodowe uniemożliwiły statkowi dalsze posuwanie się na północ, Beniowski skierował się do wybrzeży Alaski, a następnie obrał kurs południowo-zachodni, przemierzył północny Pacyfik i dotarł do brzegów Japonii, stąd do Filipin i wreszcie do Macao, gdzie pełen prze różnych przygód rejs „Św. Piotra i Pawła” dobiegł końca, a sam statek został sprzedany. Na wynajętych statkach uciekinierzy popłynęli na Madagaskar, stąd zaś Beniowski udał się do Francji.

Później dwukrotnie jeszcze udawał się na Madagaskar. Mniejsza ludność malgaska darzyła Beniowskiego uznaniem i szanowaniem, co było naturalnym następstwem pełnego godności i życzliwości, głęboko ludzkiego ustosunkowania się Beniowskiego do krajowców.

niowskiego do krajowców. Zawsze zresztą i wszędzie, gdziekolwiek się znalazł, czy wśród tubylczej ludności Kamczatki, Aleutów lub Alaski, czy wśród Filipińczyków, w Chinach czy na Madagaskarze, stosunek Beniowskiego do kolorowej ludności był bez zarzutu, cechowała go prostota i szczerść. Nic więc dziwnego, że ludność Madagaskaru obrała Beniowskiego swym am-pansakabe — czyli władcą. I nie też dziwnego, że było to nie do zniesienia dla budujących imperium kolonialne francuskich władców wyspy, którzy swymi intrygami i szyskanami doprowadzili wreszcie do wyjazdu Beniowskiego z Maagaskaru.

Później przebywał Beniowski we Francji, na Węgrzech i w Austrii, we Fiume nad Adriatykiem realizował (zresztą bez powodzenia) projekt stworzenia kompanii żegludowej, wreszcie dwukrotnie udawał się do Ameryki Północnej, aby wziąć udział w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Niestety, szczęście mu nie dopisało.

Po powrocie do Europy postanowił zorganizować wyprawę handlową na Madagaskar. Określił drogę, bo przez Amerykę Północną i Brazylię, udał się tam w roku



1784. Został przyjęty bardzo życzliwie przez Malgaszów, którzy ponownie okrzyknęli Beniowskiego swym przywódcą. Natrafiło to jednak znowu na bardzo ostry sprzeciw Francuzów, broniących swego wladztwa na Madagaskarze i doprowadziło do zbrojnego konfliktu, zakończonego śmiercią Beniowskiego w 1786 roku.

Dziś, gdy pod banderą Polskiej Marynarki Handlowej liczne statki przemierzają dalekie szlaki oceaniczne, na których kiedyś, blisko dwa wieki temu, niejednokrotnie znalazł się Beniowski, warto mieć w pamięci postać tego słynnego podróżnika i wielkiego przyjaciela ludów kolonialnych.

JOTEM

POMYŚL

SKAKANKA

(Nadesłał S. Lembas ze Szczecina)
Rozpoczynając od litery U, przeskakując stale jednakową ilość liter, odczytać aktualne rozwiązanie.



Rozwiązanie 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 LOGOGRYFU Z NRU 2 (72)

Znaczenie wyrazów: mapka, Raoul, Panna, brasy, radar, Nepal, atlas, wraki, wanty, fiord, gawań, prądy, kaper, Baran, flota, ardyk, służa, raksy, lacha, bojer, Śląsk, Lewis, Orion, kuter, traly, hamak, płyn, Radom, Burma, kluzza, Rugia, Oliwa, Mizar, Tajan, plawa, bezań, wydmy, La Paz, węzeł, Sopot, nurek.

„Ponadplanową produkcją witamy II Zjazd PZPR”

Za trafne rozwiązanie zadania nagrody książkowe otrzymują: 1. Wacław Iwaniczuk, Warszawa, ul. Szczygiłowska 32, 2. Krystyna Zawadzka, Szczecin, al. Piastów 22/4, 3. Adam Lewiński, Wrocław, ul. Podwale 4, 4. Janina Szerment, Gdańsk, ul. Kalinowskiego 5/6, 5. Bogusław Jaworski, Gdynia, ul. Tatrzńska 2. Książki wysyłamy pocztą.

O konkursie statkowych gazetek ściennych

DOBRE się stało, że zorganizowano wreszcie konkurs gazetek ściennych.

Na tę słuszną inicjatywę długo czekali marynarze, wodniacy, żeglarze, stoczniowcy i pracownicy placówek eksploatacji kruszywa. Doczekali się wreszcie: wystawę gazetek konkursowych można było oglądać przez cały styczeń w gdyńskim Domu Marynarza.

Co przyniósł nam konkurs? Czy spełnił zamiary, jakie sobie postawili organizatorzy i czy zaspokoił tajone nadzieje autorów?

Są to pytania, na które nie można odpowiedzieć jednym słowem — tak lub nie. Ponad 30 gazetek zdobi ściany dużej, słonecznej sali. Różnorodność barw, bogactwo rysunków, malowideł i tekstów oszałamia w pierwszej chwili, zaskakuje. Trudno wybrać najlepszą czy najładniejszą — każda pociąga szczególnie, każda przykuwa wzrok. Wszystkie niewątpliwie kosztowały załogi wiele, bardzo wiele wysiłku. Lecz już po chwili uważny i wnikliwy widz dostrzeże różnice, zacznie klasyfikować.

Oto gazetka konkursowa parowca „Śląsk”. Właściwie czy to gazetka? Popatrzymy: fragment portu, sylwetka huty, łany zboża, kombajny. Sportowcy w rzućce dyskiem, w biegach, skokach, w basenie pływackim itd. itd., wreszcie przewody wysokiego napięcia, Pałac Kultury i Nauki w Warszawie, 16 szan darów i gwiazda. A tekstu? 2 malutkie artykułki. To wszystko. Właściwie to dużo — mnóstwo malowideł wykonanych z prawdziwym talentem, nawet artykuły... Również dobre w wykonaniu i piękne są malowidła w gazetce ściennych statku „Warszawa” i innych. Oto jeden typ gazetki.

Drugi typ gazetki — to tzw. „blachy”, zawierające 2—3 ogromne artykuły i to najczęściej pisane drobny, mało zachęcającym pismem, jak np. gazetka „Na lewantyńskim szlaku” z „Marchlewskiego”.

Tyle o formie. A teraz jak wygląda treść gazetki.

Duża część artykułów w sposób płytki, pełen frazesów i ogólników mówi o przyjaźni polsko-radzieckiej. Wprawdzie tej okazji poświęcone są właśnie konkursowe gazetki, lecz... czy o przyjaźni trzeba mówić samymi hasłami?

Przyjaźń, przykład, pomoc Związku Radzieckiego — to nie jakieś tam zjawiska oderwane, abstrakcyjne. Przeciwnie, na każdym kroku w pracy i w życiu codziennym spotykamy się z dowodami przyjaźni i pomocy radzieckiej. Książki radzieckie uczą nas wychowywać, rozwijają światopogląd, doświadczanie ludzi radzieckich pomaga nam w walce o realizację naszych zadań. Bohaterstwo i poświęcenie ludzi radzieckich jest dla nas wzorem proletariackiego patriotyzmu. Nie mówiąc już o pomocy gospodarczej, dzięki której tak szybko powstają liczne ośrodki przemysłu, laboratoria, zakłady naukowe itd. Nie ma takiej dziedziiny życia, gdzie nie dotarłaby pomoc i przykład Związku Radzieckiego. A więc również we flocie, w żegludze śródlądowej, w stoczniach i drogach wodnych dostrzegamy konkretną, namacalną pomoc, dowód wielkiej przyjaźni.

Wiele załóg naszej floty czerpie z doświadczeń statku „Akademik Krylow”, znają żeglarsze śródlądowe metody „Rusłana” i Burlakowa, usprawniamy pracę portów przez stosowanie metody Kowalowa.

Tymczasem o tym wszystkim poza nielicznymi wyjątkami niewiele mówią gazetki...

Oczywiście nie można umniejszać trudności w wykonaniu gazetki. Ludzie redagowali je z myślą, że redagują dobrze — każdy rysunek, każdy napis mówi o jak najszerszych chęciach. I to jest właśnie cenne. Lecz niestety, większość gazetek robiły jednostki lub nieliczne 2—3-osobowe zespoły redakcyjne. W tym właśnie tkwi przyczyna tego, że w całości gazetki wypadły słabo.

Gazetka ścienna musi ilustrować życie całej załogi, statku czy stoczni. musi uczyć, wychowywać, informować, mobilizować, jednym słowem winna mówić o tym, czym żyje załoga. Co ją raduje, a co smuci, co już osiągnęła i jakie ma jeszcze trudności. Powinna być taka nawet wtenczas, gdy poświęcona jest okazji Miesiąca Pogłębień Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Lecz aby taka była, musi redagować ją jak najszerszy kolektyw, powinna pisać o gazetki jak największa liczba ludzi. I taka właśnie jest gazetka motorowa „Lechistan”.

Na jednym kartonie jakże bogaty wachlarz tematów. Od artykułu omawiającego pomoc Związku Radzieckie-

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Uklejewskiego i Borowskiego. Rysunki: Katzera i Karlowskiego.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi 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 Wydawnictw 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 11.000 egz. Druk, Gdańskie Zakłady Graficzne, Pap. rot. sat. 60 gr 102 cm, klasa VII. oddano do druku 13. II. 54. zam. 420 — W-5-10090