

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 4 GDAŃSK, 1-15 MARCA 1954 R. NR 5 (75)

Oficer kulturalno - oświatowy — wychowawcą załogi

OBOWIĄZKI pierwszego zastępcy kapitana statku są nadzwyczaj odpowiedzialne i zaszczytne. Organizuje on pracę polityczną wśród załogi statku, wychowuje marynarzy w duchu całkowitego oddania i bezgranicznego umiłowania swej Ludowej Ojczyzny.

Działalność pierwszego zastępcy kapitana statku jest nie do pomyślenia bez ścisłej więzi z masami pracowników morza. Jakżeby inaczej mógł on wypełniać swoje główne zadanie, tj. wychowywać marynarzy, nie mając stałego kontaktu z nimi.

Oznacza to, że jednym z głównych zadań pierwszego zastępcy kapitana statku jest nawiązanie ścisłego związku z marynarzami. Dlaczego na przykład marynarze parowca „Kiliński” mówią z szacunkiem o zastępcy kapitana **tow. Wierzbickim**? Dlatego właśnie, że on cały swój czas poświęca wychowaniu załogi. Tow. Wierzbicki zna każdego marynarza, zna jego troski i zainteresowania. Organizuje on często odczyty i pogadanki. Specjalnie dużą wagę przykłada do indywidualnej pracy z marynarzami.

Dużym autorytetem we flocie cieszy się pierwszy zastępca kapitana **tow. Nosowski**. Pływa on na tankowcu „Karpaty”. Marynarze lubią go za jego życzliwość, przychylność i pełną uwagę i usłunkowanie się do nich. On zawsze gotów jest wszystko wyjaśnić i wytłumaczyć. Tow. Nosowski nie żałuje trudu, aby podwyższyć poziom polityczny i kulturalny marynarzy, wychowuje każdego z nich w duchu patriotyzmu i internacjonalizmu, wpaja w nich umiłowanie swojego statku i zawodu marynarza.

Pierwszy zastępca kapitana przez wnikliwe poznawanie charakteru marynarzy, wnikając w ich wewnętrzny świat, znajduje niezawodne drogi oddziaływania na nich. Kiedy zastępca kapitana zna już dokładnie dobre i złe strony marynarzy, wie, jak do każdego podejść, jakiej struny jego uczuciowości dotknąć, aby uzyskać odpowiedni odzew, wtedy słowo jego nie będzie poddawane nigdy w wątpliwość, a jego autorytet będzie niezachwiany. Aby jednak to osiągnąć, trzeba dużo i usilnie pracować. Zły jest taki zastępca kapitana, który uważa, że może prowadzić pracę wychowawczą na podstawie deklaracji i dyrektyw i który całymi dniami przesiaduje w swej kabinie. Takim oficerem był z-ca kapitana motorowca „Warszawa” **Bartłomiej Skowyr**, który całkiem odizolował się od życia i pracy załogi.

Zadanie zastępcy kapitana polega na tym, aby mobilizować marynarzy do polepszenia przewozu towarów potrzebnych narodowej gospodarce. Rozwijając w tym kierunku socjalistyczne współzawodnictwo, walczyć o dalsze wzmocnienie wysiłków nad wykonaniem zadań, które pomagają załogom w opanowaniu techniki swej pracy — oto obowiązki, jakie nam dyktuje obecna chwila. Wytyczne i uchwały IX Plenum KC PZPR, mające na celu podniesienie stopy życiowej mas pracujących, zobowiązują każdego marynarza do wzmocnienia i podniesienia wydajności pracy. Jest to bardzo zaszczytne zadanie i walka o jego wykonanie jest sprawą honoru załogi każdego statku. Bezpośrednim obowiązkiem pierwszego zastępcy kapitana jest mobilizować załogi do przekraczania wykonywanych zadań, do wynajdywania nowych rezerw, do rozwijania twórczej inicjatywy we flocie.

NATURALNIE, walka o plan jest nie do pomyślenia bez wzmocnienia socjalistycznej dyscypliny pracy załóg. Nasze przepisy nakładają na pierwszego zastępcę kapitana obowiązki wpaływania w marynarzy poczucia świadomej dyscypliny pracy, dopilnowania, aby wszystkie rozkazy dowództwa statku i zarządzenia władz były wykonywane dokładnie i bez słowa sprzeciwu. **Pierwszy zastępca kapitana** powinien w pierwszym rzędzie być wzorem wysokiego dyscyplinowania i na każdym kroku wzmacniać autorytet kapitana, jako jednoosobowego dowódcy statku. Dyscyplina to zasadnicza podstawa skutecznej pracy floty. Flota nie może

istnieć bez silnej dyscypliny pracy. Należy o tym koniecznie pamiętać.

Pracę polityczną należy prowadzić systematycznie i bez przerwy. Naturalnie, że formy pracy politycznej mogą się zmieniać w zależności od tego, czy statek jest w morzu, czy też stoi w porcie. Jeżeli jednak zastępca kapitana dopuści do najmniejszej przerwy w pracy politycznej, popełnia poważny błąd. W żadnych okolicznościach nie wolno osłabić pracy wychowawczej wśród załogi statku.

Pierwszy zastępca kapitana powinien poświęcać dużo uwagi młodym specjalistom — oficerom marynarki, którzy przychodzą na statki prosto ze szkół. Młodzi oficerowie nierazko zastanawiają się, jak podejść do swoich podwładnych, jak ich zespolić dla wykonania zadań, stojących przed załogą. Nie zawsze umieją oni tak pracować z podwładnymi, aby w ogólnej masie ludzkiej nie stracić z oczu poszczególnego człowieka z jego przyzwyczajeniami, z jego zaletami i słabościami. Te zagadnienia na ogół uchodzą uwadze młodych dowódców i zastępcy kapitana powinien na to zwrócić im uwagę. Dobrym np. doradcą i wychowawcą młodych praktykantów szkoły morskiej okazał się tow. Pohorecki, który na statku „Kiliński” kierował pracą polityczną w okresie letnich praktyk wakacyjnych.

ABY pierwszy zastępca kapitana mógł w pełni posiadać sztukę wychowywania załogi, musi on koniecznie stale poszerzać swój polityczny horyzont. Nie powinien on nigdy rozstawać się z książką, obowiązany jest on nieustannie studiować klasyków marksizmu — leninizmu i historię naszego ruchu robotniczego. Jeśli mówimy że dla każdego człowieka wiedza to siła, to dla pracownika politycznego wiedza to nieodzowny oręż jego pracy. „Wszystkowiedzący” (ros. „wsieznaiki”), a i takich, niestety, spotykamy w naszej flocie, nie mogą tu liczyć na sukces. Zwykle „wsieznaiki” zadowalają się tym, co usłyszą od innych. W. I. Lenin mówił, że takich ludzi nazywa się „lekkoduchami”, ludźmi lekkimi i że takich ludzi nikt na serio nie bierze. Żeby zaś takich „lekkoduchów”, ludzi lekkich nie było między pracownikami politycznymi, aby wszyscy umieli odpowiednio wypełniać swe obowiązki wychowawców, należy położyć szczególny nacisk na samokształcenie, na stałe podnoszenie swoich kwalifikacji. Wielu jednak zastępców kapitanów nie docenia wagi pracy nad sobą. Na niektórych statkach dochodzi do tego, że załogi, a szczególnie młodzież, przerastają poziom oficerów polityczno - wychowawczych. Do takich należał tow. **Leng** ze statku „Olsztyn”, którego wystąpienia wskazują na zbyt niski poziom, lub tow. **Szatkowski** ze statku „Pokój”, który przekonywał załogę, że dyktatura Noguiba w Egipcie to postępową formą rządzenia państwem.

Wniosek wynikający z tego jest taki, że kto nie dokształca się stale i systematycznie, kto nie podnosi swoich kwalifikacji, ten pozostaje w tyle, popełnia błędy polityczne w swej pracy, przestaje być wychowawcą załóg.

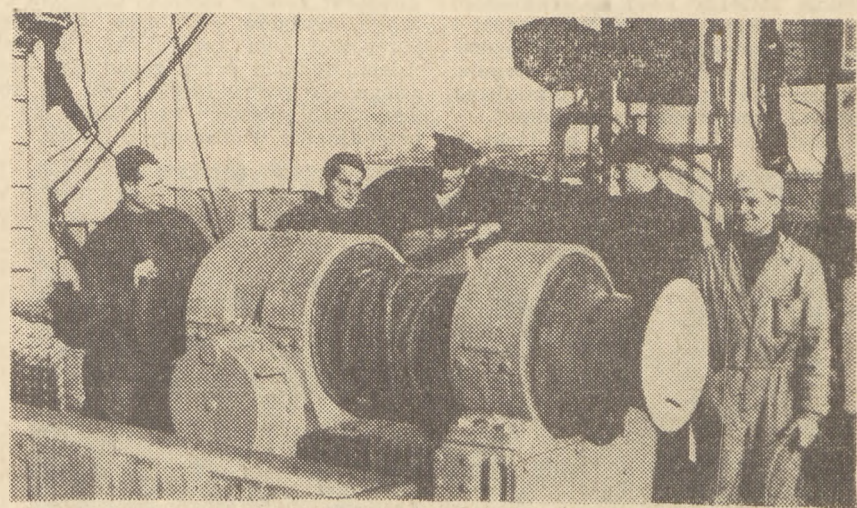
W SWEJ działalności pierwszy zastępca kapitana opiera się przede wszystkim na organizacji partyjnej. Wspomaganie członków partii rzeczowymi radami, częste obcowanie z nimi, rozwijanie krytyki i samokrytyki — przyczynia się do rozwoju pracy wewnątrz organizacji partyjnej. Pomoc organizacji partyjnej w żadnym wypadku nie powinna przekształcać się w drobiazgową opiekę. Przeciwnie, pomoc ta powinna uaktywniać życie partyjne i włączyć wszystkich członków partii do działalności politycznej.

Nasze wydziały KO i polityczno-wychowawcze powinny okazywać pierwszemu zastępcę kapitanów jak najdalej idącą pomoc. Konieczne jest, aby kierownicy aparatów politycznych nie ograniczali swej działalności do wydawania okólników i innych instrukcji, a troszczyli się o wykorzystanie doświadczeń z pracy politycznej na statkach.

JEDNOCZĄC SIĘ WOKÓŁ PZPR, REALIZUJĄC WYTYCZNE IX PLENUM PRACOWNICY ŻEGLUGI WITAJĄ II ZJAZD PARTII

Flota realizuje swój czyn

WILKANASIE dni temu powrócił do portu macierzystego motorowiec „Nowa Huta”. W dalekim rejsie do portów Ameryki Południowej marynarze z „Nowej Huty” poszczycić się mogą cennymi osiągnięciami. Zaczynijmy od działu maszynowego. W obydwu podróży załoga tego działu konsekwentnie realizowała podjęte zobowiązania przed zjazdowe, których celem było szybsze wykonanie zaplanowanych prac konserwacyjnych i remontowych. Ogólny



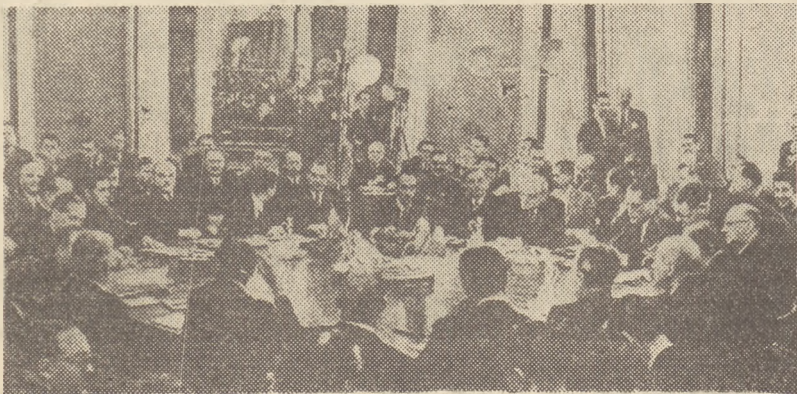
Kilku spośród przodujących w realizacji Czynu Przedzjazdowego marynarzy z motorowca „Nowa Huta”. Od lewej: Leszek Passendorfer — st. marynarz, Paweł Bładowski —

PO KONFERENCJI BERLIŃSKIEJ

W SWOIM końcowym oświadczeniu na konferencji berlińskiej minister **Mołotow** powtórzył słowa, które wypowiedział bezpośrednio po przybyciu do Berlina: „Wierny swej konsekwentnej polityce pokoju, rząd ZSRR uważa i uważa, że konferencja berlińska będzie korzystna dla narodów w takim stopniu, w jakim przyczyni się do utrwalenia pokoju i bezpieczeństwa narodów”.

Rozpatrując konferencję berlińską —

runku złagodzenia napięcia w międzynarodowej sytuacji politycznej. Przyjęcie zaś porządku dziennego tej konferencji, zaproponowanego przez delegację radziecką jeszcze bardziej pogłębiło na dzieje narodów — wbrew ponurym przewidywaniom reakcyjnych kręgów dziennikarskich prasy zachodniej — na osiągnięcie porozumienia, jeśli nie we wszystkich spornych zagadnieniach, to przynajmniej w niektórych z nich.



Ogólny widok sali obrad konferencji ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw w Berlinie.

a przede wszystkim jej wyniki — z tego punktu widzenia należy odpowiedzieć, że przyniosła ona pewne pozytywne osiągnięcia. Już sam fakt zwołania po czteroletniej przerwie konferencji na szczeblu ministrów spraw zagranicznych Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych, Anglii i Francji oceniony został przez opinię publiczną świata, jako doniosły krok w kie-

Fakt, że narody świata z niestabnącą uwagą śledziły dzień po dniu wszystkie wypowiedzi i propozycje ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw, że sympatia opinii publicznej była i jest po stronie propozycji radzieckich, przyczynił się do tego, że konferencja zakończyła się częściowym porozumieniem, ujętym w komunikacie końcowym.

O czym mówi komunikat?

KOMUNIKAT końcowy konferencji stwierdza, że czterech ministrów spraw zagranicznych doszli do porozumienia w sprawie zwołania na dzień 26 kwietnia br. do Genewy konferencji międzynarodowej z udziałem Chin Ludowych, aby doprowadzić do pokojowego uregulowania kwestii koreańskiej oraz przywrócenia pokoju w Indochinach. Dalej komunikat stwierdza, że cztery mocarstwa kontynuować będą wymianę poglądów w sprawie rozbrojenia lub co najmniej redukcji zbrojeń. Natomiast nie osiągnięto porozumienia w sprawie Niemiec i Austrii.

Jak ocenia ten komunikat prasa światowa? Za wyjątkiem najbardziej reakcyjnych gazet, cała prasa ocenia ten komunikat, jako doniosły krok naprzód w kierunku złagodzenia napięcia w sytuacji międzynarodowej. I tak np. gazeta „Franc-tireur” pisała: „Fakt, że mocarstwa zachodnie po raz pierwszy zasiadają za jednym stołem z Chinami, ma poważne znaczenie...” Dziennik „Daily Herald” zaś stwierdził: „Pierwszy krok uczyniony w kierunku poprawy sytuacji na Dalekim Wschodzie wymaga od Stanów Zjednoczonych pogodzenia się z faktem istnienia komunistycznych Chin... Już tylko ten jeden rezultat konferencji berlińskiej daje podstawy do nadziei na przyszłość”. Dziennik „Liberation”, podkreślając, że czterech ministrów nie mogli osiągnąć porozumienia w sprawie Niemiec, pisał: „Pierwszy krok został jednak uczyniony. W ciągu trzech tygodni osiągnięto większe postępy niż w ciągu czterech lat wymiany not. Droga do rokowań, która przez tak długi czas była zamknięta, stoi dziś znów otworem”.

O czym świadczą te głosy prasy za-

Na porządku dziennym

W SZYSTKIE narody europejskie, a przede wszystkim sąsiedzi Niemiec, zainteresowani są w tym, aby rozwiązanie kwestii niemieckiej wykluczyło ponowne wkroczenie na arenę militarysty niemieckiego. Narody Europy dwukrotnie doznały skutków militarysty Niemiec. Nie chcą więc, aby po raz trzeci nastąpiło to pod przykrywką „europejskiej wspólnoty obronnej”. Dlatego udzielają gorącego poparcia dla propozycji radzieckiej o układzie zbiorowego bezpieczeństwa w Europie.

Minister **Mołotow** uzasadniając swój plan zbiorowego bezpieczeństwa w Europie przedstawił go jako alternatywę „europejskiej wspólnoty obronnej”, w której ma uczestniczyć tylko sześć państw. O wiele lepiej przecież byłoby, gdyby plan bezpieczeństwa Europy obejmował nie 6 państw, a wszystkie 32 państwa europejskie.

To jasne, logiczne stanowisko delegacji radzieckiej spowodowało zaniepokojenie reakcyjnych kół amerykańskich i niemieckich. Tak np. zachodniemiecki „Bremer Nachrichten” uważa, że plan radziecki „nie zatonie” w aktach konferencji berlińskiej, lecz pozostanie ważnym elementem przyszłej polityki w Europie”. „New York Times” zaś wyraża obawę, że „propozycje zawarcia traktatu bezpieczeństwa mogą być wykorzystane do wygrywania uczuć, umiowanych hasłem „Ami go home!” A „New York Herald Tribune” biada, że „wielu przeciwników EVG („europejskiej wspólnoty obronnej”) we Francji może obecnie występować za ogólnoeuropejskim traktatem bezpieczeństwa, jako środkiem zastępczym w miejsce EVG...”

Zaniepokojenie amerykańskich impe-

ralistów dalszym rozwojem sytuacji w Europie — oto co wyrażają przytoczone wyżej głosy z prasy zachodnio-niemieckiej i amerykańskiej; zaniepokojenie takim rozwojem sytuacji, w której urzeczywistnienie planu tzw. „armii europejskiej” staje się coraz bardziej trudne.

Dlatego też w pełni uzasadnione jest stwierdzenie ministra **Mołotowa**, że: „**zadania, których na obecnej konferencji nie rozwiązano, nie zostały zdjęte z porządku dziennego**”. Znajdują się one na porządku dziennym walki narodów o demokratyczne i pokojowe rozwiązanie kwestii niemieckiej oraz o zapewnienie bezpieczeństwa w Europie.

W walce tej bierze udział i naród polski, który z całą mocą popiera propozycje radzieckie, jako że odpowiada one polskiej racji stanu, najżywniejszym interesom naszego narodu. Walka o to, aby na naszej granicy na Odrze i Nysie był przyjaciel, a nie wróg; walka o to, aby nad nami nie unosił się więcej krzyżacki miecz i nie powtórzyły się hitlerowskie krematoria; walka o to, aby bezpieczeństwo narodów Europy było również i naszym bezpieczeństwem; walka o to, aby powalony został raz na zawsze militarysta niemiecki i utrwalony został pokój. — Czyż może być inny program, który by tak dobrze odpowiadał naszym interesom narodowym? Czyż pro pozycje radzieckie, które mają na celu właśnie takie rozwiązanie kwestii niemieckiej nie odpowiadają polskiej racji stanu?

Dlatego też nie osłabnie nasza walka o rozwiązanie tych zadań, które nie zostały zdjęte z porządku dziennego.

Nieśmiertelne jest dzieło Stalina

BYŁ dzień, w którym starzy, zahartowani rewolucjonści nie kryli łez. Był dzień, w którym miliony ludzi na całym świecie od Alaski do wysp Polinezji z tym samym głębokim wzruszeniem chyliły głowy na tragiczną wieść. Był dzień, w którym prostym ludziom na całym świecie brakło serdecznego bliskiego przyjaciela, obrońcy i nauczyciela. W marcowy dzień brakło Wielkiego Człowieka, zmarł **Stalin**.

Ale gdy nad trumną Stalina chyliły się bojowe sztandary komunistycznej partii, gdy radzieccy ludzie składali hołd swemu ukochanemu Wodzowi, gdy wszyscy uczciwi ludzie świata myślał towarzyszyli Stalinowi w jego ostatniej drodze — ból i troska nie rozdziły wątpliwości, lecz siłę, a usta i serca składały głęboką płomienną przysięgę — dzieło Stalina umacniać i bronić, torować w nieugiętej walce zwycięstwo jego naukom.

Odszedł wówczas Człowiek. Wiecznie żywa pozostała Jego nauka. Pozostała nieugięta komunistyczna partia, wiernie strzegąca leninowsko-stalinowskich zasad: rewolucyjnej czujności, wiary z masami, żelaznej dyscypliny. Dzieło Stalina — radzieckie państwo, sztandar partii — znalazło się w godnych i wypróbowanych rękach przywódców, uczniów Lenina i Stalina, którzy owaśnili mistrzowsko leninowsko-stalinowskim orężem kierowania i zwycięsko prowadzą dzieło komunistycznego budownictwa w ZSRR, dzieło obrony pokoju na całym świecie.

OD owego * tragicznego * marcowego dnia mija rok. Rok wielkich wydarzeń międzynarodowych, wielkich zwycięstw światowego obozu pokoju, ruchu obrońców pokoju.

Pamiętamy słowa Stalina, które wlewają otuchę w serca milionów ludzi, budzą siłę do walki, są jej bojowym programem:

„**Pokój będzie zachowany i utrwalony, jeżeli narody ujmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą brońili jej do końca**”.

Te słowa Stalina zrodzone z głębokiej wiary w patriotyzm mas ludowych, w ich umiowanie pokoju, stały się początkiem największego i naj-

szerszego ruchu naszych czasów — ruchu obrońców pokoju.

TAKI JEST „HEL“

Są statki, o których mówiąc mimowolnie cisnie się na usta pogardliwa nazwa „łajba“, pieczętująca jakby ich zaniedbany wygląd. Są statki stare, które z sentymentem nazywają marynarze „staryszkami“. Świeżą bowiem farbą pokryte przez troskliwe ręce załogi ich burty, pokłady, nadbudówki czy kolumby masztów kryją przed oczami profanów historię długich lat ciężkich zmagania z morskimi nawałnicami. Mówiąc o „Helu“ marynarze powtarzają często, że to statek dobry, wdzięczny, wierny...

NIE JEST WCALE MŁODY

18 lat temu, w 1935 roku opuścił angielskie baseny stoczniowe jako „Hel“. W wojennej zawierusze zgubiło się imię „Hel“. Mały, niezdolny do dalekich, oceanicznych podróży pełnił służbę — jak inne nasze statki — pod dyktando angielskiej „Navy“ wierząc, że to dla Polski, dla Ojczyzny, która krwawiła pod batogami zwyrodniałych hitlerowskich „nadmudzi“. Krwawili i maszyni „Helu“ nadmiernie eksploatowane. Musiały pływać, przecieć jak najszybciej, jak najdłużej.

Toteż sterany, zniszczony wracał „Hel“ do kraju w marcowy dzień 1946 roku. Wracał wbrew kłamliwej propagandzie angielskiej klki, mieniącej się rządem. Wbrew szyskanom, spieszył do wolnej, oswobodzonej z pięć podwójnej niewoli Ojczyzny. I chociaż kocioł głębokimi wżerami pokryła rdza, chociaż panewki prosiły o wymianę — na błysk latarni rozewskiej, ujranej po raz pierwszy w powrotnej drodze po latach tułaczki u obcych, jakby szybciej zagrały maszyny. Wierni banderze „Hel“ spieszył do kraju. Wracał prowadzony rękami ofiarnych, rwących się do budowy nowego życia w wolnej Ojczyźnie — polskich marynarzy.

ZAWSZE WŚRÓD PIERWSZYCH

Ożywały osady rybackie, w morze wychodziły coraz to nowe łodzie i kutry — Półwysep Helski rozpoczął nowe, pracowite życie. I jak dźwigał się z ruin i zniszczeń ten skrawek ziemi — tak i na statku, noszącym jego nazwę, troskliwe ręce marynarzy szybko zaleczyły zniszczenia w mechanizmach i bez odpoczynku — na który nie było czasu — jeszcze w marcu 1946 r. załoga „Helu“ podjęła obsługę linii antwerpijskiej. I odtąd „Hel“ często jest na ustach marynarzkiej rodziny.

To z jego pokładu pada pierwsze wezwanie do współzawodnictwa o uzyskanie jak najlepszych wyników eksploatacyjnych — do marynarzy wszystkich statków naszej, z dnia na dzień rozwijającej się floty handlowej. To załoga „Helu“ w IV kwartale 1949 r. otrzymuje jako pierwsza tytuł produkującej załogi PMH. I od tego czasu, chociaż zmieniały się zadania, chociaż plany przewozowe były trudne i napięte, we współzawodnictwie międzystatkowym „Hel“ prawie zawsze znajduje się w pierwszej dziesiątce produkujących we flocie załóg. Przedwcześnie postarzali w zawierusze wojennej „staryszek“ młodzi, wracali do formy swych młodzieńczych lat.

Czyżby zmieniono wytartą maszynę i stare niekonserwowane naleźyć kotły? Nie! Jak to się wcale działo, że maszyny „Helu“ zawsze były gotowe do podjęcia następnej podróży? Opowiada o

tym nieraz „najstarszy“ palacz „Helu“ Jan Leks. I z opowiadań jego i innych marynarzy — chociaż sami nie mówią tego po prostu — wynika jedno: to nie w maszynach lecz w marynarskich sercach „coś“ się zmieniło.

Bo oto dawniej obojętny na stan obsługiwanego mechanizmu Leks, poczuł się teraz odpowiedzialny za kotły, za stan wszystkich rurek i zaworów „swego“ kotła. A inni? Czy I mechanik Lewoniewski (dziś już pracownik Ministerstwa Żegluga), I mechanik Cygan tak samo pracowali przed wojną? Zdecydowanie odpowiadają — nie. W „tamtych“ latach tylko „służyli“, by zarobić i żyć. A dzisiaj szerokie perspektywy rozwoju gospodarki narodowej, wspinające plany rozbudowy, oparte na inicjatywie mas i dla dobra ludzi pracy — wzbudziły entuzjazm i zapal w sercach marynarskich.

I chociaż wielu starych marynarzy nieraz nie nadążało za nowym, chociaż nieraz ciężko im było wyrzec się nabytych z latami przyzwyczajęń, rutyny — to jednak świadomość, że pracą swą przyczyniają się do rozkwitu Ojczyzny, wywalała energię.

Zrozumieli bowiem, że rząd ludowy, kierujący ich nowym życiem — to ich rząd. To przecież m. in. przedstawiciel Wybrzeża tow. Szyrnarowski — dyrektor CZ PMH, dawny, dobrze znany kolega z pokładu statkowego, na posiedzeniach sejmowych razem z postaciami górników, murarzy, hutników, całej klasy robotniczej — kieruje gospodarką kraju. Toteż chociaż po każdej podróży, a nawet przelocie trzeba było rozwałkować ciekące rurki w kotle „Helu“, doszczelnic szwy i zesporki, chociaż praca nie była łatwa w nieostudzonej kotle czy przy remoncie innych mechanizmów w ciasnej maszynowni statku — załoga mimo zmian wśród jej członków, nie ustawała w pracy. Cel miała jasny przed sobą — **wykonanie zadań nakreślonych przez rząd.**

I gdy tak z każdym miesiącem załoga podnosiła swe wyniki — określone do brzy statek coraz częściej łączyło się z nazwą „Hel“. A wyniki te — to przesunięcie w ub. r. remontu „staryszki“ do klasy 4-letniej o 4 miesiące, to wyrwanie jednostki z jeziora Vänern, gdy obwał skałny zamknął powrót na morze przez rzekę Göta Alf. To stała, twarda praca w maszyni i na pokładzie, to robota na codzień, wykonywana przez załogę z zapalem.

JAK WY TO ROBICIE

— padło przed kilkoma tygodniami pytanie inspektora technicznego PLO pod adresem załogi „Helu“. — Im starsza maszyna, tym szybciej statek chodzi i mniej zużywa paliwa?

Odpowiedź na to pytanie wcale nie jest łatwa i to nie dlatego, że nie wiadomo, co powiedzieć. Właśnie trudność polega na tym, że za dużo jest do powiedzenia. Nawet st. mechanik Cygan, III mechanik Kosela, czy II oficer Rakowski, sekretarz organizacji partyjnej, wyliczywszy kilkanaście pomysłów racjonalizatorskich, drapią się z zafasowaniem w głowę, pytając nawzajem: co jeszcze? Bo nie jest łatwo wyliczyć pomysły racjonalizatorskie marynarzy z „Helu“. Przez parę tylko lat powojennego eksploatacji statku — jak mówi st. mechanik Cygan — kto znał „Hel“ przed wojną, nie rozeznałby się teraz w jego maszynowni. Zmieniono bowiem zainstalowanie pompki wody słodkiej,



przedłużono dla lepszego ciągu kominu wewnętrzny, przerobiono stacje rurociągow parowych, zainstalowano urządzenie do regeneracji oliwy itp. itp. Lista tych usprawnień jest bardzo długa, a ponad 70 proc. pozycji nosi sztyt st. mechanika Cygana.

Zapyta ktoś, czy te pomysły zdały praktyczny egzamin? Mówią o tym eksploatacyjne wyniki statku: **zwiększenie o 1 węzeł szybkości w stosunku do ustalonej, najwyższej normy z 1935 roku (!), gdy statek był „młody“ oraz dwa dodatkowe rejsy na trasie Gdynia — Antwerpia — Gdynia odbyte w ubiegłym roku na zaoszczędzonym paliwie i smarach.** Tak oto bowiem pod troskliwymi rekami marynarzy w d z i e c z n y „Hel“ z każdym miesiącem podnosi swą sprawność techniczną.

ANDRZEJ NAŁĘCZ

Mozna więcej zrobić dla załogi

KAŻDY dzień przynosi liczne dowody na to, że załogi naszych portów ofiarnie i owocnie realizują zobowiązania przedzjazdowe. Wystronimym spojrzeniem rozglądają się robotnicy po swoich miejscach pracy. Wyszukują ukryte rezerwy wydajności, skracają odprawy statków, uzyskują oszczędności materiałowe. Żywym tępem to

MAMY za sobą rok pracy morskich stoczní remontowych. Z perspektywy minionego roku można już dziś ocenić, jak słuszną była uchwała Prezydium Rządu o wyodrębnieniu remontów statków ze stoczní produkcyjnych i organizacja nowych stoczní o profilu wyłącznie remontowym.

Stoczníe remontowe w ciągu jednego roku rozwinęły się i osiągnęły poziom poważnych zakładów przemysłowych.

Plan remontów ub. r. stoczníe wykonały w 107,4 proc. Cyfra ta jednak nie mówi o ilości odremontowanych jednostek, a tylko o przepracowanym obciążeniu w roboczo-godzinach. **Faktyczna ilość wyremontowanych w ub. r. jednostek stanowi 78 proc. w stosunku do ilości podstawionych do remontu statków.**

Jakie były przyczyny niewykonania pełnej ilości remontów, mimo że stoczníe przepracowały planowane obciążenie?

Terminowość remontu warunkowana jest szeregiem okoliczności leżących w gestii stoczní, armatora oraz nadzoru klasyfikacyjnego i sprowadzają się do:

1. właściwego przygotowania remontu przez armatora przez opracowanie wyczerpującej specyfikacji remontowej i dostarczenie jej stoczní na 1-6 miesięcy przed remontem; przygotowanie dokumentacji remontowej (rysunków) oraz części zamiennych przed remontem; przygotowanie samego statku do remontu;

2. właściwej organizacji remontu w stoczní,

3. właściwej współpracy armatora, stoczní i nadzoru klasyfikacyjnego w czasie trwania remontu.

Osiągnięcia i zadania morskich stoczní remontowych

Mgr inż. Jerzy Goszczewski, dyr. C Z Morskich Stoczní Remontowych

NALEŻY stwierdzić, iż wszystkie te trzy czynniki nie dopisały w pełni w ub. r. Również obecnie, w okresie szczytowego nasilenia remontów przedstawiają one dużo do życzenia.

Specyfikacje remontowe armatorów były często niewłaściwie sporządzane, nie odzwierciedlały dostatecznie charakteru i zakresu robót.

Wiele przykładów poważnych rozbieżności między zakresem zleconego i planowanego remontu mówi o niewłaściwym planowaniu remontów przez armatorów.

Znacznie gorzej przedstawia się rozpoznanie armatora w stanie technicznym kutrów, gdzie w przeważającej ilości wypadków obciążenie przekraczało kilkakrotnie planowaną ilość roboczo-godzin. Planowany remont roczny przechodził często w kapitalny lub w obudowę.

Obowiązujące okresy wyprzedzenia złożenia specyfikacji nie były przestrzegane, poziom ich opracowania był często niedostateczny. Brakło często dokumentacji. Poważne części, jak tłoki, tuleje cylindrowe, wały wykonywano bądź sprowadzano dopiero w czasie trwania remontu.

I tak np. PZM złożył na remont parowca „Kraów” specyfikację w

dniu podstawienia statku i to niewłaściwą, którą technologowie stoczní musieli zastąpić nową.

Sytuacja w tym względzie ulegała pewnej poprawie. Coraz częściej otrzymujemy dobrze opracowane specyfikacje. Szczególnie przez PLO (parowiec „Marchlewski”) i PRCiP („Inż. Wenda”).

Przygotowanie samego statku do remontu jest często również niewystarczające i na stoczní przenosi się roboty, które załoga statku winna wykonać jeszcze przed wejściem jednostki na stoczní. Na obecnie remontowanym supertrawlerze „Rega” stoczní wykryła z ładowni 25 ton łodu dla uzyskania możliwości wykonania konserwacji; na parowcu „Toruń” zlecono stoczní (w ostatniej fazie remontu) czyszczenie zewnątrz na statku „Białystok” na postój międzyrejsowym zlecono ostatnio stoczní czyszczenie rurek kotła od strony ogniowej, co załoga winna wykonać we własnym zakresie.

Naturalną trudność w pracy stoczní, wynikającą z nierównomierności obciążenia, pogłębił w roku zeszłym absolutny brak dyscypliny w podstawianiu jednostek do planowanego remontu.

W roku ubiegłym nie podstawiono do remontu 48,8 proc. planowanej ilości jednostek, przy czym znaczna ilość nie podstawionych statków przesunięta została z IV ub. r. na I kwartał br. podwyższając szczytowe w tym kwartale obciążenie.

PRZYTOCZONE momenty zaważyły w znacznym stopniu na przedłużeniu postojów statków w remoncie. Nie były one jednak jedyne.

Powody przedterminowania remontów leżały równocześnie, a w wielu wypadkach i przede wszystkim po stronie stoczní.

W pierwszym roku naszej pracy nie opanowaliśmy dostatecznie organizacji remontów. Technologiczne opracowanie remontów każdego statku, rozplanowanie warsztatów w postaci harmonogramu, opracowanie wydziałowych planów miesięcznych, dekadowych i dziennych z doprowadzeniem planu w dół do stanowiska roboczego zaczęliśmy wprowadzać dopiero w drugim półroczu, przy czym na niektórych zakładach sytuacja na tym odcinku do dnia dzisiejszego jest jeszcze wysoce niezadowolająca.

Należy stwierdzić, że na szczeblu Centralnego Zarządu nie wypracowaliśmy dotychczas jednolitych form w tym kierunku, co jest pilną koniecznością.

Szczególnie niezadowolający stan organizacyjny mieliśmy i mamy jeszcze w Gdynskiej Stoczní Remontowej. Nie zapewniliśmy przez cały ubiegły rok właściwego kierownictwa technicznego stoczní, którego w ostatnich miesiącach ubiegłego roku w ogóle brakło.

Nic też dziwnego, że do dnia dzisiejszego mamy w tej stoczní niedostateczne przygotowanie produkcji, że warsztaty czekają na opracowania technologiczne,

że często brak harmonogramów remontów, że nie tylko brygady, ale i oddziały nie mają, bądź otrzymują swój plan z opóźnieniem. O nieprzewidywalności jeszcze obecnie trudnościach na tym polu świadczy fakt jałowego 2-3-tygodniowego postoju na tej stoczní w styczniu br. jednostek: „Pegaz”, „Leb. 22”, „Zuzia”, „Zenja”, „Meduza”, „Pilot 56” w oczekiwaniu na opracowanie technologiczne.

SZCZECIŃSKA Stocznia Remontowa ogranicza planowanie warsztatowe do planów dekadowych, a plan miesięczny opracowuje tylko na szczeblu zakładowym. Pozbawia to wydziały szerszej perspektywy planowania warsztatowego.

Naszym powszechnym brakiem jest niedostateczna jeszcze walka o jakość remontów: średni za rok ubiegły procent braków w wysokości 0,82, w tym największy w Gdańskiej Stoczní Remontowej (1,22), a najniższy w Gdynskiej Stoczní Remontowej (0,34 proc.) należy uważać za kilkakrotnie zaniżony w stosunku do faktycznie zaistniałych braków i świadczący o niedostatecznej jeszcze pracy Kontroli Technicznej, szczególnie właśnie w Gdynskiej Stoczní Remontowej, gdzie nadzór ze strony średniego kierownictwa — mistrzów i brygadistów jest niezadowolający.

Coraz szerzej rozwijająca się w stoczních metoda Saja i akcja wystawiania listów gwarancyjnych we współzawodnictwie przedziałowym (szczególnie w Gdańskiej Stoczní Remontowej, gdzie listy gwarancyjne podpisało 129 pracowników) przyczyni się niewątpliwie do podniesienia jakości remontów.

W SPÓŁPRACIE armatora, stoczní i nadzoru klasyfikacyjnego wymaga w br. uregulowania. Należy bezwzględnie położyć kres płynności kadr w załogach pływających. Również drugiej strony system pólnych, niekonkretnych, a nawet rozbieżnych, jak to się zdarza, zaleceń ze strony inspektorów PRS-u należy zastąpić konkretnym i w pełni kompetentnym systemem nadzoru z jego strony.

W roku bieżącym stało przed stoczniami wybitnie trudne zadanie. Rozwój i okrzepnięcie stoczní remontowych w br. pozwoliły na znaczne (o 65 proc.) zredukowanie remontów zagranicznych. Równocześnie zwiększono w br. zakres remontów na wielu jednostkach.

W rezultacie plan remontów na stoczních wzrasta w br. o 54,5 proc. globalnie w stosunku do wykonania w ub. r., przy czym wzrost szczytowej musza pokonać stoczní w I kwartale br., którego plan jest wyższy od wykonania w poprzednim kwartale o 26 proc. Starczy wskazać, że ilość jednostek, która ma być zdana w bieżącym kwartale, przekracza 2/3 ilości statków zdanych w ciągu całego ub. r.

Zadania te wymagały wyłączonej mobilizacji na stoczních i uruchomienia wszystkich rezerw dla wykonania napiętego planu remontów.

Przy właściwej współpracy między armatorem, stoczníą i nadzorem, zaostreżeniu odpowiedzialności każdego z nich w ramach jego udziału w remoncie, a przede wszystkim w wytrwałej walce o likwidację poważ

WZNOWIĆ technikum wieczorowe

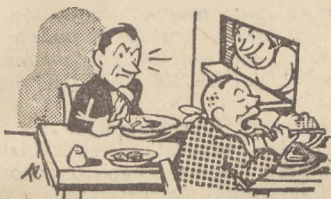
DWA lata temu na terenie Kozielskich Stoczni Rzecznych zorganizowano dla pracowników wewnątrzzakładowy kurs technikum I stopnia. Nie cieszył się on dużym powodzeniem, gdyż większa część słuchaczy posiadała już wiadomości I stopnia i przestała uczęszczać, nosząc się z zamiarem zapisania się na kurs II i III stopnia. Szkolenie prowadzono do końca, po czym odbyły się egzaminy. Od tej pory nikt nie zatroszczył się o dalsze prowadzenie tego kursu, choć dużo mówiło się i nadal mówi o podnoszeniu kwalifikacji zawodowych pracowników. W roku 1953 aktywiści ZMP-owcy, jak Czesław Ptak, Józef Szargert, Jan Stajszczyk, Jerzy Kucharz, Janusz Kuciński naradzali się nad tym, czy nie dałoby się skończyć tego kursu. Sporządzili listę 42 kandydatów i zwrócili się do rady zakładowej o pomoc. Rada chętnie zgodziła się udzielić pomocy, lecz z-ca dyr. stoczni Oskar Sikora odpowiedział, że nie ma mowy o tym, aby w tym półroczu otworzyć taki kurs technikum, gdyż trzeba by „budę”, tzn. zakład zamknąć i tylko zajmować się szkoleniem.

Sprawa wywołania kursu powinna zająć się dyrekcja Kozielskich Stoczni Rzecznych, która srawuje patronat nad technikum.

STANISŁAW JURSKI
Korespondent

Po znajomości

Czas: 15 lutego 1954 r. około godz. 14.30
Miejsce: stołówka OZR w Porcie Miejskim we Wrocławiu.
Osoby: zastępca kierownika OZR Żegluga na Odrze we Wrocławiu, kierowniczka stołówki, kucharka, trzech konsumentów.
Sześciu spożywających pracowników Żegluga na Odrze spożywa obiad.
2 konsumenci zbliżają się do okienka, biorą zupę i w drugim okienku podają kwitek na drugie danie.



I konsument: Proszę o chude mięso.
Kucharka: Daję przetrąbioną słoninę.
I konsument: Proszęmił, przecież o chude mięso.
Kucharka: Świnia była tłusta.



Chcesz deko dają ci kilo

W MAGAZYNACH Szczecińskiej Stoczni Remontowej jest wiele takich materiałów, jak pręty, arkusze blachy, których wydawanie przysparza wiele kłopotów. Dlaczego?

Oddajmy głos Adamowi Stańszczakowi, mistrzowi ze ślusarni.



— Często przy zapotrzebowaniu małych ilości materiału, chcesz czy nie chcesz, musisz brać całe arkusze blachy i całe pręty itp. Dzieje się tak

z tej przyczyny, że w magazynie nie ma ani wagi, ani nożyc do cięcia blachy. Stąd też wiele cennego, nie wykorzystanego materiału poniewiera się po kątach.

Przy takim gospodarowaniu materiałami trudno mówić o przestrzeganiu elementarnych zasad oszczędności. A jak na to patrzy dyrekcja stoczni?

ZYGMUNT GRZYB
Korespondent

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: L. Grzesiuk z portu gdyńskiego, Stanisław Śmieszniak z PLO i Antoni Stapiński z Żegluga na Odrze.

Osądźcie sami

MINĘŁO już ładnych dwadzieścia i kilka dni, a do tej pory nie mogę zrozumieć, właściwie o co chodzi towarzyszom z Komitetu PMH. Mówią biurokracja, a nawet szczyt biurokracji i koniecznie chcą, ażeby to opisać w „Sterze”. No dobrze, dla świętego spokoju napiszę. Napisałam, ale zaznaczam, że nie widzę w tym nic absolutnie złego. No zresztą osądźcie sami.

4 lutego pękło coś w kaloryferze w którymś z pokoiów lokalu Komitetu PMH. Pękło, trzeba więc było napra-



wić. Przyszedł ślusarz czy też monter i zażądał koniecznie jakiś tam muf i to do tego ocynkowanych o wymiarach 1/2 cala.

Potrzeba było, no to się znalazły (przecież w magazynach PLO jest wszystko oprócz części zapasowych dla statków, a muf to na pudy). Nawet zapotrzebowania nie składali. Podobno nagły wypadek. Dostali te mufy, załatwili pęknięcie, mają ciepło w pokoju i o co im jeszcze chodzi? O drobiazgi, o rachunek. Jedna mufa kosztuje 50 gr. I ten co je pobierał z magazynu PLO, chciałby nawet odrazu zapłacić.

I cały sek w tym, że ci z magazynu

10 złotych to za mało

SPRAWA wygląda tak: marynarze motorowców „Koziorożec” i „Zodiak” należących do pogotowia służby oznakowania nawigacyjnego GUM-u zamiast wyżywienia (jak jest ogólnie przyjęte na statkach) otrzymują po 10 zł za każdy dzień przepracowany na morzu. Za tych 10 zł marynarz musi kupić sobie śniadanie, obiad, kolację i to w ilości niezbędnej do wykonywania trudnej pracy. Czy jest to możliwe? Nie. Wysokość stawki ustalona przed dwoma laty odpowiadała ówczesnym warunkom. Obecnie jest ona nierealna. Zrozumiała to zresztą już dość dawno dyrekcja GUM-u, która postanowiła rozpatrzyć tę sprawę.

I rzeczywiście. We wrześniu 1953 r. marynarze otrzymali zapewnienie, że od 1 października otrzymywać będą po 25 zł za każdy dzień przepracowany na morzu. Jednak gdy nadszedł październik okazało się, że sprawa nie jest jeszcze załatwiona. Rok 1954 też nie przyniósł żadnej poprawy — marynarze w dalszym ciągu otrzymują po 10 zł na wyżywienie za każdy dzień pracy na morzu. Uregulowanie sprawy wyżywienia na jednostkach służby oznakowania nawigacyjnych jest więc sprawą niecierpiącą zwłoki.

CZ. PRZYBYLSKI

Dlaczego?

...Biuro Portowe Basenu Górniczego w Szczecinie zmieniło na odcinku drzewnym sposób informowania robotników o uzyskiwanych zarobkach? Przedtem na liście wypłat podawano osobno zarobek dzienny każdego statwera. Obecnie podaje się tylko ogólną sumę zarobku, co wywołuje niezadowolenie wśród załogi.

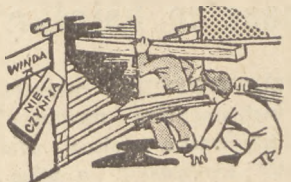
...w dniu 6 lutego w porcie gdańskim na zmianie II robotnicy zatrudnieni przy załadunku motorowca „Czech” dowozili



chemikalia wózkami ręcznymi, a nie elektrycznymi, których użycie przyczyniłoby się do zwiększenia tempa pracy?

...kierownictwo Zarządu Portu w Szczecinie nie okazuje palaczowi Maksymilianowi Pieczyńskiemu pomocy w realizacji jego długofalowego zobowiązania oszczędnościowego?

...w Zarządzie Portu Szczecin, w Technicznej Bazie Taboru nadal pozostaje nieczynna winda do transportu materiałów do



stolarni, a robotnicy wynoszą ciężką tarcię i kantówkę na plecak?

...w porcie szczecińskim jednostki pływające posiadają przepały paliwa, a kierownictwo nie przedsięwzięło dotąd kroków w celu urealnienia zużycia na niektórych jednostkach i usunięcia wad w konstrukcji palenisk, jak np. na holowniku „Łoś”?

Jeszcze o „Z-8408”

KRÓTKIE było zainteresowanie naszą barką „Z-8408” po ukazaniu się notatki w nrze 22 „Steru” pt. „W Nowej Soli czy we Wrocławiu”. Trwało ono około 4 tygodni. W tym czasie jednak stocznia w Nowej Soli wy

BRYTYJSKI PRZEMYSŁ OKRĘTOWY SPOGLĄDA NA MOSKWĘ

JESLI angielskie pismo „Shipbuilding and Shipping Record” pisało ostatnio o chmurach nad brytyjskimi stoczniami — miało to swoje uzasadnienie. Anglia, która utraciła przodujące stanowisko w budownictwie okrętów, oczekuje ciężkich czasów dla przemysłu okrętowego, o ile nie uda się jej zwiększyć wkrótce ilości zamówień. Jeszcze latem 1952 r. zamówienia wynosiły ponad 7 milionów BRT; pod koniec 1953 spadły na 2 miliony BRT. Część zamówień, przeznaczona na eksport, spadła ponad 50 na 27 proc. Niektóre średnie i mniejsze stocznie zwolniły już częściowo pracowników.

Podobnie jak w innych gałęziach przemysłu tak i w budownictwie okrętowym dają się zauważyć objawy kryzysu, ogarniającego kapitalistyczny rynek. Kurczenie się rynku, zastrzeżone jeszcze przez embargo, skierowane przeciwko Chinom Ludowym i przez silną konkurencję innych krajów, powoduje zmniejszanie się produkcji stoczni brytyjskich. O ile np. obecnie płaci się za przewóz węgla z nabrzeży wschodnich USA do Europy zachodniej — tylko 30 do 34 szylingów w porównaniu z 64 szylingami w lipcu 1952 — to staje się zrozumiałe, dlaczego towarzystwa okrętowe nie tylko przestają myśleć o nowych zamówieniach, a nawet anulują stare.

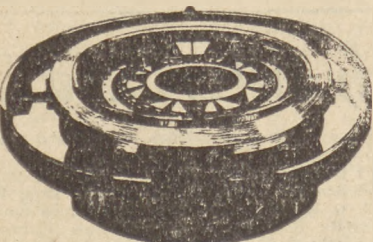
Czy znasz tę książkę?

W ŚREDNIOWIECZU niewiele było instrumentów nawigacyjnych. Wśród nich ważne miejsce zajmował *compassus* (*compasso*), a więc cyrkiel, przy pomocy którego żeglarz mierzył odległości na mapie (wyraz pochodzi od łac. *compassare* = „odmierzać”). Później nazwę *compassus* przeniesiono na igłę magnetyczną, która wskazywała żeglarzom kierunek N-S. Od końca średniowiecza instrument ten, a więc igłę magnetyczną osadzoną w puszcze, nazywano tylko wyrazem *compassus* (tj. *kompas*) — przedtem miał on wiele różnych nazw (*magnett*, *bossolo* i in.).

Ostatnio w żegludze morskiej bardzo rozpowszechniły się kompasy żyroskopowe, bąkowe), których wskazania są niezależne od wpływu żelaza na okręcie. Mimo to wydaje się, że kompasy te nie zdołają wypierać kompasów magnetycznych, gdyż są zbyt kosztowne: w każdym razie na pewno nie znajdują powszechnego zastosowania na małych statkach.

Temu ważnemu instrumentowi nawigacyjnemu poświęcona jest broszura pt. **KOMPASY MAGNETYCZNE** (Wydawnictwa Komunikacyjne, str. 60, rys. 24), którą napisał kpt. M. Niezko.

Wyjaśnia ona ogólne zasady działania oraz budowę kompasów magnetycznych suchych i w płynie, zawiera informacje co do właściwego ustawienia kompasu na statku oraz co do konserwacji tego instrumentu. Omawia także nowy, nie spotykany jeszcze na naszych statkach typ kompasu magnetycznego, mianowicie kompas z przekątnikami elektrycznymi na powtarzanie. Na koniec broszura omawia budowę namioników i sposoby posługiwania się nimi.



Marynarze oraz uczniowie szkół i kursów marynarskich, dla których broszura jest przeznaczona, z przyjemnością wezmą ją do ręki. Praca napisana jest fachowo, ciekawie i jasno.

Jednak czytelnikom należy zwrócić uwagę, iż wiadomości zawarta w pierwszym zdaniu broszury (str. 3) nie jest prawdziwa. Autor podaje, że wyraz *kompas* pochodzi od łacińskich wyrazów *cum passus*, co można by — według autora — przetłumaczyć jako „towarzysz w drodze”. Rzeczywiście jednak trudno jest tak przetłumaczyć *cum* znaczy „z”, *passus* zaś — „krok”; a zresztą nazwa kompasu pochodzi od cyrkuła — jak o tym mówiliśmy na początku notatki. (zb)

Brytyjskie stocznie odczuwają niewątpliwie wzrastającą konkurencję Niemiec zachodnich i Japonii. USA, które nie są w stanie ożywić w sposób widoczny własnego przemysłu stoczniowego (ze względu na wysokie koszty budowy w USA byłoby to możliwe tylko dzięki znacznym subwencjom) inwestują większe kapitały w zachodnio-niemieckim przemyśle stoczniowym. Nie rozwiązuje to jednak sprawy zamówień dla stoczni Niemiec zachodnich mimo zanizonych cen (przy robotach remontowych różnica w cenach w stosunku do brytyjskich firm wynosi do 40 proc.). W związku z tym warto wskazać na udzielone niedawno radzieckie zamówienia na budowę 25 statków — przetwórni Zakładom Howaldt-Werke w Kolonii, co zapewnia licznym robotnikom pracę na długi okres czasu. Japoński przemysł stoczniowy, rozbudowywany również przy pomocy kapitału amerykańskiego usiłuje zwyciężyć w konkurencji przez szybkie wykonywanie zamówień.

W tej sytuacji brytyjscy przemysłowcy stoczniowi widzą jedyne wyjście z zawiątku, w jaki zapędziła ich amerykańska polityka, w przyjęciu radzieckich zamówień. Drogę tę wskazały inne zachodnio-europejskie stocznie. I tak Dania buduje dla ZSRR specjalne transportowce, z których 8 już dostarczono. Budowę następnych statków przewiduje nowy układ handlowy.

Szwecja zbudowała dla ZSRR serie motorowców o pojemności 980 BRT. Włochy dostarczyły 2 nowoczesne statki pasażerskie, Holandia wysłała statek transportowy „Lena” (7 tys. BRT). Belgia otrzymała zamówienie na 10 statków transportowych o pojemności 3700 BRT i 3250 BRT.

Pod naciskiem angielskich przemysłowców kół stoczniowych rząd W. Brytanii zezwolił na budowę jednostek rybackich dla ZSRR. Stocznia Brooke Marine Ltd. w Lowestoft zaksiegowała już pierwszą pozycję, w której figuruje 30 nowoczesnych trawlerów i 5 statków warsztatowych na ogólną sumę 10 milionów funtów szterlingów. Zamówienie to zapewniło 2 tys. fachowców pracę na długi czas.

Ostatnio bawiła w Moskwie brytyjska delegacja, m. in. generalny dyrektor wyżej wymienionej stoczni, H. Dowsett, który powrócił do Anglii z zamówieniem na trawlerzy na sumę 6 mln. funtów szterlingów. W kołach stoczniowych śledzi się z uwagą ożywienie stosunków handlowych brytyjsko-radzieckich, z którymi przemysłowcy brytyjscy wiążą nadzieje na otrzymanie dalszych zamówień i na zapoczątkowanie nowego rozwoju brytyjskiego przemysłu stoczniowego.

A. G.

Sprostowanie

W artykule pt. „O lepsze kierowanie pracą kół ZMP we flocie” zamieszczonym w numerze 4 (74) „Steru” omyłkowo wymieniono nazwisko tow. Sautczyka jako przewodniczącego koła ZMP na statku „Karpaty” zamiast tow. Dakowicza. Zdanie mówiące o liczebności organizacji partyjnej w TM należy uzupełnić słowami „spośród młodzieży szkolnej”.

UWAGA

kandydaci do szkół morskich i rybackich!

Na liczne zapytania Czytelników, podajemy warunki przyjęć do szkół morskich Ministerstwa Żeglugi na 1954/55 r. Kandydaci mają do wyboru następujące szkoły: Technikum Morskie — Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 83 z wydziałami obsługi maszyn okrętowych i służby pokładowej, Technikum Rybołówstwa Morskiego — Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 z wydziałami: obsługi maszyn statków rybackich, służby pokładowej i techniki połowów morskich. Na obu uczelniach okres nauki trwa 5 lat.

O przyjęcie mogą ubiegać się tylko kandydaci po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej, urodzeni w latach 1938, 1939 i 1940. Absolwentów szkół zawodowych, jak również kandydatów, którzy uczęszczają do szkół zawodowych, nie przyjmuje się.

Podania o przyjęcie do szkół morskich z zaznaczeniem na jaki wydział należy składać do Zarządu Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi — Warszawa, ul. Filtrowa 57 do dnia 31 marca 1954 r. Do podania dołączyć należy następujące dokumenty:

- dokładnie wypełnioną ankietę personalną,
- szczegółowy życiorys,
- świadectwo urodzenia,
- opinię dyrektora szkoły,
- opinię organizacji młodzieżowej,
- świadectwo ukończenia 7 klas lub zaświadczenie uczęszczania do 7 klasy z uwzględnieniem stopnia za pierwsze półrocze,
- zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia uwzględniające stan wzroku, słuchu, adaltoniczność, wagę i wzrost. (Przy wezwaniu na egzamin wstępny kandydat przedstawi analizę moczu i krwi oraz wynik prześwietlenia klatki piersiowej z czerwca lub lipca br.).
- zaświadczenie z miejsca pracy rodziców lub z Gminnej Rady Narodowej o wysokości zarobku i zajmowanym stanowisku.

W tym samym trybie będą przyjmowani kandydaci urodzeni w latach 1937 i 1938 do Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie, ul. Szpitalna 1, przygotowującej kad