

NOWY statek PMH

22 kwietnia br. odbyła się uroczystość podniesienia bandery na nowym motorowcu, wybudowanym przez polski przemysł stoczniowy dla naszej floty. Statek otrzymał nazwę „Gdańsk” dla upamiętnienia historycznej chwili 500-lecia odzyskania tego przastarego polskiego miasta.

Stoczniovcy przyspieszyli wyposażenie nowej jednostki w wyniku realizacji zobowiązań na cześć II Zjazdu Partii i 1 Maja.

Statek „Gdańsk” posiada potężne motory i nowoczesne urządzenia nawigacyjne. Załoga statku ma zapewnione wygodne warunki pracy i wypoczynku.

Motorowice „Gdańsk” będzie obsługiwać linie towarowe dalekiego zasięgu.

Marynarze, stoczniovcy i pracownicy portów!

Rozbudowujcie flotę polską, ulepszajcie pracę naszych portów i żeglugi!

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ANTONI SŁONIMSKI

PIERWSZY MAJA

W wąskich uliczkach nad Tybrz
Kobiety z bladymi dziećmi,
Mieszkańcy ubogich dzielnic
W złotych niedzielnych kamazach
Wylegli przed bramy domów.
Na czarnej ziemi plachetkach
Kłękli w działkowych winnicach.
Patrzą na Wschód.

Z nad tłuszcem smarów świecącej,
Dokami obrosłej Tamiży
Ruszył się pochód ogromny.
Tylko lekarze w szpitalach
Zostali na posterunku.
Z kotłowni wyszli palacze
I wzrok wbijając w mgły sine
Patrzą na Wschód.

Garbarze i szewcy z Salem,
Spawacze z przedmieść Bostonu,
Krawcy z Brooklynu i Bronxu,
Murzyni z Haarlem siedzący
Nad strumykami rynsztoków,
Wszyscy stroskami o pracę,
Niepewni jutra, samotni
Patrzą na Wschód.

O, bracia z Rzymu i Salem!
Niesiemy wam dni radosne,
Chorągwie biją jak fale
Na wietrze co niesie wiosnę.
Ten sztandar się nie zachwieje,
Zwycięski niesie go lud,
Za naszą i waszą nadzieję!
Patrzmy na Wschód!

NASZ RADOSNY POCHÓD

SPOJRZCIE na mapę świata. Na olbrzymim terytorium, od Łaby w Niemczech, do wybrzeży Oceanu Spokojnego i od Arktyki po granice Grecji, na jednej trzeciej części kuli ziemskiej żyje i buduje nowy świat 800 milionów ludzi — jedna trzecia część ludzkości! W braterskiej rodzinie narodów, złączeni wspólną ideą dokonujemy dziś, w dniu 1 Maja przeglądu swoich sił i osiągnięć. I w dniu tym stwierdzamy, że jesteśmy silniejsi i bogatsi niż w roku ubiegłym, że droga naszego rozwoju, w przeciwieństwie do krajów, w których rządzi imperialiści, pnie się w górę wzwyż, ku świetlanym szczytom komunizmu.

Nie łatwa była i nie łatwa jest ta droga. Wiele bitew klasowych, porażek i zwycięstw mas pracujących znaczyły drogę do ostatecznego wyzwolenia społecznego i narodowego dzisiaj już wolnych narodów. Nie mogą tego przeboleć, nie chcą się z tym pogodzić imperialiści. Knuli więc nowe plany zbrodniczych awantur wojennych, ludzą się, że uda im się cofnąć wstecz koło historii.

Rolę wodza imperialistów, rolę żandarma kapitalistycznego świata, wzięły na siebie Stany Zjednoczone, a ściślej mówiąc, monopolisci amerykańscy. Oni to odbudowują w Europie militarystkę niemiecką, a w Azji — militarystkę japońską. Oni to znów usiłują rozplomić, na wzór koreański, brudną wojnę w Indochinach. Oni to, prowadząc politykę „z pozycji siły”, usiłują wmówić narodom, spragnionym pokoju, że pokój można uzyskać tylko przez siłę, czyli przez przygotowanie nowej wojny.

Tej polityce „z pozycji siły” przeciwstawiają wolne narody ze Związkiem Radzieckim na czele politykę „z pozycji pokoju”. I coraz też więcej milionów ludzi na całym świecie przechodzi na tę pozycję, walcząc o utworzenie jednego, światowego obozu pokoju.

Dzisiaj w dniu międzynarodowej solidarności mas pracujących, w dniu braterstwa robotników wszystkich krajów, kroczących pod sztandarami pierwszomajowymi, z nową siłą rozlega się hasło: „NIECH ŻYJE TRWAŁY POKÓJ MIĘDZY NARODAMI!”

Rozlega się to hasło w Moskwie i Nowym Jorku, w Pekinie i Londynie, w Tunisie i Paryżu, w Tokio i Rzymie, w Berlinie i Warszawie. Pod tym hasłem cementuje się solidarność ludów, walczących przeciw podżegaczom wojennym o pokojowe rozwiązanie wszystkich sporów.

„WSZYSCY DO WALKI O WYKONANIE UCHWAŁ II ZJAZDU PARTII! DO WALKI O SZYBSZE PODNIESIENIE STOPY ŻYCIOWEJ LUDNOŚCI PRACUJĄCEJ MIAST I WSI!” — tak brzmi jedno z haseł KC PZPR na dzień 1 Maja. Dokonując w tym dniu przeglądu naszych osiągnięć w budownictwie socjalizmu, jesteśmy pewni, że walka nasza o szybszy wzrost stopy życiowej mas pracujących uwieńczona zostanie pełnym sukcesem. Zadania te, wynikające z uchwał II Zjazdu, nie są bynajmniej łatwe. Ale nie cofnie się przed nimi nasz naród, który pod kierownictwem swojej Partii wygrał już niejedną wielką ofensywę.

W wyniku tych kolejnych ofensyw na słabość i zacofanie naszego kraju, w ciągu zaledwie jednego dziesięciolecia zajęliśmy już 5 miejsce w Europie pod względem wielkości produkcji przemysłowej.

Jakże dumnie brzmi meldunek Partii, złożony narodowi na II Zjeździe:

● Faktem jest, że nie mieliśmy przedtem przemysłu okrętowego, a obecnie mamy wspaniałe rozwijające się stocznie;

● faktem jest, że nie mieliśmy przedtem przemysłu traktorowego, a obecnie mamy seryjną, stale rosnącą produkcję traktorów;

● faktem jest, że nie mieliśmy produkcji samochodowej, a obecnie mamy ją, przy czym rozwija się ona pomyślnie;

● faktem jest, że przemysł obrabiarek ciężkich był dawniej zaledwie w powłokach, a obecnie wszedł na szeroką drogę rozwoju;

● faktem jest, że w roku bieżącym otrzymamy po raz pierwszy aluminium własnej produkcji;

● faktem jest, że został stworzony i rozwinięty nowoczesny przemysł obronny, zaopatrujący coraz lepiej nasze Ludowe Wojsko Polskie w potrzebny mu nowoczesny sprzęt bojowy.

Z przytoczonych na II Zjeździe liczb i danych wynika, że dokonaliśmy wielkiego, historycznego skoku naprzód. Z kraju biednego i zacofanego staliśmy się krajem przodującego przemysłu, rozwijającej się kultury, krajem nowego człowieka. W jego imię, w imię i dla dobra człowieka topimy stal w nowych hutach, dobywamy coraz więcej węgla z nowoczesnych kopalń, wytłumujemy wielkie okręty i produkujemy nawozy sztuczne w zakładach wielkiej syntezy chemicznej. Aby było więcej przedmiotów powszechnego użytku, aby pola rozdziły więcej chleba.

Wielką, bratnią pomoc okazał nam i okazuje Związek Radziecki. Uczeń, architekt, inżynierowie, technicy i producenci robotnicy radzieccy swą wiedzą i doświadczeniem pomagają nam w budowie socjalizmu. Dlatego też manifestujemy dziś pod hasłem: „NIECH ŻYJE I UMOCNIA SIĘ BRATERSKA PRZYJAZŃ POLSKI I ZWIĄZKU RADZIECKIEGO — RĘKOJMIA NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI I DAJSZYCH ZWYCIĘSTW NA DRODZE DO SOCJALIZMU!”

Zródłem naszych osiągnięć jest niezłomny sojusz robotników i chłopów, stanowiący podstawę i niezwykłą siłę Polski Ludowej. Dlatego też manifestujemy dziś pod hasłem: „NIECH ŻYJE SOJUSZ ROBOTNICZO-CHŁOPSKI, NIEWZRUSZONA PODSTAWA SIŁY I ROZWOJU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ!”

Niemalą wkład w osiągnięcia naszego narodu mają marynarze, portowcy i stoczniovcy. Kilka dni temu stoczniovcy gdańscy zwodowali setny statek pełnomorski, a stoczniovcy gdynscy podnieśli banderę na nowym motorowcu „Gdańsk”. Portowcy mogą poszczycić się postępiem w szybkościowym za- i wyładunku statków, a marynarze — osiągnięciami w wykonaniu planów, skróceniu rejsów i sprawnej obsłudze naszej floty handlowej. Dlatego też w hasłach pierwszomajowych znajdujemy wezwania do marynarzy, stoczniovców i pracowników portów do dalszej rozbudowy floty polskiej, do dalszego usprawnienia naszych portów i żeglugi.

Hasła pierwszomajowe naszej Partii wzywają cały nasz naród do zwycięskiej realizacji wielkiego zadania szybszego odniesienia rolnictwa, szybszego wzrostu stopy życiowej, zwycięskiego zakończenia wielkiego Planu 6-letniego.

Pod przewodnictwem naszej Partii, pod sztandarem Marksa - Engelsa - Lenina - Stalina pójdziemy naprzód do nowych zwycięstw w dziele budownictwa socjalizmu i utrwalenia pokoju.



Niech żyje 1 Maja — dzień międzynarodowej solidarności mas pracujących, dzień braterstwa wszystkich ludów walczących o pokój, niepodległość, demokrację i socjalizm!

Przegląd wydarzeń

Gdy ministrowie spraw zagranicznych czterech mocarstw zgodzili się na konferencję berlińską na zwolnienie konferencji w Genewie w sprawie pokojowego uregulowania problemów Korei i Indochin, światowa opinia publiczna uznała tę decyzję, jako krok naprzód w kierunku odprężenia międzynarodowego. W miarę jednak zbliżania się dnia rozpoczęcia konferencji genewskiej wzrastało zdenerwowanie Waszyngtonu. Dulles, minister spraw zagranicznych USA, nie wytrzymał i oświadczył to, co nurtowało z takim niepokojem imperialistów amerykańskich: „rozejm w Indochinach byłby klęską” (według określenia amerykańskiej reakcyjnej gazety „Christian Science Monitor”).

Dulles postanowił więc działać. Złożył znane oświadczenie, zawierające groźbę rozszerzenia wojny w Indochinach. Reakcja Londynu i Paryża na to oświadczenie strwożyła Dullesa. Postanowił przeto wyjechać do Europy i w osobistych rozmowach z Edenem i Bidault „rozprószyć” ich „wątpliwości” i skłonić do podpisania deklaracji, która stordedowałaby konferencję genewską, zanim by się jeszcze zebrała.

FORMUŁA DULLESA

PRZED wyjazdem do Londynu i Paryża Dulles tak określił cel swojej podróży: „Jest to misja, mająca na celu utrzymanie pokoju przez siłę”. Formuła Dullesa brzmi więc: „pokój przez siłę”. Odpowiada ona zresztą wytycznym zagranicznej polityki Stanów Zjednoczonych: „z pozycji siły”. Czyż nie jest to jednak „polityka ślepoty”? Trzeba bowiem być ślepcem politycznym, aby nie widzieć zmian, jakie zaszły w świecie, zmiany, które wskazują na to, że narody nie chcą żyć po staremu, że mają dość wojen i chcą nareszcie oddychać pokojem.

Zasłепiony z uporem mania robią jednak swoje. W południowej Korei mają być przeprowadzone manewry wojskowe. Manewry floty amerykańskiej odbyły się u wybrzeży Chin Ludowych. Gen. Van Fleet, b. dowódca tzw. „sił zbrojnych narodów zjednoczonych” w okresie wojny ko-

reańskiej, udaje się znowu do krajów Dalekiego Wschodu, w związku z organizowaniem przez Amerykę „paktu Pacyfiku” — odmiany paktu północnoatlantyckiego. A jak stwierdził sekretarz obrony USA Wilson, utworzony został „most powietrzny”, po którym samoloty lotnictwa wojennego St. Zjednoczonych przewożą posiłki francuskie z Europy i Afryki do Indochin.

Ostatnio wiceprezydent USA Nixon oświadczył, że Stany Zjednoczone gotowe są wysłać do Indochin swe wojska, o ile Francja zaprzestanie tam walki. Jasne jest, że oświadczenie to miało na celu wywrzeć dodatkowy nacisk na Francję i uniemożliwić jakiegokolwiek próby pokojowego rozwiązania sprawy Indochin.

Oświadczenie Nixona wywołało nową falę oburzenia opinii publicznej i postawiło rządy Anglii i Francji w kłopotliwej sytuacji. Oznacza ono przecież nie inną, jak tylko to, że jeżeli Anglia i Francja nie zgodzą się ze stanowiskiem Waszyngtonu, to Ameryka nie i tak będą robić swoje, tzn. będą kontynuować brudną wojnę w Indochinach. Gdzież więc podzieli się zapewnienia o gotowości pokojowych pertraktacji? Gdzież więc liczenie się z opinią swoich partnerów w Londynie i Paryżu?

Czyżby oświadczenie Nixona oznaczało, że rządy w Anglii i Francji nie mają nic do gadania? Nie darmo „Chicago Tribune” pisała że „Nixon mówił jak idiota”.

Od podobnych określeń, chociaż w łagodniejszej formie, roi się w prasie amerykańskiej. Perspektywa wystąpienia amerykańskich „boys” do Indochin wywołała bowiem i w samych Stanach Zjednoczonych niepokój społeczeństwa. Dla zatarcia wrażenia, jakie wywołało oświadczenie Nixona, ukazały się wzmianki w prasie, że to jest jego „prywatne zdanie”, a Dulles pośpieszył oznajmić, że koncepcja ta jest „nieprawdopodobna”.

ZA KOGO GINA ŻOŁNIERZE FRANCUSCY?

FRANCUSKA gazeta „Combat” niedawno pisała: „Wiadomości napływające z Ameryki odwołują prawdziwe przy-

czyny, dla których Francja odmawia przedyskutowania propozycji Ho Szi-mina w sprawie zawieszenia broni... Oto dla czego żołnierze francuscy padają pod Dien Bien-fu. Za czasów Ludwika XV mówiono, że żołnierze giną „za króla pruskiego”. W roku 1954 mówi się, że „za Waszyngton”.

I w samej rzeczy. Tylko w pierwszych dwóch tygodniach kwietnia br. wojska francuskie straciły 7.200 żołnierzy. Sytuacja Francuzów w obleżonej przez wyzwoleńczą armię Wietnamu twierdzy Dien Bien-fu nie jest do pozazdroszczenia. Nie tylko zresztą pod Dien Bien-fu. W delcie Rzeki Czerwonej i w innych częściach kraju kolonizatorzy francuscy ponoszą dotkliwe klęski.

Naród francuski nie chce tej wojny. Naród francuski pragnie pokojowych rozmów zgodnie z propozycją mi Ho Szi-mina. Ale Amerykanie wpakowali w ten wojenny byznes zbyt dużo dolarów, aby tak lekko rezygnować ze zdobyczy bogactw naturalnych Wietnamu. Dlatego coraz otwarciej angażuje się imperiaлизм amerykański w brudną wojnę w Indochinach.

HASŁA POKOJU

JAK co roku na dzień 1 Maja opublikowane zostały hasła naszej Partii i KC Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. W pochodach i manifestacjach pierwszomajowych rozbrzmiewać będą te hasła, nawołujące do walki o pokój na całym świecie.

Jedno z hasel KC Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej brzmi: „Niech żyje trwały pokój między narodami! Niech żyje solidarność ludów walczących przeciw podżegaczom wojennym o pokojowe rozwiązanie wszystkich spornych spraw!”.

„Pokój będzie utrzymany i utrwalać, jeśli narody ujmą sprawę utrzymania pokoju w swe ręce i będą broniły jej do końca!”.

„O trwały pokój i zbiorowe bezpieczeństwo dla wszystkich narodów Europy!” — czytamy w hasłach KC KPZR.

Hasła te odzwierciedlają głębokie pragnienie wszystkich narodów. Pod tymi hasłami pierwszomajowymi manifestować będzie i naród polski razem z narodami całego świata.

O wiejskich sprawach rozmów kilka²⁾

Chłopska gospodarka i polityczna działalność państwa mierzą do umocnienia sojuszu z podstawowymi masami chłopstwa pracującego. Przez chłopstwo to rozumiemy w pierwszym rzędzie biedotę wiejską i chłopów małorolnych, których niewielkie gospodarstwa, bar dzo często pozbawione konna a nawet krowy — nie wystarczają na zaspokojenie potrzeb rodziny lub zaspokajają je tylko z ledwością. Małorolni zmuszeni są bardzo często dokupować żywność na przednówku, paszę dla bydła, korzystać z obecnej siły pociągowej.

Ci chłopci najwięcej narażeni są na różne formy kulackiego wyzysku. Oni też są najbardziej zainteresowani w pomocy państwa, w obronie przed wyzyskiem. Oni są najbliższymi sojusznikami klasy robotniczej. Jej oporą w walce o socjalistyczną przebudowę wsi.

Pracujący chłop to również chłop średniorolny. Średniak posiada takie gospodarstwo, które w normalnych warunkach (w roku bez klęsk żywiołowych — suszy, powodzi czy gradobicia) zapewnia nie tylko ale dostarcza również pewnej mniejszej lub większej nadwyżki piodów rolnych.

Średniak z reguły nie opiera swego gospodarstwa na wyzysku siły najemnej, pracuje sam ze swą rodziną, nie uprawia również innych form wyzysku.

Ale średniak znajduje się — jak widzimy — w innej ekonomicznej sytuacji niż biedniak czy małorolny.

Średniak nie wyzyskuje, ale ma nadwyżki produkcyjne, które w pewnych okolicznościach np. szczególniego urodzaju, rozwinętej spekulacji przy braku regulacji państwa na rynku mogą przekształcić się w kapitał. Właśnie dlatego średniak waha się. Z jednej strony — jako człowiek pracy zbliża się do klasy robotniczej, z drugiej — jako posiadacz zbliża się do kula. Wahań średniaka występuje w praktyce bardzo często, przy wielu okazjach — w skupie zboża, w kontraktacji, w budownictwie spółdzielni itp.

Ale średniak nie jest wrogiem klasy robotniczej i władzy ludowej. Tysiące chłopów w Polsce Ludowej przeszło z pozycji biedoty lub małorolnych na pozycję średniaka dzięki reformie rolnej i akcji osadnictwa na Zi-

miach Odzyskanych i poprawił zdecydowanie swój byt, korzysta z szeregu form pomocy państwa, jak kredyty, maszyny co i jego chro ni od kulackiego wyzysku w trudnej gospodarczo sytuacji. Średniak jako człowiek pracy zainteresowany jest w polepszaniu metod uprawy, w mechanizacji pracy, a więc w perspektywie w zakładaniu spółdzielni na wsi. Jako posiadacz — waha się jednak pod wpływami kula ków, czy wyjdzie mu to na korzyść.

Dlatego partia i rząd ludowy stawiają sobie za zadanie systematyczne i planowe wciąganie średniorolnego chłopstwa do budownictwa socjalistycznego, odcinania średniaka od wpływu kula ków, a przyciągnięcia go na stronę klasy robotniczej przez wnikliwy stosunek do jego gospodarczych potrzeb, pomoc w wydobyciu się z cofania gospodarczego. A więc jest to polityka praktycznego porozumienia się ze średniakiem — centralną figurą na wsi — polityka sojuszu z nim, popierania rozwoju jego gospodarki i pomocy w znalezieniu najlepszych, najdogodniejszych form przejścia do kolektywnej gospodarki.

W stosunku do kulaaków natomiast państwo na obecnym etapie stosuje konsekwentnie politykę ograniczania form jego wyzysku pracującego chłopstwa, demaskowania jego wroga chłopstwa i antynarodowej postawy, likwidowania jego rolniczych wpływów na wieś, dławienia oporu, jaki nieraz kulak usiłuje stawiać zarządzeniom władzy ludowej.

W ten sposób doszliśmy do sformułowania podstawowego leninowskiego hasła, którym partia nasza kieruje się w swej pracy na wsi w ciągu całego okresu budownictwa socjalizmu. Hasło to wy suwa tzw. trójjedyny zadanie klasy robotniczej: a) o przyjąć się na biedotę, b) zaważać porozumienie ze średniakiem i c) ani na chwilę nie przerywać walki z kula kiem.

Nazywamy to hasło trójjedynym, gdyż wszystkie wskazane w nim zadania muszą być bezwzględnie realizowane łącznie, są jednym i niepodzielnym zadaniem.

CZY NAPRAWDĘ „IM GORZEJ TYM LEPIEJ”?

Tu i ówdzie można do dzisiaj usłyszeć sporadyczne wypowiedzi, że im gorzej prowadzi się będzie chłopu,

im go bardziej przyciśnie się podatkami, nałoży większy plan skupu — tym szybciej wstąpi on do spółdzielni produkcyjnej, by pozbyć się tych „kłopotów”.

Co się kryje za taką „teorią”?

W pierwszym rzędzie oznacza ona zaprzeczenie możliwości rozwoju indywidualnej gospodarki chłopskiej. A przecież ma ona wiele nie wykorzystanych rezerw wewnętrznych, które uruchomione przy pomocy państwa — poprzez nauczanie chłopów metod lepszej uprawy ziemi, stosowanie mechanicznej obróbki, szersze i właściwe używanie nawozów sztucznych itp. — doprowadzą do poważnego podniesienia produkcji rolnej. Będzie to oczywiście z korzyścią i dla państwa i dla samych chłopów pracujących, podniesie ich zaufanie do klasy robotniczej, wzmocni ich udział w socjalistycznym budownictwie.

Dalej — taka teoria oznaczałaby zaniechanie pomocy małorolnym chłopom i postawienie ich wobec konieczności zwrócenia się o „pomoc” do kula. Tym samym klasa robotnicza straciłaby swe go najwierniejszego sojusznika na wsi. Zyskałby tylko kula, który umocniłby swe gospodarce i polityczne pozycje na wsi — co znów po derwałoby sojusz z całym pracującym chłopstwem.

Wreszcie — przeciwstawia nie spółdzielczość produkcyjną gospodarce małego średniorolnego chłopstwa oznaczałoby z jednej strony zaprzestanie pracy politycznej z biedotą, małorolnymi i średniakiem, zamknięcie oczu na ich gospodarcze i kulturalne potrzeby, z drugiej zaś mogłoby doprowadzić (a jest sporo przykładów, że doprowadzało niekiedy) do chwytności się administracyjnych metod organizowania spółdzielni produkcyjnych, łapania przy tym praworządności ludowej, zasady dobrowolności. Taka awanturzysta polityka doprowadziłaby mogła do odsunięcia się od klasy robotniczej średniaka i małorolnego chłopca, a do poparcia kula ków, który strącając się w szaty „obrońcy” interesów wszystkich chłopów, przyciągałby ich na swą stronę, jak działa się to w tych gromadach, gdzie z winy lewackich, awanturniczych posunięć pracowników terenowego aparatu gospodarczego czy państwowego naruszono praworządność ludową i leninowską zasadę sojuszu z chłopstwem.

Wnioski z tego, co powiedzieliśmy, są jasne. Partia nasza widzi drogę chłopca pracującego do spółdzielczości nie poprzez rujnowanie jego gospodarki, ubożenie go, lecz przeciwnie — poprzez wszechstronną pomoc produkcyjną, przemysłową, klasową, robotniczą. Tylko ta pomoc umożliwia chłopca do kula, polepszy byt chłopca i przekona go, że dalsze i o wiele większe możliwości rozwoju swej gospodarki i polepszenia życia uzyska w spółdzielni produkcyjnej.

Wachlarz form pomocy pracującemu chłopstwu ze strony państwa jest szeroki. Pracownicy żeglugi wyjeżdżający na wieś w ekipach łączności powinni znać nie tylko ogólne założenia działalności partii na wsi, ale i konkretne jej formy, by chłopom pomóc jak najwydatniej. O nich właśnie powiemy w następnym numerze.

WZOROWY BRYGADZISTA



POCZĄTKÓW pracy portowej JANA GILL

LA doszukiwać by się należało zaraz po pierwszej wojnie światowej. W 1922 roku większość pracy przeładunkowej w Kapuściszkach odbywała się ręcznie. Dźwigał więc Gill na swych plecach skrzynie i worki, opróżniał i załadowywał barki własnymi rękami.

Dopiero w warunkach Polski Ludowej otworzyły się przed nim szerokie perspektywy rozwoju. Dzięki swej ofiarnej pracy i organizacyjnym zdolnościom Gill zostaje brygadystą. Już nie nosi towarów na własnych plecach. Robi to za niego dźwig — on tylko jest mózgiem tego urządzenia.

W ubiegłym roku za swe zasługi na polu pracy zawodowej i społecznej Jan Gill otrzymał odznakę przodownika pracy.

ZBIGNIEW NIZIŃSKI
Korespondent



TAM, gdzie dziś widzimy szerokie nadwiślańskie bulwary, gdzie — jak okiem sięgnąć — rozpostiera się od Bielan aż po Czerniaków pełen zieleni centralny park Warszawy, przed trzydziestu laty wznosiło się mnóstwo czynszowych ruder. Drewniane podwórka. Wąskie, błotniste ulice Powiśla i Czerniakowa, którymi ściekały przez okna i drzwi brudna woda, wiodły aż na sam piaszczysty, osuwający się brzeg Wisły. Tam przywiązane linami do drewnianych polewów stały rzędem szeregi sylvetki statków.

Gdy pasażerowie opuszczają już pokład, a towary zalegają wybrzeże, marynarze mogą pozwolić sobie na krótki odpoczynek. Wychodzą z kotłowni umorusani palcami, powaleni smarami mechanicznych i razem z pokładowymi siadają na rufie Tu, usadowiwszy się wygodnie na zwoju lin czy kupy starych desek przypatrują się panoramie Warszawy albo gwarząc z cicha, spożywają skromne posiłki. Pajda razowa, kruszyna białego sera, owoc wyprzony u kupca lub garnuszek zupy przyniesiony przez żonę z domu na Czerniakowie — to było całe wyżywienie.

Zawiodły marzenia o Polsce — matce, o Polsce sprawiedliwej. Spod stęku patriotycznych frazesów, którymi kapitalistyczny rząd szermował z wprawą cyrkowego żonglera, wyszło

swej jaskrawości widmo wyzysku i nędzy.

Zując chleb przeżuwali marynarze i narastającą w sercach gorycz... Coraz częściej padały słowa ostre, przepojone nienawiścią do ustroju, buntownicze. „Nie nam wyglądać zmiłowania z wyroków boskich, carskich praw...” śpiewali razem z manifestującymi robotnikami.

JESIEŃ 1923 roku była pochmurna i mglista. Zimne wiatry szarpały powierzchnię Wisły, przejmujący chłód wdzierał się pod drelichowe ubrania, kasał.

Listopadowy wiatr lotem błyskawicy przywiał nad warszawskie brzegi echa krwawych starć proletariatu Krakowa ze zniechęconym rządem Chie no-Piasta. Zawrzało na statkach pod Cytadela, mostem Kierbedzia i Ponia tońskiego. Ciche, nasiąknięte goryczą szepty szybko przerodziły się w głośnie rozmowy. Na pokładach, w maszynowniach i kajutach o niczym innym nie mówiono tylko o zbliżającej się zimie, o długim okresie zebrobocia. Z czego żyć? Za co wyżyć siebie, rodzinę?

Zbierały się grupki. Siano od statku do statku posłańców. Naradzano się. Tu i tam wyrwał się głośny krzyk, przekleństwo. Wreszcie urażono: zażądać podwyżki płacy oraz wymusić na właścicielach to, aby każdy marynarz otrzymał obiad. Ale czujne uszy szpicłów

szybko wywęszyły niebezpieczeństwo. Nadbiegli przedstawiciele firmy:

— Policję zawołam — ryczał — do kry minatu półdziecie tacy — owacy. Tam nauczą was moresu. — I tonem nie znoszącym sprzeciwu: — Dochodzi osiemnasta zero-zero. Statek „Francja” za 5 minut odpływa do Płocka. Załoga na stanowiska!

Minęło 5, 10, 20 minut. Nikt nie zdjął z polewów lin, nie zahaczał jak zwykle o tym czasie buczek statkowej syreny, nie zgrzytnęły szufle w kotłowni. Na próżno kierownik bazy mia tał się wściekle, kłął. Fale Wisły łagodo nie liżały pletwy nieruchomych kół na pedowych.

„Chcemy pracować, ale nie chcemy przynajmniej głodem...” — pisali marynarze w petycji odrzuconej przez właścicieli.

Godzina 24. Załoga parowca „Polska” odmówiła wyruszenia w rejs. Zwolna gasły paleniska i na pozostałych statkach.

Strajk!

BLADY świt zastał wodniaków ułożonych pokotem wzdłuż ślepego plotu jednej z nadwiślańskich ulic. Obok każdego — tłumoczek z osobistym majakiem: łatana koszula na zmianę, kalesony, pajda czerstwego chleba, niuch tytoniu. Wszystko.

Palili papierosy na puste żołądki, za nosili się kaszlem i spoza daszków wodniackich czapek, zsuniętych na oczy, apatycznie przyglądali się światu.

Tymczasem Cendrowski, Dynaborski i jeszcze dwóch towarzyszy z „Jagiel-ty” pukali do bramy pałacyku na Krakowskim Przedmieściu, gdzie mieściły się biura Zjednoczonej Żeglugi.

— My panie dyrektorze, z komitetu strajkowego.

żeż chętnie wałnaby pięścią w stół, tupnął nogą, wskazał na drzwi i ryknął: „wynoście mi się stąd hołoto!” Ale wie, że siła jest po stronie strajkujących. Wybiera więc inną metodę.

— Proszę, spocznijcie trochę.

Brzęczą kieliszki, lśni żywa czerwienią gatunkowa.

Ale delegaci są uparci. Mnąc w garściach czapki i przestępując z nogi na nogę, powtarzają w kółko:

— Załogi domagają się podwyżki. — I zaraz: — Wódkę może pan sprzątnąć. Tym razem ten numer się nie uda. Ludzie są głodni.

— To doskonale — wpada im w słowa przybyły kierownik ruchu. — Niech zdychają. — I do grubasa: — Tylko na żadne ustępstwa, panie dyrektorze. Ja ich złamię.

Jeszcze jeden dzień spędzony pod płotem. Przekleństwa kupców domagających się szybkiego przewozu towarów mieszały się z wrzaskami kierowników i przedstawicieli towarzystwa. Tylko na statkach martwa pustka i ciche szepty pod drewnianym płotem. Ustąpić? nie! Za nic. To już lepiej skonać tu, na bruku, pod tym parszywym płotem.

I ZNOWE się spotkali. Tym razem u inspektora pracy.

— Więc żądacie podwyżki?

— Podwyżki.

— Zwariowali — krzyczy dyrektor, któremu wtórują plugawymi uśmiechami akcjonariusze. — To beczelność. A zresztą czego im potrzeba? Mają tyle świeżego powietrza.

Na to delegat:

— To niech dyrektor sam spróbuje żyć tylko powietrzem. Nam ono nie wystarczy.

Tymczasem tamtych znad rynsztoka przeganiała policja. Z pośpiechem chwytały tłumoczki, rozbiegali się, nie chcąc oberwać pałką po plecach. Jakis czas włożyli się po mieście, potem wra-

cali nad rzekę. Bo i po co obnosić swą beznadziejną nędzę po ulicach stolicy?

— No więc? — Delegaci patrzą z uporem na inspektora.

Milczy, Wreszcie patrząc na przedstawicieli:

— Panowie muszą ustąpić.

I znowu wrzask, znów kłótnie, znów targi. Wreszcie wściekle:



— Dobrze, załatwimy. Swoim powiedzie, żeby natychmiast przystąpili do roboty. No, idźcie już!

Ale delegaci nie odeszli.

— Obiecanki — cacanki... A my chcemy czarno na białym.

Po czterech dniach strajku przedsięwzięcia biory skapitulowali. Powracającym delegatom marynarze urządzili hućną owację. Pofrnęli w górę czapki, posypali się radosne okrzyki. Na naprzędku zorganizowanym wiecu przegadali mowę zabierając głos. Ale najgłośniejsze utrwaliły się w pamięci i najgłębiej zapadły w serca słowa tych z KPP.

— Zwycięstwo dzisiejsze świadczy o sile kolektywu, ale nie zadowala nas ono. Przed nami wiele jeszcze niestoczonych walk, wiele proletariackiej krwi wsiąknąć musi w bruk naszych miast. Ale zwyciężymy.

ZWYCIĘŻYLIŚMY!

Dogadali się

CORAZ lepiej organizować pracę w porcie. Sprawnie wykonywać zwiększone przeładunki zboża — oto cel, jaki na codzień stawia sobie załoga Biura Portowego „Ewa”. A każdy dzień przynosi coraz większe zadania. Jest nad czym myśleć i radzić, by jak najlepiej zorganizować pracę. Mimo uzyskania wysokiej gotowości technicznej elewatora, załoga napotyka na trudności w przeładunku zboża na wagony.

— Za dużo czasu tracimy na zbieranie, podstawianie pustych i odciganie załadowanych wagonów — padają uwagi trymerów.

Uwagi te są zawsze tematem szczegółowych rozważań kierownictwa Biura Portowego. Tak było i tym razem. Spostrzeżenia robotników były słuszne. Wąskim gardłem przeładunku była niedostateczna do obecnie zwiększonych potrzeb obsługa parowozowa. Napełnione zbożem wagony, nie odcignięte w porę, spowodowałyby utrudnienia naładunku dalszych.

— Dobrze byłoby mieć na miejscu parowóz — pomyślał Roman Danyluk, kierownik Biura Portowego.

Poszły w ruch telefon. W niedługim czasie po telefonach spotkali się na nabrzeżu portowcy z kolejarzami ze stacji Szczecin — Port Centralny. W wyniku krótkiej, ale gorącej narady udoświadczono naczelnikowi stacji Palubickiemu i jego zastępcy Węgrzynowi, że od pracy parowozu stacjonarowego w rejonie Biura Portowego, zależy w dużej mierze zwiększenie przepustowości elewatora.

Kolejarze w pełni zrozumieć trudności portowców i nie zawiedli. Przystali parowóz.

Szybko odbywa się teraz podstawianie wagonów.

— Już w pierwszym dniu załadowaliśmy o 4 wagony więcej na zmianę — mówi dyplomant Skrzydlewski. W wyniku dalszego usprawniania prac manipulacyjnych zlikwidowaliśmy wąskie gardło przeładunku. Obecnie dzięki coraz lepszej współpracy załogi parowozu załadowujemy o 30 proc. wagony więcej niż poprzednio.

Równoległe z tym wzrosła znacznie wydajność grup trymerskich. Przewodzący wśród nich brygada Zygmunta Narconia uzyskując średnio 303 proc. normy. Inne brygady mają podobne wyniki.

(p)

DOBRY POCZĄTEK

WIELE ORGANIZACJI PARTYPNYCH NASZYCH STATKÓW DZIELI SIĘ SWYMI OSIĄGNIĘCIAMI I TRUDNOŚCIAMI, WYMIENIA DOŚWIADCZENIA POPRZEC NASZĄ PRASĘ, DLACZEGO WIĘC MY, CZŁONKOWIE ORGANIZACJI PARTYPNEJ NA PAROWCU „NAROCZ” NIE MOGLIBYŚMY TEGO UCZYNIC? — TAKIE PYTANIE POSTAWILIŚMY SOBIE PO ZEBRANIU PARTYPNYM, KTÓRE ODŁOŻYŁ SIĘ 4 KWIETNIA BR. ZAMIARY SVOJE NIEZWŁOŻNIE WPROWADZILIŚMY W CZYN.

DOTYCHCZASOWA praca naszej organizacji partypnej nie była najlepsza. Jednym z zasadniczych braków było słabe zainteresowanie pracą organizacją masowych, a przede wszystkim ZMP. Skutek był taki, że w ostatnich 2 miesiącach, tj. w marcu i kwietniu br. można było zaobserwować pewne rozluźnienie wśród załogi: nieprzebranie dyscypliny pracy, częste spóźnianie się członków załogi na statek, pijactwo, lekceważenie poleceń przełożonych. Rodziły się też nieuzasadnione antagonizmy. Wiele naszych towarzyszy widziało narastające zło, nikt jednak nie mógł dociec, w czym tkwi przyczyna. Tak jednak nie mogło być dalej.

Na ostatnim zebraniu partypnym postanowiliśmy położyć kres naszej bierności i rozpocząć właściwą pracę wychowawczą, pracę w lepszym niż dotąd stylu.

Na naszym statku jest duży procent młodszych zorganizowanych, w szeregu organizacji masowych, a przede wszystkim ZMP. Na ten też odcinek zwróciliśmy szczególną uwagę. Również postanowiliśmy podnieść na wyższy poziom szkolenie ideologiczne i zapewnić pełną frekwencję uczestników. Zysawszy ciekawie niż dawniej wykłady przyciągała na szkolenie 90 proc. załogi. Są jednak jeszcze i tacy, którzy nadal opieszale uczęszczają na szkolenie. Do tych „asów” należą: III mechanik Ryszard Fotyga i palacz Henryk Jasiński. Nie wapiemy jednak, że i oni dołączą się w końcu do nas, że zrozumieją sens i cel naszego szkolenia.

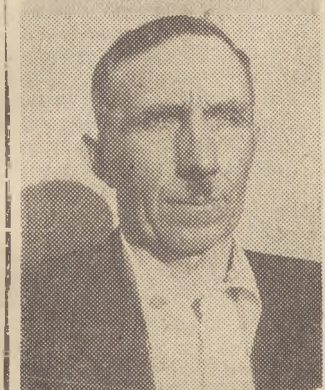
W stosunku do tych, którzy łamali dyscyplinę pracy, użyliśmy

WROKU bieżącym przed Polską Żegluga Morską stoją odpowiedzialniejsze i znaczące trudniejsze zadania niż w latach ubiegłych.

Na równi z całą naszą flotą handlową tonaż Polskiej Żeglugi Morskiej, świadcząc coraz więcej usług w wymianie towarowej, służy bezpośrednio, coraz lepszemu zaopatrzeniu mas pracujących. Obok głównie do tej pory występujących ładunków masowych — surowców dla przemysłu, jak np. ruda żelazna, metale kolorowe — obecnie coraz szerszym strumieniem płyną ładunki nawozów sztucznych tak bardzo potrzebnych do podniesienia produktywności naszego rolnictwa, coraz większy jest wachlarz różnorodnych artykułów konsumpcyjnych.

Realizacja pierwszego w tym roku planu kwartalnego przebiegająca w trudnych warunkach atmosferycznych, wyjątkowo ciężkich

Jan Bład — przodujący brygadzysta



JAN BŁAD jest jednym z najstarszych robotników portowych. Już od 1920 r. życie jego spleciło się z historią naszych portów. Dobrze pamięta lata walki gdańskich robotników portowych o prawo do pracy w Polsce sanacyjnej. W toku tych walk dojrzewała jego świadomość polityczna, krzepła poczucie solidarności z całą klasą robotniczą. Jan Bład coraz lepiej widział drogę, którą miał pójść.

Ustrój socjalistyczny Ojczyzna bez wyzysku społecznego — to były nasze marzenia, to był nasz cel... — mówi ten stary robotnik.

Skoro tylko hitlerowski okupant został przepędzony

z naszego polskiego morza, Jan Bład przybył wraz z rodziną do Gdańska i jako jeden z pierwszych stanął do pracy w porcie. W roku 1947 wstąpił Jan Bład do Partii. Awansowany na brygadzystę poświęca cały swój wysiłek wychowywaniu i szkoleniu napływających do portu młodych robotników. Partia powierza mu odpowiedzialną funkcję agitatora. Z zadania tego wywiązuje się przykładowo.

Wysokie jest u brygadzysty Jana Błada poczucie odpowiedzialności za wykonanie zmianowego planu przeładunków. Gdy w dniu 17 kwietnia br. stwierdzono, że na skutek złych warunków atmosferycznych brygady przeładunkowe nie zdołają do godz. 23 zakończyć załadunku towaru na statek linowy „SLASK”, brygadzysta Jan Bład przeprowadził odpowiednią agitację wśród robotników, którzy postanowili wtedy pozostać na jednostce i pracować aż do zakończenia załadunku. Dzięki temu statek wyszedł w ustalonym terminie.

— Czy nie żał było sztaetrom zarywać światła — pytam brygadzystę.

— Umowa zakładowa, jaką podpisaliśmy niedawno — powiedział Jan Bład — daje nam korzyści, ale i zobowiązuje nas do większej troski o wykonanie planu przeładunków. Ludzie to rozumieją i coraz lepiej chcą obsługiwać statki.

P.

MARIAN GRONOWICZ

Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej

dla małego i średniego tonażu została wprawdzie zamknięta wynikiem dodatnim (107 proc. w tonach i 132 proc. w tonomilach), niemniej jednak doświadczenia wyniesione z tego okresu wskazują nam, że obok trudności wynikających z nieterminowego dopływu masy z zaplecza, mamy cały szereg stałych punktów w naszej codziennej pracy.

Spośród zasadniczych zagadnień należy na pierwszym miejscu postawić te, które bezpośrednio łączą się z pojęciem zdolności i wydajności przewozowej floty.

ZDOLNOŚĆ przewozowa floty jest ściśle związana ze stopniem gotowości technicznej naszych jednostek. A więc wzmożona walka o maksymalną gotowość techniczną tonażu jest naszym zadaniem stojącym tak przed załogami jak i administracją PŻM.

Aby podkreślić całą wagę tego zagadnienia, wystarczy zwrócić uwagę na jeden moment, a mianowicie na to, że według założeń NPG na 1954 rok produkcja ton i to nomil winna ukształtować się na poziomie roku ubiegłego, mimo że na skutek zbliżonych planowanych remontów okresowych tracimy w tym roku z eksploatacji o 12 proc. tonażu więcej niż w roku ubiegłym. Wyrównać ten brak możemy jedynie na drodze lepszej niż dotychczas gospodarki remontowej. Praktyka z pierwszych miesięcy br. nakazuje nam bezwzględnie:

- podnieść na wyższy poziom planowanie remontów na statkach i w Inspektoracie Technicznym przez dokładne prowadzenie kartotek ewidencyjnych stanu technicznego oraz dzienników remontów i samoremontów, kolektywne ustalanie potrzeb remontowych i wzmocnienie nadzoru inspektorów terenowych nad usprawnieniem dokumentacji remontowej;
- podnieść dyscyplinę na wszystkich odcinkach gospodarki remontowej, przede wszystkim przez dotrzymywanie terminów, sporządzanie dokładnych specyfikacji remontowych i dokumentacji technicznej i terminowe poddawanie statków do remontu;
- wzmocnić nadzór nad remontami w sensie eliminowania braków i dotrzymywania terminu ze strony stoczni;
- położyć większy nacisk na organizację samoremontów dokonywanych przez załogi, nacełwując je na każdym statku, zależnie od potrzeb, na najbardziej zagrożone odcinki i kontrolować ich przebieg.

POWAŻNE i trudne zadania stoją przed załogami PŻM również na odcinku bezpośredniej obsługi przewozów. Aby uzyskać założone przez NPG wskaźniki ich wzrostu należy w pierwszym rzędzie podnieść wydajność przewozową, która (mierzona ilością tonomil na jedną tonazodobę w eksploatacji) winna wzrosnąć o 2,5 proc. przy równoczesnym zmniejszeniu ilości przebiegów balastowych o 2,2 proc. w porównaniu do wykonawstwa ub. r.

Planowany wzrost wydajności przewozowej nakazuje nam skutecznie niż dotąd walczyć w pierwszym rzędzie o skrócenie czasu postoju w portach własnych i za granicą, skrócenie czasu

przebiegu w morzu, lepsze wykorzystanie nośności statku. W realizacji tych zadań poważną pomoc powinien stanowić godzinny harmonogram rejsów, wprowadzony obecnie na jednostki PŻM.

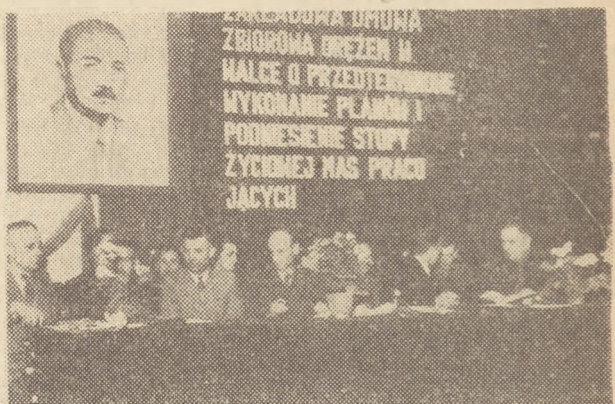
Równoległe z walką o wykonanie zadań przewozowych musi toczyć się walka o obniżkę kosztów tak dewizowych jak i złotych. Nasze załogi zdają sobie coraz lepiej sprawę z wagi i znaczenia tych oszczędności dla gospodarki narodowej. Niemniej przed administracją PŻM stoi zadanie uproszczenia metodologii planowania i sprawozdawczości obowiązującej w tym zakresie.

Mając przed sobą te poważne i trudne zadania nie wolno nam zapominać, że o sukcesie, o pełnym ich wykonaniu zdecydować przed wszystkim wysokie uświadomienie załóg i ich stan moralno-polityczny, wyrażający się m. in. w wysokim poczuciu odpowiedzialności za powierzony odcinek pracy i jak najszerszym udziałem we współzawodnictwie.

WROKU bieżącym współzawodnictwo długofalowe objęło szerszy wachlarz zagadnień, jak przewozy, samoremonty, oszczędność, racjonalizatorstwo, BHP oraz szkolenie zawodowe. Niemal na wszystkich jednostkach rozwija się walka o tytuł najlepszego w zawodzie. W ubiegłym okresie naszej pracy zdobyliśmy na odcinku współzawodnictwa wiele cennych doświadczeń. Stoi przed nami zadanie pogłębienia pozytywnych i całkowitej eliminacji negatywnych stron naszej działalności. Do tych braków, którym musimy wydać bezwzględną walkę należą:

- niedostateczny związek administracji z załogami, czego wyrazem jest nieodpowiednie jeszcze za bezpieczeństwo wykonania zobowiązań załóg;
- brak ciągłości zobowiązań, ich aktywności, co świadczy o niedostatecznej trosce kierownictwa statku o prawidłowy rozwój współzawodnictwa;
- wadliwy system analizy i kontroli realizacji podjętych zobowiązań.

Oto główne kierunki i środki, gwarantujące pełną realizację planowych zadań Polskiej Żeglugi Morskiej na rok bieżący. Liczne i cenne zobowiązania przedzadawanych zakładów kraju dokumentują dobitnie wolę i wkład naszych marynarzy w walkę o urzeczywistnienie codziennej pracy wytycznych i wskazań II Zjazdu PZPR na odcinku obsługi transportu morskiego i dają gwarancję, że zadania nasze chlubnie wykonamy.

PODPISALISMY
zakładowe umowy zbiorowe

Moment podpisania umowy w porcie gdańskim.

W DNIACH 13, 14 i 15 ub. m. odbyły się kolejno w porcie gdańskim i gdańskim oraz w Gdańskiej Stoczni Remontowej uroczyste zebrania załóg, w czasie których podpisano zakładowe umowy zbiorowe.

Przy opracowywaniu projektów umów uczestniczyli aktywi gospodarzy, społeczni oraz przedstawiciele rady zakładowej i dyrekcji.

W dyskusji nad projektami brały udział całe załogi. Pozwoliło to na uzupełnienie projektów szeregiem poprawek. Na przykład w porcie gdańskim zgłoszono 266 wniosków, z których 294 włączono do zakładowej umowy zbiorowej. Na plan pierwszy wysunęły się wnioski dotyczące spraw produkcyjnych i socjalno-bytowych. Dyskusja dowiodła, że załogi portów i stoczni po gospodarsku opiekują się swoimi zakładami pracy oraz że w pełni doceniają doniosłe znaczenie umów zakładowych.



Z wszystkich wypowiedzi przebiegała troska o zakład pracy i wykonanie planów.

EUGENIUSZ OSTROWSKI z portu gdańskiego w czasie dyskusji m. in. powiedział: Załoga naszego portu będzie z jeszcze większym zapalem wykonywała zadania produkcyjne. Nie dopuścimy do przestojów statków, będziemy walczyć z wszelkim marnotrawstwem państwa, że każdy zaoszczędzony grosz jest naszą wspólną własnością.

— Przeżyłem pół wieku — powiedział **KAZIMIERZ ANTOSZAK** — ale do tej pory nie słyszałem o takiej pomocy i opiece Rządu, której jednym z przejawów jest nasza umowa zakładowa.

OD załogi Gdańskiej Stoczni Remontowej zależą szybkie naprawy statków naszej floty handlowej. Skrócenie postoju remontowego to przewiezienie dodatkowych ton ładunku. Dlatego też stoczniowcy w swojej umowie zakładowej postanowili m. in. skrócić czas remontu motorów „HUGO KOŁATAJ” i „GENERAK BEM” ze 100 tys. do 80 tys. roboczogodzin, zwiększając tym samym wartość produkcji globalnej o 2,6 proc.

Z dumą mówili stoczniowcy o swojej umowie zakładowej i zapewniali, że wykonają z honorem przyjęte na siebie zobowiązania.

— Podobnie jak w wielu innych dziedzinach naszego życia, tak i przy zawieraniu zakładowej umowy zbiorowej czerpiemy z doświadczeń radzieckich. Wynika stąd pewność, że i my zbudujemy u siebie socjalizm — powiedział **MIĘCZYSLAW BOTA** z działu Głównego Technologia.

Huczni okłaskami przyjęli stoczniowcy pozdrowienia przekazane im przez **RYSZARDA SZKOLNICKIEGO** od bratniej załogi Stoczni Gdańskiej.

Na zakończenie zebrania odpisywano „Międzynarodówkę”. Po części oficjalnej zespoły artystyczne portów i stoczni wystąpiły z bogatym programem pieśni, tańców i deklamacji.

H. K.



Przedownicy Gdańskiej Stoczni Remontowej Władysław Kurowski i Władysław Płocka rozmawiają z dyrektorem Radomskim o podpisanej Umowie.

Przypieszają remont statków

1 MAJA, cześć stoczniowcy zobowiązaniami produkcyjnymi. Pragną powitać tegoroczne święto klasy robotniczej, obchodzone po raz 10 w Polsce Ludowej, szczególnymi czynami.

Załoga Gdańskiej Stoczni Remontowej włączyła się do nich szerokim frontem. Stoczniowcy podjęli szereg zobowiązań, których realizacja przyspieszy remont statków, przyniesie wzrost wydajności pracy i oszczędności materiałowe.

W ramach ogólnozakładowego zobowiązania załoga naszej stoczni wykona prace remontowe na motorowcu „Morska Wola” 8 dni przed terminem. Remont motorowca „Warmia” przyspieszy o dwa dni i odda tę jednostkę do eksploatacji 29 kwietnia br. Realizacja zakładowego zobowiązania jest uzależniona od terminowego wykonania robót przez dział silnikowy i kadłubowokuchniczy oraz ślusarnię okrętową. Pracownicy tych działów zabezpieczają dotrzymywanie ustalonego terminu przez przyspieszenie wyko-

nywanych przez siebie robót.

Niezależnie od zobowiązania ogólnozakładowego stoczniowcy podjęli wiele cennych zobowiązań oddziałowych. I tak np. pracownicy oddziału elektrycznego postanowili skrócić o 3 dni roboty instalacyjne na pogłębiarce „Inż. Wenda”. Pracownicy ślusarni wykonają swoje zadania na tej jednostce 5 dni przed terminem. Spośród zobowiązań zespołowych na podkreślenie zasługuje czyn młodzieńców kotłarni. ZMP-owcy **Wacław Lichorad, Janusz Kajzer, Józef Pobłocki, Stanisław Pobłocki i Zdzisław Grygel** skrócą remont armatury kotłowej na jednostce „Poseidon” z planowanych 270 na 150 roboczogodzin.

W oparciu o zobowiązania nasze brygady usprawniają organizację pracy i podnoszą wydajność. Grupa silnikowców z brygadzystą **Janem Narlochem** uzyskała w II kwartale br. 148 proc. Inna grupa z działu silnikowego, prowadzona przez bryga-

distę **Jana Buczkę**, podnieśli wydajność w maju o dalsze 10 proc. Brygada **Lenarda** z działu konserwacyjnego wykona powierzone jej prace na statkach „Polesie”, „Kasiopea” i „Warmia” w czasie o połowę krótszym niż planowano. O 300 godzin skróci brygada **Dorosz Kiewicza** wykonanie robót konserwacyjnych na pontonie nr 2.

Realizacja podjętych zobowiązań wymaga poważnego wysiłku i czujności. Codziennie na grupach związkowych analizujemy uzyskane wyniki. Poprzez głośniki radiowe i wydawane „błyskawice” informujemy załogę o postępie wykonywanych prac, o przeszkodach i trudnościach. Każdy komunikat pobudza grupy, brygady i oddziały naszego zakładu do lepszej i wydajniejszej pracy. Każda z nich pragnie zająć honorowe miejsce we współzawodnictwie 1-majowym.

BOGDAN OLESZCZUK

Korespondent

W zdwojonym tempie

MOTOROWIEC „Warszawa” po chlubnie wykonanym planie rocznym i zdobyciu pierwszego miejsca we współzawodnictwie na liniach chińskich został skierowany do Hamburga na okresowy remont.

Przed załogą stanęło nowe zadanie: zorganizować tak pracę, aby podczas postoju w zagranicznej stoczni wykonać jak najwięcej prac w ramach samoremontu. Pozwoliło to na skrócenie postoju za granicą, wcześniejsze podjęcie normalnej eksploatacji, a tym samym na zaoszczędzenie cennych dewiz, obniżkę kosztów własnych.

6 marca załoga podjęła wiele cennych zobowiązań. Organizatorem całej akcji był aktywny partyjny i związkowy.

Załoga maszynowa poza zaplanowanymi robotami podjęła się dodatkowo przygotować do przejazdu Lloyd Register 4 układy silników głównych.

Załoga pokładowa zobowiązała się wykonać w 1200 roboczogodzinach prace konserwacyjne na pokładzie, na które planowano 2400 roboczogodzin. Do zobowiązania tego przyczynili się oficerowie pokładowi. Ponadto część załogi postanowiła podczas dokowania oczyścić i zakonserwować 2 komory łańcucha kotwiczego.

Podjęto też wiele zobowiązań indywidualnych.

Marynarze pracują w zdwojonym tempie, realizując swoje zobowiązania często w trudnych warunkach. Wyróżniają się przy tym towarzysze **Chrusciel i Merkys** z działu maszynowego, **Grywelski** z pokładowego oraz **Własow i Jaszczyra** z hotelowego.

KORALEWSKI

KALAGA

GARNA

Korespondent

Godni wyróżnienia

Wśród załóg naszych statków mamy wielu przodków, racjonalizatorów — ofiarnych budowniczych nowego życia.



FRANCISZEK LOROCH pływa jako I oficer na zbiornikowcu „WSPÓŁPRACA”. To odpowiedzialne stanowisko powierzono mu w uznaniu jego uczciwej, pełnej oddania pracy we flocie. Dzięki niestrudzonemu wysiłkowi Lorocha doprowadzone zostały do porządku tanki i urządzenia przeładunkowe na tym statku. To właśnie Loroch dzień w dzień prześiadywał w tankach, czyścił i konserwował, przygotowując je do załadunku.



JERZY KUKLIŃSKI jest palaczem na parowcu

„LECH”. Opinia kierownictwa statku, kolegów i wszystkich, którzy go znają jest zgodna: Kukliński to jeden z najlepszych palaczy naszej floty. Wyniki, jakie osiąga w swej pracy są rezultatem sumiennej nauki i opanowania zawodu. Poza tym Kukliński wyróżnia się w realizacji zobowiązań, które dzięki jego pełnej oddania pracy wykonuje z nadwyżką.



MARIAN BOCHEŃSKI to steward z parowca „Lublin”. Oceną jego sumiennej pracy jest czterokrotne wyróżnienie, jakie w ubiegłym roku otrzymał z PLQ. Jest niezwykle obowiązkowy i staranny. W jego „gospodarstwie” panuje zawsze idealny porządek i ład, a marynarze są zadowoleni z obsługi, w której łączy dobrą fachowość z uprzejmym obchodem. Zawsze jest gotów do pomocy współtowarzyszom i tak potrafi zorganizować swoją pracę, że znajduje zawsze chwilę na pomoc i naukę innych. Przewodzi wzorowy tryb życia i postawą swoją w pełni zasługuje na miano jednego z najlepszych.

O LEPSZĄ ODPRAWĘ STATKÓW WĘGLOWYCH

SPRAWNA obsługa statków zależy m. in. od terminowego podejścia masy towarowej do portów. Już od dłuższego czasu obserwujemy w porcie szczecińskim poważne opóźnienia w dopływie węgla. I tak np. analiza za 4 dni marca br. wykazuje następujące opóźnienia transportów pociągów: 19 marca — 5 dużych transportów nadeszło do portu z opóźnieniem od 4 1/2 do 14 1/2 godzin (nr transportu 64897); 20 marca tyle samo transportów miało spóźnienie od 8 1/2 do 33 godzin (nr transp. 68499 rr). Podobnie w dniach 21 i 22 marca pociągi z węglem spóźniły się średnio o 15 i 11 godzin. Wymieniliśmy dla przykładu podejście tylko dużych transportów pomijając mniejsze, które mają opóźnienia jeszcze większe.

Nieterminowy napływ węgla do portu powoduje trudności w przeładunkach. Statki ładujące są narażone na wyczekiwania na brakujące sortymenty węgla. Nieraz dochodzi do tego powodu przesłaj, jak np. parowców „Castor” i „Ella” w III dekadzie marca br. Poza tym statki czekające w ostatniej fazie obsługi na brakujący transport węgla blokują na brzeżu uniemożliwiając podstawienie innych jednostek oraz rozładunek nadchodzących wagonów z węglem. Znajduje to rzecz prosta — odbicie w osłabienie przez portu dzienną pracę przeładunkową, która w porównaniu z rokiem ubiegłym obniżyła się o 23 proc. Następstwem tego jest niedostateczne wykorzystanie urządzeń przeładunkowych portu. Poza tym blokujące nabrzeża statki ograniczają wykorzystanie

urządzeń dla kampanii zbożowej.

Szczególny niepokój budzi analiza strat czasowych ponoszonych przez jednostki transportowe Polskiej Żeglugi Morskiej. Otóż w pierwszym kwartale br. jednostki te straciły z powodu nieterminowego dopływu węgla do portu prawie 1/4 czasu postoju w porcie. Warto wiedzieć, że w okresie tym na 109 dni postoju pod załadunkiem jednostki PZM straciły 26 dni w oczekiwaniu na węgiel. Jest to poważna strata zdolności przewozowej floty trampowej.

Co jest przyczyną nieterminowego podejścia masy węglowej do portu? Jeżeli uwzględnimy to, że transporty są właściwie odwoływane z koralu i wychodzą we właściwym czasie, że stacji rozrządowej w Pyskowicach, to stało się jasne, że opóźnienia wynikają na trasie przebiegowej i wina za ten stan rzeczy spada na PKP.

Ogólnie wiadomo, że za długi trwa komasowanie transportów na stacjach. Sredytor „Węglókoks” jak zarząd portu sygnalizuje PKP wielkość strat ponoszonych przez flotę i port na skutek opóźnień w dopływie węgla. PKP przyrzeka, że nastąpi na tym odcinku poprawa, ale nie widać tego DOKP Wrocław zapewnia, że z dniem 22 marca br. ulegnie usprawnieniu transportu eksploatowanego węgla. Niestety tak nie jest. I tak np. transport nr 69521 i 68527 wychodzące z Pyskovic w dniach 22 i 23 marca br. nadeszły do portu szczecińskiego z opóźnieniem 28 i 16 godzin.

Wiadomości nadchodzące od Polskiej Żeglugi Morskiej

wskazują, że również w mieście kwietniu odczuwa się słaby dopływ węgla do portu. Na skutek tego przedłużał się załadunek takich statków, jak „Soldek”, „Kolno”, „Toruń”, „Wieluń” i załogi tych jednostek napotykały na trudności w wykonaniu planów.

Szkodliwość istniejącego stanu rzeczy nie wymaga bliższych wyjaśnień. Dlatego trzeba, aby PKP dołożyły jak najszybciej starań w celu zapewnienia bardziej regularnego dopływu węgla do portu, co przyczyni się do lepszego wykorzystania zdolności przewozowej naszej floty.

E. M.

Korespondent



Wartami produkcyjnymi uczcili robotnicy przeładunkowców, dźwigowców i warsztatowców święto 1 Maja. Wspólnym ofiarnym wysiłkiem odprawili przed terminem działających statków i setki wagonów.

Na zdjęciu: brygada sztafeta nr 67 z portu gdyńskiego omawia najbliższe zadania, przed podjęciem pracy.

Portowcy gdyńscy — wsi

TRZY spółdzielnie produkcyjne — w Suchowej, Białej Górze i Kniewie (pow. wejherowski) oraz Państwowy Ośrodek Maszynowy w Nowej Wsi (pow. leborski) pozostają pod opieką portowców gdyńskich.

Ekipa zorganizowana przez warsztatowców sprawuje szefostwo nad POM-em. Często wyjeżdżają warsztatowcy do ośrodków w Nowej Wsi. W czasie pierwszego wyjazdu odbyli z aktywnym POM-u naradę, na której omówiono potrzeby ośrodka. Dyskusja jednak nie zobowiązała rzeczywistego zakresu tych potrzeb.

Ujawniły się one w pełni dopiero po szczegółowym zapoznaniu się przez członków ekipy z terenem. Stwierdzono poważne zaniedbania i braki w technicznym stanie parku maszynowego. Większość ciągników wymagała remontów. Brakowało wielu części, których warsztaty POM nie mogły wykonać. Niewiele po zostało czasu do rozpoczęcia wiosennych siewów. Portowcy postawili więc sobie konkretne i terminowe zadania.

Najważniejszą sprawą było uruchomienie traktorów. Zależało to od przyspieszenia dostaw brakujących części. Wykonano je we własnych warsztatach portowców na 2 dni przed ustalonym terminem. 5 traktorów oremontowanych w pierwszym rzucie czekało na rozpoczęcie prac. Ale czas naglił, a do zakończenia remontów było jeszcze daleko. Do tego

niepokoił portowców słaby postęp i niska jakość napraw wykonywanych przez warsztatowców POM-u.

Trzeba było temu szybko zaradzić. Towarzysze **Józef Woźniak** i **Władysław Szuba**, wysłani do ośrodka, stwierdzili duże zaniedbania w wykonywaniu planu napraw. Dla ich usunięcia Zarząd Portu wydelegował specjalną techniczną ekipę, złożoną z 10 ludzi, którzy wspólnie z załogą POM-u przez 2 tygodnie pracowali przy remontach. Mimo tego nie osiągnięto planowanego postępu. Trzeba było wysłać z portu dodatkową ekipę z warsztatów samochodowych. Wspólnymi siłami naprawiono na czas 12 ciągników, dokonano przeglądu technicznego maszyn rolniczych i innych traktorów. Ponad 1 1/2 tony wykonanych części, 2.792 przepracowanych roboczodniów — oto konkretny wkład załogi warsztatów Zarządu Portu Gdyńskiego w przygotowanie POM-u do prac wiosennych.

Ala nie tylko pomoc techniczną nieśli portowcy załodze POM-u.

— Dobre macie maszyny, ale coś — nie opiekujecie się nimi należycie i stąd tyle uszkodzeń i mitregi — pouczał pracowników POM-u kierownik ekipy **Józef Woźniak**.

Widzieliśmy załogę POM-u wytrwałość i dokładność pracy u portowców: **Wiktora Krampa**, **Franciszka Szynkowskiego**, **Jana Grabowskiego**, **Antonia Tomkiewicza**

i innych. Ich zmysł organizacyjny, wysoka świadomość polityczna i również wysokie kwalifikacje zawodowe budziły zainteresowanie i uznanie pracowników POM-u.

Wiele troski wkładają członkowie ekipy w ulepszenie organizacji pracy ośrodka. Osiągają to poprzez krytyczne analizy wykonania planów pracy POM. Uczą za łogę ośrodka samokrytycznej oceny uzyskanych wyników. Szczególnie dużo uwagi poświęcili portowcy pomocy w pracy wydziału politycznego POM-u.

Żywo interesują się członkowie ekipy realizacją wiosennych planów pracy ośrodka. Widzą oni jeszcze wiele niedociągnięć w pracy POM-u. Mobilizują agronomów do większej dbałości o wykonanie planu upraw. o pełne wykorzystanie ciągników i maszyn. Piętnują bez troskę i niedbalstwo u opuszcających się w pracy traktorzystów, jak np. u **Gruszczyńskiego**, **Wąkowiaka** czy **Kaczkońskiego**. Pomagają kierownikowi POM-u w popularyzowaniu osiągnięć przodujących kierowców, takich jak **Nawojczyk**, **Szostler**, którzy osiągnęli 150 i 270 proc. normy. Wspólnie z kierownictwem POM-u omawiają sposoby rozszerzenia akcji zawierania umów z gospodarzami indywidualnymi.

Poważna i owocna jest pomoc niesiona przez towarzyszy z portu gdyńskiego dla POM-u w Nowej Wsi.

(p)

Parowiec „Bulgaria” wyszedł w terminie

23 MARCA br. gdy parowiec „Bulgaria” wchodził z ładunkiem fosforytów do portu szczecińskiego, nabrzeża Basenu Górnicego były po prostu oblepione statkami, ładującymi lub czekającymi na załadunek.

— Czy zdążył nas wyładować do 31 marca? — takie pytanie nurtowało załogę „Bulgarii”. Nic dziwnego. Od terminowej obsługi statku zależało wykonanie miesięcznego i kwartalnego planu przewozów, jak również wykorzystanie miejsca, zamówionego na doku w stoczni zagranicznej.

Statek doblił do nabrzeża Wałbrzyskiego. Zanosilo się na dłuższe wyczekiwanie na wolne miejsce przy nabrzeżu Bytomskim, przy którym planowano wyładunek.

Statek stał na postoju 2 doby. Czasu tego jednak nie zmarnowano. Mimo narastających trudności przeładunkowych — jak to normalnie bywa pod koniec każdego miesiąca — załoga Zarządu Portu Szczecin postanowiła uczynić wszystko, aby „Bulgaria” obsłużyć w terminie. W tym celu z inicjatywy portowej organizacji partyjnej zorganizowano wspólnie z przedstawicielami załogi statku kilka narad robotniczych, na których szczegółowo analizowano aktualną sytuację przeładunkową i wysunięto szereg wniosków, których realizacja zabezpieczała planowane na dzień 25 marca br. rozpoczęcie wyładunku „Bulgarii”. Czasu było mało. Do pracy przy statku skierowano więc wyprobowane, produkujące brygady robotnicze. Na najtrudniejszych odcinkach obsługi stanęli aktywni związkowcy i partyjni.

WYŁADUNEK rozpoczęła zmiana st. brygadziści **Józefa Teresiaka**. Nie trzeba było trymerom **Tadeuszowi Domżałskiemu**, **Arturowi Deslerowi**, **Janowi Szopiakowi**, **Bolesławowi Pawłowskiemu** czy **dźwigowemu Bronisławowi Dawidowskiemu** wyjaśniać, jak wiele zależy od wyników ich pracy. Wiedzieli o tym od mężów zaufania. Bułgarscy towarzysze mogą być spokojni. Oni, robotnicy portu szczecińskiego nie dopuszczają do tego, aby statek nie wy-

konał planu, aby płać kary za spóźnienie się na dok.

Z godziny na godzinę rosło tempo pracy. A nie była ona ani lekka, ani łatwa. Towar szedł w pracochłonnej relacji do krytych wagonów. Za każdym rozwarciem chwytaka zasobnik i wagon spowijały się w chmurę gęstego pyłu fosforytowego. Nie zrażało to nikogo. Pracowano wytrwale. Gdy syrena portowa obwieściła koniec zmiany, brygadziści mogli pogratulować trymerom i dźwigowemu **Janowi Grabarczykowi** — wykonali normę w 215 proc.

— Dobrze zaczęli wyładunek. Jak tak pójdzie dalej... Rozjaśniały się uśmiechem twarze marynarzy na myśl o wykonaniu planu.

Na wysokości zadania stanął aktyw związkowy i partyjny portu. Między zmianami robotniczymi i poszczególnymi brygadami rozgorzało współzawodnictwo. Osiągnano coraz lepszą wydajność. Trymerzy ze zmiany **Józefa Świątki** i **Jedlińskiego** uzyskali w drugim dniu wyładunku 230 proc. normy. Rosło zaufanie marynarzy do załogi portowej. Tow. **Edmund Łukaszewski**, kierujący pracą przy statku, uzyskał od kapitana „wolną rękę” w wyładunku.

WMIARE nasilenia pracy rosły jednak i trudności. To brakło pod statkiem wagonów, to nie dopisała parowóz przy egalizacji wagonów. Brak robotników przeładunkowych w porcie pokrywały brygady wzmożoną pracą. Szczególnie wysokie poczucie odpowiedzialności za dotrzymanie terminu wyładunku wykazywali trymerzy **Teofila Steinera** z nabrzeża Górnosławskiego. Dzięki wzorowej organizacji pracy i osobistemu wysiłkowi uzyskali oni 279 proc. normy — najlepszy wynik przy wyładunku „Bulgarii”.

— Zwiększoną wydajnością chcieliśmy nadrobić czas stracony na skutek braku wagonów — w taki prosty sposób trymer **Józef Lubas** wyjaśnił tajemnicę uzyskanego sukcesu.

Wyładunek dobiegał końca. Widać już było, że zało-

ga portu z honorem wykona swoje zadanie. I rzeczywiście. Rankiem 31 marca dźwigowcy ZMP-owiec **Edward Grudziak** przerzucił ostatnią tonę fosforytów do wagonu.

Załoga parowca „Bulgaria” mogła przesłać do swojej Ojczyzny meldunek o wykonaniu planu. Na myśl o tym cieszyli się wszyscy: zarówno bułgarscy marynarze, przygotowujący statek do wyjścia w morze, jak i wra-

cający do swych domów robotnicy portowi Szczecińscy.

Wszyscy bowiem pracują dla tej samej sprawy, dla budowania coraz szczęśliwszego życia w mieście i na wsi.

Wszystkich ich łączy solidarne poczucie odpowiedzialności za wykonanie planów, które są dla nich obowiązującym prawem.

J. P.

O NOWYCH GOSPODARZACH STAREGO STATKU

PIERWSZY rejs zbiornikowca „Współpraca” pod polską banderą zaczął się nienajlepiej. Już samo przewlekle kompletowanie załogi nie nastrajało optymistycznie. Co gorsze — prawie do ostatniej godziny odjazdu nie było st. mechanika i nie wiadomo było, czy ten, który przyjdzie, będzie znał maszynę. Okazało się, że nie znał.

Wreszcie po wielu tarapatkach statek wyszedł w rejs. Już następnego dnia odbyło się zebranie załogi, które miało na celu omówienie podróży, rozdziału prac, ustalenie kalendarza zebrań, szkolenia itp. Zjawili się na nie wszyscy wolni od służby. Przyszli, bo przecież wiedzieli, że od nich, nowych gospodarzy statku zależy wykonanie zadania.

Początkowo nieśmiało, z rzadka odzywali się marynarze. Wreszcie — nie wiadomo kto je pierwszy powie-

wiedział — padło określenie: stan zły. Chodziło o to, że się o urządzeniu pokładowym. I posypały się spostrzeżenia, wnioski. Mówili o złym stanie maszyn, zanieczyszczeniach kotłach, nieszczelnych zaworach i wielu innych. Ale nie bali się, nie załamwali rąk. Wprost przeciwnie — zaczęli pieścić i powiedzieli: zrobimy, pokażemy jak potrafimy pracować polski marynarz.

W WALCE

Z PRZECIWNOŚCIAMI

Pogoda była fatalna. Całe dni wisały nad statkiem czarne jak ołów

chmury. Dziób „Współpracy” to wyciągał się nad fale, to znów jak plug boko orał zmierzwiłone morze. Sytuacja począwszy od Morza Północnego poprzez Biskaj, Gibraltar, Morze Egejskie aż do Czarnego nie ulegała zmianie. Statek powoli, bo z szybkością 3 do 4 mil posuwał się naprzód.

Warunki pracy były niezwykle ciężkie. Ciągłe przechyły i wahanie utrudniały każdy ruch. Mimo to nikt z załogi nie ustawał w robocie. Każdy mocniej wteżał swe siły, bardziej skupiał swą uwagę. Raz dane słowo zobowiązywało.

Wyczyścili więc dwa kotły i uszczelnili zawory. St. mech. **Ryszard Kiedyk** i jego współpracownicy — można powiedzieć siedzieli w kotłach i choć pot zalewał oczy, choć mdlały miśnie nie przerywali pracy. To samo można powiedzieć o st. of. **Franciszku Lorochu** i **pomocniku Franciszku Chmielcu**. Nie bacząc na pozostałości gazu w tankach, wchodzili do nich i uszczelniali zauważone przecieki, by do brzozy przygotować statek do załadunku.

W czasie przeglądu okazało się, że trzon suwaka średniego ciśnienia przepuszcza parę. Postanowiono

być przetoczyć go w Konstancję. Niestety i tym razem załoga zdana była na własną zapobiegliwość. Nie namyślając się długo st. mechanik przetoczył go na statkowej tokarni, mimo że była za krótka i praca wymagała niezwyklej zreczności.

Przykrych niespodzianek było więcej. Np. w czasie przejęcia statku tylko dwa kotły były pod parą. Zabrano się więc z miejsca do czyszczenia trzeciego — nie pracującego. W czasie czyszczenia rozebrano armaturę i stwierdzono pęknięcie w zaworze. Mechanicy więc urządzili, że w Konstancji odstawią jeden kotłownik.

Ale cóż i ten, na który liczone też były pęknięcia. Po stawili więc zaślepki i „Współpraca” ruszyła do portu docelowego bez szumowania.

Zła pogoda nie opuszczała statku na chwilę. Rozwinięcie normalnej szybkości nie rozwinął się wśród sterników. Inicjatorem był st. mar. **Edmund Woźniak**. Współzawodnictwo polegało na ścisłym utrzymywaniu statku na kursie. Do kontroli służyły wykresy, na które co pół godziny służbowy oficer nanosił punkt, w jakim znajduje

się statek. Po skończeniu wachty sternik miał obraz swego sterowania. Jeśli odchylił się z kursu chociażby o 1°, otrzymywał punkt karny. Współzawodnictwo to doprowadziło do tego, że każda wachta stała się — wg słów kpt. Maciejewskiego — jak „postroniec”.

Świadectwem dla sterników była opinia pilotów w Kanale Kilońskim, którzy mówili, że „pierwszy raz spotykają statek z takim dobrym sterowaniem”. Zdając zaś sobie statek, tak wyrażał jeden do drugiego swe uznanie: „bardzo spokojny — na tym statku nadzwyczajne sterowanie”.

Ale nie tylko pracą zajęta była załoga. W każdą sobotę odbywał się wesół wieczór, na którym przy muzyce i śpiewie odpoczywali po ciężkim trudzie. Była tam też i krytyka, ale serdeczna, prosto z serca. Krytyka, która pomogła w wielu wypadkach podnieść na wyższy poziom styl pracy mniej wyrobionych członków.

Pierwszy rejs zbiornikowca „Współpraca” pod polską banderą zakończył się. Rejs, którego warunki wymagały od załogi wielkiego wysiłku i nieprzeciętnej wytrzymałości. Trudno jest tu kogoś wyróżnić — wszyscy pracowali niezwykle ofiarnie, każdego zastąpić jest to, że zadanie, jakie nałożyło na statek państwo ludowe, zostało wykonane.

I to jest największy sukces załogi „Współpracy”.

Z. Makowski

KRONIKA STERU

Na budowie Dworca Centralnego w Warszawie rozpoczęto prace ziemne pod torami oraz przy budowie peronów, na które w drugiej połowie br. ma być przeniesiony ruch podmiejski z obecnego Dworca - Śródmieście.

Dobiegają końca prace przy budowie nowoczesnej cementowni „Rejowiec II”. Już za kilka tygodni nastąpi rozruch pięciu obrotowych, które w końcu maja br. dadzą pierwsze tony klinkieru. Pełne uruchomienie nowej cementowni przewiduje się w III kwartał br. Wówczas na budowę naszych miast, zakładów przemysłowych i potrzeby wsi popłyną dońsetki tysięcy ton cementu portlandzkiego.

W Zamościu powstają wielkie zakłady przemysłu mięsnego, które zdolne będą produkować około 40 wagonów mięsa, wedlin i konserw dziennie.

Z doświadczeń radzieckich

O większą mechanizację pracy w ładowniach

NAPIĘTE zadania przewozowe, postawione przed naszą flotą, wymagają wszechstronnego doskonalenia jej pracy celem maksymalnego uruchomienia rezerwy produkcyjnych. Duże możliwości kryją się przede wszystkim w skróceniu czasu postoju statków w portach. Na te postoje przypada bowiem wciąż jeszcze poważna część okresu eksploatacyjnego statków, co obniża ich zdolność przewozową. Dlatego też niezależnie od innych możliwości zwiększenia zdolności przewozowej statków, należy zwrócić szczególną uwagę na przyspieszenie obsługi statków w portach.

JAK wiadomo, im większe zmechanizowanie procesu przeładunkowego, tym szybszy jest przeładunek, a więc krótszy postój statku w porcie. Dotychczas jednak zmechanizowanie przeładunku przede wszystkim na nabrzeżu i w magazynie, podczas

gdy prawie zupełnie nie zajmowano się mechanizacją pracy w ładowni statku. Dla tego też coraz częściej obserwujemy wypadki nienadania zespołu sztauberskiego za ogólnym tempem pracy. Jest to zrozumiałe, jeżeli uwzględnimy trudne warunki pracy w ładowni oraz niewielkie stosunkowo możliwości zastosowania sprzętu zmechanizowanego.

Wprawdzie w naszych portach wprowadzono już do ładowni układarki (sztaplarki), które oddają nieocenione usługi przy sztaubowaniu blachy itp. ładunków, jednak mogą one pracować jedynie na dnie ładowni, a więc tylko w pierwszej fazie procesu przeładunkowego (załadowanie). Wniosek nasuwa się jeden. Trzeba szukać dalszych, bardziej uniwersalnych a jednocześnie prostych rozwiązań zmechanizowania sztaubowania.

Poważnym krokiem naprzód w tym zakresie jest pomysł racjonalizatorów i gdańskich portowców: **Rudowskiego, Rożka i Wsławskiego**, którzy skonstruowali specjalny wózek-wywrotkę, pracujący na szynach ułożonych na dnie ładowni, jak i na międzypokładzie oraz na zasztatowanym ładunku. Wózek ten jest przeznaczony do sztaubowania blachy, jednak po pewnych adaptacjach można go niewątpliwie zastosować także przy innych ładunkach.

W ZWIĄZKU ze stopniowym doskonaleniem mechanizacji pracy w ładowni, warto zwrócić uwagę na nowy pomysł leningradzkich portowców. Chodzi tu również o zastosowanie swego rodzaju wózka na szynach, lecz o prostej konstrukcji i o stosunkowo szerokich możliwościach zastosowania. Omówimy go na podstawie artykułu radzieckiego naukowca **Ł. Wietrieni**, zamieszczonego w nrze 12 pisma „Wodny Transport”.

Wózek ten składa się z ramy metalowej z płytą dre-

wnianą o wymiarach $1,5 \times 0,82$ m. Całość umieszczona jest na 4 kołach o średnicy 130 mm, wyposażonych w łożyska kulkowe. Swego rodzaju szyny, po których porusza się wózek, są skonstruowane z 2 - calowych sztywno połączonych rur metalowych z prowadnicami dla kół. Długość jednej sekcji takich szyn wynosi 7 m, szerokość 0,75 m. Wózek przeznaczony jest do przewożenia ładunków spod światła luku do krańców ładowni względnie odwrotnie. W przeciwnym razie do układarki, która może pracować jedynie na twardej powierzchni (podłoga ładowni, międzypokład), wózek szynowy można stosować również przy szynach ułożonych na ładunku.

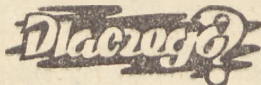
Dzięki prostej konstrukcji i niewielkiemu ciężarowi urządzenie dwóch robotników w ciągu 90 sekund przenosi szyny i wózek oraz ustawia go na szynach. Łatwość posuwania wózka z ładunkiem o ciężarze 2 do 3 ton czyni go bardzo przydatnym dla zastosowania w najróżniejszych warunkach pracy. Stosuje się go przy workach, belach, skrzyniach, żelazie itp. o ciężarze jednostkowym 100 — 120 kg.

W pierwszym okresie stosowania tego wózka w porcie leningradzkim latem ub. r. nie osiągnięto zbyt dodatnich wyników, gdyż początkowo konstrukcja wózka i szyn była zbyt ciężka, a koła nie miały łożysk kulkowych. Dopiero przerobienie go zgodnie z omówioną powyżej konstrukcją przyczyniło się do efektywnego wykorzystania go w ładowni. I tak np. brygada tow. **Janowski**, pracując przy wózek ładunku sody ze statku „**Admirał Uszakow**” w listopadzie ub. r., miała bardzo trudne warunki pracy. W ładowni nr I, II, IV trzeba było przemieścić ładunek na odległość 7 — 10 m, na skutek czego 10 robotników z trudem osiągało wydajność

120 — 130 ton na zmianę. Zastosowanie wózka umożliwiło przeładowanie 206 ton na zmianę i wykonanie normy w 162 proc.

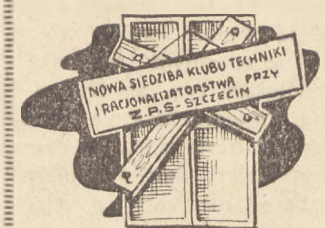
Obecnie port leningradzki posiada 6 takich wózków wykonanych w warsztatach portowych. Ułatwiają one pracę brygad przeładunkowych oraz przyczyniają się do podniesienia wydajności pracy o 20 — 30 proc. w stosunku do obowiązujących norm.

W.



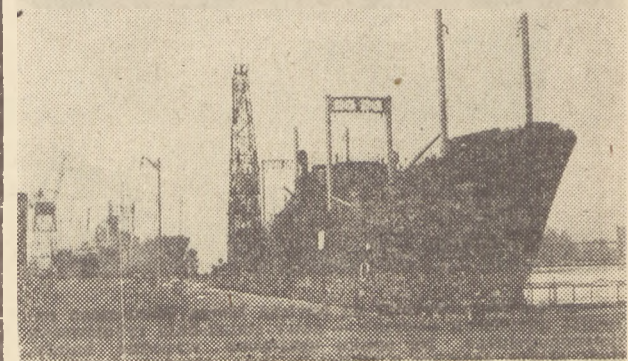
...nie zradiofonizowano dotychczas biura skierowań wydziału II w porcie gdańskim, wszak dyrekcja ZPGR, odpowiadając na naszą krytykę w rubryce „W naszym telewizorze” w nrze 3/73 zapowiedziała w piśmie z dnia 23 lutego br., iż w najbliższym czasie zainstaluje się tam głośniki radiowęzła.

...Klub Techniki i Racjonalizacji przy Zarządzie Portu Szczecin nie dba o popularyzację wynalazczości pracowników? W roku bieżącym nie zorganizowa-



no dla racjonalizatorów ani jednej wycieczki. Na nabrzeżach nie widać plakatów ilustrujących osiągnięcia racjonalizatorów portowych. A przecież nie brak funduszy na te cele.

Setny statek



...dział ślusarski stoczni trzewskiej nie otrzymuje, mimo częstych nalegań, stolów warsztatowych?

...w Gdynskiej Stoczni Remontowej nie wykorzystuje się należycie wytwornic acetylenowych. Je-

U progu dziesięciolecia Polski Ludowej nasz przemysł okrętowy obchodził wielki jubileusz. W Stoczni Gdańskiej sfinansował na wodę setny statek polnomorski zbudowany na wojnie w kraju. Budowę tej jednostki przyspieszyła załoga w wyniku realizacji zobowiązań podjętych na uczczeniu II Zjazdu PZPR.

Na zdjęciu: setny statek w kanale wynoszeniowym w Stoczni Gdańskiej.

Usprawnić pracę dźwigów pływających w ZPS

DŻWIGI pływające są oczkiem w głowie każdego portu rzeczno-morskiego. Używa ich się bowiem zarówno do przeładunku jak i do prac czerpalnych.

Należało się spodziewać, że odpowiedzialni towarzysze z Zarządu Portu Szczecin wypracowali już właściwe metody eksploatacji tych wszechstronnie przydatnych urządzeń przeładunkowych. Okazuje się jednak, że tak nie jest. Niekiedy dźwigi stoją, mimo że jest dla nich wiele roboty w porcie.

I tak np. w nocy z 11 na 12 kwietnia br. jeden z dźwigów pływających (nr 17) stał bezczynnie niemal przez pół zmiany robotczej w bazie taboru, mimo że miał do wykonania pilne prace pogłębiarskie w Kanale Dembińskim przy nabrzeżu „Ewa”.

Zdarza się często, że dysponenti z Technicznej Bazy Taboru nie są bliżej zorientowani, jakie prace zostały już wykonane przez dźwigi, a jakie jeszcze nie. Świadczy to o braku operatywnej kontroli nad pracą dźwigów pływających.

Jest prawdą, że dział koordynacji ZPS przesłał Technicznej Bazie Taboru instrukcję, pouczającą dysponentów TBT, jak należy organizować pracę dźwigów pływających. Trudno jednak wymagać, aby samo przesłanie instrukcji usprawniło eksploatację dźwigów pływających, skoro kierownictwo TBT nie wykazuje o to większej troski.

J. P.

ROZWIĄZANIE REBUSU

Z N-RU 1(77)

Przez współzawodnictwo i racjonalizatorstwo do przedterminowego wykonania Planu Sześciolatniego.

Za trafne rozwiązanie rebusu nagrody książkowe otrzymują:

1. Stanisław Frenkiel, Warszawa, ul. Asfaltowa 13 m. 9,
2. Stanisław Cichosz, Szczecin, ul. Parkowa 3/8,
3. Edward Messner, Wrzeszcz, ul. Partyzantów 9 m. 4,
4. Halina Sierakowska, Gdynia, ul. Śląska 51/48,
5. Stanisław Lembas, Szczecin, ul. Ściegiennego 60/2.

Książki wysyłamy pocztą.

Bajka nie-bajka

LUBICIE bajki? No, to posłuchajcie.

Było to nie bardzo dawno temu, w 1953 roku, kiedy to milowymi krokami zbliżała się zima. Nie skłała jednak jeszcze lodem rzek i żeglarsze z wielkim pośpiechem pływali na holownikach i barkach, przewożąc na nich najrozmaitsze towary. Robili to dlatego, aby przed udaniem się na zimowe leże w końcu przyrzeczenie dane swemu narodowi, a które na zywia się planem.

Jednym z żeglarzy, który wyruszył z portu Koźle, był wypróbowany w bojach o plan **Piotr Fesser**. Był kapitanem holownika o nazwie „**Mieszko**” i bardzo chwalił sobie swoją drużynę.

3 października 1953 roku „**Mieszko**” ciężko sapiąc odchodził od brzegu, kierując się na stojące opodal barki.

Kiedy Fesser z zadowoleniem pykał fajeczkę i spoglądał na oddalające się zabudowania, dostrzegł na brzegu człowieka wzywającego go do powrotu. Fesser z natury spokojny, zdyscyplinowany, rozkazał dobieć do brzegu, prosząc owego człowieka, by raczył wejść pod dach sterówki.

Przybyły okazał się wielkim dostojnikiem, piastującym urząd kierownika kadr. Otóż ten kierownik powołał wielką gorliwością rozkazał Fesserowi pozostać przy drużynie i udać się na odpoczynek czyli urlop.



Po tych słowach zakradła się bojaźń w serce Fessera. — Czyżby w domostwie stało się coś złego? Czy biatogłowa potrzebuje mojej pomocy? — zadawał pytania. Ale nie otrzymał odpowiedzi.

Spróbował przeto Fesser tłumaczyć, że musi jechać w daleką podróż do Wrocławia, gdzie bracia oczekują na cenę towary, a urlop weźmie wtedy, kiedy lód i śnieg zapadną nad osadą.

Wówczas to kierownik rozkazał podpisać Fesserowi papier, w którym było zaznaczone, że nie chce brać odpoczynku i nie będzie zaganiwany na kadry, jeżeli mu nie dadzą tego odpoczynku kiedy indziej.

Złakł się tedy Fesser niepiętnie, zżymał się w sobie na dziwne obyczaje panujące w Koźlu i udał się do swego domostwa.

W domu panował spokój i szczęście.

Ale kiedy Fesser patrzył na piękne i słoneczne dni, w duszy jego gorzała złość.

— Nie moje tu miejsce przy biatogłowie, kiedy inni pływają i przysparzają bo-

Historia budownictwa okrętowego

Na życzenie wielu naszych Czytelników rozpoczynamy dziś cykl artykułów omawiających ciekawsze fragmenty z historii budownictwa okrętowego.

NARODZIN żeglugi należy doszukiwać się u kolebki życia ludzkości w ogóle.

W zależności od szerokości geograficznej, otoczenia i tego, co było akurat pod ręką, buduje pierwszy człowiek swój statek. Cel był prosty. Chodziło mianowicie o pokonanie przeszkody wodnej, jaką napotykał w swej wędrówce bądź to po żywność, bądź też w poszukiwaniu miejsca na założenie ogniska.

Niejednokrotnie też jedynym środkiem pozwalającym na wzięcie stopy między szczytami, rozdzielonymi gładką taflą jeziora czy rzeki, pozostawał właśnie statek.

O rodzaju i formie statku decydowały stopień ekonomicznego rozwoju społeczeństwa. Tak np. statki wiosłowe i żaglowe zostały wynalezione prawie równocześnie. Tym niemniej początkowo dominującą rolę odegrały statki wiosłowe. Zawdzięczały to przede wszystkim istnieniu imperiów o ustroju niewolniczym, jakimi były Grecja, Rzym i Bizancjum. Z chwilą jednak, gdy nowy ustrój ekonomiczno-społeczny pozwolił niewolnikowi zerwać przykuwające go łańcuchy, gdy miejsce przy wiosle zajął tylko zbrodniarz i przestępca, zmalała rola i znaczenie okrętu wiosłowego. Okrętem średniowiecznych feudałów stał się żaglowiec.

STATKI FARAONÓW EGIPSKICH

PIERWSZE statki na Nilu budowane były z papirusu lub trzciny. Ścisłe splecione mata z koncami podniesionymi ku górze, zwiazanymi rzemieniami z włóczki skóry — oto obraz łodzi, a raczej tratwy, skon-

struowanej ręką pierwszego budowniczego. Wykorzystanie papirusu jako budulca do wianowania tratw napotykało na poważne trudności. Włókna papirusu to nasiąkając wodą, to znowu wysychając, zmieniały swoją objętość. Tratwa papirusowa poruszana i sterowana była za pomocą bosaków względnie „wiosła” przypominających kształtem łopaty.

Z czasem rozpoczęto budowę drewnianych tratw na wzór papirusowych. Budowa drewnianych łodzi, dużo większych od papirusowych, stworzyła podstawy do przewożenia towarów za opłatą. Kształt statków drewnianych był nader oryginalny. Ich charakterystyczne cechy to płaskie, do łodzi podobne dno i niewspornierne nie duże nawisy z dziobu i rufy. Konstrukcja swa nie przypominała one dzisiejszego statku, gdyż stępka nie wiazała całości; nie było też ograńczenia. Budowano go z krótkich, grubych klepek, łączonych ze sobą drewnianymi bolcami. Szczeliny zatykano mchem, łykami drzewnym lub bydlęcą skórą.

Tam, gdzie chodziło o przewiezienie szczególnie ciężkiego towaru, burty statków wzmacniano opasując je grubymi linami wokół ostatniego rzędu klepek. W ten sposób powstawał szeroki pas, zwiększający wytrzymałość statku.

Pierwotne statki pozbawione były pokładów. Dopiero w późniejszym okresie zaczęto stosować na dziobie i rufie tzw. półpokłady. Ławki wiosłarzy zastępowały pokładniki. Długość tych statków nie przekraczała z reguły 30 m i była mniej więcej 4 razy większa od szerokości.

STAROŻYTNI wiedzieli, jakim dobrodziejstwem jest siła wiatru. I umieli ją

wykorzystać. Świadczy o tym fakt, iż do poruszania większości statków używano żagla. Statki miały jeden maszt drabinowy, wzmacniany z dziobu i rufy sztagami. Żagiel był prostokątny, z tyłka lub trzciny, utkany na dwóch rejach, przy czym dolna reja umocowana była na stałe, górna zaś mogła być podciągana lub opuszczana.

Jakkolwiek wiosło również weszło w użycie, to jednak nie umiano należycie wykorzystywać zasady działania dźwigni jednoramiennej. Mimo dużej ilości wiosłarzy efekt ich pracy był raczej znikomym. Jeszcze wówczas nie umieszczano wiosła w dulkach.

Statki morskie Egipcjan pojawiły się zasadniczo w czasach panowania III dynastii, za faraona Snefura. Prototypem statku morskiego Egipcjan był jego starszy kolega z Nilu z tą jednak różnicą, że statki morskie miały silniejszą konstrukcję. Nawisy bowiem były chronione konchami z lin. Chroniły one dziób i rufę przed rozszczępieniem. By zaś zapobiec opadaniu tych nawisów i wzmocnić statek w kierunku wzdłużnym, spinano dziób i rufę grubą liną, która biegła przez całą długość statku. Na statkach morskich burty były znacznie wyższe, wobec czego wiosłarze musieli stać, chcąc dobrze manewrować wiosłami. Wiosła są już teraz umieszczone w dulkach.

Zastosowanie poprzecznych belek, pokładników wiążących obie burty pozwoliło zlikwidować wzmacniające pasy z lin.

Zaczęto również stosować ruchome maszty. Znikł też wąski żagiel, ustępując szerszemu.

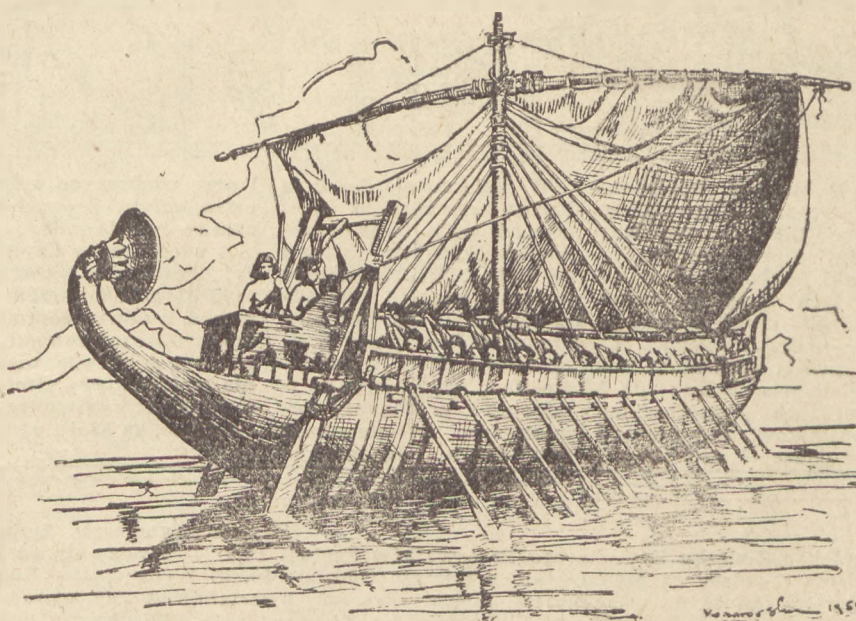
Teraz można już było i dolną i górną reję ustawić do wiatru. Dotąd bowiem reja nie mogła obracać się wokół drabinowego, dwunożnego masztu.

W CZASACH nowego państwa sylwetka statku zasadniczo nie zmieniła się. Jedynie zaczęto stosować szersze sznace, mieszczące dowódcę oraz brasującego reję i otaczać je galerijkami. Szaniec na rufie awansuje później do miana pomostu kapitańskiego. Z czasem zaczęto zwiększać wysokość szanców i wolnej burty, zapewniając w ten sposób lepszą osłonę przed bryzą fali i wrogą strzałą przeciwnika.

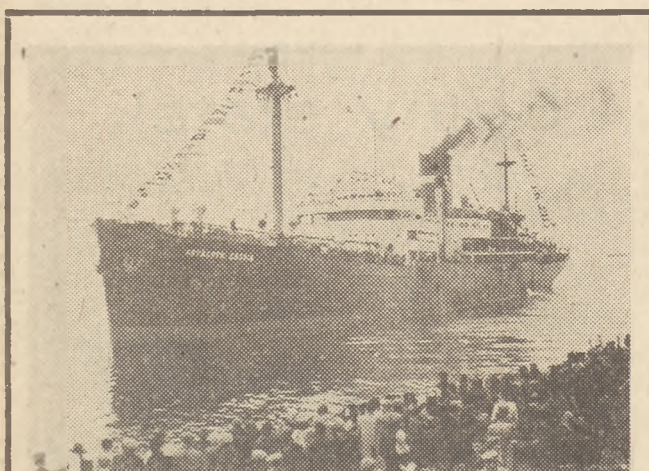
Szczególnie bogato były zdobione jachty królewskie lub kapitańskie. Począwszy od żagla aż do piór wiosła obijanych srebrną blachą, wszystko było ozdobne, bogate, strojne.

Aczkolwiek żegluga egipska nie odegrała nigdy tej roli w rozwoju floty basenu śródziemnomorskiego co fenicka, to jednak wkład jej w rozwój i budowę statku był niezaprzeczalnie duży.

E. Koczorowski



Statek nowego państwa



21 kwietnia wyszedł na łowiska Morza Północnego parowiec „Fryderyk Chopin” — nowy statek-baza rybołówstwa dalekomorskiego. Na statku urządzono wygodne kajuty, dwie piękne świetlice z biblioteką, izbę chorych i agencję pocztową. Nadto załoga otrzymała kinoaparat i kilkanaście filmów pełnometranych. Statek posiada również warsztaty pogotowia technicznego i szereg przetwornic. Na zdjęciu: statek-baza „Fryderyk Chopin” odbija od nabrzeża portu gdańskiego, żegnany uroczystie przez społeczeństwo Wybrzeża.

SIADAM interwencji

GDAŃSKA Stocznia Remontowa zawiadomiła nas, że w czerwcu br. pracownicy otrzymają nowe pomieszczenie przeznaczone na świetlicę (notatka w n-rze 1 (71) pt. „Aby życie świetlicowe rozwijało się jeszcze lepiej”).

ODPOWIADAJĄC na notatkę pt. „Przyszli, ale z niczym” w n-rze 4 (74) Zarząd Portu zawiadamia, że ob. Obertyskiemu zwrócono uwagę, aby w przyszłości delegując przedstawicieli na narady produkcyjne dokładnie informował ich o zadaniach portu.

ZARZĄD Portu w Szczecinie poinformował nas, że w porcie drzewnym zainstalowano potężne głośniki radiowe (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 4 (74)).

ZARZĄD Okręgowy Dróg Wodnych w Warszawie w wyjaśnieniu na artykuł pt. „Na 533 kilometrze Wisły” podaje, iż wykazane w artykule niedociągłości oraz podane uwagi i wnioski posłucha kierownictwo ZODW jako wytyczne przy organizowaniu prac zimowych w przyszłym roku.

ZARZĄD Portu Szczecin podaje, że obecnie wykazuje się już w listach plac dziennie zarobki robotników (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 5 (75)).

ZARZĄD Portu Gdańsk zawiadomił nas, iż winę za zły zorganizowanie pracy przy załadunku motorowca „Czech” ponoszą dysponent i brygadziści, którym zwrócono uwagę na konieczność bardziej ścisłego planowania pracy dla poszczególnych zmian (notatka w n-rze 5 (75) pt. „Dlaczego”).

WZWIĄZKU z notatką pt. „Makulatura pogładowa” w n-rze 6 (76) Zarząd Portu Szczecin zawiadamia nas, że dołoży wszelkich starań, aby usunąć zaniedbania, wykazane przez naszego korespondenta.

NA notatkę w n-rze 4 (74) pt. „Dlaczego” Żegluga na Odrze we Wrocławiu wyjaśnia, że winę za niezabezpieczenie plecaka na okres zimowy ponosi były kierownik OZR. Kłósk uruchomiono po zabezpieczeniu plecaka w myśl zarządzeń straży pożarnej.

POLSKIE Linie Oceaniczne w odpowiedzi na notatkę pt. „Przebieg tak nie można” w n-rze 4 (74) informują nas, że w stosunku do winnych wycałano konsekwencje służbowe.

WYJAŚNIENIU na notatkę w n-rze 5 (75) pt. „Ul czy poczekalnia” Zarząd Portu Gdańsk podaje, iż budowa poczekalni na Dworcu Wileńskim przewidziana jest w planie inwestycyjnym na 1954 r.

Sabotaże na brytyjskich okrętach

NIGDY zapewne w dziejach Royal Navy — królewskiej marynarki brytyjskiej nie było na przestrzeni równie krótkiego czasu tylu uszkodzonych okrętów, co na początku bieżącego roku, kiedy nie upłynął niemal żaden tydzień, żeby prasa angielska nie doniosła o nowym tego rodzaju wypadku. Oczywiście, wypadki na morzu zdarzają się od czasu do czasu wszędzie i różne są ich przyczyny. Jednakże wypadki, którym ulegały okręty floty brytyjskiej miały bez wyjątku miejsce podczas postoju i zostały spowodowane przez członków załogi w następstwie złośliwych czynów sabotażu, jeżeli użyć określenia rzeczowników brytyjskiej admiralicy. Trzy krotnie ofiara niegroźnych zresztą uszkodzeń padł największy lotniskowiec angielski „Eagle”, inne wypadki miały miejsce na lotniskowcach „Indefatigable” i „Ocean” oraz na okręcie-bazie „Maidstone”.

Różne były później na ten temat komentarze prasy brytyjskiej. Jedne pisma widziały w tych czynach rekę szkockich nacjonalistów, inne, bardziej reakcyjne, przy nisywały całą winę komunistom. Zagadnienie to poruszone zostało również wtedy przez komunistyczny „Daily Worker”, który wskazał na rzeczywiste przyczyny omawianych wypadków. A przyczyny te mają swe podłoże bynajmniej nie tam, gdziebyście li je znaleźli twórcy wersji o „czerwonym sabotażu”. Podłożem tym są trudne i ciężkie warunki życia i służby na brytyjskich okrętach wojennych, daleko odbiegające od utrzymanych w superlatywach i różowych kolorach zapewnień prospektów werbunkowych admiralicy. Zastanawiające jest to, że żaden z około dziesięciu

wypadków sabotażu, jakie wydarzyły się w ciągu tyluż minionych miesięcy, nie zdarzył się na mniejszym okręcie. Ale też łatwo na to odpowiedzieć: na okrętach tych panuje lżejsza, przyjemniejsza atmosfera wielkie koleżeństwo wśród załogi. Im większy jednak okręt, tym większy i surowszy „dryl” wojskowy, tym cięższa atmosfera, większa przepaść między oficerami a resztą załogi i bardziej nieznosne warunki życia. Nieznosne oczywiście dla prostych marynarzy, bowiem oficerowie żyją w takim luksusie, jaki tylko sobie można wyobrazić. A zostać oficerem jest w okresie pokoju zupełnie niemożliwe dla kogoś, kto wyszedł z szeregów marynarzy...

Nic więc dziwnego, że zwerbowani do służby zawodowej w marynarce brytyjskiej (a trwa ona 7 lat dla specjalistów pokładowych, zaś 12 lat dla maszynowych) rychło przekonują się, że warunki tej służby znacznie odbiegają od obietnic i zapewnień werbunkowych. I nic dziwnego, że po 2-3 latach służby mają jej tak bardzo dosyć, że pragną wydotkania się z jej jarzma nawet za cenę kilkunastomiesięcznego więzienia. Kalkuluje się to bowiem wcale „nieźle”: lepiej spędzić nawet kilkanaście miesięcy w więzieniu, niż dalszych 8 czy 10 lat w marynarce.

I to jest przyczyną, dla której zmęczony i zniechęcony warunkami służby pałac maszynista czy inny prosty marynarz brytyjski dopuszcza się pewnego dnia, zazwyczaj po powrocie z lađu na pokład, czyli po powrocie ze swobody do jarzma, drobne sabotaże, który uwolni go ma od dalszej służby.

W ostatnich jednak wy-

padkach władze marynarki postanowiły oskarżonych o sabotaż marynarzy zatrzymać w służbie w tym sensie, że darowano im karę na rzecz odsłuszenia przypadającego na nich jeszcze okresu służby. Oczywiście praktyka ta nie wpłynie z pewnością na stan moralny załóg, ani nie poprawi ich losu. Wpływać na to może jedynie istotna zmiana warunków życia, porzucenie przez oficerów dawnego, przestarzałego rytuału pokładowego, zwiększenie szans awansu prostych marynarzy, no i ogólne polepszenie wyżywienia i płacy — konkluduje sprawozdawca „Daily Worker”.

Takie są przyczyny licznych wypadków sabotażu na pokładach brytyjskich okrętów wojennych.

J. PERTEK

Nie nos dla tabakiera

— Czy wiesz, jak statek warszawskiej Ekspozytury „Waryński” kursuje w nocy?

— ???

— Po prostu opuszcza przystanie wcześniej, niż przewiduje rozkład jazdy.

— Kłamiesz.

— Ależ skąd. Żeby cię przekonać, powiem, że według rozkładu statek powinien odejść z Pieczysk punktualnie o godz. 0.15. Tymczasem 13 kwietnia „Waryński” wyjechał o 35 minut wcześniej.

— Rzeczywiście. A co na to pasażerowie, którzy przyszli na czas i mimo to nie zdążyli?

— No cóż, najpierw trochę pokłękali, a potem powiedzieli, że jak tak dalej będą kursować statki, to podziękują Że gludze za usługi.

— Czyli, że nie nos dla tabakiera, lecz...

— Właśnie — tabakiera dla nosa. (s)

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

marynarz Szpilka PISZĘ DO REDAKCJI

OBIAD na „Kościuszcze” dobiegał końca. Nie licząc już marynarze pośpiesznie kończyli jedzenie. Oczekując na kolegę, usiadłem przy stole. Wtem zauważyłem porożniętą po stole i kanapie jakieś papierozy. Po bliższym obejrzeniu stwierdziłem, że nie są one już pierwszej czystości, że są pisane w języku angielskim i dotyczą remontu statku.

Nie odznaczałem się nigdy zdolnościami detektywa, lecz tym razem postanowiłem... Tak, trzeba było tychmiast wyjaśnić sprawę: kto i dlaczego, w jakim celu oraz cokolwiek o czułości. Pytania te, jak surmy bojowe zabrzmiły mi w uszach i po budziły do działania. Rzućcie okiem na podpisy: Zwoliński, Kochańczyk, Krzyża i Czajka.

Pytam stewarda, czy wie, kto zostawił spisy. Odpowiedzi nie otrzymałem. Inni też nie wiedzieli.

Wreszcie znalazł się taki, który wyjaśnił tę zagadkę.

— Czas to odległe — mówił. — Jeszcze w ubiegłym roku st. mechanik wysłał do Inspektoratu specyfikację remontów przewidzianych na stocznice. Na 5 dni przed ostatnim przyjściem do Gdyni omówiliśmy dokładnie, co ma robić załoga, co stocznia itp. Prawdę mówiąc, to — jak się później okazało — wszystko było prawie na nic. Powiem załoga ustalała sobie, st. mechanik wysyłał do Gdyni spis sobie, a Inspektorat robił raz czy dwa razy załozę.

Wyszło to na jaw w czasie „narady” w sprawie remontu, zwołanej niedawno przez Inspektorat Techniczny. Była to pokazowa lekcja, jak nie należy przeprowadzać narad.

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

W krótkich marynarskich słowach zagał ją kapitan, zwracając uwagę na powagę zagadnienia. Następnie ob. Zwoliński rozpoczął „malutkie expose” na temat: co to jest specyfikacja, do czego jest po-

trzeba, jak ją należy sporządzać, jak czytać i co z niej wynika. W między czasie ten i ów zwiesił głowę, temu zrobiło się przykro, owemu zachciało się spać. Wszyscy czekali na omówienie remontu. A o remontach ani słówka. A po co? Kto by się przygotowywał do rzeczowego zreferowania prac!

Z kolei zabrakł głosów. Kochańczyk. Nie można powiedzieć, mówił ładnie, choć nieco krócej. Wskazał na poważne zadanie stojące przed załogą, mówił, że to front, walka, że odcinek, że konieczna jest ofensywa i mobilizacja, że postawa i że bojowa.

Mieliśmy jak najszybciej chęci zmobilizować się z miejsca. Nie udało się. Nie powiedziałem bowiem o tym, że chodzi o mobilizację do takiego czytającego remontu. W powodzi słów utonęła sprawa dla nas najistotniejsza — remont.

I wówczas rozpoczęła się dyskusja. Było to raczej zasypywanie przedstawieli Inspektoratu ławiną zapytań o remonty. Chodziło nam o to, co się będzie robiło i kto ma robić. Próźnie były nasze wyśliki. Inspektorat nie udzielił rzeczowych odpowiedzi.

Wreszcie zarządkowano przerwę, w czasie której delegaci Inspektoratu tłumaczyli z angielskiego przygotowany spis remontów.

Oh! Żebyście widzieli, jak to wyglądało! Z remontem zapoznaliśmy nas w największych skrótach, ogólnikach i przypuszczeniach. Ani jednego rzeczowego objaśnienia.

— No dobrze — spytałem — ale skąd w takim razie w messie spis remontów?

— To pozostawiało po pracy Inspektoratu. Mało tego, że zapomnieli przygotować się do narady, zapomnieli również o zabraaniu własnych spisów remontów.

I to jest jedyna „zobycz” z nieudanej narady. Mł. mar. JAN SZPILKA

Rząd Ludowy zapewnia rozwój fachowych bibliotek zakładowych

ZWRACAMY uwagę na doniosłą uchwałę Prezydium Rządu z dnia 24 września 1953 r. w sprawie rozwoju sieci fachowych bibliotek zakładowych, ogłoszoną w „Monitorze Polskim” nr 4 — 94.

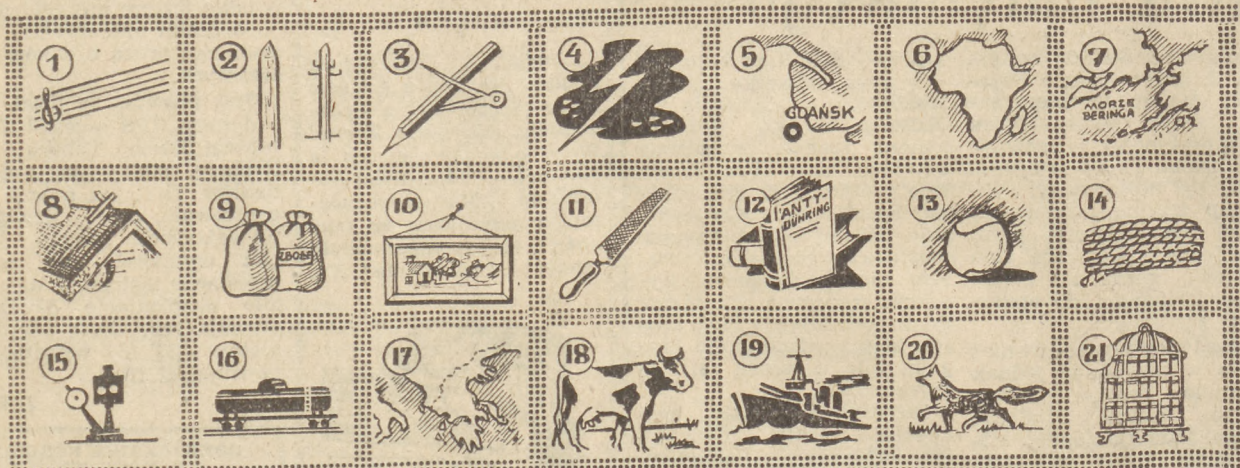
Uchwała ta reguluje stan organizacyjny, osobowy, lokalowy oraz — co jest bardzo ważne — finansowy bibliotek zakładowych. Na uwagę zasługuje szczególność nałożenie na kierownictwo zakładów pracy obowiązku bezpośredniej opieki nad biblioteką zakładową. Obowiązek ten dotyczy wszelkich przejawów pracy bibliotek, zarówno w zakresie gromadzenia, konserwacji i udostępnienia zbiorów biblioteki, jak propagowania i ożywiania czytelnictwa książki fachowej.

Postęp techniczny uzależniony jest w dużym stopniu od umiejętności korzystania z piśmiennictwa technicznego. W wielu zakładach pracy nie przywiązywano jednak dotychczas dostatecznego znaczenia ani do posiadania własnej biblioteki zakładowej, ani do zachęcania wszystkich pracowników — od robotnika do inżyniera — do posilowania się literaturą techniczną. Sam fakt podjęcia przez Prezydium Rządu wspomnianej na początku uchwały stawia zagadnienie bibliotek fabrycznych i czytelnictwa książki fachowej w rzędzie spraw o doniosłość państwowej. Daje to reki skutecznej broń o właściwe zaopatrzenie bibliotek fabrycznych w książki i czasopisma, o spopularyzowanie masowego czytelnictwa książki fachowej.

Wzywamy wszystkich naszych czytelników, aby w oparciu o uchwałę Prezydium Rządu zainteresowali się jeszcze bardziej intensywnie biblioteką fachową w swoim zakładzie pracy. Właściwe wykorzystanie zawartych w uchwale postanowień pozwala na uruchomienie odpowiednich środków finansowych na rok 1954 w celu zakupu książek, prenumeraty czasopism, konserwacji zbiorów bibliotecznych, umożliwia uzyskanie odpowiedniego lokalu, wykwalifikowanych pracowników bibliotecznych, powołanie komisji bibliotecznych, rozwiniecie szerokiej akcji krzewienia czytelnictwa książki fachowej.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Nasz Kowalski i Rysunki



OD naszego korespondenta, odbywającego rejs do Chin, otrzymaliśmy wyżej reproduktowane obrazki. Wyjaśnienie znaczenia tych obrazków zapowiedział nam w następnym liście. Ponieważ następna korespondencja dotrze do nas dopiero po 4 tygodniach zapraszamy Czytelników, aby pomogli nam odczytać rozwiązanie.

W dołączonej do listu kartce korespondent nasz zdradził tylko, że do obrazków oznaczonych cyframi od 1 do 21 należy dobrać logicznie wiążące się odpowiedniki z drugiej serii obrazków, oznaczonych literami od A do W. Pierwsze litery wyrazów, określających przedmioty nawiązujące do obrazków, prawidłowo odgadniętych

i przy właściwych cyfrach ustawionych dadzą 4-wyrazowe rozwiązanie. A więc Drodzy Czytelnicy! Postarajcie się skojarzyć obrazki oznaczone literami z odpowiednimi obrazkami oznaczonymi cyframi i wypiszcie znaczenie odgadniętego symbolu, a otrzymacie właściwe rozwiązanie, za które oczekujemy Was:

1. komplet śniadaniowy,
2. kupon popeliny,
3. lampka nocna,
4. okulary przeciwsłoneczne,
5. kryształ oraz 5 wartościowych książek.

Rozwiązania należy nadsyłać do naszej redakcji w terminie do 31 maja br. Wyniki konkursu ogłosimy 15 czerwca br.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Ukłejewskiego, CAF-u, Niewiadomskiego, Rysunki Katzera.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski, Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93.

Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych Gdynia, ul. Waszyngtona 34 na konto PKO Gdynia nr 11-110-55152. Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela

oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 119, tel. 805-Nakład 12.000 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne.

Pap. rot. 60 gr 102 cm, klasa VII Oddano manuskrypty 20. IV, druk ukończono 28. IV. 54. Zam. 1210 — W-5-10827