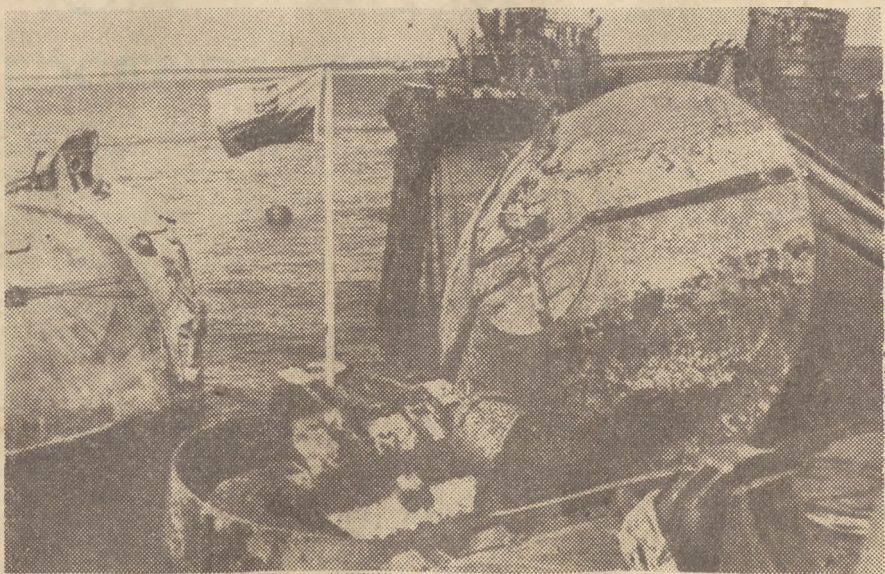


WIELKIE ZWYCIĘSTWO POLSKICH RATOWNIKÓW



Data — 6 czerwca 1954 r. — zapisała się głęboko w pamięci wszystkich pracowników Polskiego Ratownictwa Okrętowego. W dniu tym bowiem uniesiony ponownie na powierzchnię morza wrak olbrzymiego frachtowca, zatopionego przez hitlerowców na wodach Zatoki Puckiej podczas działań ostatniej wojny. Chwila ta sówicie wynagrodziła naszym ratownikom przeszło 3-letnie trudy i ofiarę pracy jakiej nie szczędzili, by dokonać przedsięwzięcia nie mającego dotąd równego sobie w historii światowego ratownictwa morskiego.

Wyciągnięcie z głębokości ponad 40 m wraku olbrzymiego statku to nowy sukces — wielki triumf naszego młodego ratownictwa morskiego.

Wrak „Jastarnia” po wydobyciu z dna morza został odholowany i osadzony na mieliźnie. Obecnie Polskie Ratownictwo Okrętowe prowadzi przy nim prace w. in. nad uszczelnieniem kadłuba.

Na zdjęciu u góry: biało-czerwona bandera powiewa na rufie wraku. Poniżej kpt. Poinc (z kwiatami) przyjmuje gratulacje od pracowników administracji PLO.



Wykonali plan I-go półrocza

EKSPozytura Rejonowa Żegluga na Odrze w Szczecinie wykonała już w tonach i tonokm plan przewozów za I półrocze br. Wyróżnili się we

sternicy barek — DAWIDOWICZ, PAWLIKOWSKI i KROGÓLEWSKI, którzy pierwsi zrealizowali półroczne plany przewozowe.

Cenne zobowiązanie

OSTATNIO w dniu 3 czerwca załoga Biura Portowego Basen Górniczy postanowiła przyspieszyć o 10 dni wykonanie swojego planu przeładunków za I półrocze br. Cel ten osiągnął portowcy przez podniesienie o 10 proc. wydajności pracy, usprawnienie odprawy i przeładunku statków, przyspieszenie wyładunku wagonów.

Jednocześnie załoga B. P. Basen Górniczy wzywa wszystkich portowców szcześcińskich do podjęcia ogólnozakładowego zobowiązania — przedterminowej realizacji zadań I półrocza br.

Niech nie brakuje nikogo we współzawodnictwie, które zabezpiecza wykonanie podjętego honorowego zobowiązania.

EDWARD MOCZULSKI
Korespondent

Czyn augustowskich wodniaków

OD jesieni ub. r. przez całą, wyjątkowo ostrą, zimę załoga Nadzoru i Kierownictwo Robót w Augustowie — RDW Giżycko — pro wadziła z zapalem i wielką ofiarnością prace przy kapitalnym remoncie śluzy. Zakres pracy był wyjątkowo duży: obejmował roboty ziemne, betonowe, torkretowe i odwadniające. Specjalnie wyróżnili się przy nich: inż. Józef Rudnicki, technik Zygmunt Grajewski, majster Wiktor Szawiński, elektryk Zdzisław Mroziński, kierownik Eugeniusz Prymaka i ślusarz Romuald Werner.

Roboty obecnie dobiegają końca i w pierwszej połowie czerwca br. zostaje oddana do eksploatacji dwukomorowa śluza na kanale Augustowskim. W świetle potrzeb gospodarki krajowej ma ona poważne znaczenie, pozwoli na lepsze wykorzystanie tego odcinka szlaku wodnego i pełniejsze wykonanie planów przewozowych żegluga śródlądowej.

K. T.
Korespondent

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 12(82) — rok 4

GDANSK, 15-30 CZERWCA 1954 R.

Cena 40 gr

O REALIZACJI ZAKŁADOWEJ UMOWY ZBIOROWEJ W PORCIE GDAŃSKIM

NIE brak dowodów na to, że pomyślnie przebiega realizacja postanowień zakładowej umowy zbiorowej. Realizację postanowień umowy widzimy w założeniu ośrodka działkowego dla 150 pracowników, w dwóch organach nierzonych koloniach letnich dla dzieci, w powiększeniu funduszu kasy pożyczkowej-zapomogowej. Robotnicy sygnalizują sprawniejszą pracę portowego OZR. Poprawia się jakość żywienia, zaopatrzenia i wygląd stołówek oraz kiosków. Wyraźnie poprawiły się warunki życia mieszkańców hoteli robotniczych. Znaczenie ożywiło się życie kulturalno-oświatowe w porcie. Z miesiąca na miesiąc wzrasta ilość robotników korzystających ze zniżkowych biletów do kin, teatrów i opery. Aktywniejsza jest praca zespołów artystycznych. Uzyskanie nowego zakładowego Domu Kultury jeszcze bardziej przyczyni się do podniesienia na wyższy poziom działalności kulturalno-oświatowej w porcie.

MAMY już więc obecnie szereg przykładów pozytywnego realizowania przez kierownictwo i radę zakładową potrzeb brygadzistów i robotników. Czy w parze z wysiłkami

Porcie. Kierownictwo portu przystępuje do budowy nowego bloku mieszkaniowego na 100 izb.

Realizację postanowień umowy widzimy w założeniu ośrodka działkowego dla 150 pracowników, w dwóch organach nierzonych koloniach letnich dla dzieci, w powiększeniu funduszu kasy pożyczkowej-zapomogowej. Robotnicy sygnalizują sprawniejszą pracę portowego OZR. Poprawia się jakość żywienia, zaopatrzenia i wygląd stołówek oraz kiosków. Wyraźnie poprawiły się warunki życia mieszkańców hoteli robotniczych. Znaczenie ożywiło się życie kulturalno-oświatowe w porcie. Z miesiąca na miesiąc wzrasta ilość robotników korzystających ze zniżkowych biletów do kin, teatrów i opery. Aktywniejsza jest praca zespołów artystycznych. Uzyskanie nowego zakładowego Domu Kultury jeszcze bardziej przyczyni się do podniesienia na wyższy poziom działalności kulturalno-oświatowej w porcie.

MAMY już więc obecnie szereg przykładów pozytywnego realizowania przez kierownictwo i radę zakładową potrzeb brygadzistów i robotników. Czy w parze z wysiłkami

A jak wygląda realizacja innych postulatów umowy. Czy w parze z wysiłkami

zmierzającymi do poprawy warunków socjalno-bytowych postępuje troska i dbałość o to, by ułatwić załodze wykonywanie zwiększonych zadań i uzyskanie obniżki kosztów przez ulepszenie organizacji pracy, doskonalenie procesów technologicznych itp.

Można znaleźć przykłady, że i w tym zakresie uczynio no krok naprzód.

Analiza wykorzystania dnia roboczego wykazuje zmniejszającą się ilość przerw w pracy. Między innymi przyczyniło się do tego usprawnienie przerzutów ludzi z wydziału na wydział jak również podnoszenie kwalifikacji brygadzystów dźwigowych drogą doskonalenia. Nie ma jednak podstawy, aby twierdzić, że na odcinku polepszenia organizacji pracy nastąpił zasadniczy przełom zgodnie z zobowiązaniem zawartym w umowie zbiorowej. Główną przyczyną tego stanu rzeczy jest wciąż jeszcze słabe współdziałanie administracji zakładu i organizacji związkowej w przezwyciężaniu napotykanych trudności przeładunkowych.

Faktem jest, że rada zakładowa jest informowana o przebiegu wykonywania planów jedynie poprzez dziennicę raporty sytuacyjne i sprawozdania miesięczne opracowywane przez administrację. Wiadomo jednak, że uzyskiwany w ten sposób materiał informacyjny nie może odzwierciedlić dokładnie wielu głębszych przyczyn, jakie często hamują postęp pracy. Dlaczego? Bo są to sprawozdania administracji, która nie zawsze ma dokładne rozpoznanie sytuacji powstających na szerokim froncie pracy portu, jak również nie zawsze potrafi na czas, obiektywnie i samokrytycznie ocenić wyniki i styl swojej pracy. Często też nie mówi się lub wręcz ukrywa wiele niedociągnięć powstałych w trakcie przeładunków. Ujawniają się one dopiero później — mówią o nich robotnicy na okresowych naradach produkcyjnych lub w rozmowach prywatnych. Nie trudno zdać sobie sprawę, ile marnuje się w ten sposób możliwości usprawnienia organizacji pracy, wygospodarowania rezerw dla lepszego wykonywania zadań. Jak temu zapobiec i zaradzić?

ROZNEZANIE przebiegu pracy w porcie powinno płynąć z dwóch źródeł; a więc nie tylko z raportów

Pierwszy holownik rzeczny

12 bm. załoga Kozielskich Stoczni Rzecznych przekazała do eksploatacji żegludze śródlądowej pierwszy wybudowany przez siebie holownik. Nowa jednostka otrzymała nazwę „Bogumił”.

Holownik ten wykazuje doskonałą sprawność nawigacyjną oraz posiada pomysły rozwiązania wentylacji i chłodzenia. Dzięki temu obszerne pomieszczenia mieszkalne pełne są światła i powietrza, stwarzając żeglazom bardzo dobre warunki pracy i odpoczynku.

Przed naszym świętem

DNI Morza, Święto ludzi, którzy życie swe zwiążali z morskim żywiołem. Święto dziesiątków tysięcy pracowników morza — marynarzy i portowców, rybaków i stoczników, ratowników, wodniaków i żeglarzy.

Dziesiąty raz w dziejach Polski Ludowej obchodzimy to święto. Dziewięć lat — a jak wiele zmian przyniósł ten okres zamknięty w nawiasach dwóch dat — czerwiec 1945 — czerwiec 1954.

Wspomnij: Gdańsk straszny, zięjący czarnymi oczodolami okien wypalonych do mrow. Wspomnij: Stocznia Gdańska — rumowisko gruzów, wśród których ludzie, wydaje się, błądzą bez celu. Wspomnij: port, straszący pustką nabrzeży, cichy i wymarły.

Czy można tchnąć życie w miasto, które zabili wojna? Czy można na gruzach zbudować nowe, kwitnące życie, czerpiące soki z morza?

Partia powiedziała: Tak, dokonamy tego. Partia wskazała cel — stworzenie potężnej gospodarki morskiej. I oto po 9 latach Dni Morza są świętem w dziesiątki i setki tysięcy idącej armii, która cel ten z uporem realizuje, która na dowód przebytej drogi wskazuje:

— Oto nasze porty tętniące pracą, pełne statków tłoczących się u nabrzeży.

— Oto nasze stocznie, z których polskimi rękoma budowane statki wyruszają w świat.

— Oto nasza flota handlowa sławiąca imię Polski na morzach i oceanach świata.

— Oto nasze rybołówstwo — nowoczesne, przemysłowe, dające krajowi wciąż więcej ryby.

— Oto straż naszego Wybrzeża — Polska Marynarka Wojenna, zbrojne ramie ludu, trudem swym budujące go pokój.

Wiele jest miar, którymi można mierzyć rozwój i toż-

kwit naszej gospodarki morskiej. Świadczą o nich tony przeładowanego w portach towaru i ładunków przewiezionych przez nasze statki. Mówi o nich ilość zbudowanych w polskich stocznicach okrętów, tony złowionych przez polskich rybaków ryb i ilość nowych domów wzniesionych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

Lecz szczególnej wymowy nabierają te liczby, kiedy je stawiamy je nie z rokiem 1945 — kiedy nie ostryły jeszcze wojenne pogorzeliska i nie obeszła jeszcze krew przelana w walkach o Wybrzeże. Szczegółowej wymowy nabierają te liczby, gdy porównamy je z okresem międzywojennym, z tamtymi czasami rozchwalonej, rozreklamowanej, sanacyjnej Polski — rze komej potęgi morskiej.

Więc przypomnijmy:

Pięćdziesięciokilometrowy skrawek wybrzeża, na nim Gdynia jak ciężki owoc, nawisły na wątlej, kruchej gałęzi „korytarza”. Gdynia nędznych ze skrzynek i blaszanych skleconych baraków „Pekina” i przepychu Świętojańskiego. Miasto i port — zerowisko mniejszych i większych rekinów — spekulantów, kapitalistów swoich, ro dzimych i obcych.

Pięćdziesięciokilometrowy skrawek wybrzeża — na nim przysiadła nad morzem nędza nie osiedla rybackiego („roman tyka morza!” — zachłystywały się sanacyjne gazety). Kilkaset rodzin rybaków — Kaszubów, drążących przed kłeską „nieurodzaju” ryby i przed kłeską „urodzaju”. Bo nędza była i wtedy kiedy to dzie wrać do brzegu pustki i wtedy, gdy połowy były obfite.

Pięćdziesięciokilometrowy skrawek wybrzeża. Na nim jedyna stocznia w Gdyni. Stocznia, z której ani je-

den polskimi rękami zbudowany statek nie wypłynął na morze. Na nim nowy polski port — smagany biczem kry zysów.

Pięćdziesięciokilometrowy skrawek wybrzeża: — Gdańsk, prastare polskie miasto w łapach niemieckich faszystów. Szczecin — dla polskiego marynarza port za granicą. Polskie wybrzeże zdradzone, sprzedane obcyom za taskawne zezwolenie przez zachodnich imperialistów grabież ziem ukraińskich, białoruskich.

Warto porównywać. Trzeba porównywać. Bo dopiero teraz przemówią do nas całą swą radosną prawdą fakty i liczby, którymi mierzymy wysiłek naszych lat dziesięciu. Lat narodzenia i rozwoju polskiej gospodarki morskiej. 500-kilometrowy pas Wybrzeża. Szczecin — port polski, Gdańsk — port polski, Gdynia kwitnąca nowymi domami. I Swinoujście — nowa wielka baza rybołówstwa dalekomorskiego, do której wracają z dalekich połowów polskie statki rybackie — trawlerzy „Dalmoru”.

Po dziesięciu latach: Gdynia przeładuje niemal trzykrotnie więcej drobnicy niż w roku 1938, o polska flota handlowa przewozi pięć razy więcej towarów.

Nasze porty stały się wrotami dla wymiany towarowej, prowadzonej nie tylko przez Polskę, lecz i przez inne kraje demokracji ludowej. Nasza flota jest dziś poważnym czynnikiem, wzmacniającym więź braterskiej współpracy między krajami demokracji ludowej w Europie i budującymi socjalizm Ludowymi Chinami. Polska bandera na morzach świata — to symbol pokoju, współpracy, symbol twórczego wysiłku, utrwalającego pokój.

Polskie stocznie zdążyły do dziś wybudować ponad 100 statków, a największy zakład przemysłu okrętowego, Stocznia Gdańska — przystępuje niedługo do budowy drobnicowca o wyporności 10 000 DWT — statku, który będzie odpowiadał wszelkim nowoczesnym wymaganiom techniki.

Polskie rybołówstwo morskie wzbogaciło się w ciągu tych dziesięciu lat, o dziesiątki trawlerów, których floty wychodzą na Morze Północne i Morze Barentsa, a obfity plon połowów odbierają od nich na morzu — statki-bazy. I trawlerzy i nowo kutry — otrzymali rybaków od polskich stoczników. Czy można się dziwić, że w 1953 r. rybacy dostarczyli krajowi czterokrotnie więcej ryby niż w 1936 r., roku szczytowych osiągnięć rybołówstwa przedwojennego?

Takie są fakty, takie są liczby. A przecież nie wyczerpują one, nie zamykają w sobie całego dorobku, całego bogactwa nowego życia nad polskim morzem, na polskim Wybrzeżu.

Bo to życie — to przecież nowe, piękne osiedla w Gdyni i Starym Gdańsku, któremu ręce murarzy przywróciły dawne jego piękno. To życie — to teatry, kina i świetlice, to szkoły rozbrzmiewające gwarem młodych głosów, to wyższe uczelnie Gdańska i Szczecina, szkolące młodych oficerów naszej gospodarki morskiej.

Bujne, bogate jest życie polskiego Wybrzeża. Bogate i piękne jest życie ludzi morza — których świętem są nadchodzące „Dni”. To życie wykują oni własnymi łonołmi, własnym trudem. Twórczym trudem ludzi, którzy widzą jasno cel — Polskę socjalistyczną, potężną na morzu.

Na cześć Dnia Stocznicowca



Z OBOWIĄZANAMI produkcyjnymi wita załoga Gdańskiej Stoczni Remontowej zbliżający się Dzień Stocznicowca. Przykładną troskę o należyte uczczenie tego święta wykazuje brygada Szymona Zoryja z wydziału elektrycznego. Wezwała ona całą załogę stoczni do współzawodnictwa, które go celem jest stracanie prac na remontowanych jednost-

kach. Brygada ta postanowiła przyspieszyć o 7 dni wykonanie robót elektroinstalacyjnych na parowcu „Rataja”.

Elektrycy zaapelowali między innymi do swoich kolegów ze ślusarni, aby na czas założyli gretingi, na których będą kłaść instalacje oświetleniową.

LEON SZKŁAPSKI
Korespondent

O SPRAWACH WSI ROZMÓW KILKA

W poprzednich rozmowach o sprawach wsi doszliśmy do dwu zasadniczych wniosków: że klasa robotnicza, partia, cały naród są żywotnie zainteresowane w jak największym rozwoju produkcji rolnej oraz, że wzrastać może ona drogą organizowania na wsi dużych, wydajnych, kolektywnych gospodarstw rolnych — spółdzielni produkcyjnych i droga wszechstronnej pomocy produkcyjnej i agrotechnicznej indywidualnie gospodarującym chłopom.

Kto kierować ma tą olbrzymią pracą przebudowy wsi, jej rozwoju? Oczywiście — klasa robotnicza. Ona jest przodującą siłą narodu, ona spełnia rolę przewodnika chłopstwa, kierownika w sojuszu robotniczo-chłopskim.

Jak ta odpowiedzialna rolę sprawować? Jak praktycznie pomagać chłopstwu by nie kończyło się tylko na pięknych słowach o sojuszu?

Niektórzy rozumują — jeśli dobrze wykonam zadania w swojej fabryce czy na statku i przekroczyć normę — to wystarczą. Bo przecież tym samym przemysł nasz i np. handel zagraniczny lepiej będzie zaspokajał potrzeby chłopów.

Tak też jest w istocie — ale nie tylko do tego ma się sprowadzać zadanie klasy robotniczej.

Być kierownikiem — to zobowiązuje do politycznej pracy klasy robotniczej na wsi. Jedną z istotnych form takiej właśnie działalności są ekipy łączności miasta ze wsią, w jakich i Ty Czytelniku być może bierzesz udział.

Na czym ma polegać praca takiej ekipy i zadania każdego jej uczestnika? Dawniej grupa robotników w jakiegoś zakładu wyjeżdżała na wieś i uważała, że zrobiła wiele, jeśli naprawiła gospodyni garniek czy kłódkę, wstawiła żęby do brony lub wykonała jakąś inną ślusarską czy kowalską robotę. Ale przecież nie tylko. taka działalność ekip jest ich celem. Ekipa łączności miasta ze wsią to

grupa aktywistów partyjnych i bezpartyjnych, którzy mają przysięść pracującym chłopom z polityczną radą i pomocą, uczyć i wychowywać chłopów, podnosić ich aktywność produkcyjną, pomagać im w walce z kulactwem.

Polityczna praca ekipy łączności to bynajmniej nie tylko zwoływanie zebrań w gromadach lub spółdzielniach produkcyjnych i wygłaszanie długich (i często nudnych) referatów o sojuszu robotniczo-chłopskim, sytuacji międzynarodowej itp. Z takiej pracy niewiele będzie korzyści.

FORMY pracy ekipy są różnorodne. Członkowie ekipy mogą politycznie oddziaływać na chłopów pracującymi przez występy własnego zespołu świetlicowego o dobrze dobranym repertuarze — żywym, ale wychowującym. Warto częściej stosować zbiorowe czytanie w gromadach z chłopami ważniejszych artykułów z prasy, omawiać interesujące chłopów książki i zachęcać do ich czytania — obok beletrystyki rolnej jak np. „Zorany ugor” M. Szolochowa — bo-

gata już popularną literaturę rolniczą. Bardzo dobre wyniki dać może praca ekip nad rozwojem życia kulturalnego — organizowanie zespołu w gminie czy gromadzie lub umasowienie sportu na wsi.

Walka klasowa na wsi to problem skomplikowany. Nie można dać aktywiście terminu — jak mówił Lenin — który by nieomylnie wskazał czy dany chłop to średniak czy kulak. Wyzysk kulański i wroga polityczna roboty kulańska na wsi jest zamaskowana, perfidna i podstępna. Zdemaskowanie wyzysku kulańskiego utrudnia nieraz niewykorzystany fakt szywy solidaryzm chłopów, podtrzymywany przez kulańców od wielu lat, a nie znajdujący dostatecznie silnego oporu ze strony słabych niekiedy gromadzkich organizacji partyjnych.

Problemów tych unikać nie wolno. By jednak umieć właściwie wyjaśnić stosunek partii i władzy ludowej do kulaństwa na obecnym etapie — trzeba samemu dobrze się w tym orientować. A więc zastanówmy się na chwilę nad polityką państwa w stosunku do kulaństwa.

Jest rzeczą oczywistą, że rozwój socjalizmu podrywa kulaństwo grunt pod nogami, że każda nowa spółdzielnia produkcyjna przybliża chwilę kiedy wyzysk biedoty zostanie ostatecznie zlikwidowany, stanie się w ogóle niemożliwy. Dlatego też kulańcy walczą z coraz większą zacie-

tością o zahamowanie postępów socjalistycznego budownictwa na wsi.

Nie można jednak z tego faktu wyciągać pochopnych wniosków np. o konieczności natychmiastowego likwidowania klasy kulańskiej. Kulak posiada bowiem w naszym kraju dość silną jeszcze pozycję ekonomiczną.

JAKA jest więc polityka partii i rządu wobec kulaństwa? — Po pierwsze zmniejszać stale procentowy udział gospodarstw kulańskich w zaopatrzeniu kraju w podstawowe produkty rolni państwowych gospodarstw, spółdzielni produkcyjnych i chłopów indywidualnych.

To jest jedna forma ograniczenia kulaństwa. Druga polega na ograniczeniu wyzysku kulańskiego. W gospodarstwach kulańskich skupiona jest jeszcze poważna część podstawowych środków produkcji rolnej — ziemi, koni, maszyn pomocniczych. Daje to kulańcom materialną podstawę uprawiania wyzysku biedoty wiejskiej. Niewątpliwie polityka państwa ludowego przychodzi z pomocą pracującym chłopom — co utrudnia kulańcom wyzysk biedoty i małorolnych. Nie jest w stanie jednak jej zlikwidować w warunkach drobnolnej indywidualnej gospodarki panującej jeszcze na wsi. Wyzysk kulański zasadniczo kurczy się, ale często też zmienia swoje formy, sta się więc bardziej utajony, zamaskowany.

Obok jaskrawych, podstawowych dawniej, form wyzysku jak najem parobków czy robotników dniówkowych występują bardziej zamaskowane: pobieranie odrobku za wynajem koni czy maszyn, komorne, dzierżawa ziemi i wreszcie — spekulacja, kumoterskie kontakty z aparatem skupu, czy gminnych rad narodowych, wyłudzenie ulg w dostawach, fikcyjne podziały ziemi itp. Kulak stara się przechwycić w ten sposób pomoc państwa, skierowaną przede wszystkim dla biedoty.

Bezpośrednią formą ograniczenia możliwości kulańskiego wyzysku i utracenia machinacji — jest system obowiązkowych dostaw i podatek

gruntowy. Ogranicza on kulańcom możliwości prowadzenia spekulacji zbożem, kurczy nadwyżki pieniężne, pozwalające mu na wykupywanie towarów przemysłowych przez znaczonych dla całej wsi.

System ten jednak nie ma na celu likwidacji gospodarstw kulańskich — ale ograniczenie możliwości wyzysku.

JAKIE wobec tego — co powiedzieliśmy o stosunku państwa do kulańców — stoją zadania przed członkami ekipy łączności miasta ze wsią? — Pomoc gminnemu czy gromadzkemu aktywowi w demaskowaniu form kulańskiego wyzysku i czuwania nad tym, by te wszystkie środki jakie państwo przewidziało dla ograniczenia wyzysku kulańskiego były skutecznie wykorzystywane. Chodzi tu więc np. o sprawne i sprawiedliwe klasowo stosowanie usług POM i GOM (tzn. przede wszystkim dla małorolnych chłopów), dopilnowanie, by kulacy nie wyimiglowali się od pomocy sąsiedzkiej i nie pobierali za nią lichwiarskiej zapłaty, by ziarno czy nawozy sztuczne były rozdzielane w pierwszej kolejności pracującym chłopom, a nie stanowiły przedmiotu kulańskiej spekulacji, by kredyty na zakup inwentarza czy nawozów trafiały do tych, którzy ich rzeczywiście potrzebują itp.

Trzeba nad tym wszystkim czuwać bo żadne czynniki ograniczające wyzysk kulański nie działają mechanicznie. Dlatego trzeba np. by członkowie ekipy wspólnie z komitetem członkowskim przy GOM-ie zapewnił biedocie i małorolnym pierwszeństwo w korzystaniu z maszyn a tym samym uniezależnił ich od kulańców. Członkowie ekip cierpliwie i wytrwale winni wyjaśniać pracującym chłopom treść sojuszu robotniczo - chłopskiego, praktycznie pomóc gromadzkim organizacjom partyjnym by właściwie kierowały walką klasową na wsi.

Oto najważniejsze formy politycznej pracy ekip łączności, oto najlepiej pojęte zadania polityczne, bezpośredniego kierownictwa klasy robotniczej socjalistycznej przebudowy wsi.

Mężowie nasi NA PEWNO POWRÓCĄ

WIADOMOŚĆ o porwaniu statku „Prezydent Gottwald”, na którym pływa mój mąż Stanisław wywarła na mnie przynębiające wrażenie. Jak każda żona, odczuwam wielki niepokój o męża. Przysięgam, że zlekąłem się tej rozłąki i mimo przyzwyczajenia do niej zdradzałam na myśl, że mogłoby mu stać się coś złego. Myśli i uczucia, które były początkowo pełne trwogi i lęku o męża, powoli ustępowały. Obok nich zjawiały się inne — powiem szczerze — bardziej godne żony i Polki. Były nimi: stanowczy sprzeciw temu bezprawnemu postępowaniu, oburzenie i pogarda dla złodziejskich metod.

Z uwagą i ciekawością czytałam protest rządu polskiego, wsłuchiwałam się w głosy społeczeństwa naszego i innych krajów. Zdawałam sobie sprawę, że ten piracki wyciecznik jest potężny, że nie pomogą różne kombinacje, bowiem nasza sprawa jest słuszna, słuszna w swym gniewie i w żądaniach zwrotu statków, i że mamy wielkie poparcie.

Tak jak ja, rozumują i inne żony marynarzy ze statków „Praca” i „Gottwald”, z którymi rozmawiałam. Np. żona I mechanika ze statku „Gottwald” Nowakowa mówiła mi, że po pierwszych chwilach załamania i łez, wierzy obecnie w powrót męża.

W tym oczekiwaniu nie jesteśmy same. Jest z nami cała Polska. Nasza władza otoczyła nas specjalną opieką i należy podkreślić, że ten objaw serdeczności i troski, ta świadomość że z nami są wszyscy podniosła nas na duchu.

Np. w dniu 2 czerwca br. zatelefonował do nas z Krakowa ojciec męża, robotnik huty im. Lenina. Pytając, czy mam wiadomości o Stasiu powiedział, że oni pilnie śledzą tę sprawę i twardo protestują. Czy można nie być rozczulona, kiedy się słyszy, że tyle jest gorących pragnień powrotu polskich żał? Odpowiadałam ojcu przez żę, ale nie słabości, tylko dumy, że polscy marynarze są otoczeni uznaniem i miłością całego narodu.

Często zaglądam do listów męża pisanych z tego rejsu. Ze wszystkich przebiega radość z pracy, z dobrego wykonywania swych obowiązków i — co dla mnie najmilejsze — radość z rychłego powrotu do kraju. Niestety, przerwało ją brutalne zagrabszenie statku. Pewna jednak jestem powrotu męża i zastanawiam się przy tym, czy jak powróci z taką samą ochotą będzie pływał.

I daję sobie natychmiast odpowiedź: powróci na pewno, ten przykry incydent bynajmniej nie wpłynie na jego stosunek do pracy. Będzie nadal pływał na takiej linii, na jakiej będzie wymagał tego nasz interes narodowy i nie da się zastraszyć podłym prowokacjom. Wraz z całym narodem wierzymy w powrót naszych mężów i ojców i w to, że korsarskie postępowanie Czang Kai-szeka zostanie ukrócone, a nasze statki będą w dalszym ciągu kontynuowały pokojową żeglugę.

MARIA LASEK

żona IV mechanika motorowa „Prezydent Gottwald”

Wśród chabrow i niezapominajek w Domu Marynarza

GDYBYŚ czytelniku w nie dziele 30 maja br. podał w stronę Domu Marynarza w Gdyni zdziwiłbyś się niewątpliwie, że tak dużo dzieci wraz z mamami tam idzie. A gdybyś poszedł za nimi, znalazłbyś się w salach Domu Marynarza. W tych salach gości zebrała się już duża grupa. Bo oto dzisiaj będą się tu bawić, bezstroskimi śmiechem i piosenką cieszyć ze swego szczęśliwego dzieciństwa. Swoje święto — Międzynarodowy Dzień Dziecka — obchodzą otoczone troską i miłością Partii, Rządu i całego narodu i dlatego jest im tak dobrze, i dlatego są tak wesołe.

W pewnym momencie do sali wypełnionej „po brzegi” gwarem i śmiechem, wchodzi mili goście — dzieci ze spółdzielni produkcyjnej w Starej Kiszewie. Wchodzą trochę nieśmiało, lecz już po chwili znika onieśmienie. Krzyżują się w powietrzu pytania: a jak się nazywasz, skąd jesteś, czy chodzisz do szkoły? itd. itd. Znajomości zawarte — można usiąść i poczękać na występie. Na krzesłach nie ma już miejsc, a więc siadamy na podłodze „w kucki”...

Trzeba było widzieć z jakim zapalem zabrali się stocznicy do przygotowań: jak pracownicy działów zaopatrzenia i technicznego opracowywali potrzebne do wykonania „blach”, kątowniki, tlen, acetylen, elektrody, a mistrz Franciszek Sprada z kadłubowcami do wykonywania szablonów.

Lecz materiały nie nadchodziły. Niecierpliwił się mistrz Sprada. Wreszcie wyprosił — wydano mu zapasowy materiał dla wykonania prototy-

I za chwile, kiedy tow. Ba-

dowska przywitała wszystkie dzieci, kiedy przebrzmiały oklaski, do „głosu” doszli „artyści” ze szkoły nr 19.

A więc najpierw taniec rosyjski, potem wierszyki i znów tańce — kujawiak, trojak i wiele innych. Wykonywane z powagą — tak jak przystało na artystów. I choć nie zawsze było do taktu, nie zawsze ta sama noga, ale najważniejsze, że z werwą i zapalem.

Każdy występ był zresztą obserwowany z zapartym tchem i gorąco oklaskiwany.

I właśnie te obserwacje. O częta rozszerzały się na widok ładnych ludowych strojów i wielu sznurów koralików. W pewnym momencie zdawało mi się, że jestem wśród chabrow i fiołków, bratków i niezapominajek. Piękne kokardy na głowach wyglądały jak motyle na kwiatkach. Sala do złudzenia przypominała olbrzymi klomb, który za chwilę ruszy i zacznie tańczyć. Zanim jednak do tego doszło, mali obywateli pokrzepili się słodkim poczęstunkiem i rozpoczęli się tańce — tym razem ogólnie.

Widzimy jak tańczy Michał Hermann — syn radio-

oficera, z daleka miga swymi wstążkami Hela Nosowska — córka z-cy kapitana z „Karpata”, jak wdzięcznie stąpa Hanna Klamkowska — córka stewarda z „Batrego”.

Są i zwolennicy spokoju. Ci wraz z matkami siedzą i z powagą obserwują bawiącą się „młodzież”. Małgosia, Bożenka i Jadzia Kaimówna — córki cieśli ze statku „Curie Skłodowska” przytuliły się do mamy i na zapytanie jak się bawia, mówią że dobrze, ale jeszcze lepiej byłoby, gdyby był tatusz, z którym bardzo tęsknią. Patrycja i Bożenka Czerwinskie — córki ki i mechanika ze statku „Mikołaj Rej” są tak zajęte cmokaniem cukierków, że nie mają czasu na zabawę. Nato miast Edzio Nawiński, Ewa Łączkowiak, Zdzisław Wisłowski, Heno i Miruś Soban-

scy i Karolek Nowak udzielają mi „wywiadów” w czasie przerwy między jednym a drugim tańcem. Mówiliśmy o miłości, wielkiej i gorącej miłości do ojców, którzy budują dla nich wielki dom o jasnych salach i dużych oknach.

A w tym domu tak dobrze i cicho. Bo ten dom to nasza Ojczyzna.

(mak)

Widzimy jak tańczy Michał Hermann — syn radio-

(mak)

(mak)

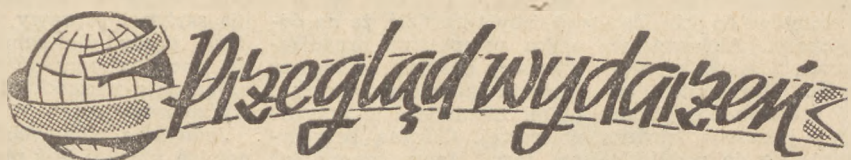
(mak)

(mak)

(mak)

(mak)

(mak)



W ostatnich dniach maja b. r. zakończyły się w Berlinie obrady nadzwyczajnej sesji światowej Rady Pokoju. Na końcowym posiedzeniu sesji uchwalono trzy rezolucje w sprawie: zakazu broni atomowej, bezpieczeństwa narodów i międzynarodowej współpracy kulturalnej.

Nacisk światowej opinii publicznej, który doprowadził do rozejmu w Korei i do wszczęcia rokowań w sprawie problemów europejskich i azjatyckich, może zapewnić — jak stwierdza rezolucja, dotycząca bezpieczeństwa narodów — pomyślny wynik konferencji genewskiej, wstrzymanie działań wojennych w Indochinach, pokojowe uregulowanie problemu koreańskiego i indochińskiego, odrzucenie układów o „europejskiej wspólnoty obronnej”, pokojowe rozwiązanie kwestii niemieckiej i osiągnięcie porozumienia w sprawie zakazu broni atomowej.

SIÓDMY TYDZIEŃ OBRAD W GENEWIE

Trwające już od 7 tygodni obrady konferencji genewskiej dały już, aczkolwiek nie całkiem jeszcze zadowalające, pewne pozytywne wyniki.

Przemawiając 5 b. m. na plenarnym posiedzeniu konferencji minister Molotow stwierdził, że dało się „zauważyć pewne zbliżenie poglądów, co do niektórych podstawowych zasad, na jakich mogłoby się oprzeć pokojowe uregulowanie problemu koreańskiego”. Jakże są te zasady?

PO PIERWSZE — uczestnicy konferencji wypowiedzieli się za przeprowadzeniem wyborów do ogólnokoreańskiego Zgromadzenia Narodowego w całej Korei.

PO DRUGIE — w toku dyskusji omówiono propozycję utworzenia ogólnokoreańskiej komisji, która by przygotowała i przeprowadziła powszechne wybory.

PO TRZECIE — uczestnicy konferencji uznają konieczność wycofania obcych wojsk z Korei.

PO CZWARTE — wszyscy uczestnicy konferencji są zgodni co do tego, że wybory ogólnokoreańskie powinny się odbyć pod nadzorem jakiegoś organu międzynarodowego.

PO PIĄTE — wszyscy uczestnicy konferencji podkreślali doniosłość stworzenia takich warunków, które by uniemożliwiły pogwałcenie układu rozejmowego w Korei i zapewniły pokojowy rozwój tego kraju.

Jeśli więc istnieje zgodność co do tych punktów, to dlaczego — zapyta czytelnik — nie osiągnięto dotychczas porozumienia? Bo wbrew logice delegacje krajów zachodnich, a przede wszystkim Stany Zjednoczone i przedstawiciele Li Syn Mana, wysuwają takie zastrzeżenia, które są jednostronne. Wybory powszechne w Korei? Owszem, mówią oni, ale takie, które z góry zapewnią zwycięstwo Li Syn Mana. Ogólnokoreańska komisja? Owszem, ale taka w której li synmanowcy mieliby większość. Wycofanie obcych wojsk? Owszem ale tylko ochotników chińskich. I tak dalej.

Staroświsłko strony amerykańskiej uniemożliwia więc dotychczas osiągnięcie pełnego porozumienia.

W dążeniu do ostatecznego i pokojowego rozwiązania problemu koreańskiego minister Molotow proponował, aby uczestnicy konferencji uchwaliли przytoczone

wyżej podstawowe zasady, a potem dodatkowo rozpatrzyli szczegóły wprowadzenia ich w życie.

Co się dotyczy kwestii indochińskiej, to i w tej sprawie osiągnięto zbliżenie poglądów. Przede wszystkim uczestnicy konferencji uznali za wskazane jednocześnie przerwanie ognia i rozpoczęcie rozmów między wojskowymi przedstawicielami obu stron walczących w celu ustalenia stref rozmieszczenia wojsk. Jak wiadomo rozmowy takie między wojskowymi przedstawicielami obu stron rozpoczęły się już w Genewie. Natomiast w samych Indochinach rozmowy między przedstawicielami dowództwa obu stron walczących jeszcze się nie zaczęły.

Przedstawiciele państw zachodnich i baodajowskiego Wietnamu, również wbrew zdrowemu rozsądkowi, próbują oddzielić sprawę Wietnamu od Patet-Lao i Khmeru, sprawy wojskowe od politycznych. Spraw tych jednak nie można od siebie oddzielić. Dlaczego? Dlatego, że przerwa w działaniach wojennych t. j. ustanowienie rozejmu nie rozwiązuje jeszcze politycznego problemu przyszłości Wietnamu i całych Indochin. A bez rozwiązania tego politycznego problemu nie może być trwałego pokoju w tej części świata.

Tak więc 7 tygodni obrad konferencji genewskiej wskazuje z jednej strony na możliwości uregulowania spornych kwestii, a z drugiej — na usiłowania niektórych delegacji zachodnich, zwłaszcza amerykańskiej i francuskiej, podważenia tej możliwości. Jednocześnie z taktyką hamowania postępów konferencji genewskiej, amerykańska i francuska delegacja czynią gorączkowe wysiłki poza konferencją w celu rozszerzenia wojny w Indochinach.

ZWOLENNICY „BRUDNEJ WOJNY”

PRZY ROBOCIE

Jakie są dowody na to, że amerykańskie i ich francuskie satelity knują spisek w celu rozszerzenia wojny w Indochinach? Dowodów jest aż nadto. Rząd Lanieli prowadzi rozmowy wojskowe z Amerykanami w sprawie nowych transportów broni, w tym bombowców, do Indochin. Na miejsce gen. Navarre’a mianowany został dowódca francuskiej siły zbrojnych w Wietnamie dotychczasowy szef sztabu armii francuskiej gen. Ely, zabiegający o pomoc amerykańską a na miejsce zdymisjonowanego ministra do spraw państw stowarzyszonych Jacquetta, przeciwnika Bidault, został mianowany Dupont — zwolennik amerykańskiej interwencji w Indochinach. Stany Zjednoczone spowodowały wniesienie przez Syjam „skargi” do ONZ na rzekome zagrożenie bezpieczeństwa w Azji południowo - wschodniej i apelu o wystawienie „obserwatorów” na granicę między Syjama a Indochinami. Wreszcie w Waszyngtonie odbywa się konferencja wojskowa z udziałem USA, Anglii, Francji, Australii i Nowej Zelandii w celu zmontowania bloku militarnego t. zw. „Azji południowo - wschodniej”.

Ta podejrzana krzątająca zwolenników amerykańskiej interwencji wskazuje na to, że imperialiści nie zrezygnowali z planów rozszerzenia wojny w Indochinach na wzór koreański.

O WYCHOWANIU NA CODZIEN

ZADANIA postawione przez II Zjazd Partii przed całą gospodarką narodową nakładają poważne obowiązki na nasz transport morski, a w tej liczbie i na załogi Polskiej Żeglugi Morskiej. Nasi marynarze pracują w trudnych warunkach bezpośredniego styku z światem kapitalistycznym, pozostając pod szczególnym ostrzałem prób prowokacji i naciśku wroga.

Stąd wszędzie niezmiennie ważna sprawa polityczno-wychowawczej pracy organizacji partyjnej wśród mas, tym bardziej u nas nabiera szczególnego znaczenia.

Trzeba stwierdzić, że na odcinku podniesienia poziomu moralno-politycznego załóg mamy poważne osiągnięcia. Mówi o tym zapał z jakim marynarze realizują plany przewozowe, coraz aktywniejsza i skuteczniejsza walka toczona przez załogi z pokutującym jeszcze pijactwem, szmuglerstwem wśród poszczególnych jednostek oraz coraz trzeźwiejsze spojrzenie na bliźni życia

w krajach kapitalistycznych.

Sukcesy nie świadczą jednak o tym, że w naszej pracy polityczno-wychowawczej nie ma braków.

Poważną rolę w procesie wychowania marynarza odgrywa praca kulturalno-oświatowa.

Jedną z form tej pracy na statkach jest praca agitatorów, którzy swoją, postawą, przekonywującym słowem co dzień wychowują załogę i mobilizują ją wokół zadań stojących przed statkiem. Na takich statkach jak „Wieczorek”, „Kielce”, „Elbląg” agitatorem dobrze pracują, gdyż są kierowani przez organizację partyjną i zast. kapitana do spraw KO. Agitatorzy otrzymują tam na bieżąco instrukcje, przeprowadzane są systematycznie narady, na których dzielą się swoimi doświadczeniami, radzą jak wiązać pracę polityczną z zadaniami jednostki. Tak właśnie pracują tow. Romanowski ze statku „Elbląg”, tow. Mikina ze statku „Wieczorek” i wielu innych. Są jednak i inne przykłady np. na statkach „Jedność Robotnicza”, „Nysa” i innych, gdzie agitatorzy pracują stało, a w niektórych wypadkach sam ich dobór nie jest właściwy. Byli np. takie wypadki, że agitator sam chulił, szmuglował, a nawet przyprowadzał kobiety na statek podczas pobytu w obcych portach. Tacy agitatorzy oczywiście nie gwarantują właściwej pracy kulturalno-oświatowej.

NIE trzeba tu wyjaśniać jakie zadania spoczywają na zastępcy kapitana do spraw KO, odpowiedzialnym za pracę polityczno - uświadamiającą na statku. Od jego wiedzy i zdolności organizacyjnej zależą dobre wyniki tej pracy, a więc uświadamienia załogi, żywy udział każdego marynarza w życiu kulturalnym na statku.

Dobrze pracuje z-ca kapitana tow. Bachowski ze statku „Wieczorek”, który umiał zachęcić kolektyw do pracy kulturalno-oświatowej. Na tym statku zorganizowano zespół muzyczny, urządzono loterie książkowe, załoga bierze udział w konkursach strzelniczych, marynarze dbają o dekorację świąteczną. Obecnie załoga przygotowuje się na wycieczkę do zakładu patronującego.

W ostatnim okresie na zebraniach organizacji party-

nych była analizowana praca kulturalno - oświatowa na statkach. W efekcie wzrosło zainteresowanie i szerzy się do tej pracy. Poważną pomoc otrzymują marynarze od wydziału KO w PZM. Ostatnio np. rozesłano szereg „Błyskawic” na wszystkie statki, w których spopularyzowano dobre formy pracy, pokazując jednocześnie braki i sposób ich usunięcia. M.in. na statku „Kraków” skrytykowano słabo przygotowywanych się słuchaczy szkolenia ideologicznego. Krytyka pomogła. Towarzysze ci na następne szkolenie przyszli już przygotowani.

Żołęgi statków zaopatrywane są w materiały propagandowe jak broszury, biuletyny, notatniki co pomaga marynarzom do zapoznania się z bieżącymi wydarzeniami politycznymi i gospodarczymi w kraju i za granicą. Stwierdzić jednak należy, że materiały te nie zawsze są właściwie wykorzystywane.

Na statku „Dunajec” są często organizowane turnieje szachowe, gdzie dla zwycięzców wręczane są nagrody książkowe i dyplomy. Rozwijają się wśród załóg na statkach zespoły artystyczne, chórki i recytatorskie. Do takich statków należą między innymi parowce „Kielce” i „Kutno”. Dużym powodem cieszą się instrumenty muzyczne, przekazywane w ostatnim okresie na niektóre statki. Dobrze byłoby, aby instrumenty otrzymały wszystkie załogi, między innymi załoga parowca „Dunajec” i „Kraków”. Żołęgi tych statków bowiem chciałyby utworzyć zespoły muzyczne. Brak jednak instrumentów na to nie pozwala. Nie lepiej przedstawia się zaopatrzenie statków w sprzęt sportowy. Na niektórych statkach brak go zupełnie i załogi, zamiast wolny od pracy czas w portach obcych spędzać np. przy grze w siatkówkę, idą na miasto, znajdując tam czasem zupełnie nieodpowiednie rozrywki. Przed Dyrekcją PZM i aparatem KO na lądzie stoi zadanie szybszego uzupełnienia sprzętu sportowego na wszystkich statkach.

Nie jest też dobrym objawem, że nie wszystkie załogi domagają się, aby je systematycznie zaopatrywać w prasę, a są też takie załogi jak na statku „Wrocław”, które nie zaprenumerowały

nawet swojego resortowego pisma „Ster”.

Dobrą formą pracy, jaką przyjęła się na s/s „Kraków”, jest redagowanie biuletynów, omawiających osiągnięcia i braki w szkoleniu ideologicznym. Wskazane byłoby aby tę formę przenieść na inne statki. Posłuży to do podniesienia poziomu szkolenia ideologicznego.

TRZEBA stwierdzić, że w wyniku prowadzonej pracy politycznej z załogami statków, poważnie wzrosło przywiązanie marynarzy do przedsiębiorstwa i odpowiedzialność za jego rozwój. Załogi czują się gospodarzami swego zakładu pracy, coraz lepiej widzą wypadki chuligaństwa, pijactwa i inne wykroczenia, umieją przy tym odpowiednio się ustosunkować do winnych i wyciągać w stosunku do nich odpowiedzialne wnioski. Dla przykładu można podać fakt, że na statku „San” załoga zażądała zmustrowania i ukarania zaniedbującego się w pracy praktykanta hotelowego ob. Wiśniewskiego. Nie znaczy to, że załoga nie starała się go poprzednio wychować. Sprawa Wiśniewskiego stawiana była kilkakrotnie na zebraniu organizacji partyjnej, gdzie wskazywano mu braki.

O tym jak załogi potrafią wychować człowieka mówi przykład tow. Szabłowskiego, którego zdjęto ze statku „Dunajec” za pijactwo i awanturę za granicą. Samokrytyczne podejście do popełnionych błędów oraz pobyt w rezerwie na lądzie, a z kolei praca załogi nad nim na statku „Soldek” pozwoliła tow. Szabłowskiemu na pozbycie się swych błędów. Dziś jest on przodującym marynarzem. Tow. Edmund Łęcki ze statku „Kutno” jeszcze w ubiegłym roku lubił często wypić, łamał dyscyplinę pracy itp. Organizacja partyjna i z-ca kapitana do spraw KO zwrócili na niego uwagę, zaczęli nad nim pracować, wskazywać mu jego braki i błędy. Obecnie tow. Łęcki jest wzorowym i przodującym marynarzem.

Podobnych przykładów jest dużo więcej i nie sposób ich wszystkich wliczyć. Jednak wszędzie dzieje się już dobrze? Przyjrzyjmy się jak wygląda sprawa walki ze szmuglem na statkach. Trzeba stwierdzić, że i w tej dziedzinie mamy pewne osiągnięcia. Na statkach organi-

zowane były narady załóg przy udziale kierownictwa przedsiębiorstwa, na których wskazywano na konkretnych przykładach do czego doprowadza szmugiel, pijactwo, chuligaństwo itp. Zagadnienie walki ze szmuglem omawiane było także na zebraniach wielu statkowych organizacji partyjnych. Krytykowano „szmuglerów” w gazetkach ściennych, błyskawicach, okólnikach itp. Skutek jest taki, że obecnie coraz częściej załogi same wykrywają „szmuglerów” oraz domagają się ich ukarania. Są jednak u nas nadal tacy poszczególni marynarze, którzy nie zwracają uwagi na słowa krytyczne i dalej próbują szmuglować. Wielu z nich już spotkała zasłużona kara. Jako przykład może posłużyć sprawa ob. Dziwońskiego, kucharza ze statku „Elbląg”, lub sprawa asystenta maszynowego z parowca „Pstrowski” ob. Tomiczka, którzy za szmugiel zostali usunięci z floty i poniesli zasłużone kary. Fakty te winny być przestrogą dla tych marynarzy, którzy jeszcze nie zrozumieli do czego prowadzi szmugiel i uprawiają różne brudne machinacje. Jest to również sygnał dla organizacji partyjnych i zastępców kpt. do spraw KO, którzy na tym odcinku mają jeszcze poważne zadania do spełnienia w wychowaniu załóg.

BRONISŁAW HOŁUŃ
Instruktor Wydziału Morskiego KW PZPR Szczecin



W gościnie u artystów

W PIERWSZYCH dniach kwietnia parowiec „POZNAN” ukończył swój dwusetny rejs i strudzony przejechał tysiącami mil morskimi, stanął do remontu w stoczni. Załoga wykorzystala dłuższy postój i wybrała się w gościnę do Opery Poznańskiej, która patronuje statkowi.

Powitanie, pierwsza wymiana zdań i już marynarze odzuli, że przyjmują ich serdeczni przyjaciele. Artysty opowiadali o swojej pracy. Szczególnie interesujące były wrażenia reżysera — artystki **MARI JAWORSKIEJ - KOPCZYŃSKIEJ** z pobytu Opery Poznańskiej w Moskwie. Marynarze mówili o rozwoju naszej floty, portów, stoczni.

Wieczorem oglądaliśmy operę „Otello”, a po przedstawieniu delegacja wręczyła artystom kwiaty oraz akwarelę, malowaną przez jednego z oficerów naszego statku, przedstawiającą „Poznan” w porcie szkieletu. Wycieczka dała nam marynarzom wiele niezapomnianych wrażeń.

ZBIGNIEW PUCHALSKI
St. mar. z parowca „Poznan”

Przodują w racjonalizacji

MIEDZYKŁADOWA

Komisja Współzawodnictwa przy Zarządzie Głównym ZZPZ, podsumowała wyniki współzawodnictwa w portach w zakresie wynalazczości pracowniczej za I kwartał 1954 r. Za podstawę brano działalność klubów techniki i racjonalizacji. Po przeanalizowaniu pracy poszczególnych klubów komisja przyznała I miejsce Klubowi TIR przy Zarządzie Portu Gdynia, które mu też przyniosło propozycję przechodni ZZPZ oraz nagrodę pieniężną. Drugie miejsce zajął Klub TIR przy Zarządzie Portu Gdańsk, III miejsce przypadło Klubowi PPRCIP. Najbardziej działalność wykazał Klub TIR przy Zarządzie Portu Szczecin.

Franciszek FIRGON
Korespondent

TAKICH JAK ONI JEST CORAZ WIĘCEJ...

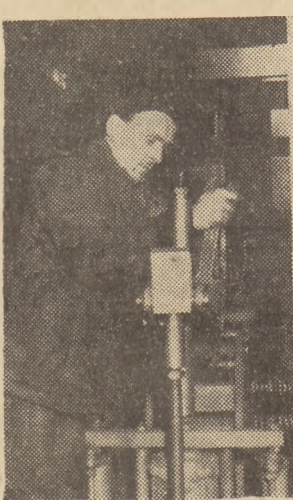
AWANS. Komu on nie jest miły? Raduje się nim też robotnik portu gdyńskiego **Józef Szreder**. Został on awansowany ostatnio ze sztafera na młodszego brygadzie. Zasłużył na to wyróżnieniem wieloletnią pracą w porcie, bogatym doświadczeniem, dobrymi wynikami w pracy społecznej. Po raz trzeci wybrany na męża zaufania w brygadzie nr 16 jest wzorowym organizatorem współzawodnictwa. Brygada podejmuje dziennie zobowiązania przeładunkowe i je przekracza. Nie ma w brygadzie wypadków. Nic tak nie martwi Szredera jak wszelka strata czasu roboczego.

Aktywnie występuje on na naradach. Nie przemilcza wy padków zleń organizacji pracy, nieposzanowania mienia

państwowego, łamania dyscypliny pracy. Powiadania o nich radę oddziałową, która interweniuje i pomaga brygadzie w pokonywaniu trudności. Szreder jest dobrym wychowawcą. Rosną ludzie w jego zespole: **Paweł Kamiński**, **Cyprian Garstecki** są przykładnymi sztaferami. Inni jak np. **Zygmunt Kamiński**, **Teodor Moza**, **Stanisław Wenta** robią szybkie postępy. Nic dziwnego, że wydajność pracy rośnie w brygadzie.

NAPLEWAJA do wydziału V w porcie gdańskim pochwały za sprawną załadunek statków, za dobrą trymerkę. Gdy o tym czyta trymer **Stanisław Kałużny** — uśmiecha się. Ogarnia go zadowolenie. Te pochwały to również owoc wysiłków, starań i ofiarności jego grupy trymerskiej. Małomówny jest Kałużny. Ale aż radość bierze, jak dba i troszczy się o robotę, o ulepszenie organizacji pracy, o zaopatrzenie swego zespołu w odpowiednie łopaty, blachy trymerskie i inny potrzebny sprzęt.

W grupie Kałużnego panuje duch zgranej współpracy. Dwa lub trzy razy w miesiącu grupa podejmuje zobowiązania, których celem jest przyspieszenie przeładunku z góry określonych statków. Każde zobowiązanie jest szczegółowo omówione i zaplanowane przy udziale brygadzysty **Bolesława Ziolkowskiego**. Wiele inicjatyw w wykonywaniu zadań przejawiają trymerzy: **Wiktor Michałak**, **Wiktor Szwabe**, **Feliks Wołoszyk**, **Władysław Grodkowski**. Ułatwia pracę trymerom dzwigowemu **Marcin**



Stanisław Lach

Bartoszewski. W efekcie grupa uzyskuje średnio ponad 200 proc. normy.

Kałużny jest mężem zaufania w brygadzie nr 36. Wszyscy jej członkowie należą do Związku. Nie ma w grupie związkowej Kałużnego nie załatwionych spraw.

SIEDZIE lat nienaganej pracy — tak mówi w porcie szczecińskim o **Stanisławie Lachu**. Jest on dzwigowym w Biurze Portowym Basen Górnicy. Przeszedł do portu jako zwykły robotnik, a dziś jest przodującym dzwigowym, osiągającym średnio od 190 do 205 proc. normy. Do tych wyników doszedł Lach dzięki stałemu pogłębianiu swoich kwalifikacji zawodowych. Osiągnięcia swe w przeładunku zawdzięcza stosowaniu przodujących metod pracy. Przykładnym wykonywaniem swych obowiązków zdo-

był Lach uznanie współtowarzyszy i kierownictwa. Trzykrotnie uzyskanie zaszczytnego tytułu przodownika pracy umocniło jego pozycję wśród załogi. Organizacja partyjna powierzyła mu odpowiedzialne zadanie agitatora.

KALUŻNY, SZREDER, LACH... — takich przykładnych robotników przybywa naszym portom coraz więcej. Specjalizując się we wszelkich formach współzawodnictwa, zwiększają wydajność pracy, podnoszą zdolność przeładunkową portów i pomnażają siłę Polski Ludowej na morzu.

J. P.

» Dwusetny rejs „Krakowa” «

W GODZINACH popołudniowych 26 maja br. wszedł pod pełną galą do portu w Szczecinie parowiec „Kraków”. Cumując przy nabrzeżu „Huk” zakończył dwusetną po wojnie podróż w służbie Polski Ludowej. Parowiec „Kraków” jest więc trzecim z kolei po „Wieluniu” statkiem Polskiej Żeglugi Morskiej, który obchodzi tego rodzaju jubileusz.

Nie od rzeczy będzie przy tej okazji przypomnieć po krótko „życiorys” naszego

„staruszka”. Otóż „Kraków” zbudowano w 1925 r. w stoczni Chantiers-Navals w Caen we Francji, a już w 1926 r. nabyto go dla Polski wraz z innymi jeszcze statkami tego typu.

Przez cały okres ostatniej wojny światowej „Kraków” pływał w służbie aliancków, pełniąc ciężką i niebezpieczną służbę w konwojach. W 1944 r. bierze udział w inwazji na okupowaną Francję. Po zakończeniu wojny wrzesniu 1945 r. powra-

ca jako pierwszy ze statków PMH do kraju.

Parowiec „Kraków” ma już więc za sobą piękną karę morską kariery, ale jeszcze i obecnie mimo „podeszłego wieku” w dalszym ciągu pełni służbę dla ludowej Ojczyzny.

Z okazji dwusetnego rejsu, cała obecna załoga „Krakowa” dla uczczenia swego doświadczonego jubileatu przyrzeka otoczyć go jeszcze większą opieką i staraniem.

B. NAWROCKI
Korespondent

minuty. Starszy mechanik ciągnie fioletową w perłowe kropki, o dziwacznych kształtach, rybę.

Koło szalupy nie ma już rekinów. Teraz tańczy dookoła niej ławica fantastycznie kolorowych ryb, a na samej powierzchni morza leciuchno katysze się niezliczona ilość cudownych, niebieskich „kwiatuśków”. Starszy oficer czepakiem zbiera „morskie kwiaty”. Są to rurkopławcy. Sieci nie było żadnych. Zdumny łik okazał się pasmem malutkich pięknych szafirowych ślimaków Jant-hina, które unoszone wydziełają przez siebie szklistą pianką, dryfowały wraz z prądem.

A bojki? — bojki rybackie okazały się kokosami, na których siedziały małe krabiki. — Krabiki zaniepokoiły się szalupa i zaczęły nerwowo biegać dookoła kokosa. Widocznie przeżywały coś złego. Na obrzydliwym „kto-dzie” oprócz krabów podrzowywały całe kolonie malutkich małży, z których najbardziej okazały wraz z „ka-walkiem kłody” miały również zaszczyt zasilić zbiory dla Morskiego Instytutu Rybackiego.

Gdy szalupa wracała, na pokładzie ciągnięto trzeciego rekina, a starszy mechanik wyciągał drugą dziwną rybę. — Szalupa na pokład! — Alarm odwrotny! — Cała naprzód! — wielka „kłoda” zniknęła z horyzontu.

Z. ŁADOGÓRSKI
kpt. parowca „Bałtyk”

Dlaczego?

„w Szczecińskiej Stoczni Remontowej nie prowadzi się badań profilaktycznych załogi?”

„i zwleka się z budową kotłowni centralnego ogrzewania, z której można by doprowadzić ciepłą wodę do umywalni.”

„w porcie szczecińskim, w Biurze Portowym Ewa nie ma pomieszczenia dla podręcznego sprzętu przeładunkowego, a wszelkie próby, podejmowane przez kierownictwo Biura dla uzyskania prowizorycznego pomieszczenia nie spotykają się z pomocą dyrektora ZPS, a zwłaszcza z pionu technicznego?”



Józef Szreder

Spotkanie z książką

DŁUGIE szeregi barwnych okładek... Tajemnic pełne tytuły... Książki... Wyszyli nam naprzeciw na ulice naszych miast w dzień ich święta... Wiemy je jak dobrych, starych przyjaciół; są przecież z nami stale, dzielą radości, pomagają rozpraszają smutki, pomagają w pracy.

Odwiedzamy je na kiermaszu. Wszystkie są piękne, kryją w sobie ogromny świat wiedzy, tajemnic i radości. Weźmy do ręki pierwszą z brzegu* i posłuchajmy co do nas mówią.

„Nauczę Cię poprawnego manewrowania statkiem. Powiem jak masz oceniać odległości, znos i szybkość, jak podchodzić pod hol, wymijać w kanałach i basenach. Zdradzę jak bezpiecznie manewrować w lodzie, przy wietrze i fali. Bo widzisz moim celem jest pomagać Ci w spełnianiu obowiązków zawodowych. Wydały mnie na świat „Wydawnictwa Komunikacyjne”, w którego oddziale Morskim w Gdyni rodzą się książki przeznaczone dla marynarzy, rybaków, portowców i stoczniovców. Zanim dotarłam tu na kiermasz długą odbyłam drogę. Napisał mnie kapitan żegluga wielkiej, znasz go, spotykasz codziennie w Kapitanacie Portu. Jest dobrym fachowcem, więc i ja pomogę Ci takim zostać. Gdy przybyłam w postaci maszynopisu do redakcji oddano mnie najpierw opiniować

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: kpt. Z. Ładogórski z PLO, inż. E. Borowski z ZODW Kraków.

com, aby stwierdzili czy zawieram takie wiadomości, które Ty potem będziesz ode mnie oczekiwał. A potem zajął się mną redaktor. On uporządkował materiał, nadał mu formy książki, pomógł rozproszyć drobne niejasności, które uszły uwadze autora. Stara nia redaktora-stylisty uczyniły, że przy czytaniu nie sprawiam Ci trudności, wypowiadam się jasno i prosto. Potem przepisał mnie zwinne palce maszynistki i dostałam się do drukarni, gdzie redaktor techniczny wraz z zespołem linotypistów, zecerów, chemigrafów, drukarzy i inżynierów nadał mi dzieło mojej pracy.



Dlaczego?

...pocztowe paczki żywnościowe dla pracowników żegluga dostarczane są z dużym opóźnieniem? Np. paczki dla PAWŁA KOPICY bosmana barki „Z-6460” została dostarczona po 2 tygodniach, wskutek czego prawie cała zawartość zepsuła się. Bywają również fakty niedostarczenia paczek jak np. dla marynarza WIEŚŁAWA

torzy pomogli mi pozbyć się usterek druku, a rysownicy zilustrowali mój tekst, by to o czym mówię było jeszcze bardziej zrozumiałe i przystępne. Dziś wysłałam Ci naprzeciw, lecz zawsze czekam na Ciebie w księgarniach i bibliotekach. Cieszę się ogromnie, gdy szukasz mnie, gdy jestem Ci potrzebna i pomocna. Gdy zabierasz mnie ze sobą cieszę się też moim rodzicem: autor i wydawnictwo, wiedząc, że spełniam tę rolę, do której jestem powołana”.

N. K.
* Władysław Lekki „Manewrowanie statkiem”, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1954, stron 180, rysunków 222.

Z życia kół LPŻ

NAJWIĘKSZĄ aktywnością i konkretną pracą na terenie Gdyni w Lidze Przyjaciół Żołnierza odznacza się koło przy Gdańskim Urzędzie Morskim. Zarząd Koła LPŻ opiera swą działalność na członkach ZMP i kierownictwie GUM, współpracując ściśle z miejscową radą zakładową i podstawową organizacją partyjną.

Na kursach TOPL przeszkolonych zostało 65 proc. członków, a na kursie strzeleckim szkoli się ponad 95 członków LPŻ. Zorganizowano na sekcję strzelecką, do której należy 45 członków: Pracownicy koła wybiegają poza ramy Gdyni, sięgając podopiecznej wsi — Swążyno, gdzie członkowie koła zorganizowali pod kierunkiem kol. Ludwika Daszyńskiego, Janusza Brzeziewicza, Zdzisława Śledzińskiego, K. Drzewieckiego i Tadeusza Seyrała zawody strzeleckie o mistrzostwo gromady i gminy.

W różnych zawodach koło

zdobyło 20 dyplomów i szereg cennych nagród. Świadczy to o dobrym teoretycznym i praktycznym przygotowaniu członków sekcji strzeleckiej.

Celem dalszego rozszerzenia swej działalności koło LPŻ w GUM podjęło w związku ze zbliżającą się X-tą rocznicą powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej liczne zobowiązania, z których zasluguje na wyróżnienie: budowa strzelnicy w Gdyni dla mieszkańców trójmiasta, zorganizowanie 7 nowych kół LPŻ na placówkach terenowych i zorganizowanie kół LPŻ na swych jednostkach pełnomorskich i w świetlicy Centrali GUM w Gdyni.

Równocześnie zarząd koła GUM zwrócił się z apelem do wszystkich kół LPŻ na terenie województwa gdańskiego oraz całego kraju do podejmowania podobnych zobowiązań.

W. S.

ŚLADEM Waszych interwencji

ZARZĄD Okręgowy ZZZP we Wrocławiu wyjaśnia, że znaczki związkowe dla żaglówek pływających żegluga na Odrze zostaną dostarczone przez meżów zaufania (notatka pt. „Dlaczego” w nrze 9(79)).

GDAŃSKIE Stocznie Rzeczne zawiadomili nas, że dział ślusarski stoczni tezewskiej otrzymał w najbliższym czasie stoły warsztatowe (notatka w nrze 9(79), pt. „Dlaczego”).

POLSKIE Linie Oceaniczne w odpowiedzi na felieton pt. „Marynarz Szpilka” w nrze 9(79) stwierdzają, że zarzuty zawarte w krytyce są słuszne. Po przeprowadzeniu remontu statku „Kohataj” załoga otrzymała specjalne pomieszczenie na świetlik. Sprawa zaopatrzenia bibliotek statkowych w książki rozwią-

zana została przez Zarząd Główny ZZZP, który przydzielił większą ilość książek do tych bibliotek.

ZARZĄD Portu Szczecin w wyjaśnieniu nadesłanym na notatkę pt. „Dlaczego” w nrze 9(79) przyznaje, iż rzeczywiście na odcinku przeprowadzania remontów mieszkań pracowników rolnych w Bobolinie powstały pewne niedociągnięcia. Obecnie remonty przeprowadza się przyspieszonym tempem i w ramach podjętych zobowiązań.

W związku z powyższym wyjaśnieniem zapytujemy jednak jeszcze raz dyrekcję ZPS jak wygląda sprawa remontu mieszkania rodziny Kopki i Mieczysława Gmucowskiego — gdyż w udzielonej odpowiedzi sprawy te zostały pominięte.



Wyniki naszego konkursu

PRAWIDŁOWE rozwiązanie konkursu rozrywkowego z nr-u 9(79) „Steru” brzmi: „NIECH ŻYJE PIERWSZY MAJA”.

WIELE roboty miała komisja konkursowa oceniająca odpowiedzi. Przez okres nadsyłania rozwiązań codzienna poczta przynosiła ich dziesiątki. Biuro naszej sekretarki było dosłownie zasypane listami, pochodzącymi z całej Polski. Niektórzy czytelnicy biorący udział w konkursie nie ograniczyli się tylko do przysyłania samej odpowiedzi, lecz posługując się obrazkami ułożyli z nich poematy i prawidłowe rozwiązanie. Jak np. Kwiryna Olezak z Gdyni, Marian Jamrozik z Gdańska i Maria Szrednicka z Gdyni.

Naturalnie przy takiej dużej ilości odpowiedzi — w większości bezbłędnych — nie

wszyscy stali się szczęśliwymi posiadaczami nagród.

W dniu 7 czerwca br. w przedszkolu PLO odbyło się losowanie nagród przeznaczonych dla zwycięzców konkursu. Mała Marylka Makuch, oraz Waldek Różycki, wyciągali losy, podając je komisji. Okazało się, że:

Serwis śniadaniowy wylosował — ALBIN KRYGIER z Nowej Huty, lampę nocną — MARIAN KAWECKI z Krakowa, Kupon popeliny — TADEUSZ GÓRAL z Poznania, okulary czeskie — BARBARA ORLIKOWSKA z Malborka, kryształ — EDWARD RATAJCZAK z Bydgoszczy oraz jako nagrody pocieszenia pięć cennych książek otrzymali: Kwiryna Olezak z Gdyni, Jerzy Drozdowski z Rumii Zagorza, Maciej Małach z Gdańska, Dorota Borowska z Gdyni, Alfred Kreft z Tczewa.

Rozwiązanie krzyżówki z nr-u 10(80)

Znaczenie wyrazów:

Pozłomo: 1) Łeba, 2) doza, 5) Fkwardor, 8) to, 9) rad, 13) łom, 14) Rozalia, 15) cyranka, 16) moś, 18) kil, 23) on, 24) tramwaj, 25) herb, 26) cuma.

Pionowo: 1) lotr, 2) akr, 3) dom, 4) atom, 6) as, 7) ka, 19) Drwęca, 11) szpara, 12) klient, 13) łajdak, 16) mech, 17) on, 19) liga, 20) erb, 21) em, 22) cal (wspak).

Za trafne rozwiązanie zadań nagrody książkowe otrzymują: 1) Edward Meissner, Wrzeszcz, ul. Partyzantów 9/4, 2) Halina Gawlińska, Bydgoszcz, ul. Kolejowa 15, Leopold Karzewski, Gdynia, ul. Portowa 7, 4) Krystyna Dąbrowska, Poznań, ul. Na Skarpie 8, 5) Zenon Kruczyński, Gdańsk, ul. Długa 5.

Książki wysyłamy pocztą.

Projekt planu tematycznego Wydawnictw Komunikacyjnych na 1955 r.

Książki działów: portów, budowy okrętów i żegluga śródlądowej

L. p.	Za-sięg	Autor (tłumacz)	Tytuł (tytuł oryginału)	Wydanie (kolejność)	Język oryginalny	Ark. wyd.	Nakład (tys. egz.)	Notka bibliograficzna
1	II	Kondracki J.	Urządzenia elektryczne na dźwigu	I	pol.	7	1,2	Praca zawierać będzie opis urządzeń stosowanych na dźwigach, rozruchu, nastawników i oporników rozruchowych itd. oraz szczegóły obsługi tych urządzeń i ich konserwacji. Książka przeznaczona dla dźwigowców, pracowników warsztatów remontowych i oddziałów technicznych Zarządów Portów.
2	III	Bozicz P. K., Domaniewski N. A. (tł. Słomianko P.)	Regulacja morskich wyrzębów i urządzeń rzecznych (regulowanie morskich pobieżni i ustleń rzek)	I	ros.	4	1,2*	Książka zawiera wiadomości charakterystyzujące warunki naturalne brzegów i ujść rzecznych, daje opis stosowanych tam budowli hydrotechnicznych, prac nad umocnieniem brzegów itp. Przeznaczona jest dla pracowników administracji morskiej oraz dla studentów wydziałów wodnych na Politechnikach i w szkołach trymerskich.
3	III	Prichodko B. G. (tł. Rubin H.)	Magazynowanie ładunków w porcie morskim (składowe dzieło w morskom puti)	I	ros.	3	1,35*	Książka zawiera usystematyzowane metody składowania ładunków w portach morskich z uwzględnieniem dokumentacji operacji składowych, ich planowanie, rozliczenie, sprawozdawczość. Książka przeznaczona jest dla pracowników magazynów oraz pracowników transportowo-spedycyjnych w portach morskich, dla studentów W.S.E. w Sopocie oraz słuchaczy kursów szkoleniowych.

Budowa okrętów

II	Dubakin A. I., Klenow N. W. (tł. Wincza M.)	Okrętowe prace kontrolne (Sudowyle prowierocznyle raboty)	I	ros.	9	1,15	Książka przeznaczona jest dla robotników i mistrzów wykonujących prace kontrolne na kolejnych etapach budowy okrętu. Praca ma charakter wybitnie warsztatowy.
II	Gaziński J., Thierry M.	Drewniane wyposażenie okrętu, konstrukcja i technologia	I	pol.	10	1,15*	Książka przeznaczona jest dla robotników i mistrzów wydziałów stolarskich stoczni, omawia technologia wykonania różnorodnego wyposażenia drewnianego dużych jednostek.
II III	Pietrow W. A. (tł. Ramczykowski A.)	Technologia budowy statków drewnianych (Technologia postroiki dierewlanych sudow)	I	ros.	15	1,2*	Książka przeznaczona jest dla pracowników stoczni budujących jednostki drewniane, a więc przede wszystkim rybackie, jak również niektóre przybrzeżne i śródlądowe.
II III	Nagawiecki J., Chorbowski B.	Remonty silników wysokoprężnych małych i średnich mocy.	I	pol.	22	1,6*	Książka przeznaczona jest przede wszystkim dla pracowników stoczni remontowych, obsługujących średnie i małe jednostki (rybackie).
II III	Afrierlew A. J. (tł. Kamiński J.)	Kontrola techniczna mechanizmów okrętowych (Metody technicznego kontrola za sudowymi mechanizmami)	I	ros.	7	1,15	Książka przeznaczona jest dla pracowników stoczni, dla pracowników wydziałów technicznych przedsiębiorstw żeglugowych oraz dla mechaników okrętowych.

L. p.	Za-sięg	Autor (tłumacz)	Tytuł (tytuł oryginału)	Wydanie (kolejność)	Język oryginalny	Ark. wyd.	Nakład (tys. egz.)	Notka bibliograficzna
1	I-II	vacat	Przodujące metody pracy w żegludze śródlądowej (na temat statku pasażersko - towarowego)	I	pol.	4	0,65	
10	I-II	vacat	Przodujące metody pracy w stocznich rzecznych	I	pol.	4	1,65	
11	II	Radziejewski W.	Poradnik dla załogi pokładowej statków rzecznych	I	pol.	18	2,15	Książka podaje całokształt wiadomości potrzebnych dla załogi pokładowej statków rzecznych, w szczególności dotyczących żegluga śródlądowej i dróg wodnych, budowy, wyposażenia i konserwacji statku, służby pokładowej, alarmów i sygnalizacji a także bezpieczeństwa i ochrony pracy.
12	II III	Macierewicz J.	Poradnik dyspozytora w żegludze śródlądowej	I	pol.	18	1,15*	Książka omawia zadania i usprawnienia dyspozytora ruchu, zawiera wiadomości z zakresu organizacji służby ruchu, norm, wskaźników, nowoczesnych metod kierowania ruchem oraz żegluga całodobowej i zimowej.

Budownictwo wodne i utrzymanie dróg wodnych

13	I-II	vacat	Przodujące metody pracy w utrzymaniu dróg wodnych.	I	pol.	4	1,3	
14	III-IV	Ihnatowicz S.	Eksploatacja techniczna dróg wodnych.	I	pol.	22	1,0	Praca zawiera podstawowe wiadomości dla inżynierów i techników specjalizujących się w dziedzinie budowy i utrzymania dróg wodnych, obejmuje planowanie i projektowanie dróg wodnych z uwzględnieniem technicznych i ekonomicznych wymagań żegluga, omawia budowę i utrzymanie budowli oraz urządzeń, a także utrzymanie gabarytów szlaku żeglugowego.
15	IV	Zmigrodzki Z.	Budowie piętrzące tom I	I	pol.	24	1,15*	W dwutomowej pracy, przeznaczonej do użytku inżynierów, techników i studentów wydziałów budownictwa wodnego, w części pierwszej są podane zasady projektowania i planowania budowli piętrzących i obliczenia hydrauliczne oraz opisane poszczególne rodzaje budowli i urządzeń pomocniczych. Część druga jest poświęcona wykonaniu i konserwacji budowli piętrzących oraz zapobieganiu wypadkom na zaporach.

UWAGA: * — oznacza oprawę sztywną.

Wydawnictwa Komunikacyjne proszą o nadysłanie krytycznych uwag i wypowiedzi o projekcie planu na 1955 r. ze wskazaniem zagadnień, które ze względu na swe znaczenie dla gospodarki narodowej powinny być znalezione w planie 1955 r. lub w planie lat najbliższych.

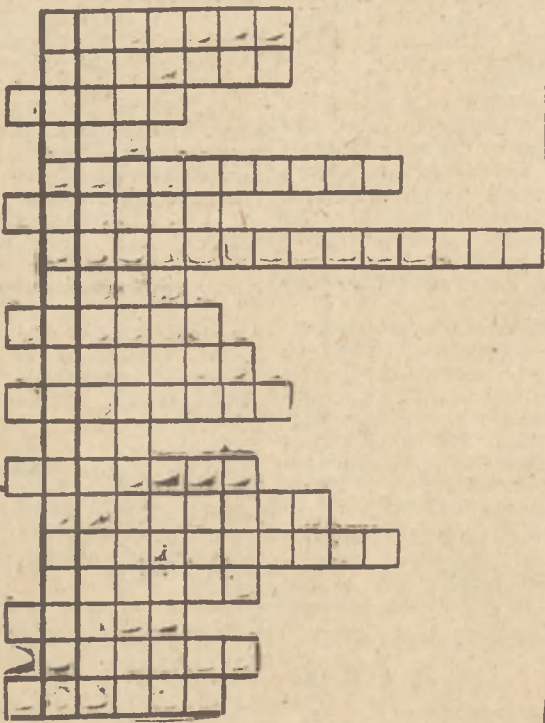
Uwagi należy nadsyłać pod adresem Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski, Gdynia, ul. Waszyngtona 34.

KONKURS »STERU«

NA DNI MORZA 1954 R.

» Czy znasz jednostki naszej floty? «

KUPON



(imię i nazwisko)

(dokładny adres)

WYPEŁNIĆ, WYCIĄC I PRZESŁAĆ
DO REDAKCJI

DRODZY marynarze, portownicy i wodniacy! Kto jak kto — ale Wy zapewne dobrze znacie statki naszej floty? Spotykając polski statek na morzu, czy widząc jak z reddy wchodzi do portu — od razu, już z daleka, po kształcie kadłuba i nadbudówek, kominie, rozmieszczeniu masztów — potraficie rozpoznać go nleomylnie, mówiąc np.: To „General Bem“, albo: To „Patrzcie „Kościszko“ wrócił!

Nasz KONKURS polega właśnie na tej — godnej podziwu dla ludzi z głębi lądu — umiejętności rozpoznawania statków na odległość. Oto dziewiętnaście sylwetek niektórych naszych statków. Należy odgadnąć ich nazwy i wpisać kolejno do zamieszczonych w kuponie figury. Nazwy statków są tak dobrane, że oznaczony grubymi liniami rząd liter, czytany z góry na dół utworzy hasło stanowiące rozwiązanie konkursu.

Zapewne w konkursie wezmą także udział ci Czytelnicy, którzy nie mając bezpośredniego kontaktu z żegluga i portami — interesują się sprawami morskimi a polskie statki znają choćby z licznych fotografii i rysunków zamieszczanych w prasie. Ich udział będzie specjalnie miły redakcji, jako dowód, że sprawy gospodarki morskiej i naszej floty są bliskie całemu społeczeństwu.

A więc — jak nazywają się zamieszczone obok statki?

Wypełnione kupony konkursowe należy nadsyłać do dnia 15 LIPCA BR. pod adresem redakcji (Gdynia, Waszyngtona 34), zaznaczając na kopercie „KONKURS“. Między Czytelników, którzy nadesłali w terminie prawidłowe odpowiedzi rozlosowane zostaną liczne cenne nagrody.

Prawie we wszystkich gazetach spotkacie rubrykę pod takim właśnie tytułem. Redakcje zamieszczają w niej ogłoszenia o wydanych nowościach, o cennych pozycjach naszej literatury, informując swych czytelników o wciąż powiększających się nakładach książek. I nasza redakcja zamieszcza takie wiadomości, specjalnie uwzględniając książki facho we resortu żegluga. Jednak dzisiejsze „Książki nadesłane“ nie są recenzjami książek, są to urywki z nowel, jakie mają „na warsztacie“ nasi korespondenci. Treść? Czysto produkcyjna... Zresztą przekonacie się sami czego dotyczy. W każdym razie prosimy Dyrekcję w Pleniewie, Ekspozyturę Żegluga na Odrze w Szczecinie, Polskie Linie Oceaniczne i CZ Żegluga Śródlądowej i Stoczni, aby zechciały przyjąć rolę „opiniodawców“ i nadesłali nam odpowiedzi czy poruszane w nowelach sprawy zostały załatwione.

A oto nasze nowości:

„Niewypłacone premie“ — Pewuska

„trzech ich usiadło przy stole. Myny mieli smutne. Bo i z czego się cieszyć. Kazimierz Cyrulik, Lucjan Pomieski i Władysław Pawlikowski ze stoczni w Tczewie nie otrzymali premii za styczeń, luty i marzec. Powodem było niewykonanie planu.

— Ale przecież nie my jesteśmy winni — mówi Pawlikowski. — Od — dosłownie — 2 lat stoczni w Tczewie monitoruje Zarząd Przedsiębiorstw o dostarczenie drzewa dębowego do ukończenia wózka wyciągowego. Dział zaopatrzenia w Pleniewie jest głuchy i niemy na nasze prośby, a konsekwencje ponosimy właśnie my.

A w dyrekcji w Pleniewie z podziwu godnym spokojem, wziął ktoś pióro do ręki i skreślił premie. Ot, tak po prostu, byle załatwić sprawę.

„Moje pragnienia“ (wspomnienia przykre) — Andrzej Krzyszkowiak

Przed urlopem byłem na barce „Z-4442“. Po urlopie

wróciłem na tę samą barcę i zająłem miejsce obok ob. Leszczyńskiego, który pełnił funkcję w moim zastępstwie. I tak od stycznia rozpoczęła się ciężka praca. Jakże było moje zdziwienie, kiedy przy wypłacie otrzymałem tylko pobory zasadnicze — bez premii, którą inni otrzymali. Aby to sprawdzić udałem się do sekcji finansowej, skąd skierowano mnie do sekcji płacy i pracy, następnie do kadr, potem poszedłem do kierownika szczecińskiej Ekspozytury, a potem jeszcze do aparatu pol-wych.

I tak chodząc, pytałem, prosiłem o wyjaśnienie i ewentualne wyrównanie, okazało się: wszystko na nic. Wszędzie po rozłożeniu rak usłyszałem: — trudno kochać, dwóch bosmanów na barce pływa, a więc jeden tzn. wy, z poborami zasadniczymi. Szkoda, że nie powiedzieli mi tego przed rozpoczęciem pracy. Nic zresztą dziwnego, pracownicy administracji i kierownictwo stoją na innym stanowisku.

Mimo wszystko pragnęłbym jednak otrzymać wyrównanie. I jeszcze mam jedno gorące pragnienie: aby administracja w szczecińskiej Ekspozyturze Żegluga na Odrze zmieniła swój stosunek do człowieka pracy.

„Oczami marynarza“ — mł. mar. Jan Szpilka

— A więc proszę towarzyszy — głos st. referenta poderwał do pozycji na baczność drżących urzędników — musimy iść po linii i w ramach szybkiego zaopatrzenia dostarczyć na „Nową Hutę“ termometry do mierzenia temperatury skór w ładowniach, farbę w puszkach i sekstans. A więc do dzieła.

Przez pokój, jak błyskawice przebiegały papierki, murami gmachu PLO raz po raz wstrząsały odgłosy kroków idącej „do dzieła“ armii zaopatrzenia. Jak bojowe werble zagrały maszynki (do pisania). Bój się rozpoczął.

I wygrali go. Współdziałanie połączonych „armii“ zaopatrzenia i magazynów przyniosło nieoczekiwane sukcesy. Termometry dostarczone na „Nową Hutę“ okazały się zwyczajne, do wody; puszk

z farbą wprawdzie dostarczyli, ale... dziurawe (dowcipne co?) a sekstans nadaje się jedynie do zbiorów muzealnych. Broń, którą walczyli należało bezapelacyjnie złożyć do lamusa (tam nikomu nie zaważdzi), a wziąć do ręki taką, której na imię: rzetelna praca.

„Tajemnicze plany“ — godło „Troska“

Przewodniczący rady zakładowej w zespole portowym Wrocław — Opole wszedł do kierownika, Wyczekując stał przy biurku i po chwili szepnął: — czy już są?

— Nie, jeszcze nie ma — ciszej odpowiedział kierownik. Obaj troskliwie oglądali się za siebie, dopatrując w skrzypnięciu drzwi niespodziewanego gościa.

— A czy będą — prawie

do ucha spytał przewodniczący.

— Chyba za miesiąc — odparł kierownik.

Przewodniczący nie wytrzymał i wrzasnął na cały głos: — co, jeszcze nie ma zatwierdzonych planów przeładunkowych? A jak my możemy pracować bez planu? Czy zarząd Żegluga na Odrze we Wrocławiu nie widzi jak jest trudno w takim chaosie coś zrobić?

— Słusznie — krzyknął kierownik — co oni sobie myślą. Ciągłe mówią nam, że planów nie zatwierdził dotychczas Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni, ale jeśli nawet tak — to i on powinien wiedzieć, że plan jest podstawą naszego działania, a więc zatwierdzanie powinno odbywać się nieco wcześniej jak obecnie, kiedy plan za maj otrzymujemy przy końcu miesiąca.

Podłuchana rozmowa

RZECZ dzieje się w pokoju pionu technicznego Żegluga na Odrze we Wrocławiu. Zapewniają go załogi holowników: „Imaj“, „Złotaria“, „Karkonosze“ i „Ślask“. Pracownik pionu technicznego ma minę mocno zafrasowaną, gdyż właśnie przed chwilą otrzymał od załóg cztery „listy pochwalne“ za szybkie, bo nawet kilkuletnie remonty.

W jednym z „powinszowań“ jest rozmowa holowników, jaką podłuchał członek załogi „Imaja“. Brzmiała ona następująco: „Złotaria“ — nudzi mnie już 2 1/2 letni pobyt w stoczni, przydałoby się popływać.

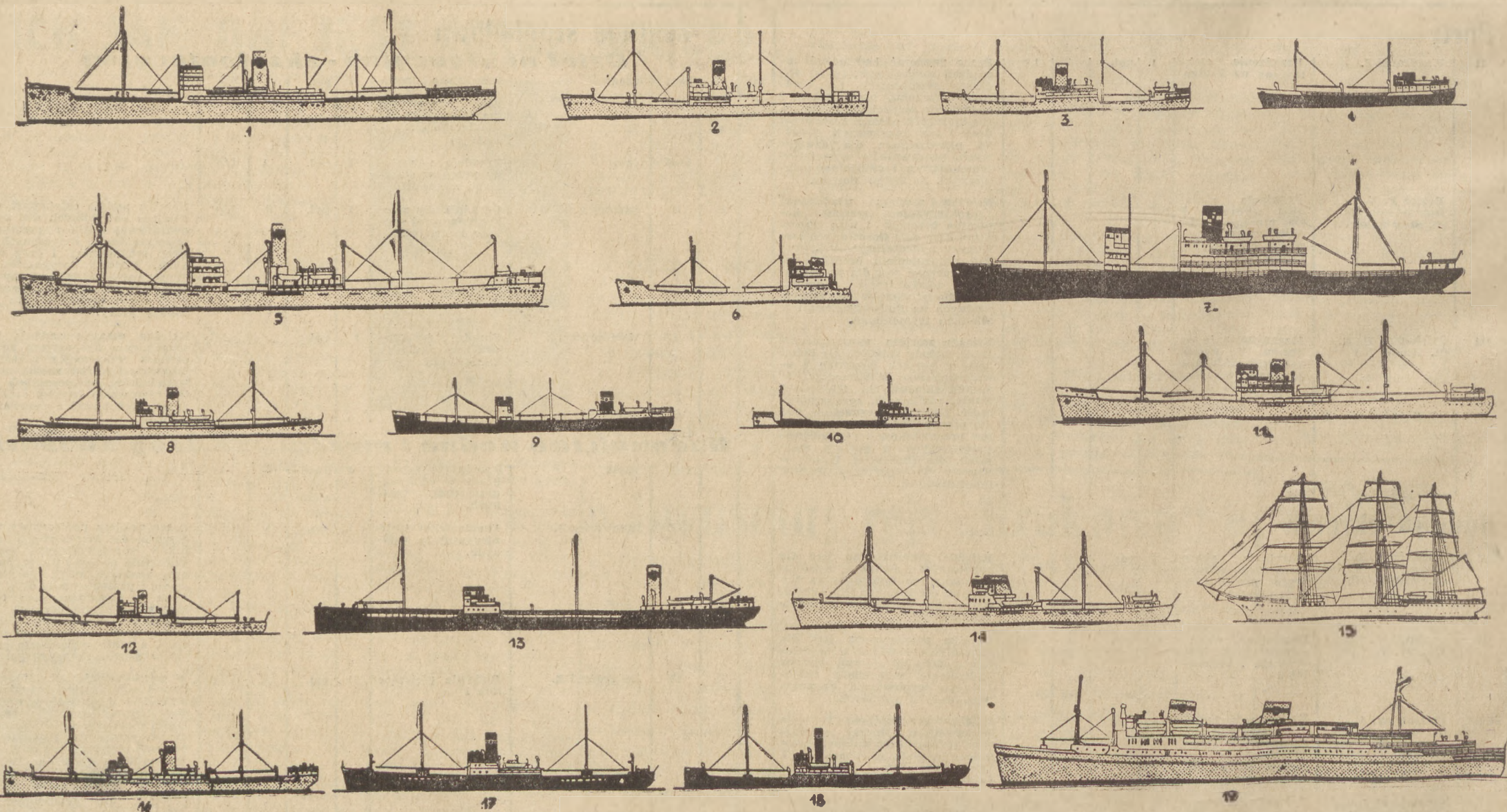
„Karkonosze“ (głosem przerdzewiałym): — Co, tylko 2 1/2 roku? Ja już 3 lata siedzę w stoczni i nikt się tym nie martwi.

„Ślask“ — Oj, młodzi wy młodzi — nie znacie przeciwności życia. Trzy i pół roku czekałem na kotły, a teraz kotły czekają na mnie. Nic

nie poradzę i zanudzę się chyba na śmierć.

„1 Maj“ — Wy tylko na rzekacie. Ja mam wesołe i urozmaicone życie, bo po słuchajcie. Kiedy przyjechałem w ub. roku do Wrocławia wozłem pasażerów. Potem przerobiono mnie na sklep pływający, a obecnie stoję tu po to, aby mnie powtórnie przystosować do przewozu ludzi.

W tym momencie nad rozmawiającymi zawisły dziwne zjawy. Były to duchy holowników „Walczyk“ i „Kościszko“, które po kilka lat czekały na decyzję remontowania, rozbioru czy oddania na złom. Słychać było przejmujący szep: — spokojnie młodzieży, czekajcie dłużej a przekonacie się, że pion techniczny Żegluga na Odrze jest wyrozumiały i zaspokoi wasze marzenia. Będziecie po kilkakroć zmieniali swą osobowość, by wreszcie szczęściem znaleźć się na różnych jednostkach.



Zdjęcia w numerze: Syrowatki i Z. Major.