

## Telegramy do marynarzy

CZ Przedsiębiorstw Usługowych „Orbis“ składa za łódze motorowca „Batory“ serdeczne podziękowanie za współpracę i umilenie ludziom pracy wypoczynku na morzu. Ponadto „Orbis“ życzy marynarzom jak najlepszych wyników i osiągnięć w pracy.

Rada Zakładowa Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu przesyła marynarzom z motorowca „Warszawa“ życzenia sukcesów w walce o wzbogacenie Ojczyzny. Jednocześnie zaprasza załogę w odwiedziny do FSO.

# STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 13(83) - rok 4

GDAŃSK, 1-15 LIPCA 1954 R.

Cena 40 gr

## NADAĆ ZOBOWIĄZANIOM WŁAŚCIWY KIERUNEK I ZAPEWNIĆ ŚRODKI REALIZACJI

WZROST świadomości mas pracujących jest źródłem coraz większej troski robotników o jak najlepsze wykonywanie zadań planowych, rozwoju ich aktywności w wyszukiwaniu nowych lepszych metod pracy. Wypracowaną ostatnio nową formą zobowiązań jest współzawodnictwo długofalowe — obustronne zobowiązania załogi i kierownictwa. Polega ono na tym, że podejmowanym przez załogę zobowiązaniom w walce o wykonanie planu towarzyszą zobowiązania kierownictwa zakładu i rady zakładowej w zakresie zabezpieczenia lepszych warunków pracy, poprawy warunków socjalno-bytowych i kulturalnych załogi. Podjęcie takiego zobowiązania wymaga poważnego przygotowania.

Konieczne jest przeprowadzenie dokładnej oceny wszystkich wskaźników produkcyjnych ze szczególnym uwzględnieniem kosztów własnych produkcji. Z drugiej strony należy dokonać usprawnienia organizacji procesów produkcyjnych i spowodować, by współzawodniczący mieli do dyspozycji wszystko to, co jest im potrzebne do wykonania podjętego zobowiązania.

Specjalnie odnosi się to do Polskiej Marynarki Handlowej, żeglugi śródlądowej oraz Dróg Wodnych. Pracownicy tych pionów w walce o wykonanie swoich zadań napotykać na poważne trudności, wynikające niejednokrotnie ze słabego działania administracji. W celu polepszenia stylu pracy administracji, kierownictwo powinno za sięgnąć rady personelu inżyniersko-technicznego, naukowego i stawiać przed nim konkretne zadania. Należy również wciągnąć do omawiania zadań produkcyjnych przodowników pracy oraz racjonalizatorów, a rolę średniego kierownictwa w organizowaniu socjalistycznych

## Przodujący statek PŻM

NASZ korespondent z tow. Pelagia Omazda odwiedziła niedawno statek „Kielec“, którego załoga w I kwartale br. zdobyła pierwsze miejsce we współzawodnictwie statków Polskiej Żeglugi Morskiej.

Statek wykonał plan przewozów w tonach w 108,7 proc. w tonomilach w 148,9 proc., zaoszczędzając w stosunku do norm 10 proc. paliwa i 24,4 proc. olejów i smarów. Przy samoremontach przepracowano 2 298 na zaplanowane 975 godzin. Ponadto załoga poczyniła oszczędności w koszcie osobodnia o 15 proc i zaoszczędziła 37 800 zł dewizowych.

Załoga „Kielca“ — pisze tow. Omazda — szczyty się jeszcze jednym osiągnięciem, a mianowicie: pełną realizacją podjętego hasła: „Nasz statek świadczy o nas“. Mówi o tym nie tylko zewnętrzny wygląd statku, ale również wzorowy stan mechanizmów, które są w stałej gotowości eksploatacyjnej.

Zadowoleni z zajęcia pierwszego miejsca w I kwartale marynarze z „Kielca“ przyrzekli dołożyć starań, aby nadal utrzymać się na przodującej pozycji w PŻM.

M. ZOŁDAK  
Sekretarz Zarządu Głównego ZZPŻ

go współzawodnictwa pracy podnieść do tego poziomu, by mogło ono wspólnie z aktywnym partyjnym i związkowym czuć się odpowiedzialne za przebieg współzawodnictwa i za wykonanie zobowiązań podjętych na swoich odcinkach.

Aby załoga mogła rytmicznie wykonywać plan w pełnym asortymencie, by mogła systematycznie walczyć o obniżkę kosztów własnych, o wysoką jakość produkcji — musi ona znać swe zadania produkcyjne, znać wszystkie wymagania, jakie obok zadań ilościowych stawia przed nią kierownictwo zakładu pracy. Nie wystarczy — tak jak praktykuje się w porcie gdańskim — podawać robotnikom zadania tylko na dziś. Trzeba, by robotnicy zorientowani byli w stojących przed nimi zadaniach długofalowych do końca roku. Wiemy, że tam gdzie administracja doprowadza plan do poszczególnych wykonawców, a więc załogi statku, holownika, barki czy brygad remontowych tam istnieją możliwości równomiernego rozłożenia sił w walce o plan na cały okres realizacji.

PRZYGOTOWANIE w zakładzie pracy zobowiązania długofalowego, które przyspieszy realizację zadań

stawianych przez II Zjazd PZPR, winno odbyć się przy szerokim udziale grup związkowych. Należy zwracać szczególną uwagę na zgłoszone przez grupy związkowe wnioski i uwagi do zobowiązań długofalowych, wskazywać na możliwości ich wykorzystania i wyjaśniać ich realność.

Zasadnicze zadania w tej dziedzinie spoczywają na radach zakładowych. Rada zakładowa jako organizator współzawodnictwa pracy winna czuć nad tym, by podjęte zobowiązanie było realne. Musi ona na każdym kroku podkreślać, że podstawą współzawodnictwa są świadome, dobrowolne zobowiązania pracownika lub brygady, zobowiązania wypływające z chęci osiągnięcia jak najlepszych rezultatów ze swej pracy. Nie ma nic szkodliwszego nad to, kiedy rady zakładowe usiłują zastąpić pracę uswiadomioną i wyjaśnianą wśród załogi — metodą mechanicznego „zapisywania“ ludzi do współzawodnictwa.

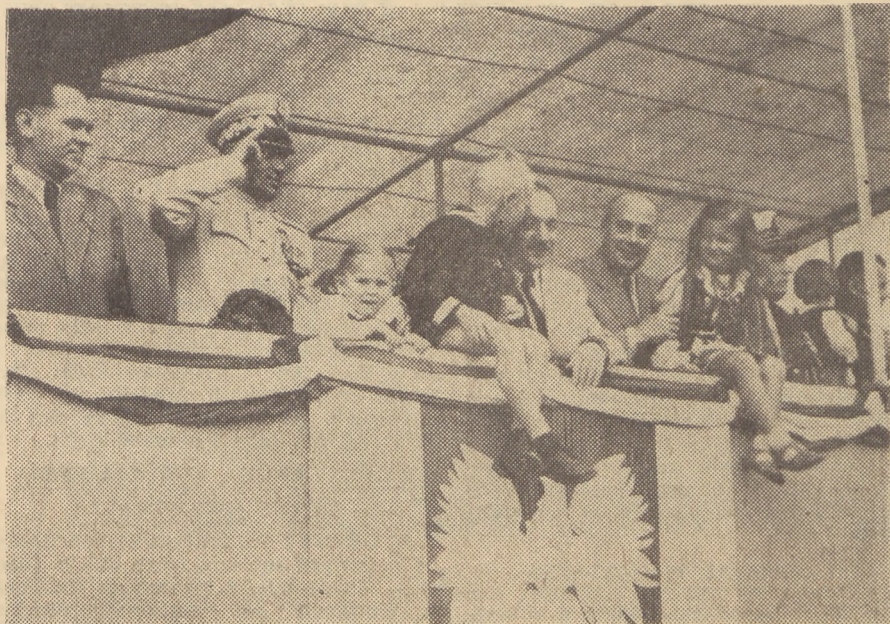
Dlatego też konieczne jest aby rady zakładowe organizując zobowiązania długofalowe we otoczyły się szerokim aktywnym, który pomoże im dotrzeć do wszystkich grup

W niektórych branżach naszego resortu jak w Drogach Wodnych, żegludze śródlądowej i zakładach eksploatacji kruszywa włączenie wszystkich grup związkowych do udziału w tworzeniu zobowiązania długofalowego będzie utrudnione, z uwagi na duże odległości poszczególnych placówek. I dla tego od rad zakładowych, które są w takiej sytuacji oczekujemy pełnej mobilizacji i operatywności gwarantującej 100 proc. udziału grup związkowych w przygotowaniu zobowiązania.

Rozwijając ruch długofalowego współzawodnictwa nie można zapomnieć o szerokim upowszechnianiu przodujących metod pracy i twórczej inicjatywy przodowników i nowatorów. Szczególnie dotyczy to metod pracy, które zapewniają obniżkę kosztów własnych m. in. przez oszczędność paliwa, smarów i różnych materiałów. Ważne jest, aby właściwie wykorzystywać środki polepszenia ochrony pracy, warunków socjalno-bytowych i życia kulturalnego załóg.

Właściwe przygotowanie dwustronnego zobowiązania długofalowego w bieżącym roku jest poważnym zadaniem. Jego realizacja wpłynie na podniesienie organizacji współzawodnictwa i przygotowanie w przyszłym roku Zakładów Umów Zbiorowych.

## Święto pracowników morza



UROCZYSTOŚĆ OBCHODZIŁA SWOJE DOROCZNE ŚWIĘTO LUDNOŚĆ WYBRZEŻA. W NIEDZIELĘ 27 UB. M. ODBYŁA SIĘ W GDYNI DEFILADA MARYNARKI WOJENNEJ I PARADA OKRĘTÓW WOJENNYCH. NA ZDJĘCIU: I SEKRETARZ KC PZPR TOW. BOLESŁAW BIERUT, PREZES RADY MINISTRÓW TOW. JÓZEF CYRANKIEWICZ I WICEPREZES RADY MINISTRÓW, MINISTER OBRONY NARODOWEJ, MARSZAŁEK POLSKI KONSTANTY ROKOSSOWSKI — NA TRYBUNIE HONOROWEJ.

## Podnieście swój głos protestu

Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL nadesłał do redakcji pisma „The Dispatcher“, w San Francisco pismo, które zamieszczamy poniżej.

Drodzy Przyjaciele!

PRAGNIEMY poinformować Was, że w czasie ostatnich siedmiu miesięcy — tj. od października 1953 r. do maja 1954 r. — dwa polskie statki handlowe „Praca“ i „Gottwald“ odbywające swe normalne rejsy na wodach Dalekiego Wschodu zostały porwane przez czangkajszekowskich piratów i uwięzione wraz z ich załogami na Tajwanie.

Te akty gwałtu popełnione na polskich statkach

i ich załogach stanowią brutalne naruszenie wolności żeglugi i zasad prawa międzynarodowego. Są one wyrazem dążenia do cofnięcia wstecz ludzkości, do zapewnienia triumfu prawa pięści w stosunkach międzynarodowych. Ofiarą zbrodniczych wyczynów klikki kuomintangowskiej padają również statki innych państw.

Wszyscy polscy żegludowcy na masowych zebraniach związkowych uchwalili liczne listy i telegramy, wyrażające głębokie oburzenie z powodu aktów piractwa uprawianych przez czangkajszekowców. Od długiego czasu władze naszego kraju, a także i nasz Związek Zawo-

dowy wraz z innymi organizacjami społecznymi czyniły usilne starania o odzyskanie statków i ładunku oraz o repatriowanie ich załóg. Jednak te starania nie odniosły dotychczas skutku. Statki są nadal przetrzymywane, a ich załogi żyją w nieznanych nam warunkach, w rozłące ze swymi rodzinami.

Zwracamy się do Was z apelem, byście podnieśli swój głos protestu przeciwko hańbie XX wieku, jaką są napady na pokojowe statki handlowe, w obronie poszanowania prawa międzynarodowego, pokojowej wymiany handlowej i wolności osobistej.

Jesteśmy przekonani, że wspólna akcja, jaką podejmiecie na łamach Waszego pisma, obronimy wolność żeglugi i zasady pokojowej współpracy narodów. Wierzmy, że w imię solidarności ludzi pracy podniesiecie Wasz głos z żądaniem zwolnienia zagrabionych statków polskich, ich ładunków i załóg.

Przesyłamy nasze braterskie pozdrowienia związkowe.

CZESŁAW PIETRZAK  
Przewodniczący ZG ZZPŻ

## Umacniają wielką przyjaźń

JUZ w 1934 r. towarzysz Mao Tse-tung przemawiając na II Ogólnochińskim Zjeździe Delegatów Robotniczych i Chłopskich, który odbył się w mieście Żnkin prowincji Kiangsi, mówił:

„Imperialiści i Kuomintang stawiają sobie za cel rozgromienie czerwonych rejonów, udaremnienie rozwijającego się tam budownictwa gospodarczego, zniszczenie dobrobytu wielomilionowych mas robotników i chłopów, które wywalczyły wolność. Dlatego też nie tylko zorganizowali oni siły zbrojne dla dokonywania „wypraw“ wojennych, lecz ponadto prowadzą politykę ostrej blokady ekonomicznej. Jednakże stanowią na czele szerokiej mas ludowych i Armii Czerwonej nie tylko rozgromiliśmy szereg „wypraw“ nieprzyjaciela, lecz czynimy również wszystko, co jest możliwe i niezbędne w dziedzinie budownictwa gospodarczego ażeby pokrzyżować podstępne plany nieprzyjaciela, który ma zamiar zdławić nas blokadą ekonomiczną; w tej dziedzinie również stale idziemy od sukcesu do sukcesu“.

Od tego czasu minęło 20 lat i nie zmienił się stosunek imperialistów do wolnych Chin. Zmieniły się metody, za pomocą których — stosując m. in. blokadę ekonomiczną — starają się przeszkodzić budownictwu wyzwolonemu 500-milionowemu narodowi.

Ala blokada dalej nie pomaga — Chiny „idą od sukcesu do sukcesu“. Pomagają im w tym dobry wypróbowani przyjaciele, m. in. i Polska. Swój udział ma w tym również nasza marynarka handlowa, której statki mimo wszystkich szykan i pirackich napaszczy utrzymują stałą linię, dowożąc do Chin potrzebne tam towary.

Nie jest celem tego artykułu ekonomiczne uzasadnienie wkładu polskiej marynarki we współpracę handlową z Chinami Ludowymi. Chcielibyśmy jedynie na przykładach z codziennej pracy załóg pokazać ich stosunek do tego zagadnienia i ich udział w umacnianiu wielkiej przyjaźni.

### W WALCE O CZAS

W PEWNYM momencie motorowiec „Hugo Kollataj“ stracił swą szybkość. Prawie równocześnie zauważono to i na mostku i w maszynie. Natychmiast wykryto przyczynę: urwała się śruba. Wszyscy zdawali sobie sprawę ze skutków, jakie za sobą pociągnie naprawa uszkodzenia. Z eksploatacji znów urwymi kilka dni — mówiono — podwyższą się nasze koszty własne.

Zwrócili się do stoczni chińskiej o naprawę. Po przyholowaniu statku do stoczni, fachowcy orzekli; będziemy naprawiać tydzień

czasu. Załódze termin wydawał się zbyt długi, zresztą w tej sytuacji każdy, nawet najkrótszy nie był na rękę.

Z miejsca przystąpiono do pracy. Załoga oddała do dyspozycji stoczni wszystkie posiadane narzędzia, swoje umiejętności i doświadczenie. Stocznicy widząc serdeczne i przyjacielskie podejście z jeszcze większym zapałem przystąpili do remontu. Praca ani na chwilę nie traciła na szybkości. Wspólnie zdjęto i założono zapasową śrubę, wspólnie myślnano nad sposobem najlepszego jej umocowania.

I właśnie ta współpraca dała rezultaty — remont ukończono o 4 dni przed terminem. 4 dni pracy polskiego marynarza i chińskiego stocznika zaoszczędzono dla przyspieszenia przyjacielskiego rejsu.

### ABY NIŻSZE BYŁY KOSZTY WŁASNE

WIDZIE — mówił st. mechanik Franciszek Waś z motorowca „Przyjaźń Narodów“ — nie mieliśmy zaufania do krajowej oliwy — baliliśmy się jej używać. Nie chcieliśmy się zgodzić nawet na próby, tłumacząc to bezpieczeństwem statku, obawą przed spadkiem szybkości itp. Jednak problem zamiany oliwy zagranicznej na krajową nie dał nam spokoju. I — zrobiliśmy.

Można to — ciągnął po chwili przerwy st. mech. Waś — nazwać pomysłem racjonalizatorskim. Dotychczas nasze usprawnienie zdaje egzamin — na piątkę“.

A kto jest autorem usprawnienia? Udał albo — naprawdę nie słyszał. Zamiast odpowiedzi usłyszałem garść wspomnień.

Wspólnie z II mechanikiem Zegadłowiczem rozpoczęliśmy opracowywać projekt dostosowania mechanizmów do oliwy. Nie było to łatwe ani proste. Trudno jest dzisiaj nawet pamiętać ile przeżyliśmy zawodów z nieudanych prób. Ale daliśmy radę.

Przez dwa tygodnie z uporem i wielką energią załoga maszynowa pracowała nad realizacją usprawnienia. Obecnie używamy tylko krajowej oliwy (mamy już nawet pewne oszczędności). A jeśli chodzi o szybkość to — jak dotychczas — stopniowo, jednak wyraźnie wzrasta. Załoga maszynowa, a więc Majszak, Jalsuszewski, Żurawski, Szczęśniewski, Turski Wenturis i Smoliński przyczynili się waleń do tych osiągnięć.

### POSTÓJ TRZEBA SKRÓCIĆ

DOCELOWY port zbliżał się z dnia na dzień. Wśród załogi parowca „Kościuszko“ panował już wielki w tym czasie gorączkowy nastroj. — Był przedgłównie ładunek,

Wszyscy zdawali sobie sprawę z tego, że towarzysze chińscy czekają na statek, że przygotowują się do załadunku nowej partii towaru.

Jednocześnie zadawali sobie pytanie — czy wykorzystaliśmy wszystkie własne możliwości, aby ułatwić pracę robotnikom portowym? Czy wszystko zostało zrobione? — Wszystko wskazywało na to, że tak, ale...

Ktoś z ZMP podał projekt wyczyszczenia i przygotowania ładowni do załadunku. Uzasadnił to krótko: statek będzie od razu gotów do ładowania. Nie będziemy wówczas absorbowali robotników do tych prac, a statek nie będzie tracił cennych dni na postój.

Nikt nie pytał o to, czy wszyscy zgadzają się z projektem. Było to oczywiste. Pracę rozpoczęto natychmiast.

Cała załoga pokładowa zeszła do ładowni. Prędko, prawie „w oczach“ zmieniał się jej wygląd. Pracowano sprawnie i z uśmiechem. Z góry cieszyli się marynarze na przyjęcie w chińskim porcie. Wprawdzie wiedzieli, że ich trud to skromny wycinek współpracy z Chinami, ale byli również przekonani, że właśnie sprawy małe składają się na wielkie.

Załadunek rozpoczął się natychmiast po za-

### TWÓJ I NASZ RZĄD...

W PORCIE chińskim trwa wyładunek przywiezionego przez parowiec „Mikołaj Rej“ towaru. Słychać okrzyki robotników portowych, przy windach pracuje załoga statku. Marynarze jak mogą tak pomagają robotnikom, wskazują i uczą szybszego wyładunku. W pewnym momencie czujny na wszystko bosman zauważył, że kąt pochylenia jednego z bomów jest nieodpowiedni i należy zmniejszyć go przez opuszczenie dwóch ogniw łańcucha. Zwraca się więc do jednego z robotników. Ten, widząc, miał inne zdanie w tej sprawie i nie spieszył się z opuszczeniem łańcucha.

Zauważył to brygadzysta, podszedł do niego i po krótkiej rozmowie robotnik wykonał polecenie bosmana. Zaciekawiony bosman spytał brygadzystę, co wpłynęło na tak nagłą zmianę...

Oto odpowiedź: „Powiedzialem mu, że twój i nasz rząd uzgodniły, wielką sprawę: naszą przyjaźń i współpracę a więc my na każdym kroku musimy to sobie okazywać. Ty chciałeś dobrze, bo przyspieszymy tym wyładunek, a on do tego co dobre musi się zastosować“.

Jakże proste i bezpośrednie są słowa robotnika portowego mówiącego o wielkiej sprawie. Jak dobrze charakteryzują one chińskich towarzyszy dla pracy naszej marynarki.

Z. MAKOWSKI

## O bezawaryjną żeglugę

NIE ujarzmiona jest Wisła. Potrafi ona utrudnić pracę i wodniakowi i żeglarzowi. Z Wisłą trzeba walczyć o każdy niemal centymetr głębokości tranzytowej, a jest to tym trudniejsze, że RDW nie są dostatecznie wyposażone w odpowiednią ilość sprzętu pogłębiarskiego. Niektórzy wodniacy doszli jednak w tej walce do doskonałości. Do takich należy załoga rewiru V w RDW Płock.

Tamtejsi strażnicy nie czekali aż mielizna zagrozi żegludze. Czują ją pilnie nad szlakiem. Na pierwszy sygnał o tworzeniu się mielizny nadzorca wodny tow. Ta deusz Zawalski mobilizuje wszystkich strażników. Przede wszystkim stosują specjalne plotki pomysłu nadzorca. Plotki te nie dopuszczają do spłylenia mielizny. Sumienna praca wodniaków w rewiru a przede wszystkim strażaków wodnych Jana Szczepańskiego, Kazimierza Zawadzkiego, Stanisława Rutkowskiego i Wincentego Jarreckiego pozwoliła w ub. r. na utrzymanie odpowiedniej głębokości tranzytowej, a wodniakom przyniosła propozycję przechodni w 3 kolejnych etapach współpracy z... Czesław FUZ

## Przegląd wydarzeń

**G**DY ktoś jest zarozumiały, mówi: woda sodowa uderzyła mu do głowy. Ale co powiedzieć o niektórych amerykańskich mężach stanu, którym do głowy uderzyła polityka „z pozycji siły”? Jakiśkolwiek by była odpowiedź, jedno stało się jasne: argument siły nie znajduje uznania wśród narodów, które skłonne są przyjąć tylko siłę argumentu. Jednakże panowie z firmy „Dulles i wspólnicy” są innego zdania. Jest ono bardzo krótkie i składa się z jednego słowa: „nie”. To negatywne stanowisko rządu USA wobec najważniejszego problemu naszych czasów — utrwalenia pokoju, znalazło i znajduje wyraz na każdej konferencji poświęconej sprawie uregulowania spornych zagadnień. Tak było na konferencji berlińskiej, tak jest obecnie na konferencji genewskiej.

### CO SŁYCHAĆ W GENEWIE

**O**PINIA publiczna świata z oburzeniem i potępieniem przyjęła wiadomość o zerwaniu przez USA rokowań w sprawie Korei na konferencji genewskiej. Zerwanie rozmów w kwestii koreańskiej nie oznacza, że sprawa ta została zdjęta z porządku dziennego polityki międzynarodowej. Walka o zjednoczenie Korei na podstawach demokratycznych, o utrwalenie pokoju w tej części świata trwa nadal.

O ile imperialistom amerykańskim udało się zerwać rokowania w sprawie koreańskiej, o tyle w kwestii indochińskiej, wbrew usilowaniom USA, zaznacza się dalszy postęp.

19 czerwca br. uzgodniono tekst porozumienia o przerwaniu działań wojennych w Kambodży i Laosie. U podstaw tego leżą propozycje Chin Ludowych, Zw. Radzieckiego i Wietnamskiej Republiki Demokratycznej. Przedstawiciele walczących stron Kambodży i Laosu, podobnie jak Wietnam, mają uzgodnić między sobą szczegóły wejścia w życie tego porozumienia w ciągu 3 tygodni.

Tymczasem z Genewy wyjechali ministrowie Molotow, Eden i Czon En-lai. Rozmowy toczą się nadal na szczeblu zastępców ministrów spraw zagranicznych.

Oceniając dotychczasowe wyniki konferencji genewskiej „New York Times” smutnie pisze:

„Bez względu na to, czego dokona i czego nie dokona konferencja, jasne jest, że wzmożła ona stanowisko komunistycznych Chin w Europie Zachodniej i prawdopodobnie również w innych częściach świata”.

Jest to pośrednie przyznanie faktu, że polityka amerykańska znalazła się w izolacji, że polityka „z pozycji siły” doznaje fiaska wobec siły pozycji narodów, miłujących pokój.

### NOWY RZĄD WE FRANCJI

**17 CZERWCA** br. francuskie Zgromadzenie Narodowe zatwierdziło Mendes-France'a na premiera nowego rządu. Mendes-France należy do tej grupy radykałów, która wypowiada się przeciwko przedłużaniu wojny w Indochinach. Znamienne jest, że uzyskał on 419 głosów na 466 głosujących deputowanych.

Za rządem Mendes-France'a, który objął również tekę ministra spraw zagranicznych, głosowali m. in. i komuniści. Deputowany komunistyczny Billoux, zabierając głos w parlamencie powiedział: „Głosując za pełnomocnictwami, damy panu możliwość zawarcia pokoju w Indochinach”.

Utworzenie rządu Mendes-France'a oznacza zwrot w polityce francuskiej. Warto tu podkreślić, że po raz pierwszy po

wojnie rząd francuski (w tym wypadku Laniel) musiał ustąpić z powodu braku zaufania parlamentu do jego polityki zagranicznej.

Obalenie rządu Laniel i wybór Mendes-France'a wywołało wielkie zdenerwowanie w Waszyngtonie. Korespondent genewski „New York Times” np. pisał: „Nie jest żadnym sekretem, iż delegacja USA niepokoi się, jak dalece Mendes-France'a zamierza pójść na ustępstwa w celu osiągnięcia rozwiązania problemu Indochin”. A „New York Herald Tribune” pisała: „Przyznając inwestyturę Mendes-France uznano zostało w Waszyngtonie za cios dla EVG” (tj. dla „armii europejskiej”).

### AMERYKAŃSKA AGRESJA PRZECIWKO GWATEMALI

**A**GRESYWNĄ polityką Stanów Zjednoczonych znalazła nowy obiekt napadów — Gwatemala. Z terytorium Hondurasu wtargnęły do Gwatemali uzbrojone przez Amerykanów oddziały wojskowe. W celu zamaskowania tej brutalnej agresji Stany Zjednoczone usiłują wmówić naiwnym, że w Gwatemali wybuchła „rewolta”. Zadają temu kłam nieliczne głosy samej prasy amerykańskiej.

Odsłaniając cyniczne kulisy interwencji zbrojnej w tym kraju „New York Times” jednocześnie wskazuje na bezpośrednich organizatorów tej napadów, pisząc: „Sekretarz Stanu Dulles rzadko miesza się w wewnętrzne sprawy innych krajów, ale jego brat Allen jest bardziej przedsiębiorczy. Jeśli ktoś chce zacząć rewolucję przeciwko komunizmowi, dajmy na to — w Gwatemali, to nie warto rozmawiać o tym z Johnem Fosterem Dullesem. Bardziej czynny jest w tym wypadku szef wywiadu Allen Dulles”.

Imperialiści amerykańscy nazywają każdą postępową człowieka komunistą. Nie przynosi to ulgi ani postępowcom, ani komunistom. Trzeba jednakże stwierdzić, że rząd gwatemalski nie jest rządem komunistycznym. Czym więc ślą na siebie taki gniew amerykańskich imperialistów?

W 1952 roku pod naciskiem mas kongres Gwatemali uchwalił reformę rolną, przewidującą wywłaszczenie i podział wśród bezrolnych chłopów ziemi obszarowych. Z tego tytułu podzielono m. in. 160 tys. ha ziemi należących do wielkiego amerykańskiego koncernu „United Fruit Company”, którego udziałowcami są bracia Dulles. Od tego czasu zaczęto przygotowywanie zbrojnej napadów na Gwatemalę.

18 czerwca br. zbrojne oddziały najemników amerykańskich monopolów wtargnęły do Gwatemali z Hondurasu, którego prezydentem jest b. adwokat i dyrektor „United Fruit Company”.

Rząd Gwatemali wniósł skargę do Rady Bezpieczeństwa ONZ. Przedstawiciel St. Zjednoczonych w Radzie Bezpieczeństwa — Lodge (należący do rodziny współwłaścicieli koncernu „United Fruit”), próbował przeciwstawić się tej skardze i przekazać ją do „organizacji Panamerykańskiej”. Nie udało mu się to. Przeciwno tej propozycji głosował delegat radziecki.

Inwazja amerykańska wywołała także oburzenie opinii światowej, że Rada Bezpieczeństwa musiała uchwalić rezolucję, wyrażającą o położeniu kresu tej agresji.

Cały świat obiega hasło: „ręce precz od Gwatemali”. Sympatia całej miłującej pokój ludzkości jest po stronie małego narodu Gwatemali. „Naród Gwatemali — powiedział minister spraw zagranicznych Gwatemali Toriello — liczy na poparcie narodów całego świata”.

Poparcia tego udzielała narodowi Gwatemali narody całego świata, a wśród nich i naród polski.

## Na straży morskich granic

**D**ZIESIĘĆ lat temu, dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej nad faszystowskimi Niemcami, Polska wróciła nad Bałtyk, na ponad 500-kiłometrowe Wybrzeże. Dziesięć lat temu żołnierz polski, walcząc u boku żołnierza radzieckiego, zawiesił nad Dworem Artusa w Gdańsku na marmurowej ścianie, ślubując pod Kołobrzegiem wierność polskiemu morzu, witał prastary słowiański gród Wolin. W Lublinie powstał samodzielny Batalion Morski, który na wiosnę 1945 r. obejmując straż nad wyzwolonym Wybrzeżem. Stało się przed państwem ogromne i trudne zadanie — organizacja Marynarki Wojennej, zdolnej zabezpieczyć szeroki dostęp do morza. Dużych wysiłków wymagało doprowadzenie do porządku zburzonych portów, rozbudowanie basenów i torów wodnych, przygotowanie nowej kadry specjalistów. W realizacji tych zadań braterskiej pomocy udzielił

nam Związek Radziecki. Ekipy Radzieckich specjalistów uruchomiły porty, oczyściły wody przybrzeżne z min.

Mimo ogromnych trudności, dzięki pomocy Związku Radzieckiego, wysiłkiem władzy ludowej, pod kierownictwem Polskiej Partii Robotniczej, powstała Ludowa Marynarka Wojenna, której dziesięciolecie obchodzimy w roku bieżącym.

Przemysł nasz dostarcza nowoczesnego uzbrojenia jednostkom. Rosną i doskonalą się kadry ludowych dowódców morskich, specjalistów wojenno-morskich. Marynarka i oficerowie w codziennym ofiarnym trudzie opierają nową technikę wojenną, poznają zasady nowoczesnej sztuki wojennej, podnoszą nieustannie gotowość bojową okrętów.

Podstawą tej gotowości bojowej, wyszkolenia bojowego szeregow Marynarki Wojennej, jest wysoka świadomość



polityczna, silna dyscyplina wojskowa i sprawna organizacja.

Obrońcy Ludowej Ojczyzny cieszą się wielką miłością ludzi pracy. Na tę troskę, na ogromną miłość narodu, którą zawsze otoczeni są obrońcy naszej Ojczyzny, marynarze odpowiadają uporczywym szkoleniem, ciągłym

podnoszeniem gotowości bojowej swoich okrętów i jednostek.

Bezgranicznie oddana, wierząca w obowiązek żołnierski, Marynarka Wojenna wypełnia z honorem każde zadanie, jakie postawi przed nią partia, rząd ludowy, cały naród.

## DWA LATA PRACY SZCZECIŃSKIEJ STOCZNI REMONTOWEJ

RYSZARD ERBEL

Dyrektor Szczecińskiej Stoczni Remontowej

**W** DNIU Stoczniońca, w przeddzień 10-tej rocznicy Odrodzenia, dokonujemy przeglądu osiągnięć i błędów w naszej pracy oraz po rzadku zburzonych portów, rozbudowanie basenów i torów wodnych, przygotowanie nowej kadry specjalistów. W realizacji tych zadań braterskiej pomocy udzielił

Gdy w końcu 1952 r. rozpoczęliśmy budowę stoczni, musieliśmy walczyć z wieloma trudnościami. Teren nosił ślady olbrzymich zniszczeń wojennych. Brak obrabiarki, zły stan doków, całkowity brak materiałów, nieznanostwo technologii remontów, brak kwalifikowanej kadry robotniczej i inżynierskiej, owo warunki w jakich rozpoczynaliśmy pracę.

Przystąpiliśmy jednak do niej z winą w nasze siły. Przewycierając wszelkie trudności, ofiarą załoga naszej stoczni równoległe prace prowadziła najpilniejsze remonty statków przejętych ze Stoczni Szczecińskiej.

Od 1 października 1952 r. do chwili obecnej stocznia nasza wyremontowała przeszło 200 statków. Były wśród nich różne jednostki o różnych zakresach remontów.

Szereg statków załoga nasza wyremontowała przed terminem. Wielu robotników wiele brygad otrzymało za dobrą pracę podziękowania i pochwały zarówno od armatorów jak i załóg statków.

W ciągu drugiego półrocza 1953 r. i pierwszego 1954 r. wyremontowaliśmy, względnie przeprowadziliśmy odbudowę kilku tak bardzo potrzebnych naszej gospodarce morskiej jednostek dokończone.

Szybko rozwija się nasz zakład. Trzykrotnie wzrósł stan załogi stoczni w porównaniu z rokiem 1952. Wartość i wielkość naszej produkcji w 1954 r. będzie o 50 proc. większa niż w ub. r. Wartość i wielkość zaś naszej produkcji IV kwartału br. będzie trzy i pół raza większa niż w IV kwartale

1952 r. Plan produkcyjny 1953 r. załoga nasza wykonała w 112,1 proc. Jesteśmy obecnie jednym z kilku największych przedsiębiorstw przemysłowych Pomorza Zachodniego.

Na stocznii naszej wyrosła i wykształciła się dzielna załoga. Wielu z naszych pracowników posiada odznaczenia państwowe: Odznaki Przewodników Pracy, Brązowe i Srebrne Krzyże Zasługi. Użytkali je wytrwali i ofiarni pracownicy. Do przodujących pracowników oddziału dokowego zaliczyć należy elektryka Łatuszka, dokmistrza Czubę, marynarzy: Marczyka i Niedzwieckiego, kierownika Gule i budowniczego Budziszewskiego. Tokarz Stodulny i wytaczacz Beczka przodują w warsztacie obróbki mechanicznej. Do najlepszych monterów silnikowych zaliczamy Schumana, Sikorskiego, młodzieńców Nowickiego, brygadzie Olędziaka, Łukowiaka, Radkiego i Witkowskiego. Coraz lepsze wyniki w pracy osiągają kołarze: Górzyński, Ordyniak, stolarz Majewski, ślusarze: Gawla i Grudziak.

Młody jest personel inżynierski — technicy naszej stoczni i niekiedy brak mu jeszcze doświadczenia. Ofiarność i zapał sprawiają jednak, że nie brak u nas przodujących kierowników i organizatorów produkcji, jak np. technik Pokojski, który zorganizował i coraz lepiej prowadzi wydział maszynowy: inż. Obtułowicz, który przełamał początkowe trudności i wysuwa swój dział główne go technologa do rzędu najlepszych komórek stoczni.

Kierownik narzędziowni Kozłowski i mistrz odlewów Grzybowski

— prowadzą swe oddziały wzorowo i wraz z Szopnym, Mroczkowskim, Sochańskim, Jelnickim — są przodującymi mistrzami w zakładzie.

**P**OZA poważnymi osiągnięciami w produkcji, mamy też do zanotowania znaczne jeszcze błędy i niedociągnięcia. Najpoważniejszą naszą chorobą jest często występująca nierytmiczność produkcji, z którą nie potrafią odpowiednio walczyć firmy. W znacznej mierze wpływa na nią nieterminowość podstawiania statków do remontu i braki w dokumentacji remontowej. Wiele pozostało do życzenia nasze planowanie warsztatowe. Brak comiesięcznej, szczegółowej analizy mocy produkcyjnej każdego warsztatu utrudnia wykrycie i wykorzystanie wielu rezerw, dla uzyskania większej wydajności pracy i rytmiczności produkcji.

Organizacja pracy w stoczni wykazuje jeszcze znaczne niedociągnięcia. Do niedawna brak było rozdzielnego warsztatu obróbki mechanicznej, która warunkuje normalną pracę podstawowego wydziału stoczni — wydziału maszynowego.

System dyspozycji, kontaktów poszczególnych wydziałów ze sobą, planowanie naszego technologa do rzędu najlepszych komórek stoczni. Kierownik narzędziowni Kozłowski i mistrz odlewów Grzybowski

Stan BHP oraz stan urządzeń sanitarnych na stoczni ulega poprawie, ale zbyt wolno, np. dopiero teraz kończy się budowa gabinetów lekarskich i dopiero obecnie przystępuje się do wyposażenia kadłubowni w odpowiednie rusztowania. Stan łazienek, jadalni, umywalni jest także jeszcze niezadowolający.

Popelniliśmy także wiele błędów w kierowaniu zagadnieniami racjonalizatorskimi i współzawodnictwa, które kształtowały się w zakładzie żywiołowo. Nasze koszty produkcji są jeszcze za wysokie. Jakkolwiek osiągamy planowaną obniżkę kosztów własnych, to jednak istnieją poważne możliwości uzyskania lepszych wyników w tej dziedzinie. Należy jeszcze bardziej oszczędzać materiały, lepiej organizować pracę, likwidować nadgodziny a używać w ten sposób ponadplanowe zmniejszenie kosztów własnych.

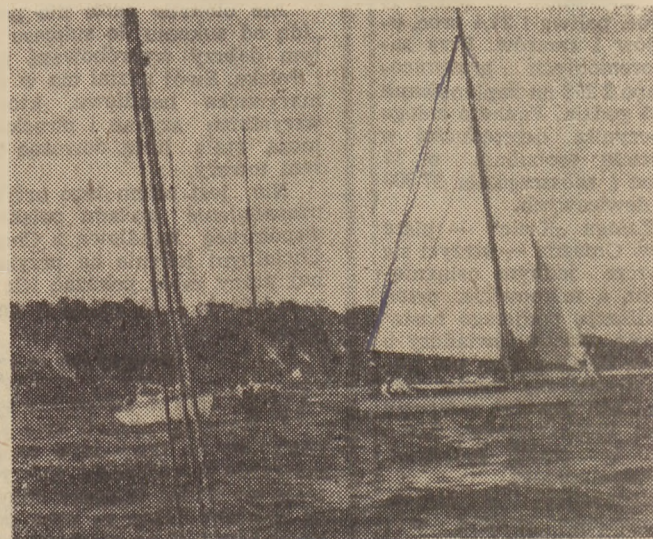
Wiele troski dyrekcja stoczni musi poświęcić zagadnieniom organizacji pracy, doszkalanu załogi, zwłaszcza młodzieży, odpowiedniemu kierownictwu akcji współzawodnictwa i racjonalizacji.

Zadania jakie stoją przed stoczniami, są coraz większe, tak w zakresie jakości i wartości produkcji oraz skracania czasu trwania remontów. Wykonamy je pokonując nasze niedociągnięcia i braki, wspólnym, zgranym i ofiarnym wysiłkiem załogi i kierownictwa.

## Nasze święto

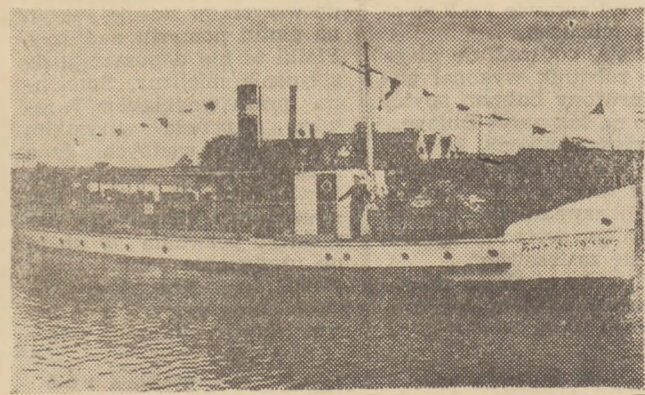
W czasie „Dni Morza” marynarze z parowca „Śląsk” przyjmowali niecodziennych gości. Byli nimi górnicy z kopalni „Śląsk”. Pierwsze kroki górniczy skierowali na statek, który załoga z dumą pokazywała świąskim przyjaźniom. Górnicy z ciekawością oglądali bomy i windy oraz pomieszczenia załogi zwracając uwagę na wygodne warunki pracy i odpoczynku marynarzy.

Następne dni pobytu, to wycieczki po morzu, portach Gdańska i Gdyni.



W dniach morza na spokojnych wodach zatoki nie zabrakło żeglarzy. Jak skrzydła mew białe żagle rozpostarły się nad wodą. Prowadzone pewnymi rękami sterników jachty wzbudzały żywe zainteresowanie wśród przybyszów z kraju. Na zdjęciu: jachty kotwiczą u stóp Kamiennej Góry.

Fragmenty defilady w Gdyni. Na zdjęciu: mały doboże Marynarki Wojennej i marynarze.



Dni Morza obchodzili również Żegluga Śródlądowa, której statki podniosły gale banderową. We wszystkich ośrodkach wodniackich odbyły się uroczyste akademie z częścią artystyczną. We Wrocławiu na uroczystości wystąpił 100 osobowy zespół pieśni i tańca Pa-Fa-Wa-gu, w Krakowie żeglarsze serdecznie gościł górników, na Wiśle i Odrze puszczano tradycyjne wianki, urządzano tańce z wiankami, a wszędzie bawiono się wesoło i beztrosko.



## IV Konferencja Partyjna PMH

W DNIU 13 czerwca br. odbyła się w Gdyni IV konferencja sprawozdawcza - wyborcza Komitetu PZPR Polskiej Marynarki Handlowej. W obradach wzięli udział delegaci organizacji partyjnych - jednostek pływających, załóg ładowych PLO, PRO, Baltony, Polfrachtu i CZ PMH oraz zaproszeni goście. M. in. w konferencji uczestniczyli: Minister Żeglugałi tow. Mieczysław Popiel, oraz przedstawiciel Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Lech Wiślicki, sekretarz KW PZPR Gdańsk tow. Grochulski.

Konferencja dokonała podsumowania działalności organizacji partyjnej floty za ubiegły okres, wytyczając kierunki do dalszej pracy oraz dokonała wyboru nowego Komitetu PZPR PMH. W skład nowo-obranego gdańskiego Komitetu weszli: I sekretarz JÓZEF DRYGAŁSKI, sekretarz BOLESŁAW LABANOWSKI, członkowie: MARIAN PIESZCZYK, WŁADYSŁAW OBIEŻYŃSKI, WŁODZIMIERZ SZYNAWSKI, WIESŁAW WIECZOREK, CZESŁAW ANTKOWIAK, HENRYK WIERZBIŃSKI i MIECZYSLAW ZWIERZEWICZ.

W dyskusji, która wywiązała się po referacie, wygłoszonym przez I sekretarza Komitetu tow. Drygałskiego, zabierało głos 21 delegatów i zaproszonych gości. Głównie dyskusja ześrodkowała się wokół zagadnienia pracy polityczno-wychowawczej na statkach. Omawiając nowe formy tej pracy, przytaczając wiele pozytywnych przykładów wzrostu świadomości naszych marynarzy, dyskutowano krytycznie i samokrytycznie, wskazując istniejące jeszcze poważne braki i niedociągnięcia w pracy polityczno-wychowawczej. Tym niemniej, dyskusja nie uniknęła i braków. Towarzysze pominieli całkowicie w swych wypowiedziach zagadnienie pracy z młodzieżą. Sprawa ta - tak niezmiennie ważna i istotna - nie znalazła również dostatecznego miejsca w referacie. Na temat zagadnień poruszonych w obradach IV Konferencji PZPR PMH będziemy pisać w kilku kolejnych artykułach.

## NASZ LIST GWARANCYJNY

Dla uczczenia Dnia Stocznia Stoczniowa załoga Szczecińskiej Stoczni Remontowej podpisała list gwarancyjny na remont parowca „Jedność Robotnicza”.

W realizacji podjętego zobowiązania stocznicy gwarantują wysoką jakość robót oraz postanawiają przyspieszyć o 15 dni wykonanie wszystkich prac remontowych i oddać jednostkę do eksploatacji 1 sierpnia br. Zadanie jest poważne, i wymaga wysiłku ze strony załogi stocznicy.

Tak brzmiała krótka notatka o tym ważnym wydarzeniu w życiu naszego zakładu. Jednak... W tym zobowiązaniu kryje się coś więcej, a mianowicie poważny zwrot na lepsze w rozwoju współzawodnictwa w Stoczni Szczecińskiej. By właściwie zrozumieć i ocenić zachodzącą zmianę, trzeba rzucić okiem wstecz i sięgnąć do błędów współzawodnictwa choćby jeszcze w I kwartale br. Ze sprawozdań wynika, że w okresie tym we współzawodnictwie brało udział nie mały 100 proc. załogi, a realizacja podjętych zobowiązań dała ponad 60 tys. roboczogodzin oszczędności. Należałoby się spodziewać, że dzięki wygosparowanemu rezerwowi Szczecińska Stocznia Remontowa oddała przed terminem jednostki do eksploatacji. Niestety - takich wypadków nie było. Świadczy to wyraźnie, że podany w sprawozdaniu wynik był... tylko na papierze.

Zobowiązań było wiele, lecz załoga podejmowała je żywiołowo. Nie były one na kierowane na najważniejsze odcinki pracy i często za pominięcia do kontroli ich wykonywania. Te niedroga atmosfera wytwarzała częstotliwość zarówno kierownictwa jak i rada zakładowa stocznicy, które tolerowały deklarowanie przez brygady i grupy wielogodzinnych zobowiązań, nie zabezpieczając warunków praktycznego ich wykonania.

Częstym błędem było również to, że o wykonanie po-

# PRACUJĄ CORAZ LEPIEJ

POWAŻNEGO i ofiarnego wysiłku od załóg portowych wymagało w II kwartale br. wykonanie ponadplanowych przeładunków zboża i drewna, jak również zwiększonych ilości drobnych.

Taką postawę wykazała w tym czasie i załoga portu gdyńskiego. Niezależnie od zwiększonego tonażu towarów i braku rezerw roboczych, portowcy gdyńscy musieli przezwyciężyć znaczne trudności, spowodowane nieregularnością podejścia statków i ładunków, zwłaszcza w miesiącu kwietniu.

Żałoga pokonała trudności i sprostała zadaniom. Osiągnięcie to jest wynikiem wzrostu aktywności robotników oraz sprawności kierownictwa.

Zrobiono dalszy krok w rozszerzaniu i pogłębianiu współzawodnictwa pracy Robotnicy przeładunkowi stawiając sobie coraz poważniejsze zadania przeładunkowe, usprawniając organizację pracy i wygosparowując czas dla wykonywania dodatkowych zadań. Pomyślnie zwłaszcza rozwija się w porcie podejmowanie zobowiązań dziennych. W akcji tej przodują brygady przeładunkowe wydziału I, które w miesiącu maju podjęły 491 zobowiązań zmianowych.

I tak np. realizując swe dzienne zadania, brygada sztawerska nr 16 uzyskała 397 proc. a brygada młodzieżowa nr 20 - 314 proc. normy przy wyładunku drobnych z parowca „Olsztyn”. Wiele inicjatyw w usprawnianiu pracy wykazyli młodzi brygadziści Ludwik Fabiański, Stanisław Przybylski, Zygmunt Ostrowski, Józef Szreder. Ich brygady - nr nr 10, 3, 17 i 16 przodowały we współzawodnictwie wydziału, osiągając do 171 procent wykonania normy.

Podobne rezultaty uzyskali brygady sztawerskie nr nr 63, 67, 75, 80 z wydziału II. Wysiłkowi brygad towarzyszyła sprawna praca dźwi-

gowych, z których wyróżnili się: Jan Winczakowski, Jan Lietke, Adam Lange i Konrad Warczak. Dowodem tej współpracy jest przyspieszenie o 534 godzin przeładunku 16 statków w maju br.

Dziesiątki tysięcy ton zboża przeszło przez port gdyński. Dzięki udoskonaleniom technicznym i stosowaniu metody pracy ciągłej - załoga wydziału III przekracza plany przeładunków zboża. Najwyższą wydajnością pracy wykazała się brygada nr 108, która średnio wykonała normę w 219 proc.

Ofiarnie walczyła o plan załoga wydziału III. Dzięki zremontowanej dźwigowej i brygad trymerskich, w miesiącu maju przyspieszono załadunek 76 statków węglowych o 1203 godzin. Do osiągnięcia tych rezultatów znacznie przyczyniła się działalność meżów zaufania, takich jak np. Franciszek Wendt z brygady nr 95, Bernard Szatwowski z bryg. nr 103. Potrafili oni wraz z brygadystami Józefem Suchomskim i Leonem Halmanem zachęcić trymerów do codziennego podejmowania zobowiązań. Z dużym uznaniem mówią trymerzy o pracy dźwigowych-kowalców: Brunona Grabowskiego, Feliksa Ciemińskiego przy załadunku parowców „Tundra” i „Hera”, czy Bolesława Stefankiewicza przy wyładunku statku „Kra-ków”.

PRACOCHLONNE są przeładunki drewna. Ale i na tym odcinku umie się radzić załoga wydziału V. Donoszenie tarcicy do wózka z oddalonych sztapłów

wymaga wysiłku i pochłania dużo czasu. Sztawerzy ułatwili sobie pracę, kładąc przenośne tory kolejki wąskotorowej. Sprawniej już poszła praca w brygadzie nr 120 przy załadunku tarcicy na parowiec „Hilde Thorn”. Brygadziści Jan Miszewski i Antoni Cichosz mogli złożyć dumny meldunek: czas załadunku statku skrócono o 57 godzin. Dobra organizacja pracy i aktywna postawa sztawerów, jak np. Jana Formeli, Józefa Pawłowicza, Leona Paszkiewicza sprawiły, że załoga wydziału V wyso-ko wykonała w maju plan przeładunków drewna - w 237 proc.

Poważny wkład w realizację planów wniósł aparat głównego dyspozytora portu z tow. E. Śliwińskim na czele. Wiele trudnych sytuacji przeładunkowych wyjaśnili umiejętnymi i wnikliwymi decyzjami m. in. dyspozytorzy Józef Soltysiak, Leon Borucki czy dysponent - Edward Baumert z wydziału I, Stanisław Burkowski z wydziału II, czy pracownik sekcji sztawerskiej - Józef Andrych.

Końcowy etap walki o pełne wykonanie zadań II kwartału zbiega się zawsze z tradycyjnymi „Dniami Morza”. Podobnie jak w innych portach - gdyńscy portowcy uczcili je dodatkowymi zobowiązaniami. Wiedzą oni bowiem dobrze, że każda szybciej przeładowana i wysłana z portu tona towaru przyspiesza wzrost dobrobytu ludzi w Polsce i przyczynia się do zacieśnienia więzów gospodarczych z krajami obozu pokoju.

## DLA KRAJU I DLA SIEBIE...



MANIFESTUJĄC SWĄ NIEZŁOMNĄ WOLĘ DALSZEGO UMACNIANIA SIŁY POLSKI NA MORZU - OBCHODZILIŚMY TEGOROCZNE „DNI MORZA”. JAK CO ROKU ZBIEGAJĄ SIĘ ONE Z OKRESEM WZMOŻONEJ WALKI O WYKONANIE POŁROČNYCH PLANÓW W NASZEJ GOSPODARCE MORSKIEJ. ZAŁOGA PORTU GDYŃSKIEGO CZYNAMI PRODUKCYJNYMI ZADOKUMENTOWAŁA SWOJĄ POSTAWĘ. NA ZDJĘCIU - BRYGADY NR 107/52, 108/5 I 109/2RZ - PODPISUJĄ ZOBOWIĄZANIA NA PRZYSPIESZENIE WYŁADUNKU STATKÓW ZE ZBOŻEM

## Bierzemy z nich przykład

ZBLIŻAJĄCĄ się 10 rocznicę Polskiej Ludowej załogi parowca „Białystok” wita nowymi sukcesami w pracy oraz zobowiązaniami mającymi na celu obniżenie kosztów własnych. Realizując po drodze powrotną do kraju prześtauwaliśmy we własnym zakresie 750 balotów tytoniu z III do V ładowni. Do opróżnionej ładowni załadowaliśmy w Colombo bunkier. Pobranie większej ilości wę-

gla pozwoliło na bezpośrednią podróż do kraju, bez pośredniego bunkrowania w porcie Aden. Czyn ten skrócił cykl podróży o dobę oraz przysporzył oszczędności dewizowe.

Poza tym załoga parowca „Białystok”, realizując wskazania II Zjazdu PZPR o wykorzystaniu rezerwy produkcyjnych, wystąpiła do dyrektora PLO z wnioskiem o skierowanie statku, po przejściu

Kanału Sueskiego, do jednego z portów, by w miejsce spalonego bunkru zabrać około 1000 ton ładunku.

J. L.  
Korespondent

ZOBOWIĄZANIA dla uczczenia zbliżającej się 10 rocznicy istnienia Polskiej Ludowej podejmują również załogi innych naszych statków. M. in. marynarze z motorowca „Warszawa” piszą:

— „pragnąc przyczynić się do podniesienia stopy życiowej najszerzszych mas pracujących naszego kraju, postanowiliśmy wzmocnić nasz wysiłek w pracy zawodowej i społecznej.

Żałoga działu maszynowego zobowiązała się skrócić o 15 proc. czas wykonania prac zaplanowanych na podróż nr 13, a w oszczędzonych roboczogodzinach przeprowadzić generalny remont motoru po mocniczego nr 1.

Dział pokładowy zobowiązał się oprócz zaplanowanych robót przeprowadzić przy konserwacji dodatkowo 472 roboczogodzin.

Żałoga hotelowa poza wykonywaniem normalnych obowiązków zobowiązała się przepracować 472 roboczogodzin przy konserwacji i malowaniu pomieszczeń. Ponad to załogi - pokładowa i maszynowa podjęły szereg zobowiązań indywidualnych na ogólną ilość 767 roboczogodzin.

PODOBNE zobowiązania, mające na celu przeprowadzenie szeregu robót konserwacyjnych - remontowych, podjęli w dniu 12 czerwca br. marynarze z tankowca „Współpraca”. Zobowiązania te stanowią podbudowę długofalowego zobowiązania, którego celem jest utrzymanie statku w ciągłej gotowości eksploatacyjnej.

H. DZIECIATKO  
Korespondent

## LEKARZE NASZYCH STATKÓW

KADŁUBOWNIA Gdańskiej Stoczni Remontowej... Tego dnia jakoś szybciej niż zwykle biegł czas grupie Jana Babińskiego. Robotnicy przyspieszali robotę. Postanowili bowiem dziś zameldować o wykonaniu zobowiązań, podjętego dla uczczenia Dnia Stocznia.

Na godzinę przed zmianą ostatnia płyta poszycia została na burcie parowca „Wieluń”. Robotca została przyjęta przez mistrza i kontrolera technicznego. Rozjaśniły się twarze starszego Józefa Lipeckiego, Henryka Dudzika i najmłodszego Bernarda Wilmy. Wykonali powierzoną pracę w 260, zamiast w 530 planowanych godzin. Osiągnęli to przez sprawna organizację pracy i osobisty ofiarny wysiłek. 196 proc. wyrobionej normy to nie było co - stwierdził mąż zaufania Władysław Serebicki, kładąc jako ostatni swój podpis na potwierdzeniu wykonania zobowiązania.

Było to 14 czerwca br. Do święta stoczniościowego jeszcze „kwała” czas - pomyślał głoszno Babiński. Można by jeszcze coś dołożyć dla jego uczczenia. Pogadali z innymi. Poradzili się mistrza Władysława Płochy. Ugodzili, że grupa weźmie dodatkową robotę przy wannie w cynkowni. Zaplanowano na jej wy-

przedzona już na kilka dni naprzód odpowiednim przygotowaniem materiału, szczególnie zaś zaplanowaniem zadań dla każdego robotnika - tak mówi Babiński.

Umie on walczyć z przeciwnościami. Osiąga to m. in. przez ścisłą współpracę z działami pomocniczymi. Często rozmawia z robotnikami i pracownikami tych działów. I tak np. dzięki nawiązaniu osobistego kontaktu z

Dajemy sobie jednak radę. Marynarze nie będą na nas narzekać. Zrobimy lepiej, niż tam na Zachodzie...

Statek miał bowiem pierwotnie pójść na stocznice zagraniczną. Żałoga Gdańskiej Stoczni Remontowej postanowiła inaczej. W toku kampanii, poprzedzającej zawarcie Zakładowej Umowy Zbiorowej, robotnicy wykazali możliwość wygosparowania



„Dwa razy sprawdź, zanim utniesz...” - poucza Jan Babiński swoich współpracowników, przygotowujących płyty poszycia dla remontowanej jednostki

brygadziście Franciszkiem Chojnackim, zabezpiecza Babiński swojemu zespołowi na leżyty i terminową pracę spawaczy. Wiele zrozumienia dla wysiłku kadłubowców wykazuje palacz Koszmider i inni.

Dużą uwagę przywiązuje Babiński do podnoszenia kwalifikacji swojego zespołu. Dzieli się ze współpracownikami swym bogatym doświadczeniem. Otacza opieką młodych robotników i zachęca ich do nauki.

Babiński nie ma 4 palców w ręki i rzecz jasna trudniej jest mu wykonywać wiele czynności niż innym. Jednak nie widzi w tym powodu, że by miał pracować mniej w dalsze niż jego współpracownicy. Przeciwnie. Jest przydługim pracownikiem.

ROZGWAREM roboczym rozbrzmiewał motorowiec „Hugo Kołłątaj”, gdy wraz z referentem współzawodnictwa - Radomskim schodziliśmy do maszynowni statku. Wszędzie gdzie tylko spojrzeć zdemontowane części maszyny, pomp i innych agregatów.

Jak widzieć, maszyna w przyszkło - zaczął rozmowę grupowy z działu silnikowego Jan Bystrzyński. -

znacznym rezerwy produkcyjnych. Żałoga stoczni postanowiła więc przeprowadzić remont statku „Hugo Kołłątaj” jako swoje zadanie ponadplanowe. Od 13 maja br. wra praca na tej jednostce.

„Czerwiec - to najgorętszy miesiąc pracy stoczni. Wiadomo, że serce stoczni to dział silnikowy... Oczyszczenie i remonty są na ten dzień...” - przypomnieli mi się słowa płynące dziś rano z głośników radiowęzła zakładowego...

Nie dziwnego, że grupa Bystrzyńskiego ma stale pełne ręce roboty. Prowadzą równoległe remonty i na innych statkach.

Jak sobie dajecie radę? - pytam tow. Zygmunta Zakowieckiego majstrującego coś przy pompie.

A no po prostu podejmujemy zobowiązania i skracamy czas remontów. Na „Kołłątaju” skrócimy roboczo o 50 proc. - pada krótko odpowiedź.

Myśl podjęcia dodatkowego zobowiązania dla przyspieszenia remontu motorowca „Hugo Kołłątaj” podsunął mojej grupie nasz mistrz, tow. Marian Kuich - wyjaśnia Bystrzyński. -

Taki system pracy stosuje coraz więcej brygad i grup roboczych w stoczni. Tak pracuje między innymi zespół Bronisława Wilkowskiego ze ślusarni okrętowej. Grupa ta specjalizuje się w remoncie urządzeń sterowych. W chwili, gdy rozmawiamy z erupowim, jego ludzie pracują jednocześnie na dwóch statkach i przygotowują prace na parowiec „Waryński”.

Wykonując normę przeciętnie w 180 proc. grupa Wilkowskiego pracuje bez braków i w większości skracając do połowy zaplanowany czas robót.

Tak to pracują, tak doskonale swe metody, tak rosną gdańscy remontowcy.

J. P.

## Przoduje gdyński port

TYTUŁ przodującego zakładu we współzawodnictwie międzyportowym za I kwartał br. oraz sztan dar przechodzi Zarząd Główny ZZPZ zdobyła załoga Zarządu Portu w Gdyni.

O przewadze portowców gdyńskich zdecydowały głównie: wykonanie kwartalno - miesięcznego planu przeładunków w 110,6 proc. (Gdańsk - 107,6 proc., Szczecin - 106,6 proc.), oraz wysokie przebieżenie (o 64 proc.) planu rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. Koszt przeładunku 1 tony - załogi ZP - Gdynia i ZP - Szczecin obniżyły o 1 proc. Portowcy gdańscy nie tylko nie uzyskali obniżki kosztów, ale dopuścili do ich wzrostu o 5 proc.

W dziedzinie BHP - najlepszymi wynikami wykazała się załoga Zarządu Portu Szczecin, gdzie liczba wypadków zmalała o 43 proc. w stosunku do I kwartału ub. r. (w ZP - Gdańsk o 11 proc.). Natomiast w Gdyni zanotowano poważny wzrost wypadkowości - 32 proc.

W omawianym okresie wzorową postawę wykazały brygady przeładunkowe nr 9 nr 73 i 95. Z robotników na wyróżnienie zasłużyli m. in. - sztawerzy Augustyn Lipiński, Stanisław Rolbiecki, trymer Edward Czyż, dźwigowiczy Edward Ciemiński i Kazimierz Gumiński, wózkarka Halina Staniszeńska oraz Eugeniusz Auriga - kierownik maszyn na hol „Tytan”.



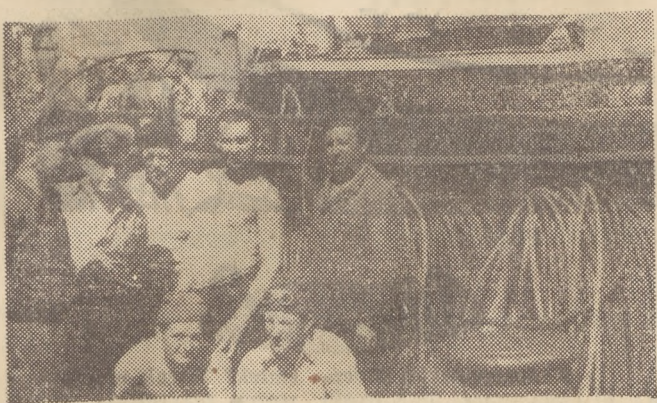
OD 1951

Trwały jeszcze roboty przy podnoszeniu wraku pokonanego pancernika „Gneisenau”, gdy jesienią 1950 r. z portu gdyńskiego wypłynęły dwa kutry PRO „Kuna” i „Pilot 6” udając się na poszukiwanie legowiska bezimiennego wówczas kołosa...

Poszukiwania powiodły się. Ustaliliśmy dokładne miejsce spoczynku wraku — wiosną 1951 r. przystąpiono do dokładnych badań położenia wraku, jego uszkodzeń i możliwości podniesienia.



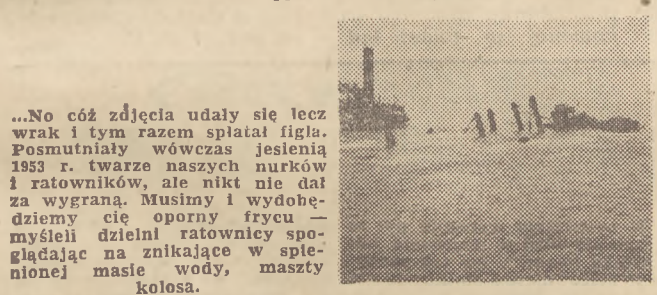
Po blisko 2-letniej pracy podmorskiej przystąpiono do pierwszych prób podniesienia wraku. Uparty kołos trzykrotnie wyrzucił się z głębin morskich, by za chwilę zapasć ponownie w wygodne leże.



Kilka członków załogi „Smoka”



Nurkowie ze „Światowida”. Jest między nimi i tow. Sadowy kierownik ekipy nurków ze „Smoka”...



...No cóż zdjęcia udaly się lecz wrak i tym razem spłatał figla. Później, w październiku, przed czerem 1953 r. twarze naszych nurków i ratowników, ale nikt nie dał za wygraną. Musimy i wydobycie cię oporny frycy myśleli dzielni ratownicy spoglądając na znikające w splecionej masie wody, maszyn kołosa.

Kpt. ZW WITOLD POINC  
Dyrektor Techniczny PRO

## Nasze zwycięstwo

Na początku kilka szczegółów, a więc wydobycie z dna morza olbrzymi statek zwany „JASTARNIA” jest drobnicowcem. Został wybudowany w 1942 r. „Jastarnia” posiada następujące wymiary: tonaż rejestrowy — 12 349 BRT, nośność — 13 750 TDW, długość maks. — 169 m, szerokość — 21,31 m, pojemność ładowni — 28 925 m<sup>3</sup>, zanurzenie z pełnym ładunkiem — 9 m. Wyposażony jest w dwa silniki dwusuwowe o łącznej mocy 15 000 KM. Szybkość ponad 20 węzłów.

Statek zatonał w grudniu 1944 roku, dwie mile na południe od Jastarni, na głębokości 32 m. W czasie kilkuletniego pobytu na dnie zapadł się na 14 m w twardy gliniasty grunt i przechylił do 21° na prawą burtę. Myśl podniesienia wraku powstała w 1950 roku. Po zebraniu informacji od rybaków na Helu i Jastarni, wrak został w 1950 roku odnaleziony i powierzchniowo zbadany. Jesienią 1950 roku uzyskano zgodę Ministerstwa Żegluga na podnoszenie wraku i budowę koniecznych w tym celu 500 tonowych pontonów.

Na początku czerwca 1951 roku skierowano do pracy przy „Jastarni” nowozakupiony łodolamacz „Światowid”. Pierwszą fazą pracy było przyzwyczajanie nurków do dużej głębokości i do kładne badanie wraku. Nurkowie w czasie kilku tygodniowych badań stwierdzili, że wrak ma wielkie uszkodzenie kadłuba na rufie pod szóstą ładownią, spowodowane wybuchem miny. Dziura w dnie o wymiarach 6 na 8 m, między pokładami w szóstej ładowni zniszczone, a gródz między VI i V ładownią sfalowana i w dolnej swej części rozbita. Stwierdzono poza tym zapadnięcie pokładu obronnego przy I luce na przestrzeni około 20 m<sup>2</sup>, oraz wybrzuszenie i pęknięcie grodzi między I i II ładownią. Aby móc przystąpić do podniesienia należało przede wszystkim statek, zapadnięty po pokład w grunt, odmuścić i usunąć z jego obu burt, dla utworzenia miejsc na ustawienie pontonów, około 25 000 m<sup>3</sup> twardej gliniastej go ilitu.

Bagrowanie do głębokości 46 m nie znane było dotąd w technice podnoszenia wraków. Zastosowanie zwyczajnych ejektorów dawało początkowo urobek nie przekraczający 2 m<sup>3</sup> na godzinę. Zespoły racjonalizatorów ze „Smoka” i „Światowida”, stosując szereg pomysłów, opracowały do ejektora nową głowicę posiadającą spulchniacze wodne i mechaniczne. Zastosowanie tej głowicy zwiększyło urobek dzienny ejektorów do ponad 30 m<sup>3</sup> na godzinę. Urządzenie to pod nazwą „urządzenie do odmulniania wraków na dużych głębokościach” zostało zgłoszone do Urzędu Patentowego jako wynalazek, a główni jego twórcy odznaczony Nagrodą Państwową II stopnia.

Dla podniesienia wraku na leżało użyć siły wynoszącej ponad 11 000 ton. Zaplanowaliśmy podnieść wrak przy pomocy posiadanych pontonów, o łącznej sile wyporu

7 000 ton. Brakujące 4 000 ton postanowiliśmy uzyskać przez uszczelnienie i odpompowanie wody z ładowni nr II, III i IV. Aby zamocować pontony do kadłuba należało przeciągnąć pod dnem statku 30 stropów nośnych. W innych przedsiębiorstwach przeciąganie takich stropów, wykonanych z podwójnej liny stalowej Φ 70 mm, odbywa się w ten sposób, że nurek przy pomocy specjalnych pomp ssących i ciśnieniowych przekopuje pod wrakiem tunel przez który osobicie przeciąga pierwszą linę przewodniczą. Praca ta często kończy się zasypaniem i śmiercią norka. Przekopanie powyższą metodą takich tuneli, pod dnem statku szerokości ponad 21 m, na głębokości przekraczającej 46 m i w twardej, zbitej glinie, było niewykonalne. I znowu z pomocą przyszła myśl nowatorska. Zespół racjonalizatorów „Smoka” i „Światowida” opracował pół-automatyczną pewną i bezpieczną nową metodę przeciągania stropów — powstaje tzw. sprzeczka wypływająca kanał do przeciągania stropu przy czym nurek w ogóle pod statek nie wchodzi, a czas pracy skrócony jest kilkakrotnie.

CIEŻKIE, żmudne prace przygotowawcze trwały do ub. r. w czasie, od początku lipca do końca września 1953 roku, wykonano trzy bezskuteczne próby podniesienia wraku. W czasie prób tych stwierdzono, że takie uszczelnienie ładowni, aby zapewnić im 100 proc. szczelności jest w warunkach wraku „Jastarnia” — nowoczesnego chłodnicowca — posiadającego skomplikowaną sieć kanałów powietrznych, niesłychanie trudne do wykonania. Zwróciliśmy się wówczas do Związku Radzieckiego o pożyczanie 10-ciu 400-tonowych pontonów. Ratownictwo radzieckie przysłało nam jak zwykle z chętną pomocą. Pontony otrzymaliśmy. Pożyczaliśmy rów-

nież pontony od naszej Marynarki Wojennej i z NRD Przeciągnięto pod wrakiem dodatkowo 24 stropy. Zamocowano razem 46 pontonów o łącznym wyporze 13 000 ton. Pontony te zostały zamocowane z obu burt wraku, w trzech rzędach piętro po piętro, jeden nad drugim. W czasie trzech sezonów tj. 506 dni efektywnej pracy — przy czym pracowało jednocześnie maksimum 4-ch nurków, a przeważnie dwóch — wykonano następujące ważniejsze roboty:

- usunięto z obu burt wraku około 25 000 m<sup>3</sup> gliny i ilitu,
- przekopano pod wrakiem na głębokości 45 — 47 m, 54 tunele, przeciągnięto tyłu stropów nośnych,
- każdy ponton zamocowano do wraku na sztywno mocowaniami wzdłużnymi i poprzecznymi. Na stropy nośne i mocowanie zużyto ponad 200 ton liny,
- zakryto 5 górnych luków płytami stalowymi, przy czym wykonano ponad 500 m<sup>3</sup> spawów,
- uszczelniono we wraku kilkadziesiąt otworów,
- wyładowano z wraku około 2000 ton żwiru, stanowiącego balast,
- przedziały pontonów połączone ze sprężarkami na statkach ratowniczych węzłami pneumatycznymi o łącznej długości ponad 8 kilometrów,
- wykonano paraset drobniejszych prac podwodnych.

Załogi „Smoka” i „Światowida” zgłosiły w związku z tą pracą 3 wielkie i 36 mniejszych usprawnień, wszystkie zastosowano w produkcji.

Dnia 6 czerwca br. wrak wypłynął bezpiecznie na powierzchnię wody i został przeholowany na mieliznę pod Jastarnią. W czasie całej tej pracy na największe uznanie zasłużyli: st. nurek Bronisław Sadowy, kpt. Franciszek Stefanowski, kpt. Augustyn Dominik, st. nurek Mieczysław Szpilek, st. nurek Stanisław Matlak, st. nurek Fr. Wiśniewski, st. nurek Władysław Sołtyśkie-wicz, st. nurek Józef Jońca, st. nurek Aleksander Arażny, spawacz Antoni Mońka, st. mech. Józef Ostrowski i tokarz Kuźel.

Przez trzy lata trwała zacięta, nieustępliwa, prowadzona w ciężkich, niebezpiecznych warunkach walka o wydobycie wraku. Walka ta na bierała na sile w miarę wzrostu politycznego uświadomienia załóg.

Nasze zwycięstwo to jeszcze jeden dowód, że obecny pracownik PRO to nie tylko dobry fachowiec, ale w pełni uświadomiony obywatel Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

DO 1954



I wydobyli. 6 czerwca 1954 r. wrak wypłynął, ale już „na mur”. W pobliżu Jastarni na wodach zatoki powstało dziwne miasteczko. Zgrupowały się tu trzy jednostki ratownicze: „Światowid”, „Smok” i „Neptun”. Pośrodku króluje wrak wydobyty transportowca zwanego „Jastarnią”.



Widok na część rufową wraku „Jastarnia”. W głębi statki „Światowid” i „Neptunia”.



7 czerwca br. ekipy ratownicze odwiedził wiceminister Żegluga tow. Bukowski, składając dzielnym ratownikom serdeczne gratulacje. Na zdjęciu wiceminister podczas rozmowy z przodującym nurkiem Szpilem.



Wrak został wydobyty, ale na tym nie kończą się prace PRO. Trzeba go teraz uszczelniać, zabezpieczyć i przyholować do portu.

TAM gdzie Wisła ostrym zakolem biegnie w stronę Nowej Huty, a potem jakby zagniewana wraca na północ, aby zatoczywszy głęboki łuk znów skierować swe wody na południe, przed czterema laty panowała głęboka cisza. Nic nie mąciło spokoju przybrzeżnych szuwarów. Nurt pluśkał po kamieniach, ginał wśród łak, to znów jak w tańcu zbójnickim podrywał się i w szalonych skrętach rwał jak opętany w nieznane. Dzika, narowista, nie okiełznana jest Wisła. Trudno przewidzieć, jakie za chwilę przybierze oblicze, jaki napadnie ją kapirys. Podkraść się po zlodziej-sku pod próg jakiejś wiejskiej chaty, czy chwycić flisacką krypcę i rozbiec gdzieś na kamieniach. A może po prostu zniknąć, skryć się w szczelinach i ukazać żeglarszom nagie dno? Niech klną, niech się trochę pomęczą, spychając barki z mielizny na przemiał. Bo i to zdolna jest uczynić podkrakowska Wisła.

Ale już gdzieś w głębi gabinetów i pracowni naukowych inżynierowie i technicy szukają zamach. Rysują plany, dokonują pomiarów, badają grunt. Kopią, wiercą, świdrują. Pojawiają się w retortach i menzurkach próbki ilitu, żwiru, gliny.

Wreszcie, któregoś majowego poranka 1950 r. niebo zasnuło się czarnymi kłębami dymu. Stanisław Dużyński, kapitan pociągarki „Mefisto”, zagadnął mechanika.

— No Władek, gotowe?

Głucho dudni 1200-konna maszyna, drży pokład, kipi smar na rozpalonych cylindrach.

Siwek kiwa głową wyszczerzając w uśmiechu białe zęby — gotowe.

Zgrzytnęły łańcuchy, zadygotały koła napędowe w przyspieszonym rytmie pracy. I oto dziki, nieujarzmiony brzeg wiślany począł nagle osypywać się, usuwać z cichym szelestem. Zarłoczone kubły porwały go dużymi kęsami, unosły wysoko do góry, aby po chwili z ogłuszającym łoskotem rzucić je w przepastną głąb refulerów. W odległości trzystu metrów wyrastać zaczął szeroki wał z białego piasku.

Taki był początek wielkiej budowy wodnej w Nowej Hucie.

Straciłaś swobodę, Wiselko. Już nie pisk rybów wita cię na „dzień dobry”. Ale widzisz, tak trzeba — twe wody muszą służyć ludziom. Pomyśl — zostaniesz wprzagnięta w rytm pracy tego kraju, przez który przepływasz od źródeł aż do ujścia. Już nie samotny księżyc wyjdzie ci na spotkanie nocą — towarzyszyć mu będą tysiące latarni na kanałach, jazach i śluzach. W twych atramentowych falach radosnym błyskiem odbija się światła oświeblonych elektryczności chat, które spotykasz na swej krętej, zawilej drodze. Wyprostuje się twoje koryto.

TRUDNO jest przypominać sobie coś, co już minęło. Często zawodzi nas pamięć. Zaczynamy więc inaczej. Wyobraźmy sobie, że jesteśmy w 1950 r. nad Wisłą w pobliżu Nowej Huty. Nie opadał powstaje miasto, kombinat hutniczy, ale tu nad rzeką jest jeszcze pusto. Prócz jedynej pogłębiarki, która dopiero zaczyna wyciągać się w brzeg, nie ma nic ciekawego. Ale popuścmy wodze fantazji. Soróbujmy wyobrazić

sobie, co na tym miejscu ujrzymy w 1954 r. Fantazję mamy lepszą niż pamięć — ta z pewnością nas nie zawiedzie.

O, tu biegnie kanał. Prosto jak strzałki wpada do portowego basenu. A jakże. Dalej na północ prostuje kolano Wisły drugi kanał i śluza, a jeszcze wyżej — najbliższe zagięcia — widać jaz i siłownię wodną... Czy aby nie zanadto daliśmy się ponieść wyobraźni?

Żeby nie było niepewności wróć my jeszcze raz do roku pięćdziesiątego.

O jakichś dwadzieścia metrów od „Mefista” wyrosło nagle kilkanaście zabudowań. Były to przenośne drewniane baraki. Pomieszczenia dla ludzi i magazyny. Pierwszą szybko zapełniły się gwarem ludzkich głosów, drugie zapełniono workami cementu, stalowymi prętami, drewnem.

To brygada robocza Krakowskiego Zjednoczenia Wodno-Inżynierskiego przybyła do Przewozu na kilkuletni pobyt. Właśnie ukończyła roboty przy stopniu wodnym w Czochwie i Rożnowie. Teraz realizować będzie wspólnie z załogą „Mefista” nasze marzenia. Zapoznajmy się z ich nazwiskami: Mieczysław Kudas-tokarz, Józef Kafrej — kowal, Henryk Bachota — zbrojarz, Jan Wójcik — cieśla. Są jeszcze inni jak Stanisław Smaga, Stanisław Sączka, Sciubak, Kantor, Rejentowicz, Borkowski.

To oni bowiem przekuć będą nasze plany przeobrażenia Wisły w betonową i stalową rzeczywistość.

Szybko biegają dni, wypełnia

je wytężona praca, gorączka tworzenia. Mówiono dawniej, że tworzą tylko poeci. Nie prawda — czyż dzieło rąk robotnika nie jest poematem? Spójrzcie, czyż w tych betonowych ramach spinających Wisłę, oddających jej siłę na usługi ludziom, nie jest zamknięty trud robotnika, myśl inżyniera?

Każdy z nich uwiecznia siebie, tu właśnie pozostawia część swego serca, bo kocha swą pracę.



Załoga pogłębiarki „Mefisto”

TEGO dnia Zych jakoś nie mógł sobie znaleźć miejsca. Nie żeby w stołówce był zły obiad — przeciwnie — smakował mu jak mało kiedy. Ale te myśli. Dziwnie jakoś kłębią się po głowie. Trudno uporządkować, a tu w dodatku członkowie jego zbrojarskiej brygady w koło:

— Cóż to Józefie tak zmarkotnieliście?

— Bo widzicie myślę jakby tu usprawnić robotę. Wiazania przy zbrojowni — ale sam nie mogę

przebrać. Co innego, gdyby-

śmy obmyślił tak wspólnie, całą brygadą. Co?

Tak więc, nie zdając sobie nawet jasno sprawy, Józef Zych pierwszy na tego rodzaju budowach wprowadził zespołowe formy racjonalizacji pracy. Dzięki temu jego brygada systematycznie wykonuje 200 proc. normy.

Takich twórczych dni było wiele. A z każdym dniem stalowe rusztowania pięły się coraz wyżej, fundamenty coraz głębiej i co-

raz szerzej rozpięły się w przykrakowskiej błętej ziemi. Ale były i inne dni. Kiedy już do pierwszej próby rozruchu progu pozostało zaledwie kilka tygodni, zjawili się wreszcie zamówione w Mińsku mechanizmy wyciągowe dla jazu. Był już najwyższy czas — opóźnienie dostawy tych urządzeń o kilka dni poważnie zagrażałoby niedotrzymaniem terminu rozruchu. Właśnie rozpoczęto wmontowywanie, gdy wtem:

— Jasna cholera. Przecież rozmiary są o wiele za duże.

Czy wyobrażacie sobie miny robotników w momencie, gdy spostrzegli to niedociągnięcie? Odesłać część z powrotem do fabryki? To i za rok ich nie ujrzy-cie.

— No więc?

— Sami przetoczyli, dopasujemy — oświadczył czterej partyjniacy: Kantor, Sciubak, Rejentowicz i Borkowski.

Nie zwlekając przystąpili do roboty. Wydatnie pomogli im kierownik działu mechanicznego Turcza, który skonstruował pro-wizoryczną tokarkę. Robota trwała nieraz 16 godzin na dobę. Nie zniechęciło to jednak nikogo: zobowiązanie trzeba realizować. Tak więc dzięki wspólnemu wysiłkowi termin zamontowania urządzeń jazowych został nie tylko dotrzymany, lecz nawet skrócony o 1 dzień. Inni w tym czasie pomagali robotnikom „Mostostal” przy montowaniu wózków i rolek odbojowych zasuw jazowych.

NADSZEDŁ wreszcie 1 Maja 1954 r. godz. 16. Śluza i jaz gina w natłoku ludzi. Na twarzach dumą: „Patrzcie, to my wybudowaliśmy”. Ale — uwaga. Wrota śluzy otwierają się. I oto powoli, majestatycznie wpływa w kamienne omurowanie holownik „Tanew”. Tuż za nim wśród głośniejszych okłasków wpływa „Łosoś” ciągnąc za sobą barkę. Po zewnętrznej stronie obrót i śluza z bulgotem dopięcia się wodą. Próba wypadła pomyślnie.

Gdzieś w pobliżu słychać rozmowę:

— No to fajrant, chłopaki.

— Jaki tam fajrant. Od lipca zaczynamy nowy próg. Będzie Wisła jak złoto.

— A będzie.

HENRYK SĄCZEWSKI

# CYRK

Teksty: Z. MAKOWSKI

Rysunki: E. KARŁOWSKI

**DRODZY WIDZOWIE — CZYTELNICY. PO WIELU UDANYCH WYSTĘPACH W RÓŻNYCH CZĘŚCIACH KRAJU ROZBIŁIŚMY SWOJE NAMIOTY OBOK REDAKCJI „STERU”. CYRK NASZ NIE JEST ANI WIELKI ANI MAŁY. PO PROSTU TAKI ŚREDNI. DO ŻYCIA POWOŁALI GO KORESPONDENCI K. B., MIECZYSLAW KOWALSKI, „PERKOZ”, ENZET, M. GIEŁCZYŃSKI, W. MAJEWSKI I INNI, KTÓRZY PRAGNĄC USUNĄC ZAUWAŻONE NA SWOIM TERENIE BRAKI I NIEDOCIĄGNIĘCIA, POKAZUJĄ „EWOLUCJE” BIUROKRATYCZNE, TRESURE NIEDOLEŚTWA, CWICZENIA „NA ŚLUSIE” I „ZONGLERKĘ KADRAMI”.**

**O ILE NIE ZAJDĄ SPECJALNE WYPADKI, UWAGI CO DO PROGRAMU PROSIMY KIEROWAĆ W 30 DNIOWYM TERMINIE NA ADRES REDAKCJI „STERU”.**

**P**ROGRAM nasz rozpoczyna orkiestra marszem pt. „A więc drzyjcie biurokraci i leniuchy” ze sztuki „Krytyka pomaga”.

Jako pierwszy na arenę wchodzi niedźwiedź. Jest duży i ciężki. Widać, że trudno mu się poruszać. Po bliższym przyjrzeniu się rozpoznacie w nim warsztat w Rybarzach, które tak wolno i niezręcznie wykonują remont h/p „Nysa”. Otóż holownik ten już od 9 miesięcy nie może doczekać się zakończenia remontu, a 7-osobowa załoga nie może doprosić się szybszego wykonania prac. Niedźwiedź, o ile przypomni sobie holownik posyła na niego kilku robotników,

lecz pozostawia ich tam dzień, dwa i zabiera z powrotem. Jedynie tę ostatnią czynność wykonuje nieco szybciej. Niedźwiedzia rodzina, „działa” również w ma gazynie, w którym zawsze czegoś brak, a najczęściej farby.

Mimo wszystko niedźwiedź dba o dobre towarzystwo dla h/p „Nysa”. Powodowany chęcią „przysłużenia się” w dziele wzajemnego współzycia załóg przetrzymuje w warsztatach holowniki „Oliwa” (czeka na łoliki), „Piliłowice” (czeka na pierścienie) i „Słobrawa” (czeka na akumulatory już drugi rok). Typowa „niedźwiedzia przysługa” i warto, aby CZ Żegluga Śródlądowej i Stoczni zainteresowała się rybarskimi niedźwiedziami, które swym postępowaniem mogą zepsuć program (czytaj — plan przewozów).

**P**O tym nieco przyciężkim występie na arenę wbiegają dwie gimnastyczki i gimnastyk. Są zgrabni i ładnie wyglądają w twarzyczkach kostiumach, na których widnieją napisy: Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Przybrzeżna i Zarząd Portu Szczecin. Uśmiechają się i miłym gestem przedstawiają Szczecińską Stocznia Remontową.

Już oto rozpoczęły się ćwiczenia na trapezie. Zwinnie przewija się przez poręcz PZM i przesyła do stoczni uśmiech wraz ze specyfikacją remontową parowca „Kołobrzeg” obliczoną na 44 tys. roboczogodzin. Jeszcze kilka ruchów i tyleż zleceń, a ilość godzin podskoczyła do 139 tys. Ładne, co? A z jakim wdziękiem. Tylko oddanie parowca „Kołobrzeg” do eksploatacji przedłużyło się do maja. Tym razem bez widziw.

Następnie karkołomne ćwiczenia wykonuje Polska Żegluga Przybrzeżna, która po trafii w przeddzień oddania jednostki do eksploatacji nadsyłał stoczni dodatkowe zlecenie (tak było np. z „Dianą”). Ponadto daje zlecenia na prace, których nie potrzeba wykonać.

Z największą jednak lekko myślnością ćwiczenia wykonuje Zarząd Portu Szczecin, który specyfikację na remont przysyła na 12 dni przed ukończeniem remontu (tak, jak z holownikami „Romek” i „Andrzej”). Popisowym numerem jego jest nieprzysłanie specyfikacji na remont 100-tonowego dźwigu i holownika „Henryk”, które stoją już w stoczni od dłuższego czasu.

**T**EN numer programu jest wykonany po raz pierwszy na arenach naszych cyrków. Jest to ćwiczenie statku na ślusie nr 1 w Bydgoszczu. Jak widzicie polega ono na tym, że statek przed wjazdem musi dość długo wzywać ślusowego, następnie długo czekać na puszczanie wody, by jeszcze dłużej wzywać ślusowego do otwarcia wrót. W czasie między jedną a drugą czynnością ślusowy załatwia sprawy prywatne jako, że wtenczas najlepiej mu się to robi (takie specjalne zamiłowanie).

Do specjalnie trudnych ćwiczeń należy manewrowanie statkiem w ciemności, gdyż ślusa jest oświetlona bardzo słabo i to tylko wówczas, kiedy statek wielokrotnym wołaniem żąda światła. Nadzorca woli przebywać w ciemnościach, gdyż wówczas nikt nie widzi jego niedbalstwa. Jednak ryzyko ćwiczeń bez światła jest zbyt duże i konieczna jest do nich specjalna ochrona, jaką będzie niewątpliwie większe zainteresowanie się tą sprawą ze strony RDW w Bydgoszczy.

**Z**APOWIEDZIANA na początek zonglerka kadrami, polegająca na tym, że zongler — dział kadr dyrekcji Żegluga na Odrze wysyła „piłeczki” — członków załóg



gler — dział kadr dyrekcji Żegluga na Odrze wysyła „piłeczki” — członków załóg

jednostek pływających — w podróż bez książeczek żeglarskich i odpowiednich dokumentów. W efekcie tego numeru członkowie załóg nie posiadając ich, są przy kontroli zmuszani do czekania przez kilka dni czekać na powrót swych obiektów, lub brać delegację i pociągiem jechać do Wrocławia. Powoduje to zwiększenie kosztów własnych i stratę dla załóg. Np. 23 maja br. mar. En. geniusz Śliwkiewicz przez 7 dni czekał na barkę, tylko dlatego, że dział kadr zapomniał o dokumentach dla niego. Jak więc widzimy, zonglerka jest niezbyt efektywna i z pewnością w niedługim czasie zostanie wycofana z naszego programu.

**W**OSTATNIM numerze programu wystąpi zespół grający na butelkach. O przepraszam, niestety zespół nie wystąpi, ponieważ przed wy-

stępem zajął do butelek... do tych z etykietą „czysta zwykła”. Zresztą zawiedli nie po raz pierwszy. Poprzednio zawiedli Ekspozyturę Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy, kiedy to w dniu 2 czerwca br. czas wyznaczony do poczynienia zakupów wykrył się do dokładnego wykupienia ostrego napoju w jednej spoździelni. Naturalnie spowodowało to przestój holownika i barek, który wynosił 75 barkogodzin i 15 holownikogodzin. Z pewnością ciekawo jest, czy zalicza się do tego „wesołego zespółu”. A więc załoga holownika „Poznań”, której przewodził kpt. Bolesław Jasiński Kierownictwo Ekspozytury winno wytłumaczyć kapitanowi Jasińskiemu, aby wraz z zespołem zmienił instrumenty np. na gitarę lub ksylofon, bo w przeciwnym wypadku zastosuje bardziej rygorystyczne metody.

**D**O małego statku zakotwiczono go na rzecz zbliżał się duży okręt z holownikiem z dźwigu. Okręt ten wziął taki kurs, że mógł przejść czysto obok zakotwiczonych statków zostawiając go z lewej burty. W pewnej chwili holownik skreślił w lewo zostawiając zakotwiczony statek po prawej burcie. Holownik okręt już nie zdążył pójść w lewo, gdyż groziło to uderzeniem w zakotwiczony statek. Nie zdążył też rzucić holu, który zaczął się maszt statku i przewrócił go. Statek zatonał.

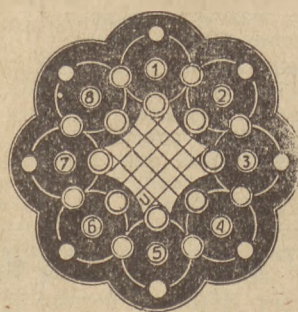
Statek X wchodził do portu A, mając zanurzenie ok. 21 stóp. Pilot oświadczył kapitanowi, że należy wchodzić dużym biegiem, bowiem na dnie jest gruba warstwa mułu, która zatrzyma statek. W czasie manewru kapitan chcąc zapobiec uderzeniu o nabrzeże, gdyż wydawało mu się, że statek ma zbyt dużą szybkość, rozkazał rzucić obie kotwice. Skutek: na kotwicach statek uszkodził sobie dno.

Kapitan i pilot statku idącego kanałem portowym ocenili szybkość na 2-3 węzły, opierając się na obserwacji wody (śnieżyca częściowo przesłaniała brzeg kanału). Tymczasem ze zlecenia czasu i odległości okazało się, że szybkość idącego go z wiatrem statku musiała wynosić 7-8 węzłów.

**O**TAKICH lub tym podobnych sytuacjach słyszał zapewne nie jeden z naszych czytelników, a może nawet je widział.

## POMYŚL

### Wirokwadrat magiczny



**D**OKOŁA poszczególnych liczb wpisać 8 wyrazów czteroliterowych o poniższym znaczeniu: 1) pospolity napój, 2) rodzaj nakrycia, 3) środek znieczulający, 4) izba więzienna, 5) stolica Egiptu, 6) pleśń operowa lub operetkowa, 7) otwór, a także wolne miejsce, 8) stan pogody.

Następnie litery tych wyrazów rozmieścić w środkowej figurze tak, aby powstał pięcioliterowy prawidłowy kwadrat magiczny, w którym wyrazy można czytać poziomo i pionowo.

**ROZWIĄZANIE ELIMINATKI Z N-RU 11(81)**

1) Kongo, 2) barka, 3) Lubeka, 4) Dania, 5) Meksyk, 6) Czaone, 7) sztorm, 8) Ładoga, 9) Europa.

„Masz pracując gospodarem Polski”

## Dlaczego?

...w Szczecińskiej Stoczni Remontowej brak troski i opieki nad środkami transportu wewnętrznego? W dniu 1 czerwca br. o godz. 15 (po pracy) pozostawiono w kanale rurociągu, koło kadłubowni, wykolejony wózek 4-kołowy z 3 pasami blachy.

...w Gdańskiej Stoczni Remontowej od dawna brak jest w wydziale kadłubowym węży wodnych do przeprowadzania prób szczelności na remontowanych jednostkach?

...w Zarządzie Portu Szczecin nie stosuje się stropu hamburskiego w przeladunku drobnych workowanej w relacji ład -

statek? Wszak użycie tego stropu przyspiesza przeładunek i zabezpiecza towar od uszkodzenia.

...w Zarządzie Portu Gdyńskim nie wykonuje się postawnie uzgadnianych na konferencjach dyspozytorskich? W dniu 23 czerwca br. ustalono, że statek „MARITTA THORDEN” zostanie odholowany spod placu nr 19, dla zwolnienia miejsca przy nabrzeżu pod statkiem holowniczym „CURIE SKŁODOWSKA” Poostanowienia tego nie zrealizowano, w wyniku czego statek „Curie Skłodowska” miał nieproduktywny postój w dniu 23 czerwca br. od godz. 7 do 15.

## To warto przeczytać

W pierwszym wypadku był to oczywiście błąd w manewrze holownika (manewr), ów tak zaskoczył kierownictwo statku, że nie umiało już wybrnąć z tej niebezpiecznej sytuacji. Kapitan holownika widocznie zapomniał o tym, że zmiany kursu holownika nie mogą wpłynąć w zasadzie na kurs holowanego statku i powinny być dostosowane do jego manewru: żaden z manewrów holownika nie powinien być dla holowanej jednostki zaskoczeniem.

Jeśli chodzi o kotwiczenie, to zanim zdecydujemy się na użyć kotwicy, należy sprawdzić, czy w danym miejscu jest wystarczająca głębokość, czy na dnie nie ma przeszkód, no i oczywiście, czy rodzaj gruntu w danym miejscu jest odpowiedni do kotwiczenia.

Mówiliśmy też o ocenie szybkości „na oko” podczas manewru statku w przejściu kanału portowego. Ocena taka zawsze zawiera pewien błąd. Szczególnie zawodna jest ocena z obserwacji wody przy wietrze z rufy. Mała bowiem fala idąca w tym samym kierunku co statek stwarza złudzenie, że szybkość jest bardzo mała. Należy więc

ciągle analizować i sprawdzać takie oceny. Szczególnie szybkość i znoszący z przyczynami zmniejszający się tak szybko, że ciągle ich obserwacja jest podstawowym warunkiem bezpiecznego wykonania manewru.

Choć piloci twierdzą, że każdy manewr jest inny i zdanie to nie jest pozbawione słuszności, trudno omówić wszystkie przypadki przeprowadzania różnych manewrów statkiem podjął się kapitan portu gdyńskiego Władysław Lekki w pracy pt. „Manewrowanie statkiem” którą niedawno wydały Wydawnictwa Komunikacyjne.

Autor omówił najpierw działania steru i śruby napędowej oraz użycie lin i kotwic, następnie działanie wiatru i prądu oraz współpracę z holownikami. Następnie w części II po ogólnych uwagach o manewrowaniu omówił kolejno manewry: bez wiatru i prądu, przy wietrze, na prądzie, przy wietrze i prądzie oraz manewry statkami bez własnego napędu i manewry spoczynne. W tych ramach poświęcił również trochę miejsca takim manewrom, jak podchodzenie i odchodzenie od nabrzeża, manewrowanie w kanałach, wymiatacie się okrętów, przeciąganie wzdłuż nabrzeża itp.

Opisane przez kpt. Lekkiego manewry są tylko schematycznym ujęciem prawidłowego rozwiązania poszczególnych sytuacji manewrowych. Manewry te mogą różnić się od podobnych w rzeczywistości ale praca kpt. Lekkiego odpowiada przede wszystkim na pytanie, jak należy prawidłowo zaplanować manewr, jego wykonanie natomiast będzie zależało od doświadczenia i cech osobistych manewrującego.

Manewrowanie ma bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo statku. Dlatego też ukazanie się książki kpt. Lekkiego należy powitać z wielkim uznaniem. Praca napisana jest jasno, zwięźle, przystępnie i ciekawie. Treść o brazyje wiele ilustracji.

B. ZMIGROCKI

Zdjęcia w numerze: Surowatki, Z. Major, Makowskiego, Rydzewskiego, Sadowego, Konarskiego, Sączewskiego i Kępy.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i opłaty na prenumeratę przyjmują Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych Gdynia, ul. Waszyngtona 34 na konto PKO Gdynia nr 11-110-55152, Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119, tel. 805- Naktaj 11 600 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne, Pap. rot. 60 gr 102 cm. klasa VII. Manuskrypty dostarczane od 20. VI. do 26. VI. Druk ukończono 30. VI. Zam. 1900 W-5-10400