

Za służbę dla polskiego morza

Podniosła uroczystość przeżyła w czasie tegorocznych „Dni Morza” załoga Gdańskiego Urzędu Morskiego. Na uroczystej akademii 9 pracowników otrzymało odznaczenia państwa we za wyniki w pracy zawodowej i polityczno-społecznej w dziedzinie rozwoju i umacniania naszej gospodarki morskiej.

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymali obywatele: Stanisław Czyżak, Zbigniew Poniecki, Tadeusz Skolimowski, Jan Kowalski i Mieczysław Marciniak. Brązowym Krzyżem Zasługi — odznaczeni zostali: Marcin Skroczek, Władysław Gren i Kazimierz Sieradzki. Odznakę Racionalizatora Produkcji nadano obywatelom Wiktorowi Trojanowskiemu i Michałowi Damszowi, a odznakę Zasłużonego Przewoźnika Pracy — ob. Józefowi Grenowi.

Dekoracji w imieniu przewodniczącego Prezydium WRN dokonał poseł na sejm PRL tow. A. Bigus.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 14(84)-rok 4

GDAŃSK, 15-31 LIPCA 1954 R.



Wybrzeże ziszczonych marzeń

SZEROKIE jest wybrzeże naszej Ojczyzny. Od Braniewa po Kołobrzeg i Szczecin, 500-kilometrową linią nadmorskich plaż biegnie północna granica Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Czerwieńią świeżej cegły, betonem nowych nabrzeży, dźwigami portów i stoczni naród polski dokumentuje swe od-

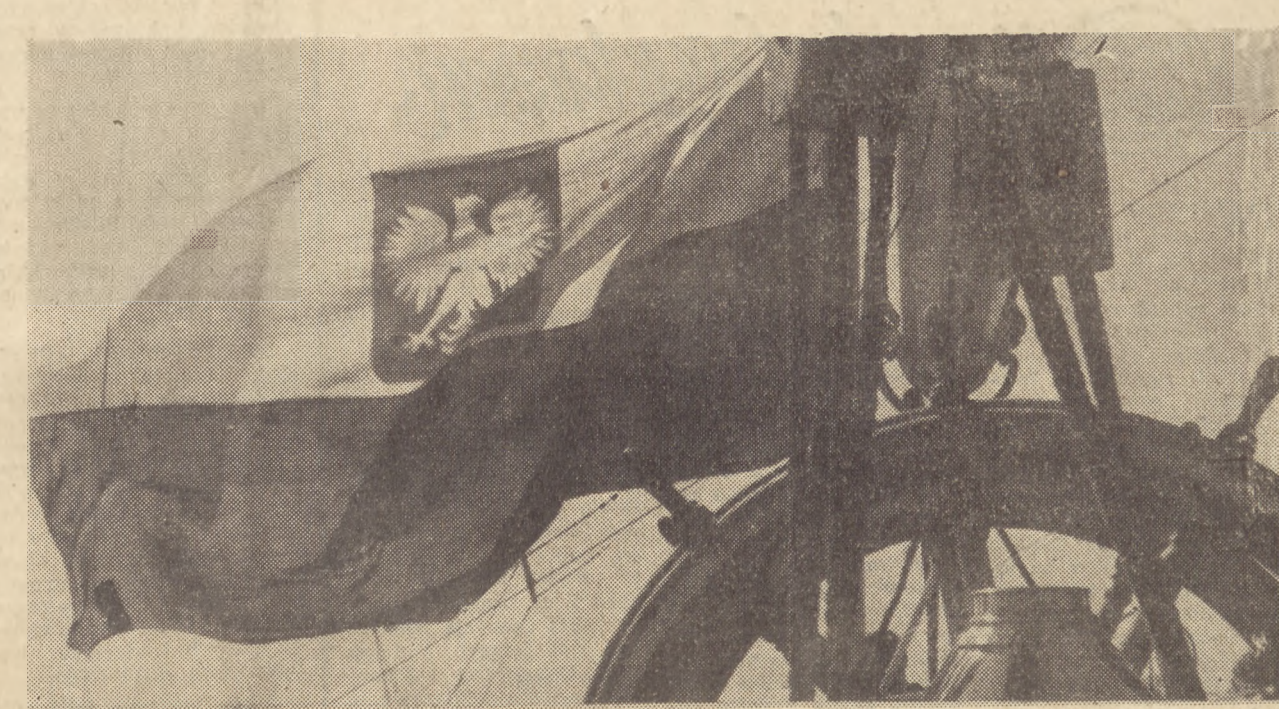
wieczne prawo do szerokiego dostępu do morza, swą siłę gospodarczą, rozum polityczny i pragnienie pokoju.

Piękne jest polskie Wybrzeże. Pełną piersią oddychają nasze wielkie porty — potężne źródło bogactw narodu. Coraz więcej ryby dla kraju przywożą z dalekich łowisk nasi rybacy. Na szerokie wody mórz i oceanów wypłynęła flota białoczerwonej bandery — trzykrotnie większa i bardziej nowoczesna od przedwojennej.

Wielowiekowe, piękne i bogate są nasze tradycje morskie. Dziesięć stuleci broił naród polski szerokiego dostępu do morza, a tracąc go pod naciskiem zbrojnej przemocy — wytrwale walczył o jego odzyskanie. Już w zaraniu naszego tysiąclecia granice państwa polskiego opierały się o szerokie wybrzeże morskie. Tu, nad wodami Bałtyku, czuwały w nadmorskich warunkach drużyny pierwszych Piastów, skutecznie odparując zbrojny napór Wikinów i brandenburskich książąt. To mazowieckie strzały polskich łuczników zadawały w r. 1463 na wodach Zatoki Świeżej ostatni cios potężnej zakonowi krzyżackiego. To okręty polskie kaprów kontrolowały Bałtyk i biły na nim Brytyjczyków, Szwedów i Duńczyków. To pod Oliwą, na wodach Zatoki Gdańskiej odnieśliśmy w r. 1627 słynne zwycięstwo nad szwedzką flotą Nilsa Stjernskjöldta. To tutaj wreszcie, na gruzach Westerplatte w Gdańsku walczył polski żołnierz, nie szczędząc krwi w obronie ojczystych wybrzeży.

Trudne były początki... Ani jednego statku, ani jednego kutra rybackiego, zdolnego do połowów, ani jednego całego dźwigu w portach, rozbite minami nabrzeża, kupy gruzów zamiast magazynów i warsztatów, dymlące ruiny zamiast pięknych, przastarego Gdańska, polskiego, przastarego Kołobrzega i Szczecina, zaminowane wody portowe i nabrzeża.

Ofiarny trud polskiego robotnika i inżyniera, portow-



ca, stoczniozca i marynarza, pomocna dłoń radzieckich przyjaciół wyciągnięta do nas w najtrudniejszych chwilach — ożywiły zniszczone porty, uruchomiły martwe stocznie, odbudowały spalone miasta.

13 SIERNIA 1923 roku wszedł do portu gdyńskiego, wioski niemal, pierwszy statek. Nazywał się „Kentucky”. Na jego rufie powiewała bandera Stanów Zjednoczonych AP. Przyjechał bez towaru — po towar. Szczególnego rodzaju towar, którego w Polsce było najwięcej, który był najtańszy. Po ludzi. Po partię taniach rąk do pracy dla karczowania brazylijskich i argentyńskich puszczy.

16 lutego 1954 roku do nabrzeża Rotterdamskiego w Gdyni przycumował statek, na którego rufie powiewała białoczerwona bandera. Nosił nazwę miasta, którego 5 lat temu jeszcze nie było — „Nowa Huta”. Miasta dobrego losu. Najmłodszego z miast, które mamy, najstarszego z miast które będą. Z dalekich portów Brazylii i

Argentyny przywiózł rzecz najcenniejszą. To co najdroższe. Ludzi zwróconych Polsce, których przed wielu laty wygnała z kraju niedza i głód polskiej wsi.

„Nowa Huta” zbudowana została w kraju — przez polski przemysł okretowy, rękami polskich robotników, według planów polskich inżynierów i techników. Dziesiątki nowoczesnych jednostek wodują dziś nasze stocznie w Gdyni, Szczecinie i Gdańsku.

Gdybyśmy wszystkie statki wybudowane w polskich stoczniach w okresie Planu 6-letniego ustawili wzdłuż nabrzeży i wyladowali z nich towar do wagonów kolejowych, to z wagonów tych utworzyłby się pociąg o długości ponad 600 kilometrów. Wyślijmy ten gigantyczny pociąg w drogę na trasie Gdynia — Stalingrad. W momencie gdy lokomotywa wjedzie na stalinogrodzki dworzec, ostatni wagon miał być stacją w Gdańsku.

To porównanie pozwala uzmysłowić ogromny wzrost

produkcji okretowej w Polsce Ludowej, wzrost o takim tempie, jakiego nie zna historia najbardziej „morskiego” państwa. Trzeba bowiem pamiętać, że nasz przemysł okretowy jest przemysłem bardzo młodym: narodził się dopiero w Polsce Ludowej.

Otwórzcie atlas... Rio de Janeiro i Buenos Aires, Murmańsk i Durazzo, Odessa i Port Said, Istambuł i Karachi, Bombaj i Tien-tsin — porty czterech kontynentów łączą dziś z Polską regularne linie żeglugowe, obsługiwane przez polskie statki. Dumnie powiewa na ich masztach białoczerwona ban-

dera. Poprzez dalekie morza i oceany niesie braterskie, płomienne pozdrowienia masom pracującym całego świata od robotników i chłopów wolnej, ludowej Polski.

Wybrzeże. Szeroka brama na świat. Wybrzeże, o którym marzyły pokolenia najlepszych synów i córek polskiego ludu, o które dziesięć stuleci walczył naród polski, aby wreszcie, w pamiętnym roku 1945 — włączyć je w granice państwa polskiego. Włączyć nieodwracalnie i na zawsze. Źródło dobrobytu i siły, dumę naszych morskich tradycji — Wybrzeże ziszczonych marzeń.

Najważniejsze zadanie — obniżyć koszty własne

30 CZERWCA br. odbyła się w KW PZPR w Gdańsku konferencja aktywów gospodarczego i politycznego przedsiębiorstw resortu żeglugi, poświęcona omówieniu dotychczasowej realizacji uchwały KC PZPR w sprawie obniżki kosztów własnych produkcji i usług oraz przygotowania do małych się odbyć w najbliższym okresie konferencji partyjnej — technicznych w poszczególnych przedsiębiorstwach.

Referat omawiający wytyczne KC Partii oraz ich realizację przez nasze porty, flotę handlową, stocznie remontowe, „Baltone” i przedsiębiorstwa połowów i usług rybackich, wygłosił kierownik Wydziału Morskiego KW PZPR tow. Bejger.

Jak wynikało z analizy, nasze przedsiębiorstwa oprócz „Jedności Rybackiej” i Morskiej Centrali Zaopatrzenia, nie mogą jak dotąd poszczycić się poważniejszymi osiągnięciami w walce o obniżenie kosztów własnych. Często np. wypadki obojętnego przechodzenia obok przejawów poważnego nied-

balstwa można było spotkać w Polskich Liniach Oceanicznych, o czym świadczą m.in. nieuzasadnione w wielu wypadkach gromadzenie nadmiernych zapasów materiałowych, a szczególnie sprawa zakupów za granicą.

Przykład niedbalstwa i brak konkretnej planowej walki o rentowność przedsiębiorstwa cechuje również Gdańską Stocznice Remontową (przykłady — nadmierne ilości godzin nadliczbowych, niski stan dyscypliny, brak robót kwitujące szczególnie w wydziale ślusarskim).

Zabierając głos w dyskusji I sekretarz Komitetu FMH tow. Drygałski szczegółowo omówił niedociągnięcia, występujące w PLO na odcinku walki o koszty własne. Krytycznie i samokrytycznie mówili o podobnych brakach i błędach i inni towarzysze, szczególnie tow. Seling z CZ MSR i tow. Rusin z „Polfrachtu”. Podkreślili oni, że główną przyczyną słabości jest to, że zagadnienie walki o obniżkę kosztów w naszych przedsiębiorstwach morskich nie jest jeszcze dostatecznie spopularyzowane wśród załóg.

Podsumowując dyskusję tow. Bejger omówił najbliższe zadania kierownictwa zakładów, organizacji partyjnych, związkowych i aparatu KO w przygotowaniu zakładowych konferencji partyjnych technicznych, które zapoczątkują walkę naszych załóg o rentowną pracę swych zakładów, o osiągnięcie jak najwyższych wskaźników jakościowych.

Zobowiązanie lipcowe

125 proc. planu przewozów

DO nabrzeży portu elbląskiego przycumowało kilka jednostek. Jedne oczekują na planowy odjazd, inne przybyły po paliwo. M. in. stoi tu statek pasażerski „Różycki”. Dzieje się na nim coś niezwykłego. Zazwyczaj podczas postoju pracownicy krzątają się na nim załoga. A dziś? Żeglarze — rozsiadli się na pokładzie i żywo dyskutują. Właśnie mówi kpt. Komorowski.

— Pierwszy raz podpisujemy podobne zobowiązanie. Dobrze jest ono pomyślane. Podejmujemy się podnieść wydajność pracy i przekroczyć plany, a administracja pomoże nam w tym, walcząc na równi z nami o szybsze odprawy, o wyeliminowanie przestojów itp.

Podpisane przez gdańską Ekspozyturę zobowiązanie — umowa ma na celu zabezpieczenie wykonania i przekroczenia planu, obniżenie kosztów własnych i przyspieszenie obiegu środków obrotowych. W długofalowym zobowiązaniu załogi gdańskie podejmują się wraz z administracją wykonać roczny plan przewozów w tonach 125 proc. w tonokm 115 proc., a w osobach 105 proc., w osobokm 104 proc.

Dla zabezpieczenia tak ważnego przekroczenia planu uruchamia się linie towarowe między Gdańskiem a Gdynią oraz pasażerską na trasie Krynica Morska — Frombork, zorganizuje się przewozy ziemiołpódów w rejonie rzeki Pasieki oraz zwiększy się przewóz cegły o 15 proc. i produktów rolnych o 12 proc. Ponadto załogi wyremontują przystanki pasażerskie w Malborku, Pogorzałej Wsi i Białej Górze.

Nie ograniczono się tylko do zobowiązań produkcyjnych. Podjęto również inne, np. z zakresu BHP, a więc: wybetonowanie jezdni dla spawarki elektrycznej, wykonanie wywietrznika powietrza w warsztacie pogotowia technicznego, dymnika w kuźni, otakielowanie poręczy i drabinek włożonych do maszyn, wyremontowanie drabin, trapów, zabezpieczenie rur parowych

Po zdrowie i radość

PODOBNE jak w latach ubiegłych tak i w roku bieżącym przedsiębiorstwa resortu żeglugi zorganizowały wczasy letnie dla dzieci. Prawie 4 tysiące dzieci ma



rynarzy, rybaków, robotników portowych, stoczniovców i wodniaków wypocznie w małowonice położonych miejscowościach nadmorskich, górskich i w Szwajcarii Kaszubskiej.

Organizatorzy kolonii przygotowali na czas obiekty, których jasne, czyste sale, przyjęły już swych miłych gości. Punkty kolonijne są bogato wyposażone w sprzęt świetlicowy i sportowy. Obecnie wszystkie dzieci na koloniach przygotowują się do obchodu dziesięciolecia Polski Ludowej.

Dzieci robotników portowych i marynarzy ze Szczecina wypoczywają na kolonii, zorganizowanej przez Zarząd Portu w Międzywodziu.

Portowcy Gdańska i Gdyni prowadzą 3 punkty kolonijne w Bielkowie, Rąbkach i Rowach, w których przebywać będzie 850 dzieci w obrotach.

Marynarze gdyńscy wysłali w br. swoje dzieci w góry do Przesieki. Trzy wille: „Danusia”, „Krasnoludek” i „Dzikuska”, są luksusowym ośrodkiem wypoczynkowym.

Wodniacy także pomyśleli o zapewnieniu właściwego wypoczynku swym dzieciom. Prowadzą kolonie w Szczytnie i Bardo Śląskim.

Poza tym Gdańska Stocznia Remontowa prowadzi kolonię w Dzierżgoniu, Gdański Urząd Morski — w Łebie, PRC i P — w Kołobrzegu, Płocka Stocznia Rzeczna — w Ramotach i Dyrek-

cja Żeglugi na Wiśle — w Kanigowie.

Ogółem w resorcie naszym prowadzi się 17 punktów kolonijnych.

Niech wypoczywa nasza młodzież, niech nabiera zdrowia i siły do dalszych trudów nad szkolnym podręcznikiem, nad mapą, nad wykresami. My, dorośli, uczynimy wszystko, aby wypoczynek ich był jak najpełniejszy, jak najbardziej radodny, jak najszczęśliwszy.

Czesława Wachowska
Kier. Wydz. Socj.-Ubezpiecz.
ZG ZZPZ

Nowy motorowiec „Noteć”

Z PORTU GDYŃSKIEGO WYPŁYNĄŁ 6 BM. W SVOJĄ PIERWSZĄ PODRÓŻ MORSKĄ NOWOCZESNY MOTOROWIEC „NOTEĆ” — STATEK POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

MOTOROWIEC „NOTEĆ” JEST KOLEJNYM STATKIEM SERII DROBNICOWCÓW WYBUDOWANYCH PRZEZ STOCZNIE IM. KOMUNY PARYSKIEJ.

STATEK PRZYZNACZONY JEST DO PRZEWOZU DROBNICY NA LINIACH EUROPEJSKICH. ZAŁOGA STATKU OTRZYMAŁA WYGODNE KAJUTY ORAZ DOPŁATY WYPOSAŻONE URZĄDZENIA SPOŁECZNE I KULTURALNE.

BYŁO to niespełna 2 lata temu. W ciasnej kabine motorowca „Nowa Huta”, do której dobiegały odgłosy gorączkowego rozgardaszu, jaki zazwyczaj panuje na statku w ostatnich godzinach przed wyjściem w próbną rejs, stłoczyło się kilku marynarzy bazy zdawczej Stoczni Gdańskiej. „Za pędził” ich tu dziennikarz, który chciał od nich uzyskać informacje na temat tego statku — pierwszego statku typu „lewant”, który miał opuścić stocznice.

Gdy zostały przełamane lody skrzepowania — towarzyszące zazwyczaj pierwszym chwilom rozmowy „na gabywanach” ludzi z czołwiekiem z gazety — popłynęła opowieść... O tym, jaki jest ten statek i jakie były polskie statki, na których

O tym, co stawia Polskę

plywali oni przed wojną. Jaki jest na tych polskich statkach los marynarza dzisiaj — i jaki był ongiś...

Wtedy opowiedział ochmistrz Szwed o ciasnych kubrykach, w których tłoczyli się marynarze przy węglowym piecyku na „francuzach”, na których pływali. Opowiedział o wyszoku bez karnym i wciąż rosnącym. Onowiadali bosman Grzerik, III oficer Podszadkowski jak żył marynarz na statku, który nie był jego domem, który służył kapitalistom do wywozu węgla — i ludzi, w kraju „zbędnych”; na statku, z którego mógł go kapi-

tan w każdej chwili zmurostować. A o pracę było ciężko, bardzo ciężko...

I wciąż powracało w tym opowiadaniu stwierdzenie: Nie było wśród statków, na których pływaliśmy, ani jednego, któryby był zbudowany w polskiej stoczni. No bo i jakże? Nie było przecież wtedy ani jednej polskiej stoczni, która by budowała okręty.

„W niespełna rok po tej rozmowie załoga Nowej Huty przysłała załozde stoczni depesze z morza. Marynarze dziękowali stocznio- com za budowanie ich statku, jednego z nielicznych,

kóre wyszły bez szwanku z szalejących wówczas na Morzu Północnym sztormów...

NOWA HUTA jest jednym z wielu statków, które opuściły nabrzeża naszych polskich stoczni. W przededniu Dnia Stocznio- ca, 25 czerwca tego roku, położyli stocznio- wcy gdańscy stępkę pod swój setny statek dalekomorski.

Oto dorobek jednej tylko Stoczni Gdańskiej. A przecież buduje lugrotawler Stocznia Północna, a przecież rozwija się w Gdyni Stocznia im. Komuny Paryskiej, a przecież rośnie w Szczecinie kolos przemysłu okrętowego — Stocznia Szczecińska, która dała już kilka swoich pierwszych statków, i która w przyszłości będzie ich budować dziesiątki rocznie.

Jest więc polski przemysł okrętowy jednym z tych, które odznaczają się niezwykłą prężnością rozwoju. Jest przemysłem, w którego dziesięciolecie historii odzwierciedla się najwraźniej ogrom sił twórczych, które wyzwala ustrój, oparty na władzy ludu.

Bo jakże inaczej, jeśli nie działaniem tej wyzwolonej twórczej siły klasy robotniczej, polskiej inteligencji technicznej wytłumaczyć fakt, że oto kraj, który przemysłu okrętowego nie miał, kraj nie posiadający tradycji budowy okrętów, ani „doświadczonych kadr okrętowców” — sięga po miejsce produkujące wśród krajów o starych stoczniach i wielowiekowych tradycjach budownictwa okrętowego.

Jakże inaczej, jeśli nie działaniem tych sił twórczych, którymi kieruje Partia — wytłumaczyć fakt, że Stocznia Gdańska, najwięk-

szy zakład naszego przemysłu okrętowego zajmuje dziś piąte miejsce wśród europejskich stoczni.

ABYŁ przecież czas, kiedy ludziom, którzy idąc za wskazaniem Partii, mówili: — uruchomimy produkcję okrętową — odpowiadali wrogowie i oportuniści: — Nie warto porywać się z motyką na słońce.

Były czasy, kiedy PPR-owcy **Dobajowi** — ongiś warszawskiemu, stolarzowi meblowemu, a dziś doświadczonemu cieśli okrętowemu — tłumaczyli „stary fachowiec”: — Nie ma się czego, Dobaj, spieszyć. Może za 10 lat może za 20 rozpoczniemy budowę nowych jednostek. Dziś — nie podamy...

Ale PPR-owiec Dobaj „spieszył się”. „Spieszyli się” ludzie, którym Partia wskazała piękny cel: budowę polskich okrętów. I nie minął rok od chwili gdy „przezorny fachowiec” ostudził zapal PPR-owca pseudo fachowymi wywodami i oto w roku 1948 położono w Stoczni Gdańskiej stępkę pod pierwszy polski w Polsce zbudowany statek dalekomorski „Sołdek”.

Potem były „Jednostki Robotnicze” i „Pstrowski” — były rudowęglowce, trawlerzy i lewanty. A gdy — niedługo już — pójdą w morze trampy „Szczecin” i „Gdynia” — będą kładli stocznio- wcy gdańscy stępkę pod swój pierwszy drobnicowiec o wyporności 10000 DWT...

JEŻELI zdarzy się wam kiedyś rozmawiać ze stocznio- wcami o dziejach ich zakładów, o pracy którą wykonują, o tym dzięki czemu zadziwiają dziś kraj swoimi osiągnięciami — uderzy

was jedno: wspólna im wszystkim polskim okrętowcom świadomość, że o wszystkim tym co osiągnęli — zdecydowała pomoc Kraju Rad, radzieckich ludzi. Spawacze opowiedzą wam o konsultancie radzieckim **Abramowie**, który uczył ich tajników tej pracy, tak ważnej w dobie, gdy przechodzi się do budowy jednostek całkowicie niemal spawanych: ludzie którzy budowali „Kopernika” będą z rozrzewaniem wspominać inż. **Karłowicza**, który poświęcał godziny pracy i spoczynku temu całkowicie zelektryfikowanemu statkowi, którego wyposażenie należało do zadań bynajmniej niełatwych.

A kierownicy stoczni wyjaśnią wam w obszernych, najczystszych fachową terminologią wywodach, jak pomoc i rada doświadczonych radzieckich inżynierów przyczyniła się i wciąż się przyczynia do rozwiązania zawiłych i trudnych problemów natury organizacyjnej i technicznej, problemów na miarę wielkiego zakładu, powołanego do tworzenia skomplikowanego i szlachetnego produktu — statku.

I jeżeli skojarzycie przytaczane przez stocznio- wców fakty z historią jednego polskiego statku, na którego budowę porwała się przed wojną stocznia gdańska, przy pomocy grupy angielskich fachowców, jeżeli wspomnicie, że kadłuba tego statku nie udało się zwodować, choć próbowano tego dokonać rozpaczliwym wysiłkiem, do chwili gdy zabrzmiął pełen grozy okrzyk: „Niemy w miesiąc” — zrozumiecie ile prawdy tkwi w tym prostym i krótkim stwierdzeniu: — pomoc radziecka to fundament rozwoju naszego przemysłu okrętowego.

PRZY nabrzeżach Stoczni Gdańskiej i Szczecińskiej, im Komuny Paryskiej i Północnej tłoczą się statki. Obok trampy noszącego miano „Gdyni” można tu zobaczyć jego bliźniaka „Szachty”, obok trawlera noszącego nazwę dalekiego Azerbejdżanu — trawler o swojskiej nazwie...

Polskie stocznie budują bo wiem statki dla nas, dla naszej floty i naszego rybołówstwa — i dla wielkiego sojusznika Polski, Związku Radzieckiego. I w tym właśnie fakcie, w fakcie że kraj nasz staje się w odróżnieniu od dawnych czasów, eksporterem surowców i zbędnych rąk robotczych, krajem eksportu towarów najbardziej uszlachetniających ludzką pracę i myślą techniczną — kryje się wysoka ranga naszego rozwoju. Ten fakt jest drogą wskazem na wielkiej i trudnej drodze, którą mamy już za sobą: od półkolonii obcego kapitału do kraju wielkiego przemysłu.

W tym kraju, dziś już morskim — przemysł stoczniowy zajmuje poczesne, przodujące miejsce. W tym kraju budowniczości okrętów są otoczeni szacunkiem, troską i opieką Partii i Rządu. W tym kraju setki i tysiące młodych ludzi, którzy mówią o sobie dumą: „my, polscy okrętowcy” — powierzono piękną pracę, dawniej tu nieznaną.

I oni — młodzi: brygadziści „Młodej Gwardii” Końskich, budowniczy „dziesięciotysięcznika”, inż. **Romańczuk**, kierownik ślusarni okrętowej, technik **Madaliński** — i setki i tysiące im podobnych — opłacają za ten honor i zaufanie czymś, co jest najcenniejsze: żarliwością i ofiarnością w pracy i w nauce, miłością do tworzonego dzieła. I tworzą swych rąk i mózgów: statkami, które sławią Polskę.

S. B.



Przegląd Wydarzeń

W CIĄGU ubiegłych dwóch tygodni nadal toczyły się w Genewie rozmowy na temat pokojowego uregulowania kwestii indochińskiej. Rozmowy dotyczyły warunków kontroli rozejmu w Indochinach. Jednocześnie w Wietnamie odbyło się spotkanie przedstawicieli armii ludowej i francuskiego korpusu ekspedycyjnego. W najbliższych dniach mają przybyć do Genewy ministrowie spraw zagranicznych, aby kontynuować dyskusję nad ostatecznym rozwiązaniem sprawy Indochin.

W związku z wiadomościami, że zni Dulles, ani jego zastępca Bedell Smith nie wrócą do Genewy, w kołach dziennikarzy zagranicznych krąży następująca domówka: „Na konferencji erlińskiej Dulles domagał się, aby w Genewie odbyła się jedynie konferencja czterech. Żądaniu temu stało się zadość. Konferencja jest rzeczywiście konferencją czterech, tylko że to nie Chiny zostały z niej wykluczone”. Dowiec ten charakteryzuje z jednej strony atmosferę panującą w Genewie, a z drugiej wskazuje na rzeczywistą izolację Stanów Zjednoczonych, których polityka rozszerzenia wojny w Indochinach doznała fiaska.

GOŚCIE WASZYNGTONSCY I LOKAJE BOŃSCY

WOBECE niepowodzenia na konferencji genewskiej Stany Zjednoczone usiłują wprowadzić w życie swoją politykę „z pozycji siły” poza Genewą. Jak wiadomo, Departament Stanu USA wciąż forsuje swoją koncepcję u tworzenia agresywnego bloku państw południowo-azjatyckich oraz znontowania „wspólnoty europejskiej” z „armią europejską”, w której pierwsze skrzypce grałby pod batutą amerykańską bońscy grajkowie z hitlerowskiej szkoły. Ale nuty do tej agresywnej polityki, zarówno w Azji, jak i w Europie, skomponowane w Waszyngtonie, nie spodobały się ani w Londynie, ani w Paryżu. Rząd angielski wysuwa poważne zastrzeżenia wobec projektu utworzenia bloku państw południowo-azjatyckich, a obecny rząd francuski ustraszył się hitlerowskiej polityki St. Zjednoczonych, „stała się deha” wobec „armii europejskiej”.

Jak widzimy, rozbieżności w tonie „wielkiej trójki” są poważne i trójstronne, tzn. że dotyczą sprzeczności między wszystkimi trzema partnerami. U podstaw zaś tych sprzeczności leży opór narodów, zarówno w Anglii, jak i we Francji przeciwko agresywnej polityce St. Zjednoczonych.

W celu złagodzenia tych sprzeczności zwłaszcza między USA i Anglią, rząd amerykański zaprosił Churilla i Edena do Waszyngtonu na rozmowy. Celem tych rozmów miało być uzgodnienie stanowisk rządu amerykańskiego i angielskiego oraz wypracowanie kolejnego nacisku na rząd francuski, przede wszystkim w sprawie popchnięcia Francji w ramieniu Adenauera. W tym celu powołano komisję ekspertów anglo-amerykańskich, obradujących w Londynie nad sprawą przywrócenia „suwerenności” Niemcom zachodnim w wypadku, gdyby Francja odrzuciła ratyfikację układów o „armii europejskiej”.

Powołanie tej komisji oceniane jest jako szantaż wobec Francji. Co więcej — próba zagraniczna oceny nacisku Stanów Zjednoczonych i Anglii na Francję jako „leczenie metodą uderzeniową”. Jednym z przejawów „leczenia” tą metodą było wystąpienie Adenauera z gwałtownymi pogrozkami wobec Francji. Adenauer oświadczył, iż nie może dłużej czekać i podejmie decyzję o utworzeniu armii niemieckiej bez zgody Francji. Tupet Adenauera posunął się więc tak daleko, iż wywołuje wrażenie, że to nie Francja, a Niemcy zachodnie są państwem o kupującym.

A gazeta „Liberation” stwierdza: „Mamy już próbki tego, jak potraktowano by Francję, gdyby ułożyła o „armii europejskiej” został wprowadzony w życie”.

Jednym słowem goście waszyngtonscy i lokaje bońscy postanowili wziąć Francję w kleszcze. Zdałoby się więc, że porozumienie anglo-amerykańskie jest całkowite. Tak jednak nie jest. Wprawdzie deklaracja Eisenhowera i Churchilla, opublikowana w wyniku rozmów angielsko-amerykańskich, świadczy, iż Anglia uczyniła krok na drodze ustępstw wobec agresywnych kół amerykańskich, niemniej jednak nie doszło do porozumienia ani w sprawie Indochin, ani w sprawie utworzenia wojskowego bloku mocarstw kolonialnych w Azji południowo-wschodniej.

Oceniając wyniki rozmów angielsko-amerykańskich gazeta „Prawda” stwierdza: „Wyniki separatystycznych rozmów w Waszyngtonie świadczą, że ich uczestnicy nie zdołali pokonać różnic poglądów,

istniejących wewnątrz bloku kapitalistycznego, którym kierują USA. Więcej nawet — chodzi tu o dalsze zaostreżenie się sprzeczności”.

SPOTKANIE AZJATYCKIE

PODCZAS gdy amerykańscy i angielscy mężowie stanu rozpatrywali możliwości kontynuowania polityki „z pozycji siły” wobec narodów Azji, narodziła się zamysłowa polityka „z pozycji pokoju”. Podczas gdy Eisenhower i Churchill ogłosili deklarację, w której głoszą w zamaskowany sposób, że są przeciwnikami ideal pokojowej współpracy i zbiorowego bezpieczeństwa narodów, to spotkanie premiera Chin Ludowych Czou En-laia i premiera Indii Nehru dowiodło, że dwa wielkie narody Azji obrały nową drogę do rozwiązywania wszystkich problemów.

Jakie są te drogi? Dziennik „Hindustan Standard” tak pisze o znaczeniu rozmów Czou En-laia z Nehru: „Po raz pierwszy premierzy dwóch największych państw azjatyckich — komunistycznego i niekomunistycznego — ogłosili z całą stanowczością, iż możliwa jest współpraca na rzecz pokoju, mimo odmiennych systemów politycznych i społecznych”. Spotkanie Czou En-laia z Nehru stało się manifestacją przyjaźni hindusko-chińskiej, narodów stanowiących bez mała połowę całej ludzkości. Gdyby słońki między wszystkimi narodami azjatyckimi ułożyły się tak, jak między Chinami i Indiami, to wszelkie plany agresywnych kół imperialistycznych rozpętania nowej wojny w Azji poniosłyby fiasko. Dlatego z niepokojem przyjął Waszyngton wiadomość o azjatyckich spotkaniach premiera Chin w Indiach i Burmie, a prasa amerykańska oceniła je jako smutny i nieprzyjemny fakt”.

Tak samo „smutnym i nieprzyjemnym” faktem dla agresorów był komunikat agencji TASS o uruchomieniu w Związku Radzieckim pierwszej w świecie elektrowni o napędzie atomowym. „Fakt, iż w dziedzinie pokojowej wykorzystania energii atomowej ZSRR wyprzedził USA i Anglię — pisała „Prawda” — jest bardzo wymowny, a w przyszłości znaczenie tego faktu uświadocznili jeszcze bardziej”.

Fakty — mówi angielski przysłów — to rzecz uparta. Imperialiści amerykańscy mówią: tym gorzej dla faktów. Fakty zaś świadczą: tym gorzej dla imperialistów. Bo kto się nie liczy z faktami, z tym przestają się liczyć narody.

Jak organizować praktyki na statkach

PARTIA Komunistyczna i Rząd Radziecki podkreślają, że przygotowanie wysokokwalifikowanych kadr dla gospodarki narodowej stanowi jedno z najważniejszych zadań budowy komunizmu.

Wielka rola w rozwiązywaniu tego zadania przypada zakładom naukowym. Dlatego, aby absolwenci instytutów i szkół byli dobrze przygotowani do wybranego przez siebie zawodu, powinni oni przejść wszechstronną praktykę produkcyjną. Praktyka stanowi organizację części procesu naukowego oraz ułatwia opanowanie wiedzy teoretycznej i zastosowania jej w produkcji.

Wielkie znaczenie posiada w zakresie transportu wodnego praktyka na statkach. Corocznie tysiące studentów, kursantów, wychowanków instytutów naukowych, szkół morskich i śródlądowych, wyjeżdża na praktykę. W czasie pływania uczący się powinni nie tylko podnosić swoje kwalifikacje zawodowe, lecz także przyswajając sobie doświadczenia z rejsów, hart ducha, odwagę, wytrzymałość, stanowczość w walce z żywiołami oraz przyzwyczajanie do morza i wód śródlądowych. Są to zalety niezbędne dla każdego prawdziwego dowódcy statku i mechanika okrętowego.

Będąc na statkach pod kierunkiem odpowiedzialnych kapitanów i mechaników, młodzież powinna opanować ich umiejętności i doświadczenia oraz brać czynny udział we wszystkich pracach.

JEDNYM z najważniejszych warunków dobrej organizacji praktyki w transporcie wodnym jest stworzenie uczącym się sprzyjających warunków bytowych. Należy tu powiedzieć, że niektórzy kierownicy działów gospodarczych i kapitanowie statków zapominają o tym. Nieraz praktykanci żyją w zbyt trudnych warunkach i mieszkają w niewygodnych pomieszczeniach. Specjalne zarządzenie mini-

Zamieszczamy przekład artykułu, jaki ukazał się w piśmie „Wodny Transport”. Niewątpliwie zalecał on nie tylko przyszłym marynarzom i żeglarzom, lecz również i ich wychowawcom.

Publikacja ta zawiera szereg wniosków, których urzeczywistnienie u nas przyczyniłoby się do ulepszenia przebiegu praktyk również i na naszych statkach.

Organizując praktykę w miesiącach letnich, zakłady szkolne chcą nie chcą wychowywać „cieplarnianych” marynarzy, którzy w samodzielnej pracy cofają się nieraz przed trudnościami z mowego pływania. Nie można mechanicznie przenosić programów zwykłych zakładów szkolnych do szkół morskich i śródlądowych, w których poza przedmiotem naukowym żąda się od ucznia szczególnego hartu ducha i odwagi.

ZAKŁADY szkolne powinny kontrolować przebieg praktyki. Dość często kierownicy szkół, dyrektorzy instytutów uważają swoją misję za ukończoną z chwilą odejścia uczniów na praktykę. Tymczasem jest to tylko początek dużej i poważnej pracy. Wspólnie z działami kadrowymi, kapitanami i mechanikami, pracownikami morskich i śródlądowych inspekcji powinni oni nie tylko ujawniać niedociągnięcia w organizowaniu praktyki, lecz również pomagać doświadczone statków w pracy z młodzieżą, wychowywać, kierować uczących się na właściwą drogę, wpajać w nich poczucie odpowiedzialności za powierzoną pracę oraz sprawować stałą kontrolę nad przebiegiem praktyki.

Zakłady szkolne nieraz powierzają nadzór nad praktyką ludziom mało doświadczonym w sprawach produkcyjnych lub wykładowcom ogólnokształcącym. Oczywiście

ci ludzie ci nie wywiązują się należycie ze swoich zadań. Nie ma nic krepulającego w tym, aby praktykę kontrolowali dżekani wydziałów i adiunkci, jak to ma miejsce w Gorkowskim Instytucie Inżynierów Transportu Wodnego, gdzie prof. Siwiercow — dziekan Wydziału Budowy Okrętów — zawsze wyjeżdża na praktykę studentów, obserwuje ich postępy i pomaga w pracy.

Pewna część uczącej się młodzieży na statkach jest zdania, że praktykę można przejść bez większego trudu, nie brudząc sobie rąk. Wielu czuje się gościnnie na statku, unika „czarnych” robót, uważając za kompromitację szorowanie pokładu, opiekę nad mechanizmami itd. Z takich kursantów nigdy nie wyrosnie prawdziwy marynarz. Praktykant powinien zawsze mieć przed oczami przykład przodujących kapitanów statków i mechaników okrętowych, których droga do mistrzostwa szła przez wszystkie stopnie służby morskiej.

Ważna jest rola wydziałów politycznych, pierwszych pomocników kapitanów, organizacji partyjnych i komсомolskich na statkach. Na których pływają praktykant. Powinny one wciągać młodzież do pracy społecznej i zajmować się ich wychowaniem politycznym.

Praktyki na statkach już się zaczęły. Zakłady szkolne, przedsiębiorstwa żeglugowe, wydziały polityczne i załogi statków są zobowiązane uczyć nie wszystko, co do nich należy, aby dać przyszłym marynarzom i żeglarzom możliwość stania się pełnowartościowymi specjalistami.

Tłum. H. SG

Za trafne rozwiązanie zadań w nrze 11/81 nagrody książkowe otrzymały: 1) Ryszard Dankowski, Gd. Oliva, ul. Czerwonego Stżandaru 29, 2) Marian Jamrozik, Gd. Oliva, ul. Lubuska 593, 3) Teresa Michalik, Gdynia, ul. Chłanowskiego 12/5, 4) Stanisław Frenkiel, Warszawa, ul. Asfaltowa 13/9, 5) Andrzej Chudecki, Sopot, ul. Jagiełły 7/5.

Książki wysyłamy pocztą.

Aby koło Ligi Kobiet przy PLO zaczęło żyć

KOŁO Ligi Kobiet przy Polskich Liniach Oceanicznych. Liczy 180 członkiń. Spodziewać się więc należało, że na zebranie sprawozdawcze - wyborcze przyjdzie ich spora grupa. Jednak rzeczywistość nader często płata figle naszej wyobraźni. Przekonałam się o tym dobitnie w dniu 6 bm.

Przybywając parę minut przed godz. 18 do gdyńskiego Domu Marynarza (zebranie naznaczone było na godz. 18, wszystkie członkinie LK otrzymały pismenne powiadomienia), zastałam tam jedynie kilka punktualnych niewiast. No cóż, będąc sama kobietą, nie przejmowałam się początkowo tym pierwszym organizacyjnym niepowodzeniem, wskazującym na dość słabą dyscyplinę żon, naszych na ogół zdyscyplinowanych marynarzy. Wiadomo, kobiety często lubią się spóźniać, to już wiadać ich przyrodzona wada (choć prawdę mówiąc, nie do dająca absolutnie wdzięku).

Skoro jednak minął „przebiegowy akademicki kwadrans”, a na sali zjawili się tylko kilka nowych sylwetek i ja za przykryciem członkini zarządu zaczęłam się niepokoić o losy zebrania. Na szczęście jednak do godz. 19 ściągnięto do sali obrad kilkanaście osób.

Jest nas 44 — oświadczyła przewodnicząca zebrania — więcej już chyba nikt nie przybędzie. Zaczynamy!

I tak rozpoczęło się to szczególne zebranie. Piszę szczególnie, gdyż przypominało ono całkowicie przedstawiennienie teatralne. Mianowicie rolę aktorów spełniały kilkanaście członkiń zarządu + tow. Hryczyszyn — przedstawiciel Rady Oddziałowej PLO, widzami zaś było 40 członkiń zrzeszonych w kole LK przy PLO.

Wyjaśnijmy to nieco szerzej. A więc po wygłoszeniu przez ob. Kurowską referencji, który obejmował część polityczną i sprawozdanie z działalności Koła za okres od 6 lutego 1953 r. do 5 lipca 1954 r., zabrzmiwały wprawdzie huczna brawa (referat zresztą, a zwłaszcza jego część polityczna był interesujący i opracowany), lecz gdy tylko przewodnicząca zebrania wypowiedziała sakramentalnie — przystępujemy koleżanki do dyskusji — na sali zapadła głęboka cisza.

Na próżno jedna — o ile się nie mylę — członkini zarządu ob. Jankowiak, usiłując nieco „rozgrzać” swe milczenie koleżanki, ostro skrytykowała nie zainteresowania nie zebranych zarówno referatem jak i działalnością organizacji, wskazując, że gdyby szło o jakiś „problem Bałtony” potoczyłyby się warkota dyskusji. Nic nie pomogło. Zarządzono więc przerwę

by koleżanki namyśliły się. Niestety, została ona przez kilkanaście koleżanek wykorzystana w zgoła innym celu. Po prostu dyskretne „ułatwiły się” z zebrania.

Po przerwie sytuacja nie uległa zmianie ani na jotę. Nie pomogło przemówienie tow. Hryczyszyna, który ciekawie omówił wczoraj i dziś kobiety polskiej oraz życie milionów kobiet żyjących w krajach kapitalistycznych i ciemiężonych. Nie pomógł apel przedstawicielki Zarządu Miejskiego LK — będącej równocześnie redaktorką Polskiego Radia — której jedynym zmartwieniem — jak zresztą oświadczyła — jest to, że wobec braku dyskusji wróci do rozgłośni z pustymi rękami i nie napisze ciekawej audycji o działalności społecznej żon marynarzy (?).

Nielepiej też powiodło się z wyborami nowego zarządu koła. Nie znając się wzajem nie kobiety ślepo głosowały na zgłoszoną listę, do której na interwencję jednej członkini dopisano kilka nazwisk obecnych na sali młodych kobiet, m. in. ob. Stefanię Zygadłowicz, która cichutko szepnęła nam siedzącym najbliżej: „chętnie bym poprawiała w organizacji”. Spodziewać się też należy, że miła i sympatyczna ob. Stefania stanie się cennym pracownikiem nowego zarządu. Niewątpliwie ona i inne energiczne kobiety wniosą nowy powiew w pracę organizacji, ożywią dotychczasową martwość.

TAK więc pokrótce wyglądało owo szczególne zebranie. Tak mniej więcej wyglądały i inne poprzednie miesięczne zebrania koła LK przy PLO. Na 180 członkiń aktywnie udzielało się jedynie 18. I dlatego, aczkolwiek w sprawozdaniu zarząd wymienił długą listę przeróżnych zobowiązań i prac członkiń, nie można tego zaliczyć do poważnych osiągnięć, gdyż po pierwsze — udział w nich brało stale szczupłe 18-osobowe grono, po drugie — zarówno zobowiązania jak i prace koncentrowały się głównie na organizowaniu zabaw i wieczorków tanecznych (poza zbiórka makulatury i choinką noworoczną dla dzieci) oraz po trzecie — na akcji raczej charytatywnej obejmującej wdowy i sieroty po marynarzach.

Nie uczyniono nic w kierunku wzmocnienia dyscypliny organizacyjnej i wzmocnienia więzi członkiń z organizacją. Wymownym tego do wodom jest fakt, że wiele koleżanek zalegało po kilkanaście miesięcy z opłacaniem składek. Ot choćby tylko ob. Bronisława Sulak, Gertruda Kłaczynska (od kwietnia ub. r.). Rekord nieopłacania się

dek (zalega od 1951 r.) pobiła ob. Maria Borkowska, uprzednio jedna z aktywistek koła.

Pracujący formalistycznie zarząd nie zainteresował się głębiej życiem członkiń organizacji, nie wnikał w przyczyny pogłębiającego się coraz bardziej oderwania wielu z nich od życia organizacyjnego. Nie starał się wypracować nowych, atrakcyjniejszych metod pracy kulturalno-oświatowej. Nie bez winy są tu również Komitet PZPR PMH i aparat KO PLO, które centrum swej uwagi skierowały na wychowanie marynarzy, zapominając, że chcąc osiągnąć pełny sukces, trzeba nieco też uwagi skierować w stronę ich rodzin, a szczególnie żon, wywierających na ogół duży wpływ na postępowanie swych mężów. Wzbudzając w żonach, matkach i córkach naszych marynarzy słuszną ambicję i dumę z osiągnięć mężów, synów i ojców, zaznajamiając je z ich życiem i pracą na dalekich szlakach morskich, ucząc nienawidzić do imperialistycznych wrogów ludzkości, osiągnęlibyśmy szybciej nasz cel, wychowanie zdrowego moralnie i politycznie marynarza naszej floty, który w swej żonie znajdzie nie tylko kochaną kobietę i matkę swych dzieci, lecz również przyjaciela dojrzałego politycznie towarzysza życia. Kobięta, która nie powie mu przed odjazdem: „przywiedź mi futro lub taką suknię czy torbę jakiejś nikt w Gdyni, Gdańsku czy Warszawie nie ma”, lecz zachęci do uczciwej, solidnej pracy, do przodownictwa.

Błędy i zaniedbania odrabia się niełatwo, lecz nie powinno nas to zniechęcać. Trzeba zacząć od nowa. A więc warto, by nowoobрани zarząd zastanowił się, czy np. aby zacieśnić więź z członkiniami nie byłoby dobrać, obok niezbyt interesującego wielu członkiń kursu kroju i szycia, zorganizować kurs fotografii, żeglarski, malarski, kursy dokształcające, nauki języków obcych itp. Zresztą dobrze byłoby rozpiszać ankietę badającą za interesowania indywidualne członkiń.

A gdy kobiety znajdują w swej organizacji to, co je interesuje, niewątpliwie częściej i liczniej będą uczęszczając na zebrania, zabierając głos w dyskusji, wnosząc nowe wnioski. Nauczą się żyć i pracować w kolektywie, który otoczony troskliwą opieką organizacji partyjnej, związkowej i aparatu KO zmieni do gruntu dotychczasowe gnuśne życie wielu żon marynarzy, wypełni je nową treścią. I o tym warto pomyśleć i nie lenić się z realizacją.

ZOMA

» Z pierwszego rejsu motorowca „Gdańsk” «

ZEBRALIŚMY się koledzy, by prze dyskutować i podjąć długofalowe zobowiązanie dla uczczenia wielkiego święta naszego rodu — 10 rocznicy istnienia Ludowej Polski...

Tow. Grotowski — przewodniczący Rady Oddziałowej motorowca „Gdańsk” wolno, punkt po punkcie odczytuje poszczególne rozdziały zobowiązania. Każdy kolejny punkt dzieli się na sze reg podpunktów, wskazujących środki i kierunki realizacji tych podstawowych założeń cennego zobowiązania naszej floty handlowej. Znamy je dobrze, niemal na pamięć marynarze, ci z maszy-



Przewodniczący Rady Oddziałowej tow. Grotowski

ny, pokładu i hotelu. Przeciwnie nim zobowiązanie jako zwarta całość trafiało do wielkiej księgi — brulionu tow. Grotowskiego, dyskutowali szeroko nad poszczególnymi punktami, wysuwali nowe twórcze wnioski, wnosili je prawki. Bo trzeba wiedzieć, że grupy związkowe na „Gdańsku”, choć istnieją dopiero od trzech miesięcy (tylko bowiem miesiąc liczy



Z takim szefem jak ob. Mikulski pracuje się dobrze. Na zdjęciu: I mech. — (od lewej) i motorzyści Sowa i Kisiel

sobie ten beniaminek naszej floty), potrafiły już wypracować sobie właściwe formy pracy.

Teraz następują krótkofalowe zobowiązania zespołowe i indywidualne, podbujające długofalowe zobowiązanie. Załoga maszynowa

przez usprawnienie pracy skróci o 8% wykonanie prac, zaplanowanych na III kwartał br., a w zaoszczędzonym czasie przeprowadzi dodatkowe roboty. Załoga hotelowa zobowiązuje się do racjonalnej gospodarki produktami żywnościowymi, do zapobiegania ich psuciu się i niszczeniu oraz do zachowania wzorowej czystości przy jednoczesnym zaoszczędzeniu 15 proc. materiałów rozchodowych. Radiooficer Janusz Sobierajski i ochmistrz Józef Tabor postanawiają pomagać 5 członkom załogi w przygotowaniu się do egzaminu z zakresu 7 klas szkoły podstawowej. Praktykant hotelowy Zygfryd Abram zobowiązuje się do kolportażu książek na statku.

No, jak myślicie koledzy, damy radę? — rzuciła na zakończenie długiej listy zobowiązań tow. Grotowski.

— Czemu nie — spokojnie odpowiada motorzysta Sowa — tylko musimy tak uczciwie, szczerze przyłożyć się do roboty, a te 8 proc. pójdą jak z piątka.

Tego samego zdania są wszyscy obecni. Zgodnie uśmiechają się w górę dłonie. Deceja zapadła jednomyślnie.

TAK, na „Gdańsku” nie traci się czasu na bezpłodne dyskusje. Czy to jednak aby nie typowy przykład dyrygentstwa? Dziennikarz na ogół nie lubi wierzyć na słowo. — Trudno to warzyć, musimy jeszcze pogawędzić ze sobą — mówię do troszkę markotnych kpt. Pinno, I mech. Mikulskiego, sekretarza organizacji partyjnej na statku. Maciejewskiego i tow. Grotowskiego. Nie jest dla mnie tajemnicą, że wszyscy spieszą się do domów (statek pojutrze wychodzi w kolejną podróż, trzeba



Z takim szefem jak ob. Mikulski pracuje się dobrze. Na zdjęciu: I mech. — (od lewej) i motorzyści Sowa i Kisiel

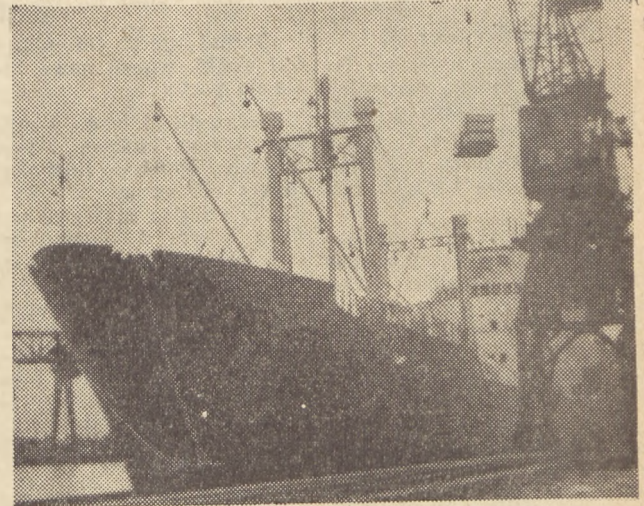
na zapas nacieszyć się rodzi na) lecz cóż robić, przecież dobre formy pracy nie mogą pozostać tajemnicą i własnością jednego tylko statku.

W KABINIE I mechanika wiś na ścianie pokładnych rozmiarów arkuszy pokrytych gęstą siecią krzyżujących się linii — 4-letni plan remontów działu maszynowego. Dzieło i chluba ob. Mikulskiego. Przejrzyste i prosto wyrównane grafiki pozwala nawet mnie — nie fachowcowi — dokładnie zorientować się w rozkładzie poszczególnych robót remontowych. Warto, by inspektorat techniczny zainteresował się wykresem ob. Mikulskiego i spopularyzował go na innych naszych jednostkach.

Podobny grafik wprowadziliśmy również w działę pokładowym — informuję mnie kpt. Pinno. — Dzięki tej inowacji każdy członek załogi jest zorientowany, jak i kiedy oczekują nas prace.

TAK, na „Gdańsku” nie ma tajemnic przed załogą. Mądra maksyma — w kolektywie spoczywa siła — znalazła tu sobie prawo obywatelstwa.

Wzorowy ład panujący na statku, wzajemne zrozumienie i ufność, a przede wszystkim chęć pracy i koleżeńską pomoc — te wszystkie elementy, trochę niecodzienne



...nasz towar nie jest „specjalny”, lecz niesie narodowi życie... Na zdjęciu: statek „Gdańsk” przy nabrzeżu portu gdańskiego

jak na załogę, współzyskując ze sobą zaledwie kilka miesięcy, każą mi szukać źródeł tej wzorowej harmonii. Czyż by jakieś asy naszej floty dziwnym trafem skupiły się na „Gdańsku”? Nic podobne go. Ludzie są różni. Obok takich wytrawnych matrosów, jak motorzysta Sowa, III mech. Lipnicki, bosman Sępniak i innych, na „Gdańsku” zamustrowało wielu młodych marynarzy. Niejednego z nich stawia pierwsze kroki w swej karierze „wilka morskiego”.

A więc cóż?

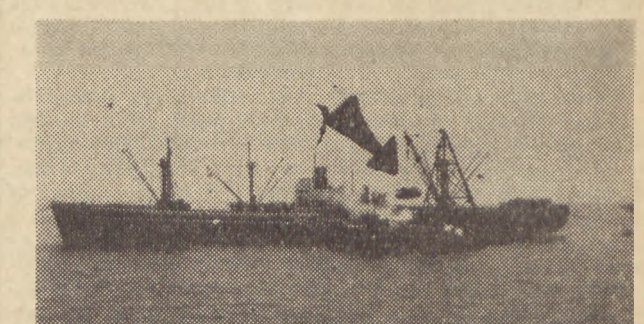
ALEŻ to całkiem prosta odpowiedź. Na „Gdańsku” nie ma ważnych i mniej ważnych ludzi. Kpt. Pinno i I mech. Mikulski doceniają wagę i znaczenie organizacji partyjnej na statku, nie omijają też Rady Oddziałowej. Kolektywna decyzja pozwala uniknąć błędów w pracy. Otwarte zebrania partyjne, w których biorą udział kapitan i I mechanik, są platformą wspólnej wymiany myśli, żywego bezpośredniego kontaktu kierownictwa statku z załogą.

No, a szkolenie ideologiczne? Otoczony specjalną opieką nie tylko organizacji partyjnej, lecz również bezpartyjnego kapitana jest źródłem stałego wzrostu wiedzy politycznej i ideologicznej marynarzy, którzy biorąc przykład ze swego dowódcy kpt. Jerzego Pinno i I mechanika, studiujących zagadnienia marksizmu w grupie samokształceniowej, gremialnie uczęszczają na wykłady.

WIELE można by pisać o kwitującym bujnie na „Gdańsku” życiu kulturalno-oświatowym. Choćby redagowane co 2 tygodnie gazetki ścienne. Dwie z nich zdobią ściany świetlicy. Pięknie wykonana szata graficzna — to dzieło IV mechanika Stępniewskiego. (Pamiętacie gazetkę z „Lechistaną”, która w konkursie gazetek statkowych zdobyła I miejsce? To właśnie tow. Stępniewski był autorem jej szaty graficznej). Artykuły piszą wszyscy, nie wyłączając dowódcy statku. Odbijają się na „Gdańsku” rozgrywki szachowe, wieczorami na rufie rozbrzmiewają dźwięki akordeonu — to starzy i młodzi próbują swych głosów, montują zespół...

WYJAŚNILIŚMY już sobie tajemnicę załogi „Gdańska”, tego pięknego, o smukłych liniach statku, który

ZOFIA MAJOR



...nad burta amerykańskiego statku zawieszono nie dźwięku. W słoncu... stał — ponury kształt czołgu — wynurzył się z ładowni (strzałka na zdjęciu wskazuje ten „specjalny” ładunek „made in USA”).



B YLA piękna słoneczna niedziela. Rozpalony płasek nabrzeży ścigał nad morze tysiące miłośników słonecznych kąpiel. Roziskrzono szmaragdem, sfalowane lekkim wiatrem morze wyścięgało na wody Złotki. Gdańskiej także i żeglarszy Centralnego Klubu Morskiego LPZ w Gdyni. Po raz pierwszy kierownictwo CKM LPZ urządziło wewnątrzklukowe regaty sprawnościowe. Po okresie pierwszych zespołowych ćwiczeń — żeglarsze mieli dokonać przeglądu swych umiejętności. Toteż nie łatwe do wykonania manewry „wymyśliła” komisja regatowa pod kierownictwem kpt. Józefa Lesiaka. Zadanie regatowe polegało na tym, że przed startem jachtu stana na kotwiczach u stóp Kamiennnej Góry na oznaczonym boju, niewielkim kotwicowisku. Na sygnał rozpoczęcia wysiłku za-

Brawo załoga „Mizara“!

łoga wychodził na pokład, wynosił żagle, zakładał je, wie kotwicę i odchodził na linie startu. Dalej regaty odgrywały się w dużym trykole ograniczonym bojami: KP-4 (start) — GD-G i z powrotem na metę do KP-4. Metę mijają jachty ze spuszczonym „w biegu” grotom i zaczyna się na najtrudniejszą część zadania: obejście trasy drugiego, niewielkiego trójkąta oznaczonego mało widocznymi bojami tylko na sztakach. Ukończenie regat następuje po ponownym minięciu mef, zakotwiczeniu i kompletnym sklarowaniu jachtu (żagle i załoga pod dekletem).

Smiała się brać żeglarska w porcie gdy jacht „Albatros” i jego załoga zostali dyskwalifikowani jeszcze przed wyjściem z basenu. Po prostu komisja regatowa „zagarnęła” ten jol, mianując go statkiem startowym. „Albatros” więc wzbudził pierwszy zainteresowanie baraszkujących na plaży nagusów, gdy holowany dla pośpiechu przez motorówkę „Przedownik” rozstawiał boje manewrowe.

Wystrzelona w górę biała rakietka i spuszczenie z masztu „Albatrosa” flag „1” — „P” pobiło do życia za stylę nieruchome na kotwicznych jachty. W 5 minut po sygnale odchodził już z kotwicy pod żaglami konik „Kaprysta” (kpt. Gorgolik).

Wyprzedza go jednak na il-ni startu przez sprawniejszą manewrowanie „Piotrek”, prowadzony przez kol. Wilkoszewskiego mijając ją w 7,5 minuty po wystrzale rakiety. Za nim kładą się na kurs do boi GD cztery pozostałe jachty pierwszej grupy (jednostki do 50 m² żagla).

Przy starcie drugiej grupy jachtów (ponad 50 m² żagla) zawiodł oczekiwania kol. Janicki na „Orionie”. Cóż — bez nabrania odpowiedniej szybkości jacht nie pójdzie ostro pod wiatr — a na regatach nerwy ponoszą. Koń czy się to długim krążeniem dżobu „Oriona” przed linią startu między burta „Albatrosa” a boja KP-4 i pozostaniem na „szarym końcu”.

Zmienność koleje losu w każdym wysiłku. W regatach tych dużą niespodziankę sprawił przybywający pierwszy na metę „Mizara” (kpt. Wojtczuk), który przed ostatnią wyszedł na start. Załoga „Mizara” pobiła zresztą podwójny rekord uzyskując najlepszy czas w swojej grupie (do 50 m² żagla) i o 2,35 minuty lepszy czas od zwycięzcy w drugiej grupie — „Jachty” (kpt. Kuśnierz). Drugie miejsce zajęły: załoga „Pietruka” (kpt. Wielkoszewski) i „Towarzysza” (kpt. Kamiński). Pierwsze regaty sprawnościowe spełniły swoje zadanie. Załogi wykazały dużą

sprawną w oparciu o podjęte ogólnozakładowe zobowiązanie wykonała w 112,4 proc. państwowy plan przeładunków za I półrocze br.

...Klub Techniki i Racjonalizacji przy Zarządzie Portu Gdynia zrealizował w dniu 1 lipca swój roczny plan napływu 320 wniosków racjonalizatorskich. Sukces ten zawdzięcza portowcy gdyniacy wprowadzeniu współzawodnictwa międzyzakładowego.

...Klub Techniki i Racjonalizacji przy Zarządzie Portu Gdynia zrealizował w dniu 1 lipca swój roczny plan napływu 320 wniosków racjonalizatorskich. Sukces ten zawdzięcza portowcy gdyniacy wprowadzeniu współzawodnictwa międzyzakładowego.

Gospodarz gdańskiego portu

TO nasz dyrektor. On nas rozumie, my jego — tak mówią robotnicy z portu gdańskiego o tow. Józefie Mokosie.

Życie jego ściśle jest związane z historią naszych portów. Jak wiele rodzin robotniczych podobnie i Mokosowie mieszkali w barakach Grabówka. Ojciec cieśla musiał dobrze harować, żeby jako tako żyć, przydawać i do życia przystosować jedynego syna.

Młody Józef szybko musiał myśleć o usamodzielnieniu się. Po ukończeniu szkoły powszechnej w 1936 r., rozpoczął pracę w porcie jako goniec. Wkrótce powiększył szeregi robotników portowych. Zaczęły się dni niespokojnej i ciężkiej pracy.

Od „widzimisie” formana, od wypitej z nim butelki, czy wsuniętej łapówki zależało, kto otrzyma robotę.

— Czy jutro będę pracował?... Z tym pełnym uderki pytaniem często zasypiał Józef Mokosa. Wreszcie roboty dla niego nie starczyło. Podzielił los wielu tysięcy bezrobotnych...

Przyszła wojna. Na poniewierze i przymusowych robotach w Niemczech upłynęły Mokosie ponure lata okupacji hitlerowskiej.

Powstała niepodległa, wolna od społecznego ucisku Polska. 500-kilometrowy pas wybrzeża czekał na swych budowniczych. Od czerwca 1945 r. widzimy wśród robotników portu gdańskiego Józefa Mokosę. Stał on wraz z nimi do uprzywilejowanej

i ofiarnej pracy. Odbudowywał statki, wnosząc nowe życie do portu. Nieraz długo w nocy myślał sztauer Mokosa o tym nowym życiu. Rozumiał sens i cel swego wysiłku. Każdy miesiąc przynosił mu coraz więcej dowodów, że jego praca służy wielkiej sprawie — budowie ustroju sprawiedliwości społecznej. Owocne i twórcze były te rozmyślenia. Gasły wątpliwości, wzmagali się i krzepili siły. Mokosa pracował coraz lepiej i w przeładunkach i nad sobą. Dużo czytał — doszkaląc się.

W 1946 r. awansowano Mokosę na brygadzystę.

— Było to dla mnie wysokie wyróżnienie i chwilę

coraz lepszej organizacji pracy w porcie.

W ustanowieniu jednego gospodarza w porcie — widział Mokosa możliwości polepszenia organizacji przeładunków i warunków życiowych załogi.

Wiele się wtedy mówiło o zadaniach i roli naszych portów. Porty nasze miały się specjalizować w przeładunkach. Gdynia miała przeładowywać drobnicę, Gdańsk towary masowe. Nie mógł się z tymi teoriami pogodzić Mokosa. — Dlaczego? Wskazując się uważnie na głosy załogi, dyskutując z kolegami dostrzegał on błędność tych teorii. Walczył o to, aby nasze porty mogły przeładowywać każdy rodzaj towaru, aby ich załogi mogły

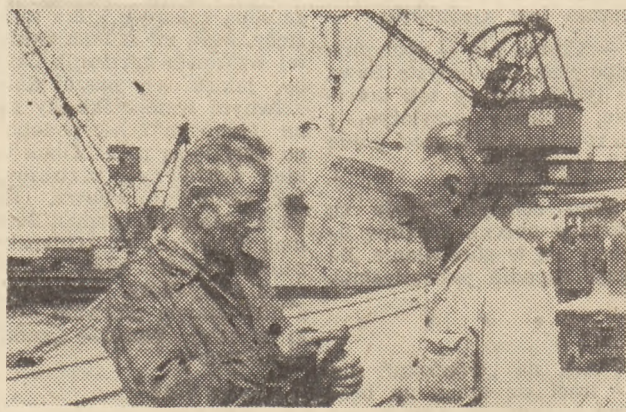


Dyrektor Józef Mokosa

nicy. Z najwyższym uznaniem mówił tow. Mokosa o organizatorach przeładunku drewna: Józefie Drankiewicz, Feliksie Szwak, Janie Giltlerze, Paradowskim, Feliksie Zaremskim, o pracownikach Elewatora Żbóżowego — Janie Szpakowskim, Stanisławie Walczaku, Bronisławie Wołowcu i o wielu innych pracownikach portu.

Często spotyka się z nim tow. Mokosa na naradach, odprawach na posterunkach roboczych. Wielka jest koryść z tych spotkań. Tow. Mokosa poznaje coraz lepiej załogę i korzysta z jej bogatego doświadczenia; załoga zaś widzi w nim nie tylko kierownika, ale i swego towarzysza i opiekuna.

J. P.



Żałunek ukończono z dobrym wynikiem. Z zadowoleniem rozmawiają o tym starsi brygadziści Wojciech Krużycki i Antoni Głodowski

tę często wspominam — mówi dyrektor Mokosa.

Funkcję brygadzysty pełnił z przykładną sumiennością. Troszczył się o to, by powierzony jego opiece zespół ludzi miał dobre warunki pracy, osiągał coraz lepszą wydajność, podnosił swe kwalifikacje.

Nie zadowalał się uzyskanym wynikiem choćby najlepszym.

— Zawsze można usprawnić robotę — z tym przekonaniem podchodził do wykonania każdego zadania i wtedy, gdy był dysponentem w wydziale, i wtedy, gdy został powołany na kierownika rejonu przeładunków drobnych.

MOKOSA żywo interesował się pracą portu i uważnie śledził przeładunki. Jego głęboko przemysłowe wnioski były trafne i pomagały dyrekcji w rozwiązywaniu trudności przeładunkowych, w wypracowywaniu

pełnią swych sił brać udział w pracy dla kraju.

Dziś widzimy, jak słuszny to był pogląd. Nasze porty przeładują wszystko. Od 3 lat gospodaruje w porcie gdańskim tow. Mokosa i dał się poznać załogom jako dobrego organizatora, działacza społecznego i opiekuna załogi. Wykorzystuje on każdą sposobność, aby być z załogą, aby poznawać i rozwiązywać jej słuszne postulaty i życzenia. Rozległy jest port gdański i coraz poważniejsze przypływy zadań. Szeroki kołowy aktywistów — organizatorów pomaga kierownictwu w ich realizacji.

Sztaurmajstrzy Józef Zajączkowski, Józef Madaj, Wojciech Krużycki, brygadziści Antoni Rytlewski, Jan Błach, Piotr Galkowski, Franciszek Łukomski, Franciszek Bazeł — oto dla przykładu kilka nazwisk z którymi nie rozdzielnie związana jest walka o przeładunki drob-

Bierzcie przykład z brygady Bykowskiego

ROBOTNICZY B. P. „Starówka” wykazują gorące zainteresowanie treścią uchwały II Zjazdu Partii. Ich realizacja bowiem prowadzi do znacznego podniesienia stopy życiowej ludzi pracy.

Czy możesz przyczynić się do realizacji tego szczytnego celu? — oto pytanie jakie za dawał sobie każdy sztauer, dzwigowy czy pracownik unyksyowy „Starówki”. Była na to jedna odpowiedź: usprawnić organizację pracy, uczynić ją lepszą, wydajniejszą i tańszą.

Musimy zdobyć się na to, postanowiliśmy brygadę przeładunkową A. Bykowskiego, J. Brychego, St. Buty, Jana Kulickiego i wielu innych. Tym ambitnym postanowieniem towarzyszyła i potrzeba. Gorąco było w maju na „Starówce”. Wtedy bowiem załoga wystartowała do realizacji podjętego zobowiązania, do maksymalnego przekroczenia półrocznego planu przeładunków.

Brygady postanowiły podnieść wydajność pracy i obniżyć koszt przeładunku i tony przez jak najlepsze wykorzystanie dnia roboczego.

Cel piękny, ale jak go osiągnąć?

Wiele razy postanawiano wprowadzić metodę Zandarowej, ale jakoś nie mogła się ona zaaklimatyzować na stałe wśród brygad.

— Tak dalej nie możemy pracować — mówił do swej brygady tow. Antoni Bykowski, kandydat Partii. — Za dużo mamy przerw. Tykając przez wprowadzenie doświadczeń Zandarowej zwalczyliśmy je i osiągnęliśmy najlepsze wykorzystanie czasu roboczego.

Gorąco poparli swego brygadzystę sztaurzy Kazimierz Mądrzak, Adam Popiołek, Krzemiński i inni członko-

wie grupy. Szerzej spojrzeli na wykonywane przez siebie zadania. Stale myśleli nad tym, jak poprawić uzyskiwane wyniki. I to myślenie weszło im w krew. W ten sposób wykrywali rezerwy. To we wcześniejszym przygotowaniu sprzętu, to w lepszym rozstawieniu ludzi, w podniesieniu dyscypliny pracy. Skutecznie walczyli z przerwami w pracy, jakie występowały przy przerzutach ludzi na inne nabrzeża.

Wiele kłopotów sprawiała grupie Bykowskiego egalizacja wagonów. Trudno określić pod dźwięgiem załadunku tonaż. Ale i z tym radzą sobie. Tow. Bykowski zaczął szkolić Michała Bachmatuka na sypaczka. Po napięciu rezerw nauczyciel go określał ilość załadowanego towaru. Inicjatywa dała rezultaty. Grupa Bykowskiego zbiera pochwały za ładowanie wagonów.

Niesposób jest wliczyć wiele innych drobnych usprawnień, jakie sztaurzy wprowadzili do swej codziennej pracy. Jest faktem, że prowadzą one brygadę do wytkniętego celu. Przy załadunku drobnej workowanej na motorowiec „Solklint” zespol Bykowskiego wykorzystali 93,7 proc. czasu roboczego na efektywny przeładunek, uzyskując przeciętnie 256 proc. normy.

Podobne wyniki uzyskuje brygada przy załadunku drewna na motorowiec „Lukko Pieper”, który obsłużono w czasie o połowę krótszym niż przewidywała umowa.

Takich przykładów można przytoczyć więcej. W czerwcu na 2023 przepracowanych godzin akordu brygada Bykowskiego miała tylko 4 godziny przerw. Wzrosła wydajność w brygadzie. Zarobek każdego sztaura wyniósł ponad 2000 zł.

Sztaurzy Bykowskiego po stanowili utrwalić uzyskiwane dotychczas wyniki w wykorzystaniu dnia roboczego. Podjęli długookresowe zobowiązanie, które brzmi:

„W 99 proc. wykorzystać czas roboczy na efektywny przeładunek”.

Za przykładem brygady Bykowskiego poszły inne grupy przeładunkowe Biura Portowego „Starówka”.

E. M.

Korespondent



Antoni Bykowski

listy z REJSÓW Droga do sukcesu

JAKO KORESPONDENT Z PRZODUJĄCEGO STATKU „LECHISTAN”, JEDNOSTKI, KTÓRA W 1 KW. 34 R. ZAJĘŁA I MIEJSCE W PMH, CHCIAŁEM PODZIELIĆ SIĘ TA DROGĄ Z WAMI, JAK PRACOWALIŚMY DLA ZDOBYCIA ZASZCZYTNEGO PROPORCA.

ZDOBYCIE I miejsca we flocie nie było łatwe. Nie osiągnęliśmy go też jednym zrywem, a pracowaliśmy etapami i systematycznie. I tak w 1953 r. zostaliśmy wyróżnieni za rzetelną pracę na połowach. Otrzymaaliśmy też dyplom uznania i co najważniejsze — byliśmy trzecim statkiem w czołowie.

W roku bieżącym postanowiliśmy zdobyć proporzec przodującego statku floty. By to osiągnąć, trzeba było solidnie przyłożyć się do pracy, aby nie zmarnować ani jednej godziny na nieproduktywny postój w kraju i za granicą, aby brać jak największą ilość ładunku. M. in. w trzymowaniu rudy dla uzyskania miejsca na bawęnę brała udział cała załoga wraz z kapitanem. Co 2 tygodnie uzgadniano plan pracy, opracowany przez st. mechanika. To samo działo się i na po-

kładzie. Mając przed oczami plan pracy, codziennie go wykonujemy i przekraczamy. Zaoszczędzony czas wykorzystujemy na wykonanie dodatkowych robót. Wiele prac, które w tym miesiącu miały być wykonywane przez stocznice, już częściowo przeprowadziliśmy we własnym zakresie.

Po konkretnym przeanalizowaniu planu robót stocznicy postanowiliśmy wykonać nowe dodatkowe prace. Mamy bowiem wówczas gwarancję, że statek nasz wyjdzie co najmniej 1 miesiąc wcześniej w rejs i przysporzy nowych wartości naszej flocie. Trzeba tu podkreślić, że załoga nasza jest — jak to się mówi — zgrana, trzeźwa i szanująca nasz statek jako swoją własność.

Jeśli nasi towarzysze i koleżki będą pracowali nadal kolektywnie nad wykonaniem planu, nie dopuszczając

do daremnych postojów i będą biec się o obniżenie kosztów własnych, będziemy niewątpliwie osiągać dalsze sukcesy.

H. ŚNIECKI

Korespondent

Rosną młodzi marynarze

STATEK „Białystok” wyruszył w trudny rejs do Chin Ludowych. Zaraz po wyjściu z portu ojczystego odbyło się zebranie koła ZMP. Na przewodniczącego organizacji wybrano tow. Stanisława Kubowca.

Przed nowym kołem stanęło wiele zadań. A więc trzeba było złożyć kilka artystycznych, doprowadzić świetlicę do należącego wyglądu, zaopiekować się biblioteką, wybrać kolegium redakcyjne gazetki ściennej itd.

Opracowaliśmy plan pracy koła na podróż do Chin Ludowych. Następnie wydano polecenia organizacyjne poszczególnym członkom koła i tak np. kol. Korynłowski został kierownikiem świetlicy i przy pomocy ZMP-owców doprowadził ją w krótkim czasie do estetycznego wyglądu. Bibliotekę zaopiekował się kol. Dobek, który również wywiązał się zadowalająco ze swojego zadania. Dobre prace kier. kol. artystycznych tow. Kalleki. Nasz zespół dał

trzy występy na statku i jeden w Chinach Ludowych w Tsing Wang-tao.

ZMP-owcy przodują również w pracy zawodowej, jak np. pałacz Skowroński, Czarnecki i wielu innych. Podstawa naszych osiągnięć w życiu kult.-oświat. jak również w pracy zawodowej jest szkolenie ideologiczne, do którego ZMP-owcy podchodzą ze zrozumieniem i błądą czynny udział w dyskusji. W szkoleniu ideologicznym przodują koledzy: Kalleki, Dobek i Kubow.

Za sumienną pracę zawodową oraz duży wkład w życie kulturalno-oświatowe podstawowa organizacja partyjna po rozpatrzeniu podała o prośbie o przyjęcie do Partii, przyjęła w szeregi kandydatów ZMP-owskich koledzy: Kaziubę i Kubowca. Ci towarzysze, dzieląc się z przysięgą do naszej Partii przyrzekli, że będą jeszcze owocnie pracować, przodując tak w pracy zawodowej jak i politycznej.

RYSZARD ZYCH

Dobry start naszej organizacji związkowej

POWAŻNE i odpowiedzialne zadania stoją przed naszymi organizacjami związkowymi zrzeszającymi w swych szeregach tysiące partyjnych i bezpartyjnych ludzi pracy.

Żeby jednak związek zawodowy mógł spełnić te zadania musi mieć silny autorytet wśród członków. Jeszcze nie tak dawno w pracy Rady Oddziałowej parowca „Olsztyn” moglibyśmy się dopatrzeć wielu niedociągłości. Członkowie związku bez przekonania mówili o działalności swojej organizacji związkowej. W ostatnim czasie po plenarnym posiedzeniu Komitetu PMH, które w świetle uchwały KC PZPR o pracy związków zawodowych wskazywało zadania stojące przed nami dla podniesienia poziomu pracy związkowej, oraz po III Kongresie Związków Zawodowych — sytuacja ta uległa znacznie zmianie na lepsze.

Zebrania związkowe stały się bardziej żywe, interesujące każdego członka załogi. W dyskusji bierze udział duża ilość marynarzy. Jest to przede wszystkim

zaśługa przewodniczącego Rady Oddziałowej tow. Betchera i całego aktywu, który wspólnie z członkami dobrze przygotowuje zebrania. Dzięki podniesieniu wychowawczej roli organizacji związkowej stan moralny załogi poprawił się. „Olsztyn” jest na ostatnim miejscu w porównaniu z innymi jednostkami statku zadowolone jest tak z pracy jak i zachowania się marynarzy.

Niemalże znaczenie posiadała praca Rady Oddziałowej, która ze spół z radą techniczną kieruje przygotowaniem i kontroluje przebieg realizacji zobowiązań załogowych.

Na statku komórki racjonalizacji. Praca ma iść w tym kierunku, aby wprowadzać i popularizować nowe metody pracy na statku.

Rada Oddziałowa, chcąc wychować aktywność związkową, zorganizowała na statku szkolenie związkowe. Szkolenie zainteresowało większość załogi, a tym samym jeszcze bardziej ją uaktywniło. Chcąc ugruntować swoje osiągnięcia Rada Oddziałowa w dalszym ciągu swej pracy będzie wyróżniać przodujących członków załogi, będzie dbać o poprawę warunków bytowych, pełne przestrzeganie ustawaodawstwa pracy, podnoszenie stanu BHP oraz o rozwój życia kulturalnego i sportu.

Niewątpliwie te poczynania wzmacniają jej autorytet. Myślę, że zapał, jaki ogarnął naszą Radę Oddziałową, doprowadzi do pomocy Rady Zakładowej P.O. do pełnej realizacji nakreślonych planów.

J. KISIELEW

Korespondent

Rewizyta

W DNIACH 19–20 czerwca br. marynarze z parowca „Poznań” gościli w szczecińskim Do mu Marynarza nieodrodnym gości. 33-osobowa delegacja artystów Opery Poznańskiej im. St. Moniuszki odwiedziła Szczecin, biorąc jednocześnie czynny udział w zorganizowanej z okazji Dni Morza uroczystej akademii. Nie było to co prawda pierwsze spotkanie artystów opery z ludźmi morza, jednak wszystkie dotychczasowe miały miejsce w Poznaniu.

Akademii, która odbyła się w sali Teatru Współczesnego, zgromadziła liczny gość, reprezentujących wszystkie przedstawicielstwa portowe oraz przedstawicieli władz partyjnych i wojska. Po powitaniu zebranych przez przewodniczącego Rady Zakładowej Opery Poznańskiej oraz przew. Rady Zakładowej PZM artyści wymienili z marynarzami parowca „Poznań” upominki. Poznańscy artyści przywieźli dla naszych marynarzy pamiątkowe albumy, obrazujące dorobek opery. Marynarze przygotowali duże koło sterowe z u-

mieszczoną w nim herbem Szczecina. Gorącymi oklaskami nagrodzono telegramy, nadesłane przez znajdujące się w morzu statki: „Kranków”, „Kolon”, „San”, „Bryg. Makowskiego”.

Milą niespodzianką przygotował dla zebranych solistów opery, wypełniając wokalem-muzycznym koncertem drugą część akademii. Każdy występ znanych w całej Polsce artystów wywoływał burzę oklasków. Szczecińscy marynarze i portownicy z wielką wdzięcznością przyjmowali występy solistów opery: Barbary Kostrzewskiej, Marii Sowińskiej, Józefa Przadka, Marlena Woźnicko, Henryka Guzek oraz doskonałej pary tanecznej Juty Majewskiej i Bohumila Stankę.

Po akademii artyści oraz goście w tymże czasie na obchodach Dni Morza 10-osobowa grupa spółdzielców z gromady Baniewice udali się autokarem, w towarzystwie marynarzy z portu, gdzie zwiedzili ładujące węgiel parowiec „Kolobrzeg”, dorożkę opery. Marynarze przygotowali duże koło sterowe z u-

WOJCIECH MILKE

Korespondent

W Indiach usuwa się grunt spod nóg imperialistów



Historyczna wizyta premiera Czou En-laj w Delhi, odbywająca się w tym samym czasie co spotkanie Churchilla i Edena z Elsenhowerem i Dullesem w Waszyngtonie zwraca znów uwagę światowej opinii publicznej na Indie.

„Spotkanie to ma głębokie znaczenie zarówno dla Azji jak i dla całego świata — pisze ga-

zeta „Hindustan Times” — gdyż może stać się punktem wyjścia dla szerszego ruchu o pokój i solidarność w Azji... Jeśli te

dwa wielkie kraje Azji, liczące około miliarda ludności, zdolają porozumieć się w sprawie polityki pokoju i wzajemnego poszanowania, to będzie to korzystne nie tylko dla nich, lecz stworzy podstawy szerszej współpracy między krajami Azji tykimi, wspólnie pracując na celu ochronienie ich pokoju i bezpieczeństwa”.



W nędznych szalassach, skleconych z desek opakowań blaszanych i worków, żyje tysiące mieszkańców Bombaju

Wzrastający od lat hinduski ruch wolnościowy zmusił w 1947 roku imperialistów angielskich do przyznania Indiom namiastki niepodległości. Ale nie chcąc rezygnować ze swych zysków, Anglicy utworzyli na terytorium Indii dwa półsuwerenne państwa — Hindustan i Pakistan, wchodzące w skład tzw. Wspólnoty Brytyjskiej. Dzięki temu mogą oni w dalszym ciągu grabić bogactwa Indii. Jedną trzecią dochodu narodowego płynię do kieszeni imperialistów.

LUD Indii, który pragnie prawdziwej niepodległości, nie ustaje jednak w walce przeciw imperialistom, o całkowite narodowe i społeczne wyzwolenie. Wyrazem siły i woli mas ludowych, które w zacieśnieniu stosunków z ZSRR i Chinami Ludowymi widzą gwarancję po prawy swego bytu i zapewnienia bezpieczeństwa w Azji, jest polityka rządu hinduskiego na arenie międzynarodowej.

I choć propaganda amerykańska uparczywie usiłuje zastraszyć Indie „niebezpieczeństwem”, które rzekomo

grozi im ze strony Chin i Związku Radzieckiego, naród hinduski nie daje się otumanić. Dla niego jest jasny zarówno fakt, że ani Rosjanie ani Chińczycy nie walczą w Indochinach, w których imperializm chce utrzymać panowanie kolonialne, jak i to, że ingerencja amerykańska, bez której nie można byłoby kontynuować wojny, ma na celu utrzymanie tego panowania.

Przyjęcie, jakie zgotował Czou En-lajowi w Indiach świadczy wymownie o tym, że

Indie zdecydowanie potępiają politykę imperialistów. Dał temu wyraz premier Nehru w przemówieniu, jakie wygłosił z okazji bankietu na cześć premiera Czou En-laja. „Pokój jest konieczny dla całego świata — oświadczył premier Nehru. — Pokój jest dziś niepodzielny. Jednakże pokój jest wyjątkowo konieczny dla narodów Azji, ponieważ muszą one pchnąć naprzód rozwój swych krajów. Chcemy wykorzystać naszą energię do budowy, a nie do niszczenia”.

A. G.

Dwie bryki węglu

I HISTORIE, które chcę Wam opowiedzieć, tylko pozornie nie posiadają związku z lipcowym dniem. Wprawdzie ani pierwsza, ani też druga nie są radosne lub tylko pogodne, ale i na najjaśniejszym niebie może się pojawić ciemna chmurka.

O pierwszym zdarzeniu usłyszałem kiedyś przy stoliku w Domu Marynarza, drugie przekazał mi marynarz „Sołdek” przed paru dniami, gdy powrócił z węglowej podróży do Francji.

A zatem posłuchajcie!

II

WYPADEK ten miał miejsce dwadzieścia lat temu w Gdyni.

W „bezzrobotnych barakach” na Grabówku mieszkał niejaki Jerzy Drzewiecki. Miał żonę, troje dzieciaków i silne ręce do pracy. Tylko, tylko nie było dla niego pracy. I nie tylko w Gdyni. Pracy brakowało w całej Polsce.

Jerzy Drzewiecki chciał żyć. Koniecznie chciał żyć. Żyć chciało troje dzieci i żona. A żyć było trudno, nawet bardzo trudno. Więc Jerzy Drzewiecki chodził na tory. Torami kolejowymi — magistralą od Śląska szły pociągi na północ, do Gdyni i Gdańska. Czerwone towarowe pociągi wiozły węgiel wydobyty w kopalniach towarzystwa „ROBUR”. Robotnicy wydobywali węgiel na składy towarzystwa



„ROBUR”. Dźwigi ładowały węgiel na statki, które zwały się „ROBUR I”, „ROBUR II”, „ROBUR III” i tak dalej i tak dalej... Bowiem wielkim był magnatem pan Alfred Falter: posiadał własną kopalnię, własne wagony kolejowe, własne nabrzeża, dźwigi i statki! A Jerzy Drzewiecki nie miał na chleb.

Więc bezzrobotny Jerzy Drzewiecki kradł węgiel Alfredowi Falterowi. Chodził co noc na „górkę” — jak nazywają kolejarze miejsce rozrządzenia wagonów — i korzystając z ciemności wskakiwał w bieżący na jeden z wagonów, po czym zrzucił na ziemię brykę węgla. Trzeba było nie lada zrzeczności, by wkroczyć na pędy pociąg; na ulicach Gdyni spotkać można było wielu chłopców i młodych ludzi o kulach. Za to kubek węgla można było sprzedać za 20 groszy. Tyle kosztował kilogram bochenek czarnego chleba.

Alfred Falter, prezes koncernu „ROBUR” akcjonariusz wielu banków, przyjaciel wybitnych amerykańskich i hitlerowskich dygnitarzy i potentatów przemysłowych umiał pilnować swój węgiel. Dlatego więc nie mógłby upilnować Jerzego Drzewieckiego?

Tej nocy, strażujący na „górkę” policjant strzelił do jakiegoś postaci usiłującego wspiąć się na wagon. Trafili Jerzy Drzewiecki dostał w brzuch. Mimo bólu, ranny doczłapał się do pobliskiego Domu Marynarza jak nazywano brudny barak, w którym koczowali bezzrobotni marynarze. Nim przybyła wezwana karetka pogotowia, zjawili się policja. Przdownik, ze srebrnymi naszywkami na rękawie, kopnął rannego i powiedział: „ty złodziejska mordko!”

Drzewieckiego przewieziono do szpitala, gdzie umarł w czasie operacji.

Rano przed szpitalnym placem zebrał się tłum. Na czele szli marynarze z baraku, który zwano Domem Marynarza. Nieśli wiencze ze świeżej sośniny i transparenty z napisami: „Ofierze głodu i bezrobocia” i „Ofierze bestialskiego mordu”. Delegacja zażądała wydanie zwłok zabitego człowieka. Wówczas pojawiła się policja. Pięćdziesięciu policjantów zablokowało wejście do szpitala, kolbami odegnano marynarzy i wycelowano karabiny w tłum. Ale ludzie nie ruszyli z miejsca, wpatrzyli w czarny nekrolog, nalepiony przez marynarza na ścianie szpitala: „Jerzy Drzewiecki — bezzrobotny — zginął w walce o byt”.

Wówczas nadjechali czarnym, tak dobrze znanym na ulicach „Mercedesem” nadkomisarz Policji Państwowej Suzański i szef Wydziału Śledczego Kuziela. Nadkomisarz Suzański wysiadł z auta i zwrócił się do ludzi:

— Panowie, daję wam słowo honoru, że zwłoki zostaną wydane. Tylko lekarze muszą uprzednio przeprowadzić sekcję.

Jerzy Drzewiecki nie miał jednak manifestacyjnego pogrzebu. Do wieczora przed szpitalem strażowała policja, a nocą pod eskortą pochowano Drzewieckiego w cmentarnym kącie. Tej samej nocy żona Drzewieckiego przypasała worki na szelkach, wzięła najstarszego chłopaczka i poszła na tory. Bowiem w gdyńskiej hali targowej za brykę węgla płacono 20 gro-

TYM czym dla naszego rybołówstwa dalekomorskiego jest parowiec „Fryderyk Chopin”, tym dla ekip Polskiego Ratownictwa Okrętowego jest „Smok”. Jeszcze się nie domyślicie? Statkiem-bazą, oczywiście.

Ze „Smokiem” nierozdzielnie związany jest kapitan Augustyn Dominik. Jest niewysoki, o okrągłej rumianej twarzy, z której rzadko kiedy schodzi dobitny uśmiech. Na „Smoku” odbył swój kapitański staż. Bosman, potem stopnie oficerskie i wreszcie kapitańskie szlify. Gdyby tam przed wojną przyszło dzisiejszemu kapitanowi Dominikowi do głowy, że on szary marynarz, stanie się kapitanem, to byłoby dla niego wielką statką. — Et, bajanie — powiedziałby. Ale czasy zmieniły się, zmienił się i bosman Dominik. Wprawdzie lata młodzieńcze minęły, odwykła od nauki głowa — trudno było nieraz, ale od czego upór, wytrwałość i świadomość celu.

Rzadko kiedy ujrzycie Augustyna Dominika na „Smoku” ubranego w kapitański mundur. Drelich, okrągła czapka jaką noszą szyprowie rybackich kutrów — oto zwykły roboczy strój naszego kapłana. Szanując ludzi ze „Smoka” swego dowódcę, bo choć wymaga od załogi wiele, lecz sam osobistym przykładem uczy, jak trzeba solidnie pracować, jak po gospodarstwu troszczyć się o sprzęt i statek.

Bronisława Sadowego — st. nurka i kierownika ekipy nurków ze „Smoka”, laureata Nagrody Państwowej II stopnia zna już chyba cała Polska i... Szwecja. Ten rzutki, energiczny, o smagłej twarzy mężczyzna niejednokrotnie dał już przykłady zimnej krwi i odwagi. „Warta”, „Lech”, „Gneisenau”, „Jastarnia” — nie ma chyba takiego statku, nie ma takiej poważniejszej pracy wydobywczej, przy której nie byłoby st. nurka Sadowego. Nie wiecie jednak jednej rzeczy, że Sadowy jest mistrzem na „Smoku” w grze w chiński bilard i że... gdy

szły, tyle, ile kosztował bochenek czarnego chleba.

Oto pokrótce zdarzenie, które opowiedział mi już dawno znajomy w szczecińskim Domu Marynarza.

III

O DIEPPE na pewno słyszeliście? Jest to jeden z tych słynnych małych francuskich portów nad Atlantykiem, gdzie malowniczo zatokę tworzą wysokie kredowe ściany. Jak zapewne pamiętacie, w sierpniu czterdziestego drugiego usiłowaliśmy wyładować tu Anglików, ale ich desant zginął w ogniu hitlerowskich baterii.

Otóż do Dieppe weszliśmy wieczorem. Pogoda była cudna, a nasze nogi stęskniły się za twardą ziemią. Nasz „Sołdek” cumował przy nabrzeżu „Paris”. Mieliliśmy w ładowniach węgiel i cierpliwie czekaliśmy na rozładunek.

Rano, skoro świt otworzyliśmy luki. Na nabrzeżach stały już wagony i samochody firmy „Thoumyre Fils”. Przedsiębiorca węglowy przysłał swój własny tabor po ładunek. Staliśmy na pokładzie wsparci o relingi i śledziliśmy ludzi krzątających się na nabrzeżu. Robotnicy pracowali bez pośpiechu. W najrozmaitszych kombinacjach i butach na grubych gumowych podeszwach łazili tam i z powrotem. Trudno się im było dziwić. Dniówka trymera wynosił sześćset franków, a najbardziej przeciętne życie w Dieppe kosztuje dzień dwa tysiące franków.

Wyszliśmy na brzeg. I gdy minąłem wagony, na jednym z torów spostrzegłem robotnika. Rozglądał się jakby trwożliwie na wszystkie strony i pochylił się nad torem. Nagle zrozumiałem wszystko: ten człowiek zbierał bryki węgla. Gdy zawołaliśmy nań, przystanął niechętnie i zagarnął za siebie płócienny woreczek.

Poczęstowaliśmy go papierosem i Kaczmarek, który lata spędził we Francji, zagadnął przyjaźnie:

— Zbieracie węgiel?

— Oui, camarade, cóż robić...

Nazywał się Nicole Adrian. Był jednym z 500 bezzrobotnych, zarejestrowanych w małym francuskim porcie nad Atlantykiem. Dieppe — jak nam wyjaśnił — ma 110 stałych dokerów, posiadających czerwone książki zatrudnienia. Ale takie książki otrzymują tylko członkowie żółtych czyli rozłamowych związków zawodowych. Nicole Adrian ma szara książkę. Zdarza mu się pracować najwyższe dwa, trzy miesiące w roku. Więc zbiera węgiel na torach, a właściwie kradnie, bo węgiel przecież należy do przedsiębiorstwa „Thoumyre Fils”.

— Cóż robić, camarade, trzeba żyć...

Nicole Adrian ma żonę i dwoje dzieci. Mieszka w małym pokoiku, za którym placą gospodarzowi cztery tysiące franków miesięcznie.



pracuje pod wodą, nie wolno go denerwować, bo...

Zwykły roboczy dzień na „Smoku”, godz. 9.30. Nurkowie Sadowy i Malkowski pracują pod wodą — mocują na śródokręciu wraka „Jastarnia” wzdłużnewiązania pontonów. Czynność tę wykonuje się przy pomocy 3 lin stalowych o średnicy kilku centymetrów, obciążanych windami statkowymi.

Znajdujemy się na pokładzie „Smoka” w budce przy telefonie nurkowym. Z odbiornika wydobywa się charakterystyczny bulgot, szmer, pochodzące zapewne od nurka, porającego się z oporami w wodzie. Wreszcie pada komenda: wybierać pierwszą, luzować trzecią. (Każdy zapewne domyśla się, że Sadowy podaje na pokład komendy, odnoszące się do trzech lin, którymi wiąże

pod wodą pontony). Windy poszły w ruch, a z odbiornika natychmiast zabrzmiła „wiazanka kwiatów polskich”.

— Bronek, co ci się stało — zapytał w tubę dozorujującego telefonem nurek Jońca. Okazało się, że właściwie Sadowy pomylił się i wydał odwrotną komendę. Wyjaśnił to zresztą zaraz bardzo dokładnie, odpowiadając na uwagę zwróconą przez Jońca. — No tak pomyliłem się, ale jestem tu jeden, a was tam na górze tylu i mogliście uważać.

Gdy po półgodzinie Sadowy wysunął się z wody i zdjął ciężki hełm, był już znowu w formie. Poklepał Jońca po ramieniu i rzekł pokornie: — Oj, Józek, ale ci nagadałem.

Taki to jest raptus, nurek Sadowy — bohater głębin morskich.

Z. M.



— Oui, camarade — uśmiecha się smutno Nicole Adrian — ale, żeby właściciel wynajął ci takie mieszkanie, musisz mieć stałą, najlepiej państwową pracę i dać przynajmniej dwadzieścia tysięcy franków odstępnego. Właściciel woli nie brać takich jak ja płatników i dom stoi pusty, rozumiesz?...

Nicole Adrian znowu pochylił się nad torem, wyskubując z nabrzeżnego młotu bryki węgla. Za dwadzieścia pięć kilogramów węgla można w hali targowej dostać pięćset franków. Przez osiem urodzajnych dni można zbierać na komorne. Pod wieczór nabrzeże i tory są jak wymiecione młotem. Bowiem nie tylko Nicole Adrian zbiera węgiel w cudnym francuskim porcie nad Atlantykiem...

Oto co mi opowiedział w kwietniowy dzień roku 1954 polski marynarz ze statku „Sołdek” — Józef Szóstka.

IV

JEDEN z pisarzy zaopatrzył swoją książkę tytułem: „Tak wiele jest głodów”. Można powtórzyć za pisarzem: tak wiele jest jeszcze zła, nędzy i ludzkiej krzywdy na świecie.

Lipcowego dnia, warto był tymi dwoma historiami wymierzyć drogę, którą tyś już przeszedł i którą jeszcze przejdzie Nicole Adrian i wielu, wielu ludzi na świecie.

KAZIMIERZ BŁAHJ

Od nas zależy... List do wszystkich mężów zaufania

DO REDAKCJI „GŁOSU PRACY” NADSZŁE LIST TOW. LEOKADII DWORAKOWSKIEJ, MĘŻA ZAUFANIA GRUPY ZWIĄZKOWEJ NR 13 W ŻYRARDOWSKICH ZAKŁADACH PRZEMYSŁU LNIARSKIEGO, SKIEROWANY DO WSZYSTKICH MĘŻÓW ZAUFANIA W KRAJU. TRZEBA, ABY Z TREŚCIĄ TEGO LISTU ZAPOZNALI SIĘ WSZYSCY MĘŻOWIE ZAUFANIA NASZEGO ZWIĄZKU I DLATEGO ZAMIESZCZAMY GO W CAŁOŚCI.

DŁUGO myślałam, nim zdecydowałam się zwrócić do Was przez gazetę, towarzysze - mężowie zaufania. Przede wszystkim chcę Wam wyjaśnić, co mnie skłoniło do napisania tego listu.

W tkalni, gdzie pracuję, przeprowadzany jest ogólny remont. Odnawiane są również ściany i sufit, aby jaśniej i przyjemniej było pracować. Robotę wykonują pracownicy Łódzkiego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego. Niestety, nasza radość, że ze ścian i sufitu zniknie brud, że będziemy pracować w lepszych warunkach została zmącona bardzo przykrym wypadkiem. Oto robotnicy łódzkiego przedsiębiorstwa, nie uprzedzając, że przystępują do zeskrobywania ścian, zasypali podczas naszej nieobecności nasze maszyny wapnem, powodując awarię. Przecież znajdując się na krosnach została przysypana pyłem i kurzem, co oczywiście obniżyło jakość produkowanej w tej chwili partii. Kiedy oburzeni zwróciliśmy się do malarzy z wyrzutem - z lekceważeniem potraktowali nasze słowa i nie uważali za konieczne jakos się wobec nas usprawiedliwić.

To było dla nas bardzo przykre przeżycie. Jakże to, w chwili, kiedy cała nasza załoga, podobnie jak załogi wszystkich zakładów pracy, przystępuje do wzmożonej walki z wszelkim marnotrawstwem, gdy staramy się wszystkimi siłami obniżyć koszty własnej produkcji, aby przyczynić się do dalszych obniżek cen - w tej samej chwili znajdują się robotnicy, którzy bezmyślnie niszczą naszą wspólną własność, którzy nie szanują naszej pracy. Załoga naszej tkalni nie mogła z winy łódzkich robotników wykonać swoich planowych zadań i wyprodukowała towar niższej jakości. Ucierpiała więc gospodarka narodowa, bezpodstępnie stracił robotnik, który otrzymał niższe zarobki i pokrzywdzony będzie ten robotnik, który kupi nasze towary, bo będą one gorszej jakości.

Pomówiliśmy o tym oczywiście z robotnikami z łódzkiego przedsiębiorstwa. Po wzięciu sprawy do ręki, myśleliśmy, że niszczą społeczną własność. Powiedzieliśmy im, żeby sobie nie myśleli, że jak coś jest państwowe, to nie jest nasze. I cóż? Muszę powiedzieć, że to zrobiło na nich wrażenie. Niestety okazało się też, że nikt jeszcze z nimi nigdy tak nie rozmawiał, że nigdy o tej sprawie nie myśleli, że nigdy nie myśleli o tym, że narażając państwo na straty wszyscy na tym cierpią.

Ci towarzysze malarze - to ludzie jeszcze stosunkowo młodzi, którzy słabo pamiętają, jak żyliśmy i pracowaliśmy za kapitalistów. Czy wówczas robotnik odważyłby się tak postąpić? Potrącono by mu za spowodowaną stratę i straciłby z pewnością pracę. I ten strach zmuszał robotników do pilnowania majątku kapitalistów, majątku, który powstał z ich potu. Dziś z pracy robotników nie korzysta kapitalista. Dziś każdy robotnik wie, że pracy mu nie zabraknie, a z jego trudu ko-

rzysta on sam i inni ludzie. Dziś z trudu robotnika rosną dla niego domy, budują się żłobki, przedszkola, sanatoria. Dziś robotnik, a nie kapitalista, jeździ na wczasy, chodzi do teatrów i kin, jego dzieci studiują na wyższych uczelniach. Więc czy dziś nie musimy szczerze pilnować naszego państwowego majątku?

POSTANOWIŁAM napisać ten list do Was, towarzysze mężowie zaufania z łódzkiego przedsiębiorstwa i skierować go równocześnie do wszystkich mężów zaufania. Jest nas w kraju pół miliona. Bo powinniśmy sobie jasno powiedzieć, że za ten niedobry, niesocjalistyczny stosunek do państwowego dobra my ponosimy winę, my jesteśmy odpowiedzialni. Właśnie my, mężowie zaufania.

Spójrzmy na swoich stanowiskach pracy, w swoim oddziale czy w zakładzie: ile razy widzimy, że maszyna jest w ruchu, chociaż nikt przy niej nie pracuje, że światło niepotrzebnie się świeci, narzędzia leżą rozrzucone, marnują się surowce. Takich przykładów, każdy z nas mógłby z pewnością wiele przytoczyć.

Ja w mojej grupie często mówię o tym z towarzysza mi. Staram się zawsze zwracać uwagę na każdy wypadek marnotrawstwa, niedbalstwa i brakorobstwa. Przekonać człowieka, że właśnie on, prosty robotnik, jest gospodarzem swojej fabryki, że od niego, i od nas wszystkich zależy, żeby szybko poprawiło się nasze życie - nie jest wcale łatwe i nie jest to sprawa jednej rozmowy, ani je dnego dnia czy nawet miesiąca. Jest to sprawa stałej pracy, stałego mówienia z ludźmi.

My, mężowie zaufania, jesteśmy sami robotnikami i jesteśmy codziennie razem z robotnikami, rozmawiamy z nimi, oni nas wybierali i obdarzyli swoim zaufaniem. Od naszej pracy zależy, w jakiej mierze robotnicy wypełniają swoje zadania.

Od naszej pracy zależy wygospodarowanie tych 20 miliardów.

WIEM z własnego doświadczenia, że jeśli mąż zaufania daje dobry przykład swoją pracą - to robotnicy idą za nim. Od chwili kiedy zaczęłam w grupie mówić o tym, że trzeba oszczędzać wszędzie gdzie tylko można, robotnicy wiele już w tej sprawie zrobili. I teraz zdarza się bardzo często, że jeden robotnik zwraca drugiemu uwagę: „Nie rób braków!”, „Zatrzymaj maszynę, jak odchodzi”, „Nie marnuj surowca!”, „Nie marnuj surowca!”. Nasza grupa podjęła obecnie inicjatywę mistrza St. Janiaka i męża zaufania Franciszka Kondrasika z ZPB im. Marchlewskiego w Łodzi. Każdy robotnik naszej grupy stara się być prawdziwym gospodarzem swego stanowiska roboczego. Tak ważną dla nas wszystkich walkę o obniżenie kosztów produkcji, walkę o 20 miliardów złotych, potrafimy wygrać wówczas, gdy każdy będzie w fabryce tak samo gospodarny, jak we własnym domu.

Leokadia Dworakowa

Dlaczego?

...dotychczas nie naprawiono stłuczni na przystani żegluga śródlądowej na Re galicy w Szczecinie?

...pracownikom sekcji finansowej Zespołu Portowego Wrocław - Opole - Malczyce nie wypłacono premii bilansowej? Zapytany w tej sprawie Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stocznia nie odpowiada dotychczas ani na pytania, ani na szereg monitorów.

...C. Hartwig w Szczecinie często nie podaje Zarządowi Portu Szczecin dokładnej wagi ładunków drewna i jego wymiarów, co utrudnia robotnikom zamawianie odpowiednich wagonów, właściwe wykorzystanie ich ładowności oraz utrudnia ich egalizację?

...dział BHP Żegluga na Odrze - mimo dwukrotnego zgłoszenia - nie czyni nic, aby w pomieszczeniach załogowych na holowniku „Perkun” wyeliminować dokuczliwe insekty?

...Polska Żegluga Morska w Szczecinie, zgłaszając w dniu 16 czerwca br. wyladunek chemikaliów z motorowca „Dunajec”, nie podała działu koordynacji Zarządu Portu pełnego wykazu ładunków zaliczanych jako niebezpieczne?

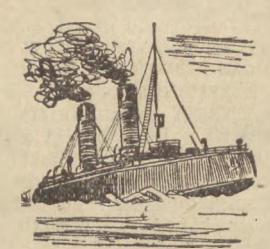
Czy wznowiłeś?
PRENUMERATĘ „STERU”

...mimo trzykrotnych upomnień Zarząd Okręgowy ZPPZ w Warszawie nie odpowiada na wnioski Rady Zakładowej RDW Toruń o przyznanie pieniędzy na zorganizowanie wewnątrzzakładowego szkolenia nowowybranego aktywu związkowego?

Która odpowiedź jest dobra?

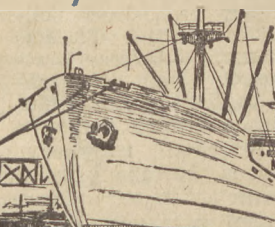


Jaki rodzaj żaglowca przedstawia rysunek?
a. fregatę
b. barkentynę
c. szkuner
d. brygantynę

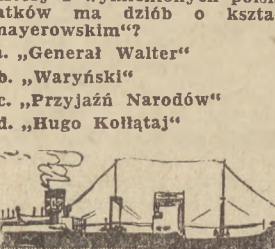


Jak brzmi nazwa pierwszego na świecie oceanicznego lodolamacza, zbudowanego przez rosyjskiego admirała Makarowa?
a. „Jermak”
b. „Krasin”
c. „Czeluskin”
d. „Siedow”

Rozwiązanie należy nadsyłać do naszej redakcji w terminie 14-dniowym od daty ukazania się numeru. Wśród Czytelników, którzy nadesłali trafne rozwiązania, rozlosujemy 5 nagród książkowych.



Który z wymienionych polskich statków ma dziób o kształcie „mayerowskim”?
a. „General Walter”
b. „Waryński”
c. „Przyjaźń Narodów”
d. „Hugo Kollataj”



Jaki rodzaj statku handlowego przedstawia rysunek?
a. chłodniowiec
b. zbiornikowiec
c. drobnicowiec
d. rodnogłowiec

IDAC główną aleją, w której po lewej stronie dość duży kwiat o przedziwnej nazwie PRZEDŁUŻKA POSTOJOWA. Jest to u nas kwiat dość pospolity o niezbyt miłym zapachu i barwie. Ten właśnie okaz wyhodowany został przez stację doświadczalną Zarządu Portu Szczecin na motorowcu „Dunajec”. Otóż „Dunajec” obsługujący linię regularną - mimo za pewnień ze strony ZPS nie został w terminie załadowany. Na skutek tego postój jego, planowany do 1 bm., przedłużono o kilka dni (stad nazwa kwiatu).

Obok widzicie dalsze kwiaty z tego gatunku. Nawet jeden już prawie zwiadł - chyba nie dostał wody. Prawie tak samo, jak parowiec „Brygada Makowskiego”, który w dniu 11 lipca br. 9 godzin oczekiwał na dostarczenie wody. Drugi zaś dziwnie - widać ze zmęczenia - po smutniał. Do złudzenia przypomina parowiec „Pstrowski”, który 7 godzin w tym samym dniu bezskutecznie prosił o przeholowanie.

Portowców Szczecina prosimy o wypiecenie go ze swej stacji. Hodowla za pełnie nieopłacalna, a nawet deficytowa.

DALEJ widzimy przegródki, do której zagląda spora grupa ludzi, lecz wszyscy z rezygnacją rozkładają ręce. Kwiat, który chcą zobaczyć, nosi oryginalną nazwę KASA NIEWIDKA. Spójrzmy! Prawda, że nic nie widać? Szczególnie nie widzą tego kwiatu pracownicy RDW we Wrocławiu, którzy twierdzą, że zakwitł on (ten kwiat, nie RDW) po raz ostatni w końcu ub. roku. Od tego czasu

SLADEM interwencji

NA artykuł w nrze 9/79 pt. „O lepszą odprawę statków węglowych” Ministerstwo Kolej wyjaśnia, że w celu usprawnienia dowozu, węglowskoporty do Szczecina skierowano innymi mniej obciążonymi liniami.

POLSKIE Linie Oceaniczne w wyjaśnieniu nadesłanym na felieton pt. „Marynarz Szpilka” w nrze 10/80 zawiadamiają, że podjęto prace wychowawcze wśród załóg mających na celu wyeliminowanie wypadków naplętnianych w tym artykule.

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Anna Wolff, Mieczysław Kowalski i J. Kisieliw.



Tekst: ZYGMUNT MAKOWSKI Rys. EUSTACHY KARŁOWSKI

JEST PIĘKNE, LIPCEWIE POPOŁUDNIE. CZY WARTO SIEDZIEĆ W DOMU, KIEDY NA DWORZE JEST ŁADNA POGODA? NATURALNIE, ŻE NIE. WYBIERZMY SIĘ WIĘC DO OGRODU BOTANICZNEGO. WSTĘP DO OGRODU JEST BEZPŁATNY, ALE POD WARUNKIEM, ŻE PRZY WEJŚCIU OKAZUJEMY SŁUŻBIE PORZĄDKOWEJ NAJNOWSZY NUMER „STERU”. I JESZCZE JEDNA INFORMACJA: CIEKAWOŚĆ OKAZU W OGRODZIE TO WYNIK STARAŃ KORESPONDENTÓW: W.M.A., M. KOWALSKIEGO, „REKINA” I INNYCH.

wszystkie wnioski składane o zapomogi i pożyczki leżą nie załatwione, gdyż zarząd kasy zapomogowo-pożyczkowej nie doprowadził księgowości do porządku. Dla zarządu ta bezczynność jest wygodna, na tomiast członkowie kasy kategorięczynie żądają wyrównania zaległości i wypłacenia im pożyczek.

Warto i trzeba, aby

kwiatkiem tym zainteresował się Zarząd Okręgowy ZPPZ we Wrocławiu. Nawet jeśli nie pachnie.

CIEKAWO, że spotykamy już drugi kwiat z ogrodu szczecińskiego. Tym razem jest to egzemplarz z ogrodu Szczecińskiej Stocznii Remontowej, noszący nazwę GORYCZ STOLÓWKOWA. Kwiat

ten jest nie byle jaki. Wyhodowali go obywatele: Mielczarski, Romanowski, Domagała i Zawadzka z tamtejszego OZR. GORYCZ kwitnie cały rok, lecz w czasie obiadów w dniach 1 i 2 lipca br. zakwitła w całej krasie.

Stołownikom sprzykrzyło się już spożywanie potraw zaprawionych tą gorczycą. I dlatego zapytują kierownictwo OZR: kiedy nareszcie przestanie ich karmić w ten sposób? A co do kwiatka, to proponują, aby zasuszyć go w książce... załóż. Będzie wówczas stołownik syty i kierownictwo całe.

DŁUGO zabawiliśmy w ogrodzie. Już się ściemniało i czas wracać do domu. Chociaż... właśnie teraz mamy okazję obejrzeć kwiat, który kwitnie tylko w nocy, szczególnie na Odrze, a mianowicie SPIĄCZKĘ SŁUŻOWĄ. Ostatnio dużo tych kwiatów zakwitło na trasie Wrocław-Koźle. W niszczeniu śpiączki nie pomagają nawet dośnośne syreny holowników. Zerwijmy przeto kilka z nich i z życzeniami ofiarujmy ZODW we Wrocławiu - co niniejszym czynimy.



Z egzotycznej fali

TRUDNO powiedzieć, jak tuje ją przed prześladowa-dalece latające ryby są niem żarłoczych urogo-w, czyhających na jej smaczne mięso. Ale nie zawsze „skrzydła” ratują taką latającą rybę. Salwując się ucieczką przed drapieżnikami, często pada pastwą ptaków morskich. Taki to już ich los...

Marynarze jednego z radzieckich statków, znając o upodobaniu tych mieszkańców morskich głębin, urządzili w czasie rejsu po Atlantyku oryginalny półow. Gdy zapadła noc, umocowali na dołnym pokładzie reflektor i puścili na wodę snop ostrego światła. Nie czekali zbyt długo. Ryby zwabione blaskiem jednej po drugiej wyskakiwały nad wodę, rozpościerały „skrzydła” i leciały prosto w stronę światła. Natrafiliwszy ścianę nadbudówki, padały ogłuszone na pokład.

Latające ryby mają silnie rozwinięte boczne pletwy, które zaczynają się u nasady i sięgają mniej więcej do połowy długości ciała. Pletwy te spełniają rolę pomnika o rybie: niósł ją ja-skrzydła, gdy ryba znajduje się nad wodą. Dzięki temu może ona przelecieć w powietrzu do 300 m. To ra-



Pletwy te spełniają rolę pomnika o rybie: niósł ją ja-skrzydła, gdy ryba znajduje się nad wodą. Dzięki temu może ona przelecieć w powietrzu do 300 m. To ra-

Wg notatki w piśmie „Ogoniok” opracował H. S.

Z dniem 1 lipca br. morskie urzędy rybackie połączone zostały z urzędami morskimi i z terminem tym zakończyły swoją działalność. Czynności wykonywane dotąd przez Morski Urząd Rybacki w Gdyni przejął Gdański Urząd Morski z siedzibą w Gdyni, ul. Chrzanowskiego 10.

Zakres działania kapitanatów portów rybackich i inspektorów rybołówstwa morskigo pozostaje bez zmian.