

POMAGAMY W ŻNIWACH

REJON Drog Wodnych w Płocku opiekuje się gromadą Drwały, położoną nad Wisłą. Nasza ekipa łączności utrzymuje z tamtej szą ludnością żywy kontakt. Pracownicy RDW przy chodzą chłopom z konkretną pomocą. Np. 12 lipca br. ekipa Rejonu pomogła gromadzie przy zbiorach zboża.

Nie ograniczono się w akcji żniwnej do jednorazowej pomocy. Chłopi gromady podjęli uchwałę, że do 19 lipca br. zakończą żniwa. W związku z tym marynarze, robotnicy i strażnicy rzeczni postanowili wyjechać 14 lipca, ażeby dopomóc im w realizacji zobowiązań i swoją pracę przyczynić się do szybkiego i sprawnego ukończenia żniw.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 15(85)-rok 4

GDĄŃSK, 1-15 SIERPNIA 1954 R.

Cena 40 gr

Rezerwy, których nie wolno przeoczyć

WSTYCZNIU br. na naradzie partyjnej - gospodarczej po przeanalizowaniu doboru przedsięwzięć podległych Centralnemu Zarządowi Żegluga Śródlądowej i Stoczni oraz ich błędów, popełnionych na przestrzeni ub. r. - wysunięto w oparciu o tezy IX Plenum KC PZPR szereg słusznych wniosków, które miały zabezpieczyć wygospodarowanie ponadplanowych oszczędności. We wnioskach tych była mowa m. in. o asortymentowym i terminowym wykonaniu planów w stoczniach, o obniżeniu kosztów materiałowych i utrzymaniu zapasów materiałowych w granicach ustalonych planem normatywnym oraz o produkcji ubocznej. A teraz zastanówmy się, jak stocznice realizują te zadania.

Analiza pracy gospodarczej wykazuje, że przedsiębiorstwa stoczniane mimo niewątpliwych osiągnięć, jak sprawne przeprowadzenie akcji remontów międzywygajacyjnych, wygospodarowanie ponad plan oszczędności, mają jeszcze poważne niedociągnięcia. Są one wynikiem tendencji do wykonania planów produkcyjnych bez uwzględnienia asortymentu. Plan produkcji towarowej wykonano zaledwie w 52 proc. (dane cyfrowe za I kwartał br.).

Co wpłynęło na niewykonanie produkcji towarowej? Stocznia „Zacisze” z Wrocławskich Stoczni Rzecznych nie oddała do eksploatacji 12 jednostek (15,2 proc.). Stocznia Głogów stale przesuwa odbudowę h/m „Sławomir” i „BM-65” (30 proc.). Szczecińska Stocznia Rzeczna, godząc się na stałe zmiany zakresu remontu, wysuwane przez Żegluga na Odrze, przedłuża kapitalny remont h/p „Ustka”, a Warszawskie Stocznice Rzeczne z tych samych przyczyn przetrzymują h/m „Krasicki”. Przewlekane terminów remontów przez stocznice rzeczne w Szczecinie, Głogowie i Wrocławiu przyczyniło się do zmniejszenia w Żegludze na Odrze przewozów holowniczych o 15 milionów, a barko wych o 5,2 miliona tonokm, czyli do straty 1,5 miliona zł w okresie 5 miesięcy.

Na swoje usprawiedliwienie stocznice wysuwają nieprzeciętne trudności, jak niesprecyzowanie planów produkcyjnych, brak dokumentacji, trudności z zapewnieniem materiałowego oraz niesolidność armatora w określeniu zakresu robót. Ale co stocznice zrobiły, aby usu-

Adam Kupryński
Dyrektor Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni

nać te trudności? Czy ustosunkowały się odpowiednio do armatora? Nie. **Usunięcie tych trudności przez same stocznice jest całkowicie możliwe.** Wprawdzie to nie jest łatwe zadanie. Wymaga bowiem stałej systematycznej i dalekosiężnej pracy kierownictwa, ale jest zupełnie realne. Świadczy o tym praca Poznańskich, Kozłowskich i Płockich Stoczni Rzecznych.

Niewystarczający poziom planowania ma swój wpływ na gospodarkę materiałową. Przede wszystkim odbija się na stanach ponadnormatywnych. I tak w Głogowie trzymano ponadnormatywne zapasy na kwotę 2 milionów zł, we Wrocławiu - 2,7 miliona zł, w Gdańsku - 3 milionów zł. W tym samym czasie zgłoszono do upłynięcia materiały o wartości 1 325 000 zł, a z tego upłynięło tylko 25 proc. Stan taki wynika z niechęci przedsięwzięć do upłynięcia materiałów.

Mówiąc o zagadnieniach materiałowych, trzeba się jeszcze zatrzymać nad sprawą materiałowych deficytów. Stocznice lubią nadmierne ilości szafować, natomiast konsekwentnie uchylają się od stosowania materiałów zastępczych oraz wykorzystywania materiałów starożytnych, szczególnie blach z wraków. Naturalnie nie wszystkie. Znany jest przykład stoczni „Odra”, która pierwszą wyremontowała barkę materiałem zdobytym z wraka. Podobnie Kozłowskie Stocznice Rzeczne wykorzystują do celów produkcyjnych stare blachy. Ale np. głogowska stocznia nie uznaje tych rezerw materiałowych, mimo że pod bokiem ma sporo wraków.

Jeżeli chodzi o produkcję uboczną, należy stwierdzić, że zrealizowano i przekroczone wielokrotnie podjęte zadania tak ilościowe, jak i asortymentowe. Produkcje wyrobów powszechnego użytku uruchomiono w tych

wszystkich stoczniach, które ją planowały. Przebiega ona jednak jeszcze w sposób niezupełnie prawidłowy, gdyż prowadzi się ją doraźnie, w wydziałach produkcji podstawowej, ponieważ nie wydzielono dotychczas specjalnych brygad do tych robót. **ANALIZUJĄC** pracę naszych przedsiębiorstw, należy stwierdzić, że dużą winę za popełnione błędy ponosi aparat Centralnego Zarządu, gdyż tolerował takie niedociągnięcia, jak:

- wprowadzanie do planów jednostek, na które nie było dokumentacji i materiałów,
- brak dostatecznej oceny opłacalności remontów,
- liberalny stosunek do stoczni, nie wykonujących planów asortymentowych,
- tolerowanie systemu planowania z kwartału na kwartał.

Realizując wytyczne Partii i Rządu, ludzie pracy naszego kraju z poświęceniem walczą o wzrost produkcji, o podniesienie wydajności pracy, o likwidację marnotrawstwa i obniżenie kosztów własnych. Na froncie tej walki nie może zabraknąć stoczniowców. **W walce tej jedna z najważniejszych spraw jest wzrost wydajności pracy,** gdyż jest on źródłem nie tylko obniżenia kosztów własnych, ale i zwiększenia ilości produkcji. Głównym zaś czynnikiem wzrostu wydajności pracy jest postęp techniczny oraz polepszenie organizacji pracy przez wprowadzenie nowej i udoskonalenie starej technologii i mechanizacji w najbardziej pracochłonnych procesach. Dlatego też zasługują na wyróżnienie uruchomienie 2 dźwigów w stoczni płockiej, rozwój ruchu racjonalizatorskiego we Wrocławiu, wprowadzenie w stoczni poznańskiej nowej metody technologicznej, polegającej na przyspieszeniu nawet drobnych elementów konstrukcji, należących do większych zespołów.

Zaszczytne wyróżnieni

mimo podeszłego wieku daje przykład wzorowej pracy przy wytyczaniu nurtu na swoim posterunku w Grochach Nowych,

● sternik Edward Michnowski, wzorowy żeglarz, który mimo swoich 64 lat bierze żywy udział w współzawodnictwie pracy i utrzymuje swoją barkę w należytym porządku,

● sternik rzeczny Jan Wysokiński, który od 1919 r. niezmiennie pracuje przy utrzymaniu szlaku rzeczniczego na swoim odcinku w Dobrzykowie,

● maszynista Wacław Lewandowski z p/s „Pstrąg”, który po wywołaniu jako jeden z pierwszych przystąpił do uruchamiania taboru i sprzętu technicznego, wzorowo wywiązuje się z pracy i utrzymuje jednostkę w stałej gotowości eksploatacyjnej,

● marynarz Jan Malecki, długoletni robotnik portowy, który pracuje społecznie i mając pełne zaufanie załogi został wybrany na przewodniczącego rady zakładowej.

Serca z Polską złączone...



15 ub. m. w wyniku usilnych starań Rządu Polskiego i pod naciskiem szeroko rozwiniętej akcji protestacyjnej w kraju i za granicą wróciło do Polski 18 marynarzy ze statku „Praca” uwiecznionych bezprawnie 9 miesięcy temu na Tajwanie przez czangkajszekowskich piratów. Mimo gróźb i terroru, któremu uległa część załogi, dzielna 18-tka marynarzy pozostała wierna Ojczyźnie. Radośnie powitało społeczeństwo Wybrzeża przybyłych samolotem do Gdańska marynarzy.

„Jakże serdecznie witamy was, dzielna i patriotyczną załogę statku „Praca” na ziemi ojczystej, u progu rodzinnego domu — mówił przewodniczący Prezydium MRN w Gdańsku Stanisław Szmidt. — Dzięki waszej godnej Polaka - patrioty postawie, gorącym i pełnym oburzenia protestom całego naszego narodu, jak i postępowego świata, dziś wróciliście do swych domów, do Ojczyzny...”

Skończyła się dla dzielnych marynarzy długa niewola. Serdeczny uścisk dłoni kolegów, pocałunek i łzy radości błyszczące w oczach najbliższych, miłość i uznanie całego społeczeństwa wynagrodziły im kilkumiesięczne rozstanie z krajem i domem. Za godną postawę i wytrwałość otrzymali oni wysokie odznaczenia państwowe.

Z WIELKĄ radością wszyscy w Polsce przy wzięciu wiadomości o powrocie naszych marynarzy ze statku „Praca”. Jak pamiętacie, przed dziewięcioma miesiącami statek ten stał się przedmiotem napaści czangkajszekowskich korsarzy. Uprawdali oni polski statek do wybrzeży Tajwanu i tam przez długie miesiące więzili załogę. Ale nawet współcześni korsarze, pozostający na amerykańskim żołdzie, muszą liczyć się z opinią świata. A opinia świata w zdecydowany sposób potępiła czangkajszekowsko - duduleskie metody, które pragnęli oni wprowadzić na wolne morza i oceany.

Tak więc powrót naszych marynarzy stanowi jedno ze zwycięstw moralnych, których dziś w świecie coraz więcej odnosi opinia skierowana przeciwko mściwemu pokojowi i mściwemu współpracy międzynarodowej.

Serdecznie cieszymy się, że nasi marynarze wrócili do domu ojczystego w przededniu Święta Dziesięciolecia. Naród jest wielki, liczy miliony ludzi. Ale w tym narodzie każda jednostka jest ważna, każda się liczy.

Powrót marynarzy ze statku „Praca” jest zwycięstwem naszego społeczeństwa. Jest zwycięstwem tych sił w świecie, które poparły nasze oburzenie z powodu korsarskich wypadów niedobitków Czang Kai-szeka.

Jest on również osobistym zwycięstwem naszych marynarzy.

Długie miesiące niewoli, spędzonej na Tajwanie, w niezwykle ciężkich warunkach, w zabójczym klimacie, wśród bezczynności, tęsknoty za krajem i niepokojem o bliskich, były wypełnione dramatyczną walką.

KREĆ w niebezpieczeństwie na morzu wysłał sygnał SOS. Jest to skrót angielskiego tekstu, oznaczającego: „Ratujcie nasze dusze!” Marynarze z „Pra-

cy” nie mieli możliwości używać pomocy. Byli w niewoli, odcięci od świata i walczący o swoje dusze. Walczyli o swój honor i o swoje sumienie.

Piraci nie ograniczyli się do zrabowania statku. Chcieli Polsce zrabować również ludzi. Rozmaitymi sposobami starano się oddziaływać na naszych marynarzy, by ich nakłonić do zdradzenia Ojczyzny. W walce o honor i wolność marynarze imali się wszelkich dostępnych im sposobów, nie wyłączając głodówki.

Ta grupa samotnych, bezbronnych ludzi odniosła wielkie zwycięstwo nad uzbrojonym, bezwzględnym przeciwnikiem. Ci ludzie nie czekali biernie na prawo powrotu do Ojczyzny. Oni je sobie zdobyli. Jak najlepsi żołnierze. Jak najdzielniejsi ludzie morza, którzy potrafili oprzeć się nie wielkiemu sztormowi na morzu, ale tym razem potężnemu, wiele miesięcy trwającemu naciskowi wroga.

PIEKNY jest ten powrót do Ojczyzny w przededniu święta jej Odrodzenia. Skłania on do myślenia o jeszcze jednej wielkiej zdobyczy mijającego dziesięciolecia. Wielkie, historyczne są osiągnięcia lat 1944 - 1954. Nie ma dziedzin, w których nie zaznaczyły się olbrzymie zwycięstwa i postępy. W przemyśle, w rolnictwie, w oświacie, w kulturze, w trosce o zdrowie ludzkie uczyniliśmy krok naprzód, jaki wymierzają stulecia, a nie jedno dziesięciolecie. Jednocześnie tworzą się, powstają w Ojczyźnie naszej nowe, niewymierne wartości: zmienia się, staje się lepszy i szlachetniejszy człowiek w Polsce. Warunki życia i pracy, praca i obowiązki w Ludowej Ojczyźnie odmieniają ludzi i kształcą nowe pokolenie.

Pogłębia się i na nowo kształtuje miłość Ojczyzny. Trudna to była miłość ludu polskiego, robotnika,

chłopa, człowieka pracy umysłowej do Polski, więtej w niewole przez klasy posiadające. Walka ludu polskiego o zmiany w Ojczyźnie brała się z głębokiego patriotyzmu, który dziś rozkwitać może swobodnie, może przejawiać się w tysiącach form: w pracy, nauce, w trudzie codziennym, w nowych zobowiązaniach i w bohaterstwie.

Marynarze z „Pracy” postąpili jak prawdziwi patrioci ludowej Ojczyzny. Witamy ich na ziemi ojczystej gorąco, bo w ich walce i zwycięstwie widzi my elementy tego gorącego, żywego, walczącego patriotyzmu, który rozwija się w nas wszystkich pod wpływem coraz bardziej pogłębiającej się świadomości, że my i Ojczyzna to jedno.

POKA, w której żyjemy, nie jest to epoka spokoju i zacięcia. Przeciwnie — to epoka burz i walk. A w walce naród potężnieje, doskonali się i hartuje. Ale są tacy, którzy słabną i załamują się. Są tacy, którzy nie umieją odpowiedzieć wielkości na tych czasach. Tacy, którzy nie umieją swymi małymi duszyczkami pojąć całej wielkości czasów i całego wspaniałego szczęścia życia w tych właśnie czasach. Są tacy, którzy w głębi swych martwych duszy nie nienawidzą Ojczyzny i tego, czym ona rośnie, czym staje się potężna.

W te szczeliny, w te załamania w duszach ludzi małych i marnych wleci się zdrada. Z przykrością i z odwagą mówimy o tym, że i wśród załogi „Pracy” znaleźli się ludzie, którzy ulegli naciskowi wroga. Ktoś na jego komendę postanowił nie wrócić do Ojczyzny.

Cóż na to powiedzieć. Walka o dalszy rozwój Polski, o jej dobro i szczęście toczy się nie tylko na rusztowaniach, na budowach, w kopalniach, na polach i pokładach statków, opierających się różnym burzom. Toczy się i w umysłach ludzkich i w ludzkich sercach. Marne to serca i marne umysły, w których Polska zostaje pokonana.

GDY jednak spojrzymy na około siebie, na to wszystko, co zostało dokonane, na to, co śmiało zamierzono na przyszłość, gdy obejmiemy myślą całość wielkiego bohaterstwa ludzi ze statku „Praca” i bohaterstwo, wytrwałość milionów Polek i Polaków, pojmujemy, że w olbrzymiej większości serc i umysłów zwyciężyła Polska. Ze patriotyzm rośnie i potężnieje, stając się napędą w energią wszystkich na szczytach olbrzymich dzieł i prac.

Jest to zwycięstwo tych lat dziesięciu największe i najdonioślejsze.

ZBIGNIEW MITZNER
(Express Wieczorny)

Pozdrowienia dla marynarzy statku „Praca”

Z głęboką radością przyjęli wiadomość o powrocie do kraju z niewoli czangkajszekowskiej 18 marynarzy statku „Praca” załogi polskich statków, znajdujących się w dalekich morskich rejsach. Załogi tych statków nadsyłają do Gdyni radiotelegramy z serdecznymi pozdrowieniami dla swych towarzyszy marynarzy statku „Praca”.

„Z olbrzymią radością przyjęliśmy wiadomość o powrocie do kraju marynarzy statku „Praca”, którzy więzieni byli przez przeszło 9 miesięcy przez pachołków imperialistycznych na Tajwanie — piszą w swej depeście członkowie

załogi i uczniowie Szkoły Morskiej — przyszli oficerowie naszej floty handlowej znajdujący się obecnie w rejsie szkoleniowym na statku „Dar Pomorza”. — Przesyłamy dzielnym naszym marynarzom statku „Praca” serdeczne pozdrowienia i życzenia radośniego odpoczynku oraz szybkiego powrotu do pracy dla dobra naszej ojczyzny”.

Prezydium Zarządu Okręgowego ZZZP we Wrocławiu, reprezentujące wieloletnią rzeszę pracowników żegluga śródlądowej i stoczni, dróg wodnych i eksploatacji kruszywa —

przesła — za naszym pośrednictwem — 18 marynarzom ze statku „Praca” najserdeczniejsze, związkowe pozdrowienia.

Szczęśliwi jesteście, — czytamy w liście — że na sze liczne protesty przyczynili się do umożliwienia Waszego powrotu.

Przesyłając pozdrowienia i wyrazy uznania dla niezłomnej postawy, jaką wykazaliście — życzymy Wam, abyście w dalszej swej pracy rozstawiali imię Polski Ludowej we wszystkich stronach globu ziemskiego i zachowaniem swym wykazywali dalej twardą wolę walki o pokój i przyjaźń między wszystkimi narodami.



Od lewej: Kowalski, Michnowski, Wysokiński, Lewandowski i Malecki podczas uroczystej akademii

Przeгляд wydarzeń

ZWYCIĘSTWO SIŁ POKOJU

KONFERENCJA genewska, trwająca prawie trzy miesiące, zakończyła swe obrady wielkim sukcesem. W nocy z 20 na 21 lipca br. w genewskim Pałacu Narodów podpisane zostało porozumienie w sprawie zaprzestania działań wojennych w Wietnamie i Laosie, a 21 lipca — w Kambodży.

Więść o podpisaniu rozejmu szybko obiegła cały świat. Na frontach wojny w Indochinach śmierć przestała zbierać swoje krwawe plony. „Ugaszone zostało jeszcze jedno ognisko wojny” — powiedział minister Rolnictwa w swoim oświadczeniu, złożonym na końcowym posiedzeniu konferencji genewskiej. Słowa te w lapidarnym skrócie zawierają podsumowanie sukcesu konferencji genewskiej w sprawie Indochin.

Diugo trwały obrady. Cierpliwie, krok za krokiem posuwała się naprzód sprawa uregulowania kwestii indochińskiej. Były takie momenty podczas obrad, iż zdawało się, że polityka stordowania konferencji genewskiej, uprawiana przez Waszyngton, bliska jest urzeczywistnienia. Ale manewry Dulles, manewry amerykańskich podżegaczy wojennych, którym wtórowali Laniel i Bidault, zostały udaremnione przede wszystkim przez zdecydowaną postawę delegacji państw demokratycznych z ministrami Molotowem i Czhou En-lajem na czele oraz przez czujną opinię narodów milujących pokój. To właśnie opinia publiczna w Anglii i Francji, a zwłaszcza walka narodu francuskiego, wpłynęła na stanowisko zajęte przez min. Edena i premiera Mendes-France'a, którzy musieli się liczyć z rzeczywistością, z faktami, z sytuacją na froncie w Wietnamie, z żądaniami własnych narodów.

Właśnie brak poczucia rzeczywistości, trzymanie się, jak pijany płotu, zbankrutowanej polityki „z pozycji siły” spowodowało izolację Stanów Zjednoczonych i klęskę ich awanturniczych planów rozszerzenia wojny w Indochinach. „W Genewie — pisała angielska gazeta „News Chronicle” — Francja i Anglia działały w znacznej mierze bez Ameryki. Ale nie ma w tym biedy. To nawet może być pozytywne...”

„Bez Ameryki...” Jak widzimy, nawet burzująca prasa dochodzi do przekonania, że awanturnicza polityka Ameryki może zaprowadzić wiele krajów kapitalistycznych do ślepego zaułka. Dlatego też coraz bardziej znajduje uznanie teza o pokojowym współistnieniu państw o różnych ustrojach politycznych i o możliwości rozwiązania wszystkich spornych zagadnień przy stole obrad.

„NIE TYLKO AZJI, LECZ RÓWNIEŻ EUROPY”

W OŚWIADCZENIU rządu radzieckiego, opublikowanym po konferencji genewskiej, m.in. czytamy: „Rząd radziecki uważa, że osiągnięte w Genewie porozumienie o przetrwaniu ognia i przywróceniu pokoju w Indochinach, przyczyniając się do osłabienia napięcia międzynarodowego, stwarzają tym samym korzystne warunki dla uregulowania innych, dotychczas nie rozwiązanych problemów międzynarodowych, dotyczących nie tylko Azji, lecz również Europy. Chodzi tu przede wszystkim o takie problemy, jak zaprzestanie wyścigu zbrojeń i zakaz broni atomowej, zapewnienie bezpieczeństwa zbiorowego w Europie i uregulowanie problemu niemieckiego na pokojowej, demokratycznej podstawie”.

Droga do rozwiązania tych spraw jest otwarta. Jak nabrzmiały te sprawy do uregulowania, wskazują wypowiedzi prasy. „Daily Herald” np. domagając się zwolnienia w tym celu międzynarodowej konferencji pisał: „Niechaj politycy działają, dopóki panuje atmosfera rokowań. Genewa może wskazać drogę do prawdziwego pokoju, którego pragną dziesiątki milionów ludzi na całym świecie”.

NOWA POKOJOWA INICJATYWA ZSRR

24 LIPCA br. rząd radziecki wystosował notę do Francji, Anglii i Stanów Zjednoczonych w sprawie bezpieczeństwa zbiorowego w Europie. Rząd radziecki proponuje zwolnienie w ciągu najbliższych miesięcy konferencji wszystkich państw europejskich pragnących wziąć w niej udział, jak również Stanów Zjednoczonych oraz Chińskiej Republiki Ludowej w charakterze obserwatorów. Celem tej konferencji miało być omówienie spraw związanych z utworzeniem systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie. Jednocześnie z propozycją zawarcia odpowiedniego układu politycznego rząd radziecki proponuje uzupełnienie tego projektu „nową propozycją współpracy w dziedzinie gospodarczej”.

Odpowiadając na „argumenty” zawarte w nocie francuskiej z dnia 7 maja br. rząd radziecki podkreśla, iż „szeroka opinia publiczna coraz bardziej stanowczo domaga się zaspokolenia wysiłków państw europejskich w interesie zaspokolenia zbiorowego bezpieczeństwa w Europie”.

Ilustracją tego jest echo noty radzieckiej w prasie światowej. Szczególny oddźwięk znalazła nota we Francji i Anglii. Wiele dzienników francuskich, podkreślając doniosłość inicjatywy radzieckiej, przyznaje, że nota radziecka wywołała w stolicach zachodnich „zamieszanie”.

Londyński „Times”, komentując odgłosy na notę radziecką pisał: „Większość ludności Anglii w zasadzie nie jest przeciwna zwolnieniu nowej konferencji europejskiej... Wielu ludziom w Anglii idea zawarcia paktu o bezpieczeństwie europejskim wydaje się ponętą”.

A „Manchester Guardian”, krytykując stanowisko Dulles'a zaznacza: „Jego „dynamizm” w chwili obecnej sprowadza się widocznie do tego, że siedzi nadaszany w Waszyngtonie i stroni od wszelkich rokowań, które mogłyby nadwyrężyć jego reputację w Kongresie...”.

Oczywiście, ani Dullesowi, ani Jego „duchowym braciom” nie w smak jest pokojowa inicjatywa ZSRR. Dąsy Dulles'a od dawna przestają być czynnikiem o decydującym znaczeniu politycznym. Dziś decyduje wola narodów. I ona doprowadzi — tak jak w Genewie — do pełnego zwycięstwa idei pokoju i bezpieczeństwa na całym świecie.

W CHWILI, gdy piszemy te słowa przybył do Warszawy premier i minister spraw zagranicznych Chin Ludowych Czhou En-lai. Wizyta Czhou En-lai'a w Warszawie podkreśla wzrost znaczenia Polski Ludowej na arenie międzynarodowej, jako ważnego ogniska w światowym froncie pokoju. Polska bowiem na równi z Kanadą i Indiami wchodzi w skład komisji nadzorczej, która ma za zadanie kontrolę wykonania porozumienia genewskiego.

Wykonując to zadanie zgodnie z wolą narodów Polska Ludowa przyczyni się do utrwalenia pokoju nie tylko w Azji, ale i na wszystkich innych kontynentach. Pokój bowiem jest niepodzielny.

9 MIESIĘCY W NIEWOLI

Opowieść członka załogi statku „Praca”

W małym mieszkaniu na ulicy Kościuszki zebrała się cała rodzina Edwarda Sworczaka, felczera na statku „Praca” i sekretarza podstawowej organizacji partyjnej. Czujemy się w tym mieszkaniu jak intruzi: psujemy przecież swą obecnością pierwsze spokojne chwile rodzinnego powitania. Ale gospodarze wybaczą nam.

„Po wyruszeniu z Singapuru — zaczyna swą opowieść tow. Sworczak — na trzy dni przed naszym uprowadzeniem, zaczęły się pojawiać nad statkiem samoloty amerykańskie. Po trzech dniach zniknęły, by ustąpić miejsca samolotom ze znakami czang kaiszekowskimi. Może w godzinę po odlocie ostatniego z tych samolotów, zauważyliśmy, że zbliża się do nas kontrtorpedowiec, który zaczął nam dawać znaki świetlne, żądając byśmy się zatrzymali i grożąc w razie odmowy użyciem broni. Zwolaliśmy więc zebranie egzekutywy partyjnej, by naradzić się nad sytuacją: postanowiliśmy zwlekać. W tym czasie radioficer tow. Wiczorek nawiązał kontakt z Kantonem, któremu zameldowaliśmy o sytuacji i któremu podaliśmy numery amerykańskich samolotów. Równocześnie nie do wszystkich statków w pobliżu wysłaliśmy sygnał o niebezpieczeństwie, jakie nam zagraża. Odpowiedział na nie jakiś Anglik, ale na tym też się skończyło. Niestety, sami niewiele mogliśmy zdziałać. Nasza szybkość wynosiła dziewięć węzłów, szybkość kontrtorpedowca — ponad 20. Wieźliśmy ropę naftową. Wiedzieliśmy, że gdyby kontrtorpedowiec otworzył ogień, statek od razu stałby w płomieniach. Ja zniszczyłem więc dokumenty partyjne, by nie wpadły w ręce piratów i czekaliśmy co nastąpi.”

Podjechały do nas motorówki, w których znajdowało się kilkudziesięciu marynarzy czang kaiszekowskich, u zbrojonych w amerykańskie automaty. Natychmiast wtargnęli oni do kabiny radiote-

legrafisty, unieruchomili aparat i obstawili cały statek żołdakami. Po czym kazali nam płynąć za sobą do portu Kaohsiung, gdzie umieścił nas między trzema kontrtorpedowcami.

Następnego dnia — ciągnie tow. Sworczak — na statku zjawił się niejaki Liu, którego określono jako zastępcę szefa wywiadu czang kaiszekowskiego na Tajwanie. Wzywał on po kolei wszystkich marynarzy i zadawał im najrozmaitsze pytania na tematy polityczne. Mnie pytał na przykład, czy jestem komunistą i czy wierzę w Boga. Dowiadywał się o mój stopień wojskowy, interesował się także moim życiem osobistym, tym, czy mam żonę i dzieci i czy swoją rodzinę kocham. Przez cały okres badań i mnie i moim kolegom dawano do zrozumienia, że „na Formozie z komunistami załatwiają się szybko — 20 lat więzienia albo śmierć”. W ten sposób czang kaiszekowcy chcieli nas zastraszyć. Kiedy to nie pomogło, jeden z oficerów „military police” (bo tam policja wojskowa nazywa się po amerykańsku i jest uzbrojona także na amerykański sposób) zaczął nam — niby przyjaźnie, niby w sekrecie mówić, że ktoś z naszej załogi został już rozstrzelany i że nas wszystkich to samo czeka.

Czang kaiszekowcy uruchomili wobec naszych marynarzy cały mechanizm szantażu i nacisku moralnego. Wyrażnie chodziło im o to, byśmy się wyrzekli Ojczyzny. Równocześnie z przesłuchaniami organizowano pokazy filmowe, w czasie których demonstrowano najróżniejsze propagandowe filmy amerykańskie: miały one członków naszej załogi przekonać do kapitalistycznego „raju”. Któregoś dnia — mówi tow. Sworczak — zaczęła się inna forma „obrabiania” nas. Oto z Taipei (stolicy Tajwanu) zjeżdżali się do nas różni „profesorowie”, którzy urządzali dla nas wykłady. Oficerowie MP w „argumenty” nas bardzo jednak wierzyli. Ustawiali się pod ścianami i bronią w rękę i obserwowali nasze miny. A sami „profesorowie”? Mówili głównie o nieuchronności trzeciej wojny światowej, o bombach atomowych i o potęgze USA. Zaczął się wtedy okres wma- wiania nam, że jesteśmy w beznadziejnej sytuacji, że z Tajwanu wrócić nie można i że do Polski pojechać możemy dopiero... po trzeciej wojnie. Wobec tego — mówili — macie tylko jedno wyjście: podpisać prośbę o azyl. Co było charakterystyczne, to fakt, że „profesorowie” nie dopuszczali do jakiegokolwiek dyskusji. Natychmiast po wykładzie, każ-

dy taki „profesor” brał teczkę pod pachę i przedkładał. Udało się nam jednak niekiedy rzucić im w twarz parę słów prawdy. Kiedyś ku wściekłości któregoś z nich, jeden z naszych chłopów krzyknął: traktujecie nas jak gestapowcy, jesteście gorsi od Hitlera.

Tak wyglądała sytuacja przez kilka tygodni, z tym, że mnożyły się prowokacje. Marynarze polscy coraz ostrzej protestowali przeciwko bezprawnemu więzieniu, coraz ostrzej domagali się powrotu do kraju. Wówczas zastosowano nowy rodzaj „perswazji”: zaczęto marynarzy obwozić po okolicach Kaohsiung, po fabrykach i fermach, żeby im pokazać czang kaiszekowską i amerykańską „wyższość” kultury.

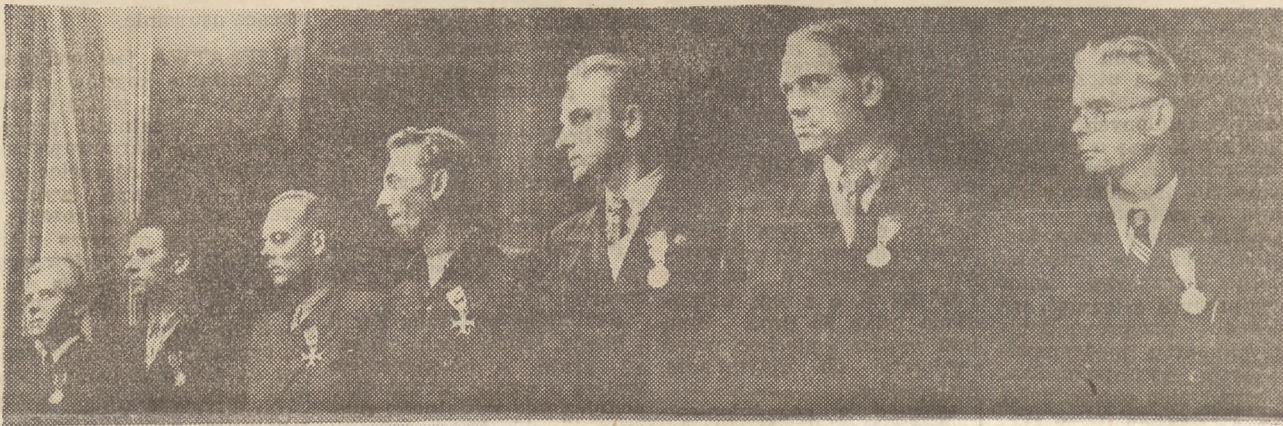
W tym to okresie marynarzy naszych przeniesiono najpierw do hotelu w Kaohsiung, a następnie do jakiejś szkoły w pobliżu miasta, gdzie umieszczono ich w sali gimnastycznej. Równocześnie próbowano zastraszyc ich i złamać. Fabrykowano fałszywe listy i oświadczenia, które następnie pokazywano w druku, ordynar nie próbowano przekupować Polaków, straszone śmiercią; wręcz obiecywano, że kto podpisze „prośbę o azyl” ten będzie mógł wyjechać z Tajwanu i... wrócić do domu.

Zdradcy i tchórze ugięli się

pod tymi groźbami i poszli na lep oszukańczych obietnic. Podstawowa część kolektyw marynarzy z „Pracy” przeciwstawiła się temu zdecydowanie. Przez cały czas — mówi tow. Sworczak — organizacja partyjna działała, choć nielegalnie. Mogliśmy wówczas poznać charaktery poszczególnych członków załogi w tym ogniu najczystszej próby, mogliśmy odprzeć, przekonać się, ile hartu i dzielności wykazują nasi marynarze. To właśnie na Tajwanie, w warunkach niewoli, niejako na froncie przyjeżdżaliśmy do partii trzech naszych chłopów: Leona Wilczyńskiego, asystenta radiotelegrafisty, Bolesława Wijakowskiego, strażaka i Rafała Antończyka, praktykanta pokładowego.

Wreszcie — ciągnie tow. Sworczak, przechodząc do ostatnich miesięcy niewoli — kiedy nasze protesty nie odnosiły skutku, postanowiliśmy rozpocząć strajk głodowy. Dopiero wtedy pomogło, dopiero wtedy czang kaiszekowcy pozwolili zainteresować się naszym losem Szwedzkiemu Czerwonemu Krzyżowi. Cztery razy prowadziliśmy głodówki, dopóki nam nie zagwarantowano, że istniejącym wracamy do domu. Wreszcie 5 lipca otrzymaliśmy pozwolenie na wyjazd do ojczyzny.

(Trybuna Ludu)



Marynarze ze statku „Praca” otrzymali w dniu Świąta Odrodzenia odznaczenia państwowe za godną postawę w czang kaiszekowskiej niewoli. Od prawej: felczer Edward Sworczak, palacz Bolesław Świerczek, strażak Bronisław Wijakowski, palacz Leopold Celujka, radioficer Zbigniew Wiczorek oraz palacze Jan Iwan i Mateusz Maleczak.

O KOSZTACH WŁASNYCH i dochodzie narodowym

WSZYSTKO zaczęło się od tego, że bosman Z. uczepił się kurczowo problemu dochodu narodowego.

Oczywiście, sprawa ważna i interesująca godne pochwały. Nieporozumienie polegało jednak na tym, że przez dłuższy czas nie mogłem przekonać go, iż tworzenie dochodu narodowego ma ścisły związek z ogólnonarodową walką o obniżenie kosztów własnych produkcji.

Bosman Z. uporem starał się mnie przekonać:

— Przecież jeśli będziemy więcej produkowali to i dochód narodowy będzie większy.

— Tak — mówię — ale... — Czekaj — przerywa... — Ale jeśli państwo będzie podnosiło cenę na tę produkcję, to będzie miało większy zysk i dochód narodowy jeszcze bardziej się podniesie. No nie?... —

A właśnie, że nie! — zdenerwowałem się nieco i zaczęliśmy już na dobre „ekonomizować”. Najpierw ustaliliśmy, co to jest dochód narodowy.

A więc: społeczeństwo w toku swej produkcyjnej działalności wytwarza ogromną masę najrozmaitszych produktów. To wszystko, co człowiek wytwarza w ciągu roku, stanowi zbiorowy, globalny produkt.

Nie jest on jednak dochodem narodowym. Wyprodukowaliśmy np. 20 statków wartości 20 miliardów złotych i to był — przypuściliśmy — nasz cały produkt globalny. Ale do wytworzenia tych statków trzeba zużyć wiele stali, materiałów pomocniczych, maszyn, energii elektrycznej, no i potrzebna jest praca tysięcy ludzi. Jeśli więc od wartości produktu globalnego — w naszym umownym przykładzie 20 statków — potrącimy ten wkład, jaki został wniesiony do ich wyprodukowania, np. 18 mld zł, to dopiero różnica — 2 mld zł stanowi właściwy dorobek społeczeństwa, dochód narodowy, nowo wytworzona wartość

Mówiąc to samo językiem ekonomicznej definicji, dochód narodowy jest to suma wszystkich wartości, stworzonych przez pracę produkcyjną całego narodu w ciągu roku, po odliczeniu od tej sumy wszystkich już poprzednio istniejących wartości, które zostały zużyte w toku produkcji, jak np. zużyte maszyny, surowiec itp.

KIEDY wyjaśniliśmy z kolei, kto tworzy dochód narodowy, bosman upierał się trochę i chciał wyłączać z twórców dochodu narodowego pracowników floty handlowej. Ale w końcu zgodził się z tezą już dawno dowiedzioną, że dochód narodowy tworzy praca wszystkich robotników, inżynierów i innych pracowników przemysłu, rolnictwa i transportu (do którego zalicza się i flotę).

Co do zasadniczego podziału dochodu narodowego, różnicy między nami nie było. Jasne przecież, że jedną jego część przeznacza się na fundusz akumulacji, czyli nagromadzenia, który zużywa się na inwestycje przemysłowe, wydobywanie surowców, produkcję maszyn. Bez akumulacji nie byłoby z czego tworzyć nowych i coraz większych wartości. Drugą część dochodu natomiast przeznacza się na fundusz spożycia, tj. na wydatki na oświatę, kulturę, armię, administrację, płace itp.

Podwyższanie cen to bynajmniej nie droga do zwiększenia dochodu narodowego — z tym musiał się zgodzić bosman Z., jakkolwiek dla wszystkich jest jasne, że ceną towarów w poważnej mie-

rze zależna jest również od kosztów własnych produkcji. Ale to już „inna para kaloszy”. Zostawmy na razie politykę cen na boku, bo się to nieco zagmatwało.

A wzrost produkcji? Tak, tutaj bosman miał rację, jakkolwiek niezupełną, bo nie można postawić sprawy tylko tak: więcej produkować — większy dochód narodowy, dodatkowa produkcja — dodatkowy dochód narodowy. — A gdzie koszty własne? — pytam się.

— Nie ważne — mówi bosman — grunt, to dużo produkować!

Znów musiałem posłużyć się prostym rachunkiem, by udowodnić, że to „nie całkiem tak”. Aby obliczyć sumę dochodu narodowego, odejmujemy od wartości globalnej produkcji (w poprzednim przykładzie 20 mld zł) wartość zużytych na tę produkcję maszyn, surowców, półfabrykatów, płacę robotniczą itp. Różnica będzie dopiero dochodem narodowym, nowo wytworzona wartość. Założmy teraz, że nakłady te wyniosły nie 18 a 17 mld zł, bo mniej zużyto tych surowców, energii i mniej — dzięki większej wydajności pracy — ludzie pracowali przy budowie tych okrętów, zamiast 12 miesięcy tylko 10. Rachunek prosty: 20 minus 17 = 3. Dochód narodowy wzrósł więc o 1 mld zł, a klasa robotnicza z tej samej ilości materiałów i w ciągu tego samego czasu wytworzyła dodatkowo np. jeden statek, jedną dodatkową wartość.

Sprawa więc jasna? — pytam.

Jasna, tylko powiedź teraz coś o tych kosztach własnych — mówi bosman. WIĘC znów zacząłem o tych kosztach. W zasadzie już przedtem powiedziałem, co to są koszty, ale pewnie nie zauważyłeś. Jest to równowartość środków,

wydatkowanych przez zakład pracy na wytworzenie jednostki produkcji.

Na koszt własny składają się: koszt zużytych środków produkcji (koszty materiałowe) i koszt wynagrodzenia za pracę tzw. płaca robotcza, robocizna (koszty osobowe). Koszty materiałowe możemy jeszcze bliżej określić. Są to po pierwsze środki produkcji: maszyny, narzędzia, budynki, statki. A ponieważ przy wyprodukowaniu jednostki produkcji nie zużywają się one od razu (tokarka pracuje kilka lat, statek też) ich wartość przenosi się na nowo wytworzona wartość porcji. Natomiast surowce, paliwo, energia elektryczna, smary, materiały pomocnicze, półfabrykaty — zużywane są przy produkcji całkowicie i one też tworzą zasadniczą część kosztów własnych (przeciętnie około 70 proc.).

Na czym więc polega walka o obniżkę kosztów własnych? Na tym, by produkując każdego artykułu kosztowała jak najtaniej, by za każdą złotówkę można było wyprodukować jak największą ilość. Bo nie tylko im więcej, ale jednocześnie im taniej będziemy produkować, tym większy będzie dochód narodowy i tym szybciej podnosić się będzie dobrobyt społeczeństwa. Oczywiście, to ostatnie dotyczy tylko społeczeństwa socjalistycznego, bo w kapitalizmie większość dochodu narodowego jest przywłaszczana przez burżuazję i banki.

Co to znaczy produkować jak najtaniej? Zdaje się, że to nie wymaga większych objaśnień. Po prostu — dobrać wykorzystywać mechanizmy i maszyny, narzędzia, by przy ich pomocy można było produkować jak najdużej, wyprodukować jak najwięcej. Wówczas mniejsza część wartości środków produkcji obciążać będzie nasze koszty własne

Obniżka kosztów własnych to dalej — jak najbardziej oszczędna gospodarka materiałowa, walka z wszelkim marnotrawstwem surowców, energii, paliwa, walka z brakობstwy, które jest bezproduktywnym zużywaniem surowca.

Olbrzymie rezerwy obniżki kosztów własnych tkwią i w drugim ich składniku — kosztach osobowych. Ich wysokość zależy od wydajności pracy każdego robotnika (wyższa wydajność — niższe koszty), jego kwalifikacji, dyscypliny pracy i wykorzystania czasu pracy, od organizacji produkcji, od tego, jaki jest stosunek personelu administracyjnego do produkcyjnego (zbyt wysoka ilość personelu administracyjnego podnosi koszty produkcji).

TAK więc widzimy, walka o obniżkę kosztów własnych to bardzo szeroki front. Nie ma takiego pracownika przemysłu, rolnictwa czy transportu, od którego nie zależałoby potaniecie naszej produkcji, wzrost dochodu narodowego. Duży wkład w tej walce mogą dać pracownicy żeglugi, obniżając koszt własny przewozów.

Na wyprodukowanie jednej tonomili (szczególny produkt wytwarzany przez transport morski) wchodzi bardzo wiele składników kosztów: zużycia paliwa, narzędzi, robocizna. Obniżyć koszty własne przewozu można przez skrócenie rejsu, eliminowanie lub skracanie postojów w portach obcych, przeprowadzając mniejsze remonty we własnym zakresie, dobrze organizując przeładunek.

Słowem — chodzi o jak najniższe koszty eksploatacji statku — odpowiedział mi bosman.

— Właśnie o to chodzi — ucieświałem się, że mnie rozumiał.

W takim razie muszę porozmawiać z kolegami, jak oni rozumieją ten problem, o którym dyskutowaliśmy: jak dochód narodowy zależy od kosztów własnych produkcji. Nic przeciwko takiemu zamiarowi mieć nie mogłem.

O racjonalną gospodarkę materiałami w PMH

W POLSKIEJ Marynarce Handlowej zrobiliśmy duże postępy w prowadzeniu oszczędnej gospodarki zarówno w odniesieniu do remontu statków, jak i zużycia materiałów energetycznych. Ujęliśmy w ścisłe ramy planowania zagadnienie remontów, jak również opracowaliśmy i wprowadziliśmy w życie instrukcję o samoremontach. Wskaźnik postępu statków w remontach, mimo że nasze stocznie są młode, poprawił się już w II kwartale br.

Na odcinku zużycia materiałów mamy również poważne osiągnięcia. Nasi racjonalizatorzy wprowadzili tańszą mieszankę do napędu statków motorowych oraz uporządkowali sprawę chemicznego czyszczenia kotłów paratem „Chemorg”. Wprowadzenie nowych norm zużycia i premiowanie załóg za uzyskane oszczędności materiałów energetycznych dało nam setki ton zaoszczędzonych materiałów pędnych. Współzawodnictwo na tych odcinkach rozwija się pomyślnie i daje nam już poważne rezultaty.

Istnieje jednak jeszcze dużo rezerw w wydatkach PMH. Jedną z nich są wydatki na materiały rozchodowe i przedmioty inwentarza, używane na naszych statkach. Sprawa gospodarki materiałowej w PMH nie jest postawiona na odpowiednim poziomie i wymaga reorganizacji.

Reorganizacja musi iść w kierunku ujednolicenia form tej gospodarki we wszystkich przedsiębiorstwach i ustalenia norm zużycia materiałów rozchodowych oraz przedmiotów inwentarza, wprowadzenia tych norm na statki, wreszcie kontroli przestrzegania i wykonania tych norm.

NORMALIZACJA materiałowa musi iść w parze z dalszym rozwojem normalizacji przedmiotowej. O ile bowiem normy przedmiotowe wskazują nam, jakiego rodzaju i z jakiego materiału winny być wykonane przedmioty używane w PMH, o tyle normy materiałowe mówią nam, ile sztuk czy kilogramów danego

przedmiotu czy materiału potrzeba w ciągu roku do zapewnienia dobrej konserwacji i eksploatacji statków.

Komórka normalizacji przedmiotowej PMH opracowała dotychczas 50 norm państwowych i 85 norm resortowych. Normy te przedłożono władzom nadzernym do zatwierdzenia. Po ich wprowadzeniu obniżą się nie wątpliwie w poważnym stopniu koszty zużycia materiałów. Jednakże samo tylko wprowadzenie norm przedmiotowych bez ścisłego opracowania norm materiałowych nie da spodziewanych rezultatów. Dopiero przestrzeganie obu tych norm łącznie, zarówno przez administrację, jak i przez załogi statków może dać do 30 proc. oszczędności zużycia materiałów.

Komórka normalizacji materiałowej opracowała dotychczas przy współudziale załóg okrętowych ok. 250 etatystycznych norm zużycia materiałów. Jest to jednak niewiele wobec ok. 3 000 norm małych, używanych w PMH materiałów, na które należałoby ustalić techniczne normy zużycia.

Komórki administracyjne, opracowujące normy materiałowe, opierały się dotychczas na zestawieniach statystycznych zużycia materiałowego, wykazywanych przez poszczególne statki. Opracowanie to robione za biurka nie zawsze odpowiada potrzebom statku i dlatego konieczne jest, aby załogi statków wzięły czynny udział w opracowywaniu tych norm.

NORMY zużycia materiałów i koszt jednostkowy poszczególnych materiałów winny być doprowadzone do wszystkich członków załogi tak, jak plan rejsu albo norma zużycia materiałów energetycznych. Aktyw statku wiedząc, jaką ilość farby, gwoździ, czyszciva, lin, mydła, szczepiwa, narzędzi itd. rozporządza w ciągu roku, będzie mógł odpowiednio rozplanować zużycie tych materiałów i opracować akcję oszczędnościową ich zużycia. Zachęta do prowadzenia akcji winno być premiowanie za osiągnięcia oszczędnościowe i szeroko zakrojone współzawodnictwo.

Na materiały rozchodowe i przedmioty inwentarza wydatki PMH rocznie ok. 48 milionów zł. Przy odpowiednio poważnie potraktowanej akcji, możemy jednak uzyskać do 10 proc. oszczędności, tj. 4,8 mil. zł.

Wydatki na komórki normalizacji materiałowej (które winny być powołane w CZ i podległych przedsiębiorstwach i których zadaniem byłoby zorganizowanie gospodarki materiałowej w PMH, a następnie opracowanie norm i prowadzenie kontroli zużycia) — wraz z wydatkami na rzeczowników i komisje opiniujące — wyniosą rocznie do 200 000 zł. Podany z grubsza rachunek jest tak przekonujący, że nie powinien podlegać dyskusji.

Wszyscy, którzy znają zagadnienia PMH i którzy wiedzą, jak wielkie rezerwy kryją się na odcinku zużycia materiałów, winni dążyć do poważnego traktowania tej akcji i postawienia jej co najmniej na takim samym poziomie jak sprawy oszczędności materiałów energetycznych.

Musimy domagać się od władz nadzernych, aby na zorganizowanie komórek normalizacji materiałowej nie szczydziły wydatków, a przeciwnie, aby poleciły utworzyć takie komórki w przedsiębiorstwach i w Centralnym Zarządzie. Ełaty zaś nie „wygospodarować” w ramach etatów przyznanych, lecz obsadzić je wykwalifikowanymi fachowcami, zaangażowanymi na etaty przyznane dodatkowo, pamiętając, że to się opłaci i znajdzie wielokrotne odbicie w zmniejszonych wydatkach na materiały.

Konferencje partyjno-ekonomiczne w przedsiębiorstwach PMH, których zadaniem jest między innymi wykrwanie istniejących rezerw, winny szeroko omówić zagadnienie oszczędności materiałów i w uchwałach swych wysunąć wnioski, zmierzające do uregulowania tego zagadnienia.

Inż. M. GĄSIOROWSKI
Z-ca dyr. CZ PMH
do spraw technicznych

Harmonogram godzinowy pracy statku

JEDNYM z podstawowych warunków rytmicznego wykonywania zadań rejsowych jest bieżąca kontrola każdego ruchu, każdej fazy podróży. Plan rejsu, wypływający z planu miesiecznego i oparty na wskaźnikach planu kwartalnego — miesiecznego, jest najbardziej realnym i najbardziej mobilizującym zadaniem. Dlatego też temu zadaniu winny załogi poświęcić jak największą uwagę i śledzić jego wykonanie nie tylko w ramach doby, ale na wet w ramach wachty i każdej godziny pracy.

Nie ulega wątpliwości, że w realizacji planu podróży załogi napotykają na mniejsze lub większe trudności. Mogą one wynikać z objętych przyczyn, niezależnych od załogi, ale w większej mierze wynikają one z niewłaściwego przygotowania rejsu, z niedostatecznego rozeznania okoliczności, które będą występowały w czasie podróży i nieustawienia pracy na każdym stanowisku celem profilaktycznego przeciwdziałania wszelkim ewentualnym objawom załamania planu. Dodajmy tu jeszcze brak wnikliwej kontroli wykonawstwa i analizy przyczyn niewykonania zadań.

Wspomniane momenty są m. in. powodem akcyjności i żywiołowości w podejmowaniu zobowiązań przez załogi statków i ograniczają w pewnym stopniu rozwój współzawodnictwa pracy we flocie. Dotychczas np. nie przyjęło się w pełni współzawodnictwa międzywachtownic i o tytuł najlepszego w wodoszku.

DOTYCZĄC próby rozwiązania tego zagadnienia przez stosowanie na wzór floty radzieckiej tzw. harmonogramu godzinowego, nie daly dotąd zadowalających rezultatów. Zapowiedzi na kilku statkach, jak np. na parowcu „Kołobrzeg” i motorowcu „San”, przyjęto w ub. r. pewną formę harmonogramu, która jednakże odbiega znacznie od wzoru radzieckiego. W każdym razie pozytywny stosunek załóg tych dwóch statków do tego zagadnienia za służy na podkreślenie. Zle jest, że eksploatacja PZM nie wykazała dostatecznego zainteresowania i inicjatywy, aby doświadczenia stat-

ków „Kołobrzeg” i „San” przenieść na inne jednostki. Innym poważnym krokiem PZM w kierunku planowego ujęcia pracy statków i zwiększenia kontroli wykonawstwa było wprowadzenie w ub. r. tzw. harmonogramu pracy statków w porcie. Harmonogram ten stanowi właściwie wycinek harmonogramu godzinowego dla całej podróży i jest dzisiaj powszechnie stosowany zarówno w Szczecinie, jak również w Gdyni i Gdańsku. Obejmuje on wszystkie przewidziane czynności na czas postoju w porcie, zaplanowane na podstawie średnich norm względnie rat pozaladunkowych.

Projekt harmonogramu pracy w porcie dla poszczególnych statków przedkłada dyspozytor przedsiębiorstwa na codziennych odprawach dyspozytorskich w Zarządzie Portu i po uzyskaniu aprobaty wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw oraz Gł. Dyspozytora Portu harmonogram ten jest podstawą organizacji pracy przy danym statku.

TRZEBA wspomnieć, że jakkolwiek harmonogram okazał się słuszny i dobry, jest on stosowany jedynie w odniesieniu do floty, a więc tym samym nie znajduje odbicia w ogólnych planach pracy portów. Ten fakt dezorganizuje często pracę, powodując przestój bez sankcji karnej dla przedsiębiorstw, nie należących do resortu żeglugi. I jeszcze jedna rzecz: wprowadzenie harmonogramu godzinowego wiąże się ze sprawą sprawozdawczości statkowej. Eksploatacja napotyka na znaczny opór ze strony załóg pływających, które traktują harmonogram jako dodatkowe sprawozdanie o dużej pracochłonności. Faktem jest, że trzy podstawowe sprawozdania — zadania rejsowe, raport eksploatacyjny i raport wyników — w dużej mierze się pokrywają. Aczkolwiek w kierunku ujednolicenia sprawozdawczości poczyniono już kroki, jednak dotychczas tego problemu nie rozwiązano.

Analizując głębiej to zagadnienie, eksploatacja PZM opracowała w marcu br. projekt harmonogramu godzinowego, który jednocześnie stanowiłby ujednoliconą sprawozdanie, obejmujące w

swjej treści trzy wymienione już dokumenty. Tytułem próby zaplanowano wzór takiego harmonogramu na wszystkie statki PZM przez okres 2 kolejnych podróży. Załogi statków ustosunkowały się pozytywnie do opracowanego projektu. Ich uwagi oraz wnioski pozwolą obecnie wnieść poprawki. Ostateczny wzór harmonogramu godzinowego będzie

przedstawiony CZ PMH do akceptacji.

Wprowadzenie harmonogramu godzinowego winno nie tylko uprościć w znacznym stopniu i usprawnić bieżącą kontrolę wykonawstwa zadań rejsowych oraz sprawozdawczości statkowej, ale wpłynąć również na dalszy rozwój współzawodnictwa we flocie.

GERARD KRYSKA
Dyrektor do spraw ekspl.

Należycie wykonali zadanie

WTEGOROCZNEJ akcji zbożowej port gdyniński miał poważne zadania do wykonania. Aby sprostać zwiększonemu przeładunkowi, załoga starannie przygotowała się na każdym odcinku pracy. Chcąc zapewnić jak najsprawniejszy wyładunek i wysyłkę zboża w głąb kraju wynajęliśmy nawet pneumatyczny dźwig pływający z zagranicy. Stan przygotowania do kampanii zbożowej omówiliśmy szczegółowo na kilku naradach roboczych. Starannie opracowane przez aktyw polityczny oraz kierownictwo portu dyrektywy nie poszły na marne i dzisiaj, kiedy akcja zbożowa jest już prawie w ukończeniu, port gdyniński może pościć się naprawdę dużymi osiągnięciami.

Brygady robocze obsługujące elewatory w pełni rozumiały swoje obowiązki i na każdym odcinku przeładunków współzawodnictwo pracy nie dało takich wyników, jakie właśnie osiągnięto przy przeładunku zboża.

Gdzie szukać źródeł tych osiągnięć? Przede wszystkim we wzroście świadomości politycznej załogi. Robotnicy rozumieli wagę tych przeładunków dla naszej gospodarki. Zdając sobie przy tym sprawę, że za dzierżawę dźwigu pływającego musieliśmy zapłacić dość poważną sumę w dewizach, postawili sobie jeden cel: obsłużyć jak najszybciej statki, aby przez to uzyskać jak największą premię za pośpiech (dispecz), płatną w dewizach i tymi wpływami w jak największym stopniu pokryć należność za dzierżawę elewatora.

A że cel ten osiągnięto, mówią cyfry. Port gdyniński obsłużył kilkadziesiąt stat-

ków zbożowych. Suma zaoszczędzonych statkogodzin w stosunku do rat przeładunkowych wynosi przeszło 1 800 godz., czyli 75 pełnych statkodni, więc jest to cyfra bardzo poważna.

Wynik ten załoga uzyskała poważnym, ofiarnym wysiłkiem. Praca szła jak w zegarku. Przy elewatorze pływającym padały rekordy za rekordami. Jeśli brygada tow. Biernacka załadowała na zmianę 50 wagonów, to w następnej zmianie brygada tow. Jagody robiła wszystko, aby załadować przynajmniej o 2 wagony więcej. Wynik ten podwyższała późniejsza brygada tow. Garnarczyka, następnie znów brygada tow. Jagody i Biernacka.

Z tygodnia na tydzień osiągało coraz to większą przestawowość urządzeń. Przeładunki rozpoczęte cyfrą 1 200 ton na dobę doszły do wysokości przeszło 2 900 ton.

Analizując te cyfry nie można pominąć milczeniem ważnego czynnika, który w dużym stopniu przyczynił się do tego sukcesu. Czynnikiem tym jest przydział stałych brygad przeładunkowych na okres trwania całej akcji. Na pewno ni brygadziści: Leśny, Kąkol czy To nieczyny nie uzyskaliby wraz ze swymi brygadami takich dobrych wyników, gdyby na każdej zmianie kierowano ich brygady do przeładunku innego statku. Trzeba zaznaczyć, że w naszym porcie panuje jakaś dziwna niechęć do stałych przydziałów pracy — planowanej przynajmniej na czas obsługi jednego statku. Dlatego też uzyskane wyniki w przeładunkach zboża winny być spopularyzowane wśród załóg naszego portu, aby wszystkie brygady przeładunkowe nabrały przekonania, jak celową i ko-

zystną jest praca w brygadach stałych. Oczywiście gdy administracja portu właściwie reguluje ich zatrudnienie.

Do sukcesu w przeładunkach zboża przyczynili się również w dużej mierze kolejarze. Pomimo ogromnych zapotrzebowań na wagony dobrze wywiązywali się z obowiązku terminowego ich podstawiania. Wypadków o poważniejszego braku wagonów nie było.

Można więc śmiało stwierdzić, że tegoroczna kampania zbożowa w porcie gdynińskim, choć miała pewne drobniejsze niedociągnięcia, to w przekroju ogólnym została wykonana należycie dzięki świadomemu wysiłkowi załogi i twórczej współpracy wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw.

ST. ZIARNIEWICZ
Korespondent

Przymusowa turystyka

WDZIALE kadłubowym Gdynińskiej Stoczni Remontowej już od pół roku stoi nie naprawiona frezarka do drzewa. Żeby obrobić deskę czy listwę na frezarze, stolarze muszą zabierać ze sobą materiał i odbywać doświadczone kilometry marszu do hali B-1. Tego rodzaju spacery nie służą zdrowiu robotników, zwiększają koszty produkcji — no i rzucają cień na pracowników działu ołowianego mechanika.

Trzeba więc jak najszybciej naprawić frezarkę.

J. P.

„R. C. I.” i jej załoga

„R. C. I.” — to ratownicza łódź motorowa, stanowiąca jedyny ekwipaż Stacji Ratowniczej PRO we Władysławowie. Kierownik Edgar Lorkowski, jego zastępca Leon Goliński, motorzysta Józef Szczepaniak i mł. marynarz Feliks Kaldowski — to jej załoga. Władysławowscy ratownicy dobrze znani są wczasowiczom, spędzającym letnie miesiące w tym uroczym zakątku naszego Wybrzeża. Szczególnie dobrze znają ich „dalekomorscy pływacy”, którzy lekceważąc przepisy, wypływają poza oznakowany teren kąpieliskowy.

— Hola obywatelu, wypłynęliście odrobnie za daleko... — i już taki pływak — hazardzista ładuje na pokładzie naszej „R. C. I.”, której załoga uświadamia go z grubsza o ewentualnych, przykrych skutkach nierozwagi.

Znają władysławowskich ratowników i załogi rybackich jednostek, stacjonujących w tym porcie. Im przecież niosą pomoc w wypadku awarii, tj. przecieku kutra gospodarczego „R. C. I.”. Nie jedyna tona wody „wypłała” z wnętrza żółtych stateczków ratowniczych motopompa...

Dzień i noc czynne jest władysławowskie pogotowie ratownicze. Jego załoga spełnia szczytny obowiązek. Ratowanie życia ludzkiego, zagrożonego przez żywioł morską, to jej główne zadanie.

Nie codziennie jednakże wychodzą władysławowscy ratownicy na akcje ratownicze. Cóż więc robią oni w tych godzinach nieustannego czuwania?

Zajrzymy do ich małego gospodarstwa. Składa się ono

z niewielkiego pokoiku (izba mieszkalna załogi, równocześnie biuro i świetlica), hangaru ze ślipem, garażu przekazanego niedawno przez GUM i rzeczy najważniejszej — białej, lśniącej od czystości „R. C. I.” — oczka w głowie całej czwórki.

RUCH współzawodnictwa spotkał się z należytnym zrozumieniem wśród władysławowskich ratowników. Świadcza o tym zobowiązania, świadczy wygląd jednostki pływającej, świadczą wiele przykładów gospo-

zaniem. Lecz przecież nie o to chodzi — oświadczył kierownik Lorkowski swojej załodze. — Ważne jest, aby na naszej stacji wszystko „grało”. A więc, by łódź i sprzęt były w jak najlepszym stanie, by w naszym gospodarstwie nie się nie marnowało...

— Wykonamy 4 odbijające, wyreperujemy 2 wycieraczki — postanowili ratownicy.

Ze starych lin powstały nowe mocne odbijające. Nie powstydziłaby się zaferować ich swym klientom Morska Centrala Zaopatrzenia. Dzięki realizacji zobowiąza-

maski silnika, które w myśl zaleceń PRS trzeba było wykonać. Wprawdzie miała to zrobić jedna z firm, lecz we własnym zakresie, to przecież wyniesie taniej, obniży koszty eksploatacji jednostki — zdecydowała załoga.

I tak powoli zaczęły mnożyć się drobne na pozór, lecz ważne zobowiązania. Wykonano sondę ręczną. Materiału do niej nie trzeba było kupować, znalazł się na mieście w porcie, ze złomu. Właśnie poszukiwanie potrzebnych do sondy ołowiu nasunęło ratownikom myśl nowego zobowiązania.

W PORCIE władysławowskim, gdy się dobrze szuka, można znaleźć sporo cennego złomu. Nim też postanowili zająć się ratownicy. 20 marca br. zrodziło się na cześć 1 Maja zobowiązanie zebrania 60 kg szlachetnego złomu (miedź, ołów, aluminium, mosiądz). Już 27 kwietnia br. załoga „R. C. I.” zameldowała: 145 kg złomu czeka na odbiór. (Niestety musimy stwierdzić, że czeka do dziś, bo ani rada zakładowa, ani też dyrekcja nie zainteresowały się dotychczas zebraniem złomem, choć nasi ratownicy zdążyli już zebrać nowe kilkadziesiąt kg złomu). Podjęto także indywidualne zobowiązania. Miały one na celu ułatwienie pracy i życia, zabezpieczenie sprzętu.

Dawniej poniewierali się chorągiewki kodu po wszystkich kątach „R. C. I.”. Barwne flagi zamieniały się w brudne smatki. Postanowił Leon Goliński zmaistrować skrzynkę z przegrodami. Dziś wisi ona w sterodome. Nie niszczą już flagi kodu, posęgre-

gowane spoczywają w swoich przegródkach.

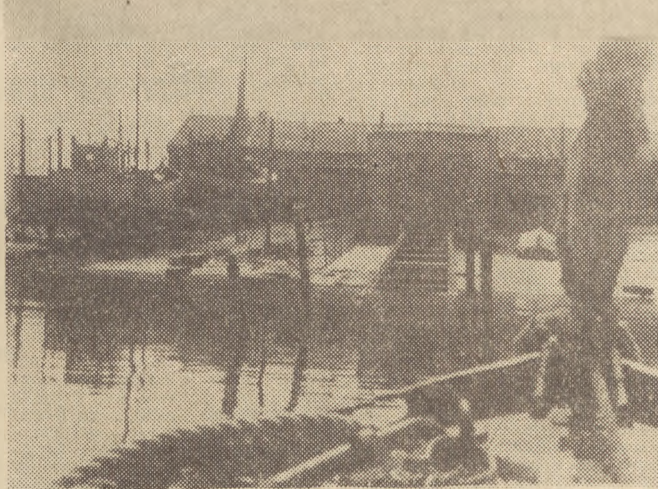
Nie mogli doprosić się ratownicy szafki na akta, które poniewierali się w każdej kacie dyżurnej izdebki. Spróbował cieślik mł. mar. Kaldowski. Szafka wypadła „na medal”. Podobnie było i z tablicą nad wejściem do stacji ratowniczej. Dopóty śleczął nad szablona mł. mar. Lorkowski, aż doszedł do takiej wprawy, że dziś chyba nie ma lepszego odeń malarza szyldów. A wejście do ratowniczej stacji zdobi nowa, ładnie wykonana tablica (proszę, spojrzcie zresztą na zdjęcie).

Podobnych zobowiązań i czynów załogi „R. C. I.” można by wliczyć więcej. Przyniosły one korzyść przedsiębiorstwu i samemu realizatorom, którzy nauczyli się prawdziwej gospodarskiej troski o wspólne mienie.

Ostatnio na cześć 22 Lipca zrodziło się nowe zobowiązanie — kompletnego wyremontowania garażu. — Ani grosza nie będzie to kosztować PRO — oświadczyli ratownicy. Hm, ani grosza, a skąd weźmiecie np. wapno? Mł. mar. Kaldowski odpowiedział mi z uśmiechem: — Przechodziliśmy koło kuźni? To chyba widzieliście leżące tam zeschnięte wapno. Pomoczą się 2 dni i będzie jak nowe...

Tak to radzą sobie władysławowscy ratownicy. Dobry gospodarz potrafi niejedno. A takimi gospodarzami są przecież marynarze „R. C. I.”.

MAJA oni jednak i swoje bolączki. A więc przede wszystkim żal, duży żal do



A to właśnie ślip, na który kilka razy dziennie trzeba wciągać „R. C. I.”. Gdyby tak mieć choć motorową winę — wzdychają daremnie ratownicy...

Z przygotowań do konferencji partyjno-ekonomicznej

Portowcy dyskutują o kosztach własnych

KONFERENCJA partyjno-ekonomiczna — to pierwszorzędnej wagi wydarzenie w życiu każdego zakładu. Tak też podeszła do tej sprawy załoga Zarządu Portu Gdańsk.

W okresie kampanii przygotowawczej do konferencji toczyli portowcy szeroką dyskusję wokół kosztów własnych produkcji. Punktem wyjścia do tej dyskusji były materiały, obrazujące dotychczasowe osiągnięcia i braki, opracowane przez pracowników pionu ekonomiczno-finansowego. Materiały te doprowadziły do załogi, do poszczególnych brygad.

ładunków, a planowany koszt jednej tony fizycznej zmaleł przeszło dwukrotnie w porównaniu do miesiąca stycznia br. Istnieje jeszcze wiele nie ujawnionych rezerw w pracy naszego przedsięwzięcia.

Liczne braki spotykamy w organizacji pracy. Mówi o tym tow. Głowacki. Nie brak przykładać na to, że brygadzista nie wykazuje dostatecznej troski o organizację przeładunków. Przejawia się to w częstych wypadkach niewłaściwego rozstawienia ludzi, niepełnego wykorzystania dnia roboczego na efektywną pracę. I tak np.

Poważną pozycję, bo aż 23,8 proc. sumy kosztów wyładunku, stanowią usługi dźwigi pływających, holowników i barek. Brak dźwigów drobnicowych ładunków o większej nośności sprawia, że do przeładunku cięższych sztuk używa się drogich w eksploatacji dźwigów pływających. W racjonalniejszym planowaniu pracy dla dźwigów pływających oraz w zrehabilitowaniu nośności ładunków robotniczych typów „Marion” robotnicy widzą możliwość znacznego zmniejszenia kosztów przeładunku ciężkich sztuk drobnicy.

Poważna rezerwa wzrostu wydajności tkwi w niedostatecznej koordynacji pracy przy obsłudze statków. Na tę sprawę zwrócił uwagę m. in. starszy brygadista Włodarczyk. W stosowaniu przedmiotowego planowania pracy, w którym winni brać udział wszyscy zainteresowani przeładunkiem kontrahenci — widzi on możliwość wyeliminowania wielu przerw spowodowanych nieporozumieniami powstającymi później w toku przeładunku.

WALCZYĆ o obniżkę kosztów materiałowych — to znaczy umiejętnie posługiwać się narzędziami i sprzętem oraz oszczędnie używać materiałów, które służą nam do wykonania pracy. W toku kampanii przygotowawczej do konferencji załoga lepiej zrozumiała, że walka o wysokie wykonanie planu musi iść z tym w parze.

O możliwości zmniejszenia zużycia materiałów szeroko mówił st. brygadista Wojciech Krużycki. Dał przykład, jak w ciągu tylko jednego tygodnia na skutek nie dbałości robotników i braku kontroli brygadistów po ważnie uszkodzono 18 tacek do przeładunku drobnicy workowanej. Naprawa sprzętu pochłaniała poważną sumę pieniędzy i robocizny.

Na wypadki bez troski o pomocniczy sprzęt przeładunkowy wskazywał również sztaurer Chilewski z brygady sztaurerskiej nr 1. Nie zbiera się sprzętu i narzędzi po wykonaniu pracy. Niszczą lub giną porzucone na nabrzeżu łopaty, siekiery, stalówki, taczki, bloki itp. Wiele pieniędzy wydajemy na zakup tego sprzętu. Tow. Krużycki przytoczył fakt, że jakiś robotnik użył w ładowni statku jako przekładki blok o wartości 1200 zł w miejsce brakującej kantówki, o którą się wcześniej nie postarał.

Znalezione sposoby na zwiększenie nadzoru nad sprzętem. Wprowadzi się kartę zdawczo-odbiorczą, na której brygadziści będą kwitować zdawanie pobranego sprzętu. Brygadziści Paweł Fichta wskazywał sposoby oszczędniejszego używania lin przy suwaniu ciężkich skrzyń i

konstrukcji w ładowni statku. Wiele sztaurów nie przeciąga stalówek przez blok u dołu bomu, na skutek czego lina (renner) szybko niszczy się, tracąc o ostre krawędzie ścian luku.

Interesowały załogę sumy wypłacane armatorom i PKP za uszkodzenia statków i wagonów. Awarie te powstają często na skutek lekkomyślnej pracy dźwigowców. Jako dowód na to może służyć kosztowna awaria na parowcu „Białystok”. Spowodował ją dźwigowcy Kirzenkowski, manipulując ładunkiem bez pomocy linki, zapobiegającej balażowaniu unosu.

Wytłakano wypadki uszkodzeń sprzętu zmechanizowanego. Przypomnieli sobie towarzysze, jak to karygodna tolerancja brygadysty Meksy i obsługi podciągarek doprowadziła do przeciążenia, a następnie i uszkodzenia podciągarek wagonowych. Surowo oceniła załoga kosztowną w skutkach „kawalerką” jazdę takich wózków, jak np. Jana Gardeckiego w dniu 29 czerwca br. przy parowcu „Olsztyn”.

Te głosy dyskusji rzucane odważnie i w głębokim zrozumieniu przez robotników i pracowników świadczą o wzmożonej aktywności załogi, o jej zastrzeżonej czujności na wszelkie przejawy nieposzanowania mienia społecznego.

Głosami rzeczowej krytyki załoga wydzieliła i dokonywała swą wolę dokonania zasadniczej zmiany w dotychczasowych metodach pracy i walki o obniżenie kosztów własnych, o pogłębienie systemu oszczędnościowego.

W oparciu o te głosy komisy kosztów opracują plan przedsięwzięcia organizacyjno-technicznych, których realizacja pozwoli postawić walkę o koszty własne na właściwym poziomie.

J. Palkiewicz

„Z prawej burty samolot”

CZUJNE oko marynarza wachtowego dostrzegło na horyzoncie zbliżającego się stalowego pta ka.

Ten krótki jakże dziwny, jak na spokojne czasy meldunek, powtarzając bardzo często nasi marynarze, kiedy statek nasz wypłył na rozległe wody oceanów.

W kilka sekund później samolot dokonuje okrężnych lotów wzdłuż i wzdłuż statku. Loty odbywają się nisko, tak że rozpoznanie znaków przynależności nie jest wcale trudne: lśni w słońcu biała pocioramienna gwiazda — samolot wojсковy amerykańskich sił zbrojnych.

Takie są oto początki brudnej roboty imperialistów amerykańskich na Pacyfiku. W ten sam sposób pamiętnego 4 października 1953 roku pojawił się nad naszym statkiem „PRACA” amerykański samolot wojсковy, by po kilku okrążeniach odlecieć w kierunku południowym, w którym w kilka godzin później został dokonany zamach.

Przeglądając się manewrującemu w powietrzu samolotowi, starzy marynarze wspominają te chwile, kiedy przed laty hitlerowskie „messersmidty” leciały w ten sam sposób, by bombami obrzucić statek, stropodawać, zatopić...

Od uprowadzenia „Pracy” minęło szereg miesięcy. W tym okresie nie brał poważnie na siebie ruch w obronie pokoju. Toczył się międzynarodowy konflikt w sprawie uregulowania problemów spornych, szerokie masy żądały pokoju, wolności. Lecz amerykańskie samoloty dalej patrolują na Pacyfiku. Wiadomość o pirackiej

napaści na „PREZYDENTA GOTTWALDA” gruchnęła niespodziewanie na nasz statek. To przecież chodziło o naszą „WARTĘ”, wydobytą z dna polskiego morza, wyremontowaną rękami polskiego stoczniowca i marynarza.

Gdzie tkwi przyczyna tego perfidnego łamania praw międzynarodowych, kto ponosi odpowiedzialność za ten nikczemny czyn?

Kiedy przed kilkoma dniami mijaliśmy okryty wojeną albo dalej amerykański samolot wojсковy, zadawałem sobie pytanie, czego właściwie chcą imperia liści i czego u licha tak się lekają? Przecież człowiek, obsługujący samolot, na pewno pragnie wrócić do domu i nie chce wojny. Nieraz mogliśmy się o tym przekonać w rozmowie z amerykańskimi czy angielskimi marynarzami. We wstrętnym wyrażeniu np. o swojej „służbie wojсковej” amerykańscy marynarze z okrętów wojennych, jakie spotkałem w porcie Colombo na Ceylonie. Ci ludzie nie chcą wojny. Wojny, która im nie da, a jedynie może wydrzeć rzecz cenniejszą — życie. No, więc pożogi wojennej laka na jedynie miliarderzy, bo jacy się utraty władzy dolara.

JESTEM młodym marynarzem. Pracę na morzu rozpocząłem po wojnie w służbie na linii Dalekiego Wschodu. Nieraz byłem w Chinach. Podziwiałem tam za każdym razem rosnący przemysł, rozbudowane ośrodki kultury — wszystko to, czego nigdy tamtejszy robotnik nie mógłby otrzymać w okresie bezlitosnych rządów kuomintangu. W każ

dym mieście miliony ludzi, zadowolonych i uśmiechniętych, uwijających się po ulicach. Nie przetoż dziwnego, że zbankrutowany Czang Kai-szek nie mający poparcia w narodzie, czepia się ostatniej deski ratunku. Sądzi, że zawód pirata XX wieku przyniesie mu ocalenie. Jakże mylnie są te rachuby. Wprawdzie nasi towarzysze pracy padli ofiarą największego bandytyzmu, zostali chwilowo uwiecznieni i znajdują się w rękach piratów, a jednak jesteśmy silniejsi. Kontynuowanie rejsów do Chin Ludowych jest dla nas, marynarzy Polski Ludowej najświętszym obowiązkiem.

Jestem przekonany, że to co czuję, czują również wszyscy nasi marynarze, całe polskie społeczeństwo tak powszechnie dające wyraz swemu oburzeniu, wszyscy trzeźwo myślący ludzie na świecie.

Nawet kapitalistyczna prasa podziela nasze zdanie. Kiedy w kilkanaście dni po napaści na motorowiec „Gottwald”, przybyłem do portu Colombo, tamtejsza prasa kipiła od najrozmaitszych komentarzy i artykułów na temat „Gottwalda”. Najbardziej reakcyjne gazety w swych fałszywych komentarzach musiały między wierszami przyznać, że fakt zatrzymania polskiego statku „Gottwald” nie ma żadnego podstawu.

Nie ulega wątpliwości, że pod naciskiem milionów rzesz obrońców pokoju imperialiści zmuszeni będą do złożenia broni — do położenia kresu bandyckim prowokacjom.

J. L.
Korespondent



Wózkarki z portu gdańskiego Lucja Halman i Maria Gregorczyk przodują w pracy i socjalistycznej opiece nad sprzętem

Zarówno analiza ekonomiczna, jak i dyskusja otworzyły szersze oczy niejednemu robotnikowi czy pracownikowi na przejawy niegospodarności, które dotychczas tolerowano. Tylko wtedy można skutecznie walczyć z marnotrawstwem, jeśli zna się źródła jego powstawania. Głębsze wnikięcie w sprawy finansowe umożliwiło załogę poznać wiele przyczyn, które obniżają dotychczasowe osiągnięcia i powodują wzrost kosztów własnych produkcji.

SĄ dwa podstawowe składniki kosztów własnych w porcie: koszty osobowe i koszty materiałowe. I na nich właśnie skoncentrowała się uwaga załogi.

Walczyć o obniżenie kosztów osobowych, to znaczy stale podnosić wydajność pracy, tak aby mała koszt przeładunku każdej tony towaru. Droga do tego prowadzi poprzez szeroki i prawidłowy rozwój socjalistycznego współzawodnictwa, stosowanie przedużytkowych metod w przeładunkach, postęp techniczny, podnoszenie, na wyższy poziom kwalifikacji załogi.

Wiele głosów krytycznych i samokrytycznych padło na ten temat z ust robotników i pracowników wydziału I.

— Nie możemy się tym samouspokajać — mówili portowcy — że do 30 czerwca br. wykonaliśmy 72 proc. naszego rocznego planu prze

do trymerki siarczanu amonu na statku „Mikołaj Rej” skierowano tylu robotników, że część z nich nie miała co robić i spała. Niedbały wyładunek blachy ze statku „Wenezja” pociągnął za sobą konieczność ponownego składowania towaru na placu, a więc i dodatkowy koszt. Wszyscy mamy w pamięci wypadki nieodpłatnych a wykonalnych przez Zarząd Portu przesłań towaru na statkach: „Warszawa”, „Astrachan”, „Pokój”.

— Poważnie obciążają koszt przeładunku przerwy w pracy brygad — mówił tow. Władysław Gniwowski. — Przerwy te spowodowane są często niewłaściwym przygotowaniem towaru do załadunku. I tak np. brygada nr 25 z brygadziścą Walkowiakiem musiała bezproduktywnie czekać półtorej godziny na rozpoczęcie załadunku parowca „Baltic” z powodu tego, że pracownicy magazynowi nie odszkalali na czas odpowiedniego ładunku.

— Trzeba skończyć z marnotrawstwem czasu roboczego u styku zmian — podkreślał brygadziści Marian Jaworski, Bolesław Salaj i Trojanowski. — Poprzez przekazywanie pracy z ręki do ręki według metody Zandorowej, stosowanie stałych brygad, dokładniejsze planowanie dla nich zadań — możemy wygospodarować tysiące roboczogodzin na efektywną pracę przeładunkową.

rodzaju towaru, oraz o relacji przeładunkowej.

Najlepsze wyniki w polepszeniu warunków pracy osiągają brygadziści terenowi — Stanisław Bocoń i Eugeniusz Czarniejewski. Ten ostatni wysłał obsługę sprzętu według ilości godzin przepracowanych w akordzie, co jest bardzo sprawiedliwe i stanowi dla kierowców dużą zachętę do pracy.

Ważną sprawą jest wzburzenie u obsługi większej troski o sprzęt. Nie było u nas z tym dobrze. Od maja br. mogliśmy socjalistycznie opiekę nad sprzętem. I tak np. z inicjatywy pracowników: Łukasiewskiego, Ziemińskiego, Niemczyńskiego i Torzewskiego przeprowadzono gruntowne czyszczenie 4 układek, przegladnięto silniki, wymieniono ogumienie. Przy jednej układce naprawiono odrębne urządzenie hamulcowe, co zapobiegło kilkunastu przestojom z przyczyn, gdyby naprawa odbywała się w warsztacie.

Podobnie otaczają opieką sprzęt wózkarki: Zuchowski, Brodowski, Zapotoczny i Dołatowska. Obok tych osiągnięć mamy

też i braki. W wielu wypadkach nie przeprowadza się kontroli wykonanej pracy, co sprzyja brakom nadzoru w bazie. Nasze, co sobota odbywające się narady przynoszą dużo cennych wniosków. Nie są one jednak w wielu wypadkach realizowane, bo — po pierwsze — w naradach nie bierze udziału kierownik two wydziału, a po drugie — nie sporządza się protokołów z tych narad. Wiele cennych uwag pracowników pozostaje w sferze słów. Pokutują jeszcze u niektórych brygadzystów stare szkodliwe poglądy na pracę sprzętem zmechanizowanym. Nie doceniają oni tego sprzętu i nie zabezpieczają warunków, aby coraz lepiej wykorzystywano sprzęt zmechanizowany dla uzyskania zarówno większej wydajności, jak i lepszych zarobków.

Wiele mówi się w naszym porcie o obniżce kosztów własnych. Chcemy, aby kierownicy wydziału bliżej zainteresowali się wnioskami pracowników bazy sprzętu. Niebieda tysięcy złotych oszczędności przyniesie ich realizacja.

A T

listy z REJSÓW

NASZE ZOBOWIĄZANIE

Masówka, a właściwie zebrań, o honor załogi rozpoczęła się. Była to walka o każdą dodatkową tonę, wysięg z czasem o każdą godzinę. Po długiej dyskusji, po przeanalizowaniu naszych możliwości otrzymaliśmy od Eksploatacji zapewnienie: „...w porządku, dostaniecie ładunek, jeżeli tylko dadcie radę zrobić te trzy podróże, jeżeli nie straciecie gdzieś czasu...”

Jeżeli nie stracimy czasu, jeżeli zdążymy... tymi problemami zaczęła żyć cała załoga. Do Halstadu, małego portu w południowo-zachodniej Szwecji, przybyliśmy 16 czerwca o trzeciej nad ranem. Wiadomość, jaką przyniósł agent na odprawie statku, zelektryzowała całą załogę: port jest zawałony statkami, a robotników brak i nie wiadomo, kiedy nas rozpocznie. Zapytany o przypuszczalny termin naszego wyjścia wruszył ramionami: „Nie mam pojęcia, ten Holender, który stoi przed nami, przywiózł 150 ton drewna w zeszłym tygodniu i jeszcze czeka...”

SŁO piędziesiąt ton, a my mamy blisko czterysta pięć dziesiąt! Rozpacz ogarnęła całą załogę. Ale rozpacz trwała niedługo. Nie możemy dopuścić do takiego przestoju, musimy wyjść stąd jak najszybciej. To było tematem krótkiej narady, która odbyła się pół godziny później i na której zapadło postanowienie — załoga sama wyładuje statek. Z tym postanowieniem kapitan i starszy oficer udali się do agenta i stędnorod. Przekonanie ich i przełamanie ich oporu kosztowało nas trochę, ale ostatecznie sprawa została pomyślnie załatwiona. Ugodziliśmy, kiedy zostaną podstawione wagony i o której rozpoczniemy wyładunek.

Dwa dni trwał wyładunek, przeprowadzony windami statkowymi. W pierwszym dniu wyładowano 225 ton, w drugim — tę samą ilość w czasie o dwie godziny krótszym. Szwedzi tylko kiwali głowami z podziwem: „Zrobiliście za trzydzieści o czterdzieści ton więcej niż robi nasza zmiana...”

Dwa dni wzmocniono wysięg całej załogi zapobiegło przestojowi statku. Toteż gdy po rzućeniu cum i zdaniu pilota padła

włożeniu ręki pod pokrywę nie ma w ogóle mowy. I mechanik i zastępca kapitana wiszą na trzonie zaworu, aby nie pozwolić mu wyjść jeszcze bardziej, bo to groziłoby... Ech, już lepiej nie myśleć. Pokrywę skrzęto z powrotem. Jesteśmy mokrzy i poparzeni... (obok kingstonu przeczochi gorący przewód). Trudno, nie udało się.

— Koncepcja z tym zabezpieczeniem była dobra, tylko ciśnienie za duże — mówi i mechanik Jan Gruszecki. — Trzeba coś zrobić, żeby zmniejszyć ciśnienie wody.

— Plaster awaryjny to najlepsze wyjście z sytuacji — proponuje kapitan Jan Gieras.

Już załoga pokładowa szykuje plaster, linki uto. W maszynie mechanicy biorą pomiar w celu ustalenia miejsca na burcie, gdzie znajduje się siatka kingstonu. Założenie siatki pod dnem statku — to nie taka prosta sprawa jakby to się komuś wydawało.

Na pokładzie manewrują plastrami. W maszynie wyjęto trzon zaworu. Stup wody bije w górę. Wiele godzin minęło i dużo wysiłku kosztowało nas, nim zdołaliśmy utrafić plastrami na siatkę. Na domiar złego plaster nie trzymał. Dopiero trzeba go było zassać pompą. Nareszcie trzymał! Stup wody spadł.

Przystąpiłszy natychmiast do rozbiórki zaworu. Wszyscy mają poważne miny... Zdajemy sobie doskonale sprawę, że gdy plaster puści, to może być niedobrze. Pół godziny roboty tak w czasie ciężkiej operacji! Ciężkie przerywanie tylko obciąża: podaj klucze!... Wójt pokrywę, wyżej!... Tak trzymaj!... I grzybek jest na swoim miejscu. Opuszczają pokrywę... Sięćcać szrubami!... I mechanik (specjalista rozbiórki) przynosi nowe pale, ale się uśmiecha... Udało się! Jesteśmy zmęczeni, mokrzy, brudni, ale szczęśliwi. Utracony jest cenny dewizowy naszemu państwu.

Przedstawiciele Lloydów przychodzili i kreślił głowami. Takich rzeczy jeszcze nie widzieli. Są pełni uznania dla naszego poświęcenia, a my jesteśmy dumni. Niech wiedza, co potrafi marynarze naszej ludowej floty handlowej.

Adam Raciński
Korespondent ze statku „Toruń”

TRZEBA WYJŚĆ IM NAPRZECIW

PO ostatniej międzyporadkowej naradzie operatorów sprzętu zmechanizowanego z Gdyni, Gdańska i Szczecina i po krytycznych artykułach w „Sterze” na temat wykorzystania sprzętu przy przeładunkach, widzimy znaczną poprawę warunków pracy w bazie sprzętu zmechanizowanego nr 1 w porcie gdańskim.

Pracownicy bazy samokrytycznie ocenili dotychczasowy styl pracy i lepiej interesują się swoją pracą, wykazują więcej staranności w jej wykonywaniu i pomyślności w radzeniu sobie z trudnościami. Nie trapi już kierowników brak wentyli do dętek. Mistrz bazy tow. Jagła znalazł sposób, by to „największe zmartwienie” nie dokuczało więcej. Coraz rzadsze są wypadki marnotrawstwa czasu roboczego przy rozpoczynaniu pracy. Nie czekają już sztaurery na sprzęt zmechanizowany. I przy podziale ludzi na grupy robocze zmianowi brygadziści równocześnie przydzielają po szczególnym gankom układek i wózki elektryczne, dokładnie informując ich o miejscu pracy i

ROK NOWEGO KURSU W NRD

W czerwcu minął rok od czasu, gdy Biuro Polityczne KC Niemieckiej Socjalistycznej Partii Jedności i Rada Ministrów NRD powzięły doniosłą uchwałę, zmierzającą do zdecydowanej poprawy życia wszystkich warstw ludności, do wzmocnienia praworządności i stworzenia lepszych warunków dla walki o jedność Niemiec.

ZARZĄDZENIA rządu NRD, które poszły w ślad za uchwałami, wprowadziły liczne ułatwienia gospodarcze, wpływające na usprawnienie zaopatrzenia ludności, na rozwój gospodarki chłopskiej i lekkiego przemysłu, zniosły szereg ograniczeń w ruchu międzystrzefowym. Podyktowane szczerą troską o polepszenie warunków bytowych klasy robotniczej i mas pracujących stanowiły poważny wkład w walkę o zjednoczenie Niemiec.

Polityka nowego kursu, którą zainicjowała SED, zmierzająca do tego, by wykazać wyższość państwa robotniczo-chłopskiego, walczącego o zjednoczenie Niemiec na podstawie demokratycznej i pokojowej, nad państwem, w którym rządzi kapitalizm i obywatelstwo.

Propaganda amerykańska i adenauerowska czyni wprawdzie wszystko, by przekonać Niemców, że tylko ustroj kapitalistyczny — i to na wzór amerykański — prowadzi do podniesienia stopnia życiowej w ich kraju, ale rzeczywistość zadaje kłam tej niejednoznacznej polityce, prowadzonej przez mocodawców imperialistycznych wobec Niemiec zachodnich, odbiła się bowiem dotkliwie na życiu mas pracujących.

Szczególnie trudna jest sytuacja mieszkańców zachodniego Berlina, który — zamieniony w rezerwat fałszywego — jest miastem bezrobotnych i nędzarzy. Pół miliona mieszkańców żyje tu ze skąpych zasiłków dla bezrobotnych. W niezmiennie ciężkim położeniu znajdują się tysiące młodzi, dla których po ukończeniu szkoły nie ma pracy, oraz inteligencja, twórcza i techniczna. Z dnia na dzień wzrasta liczba bezdomnych.

JAK odmiennie przedstawia się sytuacja mas pracujących NRD w rok od podjęcia historycznej uchwały. Zarobki robotników podniosły się znacznie dzięki podwyżce płac, obniżce podatków, zwiększeniu budżetu na cele socjalne i kulturalne oraz budownictwu mieszkaniowemu.

Realizacja nowego kursu na wsi przyniosła chłopom dochody, które w drugiej połowie 1953 r. były o 384 miliony marek wyższe niż u poprzednio, nie mówiąc już o poważnych kredytach na rozwój gospodarki chłopskiej i o pomocy ośrodków maszynowych.

Również położenie rzemieślników uległo znacznej poprawie dzięki lepszemu zaopatrzeniu w surowce i większym kredytom.

Obok podniesienia zarobków poszczególnych warstw ludności nastąpiła poprawa warunków bytowych całego narodu. Przez systematyczną obniżkę cen i zwiększenie masy towarowej podniosła się ogólna stopa życiowa. Jedną tylko obniżką cen z października 1953 r. zwiększyła zdolność nabywcza ludności o 3,3 miliarda marek w skali rocznej. Zwiększony dobrobyt wyraża się najwyraźniej wzrostem spożycia. I tak konsumpcja mięsa i przetworów mięsnych wzrosła w pierwszym kwartale br. do 117 proc., ryby i przetworów rybnych — do 156 proc., tłuszczu — do 133 proc., wełny i tkanin wełnianych — do 200 proc., tkanin bawełnianych — do 165 proc., trykotaży — do 131 proc.

TOWARZYSZ Walter Ulbricht stwierdził na IV Zjeździe SED, że już dziś, zaledwie po roku realizacji nowego kursu w NRD, koszty utrzymania kształtują się tu na niższym poziomie aniżeli w Niemczech zachodnich (niższe ceny podstawowych artykułów, jak chleba, ziem-

niaków, mięsa, tłuszczu i cukru). „Bez wątpienia — oświadczył tow. Ulbricht — obraz ten będzie się z dnia na dzień zmieniać w dalszym ciągu na korzyść ludzi pracy w naszej Republice, ponieważ realizacja nowego kursu zapewnia dalszą planową poprawę warunków bytowych naszego społeczeństwa, podczas gdy remilitaryzacja w Niemczech zachodnich spada na nowym, wielkim ciężarem na bary ludzi pracy na zachodzie”.

Dotychczasowe sukcesy NRD, uzupełniane codziennie nowymi osiągnięciami, stają się coraz bardziej znane ludności Niemiec zachodnich, która — dzięki ułatwieniom w ruchu międzystrzefowym — ma możliwość zwiedzenia Republiki Demokratycznej. Setki delegacji, które przekonały się naocznie o gospodarstwie i kulturalnym poziomie życia ludzi w NRD, demaskują po powrocie oszukańczą propagandę amerykańską i adenauerowską i szerzone przez nią kłamstwa. Dlatego też Adenauer tak panicznie chwycił się zwiększenia ruchu międzystrzefowego i usiłuje osłabić go przy pomocy terroru, uprawianego np. ostatnio z okazji II Spotkania Młodzieży Niemieckiej w Berlinie. Podobnie jednak jak terror nie mógł przeszkodzić spotkaniu młodych, tak nie zapobiegł porozumieniu niemieckich patriotów z zachodu i wschodu.

A. G.

Dobrze smakuje zupa jarzynowa Waldkowi Muszyńskiemu. Jego kolega szybciej uwinął się i czeka na drugie danie.

W piwnicznej izbie głos dziecka słychać
To westchnie, to zaga...
Ojciec chleb czarny wykuiwa młotem
Przy igrze matka blade,
— Moja matko! Moja rodono!
Jak też tam na wsi onej?
Czy też tam dzieci chodzą w słoneczku?
Po trawce, po zielonej?
W piwnicznej izbie zmierzch zapadł czarny
Jako ta czarna dola...
Któż dziecku temu da trochę słońca,
Pokaże lasy, pola?...

MARIA KONOPNICKA

PYTANIE zawarte w tym wierszu, przez długie, długie lata brzmiało jak wyrzut. A przecież doczekało się robotnicze dziecko pół lasów, słońca. Doczekało się...

Pośród sosnowych lasów i szerokich, bujnych łąk wolińskich, otoczona z trzech stron falami Bałtyku leży kolonijna osada Międzywodzie. Rokrocznie kilkadziesiąt tysięcy robotników portu szczecińskiego spędza tu letnie miesiące.

Już z dala wita nas gwar, śmiech, bieganie — to trze ci zastęp z drużyny żeńskiej pod kierunkiem wychowawczyni Janiny Szatkowskiej bawi się w chowanego. Dziewczynki są tak zajęte, że nie dostrzegają nas wcale.

Korzystając z tego „spokoju”, prosimy zastępcę kie-

O WYŻSZOŚCI pokojowej polityki Republiki Demokratycznej przekonuje się coraz więcej Niemców z zachodu, których proamerykańska polityka Adenauera wprowadziła w ślepy zaułek. Świadcza o tym wymowniej niż wszelkie słowa cyfry. Ty się Niemców, którzy — o mamieli zakłamaną propagandą prasy, szczekaczkami „Rias” i różnych brukowych wydawnictw — opuścili NRD, by szukać szczęścia w „raju” Adenauera, powróciło do Republiki Demokratycznej.

Nie ulega kwestii, że osiągnięcie jeszcze wyższego niż dotychczas poziomu życia w NRD będzie śmiertelnym ciosem dla polityki Waszyngtonu i klęk Adenauera, ułatwi pozyskanie szerokich mas Niemców dla wielkiej sprawy zjednoczenia ich ojczyzny.

Z tych perspektyw zdaje sobie oczywiście w pełni sprawę reżim Adenauera. Dlatego też dąży on coraz gorliwiej do utrzymania Niemiec zachodnich jako głównej bazy amerykańskiego imperializmu w Europie.

Plany „fuchera” z Bonn i jego amerykańskich protektorów są szczególnie niebezpieczne dla narodu polskiego. Stąd też walka, jaka toczy NRD o zjednoczenie Niemiec i utworzenie jednolitego państwa, będącego w przyjaznych stosunkach ze wszystkimi miłującymi pokój narodami, znajduje najszybsze pełne poparcie. Za poważny atut w tej walce należy uznać wyniki realizacji pierwszego roku nowego kursu, które milionom Niemców w Trizoni wskazują właściwą drogę.

A. G.

STER

ENERGIA ATOMOWA DLA DOBRA CZŁOWIEKA

27 CZERWCA 1954 roku.

Przyszły historyk napisać, że w dniu tym została uruchomiona w ZSRR pierwsza na świecie elektrownia przemysłowa o napędzie atomowym. Po raz pierwszy turbinę przemysłową porusza nie chemiczna energia paliwa, nie mechaniczna energia spadającej wody, ale wywołana przez człowieka energia jądra atomu. Jest rzeczą zrozumiałą, że swój pierwszy krok pokojowa energetyka atomowa uczyniła właśnie w naszym kraju.

Człowiek stopniowo opanowuje energetyczne zasoby przyrody, zmusił on do pracy wodę i wiatr, ropę naftową i węgiel.

W naszych oczach rodzi się nowa energetyka — energetyka jądra atomu. Na razie zakres jej działania jest jeszcze niewielki — ale do niej właśnie należy przyszłość. Ujarmienie jądra atomu można porównać z takim gigantycznym etapem w rozwoju społeczeństwa, jakim było opanowanie ognia.

Kilogram uranu daje 20 milionów kilowatogodzin, tyle samo co 2 500 ton najlepszego węgla. Przy tym wywołanie rozpadu jądra atomu jest dopiero pierwszym krokiem w energetyce atomowej — gdyż otrzymuje się zaledwie jedną tysięczną część energii zawartej w jądrze atomu. Badania naukowe wykazały, że energia atomowa zawarta jest nie tylko w uranie, plutonie i wodzie, lecz również we wszystkich otaczających nas ciałach. Zapasy tej energii są nieprzebrane. Kamień leżący przy drodze kryje w sobie taką ilość energii, że jeżeli udałoby się ją wyzwołać, można by zastąpić tą energią

Fragment artykułu, zamieszczonego na łamach „Literaturnaja Gazeta” z dnia 3 lipca br.

gią największe siłownie przez dziesięć lat.

Naukowe i techniczne opisanie procesów atomowych jest wspaniałym zwycięstwem ludzkiego rozumu. Aby tego dokonać należało koniecznie odkryć prawa, jakie rządzą zjawiskami zachodzącymi w jądrze atomu na przestrzeni równającej się milionowym milionowym części milimetra. Było to kolosalne — aby nauczyć się kłówać tymi procesami i czynić oddziaływać na nie. Pomysłowe rozwiązanie tego zadania jest jeszcze jednym dowodem, że możliwości ludzkiego umysłu są nieograniczone, że rozum ludzki może przeniknąć dziedzinę niedostępne dla bezpośredniego postrzegania za pomocą zmysłów.

SETKI TYSIECY TON ZASTĄPI KILKASET GRAMÓW

Opanowanie potężnych sił zawartych w jądrze atomu nieskończenie powiększa nasze zasoby energetyczne. Obok elektrowni ciepłych i wodnych powstają elektrownie atomowe. Po uruchomieniu elektrowni o mocy 5 000 kilowatów radzieccy uczeni i inżynierowie pracują nad stworzeniem elektrowni dla celów przemysłowych o mocy 50 — 100 tysięcy kilowatów.

W związku z tym ciekawe będzie podkreślić, że elektrownia atomowa o mocy 100 tysięcy kilowatów może zużywać dziennie około 200 — 250 gramów uranu. Elek-

rownia ciepła o takiej samej mocy potrzebuje dziennie setek ton węgla. Znikome, w porównaniu ze zwykłym, zużycie paliwa atomowego umożliwia budowę elektrowni atomowych w dowolnych punktach naszego kraju. Jest to szczególnie ważne dla obwodów oddalonych od zasobów paliwa i wody.

Ujarmienie energii jądra atomu oznacza nie tylko kolosalny rozwój energetyki, ale i stopniową zmianę jakości całej techniki. Przejście na napęd atomowy z czasem dokona również rewolucji w dziedzinie transportu. Wiele zadań, których nie można rozwiązać przy pomocy silników spalinowych wszelkich typów stanie się realnymi i możliwymi do urzeczywistnienia. Samoloty z reaktorem atomowym w praktyce rozporządzać będą nieograniczonym zasięgiem lotu bez konieczności lądowania. Znikome zużycie paliwa atomowego stwarza niezmiennie obiecujące perspektywy zastosowania go również w transporcie kolejowym, morskim i innych.

CZARODZIEJSKA FIZYKA

Z czasem również wszechświat stanie się dostępny dla człowieka. W rzeczywistości niu lotów międzyplanetarnych przeszkadzały dotychczas dostatecznie mocnego źródła energii. Napęd atomowy rozwiązuje ten problem. Trudności, jakie powstają obecnie, związane są w pierwszym rzędzie z brakiem materiałów, które

trwałyby przy wysokich temperaturach, jakie powstają w procesach atomowych. Czas pokaże, w jaki sposób trudność ta zostanie pokonana. Być może, że jeszcze w naszych oczach oderwie się od ziemi pierwszy okręt międzyplanetarny...

W przyszłości napęd atomowy umożliwi zaprzestanie spalania węgla i ropy naftowej — najcenniejszego i najwęższego surowca dla wielu gałęzi przemysłu chemicznego. Na szeroką skalę rozwinię się nowa chemia atomowa. Przebudowa jądra doprowadza do najgłębszych zmian we wszystkich właściwościach atomu — jeden element przekształca się w inny, na przykład azot w tlen, lub rtec w złoto. Innymi słowy, współczesna nauka dokonuje tej samej zmiany elementów, o której w wiekach średnich marzyli alchemicy i która jeszcze do niedawna uchodziła za niemożliwą.

Atomy sztucznie wytwarzane w kociach uranowych są radioaktywne. Promieniowanie radioaktywne, jak wiadomo, zabija bakterie, niszczy złośliwe nowotwory, wywołuje głębokie zmiany w biologicznych, chemicznych i fizycznych właściwościach materii.

Naturalne elementy radioaktywne są nadzwyczaj rzadkie i drogie. Natomiast reaktory atomowe mogą wytwarzać tanie sztuczne elementy radioaktywne w ilościach odpowiadających setkom ton radu.

Fizyka atomowa pomoże medycynie uwolnić mieszkania od mikrobow, sterylizować produkty żywnościowe, zlikwidować choroby zakaźne, stworzyć skuteczne leczenie nowotworów, a także promieniowania — reaktory atomowe doprowadzą do powstania i rozwoju nowych gałęzi przemysłu — radioaktywnej technologii metali, mas plastycznych i innych materiałów.

Takie są perspektywy zastosowania fizyki atomowej. W miarę rozwoju nauki perspektywy te staną się niewątpliwie jeszcze szersze i bardziej różnorodne.

PRZECIW ŚMIERCI — O ŻYCIU

„Energia atomowa po raz pierwszy weszła w życie ludzi nie jako dobrodziejstwo, ale jako zła i niszcząca siła. Ruinami dwóch miast i śmiercią stu tysięcy ludzi znaczący się jej pierwsze kroki. I teraz są za oceanem ludzie mieniący się uczonymi, którzy na łamach gazet i czasopiśmie oceniają możliwości dalszych zniszczeń i nowych masowych mordów. Inni znów w panice krzyczą o szkodliwości nauki, która rzekomo niesie zagładę ludzkości. Komunikat rządu radzieckiego o uruchomieniu pierwszej elektrowni atomowej świadczy o tym, że energia atomowa w rękach ludzi radzieckich nie jest narzędziem zniszczenia, ale środkiem tworzenia, że nie zawiera ona żadnych szczególnych „niszczących” właściwości.

W Związku Radzieckim ta rozumna i dobra siła służy praktycznie od tej chwili sprawie budowy komunizmu. Dla osiągnięcia tego szlachetnego celu niezbędny jest niezwykle wysoki poziom rozwoju sił wytwórczych. Energia atomowa będzie właśnie służyć jako najszybsze rozwiązanie tego zadania. Nowa, potężna siła pozwoli zmienić koryta rzek, zaludnić i doprowadzić do rozkwitu obszary obecnie pozbawione wody, sprawić, że odłaj wieczne lody, pozwoli zawnieść bogactwami naturalnymi, ukrytymi w głębi skorupy ziemskiej. Obfitość energii sprawi, że zbędna stanie się ciężka praca fizyczna i człowiek będzie się mógł zajmować działalnością twórczą. Uruchomienie pierwszej elektrowni atomowej dla celów przemysłowych jest niezawodną gwarancją tego, że ołbrzymie, praktycznie niewykorzystane zapasy energii jądra atomu będą wykorzystane w celach pokojowych, dla dobra i szczęścia ludzi.

F. ABRAMOWICZ

Doktor nauk fizyczno-matematycznych

Dobrze czuje się na kolonii

Kiedy jest pogoda, niemal cały dzień spędzają dzieci na boisku. Na brak zajęć nie ma narzeka. Najmniej chyba Adaś Kargol i jego koledy: Józio Brzeziński, Janek Marcinkowski, Stasio Faszczowy i Bolek Kijona. Prawie całe dnie spędzają oni, uganając się za piłką. Adam ma poza tym wiele innych zainteresowań. Jest wielkim miłośnikiem kąpiel morskich i gotów jest pisać, że pływanie „po pisku” nie jest dla niego żadną sztuką.

Młodzież wraz ze swymi wychowawcami często urządza tu ogniska. Przyjemnie jest na takim ognisku. Dzieci deklamują wiersze, śpiewają, a piosenki ich płyną daleko nad morze i dalej jeszcze, gdzie horyzont przystania lekka, opalona mgła i gdzie słowa pieśni łączą się z warkotem rybackich kutrów. Niekiedy na ognisko zaprasza się dzieci z innej kolonii — jest wówczas jeszcze weselej, jeszcze radośniej, a Adaś, solista, stara się zaśpiewać jak najładniej swego mazura.

JANUSZ Rzepka jest ogniwowym. Ma też z tego powodu mnóstwo kłopotów, ale dzięki swym zdolnościom organizacyjnym radzi sobie nieźle. Jego ognio jest dobre. Ale są w nim słabsi harcerze, mniej zdyscyplinowani, jak np. Józio Poręba. Ognio stara się podciągnąć kolegi, dając mu swym zachowaniem dobry przykład. Bo trzeba Wam wiedzieć, kochani rodzice, że i tu na kolonii istnieje wspólne zawodnictwo. Wy walczyście o lepsze wyniki w pracy, a my — w dobrym zachowaniu, czystości i punktualności.

Tatusz Danusi Kraszewskiej pływa na holowniku „Andrzej”. Ogromnie się cieszył, gdy zdała do drugiej klasy. Danusia bardzo kocha swego tatusia i tu na kolonii tęskni trochę za nim. Ale gdy ją zapyta, czy chciałaby opuścić kolonię, odpowiada: nie, bo tu jest tak ładnie, swobodnie, wesoło. Tam w Szczecinie Danusia nigdy nie miała tyle koleżanek. A w grupie — wiadomo — uśmiech jest wesoły, a zabawy są nieporównanie ciekawsze. Każda koleżanka wniesie coś innego, każda zna jakąś nową, nieznaną bajkę... A kó-

leczko? W domu nawet z trzema koleżankami trudno bawić się w koleczko. — Dlatego też, chociaż tęsknię trochę za domem, za tatusem — kończy Danusia — dobrze czuję się na kolonii i chciałabym, żeby trwała jak najdłużej.

Gdy słońca jest za mało, żeby można przebywać na plaży, dzieci zalegają boiska, las, nawet na szerokiach łaskach jest ich pełno. Nie są zresztą same — bacznie czuwają nad nimi wychowawcy, organizując zespołowe zabawy, wycieczki, gry. Ale nie wszyscy mają w tym samym czasie chęć do zabawy w chowanego.

Marcin Bogusławski na przykład woli w tej chwili grać w „pikuty”. Wprawdzie posiadanie szczyrów jest zabronione, ale od czego mądra głowa? Pobiegł gdzieś, wyszperał kawał drutu, odpowiednio wygiął — raz, dwa i patrzcie „nóż” gotowy. Wprawdzie nie może nim nic wystrugać, lecz za to w ziemię wchodzi głębiej niż w masło. Z łokcia, z palca, głowy, nosa zręcznie rzucony nóż staje sztorcem w ziemi. Najtrudniej jest zrobić „języczek”, ale Marcin i z tego wychodzi zwycięsko.

— Elu, zagramy w kamyczki? — pyta **Danusia Bobak**. — Chętnie — odpowiada **Ela Szczawlińska**.

Po chwili Danusia i Ela, usadziwszy się wygodnie na trawie, podzucają małe, okrągłe kamyczki.

WIELKIM indywidualistą jest „mały Bambo” — taki bowiem przydomek otrzymał od swych kolegów Jerzyk Kłona. Lubi podpatry-



Gra w łodzi i w łodzi. W tle widać plażę. Wzrost to po nich Basi Wesołej, Danusi Kraszewskiej i Julii Marcin.

KRONIKASTERU

Przed kilkoma dniami został ogłoszony komunikat Głównego Urzędu Statystycznego o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego w I półroczu br. Jak wynika z komunikatu, globalna produkcja przemysłu socjalistycznego w cenach niezmiennych wzrosła w I półroczu 1954 r. o ok. 14 proc. w porównaniu z odpowiednim okresem 1953 r. Plan produkcji globalnej przemysłu socjalistycznego na I półroczu 1954 r. w cenach niezmiennych został wykonany ogółem w 102,8 proc.

Przedsiębiorstwa przemysłowe Ministerstwa Żeglugy wykonały plan na I półroczu br. w 110 proc.

szosć dostarczył nam Związek Radziecki, część zaś wyprodukowali w kraju, zeszyły pierwsze kilogramy przędzy.

Zakłady „Wizów” wyprodukowały pierwszą partię — przeszło 250 ton nowego nawozu fosforowego — termofosfatu magnezowego. Nowy nawóz, który dorównuje pod względem wartości innym nawozom fosforowym, ma tę zaletę, że produkcja jego jest o wiele tańsza i nie wymaga użycia surowców deficytowych, jak soda i kwas siarkowy, a może oprzeć się na krajowych złożach fosforu.

20 ub. m. w przeddzień 10-lecia Polski Ludowej, rozpoczęła produkcję pierwsza w Polsce, jedna z najnowszych w Europie, huta aluminium w Skawinie. Podstawowe agregaty tego nowego wielkiego obiektu przemysłowego, wybudowanego w oparciu o radziecką dokumentację oraz dostawy sprzętu i urządzeń z ZSRR i pomoc specjalistów radzieckich — rozpoczęły normalną pracę.

21 ub. m. przekazane zostały do eksploatacji podstawowe obiekty największej inwestycji przemysłu węglowego w planie 6-letnim, magistrali piaskowej — główną jej linię oraz centralną piaskownicę.

Magistrala piaskowa — to obejmująca całą niemal nieckę węglową sieć połączeń kolejowych, prowadzących z Pustyni Błędzkiej dziesiątkami bocznymi kolejowymi do kopalń oraz liczne urządzenia podażowe, na które składają się olbrzymie zbiorniki piasku oraz urządzenia do utwardzania go w podziemiu kopalni.

W nowobudowanych Zakładach Przemysłu Barwnianego w Zambrowie rozpoczęto rozruch pierwszej części nowoczesnej przedni średnioprędkiej. W dniu 21 ub. m. z nowoczesnych maszyn, których więk-

20 ub. m. w placówce terenowej Zakładów Urządzeń Technicznych „Zoda” w Elblągu zakończono próby turbiny statkowej i maszyny głównej. Próby wypadły pomyślnie.

Turbina statkowa jest pierwszą tego typu maszyną wyprodukowaną przez polski przemysł stoczniowy. Połączona jest ona z maszyną główną statku i pracować będzie na odłotowej parze z cylindrów tej maszyny.

21 ub. m. brygada budowlana i montażowa, wnosząca kombinat bawelniany w Andrychowcie, wykonywała ostatnie prace przy wznoszeniu pierwszego etapu budowy hali przedziału średnioprędkiej. W ten sposób budowa połowy hali została zakończona. Jest to drugi z kolei obiekt wznoszony w kombinacie po przedziału cienkopiędnej. Hala przedziału średnioprędkiej po pełnym uruchomieniu będzie miała 4,5-krotnie większą moc produkcyjną od przedziału, która została uruchomiona w r. ub.

W dniu 21 ub. m. rozpoczęła produkcję I wielki piec Huty im. Lenina — serce huty giganta, największej i najwspanialszej inwestycji Planu 6-letniego. W dniu 22 ub. m. I wielki piec Huty im. Lenina dał już pierwsze tony surowki.

Wio koniku!

Zgodnie z zakładową umową zbiorową robotnicy wrocławskiej stoczni „Odra” otrzymali ogródki działkowe. Opiekę nad ogródkami miało rozłożyć kierownictwo stoczni. I rozłożyło, a jakże... tylko ten nieszczęsny konik.

A sprawa wygląda tak: Bardzo często puszcza się samopas, w pobliżu nie ogrodzonych działek konia, któ-

martwią tym ludzi. Mimo kilkakrotnych interwencji koń w dalszym ciągu „robi swoje”. Działkowicze wpadli więc na inny pomysł: ustawili na działkach tablicę z groźnym ostrzegawczym napisem. Ale i to nie poskutkowało. Koń woli udawać, że nie zna się na piśmie ludzi. Mądra sztuka!



ry należy do stoczni. Jasne, że pasąc się bez nadzoru, roje się w ogródkach spustoszenie. Wprawdzie koń ma wielką głowę, ale niech się

Powoli do ogródka człapał konik, Gdzie Wacek Buze swój zagonek miał I zjadał konik marchew, groszek i kapustę Bo z działki właśnie on korzystać chciał...

Kto znajdzie sposób?

OPIESZAŁYM rozpatrywaniu wniosków racjonalizatorskich przez komisję techniki i racjonalizacji w Drogach Wodnych, żegludze śródlądowej i stoczniach rzecznych niejednokrotnie pisały już nasi korespondenci. Ostatnio racjonalizator Wacław Majewski z ZODW w Warszawie nie mogąc doczekać się rozpatrzenia swego wniosku, dotyczącego oświetlenia szlaków żeglownych, przysłał do redakcji wierszowaną korespondencję, której urzynek zamieszczamy:

„Pracowały „globusy”, jakby Wiech powiedział Nie jeden czwarte kandy na spólnych odświeżeniu. I zgłoszone pomysły prawie sterty całe, Na geniuszu ludzkiego — wielkopomną chwałę...

...I tu się właśnie cała tragedia zaczyna. Co gorsze, trudno dociec jak w tym przyczyna Ze zgłoszonych projektów nie rozpatrywano Jak gdyby zwyczajnie o nich zapomniano.

Drzemające komisje! Przebudźcie się i nie robicie zawodu racjonalizatorom, gdyż działacie na nich jak zimny prysznic studzący ich dobre chęci i zamiary.

O jednym z najbardziej poszkodowanych — Wacławie Buze ułożono nawet piosenkę (na dobrze każdemu znaną nutę):

Piosenka kończy się apelem pod adresem kierownictwa stoczni, aby ogrodziło działki.

Prośbę tę podtrzymujemy.

J. Tomaszewski

SLADEM waszek interwencji

NA notatkę w nrze 11 (81) zamieszczoną w „Fotoplastikonie” dyrektora Żegludgi na Odrze nadesłała nam wyjaśnienie, w którym potwierdza słuszność zarzutów. W celu wyeliminowania wskazanych niedociągnięć wprowadzono codzienne narady koordynacyjne.

ZARZĄD Portu Gdynia w odpowiedzi na notatkę pt. „Dlaczego” w nrze 11 (81) przyznaje, że podane przez korespondenta fakty istotnie miały miejsce. W celu zapobieżenia podobnym wypadkom wydano specjalne zarządzenie.

DYREKCJA Żegludgi na Odrze zawiadomiła nas, że w sprawie opieszalego przeprowadzenia remontu h/m „Dobryca” ponosi pion techniczny przedsiębiorstwa, który nie wykazał należytego zainteresowania. Jednocześnie dyrektora podał, iż holownik „Dobryca” wszedł już do eksploatacji.

EKSPOZYCJA Rejonowa Żegludgi na Wiśle w Bydgoszczy w nadesłanej odpowiedzi na notatkę pt. „Dla-

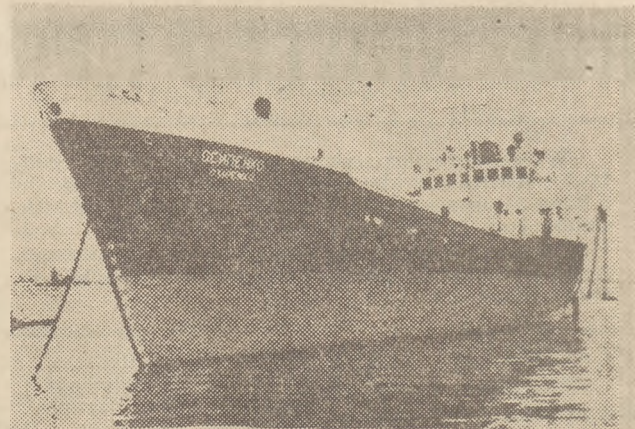
Wyniki naszego ken'ursu na Dni Morza

Prawidłowe rozwiązanie brzmi:

- 1) Pułaski, 2) Olsztyn, 3) Śląsk, 4) San, 5) Kościszko, 6) Warmia (Mazury), 7) Fryderyk Chopin, 8) Lech, 9) Sołdek, 10) Turcja, 11) Waryński, 12) Hel, 13) Karpaty, 14) Nowa Huta, 15) Dar Pomorza, 16) Lewant, 17) Kolno, 18) Wieluń, 19) Batory.

Polska Flota Handlowa W drodze losowania nagrody otrzymali:

Stanisław Sowiński z Sopotu — portfel skórzany, Ludwik Pawlaczyk z Nowego Portu — szachy, Halina Krawiecka z Torunia — portmonek skórzany, Irena Symon z Nowego Portu — kryształ, Czesław Mosiński z Pszczółek — szkatułkę do papierosów, Krystyna Schmidtówna z Poznania — książkę: Dzieła wybrane Słowackiego, Roman Granatowicz ze Szczecina — książkę: Wybór pism Orkana, Augustyn Bianga z Wrzeszcza — książkę: Dzieci Kapitana Granta, Maria Głowczewska z Gdyni — książkę: Dziennik Samuela Pepysa, Lech Seifert z Wrzeszcza — album: Polskie Wybrzeże. Nagrody wysyłamy pocztą.



Niezwykły rejs

NIEDAWNO wypłynął z Rygi do Morza Azowskiego pełnomorski statek „Osipienko”, (na zdjęciu u góry), zbudowany w Polsce dla Związku Radzieckiego. Lecząc zamiast skierować się na Danię i następnie okrążyć Europę, motorowiec udał się do Leningradu. Po ustanowieniu bowiem przepraw dla go drogami śródlądowymi: Nowa, wodami Kanału Marińskiego, Jeziora Rybińskiego, Wołgi, Kanatu Wołga — Don i Donu do Morza Azowskiego. Długość tej trasy wynosi niespełna 5 000 km.

Wiele niespodziewanych trudności czekało załogę. W dzienniku pokładowym znajduje się m. in. krótka notatka:

„4 czerwca 1954 r. Godz. 3.45. Weszliśmy do pierwszej służby Kanału Marińskiego”.

Jak zgodna rodzina żyje 20 marynarzy nowego radzieckiego motorowca. Po zajęciach służbowych dobrze jest zagrać w szachy lub domino, posłuchać opowiadań „dziadka” — jak nazywa młodzież mechanika pokładowego Filipa Nikołajewicza Kładczenkę — albo też grać w siatkówkę w jednej z ładowni statku, zastępującą salę sportową.

Statek „Osipienko” spotkał się w Jarosławlu. O zmro-

ROZWIĄZANIE WIROKWADRATU MAGICZNEGO W NRZE 13 (83)

Wirowo: 1) kawa, 2) dera, 3) eter, 4) ceta, 5) Kair, 6) aria, 7) luka, 8) aura.

Wirowkwadrat magiczny: 1) karuk, 2) Adela, 3) rewir, 4) ulica, 5) karat.

Na trafne rozwiązanie zadania nagrody książkowe otrzymują: 1) Stanisław Frenkiel, Warszawa, ul. Asfaltowa 13 m. 9, 2) Zygmunt Winerowicz, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Partyzantów 64 m. 5, 3) Karol Konarski, Sopot, ul. Kościuszki 44 m. 14, 4) Zofia Stanička, Gdynia, ul. Olsztyńska 37, 5) Gizela Sytniewska, Bydgoszcz, ul. Dworcowa 28. Książki wysyłamy pocztą.

Dlaczego?

...kierownictwo Gdynińskiej Stoczni Remontowej nie dostarczyło dotychczas dokładnego opisu kompletów kuchennych, wykonywanych w stolarni w ramach produkcji ubocznej? Złotka w przekazywaniu dokumentacji utrudnia realizację rocznego planu produkcji. 21 kompletów mebli zalega magazyn w oczekiwaniu na uzupełnienie brakujących elementów (półek).

...w Gdynińskiej Stoczni Remontowej nie powołano pełnego składu Komisji Rozjemczej? Brak jest sekretarza. Na skutek tego rośnie ilość nie załatwionych w terminie spraw.

...kierownictwo wydziału I w porcie gdynińskim toluje niewłaściwie wypełnianie raportów pracy sprzętu zmechanizowanego i nie informuje bieżąco kierowników o wysokości uzyskiwanych zarobków, co wywołuje wśród załogi bazy sprzętu zmechanizowanego niezadowolone.

A. TORZEWSKI
Korespondent

...w Szczecińskiej Stoczni Remontowej poważnie zmniejszyła się w II kwartale br. ilość pracowników, biorących udział we wspólne zawodnictwie?

...w Szczecińskiej Stoczni Remontowej plan urlopów nie jest powiązany z planem produkcji? W miesiącu czerwcu urlopowano zbyt wielu pracowników. Na skutek tego stocznia nie wykonała w czerwcu planu w roboczo-godzinach, a pracownicy nie otrzymali premii.

...Zarząd Okręgowy ZPPŻ we Wrocławiu odwołał z pracy w zespole dramatycznym Z. n. O. instruktora (reżysera)? Czyżby uważał, że zespół świetlicowy jest już dostatecznie przygotowany do samodzielnej pracy?

SŁOWO RATOWNIKÓW

O WIELKIM triumfie naszych ratowników, o wydobyciu z 47-metrowej głębokości morskiej wraka transportowca „Seeburg”, nazwanego przez tych, którzy przywrócili go życiu — „Jastarnia”, pisała kilkadziesiąt dni temu cała niemal polska prasa.

6 czerwca br. uniesiony pontonami stalowy kolos przeciął tafle wody, wynurzał się częściowo ponad jej powierzchnię. Niemal 10-letni sen „Seeburga” został przerwany. Wydarty morzu wrak odholowano czym prędzej na 20-metrową mieliznę. Tak więc wykonano najtrudniejsze zadanie.

Mylili się jednak ten, kto wówczas sądził, że wraz z odholowaniem na mieliznę „Jastarnia” (zostaliśmy raczej przy tej nazwie, która zresztą oddał będzie figurować w nowej metryce wraka, skończyły się trudy i kłopoty naszych ratowników. Po kilkudniowym odpoczynku nurkowie i marynarze ze statków ratowniczych „Smok” i „Światowid” przystąpili do drugiej, nie mniej ważnej ofensywy. Obmyślono dalsze plany działania. Niezmordowany dowódca wielkiej kampanii kapitan Witold Poinc-

przedstawił szkic swego projektu aktywowi ratowniczych jednostek. W kilka godzin później odbyła się wspólna narada obu ekip. Ustalono na niej harmonogram dalszych prac.

POPLYNĘŁY pracowite dni. Ratownicze miasteczko rozpoczęło swe gwarne życie. Przede wszystkim trze-

wali wielkie i mniejsze plastry, wzmacniali liny stropów, przygotowywali się do nowego natarcia...

Trudno tu w krótkim skrócie opisać te wszystkie pracowite dni, w których nurkowie i marynarze obu ekip ratowniczych walczyli o każdy niemal centymetr wynurzącego się z wody wraka



W drodze do Gdyni

ba było przygotować do pomiarów II, III i IV ładowanie, tj. uszczelnienie je. Znowu nurkowie zeszli pod wodę do wnętrza „Jastarni”, w gąszcz splecionych rur i pogiętych stalowych blach Ulatujące w górę pęcherzyki powietrza znaczyły miejsca ich pracy. A na pokładach jednostek ratowniczych roboczy lud — marynarze — przygotowy-

niestrudzenie trwał przy swych kompresorach pogodny, zawsze skory do żartów „dziadzio” Dłutowski. Nieustraszenie, choć cztery strudzenie, się od niewyspania, pracowali już teraz na pokładzie wraka nurkowie, przenosząc wspólnie z marynarzami pompy coraz głębiej i dalej w ciemne czeluście ładowni i do wnętrza ma-

szynowni. Teraz całe życie skoncentrowało się na wraku i otaczających go pontonach, których stropy w miarę wznoszenia się w górę kadłuba, uparcie się luzowały. Potężne bryzgi żółtawej wody nieustannie wypływały pompy...

Niejedną jeszcze niespodziankę sprawił uparty wrak naszym ratownikom. Była to jedna „gorąca” noc, kiedy to rozszalała się na dobre wichura. Fale wznosząc się i opadając tłukły z wściekłością pontonami. I wówczas trzeba było w ciemności przecinać palnikiem grube stalowe stropy, by nie dopuścić do zniszczenia cennego pontonu Nurek Sadowy, podtrzymywany na linie przez oficera Lewickiego, w szac niemal tuż nad wodną zrecznością. Dzielnie sekundovali mu nurkowie Niklas i Małkowski...

A potem — gdy już wszystko było gotowe do pierwszego rejsu „Jastarnia”, która jak wielopiętrowy gmach górowała w otoczeniu swych wierzchołków „Smoka” i „Światowida” — nowy pech, niepowodzenie. Wiatr i fala. Trzeba było czekać, a czas nagiął. Zbliżał się dzień 22 Lipca, do którego ratownicy zobowiązali się odholować wrak do portu gdynińskiego.

Aż wreszcie nadzedł ten pamiętny ranek — 21 lipca, przeddzień



Mimo że na pokład wraka przybyli piloci, całość akcji nadal spoczywała w ręku kapitana Poinca, który najlepiej znał przeciętne kaprysy „Jastarni”

10 rocznicy Ludowej Ojczyzny. Tej nocy nikt prawie nie spał. Z niepokojem spoglądano na zachmurzone niebo. Wiatr cichał.

— A więc o świcie przystępujemy do holowania — kapitan Poinc dał wreszcie rozkaz, na który od dawna już wszyscy czekali...

2.30 — holownicy „Herkuless” i „Swarożyc” podnoszą kotwice, zbliżają się do burt kolosa. Z jego pokładów padają rzutki, zaciska się wokoło nich hol... A potem długie minuty rozciągające się w godzinę... oczekiwanie, czy ruszy? Wrak mocno bowiem osiadł na mieliznie. Wreszcie, gdy już niektórzy zwątpili, „Jastarnia” nadostrzegalnie drgnęła, ruszyła...

Ponad 6 godzin trwał ten pierwszy rejs na trasie Jas-

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Z. Major, Sączewskiego, Kosycarza. Rysunki: Karłowski

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegludgi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski, Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych Gdynia, ul. Waszyngtona 34 na konto PKO Gdynia nr 11 110-55152, Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictwa Zarządzania PPK „Ruch”. Sekcja Eksportu, Warszawa Al. Jerozolimskie 119. Nakład 11 600 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne

Pao, rot. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczane od 20. VII. do 27. VII. Druk ukonieczono 30. VII. Zam. 2100 W-5-12265