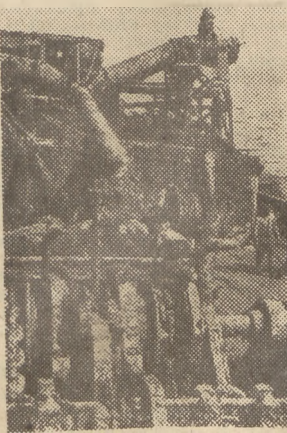


Nowy sukces naszych ratowników

W DNIU 24 ub.m. ekipy ra-
townicze PRO wydobły
z dna morskiego część dź-
bową wraka pogłębiar-
ki „Eckart”, zatopionej w 1944
r. w pobliżu wejścia do por-
tu gdyniejskiego. Pogłębiarka
ta — jedna z największych
w Europie — na skutek wje-
ścia na minę została niemal
rozdartą na dwie części (dź-
bową i rufową). W ubiegłym
roku ekipa nurków ze statku
ratowniczego „Neptunia”
przystąpiła do robót wstęp-
nych i zakładania stropów.
Z braku dostatecznej ilości
pontonów, które — jak wi-
domo — były wykorzystane
do wydobycia wraka trans-
portowca „Seeburg”, prze-
rzucono roboty.



Fragment wraku

Z końcem lipca br. po wy-
dobyciu „Seeburga” wzno-
wiono prace wydobycze
przy „Eckarcie”, do której
skierowano ekipy „Światło-
wida” i „Smoka”. Nurkowie:
Soltysiewicz, Janca, Niklas,
Bulejak i Matlak pod kierun-
kiem st. nurka Szapiela w
rekordowym czasie założyli
3 pary 500-tonowych ponto-
nów (z obu burt części dź-
bowej wraku). Po trzytygo-
dniowej ofiarnej pracy nur-
ków i załóg jednostek rato-
wniczych wrak wypłynął.

25 ub.m. o godz. 1 prze-
holowano go na mleczynie
w pobliżu Kamiennej Góry i
stad po uszczelnieniu grodzi
wodoszczelnych do maszyno-
wni werniczej — do portu.
Ekipy ratownicze przystąpiły
obecnie do wydobycia części
rufowej wraku.

STAR

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 17 (87) — rok 4

GDĄŃSK, 1 - 15 WRZESNIA 1954 R.

Cena 40 gr

Aby ładunek w jak najlepszym stanie docierał do odbiorcy

I ZJAZD Polskiej Zje-
dnoczonej Partii Robo-
tniczej oraz opu-
blikowana 8 lipca br.
uchwała Rady Mini-
strów w sprawie u-
sprawnienia produkcji eks-
portowej i organizacji same-
go eksportu postawiły przed
aparatem Ministerstwa Han-
dlu Zagranicznego, a także
przed aparatem Ministerstwa
Żegluga poważne i odpowie-
dzialne zadania. Zadania te
polegają przede wszystkim
na dostarczeniu naszej gos-
podarce narodowej olbrzy-
mich, dodatkowych ilości su-
rowców dla przemysłu lek-
kiego i spożywczego, jak
również wyrobów przemysłu
wieloletniego spożycia.

Trzeba sobie wyraźnie
zdać sprawę, że za te ogrom-
ne ilości cennych surowców,
sprowadzanych z dalekich
krajów, musimy drogo pła-
cić. Jedną jest tylko droga
dla pokrycia tych olbrzy-
mich sum bez uciekania się
do zagranicznych pożyczek.
Tą drogą jest znaczne zwięk-
szenie naszego eksportu, po-
lepszenie jakości naszych to-
warów oraz sprawniejsza
obsługa naszego eksportu
przez aparat handlu zagra-
nicznego i żegluga.

Wielu ludzi zadaje sobie
pytanie — jak można pogo-
dzić podnoszenie stopy ży-
ciowej z równoczesnym po-
większeniem eksportu. Nie
tylko można to pogodzić, ale
jest to jedyna droga, która
praktycznie rozwiązuje ten
problem. Polityka naszego
Rządu i Partii zmierza ku
temu, aby w najbliższych
latach zmniejszać eksport
środków masowego spożycia
i produktów rolnych względnie
utrzymywać go na dotych-
czasowym poziomie, nato-
miast rozwijać i zwiększać
eksport artykułów przemy-
słowych, które produkujemy
już w takiej ilości, że śmiało
możemy wychodzić z nimi
na rynki zagraniczne.

Przez nasze porty przecho-
dzi i przechodzić będzie du-
ża część towarów eksporto-
wanych z naszego kraju. Je-
steśmy wszyscy żywotnie za
interesowani, aby tych towa-
rów było coraz więcej, aże-
by nasze porty rozwijały się,
by były one atrakcyjne dla
obcych statków i by stawały
się czołowymi portami świa-
ta. Jednak w tej chwili
przede wszystkim jesteśmy
zainteresowani, aby nasze
porty podobały się zadaniu prze-
ładowania zwiększonych
ilości towarów eksportowych
i aby te towary w czasie
przeładowania i magazyno-
wania znalazły należytą o-
piekę.

OBCENA sytuacja na tym
odcinku nie jest, niestety
najlepsza. Porty nasze od
dłuższego czasu nie posiada-
ją dostatecznej ilości robot-
ników, co wpływa bezpośre-
dnie na opóźnienie załadun-
ku statków oraz powoduje
ponadplanowe przestoje.
Zbyt mało uwagi zwraca się
na wyspecjalizowanie robot-
ników portowych przy prze-
ładunku poszczególnych ro-
dzajów towarów, co powodu-
je niejednokrotnie uszkodze-
nia towarów i zmniejszenie
wydajności pracy.

Nasze porty w niedosta-
tecznym stopniu zaopatrzone
są w odpowiedni sprzęt po-
trzebny do przeładunku spe-
cjalnych towarów, jak np.
papier, które stale ulegają po-
waznym uszkodzeniom w cza-
sie przeładunku.

Często średnie kierownic-
two portu zbyt mało ułatwia
sobie przeładunek. Na przy-
kład w roku ubiegłym w
Gdyni, przy wyładunku be-
czek ze smoły drzewnej z wa-
gonów, nie użyto pochylni,
lecz rzucano beczki z wago-
nów na beton. W wyniku
tego około 40 proc. beczek
uległo uszkodzeniu i to tak
dalece, że zawartość wielu
beczek musiała być przelewa-
na do zapasowych, część zaś
została w porcie i transport
został zdekompletowany.

Bodaj najgorszym obja-
wem, z jakim spotykamy się
na terenie portów, jest wła-
nie brak zrozumienia wśród
niektórych pracowników z
kierownictwa i wśród części
załogi przedsiębiorstw por-
towych roli naszego eksportu.
Notujemy próby przemycania
na statki towarów uszko-
dzonych, które niewątpliwie
musi wykręcić odbiorca, a
które w dalszej konsekwen-
cji mogą popsuć towar znaj-
dujący się obok na statku.
W lipcu br. np. zanotowano
w porcie gdyniejskim przy za-
ładunku farby „litopon” w
beczkach drewnianych z ma-
gazynu nr 2 na statek „Wa-
ryński” próbę przerzucenia
beczek z uszkodzonym wie-
kiem i wysypującym się to-
warem. Kiedy kontrola po-
leciła zwrócić beczkę do ma-
gazynu, wózkarsz Fularczyk
odwioził ją z powrotem, prze-
wrócił do góry dnem i pró-
bował ponownie przerzucić
na statek. O czym świadczy
ten fakt? Świadczy o tym,
że wielu ludzi nie zdaje so-
bie jeszcze sprawy, że taka
praca prowadzi do poderwa-
nia zaufania do naszych to-
warów, wyrabia w świecie
opinię nie tylko o naszym
towarze, ale również o nie-
chlujnej pracy naszych por-
tów.

UCHWAŁA Rady Mini-
strów wymaga zwięk-
szenia czujności na odcinku
konserwowania i magazyno-
wania towarów eksporto-
wych w naszych portach.
Jeszcze w ub. roku kilkana-
ście tysięcy krzesel giętych,
magazynowanych w porcie
gdyniejskim, nie tylko odrzu-
cono z eksportu, ale również
stwierdzono niezdolność do
sprzedaży w kraju na skutek
niewłaściwego ułożenia tych

krzesel w magazynach por-
towych oraz zmagazynowa-
nia ich w pomieszczeniach,
nie przystosowanych do skła-
dowania tego rodzaju towa-
rów.

Zbyt małą troską otacza
się place drzewne w portach
Gdańsk, Gdynia i Szczecin.
Stale szwakuje konserwa-
cja, brak odpowiedniego na-
krycia, brak właściwego
sztaplowania desek. To
wszystko powoduje zmniej-
szenie się wartości towaru,
powstawanie wad, które sta-
ją się powodem reklamacji
odbiorców zagranicznych.
Przechodząc przez magazyny
portowe stwierdzamy często
złe sztaplowanie towarów.
Prowadzi to do deformowa-
nia opakowań już w maga-
zynie, które ulega znacznie
szybszemu zużyciu i niszcze-
niu na statkach i w portach
wyładowczych.

OBSERWUJEMY od dłuż-
szego czasu narastanie
problemu naprawy uszkodzo-
nych towarów, a zwłaszcza
opakowań na terenie portów.
Bez względu na czyjej winy
powstało uszkodzenie — jest
jasne, że towar i opakowanie
muszą być naprawione. Do
sprawnej i szybkiej obsługi
handlu zagranicznego kon-
ieczne jest, aby nasze
porty dysponowały odpowied-
nim materiałem, narzędzia-
mi i specjalistami w tym za-
kresie. Obecna sytuacja, a
więc częsty brak najprymy-
tywniejszych narzędzi dla
reparacji opakowań, nie mo-
że być tolerowana. Słuszne
zdawałoby się, aby zarządy
portów, które potrafiły roz-
budować zakłady robót za-
stępnych tworzyły warszta-
ty naprawcze dla obsługi to-
warów.

Mówiąc o uszkodzeniach
towarów, nie można prze-
milczeć winy, jaką za obec-
ny stan rzeczy ponosi aparat
handlu zagranicznego, a
zwłaszcza przedsiębiorstwa
„Hartwig” i „Polcarga” oraz
delegatury central handlu za-
granicznego na Wybrzeżu,
które zbyt słabo stawiały do
tychczas zagadnienie koniecz-
ności zabezpieczenia naszych
towarów w transporcie.
Często pracownicy tych przed-
siębiorstw tolerowali brako-
róbstwo.

Wydaje się, że dla zabez-
pieczenia realizacji uchwały
Rządu, która stawia wyraź-
nie zadania przed aparatem
handlu zagranicznego, żegluga
i naszym przemysłem,
trzeba rozwinąć szeroko ak-
cję uświadamiającą. Trzeba
przełamać lansowane przez
wrogą propagandę powiedze-
nie: „wszystko wywożę z na-
szego kraju”. Trzeba prze-
konać szerokie masy społe-
czeństwa, że za wywożone
towary przechodzą do na-
szych portów całe statki z
wełną, z której robimy ubra-
nia; całe statki ze skórąmi,
z której produkujemy buty;
całe statki z orzeszkami ziem-
nymi, z których produkujemy
oleje i mydła; całe statki
nawozów sztucznych, któ-
rych użycie warunkuje
wzrost produkcji rolnej.
Trzeba, ażeby równoległe z
zarządzeniami w sprawie
eksportu poszedł równocześ-
nie szeroki front akcji poli-
tycznej, który spowodować
powinien głębokie zrozumie-
nie powiązania naszej pracy
nad przeładunkiem i trans-
portem towarów eksporto-
wych z tym, czy jutro bę-
dziemy lepiej i dostatniej od-
żywać i ubierać się.

Z. KRAJEWSKI
Dyrektor Centrali
P. P. „Polcarga”

SPISALI SIĘ NA 102

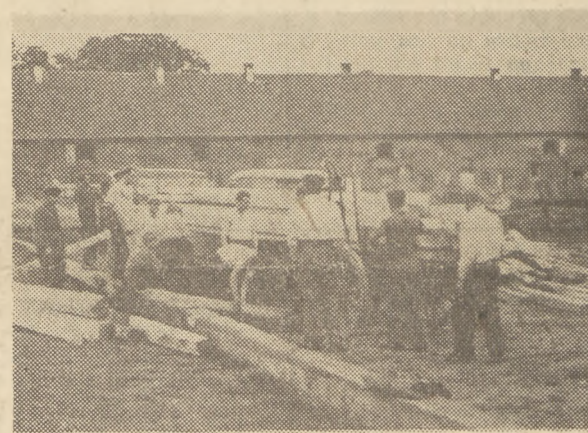
O TYM, że nasi marynarze nie lękają się stawiać
czoła żywiołowi, że godnie reprezentują biało-czer-
woną banderę na morzach i oceanach świata — wie-
działem już dawno. Ale to, że potrafili być również
dobrymi żniwiarzami — dowiedziałem się dopiero te-
raz. W sierpniu, kiedy to właśnie kilkunastoosobowe
ekipy z przedsiębiorstw resortu żegluga wyjechały na
pola powiatu kościńskiego, aby pomóc w sprzędzie
zbóż i przy omłotach. Pogoda była kapryśna, ale nie
zniechęcało to wcale naszych żniwiarzy. Zdawali sobie
przecież sprawę, że nie może zmarnować się ani jeden
kłos...



Szybko znikają z pola PGR Orle miedle żyta. Po-
patrzcie, z jaką wprawą marynarze Władysław Posłusz-
ny, Marian Jędrzejczyk, Henryk Wierzbicki i Zdzisław
Pawlik napelniają sнопami P.L.O.-wskiego samochód. Jak-
by całe życie nie innego nie robili.



Jeden za drugim, niby potok, podjeżdżają samocho-
dy i wozy. Rośnie stóg układany rękami marynarzy.



W gospodarstwie roboty jest huk. Czyż więc można
mitrzyć czas, nawet gdy nie ma pogody? Nie! Mary-
narze przystąpili do zwózki materiału na budynek gos-
podarczy. Wprawdzie bele są długie, ale to nie szkodzi.
W morzu jest więcej trudności. Zresztą od czego ma-
dra głowa? Chwila namysłu i „Star” przedłużony o
podwozie furmanki z powodzeniem służy do przewo-
zu kilkumetrowej tarczy.



Komitet PZPR PMH nieustannie utrzymywał kon-
takt z ekipami i kierownictwem PGR. Właśnie w PGR
Obozin trafiał na moment, kiedy sekretarz Łabanow-
ski „ucinał” krótką pogawędkę z robotnikami.



— Spisują się na 102 — mówił z uznaniem kierow-
nik tego majątku Alfons Stolz o ekipie, rekrutującej
się z pracowników Chipolbroku, PRO i „Bałtony”. —
Robotne bractwo, nie ma co mówić. Te proste i szczer-
e słowa brzmią jak podziękowanie. Zdjęcie z dni wspól-
nej bitwy o chleb będzie drogą pamiątką.

Równie pooblebnie wyrażano się o pracownikach
żegluga i w innych gospodarstwach.
Przydała się ta pomoc.

Tekst i zdjęcia: H. Okoński

Przed Miesiącem Pogłęбления Przyjaźni Polsko - Radzieckiej

JESTEŚMY w przede-
dniu tradycyjnego Mie-
siąca Pogłęбления Przyjaź-
ni Polsko-Radzieckiej. W
br. rozpocznie się on 12
września i będzie trwał do
12 października. Jak naj-
bogatsze w treści i formie
liczne imprezy, organizo-
wane w Miesiącu Przyjaź-
ni powinny przyczynić się
do dalszego znacznego po-
głęбления wiadomości
pracowników żegluga o Zwią-
zku Radzieckim, o życiu i
pracy radzieckich maryna-
rzy, żeglarzy i portowców.
winny szeroko spopulary-
zować ogromne osiągnięcia
Kraju Rad, jego znaczenie
w ogólnoswiatowej walce
o pokój, a szczególnie do-
nieść znaczenie pomocy,
przykładu i przyjaźni
ZSRR dla wszystkich na-
szych osiągnięć.

Cała nasza praca winna
wpłynąć na dalsze umocnie-
nie uczuć przyjaźni i
miłości do Związku Ra-
dzieckiego, pierwszego na
świecie państwa wolnych
ludzi — państwa zwycię-
skiego socjalizmu.

Należyte przygotowanie
się do obchodu Miesiąca
Przyjaźni jest ważnym za-
daniem stojącym obecnie
przed całym naszym akty-
wnym związkowym.

Już teraz rady zakłado-
we powinny przemyśleć i
opracować konkretne pla-
ny pracy na Miesiąc Przy-
jaźni. Pomocą w opaco-
waniu tych planów powin-
ny być doświadczenia ubi-
egłego roku.

Jak sobie przypomnia-
my, w ubiegłym roku Mie-
siąc Pogłęбления Przyjaźni
Polsko-Radzieckiej rozpo-
częły prawie we wszyst-
kich zakładach resortu że-
gluga uroczyste akademie
z bogatym programem ar-
tystycznym. Przebieg Mie-
siąca Przyjaźni miał cha-
rakter mobilizujący. W
tym czasie podejmowano
zobowiązania produkcyjne.
sportowe i kulturalno-oś-
wiatowe. Poważnie wzro-
siły szeregi członków TPR.
Realizując hasło: „Każdy
członek związku zawodo-
wego — członkiem TPR”
— rzucone przez przewod-
niczącego CRZZ tow. Kło-

siewiczza, pozyskano w na-
szym resorcie blisko 9 ty-
sięcy nowych członków
TPPR.

W celu zapoznania wszy-
stkich członków naszego
związku ze Związkiem Ra-
dzieckim i jego osiągnię-
ciami zorganizowano 172
pogadanki w grupach
związkowych i placówkach
kulturalno - oświatowych.
Wykorzystywano również
do tego celu agitację po-
glądową i radiowęzły za-
kładowe. Opracowano ok.
300 gazetek ściennych, u-
rządzono kiermasze i lo-
terie książek radzieckich,
organizowano zbiorowe
pójścia do kin i wiele in-
nych imprez. Aktyw nasz
pamiętał również o tym,
aby problematyka Miesią-
ca Przyjaźni nasycić pracę
naszych ekip łączności
miasta ze wsią. Na szcze-
gólne wyróżnienie zasłuży-
ła w ubiegłym roku ekipa
łączności z Gdyniejskiej Sto-
żni Remontowej.

Korzystając z doświad-
czeń organizacyjnych i pro-
gramowych ub. roku mu-
simy w br. jeszcze pełniej
i sprawniej przygotować
się do Miesiąca Przyjaźni.

Zarządy okręgowe win-
ny kierować radami za-
kładowymi oraz pomagać im
w przygotowaniu i zorgan-
izowaniu obchodów. Trze-
ba pracować wspólnie z
komitetami obchodu Mie-
siąca Przyjaźni i zapewnić
im konkretną pomoc przez
udział zespołów artystycz-
nych, poprzez organizowa-
nie kiermaszy i loterii ksz-
tek radzieckich. Towarzy-
sze z komisji kulturalno-
oświatowych wspólnie z
mężami zaufania powinni
zainteresować i zapoznać
załogi przedsiębiorstw na-
szego resortu z całą proble-
matyką Miesiąca Przyjaź-
ni.

Problematyka Miesiąca
Przyjaźni musi być ujęta
zarówno w programie ra-
diowęzłów, jak również w
wielonakładówkach zakła-
dowych. W programach ra-
diowęzłów i gazetkach
trzeba pokazywać osiągnię-
cia ludzi radzieckich, po-
moc Kraju Rad dla nasze-
go budownictwa socjal-

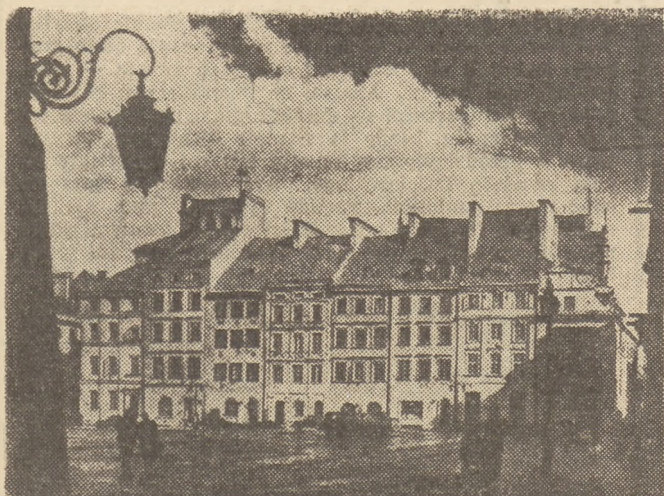
stycznego, propagować ra-
dzieckie metody pracy. W
poszczególnych okręgach
zorganizowane będą kon-
kursy na najlepszą gazetkę
obrazującą, np. budowę
Pałacu Kultury i Nauki w
Warszawie, pomoc ZSRR
przy budowie Nowej Huty,
kombinatu w Kędzierzynie
itp. Zarząd Główny Zw.
Zaw. Prac. Żegluga prze-
znacza na ten cel dla każ-
dego okręgu po 1 000 zł na
nagrody dla wyróżnionych
zespołów redakcyjnych.

Dla lepszej populariza-
cji przodujących metod
Stachanowa, Korabielniko-
wej, Zandarowej i Agaf-
onowej należy organizować
spotkania robotników z to-
warzyszami, stosującymi
te metody. W Warszawie
należy skorzystać z otwar-
tej wystawy radzieckiego
sprzętu technicznego w
Klubie Techniki i Racjona-
lizacji WRZZ. Dużą rolę
odegrają należące zorgan-
izowane pogadanki obra-
zujące osiągnięcia ZSRR
w marszu do komunizmu.

Związkowcy nasi winni
brać masowy udział w fe-
stiwalach filmów radziec-
kich. W festiwalu tym uję-
rzymy wiele nowych fil-
mów. Wzorem lat ubieg-
łych rady zakładowe win-
ny popierać inicjatywę pra-
cowników, którzy organi-
zować będą wysyłanie z
poszczególnych przedsię-
biorstw naszego resortu
listów do towarzyszy ra-
dzieckich — rybaków, por-
towców, marynarzy i stocz-
niowców.

Bardzo ważną sprawą
jest organizowanie nowych,
masowych kursów języka
rosyjskiego, aby załogi na-
sze mogły korzystać z bo-
gatego zbioru książek be-
letrystycznych i facho-
wych w języku rosyjskim.
Trzeba wyczerpać wszyst-
kie siły, aby dzień 12 wrze-
śnia nie spotkał nas nie-
przygotowanych do obcho-
dów Miesiąca Pogłęбления
Przyjaźni Polsko-Radziec-
kiej.

J. JÓZWIAK
Kierownik Wydziału
Kulturalno-Oświatowego
ZG ZPPZ



Idąc dziś dzielnicami nowej Warszawy, trudno już otworzyć w pamięci obraz tak jeszcze niedawny sprzed czterech, pięciu lat. Trudno sobie wyobrazić, że na miejscu, gdzie dziś czają się kamieniczki Starego Miasta (zdjęcie u góry) widniało pole ruin i gruzów (zdjęcie u dołu).



KRONIKA STERU

W III dekadzie sierpnia otwarto część przygotowywanych powalowych wystaw rolniczych. Otrzymują one głębokie przemiany, jak kie zaszły na wsi polskiej w ciągu 10 lat władzy ludowej oraz wyniki i doświadczenia przodujących chłopów, spółdzielni produkcyjnych, PGR-ów i ośrodków maszynowych w walce o podniesienie produkcji rolnej, osiągnięte dzięki wzrastającej wszechstronnej pomocy naszego państwa. Uroczystości otwarcia wystaw połączone były z obchodami tradycyjnych dożynków.

Centralne uroczystości dożynkowe odbędą się w Lublinie 12 września br. Wezmą w nich udział przyjeżdżający ludzie naszej wsi.

Prototypy polskich kombajnów S-4, wyprodukowane w Fabryce Maszyn Zręcznych im. Marcelego Nowotki w Plocku skierowano na próby do PGR Sornik w woj. szczecińskim. Po ocenie doświadczeń pracy prototypów fabryka przystąpi do masowej produkcji kombajnów.

18 sierpnia br. odbyło się wspólne posiedzenie członków Kolegium Ministerstwa Żegluga i Zarządu Głównego ZPPZ. Zebrani omówili wyniki współpracy z przodującą młodzieżą floty, Polskiego Ratownictwa Okrętowego oraz rybołówstwa morskiego. Na spotkanie przybyli również: przedstawiciel Zarządu Głównego ZPPZ, przedstawił Komitetu Wojewódzkiego PZPR tow. Bejger, I sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR w Gdyni tow. Adamski, sekretarz Komitetu PZPR w PMH tow. Łabanowski.

Wśród młodzieży widzieliśmy młodszy marynarza z „Przyjaźni Narodów” Franciszka Bułę, młodszy marynarza ze statku „Hugo Kollajtaj” Andruszkiewicz, Bolesława Uebermana z „Jaroława Dąbrowskiego”, Stanisława Tęczara z PRO i wielu innych przodujących młodzieńców.

Do licznie zebranej młodzieży w serdecznych słowach przemówił minister żegluga tow. Popiel.

Dzięki rozwijającej się flocie porzuciłmy tradycyjne formy pracy. Wyszliśmy z niekie Morza Bałtyckiego na szerokie wody świata — powiedział m. in. minister Popiel — banderę polską zna coraz więcej portów świata. Wzrasta też dzięki temu pozycja Polski, jako kraju morską. A dalszy wzrost potencjału naszej floty o 50 proc. w przyszłej pięcioletniej jeszcze bardziej wzmocni tę pozycję.

Resort żegluga ma do zaimplementowania wiele osiągnięć w dziedzinie współpracy z in-

W E wrześniu 1939 pierwsze bomby z hitlerowskich samolotów spadły na Warszawę. Płonęły we wrześniowe dni 1944 roku, podpalone zbrodniczą ręką faszystów, domy Warszawy, która na rozkaz najeźdźcy miała na zawsze zniknąć z mapy Europy.

We wrześniowe dni 1945 r., pierwszego roku swobodności — Warszawa już żyła...

Żyła trudnym, ofiarnym życiem ludzi, którzy wrócili na gruz — i nie zalamali rak nad gruzami. Ktoż postanowił, że tam, gdzie faszystów chciał wytrzebić życie — trzeba stworzyć życie na nowo, od początku.

Partia postanowiła: Warszawa będzie odbudowana. Będzie odbudowana w nowym, lepszym, piękniejszym kształcie, by stała się godną miana stolicy Ludowej Polski. W tym postanowieniu była wola narodu.

Symbol zwycięskiego życia

PAMIĘĆ ludzka jest zawodna. Idąc dziś dzielnicami nowej Warszawy, trudno już otworzyć w pamięci obraz tak jeszcze niedawny: sprzed czterech, pięciu lat. Trudno sobie wyobrazić, że na miejscu pełnej rozmachu i poletu Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej gnieździła się osławiona parterowa Warszawa sklepików „chłopów” z Marszałkowskiej. Ze tam, gdzie dziś czają się wzrok kamieniczki Starego Miasta, stały tragiczne ruiny, że tam, gdzie zielenią się trawniki Nadwiślańskiego Centralnego Parku Kultury — rosły wśród starych cegieł i kamieni zrużdziałe chwasty, z którymi mocowaliśmy się jeszcze w zeszłorocznym Miesiącu Budowy Stolicy...

Chlubimy się naszymi osiągnięciami w budowie Warszawy. Dumni jesteśmy z tych wielkich dokonań. Każdego lipiec przynosi nam meldunki o zakończeniu budowy nowego wielkiego obiektu, każdy wrzesień — podsumowanie warszawskich sukcesów. Żyłliśmy się z nimi. I nie zawsze już dziś uświadamiamy sobie, jak ogromny i twórczy jest trud budowniczych Warszawy, jak odmienna jest dziś treść słowa budować — od tego, co przywykliśmy kiedyś pod tym słowem rozumieć.

PAMIĘTACIE przedwojenną Warszawę? W luksusowych kamienicach Śródmieścia czy Mokotowa, kołmoże dla mieszkanie wynosiło tyle, ile zarabiał w ciągu całego kwartału wykwalifikowany robotnik. W barakach na Annopolu jeden siennik dzielił 3-4 osoby. W pięknych wielopokojowych willach mieszkali rodziny fabrykantów, a wyrzucał z ich fabryk robotnicy znajdowali przytułek pod przestrami mostu Poniatowskiego. Nie widzieliśmy słońca dzieci robotniczych dzielnic, a robotnicy fabryczni mieszkali w warunkach urągających najwymagalszym wymogom higieny i bezpieczeństwa.

Nowa socjalistyczna Warszawa budowana jest z myślą o człowieku pracy, o zaspokojeniu jego stałe rosnących potrzeb bytowych i kulturalnych. Ta myśl leży u

podstaw planu budowy stolicy, u podstaw wszystkich twórczych zamierzeń jej budowniczych.

Rok temu, w początkach września, komunikat PAP donosił:

„Liczba izb w Warszawie w porównaniu z 1945 rokiem zwiększyła się dwu i półkrotnie, przez oddanie do użytku 260 000 nowych i odbudowanych izb...”

Szpital stolicy dysponują obecnie 7 tysiącami łóżek wobec 700 w roku 1945... W wyniku ogólnej, stałe wzrastającej poprawy warunków bytowych ludności oraz szerokiej akcji leczenia, przyrost naturalny w Warszawie wynosi 16 osób na tysiąc, tj. 5,5 raza więcej niż przed wojną...

Pełną szkołą podstawową objęto całą 70-tysięczną część dziel stolicy. W ciągu 8 lat uruchomiono na terenie miasta 132 przedszkola. Przed wojną czynnych było w stolicy 5 wyższych uczelni, dziś — 16. Tabor komunikacyjny przewozi obecnie z górą dwukrotnie więcej pasażerów niż w roku 1938...

Minał rok. Dalsze dane do suchych cyfr komunikatu do pisało tętniące pracą życie stolicy... Wzniosła się wysoko nad miastem iglica Pałacu Kultury i Nauki. Jeszcze tak niedawno z pomostu spoglądaliśmy w dół, na wykopy pod fundamenty, a dziś trzeba wysoko podnieść głowę, by zobaczyć szczyt Pałacu. Jeszcze tego nie wiadać z ulicy — ale już zielenią się przy Pałacu trawniki... Oczyszczony, wybetonowany plac Stalina czeka na rozpoczęcie dalszych robót — powstanie wokół niego niedługo nowa dzielnica śródmiejska, nowoczesna i piękna. Już widzieliśmy jej makietę — niedługo rozpocznie się budowa.

W lipcowe święto budowniczości Starego Miasta przekazali nowy odcinek staromiejskiego traktu. Przy ul. Freta została pięknie zrekonstruowana kamieniczka, w której urodziła się Maria Curie Skłodowska i w której w czasie powstania mieścił się sztab Armii Ludowej.

W pracowniach Miastoprojektu-Stolica sporządzono setki rysunków przed budową nowego osiedla Ochota II. Zamieszka tam 40 tysięcy

ludzi. Na razie — tysiące osób wprowadziło się do nowowyprowadzonych mieszkań w „starych” osiedlach.

Rosnie przemysł stolicy. Już dziś daje on około 15 proc. produkcji przemysłu maszynowego w kraju. Powstają i rozrastają się takie zakłady, jak huta „Warszawa”, Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu. Rosną nowe hale produkcyjne dla Warszawskiej Fabryki Motocykli, przebudowuje się Warszawskie Zakłady Przemysłu Gumowego. Powstają nowe Domy Robotnika — hotele robotnicze, świetlice — by lepiej szła robotnikom ich praca i lepszy był ich wypoczynek.

2950 studentów mieszkało w roku 1939 w domach akademickich. Na rozpoczynającą się rok nauki Warszawa przygotowała w swych domach akademickich 12 250 miejsc dla studentów...

WIELE jeszcze, bardzo wiele można by przytoczyć cyfr i faktów, pisząc o minionym roku budowy Warszawy. Ale poprzestajmy na tym... Nie łatwo byłoby — trzeba to stwierdzić i stwierdzić z radością — pomieścić w jednym artykule wszystkie, co charakteryzuje obecną etap pracy nad budową Warszawy.

Powiedzmy więc teraz o ludziach: o tych, którzy o głodzie i chłodzie w pierwszych dniach po powrocie na warszawskie ruiny zabrali się gołymi rękami do odbudowy pierwszych domów. O tych, którzy pierwszy w kraju, w oparciu o doświadczenie radzieckich przyjaźni stali się pionierami nowych przodujących metod pracy, o tych, dzięki którym „warszawskie tempo” stało się bojowym zawołaniem dla budowniczych — przyjaźni w krajach pokoju i demokracji i solą w oku wrogów.

Warszawa jest dumą i chlubą całego naszego narodu. Dla wszystkich, dla których nasza stolica była w latach wojny symbolem walki i grozy zniszczenia, dziś jest symbolem pokojowej pracy, zwycięstwem twórczej siły naszej idei nad siłami wojny i zniszczenia.

Jest symbolem życia, które zwycięża.

F. S.

Przegląd wydarzeń

Wśród wielu wydarzeń politycznych, dwa miały miejsce w okresie ubiegłych dwóch tygodni, dwa wydarzenia mają decydujące znaczenie dla dalszego rozwoju sytuacji międzynarodowej. Pierwsze — to fiasko konferencji sześciu państw w Brukseli i drugie — decyzja narodu chińskiego, dotycząca wyzwolenia Tajwanu.

DZWON POGRZEBOWY „EUROPEJSKIEJ WSPÓLNOTY OBRONNEJ”

19 sierpnia br. rozpoczęła się w Brukseli konferencja przedstawicieli Francji, Włoch, Niemiec zachodnich, Belgii, Holandii i Luksemburga — sygnatariuszy układów z Bonn i Paryża, dotyczących utworzenia tzw. „europejskiej wspólnoty obronnej” i „armii europejskiej”. Konferencję zwołano celem omówienia poprawek do tych układów, zgłoszonych przez premiera Francji Mendes-France’a.

Jak wiadomo, układ o „europejskiej wspólnocie”, narzucający 6 państwom europejskim przez Stany Zjednoczone, likwiduje nie tylko mocarstwową pozycję Francji, ale i w poważnym stopniu zagraża jej niepodległości. Jednocześnie ten „europejski” kadłubek polityczny wyznacza Niemcom zachodnim przodującą rolę w przygotowaniach do nowej agresji na Wschód.

Szczególnie jaskrawe światło na antypokoju, agresywny charakter „europejskiej wspólnoty obronnej” rzucają ujawnione przez prasę zachodnio-europejską i amerykańską niektóre tajne klauzule do tego układu. Według informacji paryskiego dziennika „Informations” klauzule te usuwają wszelkie formalne ograniczenia co do stanu liczebnego żołnierzy i oficerów przyszłego Wehrmachtu, zawarte w oficjalnym wydaniu układu o EWO („europejskiej wspólnocie obronnej”).

Inne tajne klauzule układu przewidują — jak stwierdza włoska gazeta „Paese Sera” — „możliwość rozlokowania wojsk niemieckich na terytorium Francji, mianowicie w Lotaryngii i w okolicy Lille”, tj. na tych właśnie obszarach, co do których imperialiści niemieccy mają największe apetyty.

Zarówno niebezpieczeństwo, wynikające z układu o EWO, jak i tajnych do niego klauzul, zaalarmowały cały naród francuski. Walka przeciwko układowi o EWO przybrała więc we Francji na sile. W tej sytuacji rząd francuski, na który Stany Zjednoczone i Anglia wywierają niesłychaną presję, zmuszony został do lawirowania. Wyrazem tego są zgłoszone przez Mendes-France’a poprawki.

Do czego zmierzają poprawki Mendes-France’a? Po pierwsze uzależniają ratyfikację układu od obecności wojsk amerykańskich i angielskich na kontynencie europejskim. Po drugie — przewidują, że w ciągu pierwszych ośmiu lat działania układu ma obowiązywać ich uczestników jednomyślność. Po trzecie — połączeniu miałyby ulec tylko te wojska, które znajdują się w strefie tzw. „osłony”, tj. w Niemczech zachodnich, części Belgii i Holandii.

Poprawki te mające wpłynąć uspokajająco na opinię publiczną, jak widzimy, w niczym nie naruszają istoty układu o EWO, którego celem jest odbudowa Wehrmachtu i remilitaryzacja Niemiec zachodnich.

Uczestnicy konferencji w Brukseli odrzucili jednak te poprawki. Zwyciężyło stanowisko przedstawicieli Stanów Zjednoczonych, który znajdował się na konferencji w charakterze „obserwatora” oraz wzięła górę też Adenauera: „najpierw ratyfikacja a potem modyfikacja”.

Fiasko konferencji brukselskiej oraz nieudane rozmowy między Mendes-France’em a Churchilliem spowodowały, iż rząd francuski podjął decyzję niestawiania kwestii wotum zaufania w parlamencie w związku z mającą się odbyć w dniach 28-31 sierpnia debata nad układem o EWO. Po to — jak oświadczył Mendes-France — aby nie wywierać na parlament żadnego nacisku...

W związku z niepowodzeniem konferencji brukselskiej wiceprezident francuskiego Zgromadzenia Narodowego Gaston Palewski oświadczył: „Europejski szczyt zadany został w Brukseli śmiertelny cios. Fiasko konferencji brukselskiej było nieuniknione, ponieważ Francja miała zatwierdzić układ, który przekreślałby jej rolę jako wielkiego mocarstwa”...

Tak więc w Brukseli rozległ się dzwon pogrzebowy „europejskiej wspólnoty obronnej”.

Narody Europy nie chcą nowego wydania hitlerowskiego „Neues Europa” w postaci EWO. Naród francuski, który odgrywa czołową rolę w walce przeciwko EWO, widzi — tak, jak i wszystkie narody — inne rozwiązanie sprawy bezpieczeństwa europejskiego. Rozwiązaniem tym jest przyjęcie propozycji radzieckiej w sprawie zawarcia paktu ogólnoeuropejskiego bezpieczeństwa zbiorowego.

WYZWOLENIE TAIWANU — SPRAWA UTRWALENIA POKOJU

„Stworzenie systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie — powiedział Czu En-lai w swoim wystąpieniu na sesji Centralnej Ludowej Rady Rządowej — przyczyni się do utrzymania pokoju nie tylko w Europie, lecz także w Azji i na całym świecie”. Tego jednak najwięcej obawiają się imperialiści amerykańscy. Dla nich pokój — to klęska. Dlatego czynią oni wszystko, aby spotęgować napięcie międzynarodowe i w mętnej wodzie prowokacyjnych awantur łowić złote rybki milionowych zysków.

Agresywne kółła USA przeszkadzają więc w realizacji porozumień genewskich; przejawiają gorączkową działalność w kierunku skłonięcia Australii, Nowej Zelandii, Syjamu i Filipin do stworzenia militarystycznego bloku w Azji południowo-wschodniej, do którego usiłują również wciągnąć Anglię i Francję; organizują prowokacje u wybrzeży Chin Ludowych i wznaglają piracką klikę Czang Kai-szeka na Tajwanie; żądają rozwiązania Komisji Nadzorczej Państw Neutralnych w Kairze, aby mieć całkowite rozwiązanie ręki w celu przygotowania ponownej agresji na Koreę północną.

Te i tym podobne poczynania agresywnych kół Stanów Zjednoczonych spotykają się z powszechnym potępieniem opinii światowej, a zwłaszcza narodów azjatyckich, które uważają deklarację chińsko-indyjską za podstawę stosunków między narodami Azji.

Deklaracja chińsko-indyjska, jak wiadomo, ustala następujące pięć zasad we wzajemnych stosunkach między Indiami a Chinami: wzajemne poznanie integralności terytorialnej i suwerenności, nieagresja, nieingerowanie w sprawy wewnętrzne partnerów, równość, wzajemne korzyści i pokojowe współistnienie.

Mając na celu takie właśnie uregulowanie wzajemnych stosunków między narodami Azji, jak również utrwalenie pokoju w tej części świata, rząd Chińskiej Republiki Ludowej ogłosił deklarację w sprawie wyzwolenia wyspy Tajwan i położenia w ten sposób kresu prowokacjom pirackiej szajki Czang Kai-szeka, które są źródłem napięcia międzynarodowego.

„Należy stwierdzić — powiedział Czu En-lai — że okupując nadal Tajwan, udzielając protekcji zdraździeckiej grupie Czang Kai-szeka i dopuszczając się ingerencji zbrojnej, agresywne kółła USA nie tylko naruszają naszą integralność terytorialną i suwerenność oraz ingerują w nasze sprawy wewnętrzne, lecz również zwiększają groźbę wojny na Dalekim Wschodzie i wzmagają napięcie międzynarodowe, przeszkadzając w ten sposób Chinom i innym krajom w korzystaniu z dobrodziejstw pokoju”.

Wśród wielu innych narodów również i Polska zainteresowana jest w tym, aby rozbójnicze gniazdo czangkajszekowskich piratów zostało „niszczone”. Dlatego też z sympatią odnosi się do świętej sprawy narodu chińskiego, jaką jest wyzwolenie Tajwanu. Bo w walce narodu chińskiego o wyzwolenie Tajwanu jest jednocześnie walka w obronie powszechnego pokoju.

SERDECZNE SPOTKANIE

14 SIERPNIA br. w gdyńskim Domu Marynarza odbyło się spotkanie ministra żegluga tow. Mieczysława Popiela z przodującą młodzieżą floty, Polskiego Ratownictwa Okrętowego oraz rybołówstwa morskiego. Na spotkanie przybyli również: przedstawiciel Zarządu Głównego ZPPZ tow. Kubik, przedstawił Komitetu Wojewódzkiego PZPR tow. Bejger, I sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR w Gdyni tow. Adamski, sekretarz Komitetu PZPR w PMH tow. Łabanowski.

Wśród młodzieży widzieliśmy młodszy marynarza z „Przyjaźni Narodów” Franciszka Bułę, młodszy marynarza ze statku „Hugo Kollajtaj” Andruszkiewicz, Bolesława Uebermana z „Jaroława Dąbrowskiego”, Stanisława Tęczara z PRO i wielu innych przodujących młodzieńców.

Do licznie zebranej młodzieży w serdecznych słowach przemówił minister żegluga tow. Popiel.

Dzięki rozwijającej się flocie porzuciłmy tradycyjne formy pracy. Wyszliśmy z niekie Morza Bałtyckiego na szerokie wody świata — powiedział m. in. minister Popiel — banderę polską zna coraz więcej portów świata. Wzrasta też dzięki temu pozycja Polski, jako kraju morską. A dalszy wzrost potencjału naszej floty o 50 proc. w przyszłej pięcioletniej jeszcze bardziej wzmocni tę pozycję.

Resort żegluga ma do zaimplementowania wiele osiągnięć w dziedzinie współpracy z in-

nymi krajami. Tak na przykład pięknie układa się nasza współpraca z Niemiecką Republiką Demokratyczną na odcinku żegluga śródlądowej, ratownictwa okrętowego i rybołówstwa.

Omawiając nasze osiągnięcia na odcinku racjonalizacji, minister Popiel wykazał, iż w roku ubiegłym w resortie żegluga na dziewięciu pracowników przypadał jeden racjonalizator. Zapewnił to nam jedno z czołowych miejsc w kraju. Takie pomysły racjonalizatorskie, jak zbudowanie kreta podwodnego, który zastąpi naszych nurków w najcięższych i najbardziej niebezpiecznych pracach podwodnych, mieszanka paliwowa „Karmin” czy preparat „Chemorg” przyniosły państwu poważne oszczędności. Duże zasługi położyli tu i młodzi marynarze.

Oni też walczą o oszczędność gospodarki wodą, materiałami pędnymi i o to, aby w szerszym zakresie korzystać z krajowego zaopatrzenia. Udział młodzieży w walce z marnotrawstwem i wszelkimi przejawami złej gospodarki jest coraz większy. Poprawia się też ich postawa moralna. Coraz mniej spotykamy wypadków chuligaństwa, a stosunek do ludności w portach afrykańskich czy azjatyckich jest na cechowany ciepłem i serdecznością.

Minister Popiel mówił jeszcze o wielu rzeczach: o współpracy z młodzieżą na coraz wyż-

sze, bardziej odpowiedzialne stanowiska. Zebrani z natężeniem i uwagą słuchali słów ministra: mówił przede wszystkim o nich, o ich pracy, o ich sukcesach i trudnościach, niepowodzeniach i zwycięstwach, o ich walce o rozwój naszej floty.

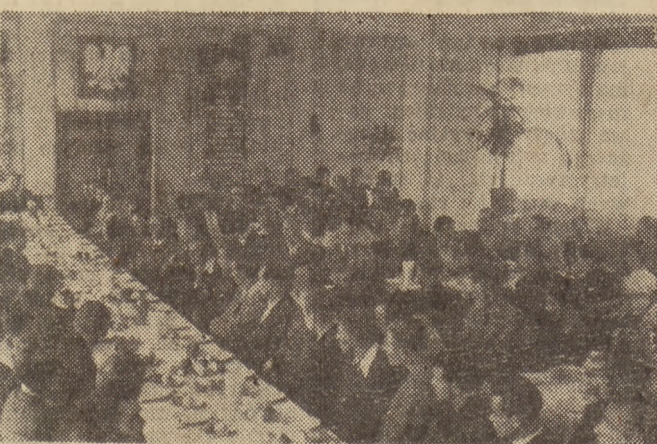
Po przemówieniu tow. Popiela z kolei zabierali głos przodujący marynarze i rybacy, opowiadając o swojej pracy i napotykanym trudnościach. Jan Łygas z motorowca „Czech” podkreślił rolę szkolenia zawodowego i ideologicznego w walce o zwiększenie wydajności pracy. Jednocześnie też wskazał na to, że szkolenie zawodowe na „Czechu” nie przebiega tak, jak by się tego należało spodziewać.

Stefan Dominiuk z „Nowej Huty”, dzieląc się doświadczeniami ze swej pracy, zwrócił uwagę na niezdrowe zjawisko niedopuszczania młodych motorzystów do poważ-

niejszych prac oraz wyznaczenia im dłuższych norm czasowych, aniżeli starszym marynarzom. — Tak na przykład, gdy na remont pewnej części silnika wyznacza się starszym 360 roboczogodzin, to nam, młodzieży 480 roboczogodzin — mówił Dominiuk. — Gdy jednak zabraliśmy się do pracy, wykonaliśmy remont nie w 460 a w 240 godzinach. Starsi, doświadczeni członkowie załogi nie powinni odpychać nas od trudnych prac, bo wtedy nie nauczymy się wiele. Nie chcemy wykonywać trudnych prac potajemnie, jak często bywa dotychczas. Pragniemy, aby starsi zarzyli nas większym zaufaniem. A do wody, że zasługujemy na to zaufanie, składamy na każdym kroku.

Po dyskusji młodzi przodownicy pracy otrzymali szereg nagród pieniężnych i dyplomów uznania.

H. SACZEWSKI



Zebrani z natężeniem i uwagą słuchali ministra żegluga Mieczysława Popiela.

Nie zawiedli

ZBLIŻA się termin odholowania pływającego elewatora zbożowego do Hoandli. Elewator już trzy dni stoi na nabrzeżu Norweskim gotów do drogi. Od trzech dni też czeka statek ratowniczy „Swarożyc” na... poprawę stanu pogody. Cała załoga chodzi ponura. Wiedzą dobrze, że niedotrzymanie terminu oddania elewatora będzie nas kosztowało sporo dewiz.

Wreszcie na czwartą dzień pogoda nieco się polepszyła. Kapitan Franciszek Kowalski daje rozkaz: Elewator na hol, ruszamy w morze!

Do Ustki sprzątała nam pogodę. Załoga „Swarożyc” za dobre Baltyk, już niedługo wrak wyrwała Nefunow. Dlatego jest spokojna o elewator. Zresztą czuwa kpt. Kowalski. Ale o będzie na Morzu Północnym?

Szczęśliwie dojechalśmy do Kanalu Kilońskiego. Tutaj nie ma obaw, lecz pogoda się psuje. Elewator ma 180 cm zanurzenia, a wysokość jego wynosi 27 metrów. Niebezpieczna jest z nim przeprawa. W Kanale Kilońskim czekamy więc na pogodę. Ale ratownikom nie honor długo czekać, a przy tym kwestia dewiz.

Grząca maszyną! — pada rozkaz. Wychodzimy. Po 12 godzinach, na Morzu Północnym „Swarożyc” dostaje sztorm. Z minuty na minutę wzmagają się wiatry. Na mostku ze strąploną twarzą stoi kapitan Kowalski. Załoga wie, że „stary” nie zejdzie teraz z mostku ani na chwilę aż do końca niebezpieczeństwa. Morze szaleje, fale z łoskotem przelewają się przez pokład i wówczas... z mostku pada rozkaz. Radio, nadaj! Gdy nie depesz tej treści: „Jesteśmy w ciężkiej sytuacji, stan morza 7, sztormujemy, szybkość 2 węzły na godzinę, załoga w porządku”.

Taki telegram otrzymał dyrektor PRO. Sztorm trwa nadal, ale w dyrekcji panuje spokój, gdyż na mostku statku „Swarożyc” znajduje się kapitan Kowalski Franciszek, który kieruje tą akcją.

W tym samym czasie, gdy na polski statek „Jarosław Dąbrowski” brutalnie wtargnęła policja angielska, bijąc naszych marynarzy i uprowadzając przemocą przestępcę kryminalnego Klimowicza, nasi ratownicy przywiązani do swej Ludowej Ojczyzny, rozstawiając banderę polską na morzach świata, odnieśli jeszcze jedno zwycięstwo w dziedzinie ratownictwa morskiego — odstawił elewator do portu przeznaczenia.

F. K.

Shukamy źródeł obniżki kosztów własnych

Głos ma załoga motorowca »Batory«

WE wszystkich zakładach produkcyjnych i usługowych naszego kraju centralnym punktem stała się obecna walka o obniżkę kosztów własnych. Celem tej walki, jak wiemy, jest istotna dla każdego z nas sprawa — podniesienie stopy życiowej mas pracujących. Warto się więc potrudzić, by przyczynić się do zrealizowania tego celu.

Niejednego z nas będzie ciekawić, jakże to na „Batory” można walczyć o obniżkę kosztów własnych. W tym właśnie artykule chcę pokazać środki i drogi tej walki. A jest ich wiele. Stoją one równie jasno tak przed działem hotelowym, jak maszynowym i pokładowym.

Przyjrzyjmy się bliżej niektórym sposobom i środkom tej walki. Najważniejsze z nich to:

● stałe podnoszenie poziomu ideologicznego i kwalifikacji zawodowych,

● szeroko rozwinięte współzawodnictwo i racjonalizatorstwo,

● wykrywanie zbędnych materiałów i ukrytych rezerw,

● zmniejszenie do minimum wydatkowania dewiz za granicą,

● dalsze pogłębianie zasad rozrachunku gospodarczego.

W oparciu o wymienione wyżej punkty rozpatrywać będziemy zagadnienie w poszczególnych działach.

PUNKT pierwszy odnosi się do całej załogi statku bez wyjątku, gdyż uzbrojenie w oręż marksizmu-leninizmu, rozumiejąc doniosłość przemian w naszej Ludowej Ojczyźnie i mając jasny cel przed sobą, a także stojąc na najwyższym poziomie pod względem przygotowania zawodowego, możemy w pełni wykonywać swoje obowiązki na nas zadania.

Punkt drugi jest momentem bodajże najważniejszym. Wykonanie jego leży całkowicie w granicach naszych możliwości. Winniśmy dbać o rozwijanie współzawodnictwa międzywachtowego tak w maszynie, jak i na pokładzie, stale ulepszać formy pracy, posługiwać się pomy-

ślami racjonalizatorskimi, które przynoszą duże oszczędności w pracy i materiałach, wpływając na zmniejszenie kosztów.

Na tych odcinkach pracy, gdzie współzawodnictwo przynajmniej do czasu nie istnieje, np. salony w dziale hotelowym, stewardzi winni, drogą usprawnień i zwiększania wydajności pracy dążyć do dalszego ograniczania liczby nadgodzin, które obciążają koszty.

Punkt trzeci dotyczy wszystkich działów na statku, szczególnie zaś zainteresowane są tutaj magazyny, a więc prowiantura, magazyny pokładowe, maszynowe itp. Statek nasz jest dużym przedsiębiorstwem pływającym i wszelkie zadania, które dotyczą przedsiębiorstwa na łodzi, nie powinny mu być obce. A więc ujawnianie nadmiernych remanentów, wykrywanie w poszczególnych magazynach materiałów, nie mających popytu, powinno być obowiązkiem każdego członka załogi. Dalej walka z wszelkiego rodzaju marnotrawstwem czy to artykułów żywnościowych w dziale hotelowym, czy też farb, materiałów pędnych itp. w działach pokładowym i maszynowym, a ponadto wykazywanie rezerw osobowych.

ZAGADNIENIEM tym wiąże się ściśle punkt czwarty, mianowicie sprawa uzupełniania zapasów towarów za granicą. Łącząc się z wydatkami dewizowymi. Do wydatkowania dewiz za granicą należy podchodzić jak najbardziej ostrożnie, gdyż każda zdobyta dewiza posiada dla państwa socjalistycznego specjalne znaczenie i wartość.

Wreszcie ostatni punkt: pogłębianie zasad rozrachunku gospodarczego. Rozrachunek gospodarczy na naszym statku prowadzi się jedynie fragmentarycznie, wycinkowo, dla pewnych podstawowych materiałów. Nie obraża to całosci rozrachunku na motorowcu „Batory”, ale w wąskim zakresie informuje załogę o oszczędnościach względnie stratach czasu, dewiz i złotych w niektórych grupach kosztów. Ze składowych sprawozdań załoga wyrabia sobie pojęcie, jak należy pracować w najbliższym okresie, by poprawić wyniki.

W celu stałego informowania członków załogi o osiągnięciach czy stratach należałoby (jak to było dotąd praktykowane) wywieścić tablicę poglądową osiągniętych wyników. Propaganda wizualna odgrywa bowiem na tym odcinku dość dużą rolę, gdyż np. umieszczenie swego czasu w salach klasy pierwszej i turystycznej grafiki słuczek przyczyniło się do znacznego zmniejszenia ich liczby.

Po zaznajomieniu się z treścią tego artykułu, którego celem jest jedynie wskazanie sposobów i środków, którymi można osiągnąć zamierzony cel, tzn. obniżenie kosztów własnych naszego statku, każdy członek załogi winien — mówiąc obrazowo — „na własnym podwórku” szukać możliwości obniżenia tych kosztów. Cel tego zadania jest naprawdę nam bliski i dotyczy każdego z nas, bo zmierza do stworzenia

lepszych warunków bytu, wyższych jego form dla nas i dla naszych dzieci.

W walce o zmniejszenie kosztów własnych motorowca „Batory” jako flagowy statek naszej floty handlowej winien dzierżyć prym między wszystkimi statkami.

Od nas całej załogi zależy, czy będziemy przodować w tej walce czy wlec się w ogonie.

TADEUSZ ŚLEBIODA
Korespondent

Nowe życie na statku

JEDNA z metod „wychowania” marynarza w Polsce przedwrześniowej było stwarzanie na statku antagonizmów między załogą pokładową i maszynową, a marynarzami z działu hotelowego gardzili wszyscy. Na tym tle dochodziło do kłótni kończących się często bójkami. Załoga pokładowa mówiła o sobie, że jest „mózgiem statku”, nazywając tych z maszyn „smoluchami” itp. Odwrotnie, załoga maszynowa mianowała się „sercem statku”, a marynarzy z pokładu nazywali „powroźnikami” itp.

Osobiste antagonizmy między kapitanem a starszym mechanikiem doprowadzały do tego, że powstały anegdoty, m. in. taka: Co to jest szybkość statku? Szybkość statku jest to wskaźnik uczuć między kapitanem a starszym mechanikiem.

Te pozornie blade antagonizmy miały jednak swój cel: odrzucić uwagę marynarzy od istotnych spraw, jak warunki pracy, bytu, a poprzez skłócenie załogi łatwiej narzucić jej dyktowane warunki.

Minęło zaledwie 8 lat od chwili, gdy nasze statki powróciły z angielskiej „gościny”. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego i ofiarności na szego stoczniońca powstała 3-krotnie większa niż przed wojną, nowa odrodzona Polska Marynarka Handlowa, wychowano nowego marynarza.

Rozpoczęło się inne życie na statkach, polegające na solidarnej, kolektywnej i koleżeńkiej współpracy. Dowodem tego niech będzie przykład z motorowca „Lewant”.

Po klasie 4-letniej nasz statek wyszedł w kolejny rejs. Władom, że po pobycie w stoczni załoga maszynowa ma jeszcze dużo roboty i dopiero w morzu wychodzą na jaw wszystkie braki i niedociągnięcia.

Wiele setek metrów szotów oraz niezliczona ilość rur i kabli elektrycznych czekała na wymycie i pomalowanie. Widać było zafrasowane twarze mechaników i motorzystów, którzy zdawali sobie sprawę, że własnymi siłami nie dadzą rady do malowania maszynownie przed doświeceniem do Gdańska.

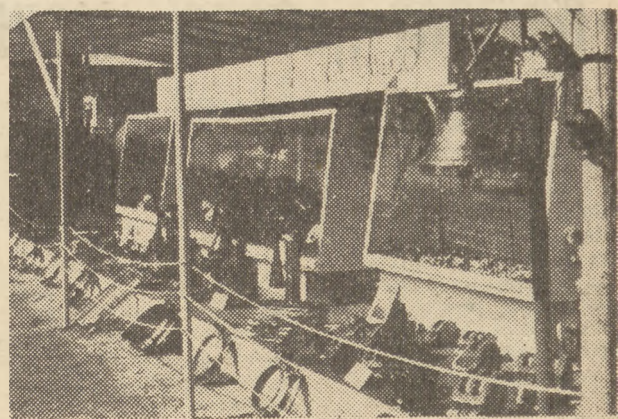
Aktywność postanowił im pomóc.

Pewnego dnia po południu megalofony statkowe ogłosiły zebranie załogi.

Nazajutrz cała załoga stawiała się w maszynowni. Nie zabrakło ani kapitana, ani praktykantów.

Dlaczego wspominam ten fakt dość odległy? Bo najważniejsze jest to, że dzisiaj marynarz rozumie zmiany, jakie dokonały się w naszej rzeczywistości, że docenia ich wagę i czynnem dokumentuje swoje przywiązanie do Ojczyzny.

Kpt. CZESŁAW GŁUCH



Wystawa poważnych osiągnięć

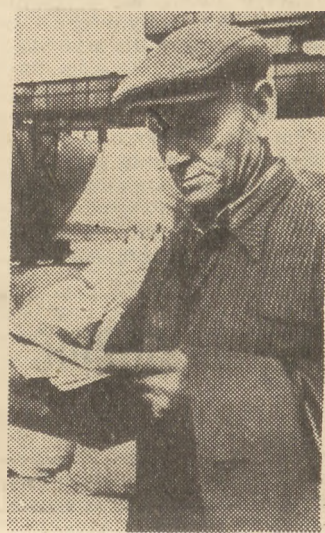
Otwarta 14 ub. m. w Sopocie wystawa drobnej wytwórczości stanowi przegląd poważnego dorobku drobnego przemysłu i rzemiosła na Wybrzeżu. W kilkudziesięciu stołkach zgromadzono wiele ciekawych eksponatów, wyprodukowanych przez zakłady przemysłowe i spółdzielczość Wybrzeża.

Szczególnie ciekawie wygląda stoisko przemysłu okrętowego, u którego wejścia ustawiono makietę motorowca „Gdańsk”. Obok wystawiono eksponaty pochodzące z Zakładu Przemysłu Sprzętu Okrętowego, a więc: potężne nawiewniki, iluminatory, bloki, holce kotwiczne, szczyby wirujące do mostków kapitańskich, pompy, windy, kuchnie okrętowe i inne.

Wiele spośród tych urządzeń nie wytwarzaliśmy dotychczas w kraju, a sprowadzaliśmy je z zagranicy, co podwyższało koszty naszej produkcji okrętowej. Dzięki stalemu rozwojowi naszego przemysłu drobnego i opanowywaniu coraz to nowych dziedzin produkcji zmniejszają się poważnie wydatki dewizowe.

Na zdjęciu: stoisko Zakładów Sprzętu Okrętowego.

Agitator Stefan Gołaszewski



brygad. Nie zrażał się spotykami tu i ówdzie objawami niezrozumienia, obojętności. Mówił o tym, ile kosztują te uszkodzenia Zarząd Portu, skarb państwa. Wyjaśniał, że uszkodzony ładunek, przemycany po kryjomu na statek psuje dobre imię naszych portów. Mówił o obniżce kosztów.

Gołaszewski codziennie czyta prasę i wzbogaca swoje wiadomości. Dlatego mógł odpowiedzieć na wszystkie pytania załogi. Mógł też trafnie i przystępnie wyjaśnić swoim współtowarzyszom, co to jest socjalistyczna akumulacja.

— Jak zapobiegliwy gospodarz zabezpiecza się, by mieć zboże w dostatecznej ilości na sław — mówił Gołaszewski — tak gospodarka socjalistyczna dba o to, by z dochodu narodowego oddzielić fundusz, który można użyć na dalszą rozbudowę kraju i na obniżkę cen. Każdy z nas na swoim stanowisku robotycznym może przyczynić się do tego, żeby poprawa naszego życia następowała szybciej.

Im tańszą będzie nasza praca tym mniej będzie wypadków uszkodzeń towaru, tym mniej trzeba będzie dać na przeładunek i tony tym więcej można będzie odczołżyć na akumulację i w ten sposób przyspieszyć poprawę warunków życia wszystkich obywateli kraju.

J. P.

Załoga „Olsztyna” umie gospodarować

O ZAŁOŻE parowca „Olsztyn” śmiało można powiedzieć, że należy ona do tych załóg, które nieustannie podnoszą swoje kwalifikacje zawodowe. Znajac bowiem dokładnie wszystkie tajniki zawodu, mogą skutecznie walczyć o zwiększenie wydajności pracy i uzyskanie oszczędności. Tak też dzieje się na naszym statku. Zresztą najlepiej obrazuje to przykład narady wytwórczej, która odbyła się na „Olsztynie” 19 sierpnia br.

Celem tej narady było wytyczenie dróg i środków, zapewniających przedterminową i jak najoszczędniejszą realizację zadań planowych statku, wygospodarowanie nowych, dodatkowych wartości. Zgodnie doszliśmy do wniosku, że pierwszym warunkiem urzeczywistnienia na szach zamierzeń jest utrzymanie statku w ciągłej gotowości eksploatacyjnej.

Przystąpiliśmy więc do szczegółowej analizy rocznego planu pracy statku. Statek miał przeznaczone 32 dni na dokowanie i inne prace remontowe, konieczne dla przedłużenia cyfryfikatów na poszczególne mechanizmy.

Po głębokiej analizie i szerokiej dyskusji nakreślono drogę, której realizacja przedłożyła eksploatację statku o 10 dni i jeśli załoga nie spotka się z nieprzewidzianymi trudnościami, eksploatacja statku zostanie przedłużona o dalszych 7 dni.

Ponieważ przegląd kotłów przez MRS przypada na październik br., podjęto na wezwanie sekretarza podstawowej organizacji partyjnej tow. Koterwy zobowiązanie, że załoga maszynowa i pokładowa przygotuje kolejno kotły do przeglądu:

w czasie najbliższego postoju statku — jeden, a w czasie następnego — drugi. Da to 10 dni oszczędności, bo praca ta wymagałaby dziesięciogodniowego postoju, gdyby wykonanie jej zlecono stoczni.

Drugim punktem będzie przegląd statku przez nurka. Jeżeli nie stwierdzi on specjalnych uszkodzeń — to statkowi pójdzie na dok dopiero 15 kwietnia 1955 r. Odpadnie więc skrobanie i malowanie dna, a co za tym idzie, statek zostanie w eksploatacji dłużej 7 dni. (Można brać pod uwagę takie postawienie sprawy tylko dzięki wysokiej dalszości załogi o statek).

Jeżeli kolektyw statku, kierowany przez doświadczony aktywny partyjny, wykona całkowicie podjęte zobowiązania i nie załamie się w ogniu walki, statek zrobi dwa dodatkowe rejsy i przekroczy pokazanie plan przewozów.

Z dalszej dyskusji wynikało, że statek może wykonać plan roczny już na początku IV kwartału, jeżeli oczywiście eksploatacja PLO zapewni nam masę towarową.

Jako nowy członek załogi parowca „Olsztyn” zauważyłem, że istnieje wzajemne zrozumienie między eksploatacją PLO i statkiem. Tow. Pawlik referował szczegółowo możliwości przewozowe statku, wykazując wieka troskę o wykonanie planu statku. Dalo się zauważyć, że przedmiot ten wnikiwie analizowano w eksploatacji PLO. Inspektor Majer znając wszystkie bolączki statku, zobowiązał się tak kierować remontami i przeglądami, żeby statek był w ciągłej gotowości technicznej.

K. W.

Korespondent

Niesiemy pomoc wsi

ŁACZNOŚĆ miasta ze wsią, niesienie pomocy dla wsi — to obowiązek każdego świadomego obywatela. Członkowie partii winni przodować w realizacji tego zadania. Rozumieją to towarzysze z PRO. „Nie zawieziemy Partii, z honorem wywiążemy się z nałożonych na nas obowiązków” — pędzą zobowiązania na zebraniu podstawowej organizacji partyjnej przy Polskim Ratownictwie Okrętowym. Słowa przerodziły się w czyn.

Na odprawie sekretarzy w Komitecie PZPR PMH powierzone nam patronat nad gromadą Grabowska Huta w powiecie kościerskim. W kwietniu br. nawiązaliśmy łączność z organizacją partyjną i ludnością tej gromady, zorientowaliśmy się, co trzeba zrobić, jakie są braki. Jak się okazało, cały szereg maszyn i sprzętu rolniczego był uszkodzony i wymagał gruntownej naprawy. Największą bolączką mieszkańców gromady była uszkodzona studnia. Na skutek popuscia się tej studni wieśniacy zmuszeni byli czerpać wodę ze stawu.

Naszą grupę techniczną podzielono na dwie ekipy, tj. jedną, którą przeznaczono do naprawy pomp, i drugą, która zajęła się naprawą sprzętu rolniczego. W tym szuku przystąpiliśmy do pracy. Miejscowi kuliacy, zaczęli pracować razem z nami. Tylko, że my dla dobra tej gromady, a oni — dla dobra swego. Zaczęli po prostu buntować tamtejszą ludność, mówiąc że my im wystawimy taki duży rachunek, że nie będą w stanie go zapłacić. Próbowali i „innych argumentów, jak np., że pracujemy w niedzielę zamiast iść do kościoła, że nie należy pić wody ze studni, bo jest zakażona itd. Potrafiliś-

my jednak wytłumaczyć chłopom absurdalność tych zarzutów i wskazać powody wrożej argumentacji.

Nasza ekipa intensywnie pracowała przy naprawie studni. Przez dwie kolejne niedziele studnię naprawiono i to ugruntuowało zaufanie chłopów do naszej ekipy.

Czuliśmy się bardzo szczęśliwi, że po 4 latach wypłynęła z tej studni czysta i smaczna woda.

Jesteśmy dumni z takich towarzyszy, jak mechanik ze statku „Smok” Konstanty Beldziński, Jan Stencel, spawacz Jan Mońka i wielu innych, którzy przyczynili się do szybszego zakończenia tej pracy.

Mamy już szereg osiągnięć w niesieniu technicznej pomocy i w pracy agitacyjnej. Otóż w gromadzie Grabowska Huta było sześciu członków, którzy należeli do zespołu wspólnej uprawy ziem. Dziś jest już tam spółdzielnia produkcyjna, do której należy 13 członków. Jest to w dużej mierze wynik pracy członków naszej organizacji partyjnej, którzy po pracy dojeżdżali na zebrania, odbywające się w tej gromadzie i wyjaśniali wyższość gospodarki zespołowej nad indywidualną.

Nasza ekipa regularnie co dwa tygodnie dojeżdża samochodem na miejsce. Również egzekutywa naszej organizacji utrzymuje stały kontakt telefoniczny z gromadą. Opracowaliśmy i uzgodniliśmy z gromadą plan pomocy przy żniwach.

Niosąc w ten sposób pomoc, jesteśmy przekonani, że gromada Grabowska Huta nie zmarnuje ani jednego kłosa i z honorem wywiąże się z obowiązkowych dostaw zboża dla państwa.

FELIKS KACZMAREK



Podobnie jak i w ubiegłych latach tak i w tym roku nasz flagowiec „Batory” odbył rejs wycieczkowy do fiordów norweskich. Mimo nawału pracy członkowie załogi umieli wygospodarować czas na spędzenie choćby kilku chwil na pięknych zboczach fiordu (na zdjęciu u góry). Potem nastąpił nowy rejs, tym razem do wybrzeży Francji z dziećmi Polonii Francuskiej. Wesoło i radośnie spędzili one dni podróży (na zdjęciu poniżej).



„RODACY“

SPOTKASZ ich w każdym większym porcie — w Rotterdamie i Londynie, w Hamburgu i Neapolu. Suną nieraz za tobą i kolegami jak cienie, czekając godzinami na okazję, zagadną do ciebie na bazarze w Aleksandrii, w hamburskiej knajpie przysiadają się do stołu, z wylewną szczerością wdają się z tobą w rozmowę, gdy zwiędzasz miasto, czekają na ciebie już od chwili, gdy zszedłeś na ląd... „Rodacy“.

Po polsku mówią płynnie. Jakże z takim rodakiem nie pomówić? Swój przecież, Polak...

A gdy przymilnie zagłębisz ci w oczy Krysię lub Olę przy piwie w „Lorenzbarze“ (znają go ci, którzy... zawiłali do Hamburga), czyż wtedy można coś odmówić pięknej kobiecie i w dodatku Polce, rodaczce? Serce przecież nie kamień...

Jaczą to jednak „rodacy“, polski marynarzu? Po polsku i sanacyjny dwójkarz z andersowskiej sfory mówi w londyńskiej knajpie, w polskiej mowie zagadując, wpycha ci taki zegarek czy towar na szmugiel. Po polsku przy wódce wypytuje się o naszą flotę, przemysł czy koleje.

Sentyment zgaś w sercu przy takim „rodaku“. Nie Polak to, a wróg rozmawia z tobą. Zdradcy na jedno tylko powitanie zasłuchali — z pogardą plunąć im pod nogi. Ale skąd się oni wzięli, co to za ludzie?

Wtedy gdyś ty walczył na Westerplatte, pod Kutnem, gdyś bronił Warszawy lub Poczty Gdańskiej — ci „rodacy“ jak szczerzy z tonącego okrętu wiali do Rumunii, na Węgry. Sanacyjne stupajki, oficersko-obszarnicza banda, dygnitarze „rydzowego“ rządu, dwójkarze i pospolici zdradcy — z rodzinami, kochankami ze złotem i zrabowanymi kosztami

nościami pchali się za granicę, zostawiając Ojczyznę na pastwę hitlerowskich oprawców. Takich „rodaków“ spotkacie w kapitalistycznych portach i miastach.

Gdy niejeden z was w kieleckich czy lubelskich lasach z bronią w ręku walczył z okupantem lub gdy pod bombami pracował w niemieckich miastach, przymusowo wywieziony „na roboty“ — „rodacy“ z andersowskiej armii zdradziecko wyjeżdżając ze Związku Radzieckiego w najcięższych dniach walki pod Stalingradem — poszli do Ojczyzny przez piaski Iranu, przez Londyn. I tam, w Londynie zostali. I tych „rodaków“ spotkacie w portach.

Część emigrantów zrozumiała swój błąd. Ci już w pierwszych latach odzyskania niepodległości wrócili, pracując razem z nami. A z stały najgorsze szumowiny, zostali zdradcy na mniejszy i większy kamień, kolabracjonisci, szpiezy. Zasilił ich szereg dezertarzy z naszej floty handlowej. I tych spotkasz w Hamburgu, w Londynie, w Nowym Jorku. Natkniesz się na nich i w Buenos Aires, w Adenie. Jak robactwo rozlezi się po kapitalistycznym świecie.

Jeśli byś spytał o zawód tego „rodaka“ — nie każdy odpowie ci wprost. „Pracuję się“ — mówi. „Ciepłysz“ — andersiak prowadzi jakąś restaurację czy nawet aptekę w Londynie, sklepik w Rotterdamie, inny może jako kelner, czy szofer. Ale to są wypadki nieliczne. Zdecydowana większość polskiej „emigrandy“ żyje z amerykańskich dolarów. Dolarów nie daje się za piękne oczy. Dolarzy płaci się za zdradę, za szpiegostwo. I szpiegostwo to główne zajęcie „londyńskich“ Polaków.

Docierają do nas od czasu do czasu głosy o różnych awanturach w emigracyjnym

światku, o tym, że ktoś się mianował prezydentem, że potem Anders tego prezydenta „zdeponował“, że pożarło się między sobą kilkanaście emigranckich kliktek. Pożarli się jak zwykle o dolary, kto ma ich dostać więcej. Nie jest ważne, do jakiej grupy twój „rodak“ należy, do jakiej „kapłanowej“ organizacji. Do Stronnictwa Narodowego, PPS, NID (Niepodległość i Demokracja). Bo ani z narodem, ani z niepodległością, ani z demokracją żadna taka szuja nie ma nic wspólnego. Wszystkich natomiast łączy nienawiść do Polski, wspólny szpiegowski zawód.

I dlatego bądź czujnym. Zaczyna się przecież często niewinnie. W Karachi marynarz Polak z amerykańskiego statku zaprosił kilku z załogi „Batorego“ na swój statek, aby oglądali maszynę. Chłopcy poszli. Była wódka, przyjacielskie podarki. Nim czegoś spostrzegła się czymś to pachnie, jeden upił się. Pamiętacie, jak gorliwie „zaopiekowali“ się nim gospodarze? Na szczęście tym razem skończyło się pomyślnie, ale...

Daleś się skusił na szmugiel — niby nic, parę zegarków, jakieś ciuchy. Zatrzymali ci londyńscy celnicy, zabrali towar, spisali protokół i puścili. Zdać ci się, że po kryku. Ale gdy na drugi raz wejdiesz do tego samego portu, masz już „rodaka“ za opiekuna. Przypomni ci, żeś pół roku temu chciał przeszmuglować zegarki, będzisz szantażował i groził. Jeśli jesteś słaby — ulegniesz, zdradzisz.

Piękna Krysią z „Lorenzbaru“ nie żałuje ci wódki. Nie będzie żałowała może i czegoś więcej. Ale razem z nią przysiadzie się do stolika... „rodak“. Jeśli nie spostrzeżesz się o co chodzi, jeśli masz słabą głowę, jeśli zapomniawsz, że jesteś w kapitalistycznym porcie —

wypnie ci się jedno głupstwo, drugie, wyciągnie od ciebie szpieg co zechce. A potem się dziwisz, że już nie można się wyrwać z zarzuczonej sieci.

Polska „emigranda“ to spece od prowokacji i szantażu. Staż mają długi i do bry — sanacyjni. Pamiętasz przecież, że to andersiacy emigranci próbowali prowokować awantury w czasie zajęcia z Klimowiczem na „Jarosławie Dąbrowskim“. I pierwszą wizytę złodziej Klimowicz złożył w kwatery głównej gen. Andersa. W tej kwatery, z której ciągnie się nie do jednej zdrady i prowokacji.

Może wiesz o tym wszystkim. Na pewno nieraz w czasie wachty rozmawiasz z kolegą o Polakach za granicą, o „rodakach“, spotykanych w dalekich portach. Jeśliś był w Argentynie, wzruszył się widok chłopów czy robotników, którzy ze szczerem wzruszeniem całują pokład polskiego statku. Owszem, są jeszcze i tacy Polacy za granicą, których nędza sanacyjna wygnała z kraju, ale niech cię to nie myli. Na jednego takiego Polaka dziesięciu zdradców krąży wokół ciebie. Dziesięciu emigranckich szpiegów śledzi twój krok. I dlatego nie daj się uwieść, że ktoś mówi po polsku, że zna Warszawę i Łódź. Po polsku mówi i wróg. I w polskiej skorze może siedzieć zdradca. A tacy „rodacy“ zasłużyli na jedną rozmowę — pluń im z pogardą pod nogi.

CO KRAJ TO OBYCZAJ

W związku z wypadkami na statku

„Jarosław Dąbrowski“

Jak nas poucza mądre przysłowie,

inny obyczaj ma każdy kraj:

Do nas się garną profesorowie,

dla rzeźmieszków zaś — tam jest raj.

BRUNO MIECUGOW

(„Szpliki“)

ŹŁE SIĘ DZIEJE W PAŃSTWIE BOŃSKIM

POZYCJA Adenauera i jego „polityczna przyszłość“ — jak to sam ostatnio powiedział — nie były jeszcze nigdy tak zagrożone jak obecnie. Nie jest to przypadek. Właśnie teraz robotnicy — przodująca siła społeczeństwa — zaciśnili pięści i zadają ciosy, od których drży boński reżim. Tak ocenia dziennik „Neues Deutschland“ sytuację, istniejącą obecnie w Niemczech zachodnich.

Polityka Adenauera napotyka z każdym dniem na coraz większe niezadowolenie społeczeństwa zachodnio-niemieckiego. Jednym z wyrazów tego jest potężna fala strajków, ogarniających całe Niemcy zachodnie, o której prasa zachodnio-niemiecka pisze, że objęła ponad 4 miliony robotników.

Zastanówmy się, na jakim podłożu zrodziła się ta wielka akcja strajkowa. Bezpośrednim powodem strajków jest pogarszająca się stale sytuacja materialna szerokich mas pracujących — rezultat proamerykańskiej i antyrobotniczej polityki Adenauera. Jeśli bowiem liczba bezrobotnych w Trizonii (poza Berlinem zachodnim) osiągnęła ok. 3 miliony, a w zachodniej części stolicy na dwóch pracujących przypada trzech, którzy żyją z zapomogi — to nawet najbardziej zakłamana propaganda nie może nikogo przekonać o wyższości gospodarki adenauerowskiej. Jeśli zachodnio-

niemieckie stocznie meldują o „niepokojąco malejących zamówieniach“, a kopalnie Zagłębia Ruhry „świętują“ przymusowo, zwalnając tysiące górników, jeśli spada produkcja rudy żelaznej i stali — będącej czułym barometrem koniunktury — to można śmiało mówić o bankructwie tezy, używanej do pewnego czasu przez prasę adenauerowską i nazywanej przez nią „Wirtschaftswunder“.

Krótkotrwały okazał się „cud ekonomiczny“, spowodowany tym, że monopole trizonijskie, zasilane po drugiej wojnie wielkimi zastrzykami dolarów amerykańskich — oczywiście w zamian za odbudowę niemieckiego przemysłu zbrojeniowego i udział w zyskach — mogły przez jakiś czas rozwijać produkcję w szybszym tempie, niż ich konkurenci w krajach zachodnio-europejskich. Warto również przytoczyć dane, stwierdzające, jakim kosztem robotnika odbywała się realizacja oświatowego „cudu“. W czasie gdy kapitał dziesięciu głównych banków zachodnio-niemieckich wzrósł w stosunku do roku 1937 o 58,9 proc., stopa życiowa robotnika obniżyła się poważnie. Ceny chleba wzrosły o 80 proc., ziemniaków — o 50 proc. Wzrastają również ceny innych artykułów żywnościowych, usług, komornego itp.

PRASA zachodnio-niemiecka usiłuje wprowadzić sprowadzić przyczynę olbrzymiej fali strajków wyłącznie do podłoża ekonomicznego, ale same fakty zbijają tę reakcyjną tezę. Bo jeśli na przedmieściu Bremerhaven — Grosser Blink — doszło do wielkiej demonstracji antyamerykańskiej przeciw budowaniu koszar dla wojsk amerykańskich, jeśli ludność pospieszyła z pomocą stoczniowcy, proklamując strajk — to trudno mówić wyłącznie o przyczynach ekonomicznych.

Prasa zachodnio-niemiecka usiłuje wprowadzić sprowadzić przyczynę olbrzymiej fali strajków wyłącznie do podłoża ekonomicznego, ale same fakty zbijają tę reakcyjną tezę. Bo jeśli na przedmieściu Bremerhaven — Grosser Blink — doszło do wielkiej demonstracji antyamerykańskiej przeciw budowaniu koszar dla wojsk amerykańskich, jeśli ludność pospieszyła z pomocą stoczniowcy, proklamując strajk — to trudno mówić wyłącznie o przyczynach ekonomicznych.

Robotnicy zachodnio-niemiecki, walcząc o podwyżkę płac, walczą jednocześnie z przyczynami, które sprawiają, że jego stopa życiowa obniża się coraz bardziej. Walka jego jest jednocześnie protestem przeciw proamerykańskiej polityce rządu Adenauera, polityce leżącej w interesie monopolu amerykańskich i niemieckich i sprzecznej z interesami człowieka pracy, polityce remilitaryzacji i faszyzacji Niemiec zachodnich.

Na to zresztą, że sam Adenauer docenia w pełni niebezpieczeństwo strajków, wskazuje jego apel do robotników „aby w obecnej, szczególnie krytycznej sytuacji politycznej, postępowali z pełną odpowiedzialnością, ponieważ rozwój gospodarczy i przyszłość polityczna Republiki pozostają ze sobą w ścisłym związku“.

OLBRZYMA fala strajków to nie jedyny wyraz kryzysu polityki Adenauera. Wymownie mówi o nim przejście szefa wywiadu bońskiego dra Jchna do NRD. „Trzęsieniem ziemi w Bonn“ nazwała jej prasa zachodnio-niemiecka, która szybko musiała zrezygnować z bajek o „uprowadzeniu“, „zahipnotyzowaniu“, „specjalnych zastrzykach“ itp. bredniach, mających uzasadnić ten straszny dla reżimu bońskiego fakt. Na konferencji prasowej w Berlinie wobec 350 dziennikarzy z NRD, Niemiec zachodnich, z zagranicy dr John podał raz jeszcze powody, które skłoniły go do opuszczenia Trizonii. „Jeśli bowiem tu przemawiam — powiedział dr John — to skłonił mnie do tego właśnie bońska polityka „europejskiej wspólnoty obronnej“ i jej konsekwencje“. John stwierdza jasno, o czym wiedzieliśmy naprawdę już dawno, ale co nabiera dopiero właściwej wymowy w ustach byłego szefa wywiadu bońskiego: „Dr Adenauer i milicyjniści widzą w „europejskiej wspólnotie obronnej“ tylko narzędzie utworzenia silnego Wehrmachtu niemieckiego, który miałby wcześniej lub później, dzięki swej faktycznej przewadze, pochłoniąć inne kontyngenty „europejskiej wspólnoty obronnej“... Wszystko to oznacza — oświadczył dalej dr John — że mamy tu do czynienia z nową próbą urzeczywistnienia strategii Hitlera i jego sztabu generalnego...“

Jeśli nieliczne gazety zachodnio-niemieckie, które podały skrócony tekst oświadczenia Johna, były po prostu rozchwytywane — to jest to również wyrazem procesów, zachodzących w Niemczech zachodnich. Ludzie, tumanieni zakłamana propagandą, pragną nareszcie dowiedzieć się prawdy. Prawdy, którą usiłuje zatuzować Adenauer, twierdząc, że nie ma sposobu na doprowadzenia do zjednoczenia Niemiec drogą pokojową. Coraz szersze rzesze wierzą natomiast, że możliwości takie istnieją i że tylko zjednoczenie Niemcy stworzą im perspektywę pokojowego, dostatniego życia.

A. G.

— TAIWAN —

BARDZO często dzieje się tak, że zewnętrzna strona zjawiska przytłumia jego istotę i zbyt pochopnie wyciągamy wnioski, wypaczając prawdę. Spróbujcie ocenić np. kulturę i dobrobyt Stanów Zjednoczonych czy Argentyny na podstawie luksusowych wystaw sklepowych w Buenos Aires czy New Yorku. Nonsens, prawda? Jeśli tak pomyłka nie dotyczy zbyt poważnego zagadnienia — mała bieda. Gorzej natomiast, gdyby takie błędy pojawiały się w ocenie istotnych zjawisk politycznych, międzynarodowych.

Weźmy np. sprawę Taiwanu. Wielu ludzi patrzy na Taiwan i bandę czangkaiskich kowców jedynie od strony jej pirackich napadów. Nie jeden z pracowników floty zetknął się pośrednio lub bezpośrednio z działalnością Czang Kai-szeka właśnie od strony napadu na polskie (między innymi) statki handlowe. Dlatego też utarło się określenie Taiwanu „korsarskim gniazdem“ kuomintangowców — „piratami“, „korsarzami“ itp. Tak bezwzględnie nie jest, ale ograniczać działalność czangkaiskich kowców na Taiwanie wyłącznie do piractwa, tylko protestować przeciw grabieży statków, naruszaniu wolności żeglugi, domagać się zwolnienia załóg, ładunku i jednostek — to mało. To znaczy właśnie brnąć zewnętrzną elementarną zjawiska za jego istotę.

Swego czasu amerykański tygodnik „US News and World Report“ pisał, że „gdyby Czang Kai-szek nie istniał, to musieliśmy (USA — przyp. red.) go wynaleźć“. Czy USA wynalazły Czanga po to tylko, by uprawiać piractwo? Nie. Amerykański imperializm osadził i podtrzymuje kuomintangowców na Taiwanie, zbroi ich, bo chce utrzymać Taiwan jako niezwykle ważną bazę agresji przeciw Chinom Ludowym i narodom Azji. To jest istota zagadnie-

nia. I dlatego zlikwidować trzeba nie tylko piractwo czangkaiskich band, a same bandy. Trzeba zlikwidować Taiwan jako zarzewie wojny na Dalekim Wschodzie, ognisko zatargów między państwami, groźbę dla pokoju. Taki jest bezsporny wniosek z właściwie pojętej sytuacji na Taiwanie.

Przed dwoma z górą tygodniami minister spraw zagranicznych Chińskiej Republiki Ludowej Czou En-lai takimi właśnie stanowiskami dał wyraz na 33 sesji Centralnej Ludowej Rady Rządowej. „Stany Zjednoczone — mówił min. Czou En-lai — zagrażały wojną Chinom z trzech frontów, mianowicie z Tajwanu, z Korei i z Indochin. Obecnie po zawarciu rozejmu z Koreą i z chwilą przywrócenia pokoju w Indochinach napięcie w Azji stopniowo słabnie i właśnie dlatego agresywne kółka USA, dążąc do ponownego wywołania napięcia, usiłują rozszerzyć interwencję zbrojną przez bardziej intensywnie wykorzystanie zdradzieckiej klikki Czang Kai-szeka, która ukryła się na Taiwanie...“

Jak złagodzić napięcie międzynarodowe, jak rozszerzyć pokój zapewnił w wyniku rozejmu w Korei? Koniecznością jest, by Chińska Republika Ludowa zlikwidowała zdradziecką grupę Czang Kai-szeka. Wyzwolenie Taiwanu jest zaszczytnym i historycznym zadaniem narodu chińskiego. Oto głos 600-milionowego narodu chińskiego, który wywalczył już sobie ważne miejsce w świecie i słów swych nie rzuca na wiatr.

Od wieków już Taiwan stanowi część Chin. Już w III w. przed naszą erą po raz pierwszy osiedlili się na niej Chińczycy i przez kilkanaście stuleci żyli i pracowali w ramach państwa chińskiego. Dopiero w wyni-

ku klęski Chin w wojnie z Japonią (w latach 1894 — 1895) Taiwan po podpisaniu traktatu w Simonosieki przeszedł pod okupację Japonii. Okupacja trwała pół wieku. W 1945 r. wyspa Taiwan zgodnie z postanowieniami konferencji w Kairze z 1 grudnia 1943 r. wróciła do państwa chińskiego. Postanowienie to podpisane zostało przez Roosevelta i Churchilla, a potwierdzone przez Trumaną i Attlee 26 lipca, podczas konferencji poczdamskiej. To oficjalne przyznanie niepodległości Taiwanu nie przeszkadzało jednak Stanom Zjednoczonym — skierować na wyspę latem i jesienią 1945 r. jednostek wojennych marynarki, lotnictwa i armii lądowej w sile 113 tys. żołnierzy. Oddziały te zajęły ważne punkty strategiczne kraju.

Już wówczas więc Taiwan stanowił poważną bazę operacyjną Kuomintangu i imperializmu amerykańskiego.

W końcu 1949 r., gdy ostateczna klęska Kuomintangu nie ulegała już wątpliwości, Czang Kai-szek i Amerykanie zaczęli w przyspieszonym tempie przeprowadzać się na Taiwan. A gdy 1 października 1949 r. utworzony został Centralny Rząd Ludowy Chin, powstała Chińska Republika Ludowa, USA przystąpiły do zakrojonego już na szeroką skalę przeszkadzania Taiwanu w bazę wypadową na Chiną Republikę Ludową. Popłynęli na Taiwan wojskowi radcy, za nimi wysłano uzbrojenie dla 5 nowych dywizji Czanga, czołgi, urządzenia radarowe dla lotnictwa itd.

Decyzję w sprawie okupacji Taiwanu przyspieszyły nowe sukcesy Chin Ludowych — wyzwolony został Tybet, a w kwietniu 1950 r. wyspa Hainan, z której kuomintangowcy musieli ucie-

kać w panice po kilkudniowych zaledwie walkach.

OTO zaczyna się nowy rozdział w historii Taiwanu. W dwa dni po rozpoczęciu wojny w Korei — 27 czerwca 1950 r. Truman polecił VII amerykańskiej flocie wojennej, by „zapobiegać atakowi na Taiwan“. Tłumacząc to dyplomatycznie sformułowanie na prosty język oznacza ono jawne okupowanie Taiwanu — nieodłącznej części Chin — brutalne pogwałcenie międzynarodowych porozumień (Kair i Poczdam). Takie postępowanie nazwane zostało w orędziu prezydenta USA — o dziwo! — „neutralizacją“ Taiwanu, „ochronianiem“ wyspy.

Teraz już czołowe osobistości z obozu agresorów amerykańskich i prasa burżuazyjna otwarcie wypowiadały swój stosunek do Taiwanu. Już miesiąc po „neutralizacji“ kat narodów azjatyckich Mc Arthur oświadczył, że USA „uważają Taiwan za punkt centralny frontu amerykańskiego na Oceanie Spokojnym“, że „nietonący lotniskowiec“. Zaś amerykański dziennik „New York Times“ wyrażał zadowolenie, że „amerykańska broń wysłana na Taiwan przygotowuje armię kuomintangowską do wtargnięcia na chiński kontynent“.

Przygotowując się do tej agresji amerykańscy militariści wykorzystywali wyspę do bandyckich nalotów na miasta i wsie chińskie, stwarzali z Taiwanu ośrodek nie tylko poważnego zgrupowania militarnego, ale i istną wylegarnię szpiegów i dywersantów, przerzucanych „na robotę“ do Chin Ludowych.

Rok 1954 przyniósł dalsze wzmoczenie aktywności bandytów taiwańskich. Nie dość, że coraz nowe statki nadaly ofiarą pirackich ataków (m.in. polski statek „Got-

twald“ i radziecki „Tuapse“), ale wystąpienia klikki Czang Kai-szeka stały się bardziej agresywne. I tu ukryta jest przyczyna... amerykańska.

2 LUTEGO 1954 r. prezydent Eisenhower ogłosił bowiem deklarację o „denaturalizacji“ Taiwanu. Co to oznacza, wyjaśnił sam Czang Kai-szek stwierdzając, że „pozostawia mu to wolną rękę w celu zdobycia kontynentalnych Chin“, wystąpienia „z własnym planem zwalczania komunizmu“ i „odzyskania kontynentu“, co — jak oświadczył niedawno premier rządu kuomintangowskiego Yni — „jest już bliskie“. (!) Nikt nie ma oczywiście złudzeń — to nie są plany tylko marionetki Czanga, to są plany amerykańskiego imperializmu, które chce on realizować rękami kuomintangowskich zoladków, a amerykańską bronią.

Wszystkie zbrojne prowokacje chińskich nacjonalistów z Taiwanu są z góry ustalone z dowództwem amerykańskim. A prowokacji tych było ostatnimi czasy sporo. 2 lipca np. flota czangkaiskowska zatopiała w pobliżu Chekiangu 2 jednostki z floty Chin Ludowych, 17 lipca uszkodzona została kanonierka ludowa w pobliżu wyspy Matsu, okupowanej przez kuomintangowców, zaś 12 sierpnia kuomintangowskie samoloty pościgowe (ma de in USA) wtargnęły do obszaru powietrznego Chin nad okrugiem Kihwa i Ku-tien. USA przygotowywały również bandy Czanga do garnięcia wyspy Hainan, by stworzyć z niej nową bazę agresji przeciw Chinom Ludowym. O rozmiarach prowokacji i bezprawia nacjonalistów chińskich z Taiwanu niech świadczy kilka cyfr. Od czerwca 1950 r. do lutego 1954 r. samoloty ich pogwałciły granice powie-

trzne Chin 7632 razy, zaś okręty wojenne naruszyły wody terytorialne Chin 336 razy, przy czym w aktach tych wzięły udział 704 okręty wojenne.

W TYM wszystkim, co napisałem o Taiwanie, niewiele miejsca poświęcono pirackim atakom kuomintangowców na statki polskie i innych bander. I świadczy o tym, że prowokacje, których przebieg na ogół znają pracownicy floty polskiej, są mi powinności już rzucić na łono szersze — na całą — jakkolwiek niezwykle pobię nie przedstawiona, ale wymowna — historię wieloletnich prowokacji przeciw Chinom Ludowym, których bazą jest Taiwan, inspirowanym i kierownikiem — amerykańskim imperializmem, wykończonym — czangkaiskim nacjonalizmem, natchnieniem zaś — nienawiścią do komunizmu, dążą do rozpętania nowej awantury wojennej w Azji i na całym świecie.

I przy takim porównaniu nasunie się nieodparty wniosek: piractwo Czang Kai-szeka to nie cel sam w sobie, a forma wywołania niepokoju na wodach Pacyfiku, demonstracja „siły“ nacjonalistów chińskich (nie udana) i próba blokady Chin (bez rezultatu). I po to, by tę formę prowokacji, piractwo — jak i wszystkie inne — zlikwidować, trzeba rozbić taiwańskie ośrodki agresji, episkopów, prowokacji i bandytyzmu. Rozbić tak, by nie pozostało z niedobitków Kuomintangu, by Taiwan wrócił do Chin. Wówczas będzie można mówić o perspektywach trwałego pokoju w Azji, o likwidacji za palnego punktu, wytwarzającego napięcie w stosunkach międzynarodowych. I takie dzieło jest historycznym zadaniem wielkiego narodu chińskiego. Takie dzieło popierają wszystkie narody Azji, popierają milijony pokój narodów całego świata.

Czy wznowiłeś? PRENUMERATĘ „STERU“

Jeśli nie, to oplać jeszcze dziś prenumeratę Twojego pisma w najbliższym Urzędzie Pocztowym na konto PKO — GDYNIA, Nr 11-110-55152 — Wydawnictwa Komunikacyjne Oddział Morski oraz podaj nazwisko i adres!

Prenumerata kwartalna wynosi 2,40 zł, półroczna 4,80 zł, roczna 9,60. Terminowa przedpłata zapewni Ci regularne dostarczanie „Steru“ wprost do domu lub zakładu pracy.

BUL, BUL!

Szczecińska Stocznia Remontowa skarży się na niesumienne klientów — armatorów, którzy od wielu miesięcy zalegają z uregulowaniem należności za przeprowadzone w tej stoczni remonty statków. Do szczególnie uciążliwych płatników należą: Polska Żegluga Przybrzeżna, PRGIP — Gdańsk oraz Rybacka Stocznia Remontowa w Świnoujściu.
(Z korespondencji M. K.)

U szewca za buty, u krawca za wdzianko, za szelki, podwiązki i za byle szklankę, za przedmiot najmniejszy — szpileczkę, czy gwóźdź — trzeba zapłacić i już.

Bo taki wciąż zwyczaj jest z dziadka pradziadka: za forę jest towar, a darmo — wysiadka; z kawiarni i sklepu wyfrunie się w lot, fora ze dwora. Ot!

To trudno i darmo, bo trudno za darmo (za wierszyk ten złotych też parę zagarnę). Więc wniosek już prosty wylania się stąd, że chceć mieć za darmo — to błąd.



Nie uda się gratis, nie przejdzie — na kredyt. Na raty? Nno — dobrze, można by — od biedy. Lecz gdy się nie płaci w ogóle, to kant i granda największa z grand.

Więc żeby nie było na temat ten sporów, niniejszym ostrzegam p. t. armatorów: Płacenie, dotkliwy choć sprawia wam ból, za statków remonty — bul, bul!

ZBIGNIEW SZCZEPAN

Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Emil Kwinta ze statku „Kościszko”, Mieczysław Kowalski ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej i Tadeusz Kamiński z Warszawskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa.

Iwan Gajdaenko

AMERYKAŃSKIE narzecz

(Dokończenie)

Po południu Umyskow i inżynier stoczni remontowej „Barclay & Co” zbadali uszkodzony rurociąg. Inżynier zmierzył długość i średnicę rury, zapisał szereg liczb i zwrócił się do starszego mechanika.

— Możemy to zrobić w ciągu jednego dnia.

— Nas interesuje koszt naprawy.

— Koszt? — odparł inżynier. — Będzie o'key, chief.

— Na o'key nie zgadzamy się. W amerykańskim narzecz słowo to ma bardzo dużo znaczeń. Proszę mówić dokładnie.

Inżynier uśmiechnął się, jeszcze raz spojrzął na pojętą rurę, poruszył brwiami.

— No, to policzmy.

W kabinie Umyskowa inżynier zasiadł za biurkiem i zaczął liczyć:

— Brygadziści, spawacz, robotnik do cięcia i inni robotnicy — 200 dolarów, dostawa rury, aparatu spawalniczego i koszty ogólne — 100 dolarów, cena 5 m rury — 700 dolarów...

— A więc będzie to kosztować ogółem 1100 — 1200 dolarów — powiedział inżynier, zwracając się do starszego mechanika — oczywiście jeżeli znajdziemy w stoczni rurę o odpowiednim przekroju.

— A jeżeli nie znajdziemy?

Inżynier wzruszył ramionami:

— Trzeba będzie poszukać i kupić rurę w innej stoczni czy fabryce. Wtedy będzie kosztować więcej.

— To znaczy o ile?

Inżynier ponownie wzruszył ramionami:

— Nie wiem.

— Oto wasze o'key. Jeszcze nie ustaliliście ile, a już drogo.

— Drogo? — zdziwił się Amerykanin. — Ja pana nie rozumiem, chief. — Inżynier spojrzał na mechanika.

— Macie tak bogate państwo, a zaczynacie targować się. Targowanie się zostawcie prywatnym właścicielom — mówił inżynier — a dla pana... jaka różnica, że zapłaci pan kilkadziesiąt dolarów więcej czy mniej? Przecież nie płaci pan ze swojej kieszeni.

Umyskow nieprzyjaźnie spojrzał na in-

żyniera, wstał z krzesła i zaczął chodzić po kabinie.

— Ja się z panem nie targuję, mister — odpowiedział. — Ja po prostu myślę, jak się w ogóle obejść bez waszej pomocy.

— O chief! — zawołał ze zdziwieniem inżynier, wstając zza biurka. — Zdawało mi się, że z Rosjanami dobrze robi się interesy. Przecież statek jest własnością państwa, a nie pana.

— Pan ma całkowicie rację, inżynierze — Umyskow podszedł do Amerykanina — statek jest państwowy, lecz państwo jest nasze własne, rozumie pan?

— Nie rozumiem. — Inżynier z niedowierzaniem spoglądał na mechanika.

— Ile pan otrzymuje pensji, chief?

Nie samo pytanie, lecz beczelny uśmiech, który mu towarzyszył, rozłożył Umyskowa. Jednak odpowiedział spokojnie.

— Ile bym nie otrzymywał, to mi wystarczy.

— Nie wierzę — rzekł Amerykanin — ile by człowiek nie miał, to zawsze będzie mało.

— Zeszlśmy na inne sprawy — przerwał rozmowę Umyskow i wrócił do zasadniczego tematu. — Mamy własny aparat spawalniczy i spawacz...

— Proponuję panu coś innego — przerwał mu Amerykanin. — Postaram się o potrzebną rurę i wszystko nie będzie kosztować więcej niż 1000 dolarów. Z tego — 700 dolarów dla stoczni, a 300 po połowie dla pana i dla mnie.

Inżynier zamilkł i zatrzymał się w takiej pozycji, jak gdyby miał już w kieszeni 150 dolarów.

— Niezupełnie pana zrozumiałem — odpowiedział Umyskow, obliczając w pamięci ci, ile w rzeczywistości może kosztować rura. — Czy znowu amerykańskie narzecz utrudnia nam porozumienie się?

Inżynier nie mógł pojąć, o jakim narzecz mówi mechanik. „Czy on w ogóle odświeża się od interesu, czy też może wydać mu się, że 150 dolarów to za mało.

— Dobra jest — powiedział ze stanowczością kramarza Amerykanin — 200 dla

rozwój dla pana, a 100 dla mnie. — I zajął się pisaniem. — Jeżeli panu wystarczy pensja, to może pan swoją część wpłacić z powrotem do okrętowej kasy.

— Aha, zrozumiałem! — odpowiedział Umyskow. — To znaczy, że wszystko moż na zrobić za 700 dolarów? To jednak za drogo. Dostarczenie nam tylko rury, taką za 300 — 350 dolarów.

— Pan chyba żartuje, chief — odpowiedział inżynier, trochę zmieszany. — Dlaczego pan odrzuca naszą pracę?

— Przepraszam, lecz pan sam odpędza klientów.

— Wręcz przeciwnie, bardzo cenimy klientów, idziemy na ustępstwa. Po prostu nie mogliśmy się zrozumieć.

— Przeszkadza nam amerykańskie narzecz — zauważył Umyskow.

— Spodziewam się, że uda mi się porozumieć z mister Barclay. To bardzo porządny człowiek i chyba pójdzie wam na rękę. Za pół godziny wracam.

— Dlaczego on tak się spieszy? — zapytał starszego mechanika bosmana.

— Boi się stracić interes — uśmiechnął się Umyskow i opowiedział bosmanowi o „amerykańskim narzecz” oraz o rozmowie z inżynierem.

A w pół godziny inżynier wrócił na „Krasnodar”. Zadyszany wpadł do kabiny mechanika i szybko mówił:

— Są rury, dobre rury, właśnie takie jak pan potrzebuje. Wszystko załatwimy, chief! W ciągu 3 godzin za 600 dolarów.

— Dziękuję, mister — spokojnie podziękował Umyskow Amerykaninowi — wypij je pan z nami kieliszek czystej?

— Z przyjemnością, chief.

Gdy inżynier wypił, starszy mechanik zwrócił się doń z usprawiedliwieniem:

— Proszę mi wybaczyć, mister, ale u nas na statku znalazła się odpowiednia rura. Nasz bosman Iwan Stepanowicz, po gospodarsku zatroszczył się o to. Przydała się, jakby znalazł.

Twarz inżyniera nabrała kwaśnego wyrazu.

— Proszę nie gniewać się na nas — mówił dalej starszy mechanik — lecz w naszych interesach przeszkadza bardzo amerykańskie narzecz.

A będący przy tym bosman powiedział po prostu po rosyjsku:

— Oto, sir, z nami trzeba postępować uczciwie, bo inaczej nic z tego nie wychodzi.

Wieczorem kiedy marynarze „Krasnodaru” remontowali rurociąg przeciwpożarowy mister Lakies telefonował do mister Barclay'a.

— Hallo, mister Barclay, ile pan zarobił na Rosjanach? Chciał przypomnieć mu o swojej radzie i poprosić go o pożyczkę 500 dolarów.

— Połowę zarobku mogę odstąpić panu — odpowiedział Barclay. Z tonu jego głosu Lakies zrozumiał, że nie należy teraz prosić o pożyczkę.

W 2 minuty po rozmowie Lakies'a z Barclay'em zadzwonił Wooderton.

— Mister Barclay? Pan obiecał dobrze zapłacić. Kiedy mogę przyjść po należność?

Pytanie Woodertona zabrzmiło Barclay'owi jak sztych — odpowiedział:

— Głupiec!

Wooderton niedługo rozmyślał nad przyczyną gniewu bossa:

— Interes się nie udał. Tłum. W.

Inżynier szybko oddalił się i już nie słyszał, jak mechanik zawołał do niego przez próg:

— Tylko jedną rurę, mister za 400 dolarów z dostawą.

Umyskow wyszedł z nim z kabiny, chcąc mu towarzyszyć do trapu. Jednak inżynier tak się spieszył, że mechanik zauważył tylko jego sylwetkę, znikającą w korytarzu.

CUD NAD BAŃKĄ

Ludzi pomysłowych się ceni. Ale jest jakaś różnica między racjonalizatorem a cudotwórcą. Przede wszystkim ta, że racjonalizatorów potrzeba nam jak najwięcej, a cudotwórców raczej jak najmniej.

Szczególnie takich „specjalistów” od cudownego pomnażania artykułów spożywczych, np. mleka — jak w Szczecińskiej Stoczni Remontowej.

Nie wiem, może to mój osobisty pogląd, ale wyda mi się, że jeśli chodzi o dostawę mleka to miarodajnym czynnikiem i wyznaczającym urzędzeniem jest krowa — ta pocziwa, starostwiecka, nie ulepiona krowa.

Niestety zupełnie inaczej o tej sprawie sądzili cudotwórcy z OZR w Szczecińskiej Stoczni Remontowej: Zofia Mazur, cudotwórczyni zatrudniona jako pracownica kuchni oraz jej przełożona, starsza cu-



ęcą obecnym potrzebom ludzi pracy i w trosce o szybką poprawę bytu (oczywiście własnego) postanowiły produkować tę użyteczną. Czym? A no — po prostu wodą, tanim, a tak

dotwórczyni grająca rolę kierowniczkich kuchni — Stanisława Zawadzka.

Otóż wyżej wymienione magiczki doszły do wniosku, że krowa jako urządzenie przestarzałe daje produkcję nieodpowiadającą

zrownym i potrzebnym dla organizmu wytworem matki natury.

W taki oto nieskomplikowany sposób nasze cudotwórczynie rozmnożyły mleko nie mając nawet do dyspozycji choćby najmniejszej pracowni alchemicznej, a tylko zwykłą OZR-owską kuchnię, zaopatrzoną jedynie w skromne pomoce naukowe, jakimi są — wodociąg i kran.

Lecz ludzie, jak to ludzie są na ogół niewdzięczni. Nie życzą sobie takich usprawnień, doświadczają i cudów nad bańką mleka. Nie chcą i już. Zjadają natomiast zwykłego mleka, które tuczy uczciwych pracowników, a nie kuchennych cudotwórców.

Pelnotłustego mleka, a nie pelnotłustych kucharek.

Na podstawie korespondencji Mieczysława Kowalskiego oprac. ZET

Jeśli tak dalej pójdzie...

W Gdańskiej Stoczni Remontowej bardzo powoli posuwa się budowa kotłowni centralnego ogrzewania. Obecny stan robót wskazuje na to, że budowa kotłowni nie zostanie ukończona w planowanym terminie, tzn. 30 września br. (z korespondencji J. P.).



A JEDNAK TROCHĘ UROSŁO.

Fraszki

Biurokracym ra-molom

W Zarządzie Portu Gdańsk nie wykorzystano w pełni funduszy na popularyzację współzawodnictwa i z winy biurokratów nie umożliwiono racjonalizatorom skorzystania z wybieżki statkiem „Batory”.



Zaległy się w papierkach biurowe ra-mole. Trzeba przerwać ra-molom szkodliwą swawolę. Żeby się przed molami skutecznie obronić, biura trzeba przewietrzyć, a mole przegonić.



Zu dużo oliwy

Na holowniku „Żywija” którego maszynistą jest ob Klepert, zaniedbuje się konserwację motoru, w wyniku czego holownik ten jest często nie do użytku. Przy czyną tego stanu rzeczy jest pijanstwo panoszące się wśród załogi maszynowej (z korespondencji M. Różyńskiego).

Żywie o „Żywiji” także podejrzenie.

że przeholowano trochę z oliwieniem.

miast oliwić motor na tym holowniku.

oliwi się, ale... zespół mechaników.

Z. S.

Uwaga Czytelnicy!

Od 1 stycznia 1955 r. kolportaż naszego czasopisma przejmie PPK „Ruch”.

W związku z tym informujemy, że zamówienia i przedpłaty na prenumeratę tygodnika „Ster” przyjmować będą placówki pocztowe właściwego rejonu doręczeń, na którego terenie zamieszkuje prenumerator-odbiorca.

Prenumeratę na rok 1955 prosimy zamawiać w placówce pocztowej w terminie od dnia 11 listopada do dnia 10 grudnia 1954 r., wpłacając należność wg cen uwidoczonych na ostatniej stronie. Zamówienia w prenumeracie zbiorowej prosimy kierować bezpośrednio do Oddziału Wojewódzkiego PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10. Numer konta PKO, na które należy wpłacić należność z tytułu zamawianej prenumeraty zbiorowej, podamy w IV kwartale br.

Celem zapewnienia ciągłości i uniknięcia przerw w dostawie naszego czasopisma, prosimy naszych Czytelników o dotrzymanie podanego terminu składania zamówień.

Śladem naszych interwencji

W ODPowiedzi na notatkę pt. „Nie nosi dla tabakier” w nrze 9 (79) dyrekcja Żegluga Wiślej zawiadomiła nas, że w stosunku do kapitana i kontrolera statku „Waryński” wyciągnięto konsekwencje służbowe.

DYREKCJA Zarządu Portu w Szczecinie ukarała kierownika Biura Portowego Basen Górniczy potrąceniem 50 proc. premii za niedogilowanie przestępstwa — przestępstwa BHP. Prócz tego poinformowano robotników na specjalnej masowce o konieczności stosowania się do przepisów bezpieczeństwa pracy.

PRACOWNICY Zarządu Portu w Gdyni, zatrudnieni w ładowni akumulatorów, nie będą już żużli się, że pracują w atmosferze przesyconej wydzielnymi kwasami, ponieważ zaistniało w tych pomieszczeniach wentylatory (notatka „Dlaczego” w nrze 11 (81)).

Po dwukrotnych upomnieniach Zarząd Portu w Szczecinie nadesłał wreszcie wyjaśnienie, dotyczące remontu mieszkan dla pracowników rolnych OZR w Bobolinie. Z wyjaśnienia wynika, że ob. Mieczysław Gmucowski otrzymał już nowe, wymontowane mieszkanie, natomiast remont mieszkania ob. Kopki zostanie przeprowadzony w najbliższym czasie (notatka w nrze 9 (79) i 12 (82) pt. „Dlaczego”).

DYREKCJA Żegluga na Odrze w odpowiedzi na notatkę w nrze 12 (82) zapewniła nas, że nie będzie się już zmuszony do załóg z powodu braku odpowiednich dokumentów. O konieczności przestrzegania przepisów zostali poinformowani i ostrzeżeni kierownicy obiektów oraz podległych placówek.

W NUMERZE 12 (82) „Steru” w notatce pt. „Dlaczego” poruszyliśmy sprawę pomieszczenia dla sprzętu przeładunkowego na nabrzeżu „Ewa” w ZPS. W związku z tym dyrekcja Zarządu Portu w Szczecinie zawiadomiła nas, że wykonano już prowizoryczne pomieszczenie, które w zupełności zaspokaja dotychczasowe potrzeby portu.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Okońskiego, Sączewskiego, Makowskiego, Izdebskiego. Rysunki: Karlowskiego.

Wydawnictwo Związków Zawodowych Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski, Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych Gdynia, ul. Waszyngtona 34 na konto PKO Gdynia nr 11-110-55152. Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 119, Nakład 11 600 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 gr 102 cm. klasa VII. Manuskrypty dostarczano od 20. VIII do 26. VIII. Druk ukończono 31. VIII. Zam. 2490 W-5-10495