

Wyprzedzili czas

ZALOGA Ekspozytury Żegluga na Odrze w Szczecinie zobowiązała się wykonać plan roczny do końca września br.

Zobowiązanie nasze wykonaliśmy. 19 września przewieźliśmy ostatnią tonnę, a 25 września zrobiliśmy ostatni tonnek. Osiągnięcie to pobudza nas do jeszcze większego wysiłku, aby jak najbardziej zwiększyć wkład żeglarzy odrzańskich w gospodarkę narodową.

M. G.
Korespondent

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 20(90)-rok 4 GDAŃSK, 15-11 PAŹDZIERNIKA 1954 R. Cena 40 gr

PRZED NOWYM ROKIEM SZKOLENIA PARTYJNEGO

ROZPOCYNAMY nowy rok szkolenia partyjnego. Już w najbliższym czasie setki członków partii, ZMP-owców i aktywistów Frontu Narodowego na statkach oraz w przedsiębiorstwach PMH przystąpią do systematycznej pracy nad pogłębianiem swoich wiadomości w dziedzinie nauki marksistowsko-leninowskiej.

Kursy szkolenia ideologicznego obejmą we flocie i w przedsiębiorstwach około 90 proc. składu załogi. Ujęcie w ramy organizacyjne tak dużej ilości uczestników, szczególnie na jednostkach pływających, wymagało w okresie przygotowawczym do rozpoczęcia nowego roku — poważnego wysiłku.

Komitet PMH, mając doświadczenia z lat ubiegłych, rozpoczął przygotowania do nowego roku już w styczniu ubiegłego okresu szkoleniowego. W maju br. odbyło się plenarne posiedzenie Komitetu, na którym podsumowano osiągnięcia całorocznej pracy szkoleniowej. Plenum wykazało, że na tym odcinku w PMH nie jest najlepiej. Wiele niedociągnięć w szkoleniu wynikało zarówno z winy Komitetu, jak i poszczególnych podstawowych organizacji partyjnych. Uchwała podjęta przez plenum wytyczyła zarówno Komitetowi, jak i poszczególnym organizacjom partyjnym zadania, których realizacja pozwoli uniknąć w nowym roku błędów, a tym samym podnieść poziom nauczania i jego wyniki.

Należy jednak stwierdzić, że nie wszystkie podstawowe organizacje partyjne wykorzystywały należycie wytyczne uchwały. W okresie przygotowawczym do nowego roku szkolenia partyjnego okazała się ilość podstawowych organizacji partyjnych, których potraktowała formalnie uchwałę plenum w sprawie podniesienia poziomu szkolenia partyjnego i zaniedbała jej wykonanie. Dlatego trzeba, aby organizacje te w oparciu o uchwałę plenum niezwłocznie przystąpiły do analizy stopnia przygotowania do szkolenia w nowym roku i wyciągnęły z niej właściwe wnioski.

NOWY rok szkolenia partyjnego stawia przed nami poważne zadania w upowszechnianiu naukowego poglądu na świat, zwalczaniu przesądów i zabobonów, umacniania ludowego patriotyzmu i internacjonalizmu, przepełnienia szkolenia partyjnego bojowym ośrodkiem.

IV Wojewódzka Konferencja PZPR

W dniach 9 i 10 października br. obradowała w Gdańsku IV Konferencja Wojewódzka PZPR, w której uczestniczyło 248 delegatów. W konferencji wzięli udział: członek KC PZPR, wiceprezes Rady Ministrów tow. Piotr Jaroszewicz i zastępca kierownika Wydziału Propagandy i Agitacji KC PZPR tow. Ferdynand Chaber.

Referat sprawozdawczy Komitetu Wojewódzkiego PZPR wygłosił I sekretarz KW PZPR tow. Jan Trusz. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej złożył przewodniczący Komisji tow. Władysław Matusiewicz.

W dyskusji zabrał głos członek KC PZPR, wiceprezes Rady Ministrów tow. Piotr Jaroszewicz.

Dyskusję podsumował I sekretarz KW PZPR tow. Jan Trusz.

Następnie konferencja podjęła uchwałę zawierającą wytyczne pracy dla nowo wybranego Komitetu Wojewódzkiego.

I sekretarzem KW został wybrany tow. Jan Trusz. Sekretarzami KW wybrano tow. Izidora Kunata, Henryka Grochulskiego i Janusza Korczyńskiego.

swynym duchem i powiązania go z praktyką naszej walki o realizację wskazań II Zjazdu i II Plenum KC naszej Partii.

Doświadczenia szkolenia z ub. r. wskazują, że mimo uspokajających ocen nauki niektórych organizacji partyjnych, trzeba podnieść na wyższy poziom kierownictwo szkolenia partyjnego, aby spełniło ono w pełni rolę kuźni ideologicznego uzbrojenia naszego aktywu. Mielśmy w ub. r. wiele takich kursów, na których wykładano po „szkolarsku”, czytano bezpośrednio z broszur, nie włączano omawianych zagadnień teoretycznych z aktualnymi zagadnieniami naszej pracy partyjnej. Szkolenie takie, rzecz jasna, nie przyniosło wiele korzyści i słuchacze mimo iż nieraz wykrywali na pamięć całe cytaty i formuły, to jednak nie potrafili zastosować w codziennym życiu.

W tych warunkach docho- dziło do łamania przez niektórych marynarzy ustawy o socjalistycznej dyscyplinie pracy, szerzyły się nieraz pijaństwo i szmugiel. Wypadki takie miały miejsce np. na statkach „Lublin”, „Stalowa Wola”, „Wisła”, „Gliwice” i wielu innych. Dlatego też w nowym roku walka o podniesienie poziomu teoretycznego szkolenia musi się ściślej wiązać z walką o twórcze studiowanie marksizmu-leninizmu, doświadczeń KPZR, o wiązanie teorii z praktyką. Nie może być wykładu, z którego nie wypływałyby jasno wnioski dla podstawowej organizacji partyjnej i każdego słuchacza. Szerzej niż dotychczas należy studiować uchwały Partii, które uczą twórczego stosowania marksizmu, pojmowania kierowniczej roli Partii i roli mas w walce o zbudowanie socjalizmu w Polsce.

Wyniki szkolenia w poważnym stopniu są uzależnione od atmosfery panującej na wykładach i seminariach, od swobodnej dyskusji, w toku której powinny być wyjaśnione wszystkie wątpliwości i niejasności nurtujące uczestników. Wyniki szkolenia zależą będą także od tego, w jakim stopniu zajęci pomagają słuchaczom wyżyć się niesłusznych poglądów, pomogą w zwalczaniu wszystkich przejawów nacisku ideologii burżuazyjnej.

WOBECE nowych poważnych zadań, postawionych przed naszą flotą, konieczne jest, aby egzekutywy podstawowych organiza-

cji partyjnych i z-cy kapitanów do spraw KO wykazali większe poczucie odpowiedzialności za treść i poziom szkolenia. Trzeba, aby egzekutywy częściej analizowały przebieg szkolenia i to nie tylko od strony frekwencji na zajęciach i ilości przerobionych tematów, ale przede wszystkim dokonywały głębokiej oceny treści i poziomu wykładów, sposobu ich prowadzenia, atmosfery i nastroju w czasie szkolenia oraz skuteczności oddziaływania szkolenia na pracę zawodową i poziom moralny załogi.

Nie należy zapominać, że o poziomie szkolenia decyduje w pierwszym rzędzie poziom wykładów. Poziom wykładów uzależniony jest z kolei od ich przygotowania ogólnego i ideologicznego, ich postawy moralno-politycznej oraz od sposobu i poziomu pomocy udzielanej im przez Komitet i egzekutywy organizacji partyjnych. Mając na uwadze, że w specyficznych warunkach floty wykładowcy nie zawsze mają zapewniony właściwy instruktaż oraz pomoc ze strony Komitetu — egzekutywy podstawowych organizacji partyjnych powinny czuć się w pełni odpowiedzialne za należyte przygotowanie się wykładowców do zajęć. Powinny one również systematycznie kontrolować jakość przygotowania wykładowców przez sprawdzanie konspektów i kolektywne dyskusowanie wezwoływanych zagadnień, jakie wykładowca ma omówić ze słuchaczami. Z-cy kapitanów do spraw KO powinni, prócz systematycznego kontrolowania przebiegu zajęć, pomagać osobom wykładowcom w przygotowaniu się do zajęć, prowadzić osobiste wykłady.

wymagające większego przygotowania teoretycznego.

Szkolenie nie będzie mogło spełnić postawionych zadań, jeśli nie obejmie ono kierowniczego aktywu politycznego i gospodarczego na naszych statkach i w przedsiębiorstwach. Dlatego konieczne jest organizowanie wyższych form szkolenia, a szczególnie grup samokształceniowych.

Poważna odpowiedzialność za prawidłowy rozwój szkolenia ideologicznego ciąży na podstawowych organizacjach partyjnych, lecz nie zwalnia to absolutnie Komitetu PMH od pełnej odpowiedzialności za jego przebieg i wyniki. Aby dopomóc organizacjom partyjnym Komitet PMH uruchamia Ośrodek Szkolenia Partyjnego. Ośrodek ten zaopatruje wykładowców w potrzebne materiały i książki. Tu będą odbywać się seminaria dla wykładowców. Ci, którzy z różnych przyczyn nie będą mogli korzystać z seminariów lub też ci, którzy na seminariach nie wyjaśnią sobie wszystkich zagadnień, będą mogli przeprowadzać rozmowy z dyżurnymi konsultantami.

Nasze wysiłki w dziedzinie podniesienia poziomu szkolenia partyjnego w nowym roku szkoleniowym przyniosą pomyślne rezultaty tylko wówczas, jeżeli sprawami szkolenia będą interesować się na codzień i czuć się za nie odpowiedzialni wszyscy członkowie Partii.

B. Łabanowski
II sekretarz Komitetu PZPR w PMH

OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA - ważna sprawa państwowa



Do statków przodujących w oszczędności węgla należą „Puck” i „Lublin”, które w II kwartale br. zaoszczędziły po 6,9 proc. węgla. Na zdjęciu: na statku „Puck” sekretarz podstawowej organizacji partyjnej Zdzisław Idczak omawia z palaczem Leonem Chmielewskim wyniki osiągnięte we współzawodnictwie o oszczędność węgla.

WARTOŚĆ węgla zużywanego w naszym przemyśle, transporcie i w gospodarstwach domowych jest ogromna. Dlatego też sprawa oszczędzania tego podstawowego surowca, zmniejszenie zużycia węgla na jednostkę produkcji nabiera olbrzymiego znaczenia. Każda dodatkowa wydobyta czy zaoszczędzona tona — to nowe dewizy — to pomoc dla naszej gospodarki narodowej.

Na odcinku walki o oszczędne zużycie węgla mamy już poważne osiągnięcia. Setki zakładów w kraju rozpoczęły przed trzema laty poważną walkę o właściwą gospodarkę węglem. Tysiące maszynistów parowozowych, mechaników i palaczy okrętowych włączyło się do współzawodnictwa i podjęło długofalowe zobowiązania oszczędzania węgla i zmniejszenia norm jego zużycia. W świadomości tysięcy palaczy, mistrzów kotłowni, maszynistów, inżynierów i zaopatrzeniowców ugruntowała się troska o właściwą gospodarkę tym podstawowym surowcem. Wyrazem walki o właściwą gospodarkę węglem jest wysiłek, z jakim np. maszyniści PKP potrafili zwolnić w 1953 roku — na skutek stosowania mularstwa węglowego — około 400 000 tonn wysokogatunkowego węgla. Wyrazem tej walki są poważne i stale wzrastające osiągnięcia oszczędnościowe naszej floty handlowej.

Najlepiej wrażeń obrazują je liczby. Podczas kiedy np. w III kwartale ub. r. statki PLO zaoszczędziły 346 tonn węgla, to już w III kwartale br. — 649 tonn, a więc prawie 2 razy więcej.

W III kwartale br. uzyskaliśmy np. na statkach PLO około 4 proc. oszczędności węgla wobec 2,5 proc. w II kwartale. Na czoło załóg, walczących o jak najlepsze wyniki w gospodarce bunkrem, wysunęła się załoga parowca „GLIWICE” zaoszczędzając 73 tonn węgla, co stanowi 12 proc. w stosunku do normy. Podkreślić należy, że oszczędności te uzyskano przy równoczesnym zwiększeniu szybkości statku z 9,5 na 9,7 węzła.

Jeszcze jedna analiza daje nam korzystny obraz zmniejszania się zużycia węgla w naszej flocie. Mianowicie w I półroczu 1953 roku, 1 godzina pracy maszyni głównej statków pochłaniała 1450 kg węgla, to w I półroczu br. — o prawie 200 kg mniej.

Te osiągnięcia były możliwe dzięki temu, że załogi naszych statków i kierownictwa przedsiębiorstw żeglugowych doceniają coraz lepiej znaczenie oszczędnej gospodarki paliwem i że nasze organizacje partyjne i związkowe żyją tą sprawą na codzień.

Jednak walka o oszczędną gospodarkę węglem w naszej flocie musi być nadal prowadzona z wielkim uporem i wytrwałością. Musimy sobie bowiem zdać sprawę z tego, że zmniejszenie rozchodu paliw w naszej flocie stanowi równocześnie poważne źródło obniżki kosztów własnych.

Powinniśmy zatem dokładać starań w kierunku wykorzystywania w coraz szerszym zakresie paliw drugorzędnych, a więc niesortów, oraz dalszego rozwoju współzawodnictwa o coraz racjonalniejsze zużycie paliwa. Wyniki tej walki zależą w wysokim stopniu od utrzymania sprawności pracy kotłów okrętowych, a więc od troski mechaników, maszynistów i palaczy, od wprowadzenia premiowania załóg za uzyskanie oszczędności węgla jako bodźca ekonomicznego i wreszcie — od stałego usprawnienia urządzeń pomocniczych.

Przez obniżenie zużycia węgla w naszym przemyśle i transporcie tylko o 1 proc. zaoszczędzimy taką ilość węgla, ile go rocznie wydobywa kopalnia średniej wielkości. To zestawienie daje obraz oszczędności, jakie możemy osiągnąć przez właściwe ustosunkowanie się do problemu paliw w naszej flocie handlowej i żegludze śródlądowej. Walka o obniżkę kosztów własnych poprzez oszczędne zużycie węgla musi zaostrzyć się, bo jest to sprawa ogólnonarodowa, sprawa państwowa.

AWES

Z życia ZMP

Na cześć II Zjazdu ZMP

APEL ZMP-owców z parowca „PRZYSZŁOŚĆ”, wzywający młodzież całej floty handlowej do czynu przedzjazdowego, znalazł szeroki oddźwięk we wszystkich statkowych kołach ZMP oraz wśród młodzieży niezorganizowanej. Do kraju napływają wciąż nowe depeche — meldunki, mówiące o wielkim entuzjzmie młodych marynarzy, podejmujących cenne zobowiązania.

ZMP-owcy z parowca „JEDNOŚĆ” przepracują 126 roboczogodzin przy robotach konserwacyjnych. Młodzież z motorowca „STALOWA WOLA” podniesie swój poziom w szkoleniu ideologicznym oraz przygotowuje 3 kolegów do egzaminu ze szkolenia zawodowego. Podjęto również zobowiązania produkcyjne. I tak ZMP-owcy z pokładu skrócą czas konserwacji wind ze 100 na 75 roboczogodzin, a ZMP-owcy z maszyni wyznaczają i zakonserwują 10 kompletów zaworów i kompletują zawór paliwo-owy silnika. ZMP-owcy OSTANEK przeprowadzą dodatkowo konserwację silnika pomocniczego nr 3.

Z Oceanu Indyjskiego odpowiedzieli na wezwania młodzieźców z „Przyszości” ZMP-owcy z parowca „KOŚCIUSZKO”, którzy w czynie przedzjazdowym poświęcą 403 roboczogodzin na konserwację statku i samoremonty.

Podobne zobowiązania, których celem jest zapewnienie stałej gotowości technicznej jednostek, podjęli ZMP-owcy ze statków: „KILIŃSKI”, „WARSZAWA”, „LUBLIN”, „GDAŃSK”, „NOWA HUTA”, „BYTOM”, „MARCH LEWSKI”.

Młodzi marynarze z motorowca „PIAST” wraz z przebywającymi na statku praktykantami ze Szkoły Morskiej postanowili oczyścić i wycementować 3 tanki do wody słodkiej. Zobowiązanie elektryka MARCINIAKA i jego asystenta DACKO pozwoli skrócić o 42 roboczogodzin zaplanowane na 190 roboczogodzin prace przy instalacji wentylatora maszynowego.

Do czynu przedzjazdowego stanęli również ZMP-owcy z parowca „BRATERSTWO”. ZMP-owcy przepracują przy konserwacji i samoremontach 205 roboczogodzin. Zobowiązali się oni również do przodowania w pracy oraz w szkoleniu ideologicznym i zawodowym.

Również młodzi robotnicy portu szczecińskiego

go zobowiązaniami produkcyjnymi witają II Zjazd ZMP.

Przodują w tym ZMP-owcy z Biura Portowego „Basen Górniczy”. Grupa młodzieży z warsztatów mechanicznych kol. OLEŃDZKIEGO przepracuje 10 dni na wykopkach w PGR-ach oraz pomoże tamtejszym kołom ZMP w pracy organizacyjnej. Brygady trymerskie LEONA GRABICKIEGO i JERZEGO CHRZĄSTKOWSKIEGO z nab. Gliwickiego wyremontują sposobem gospodarczym 4 boksy węglowe.

Brygada EDWARDA WALENTUKIEWICZA podjęła długofalowe zobowiązanie szybkościowego przeładunku statków. Młodzieźcowy z B. P. „Basen Górniczy” organizują dalsze 3 brygady przeładunkowe i zwiększą opiekę nad harcerzami. W okresie do II Zjazdu zorganizują dla nich 2 wycieczki do portu.

Stanęli do zaciągu pionierskiego

„Dobrze wiem, ile potrzeba młodych ludzi do pracy, by zagospodarować duże obszary ziemi dotąd nie uprawiane. Dlatego też i ja chcę pracować na

roli, by przyczynić się do dalszego rozwoju naszego rolnictwa...”

Tak postanowił w odpowiedzi na apel ZG ZMP BOGUSŁAW ZDUNKIEWICZ. Jako pierwszy stworzył on listę ochotników do zaciągu pionierskiego w porcie szczecińskim.

Wkrótce napłynęły zgłoszenia 16 innych ZMP-owców, jak np. MARCINA ŁOZAŃSKIEGO, LUCJANA SIERADZKIEGO z koła ZMP przy Biurze Portowym „Starówka”, APOLINAREGO PAR-

CHYZKIEGO z koła przy Biurze Portowym „Basen Górniczy” czy CZE SŁAWA PERLIŃSKIEGO z Technicznej Bazy Taboru.

W ilości zgłoszeń do zaciągu przoduje koło przy Zakładzie Robót Inżynieryjno-Zastępczych.

2 października wyjechała z portu szczecińskiego pierwsza dziesiątka ZMP-owców do walki z odlagami.

MŁODYM PATRIOTOM ŻYCZYMY JAK NAJLEPSZYCH WYNIKÓW.

E. M.
Korespondent

O czym mówią liczby

Bydgoska Żegluga na Wiśle wysoko przekroczyła plan III kwartału br. I tak osiągnięto:

- w przewozach 103,7 proc. w tonnach, 118,4 proc. w tonnakach;
- w przew. pasażerskich 112,6 proc. w osobach, 116,7 proc. w osobokach;
- w przeładunkach 135,9 proc. w tonnach;
- w przewozach drobnicy 142 proc. w tonnach, 107,3 proc. w tonnakach.

Oto cyfry, z których dumna jest cała bydgoska załoga. Za tymi cyframi kryje się bowiem ogromny wysiłek załóg pływających, które pracowały w niezwykle ciężkich warunkach, przy bardzo niskim

stanie wody tak na Wiśle, jak i na Odrze. Pomogli im pracownicy administracji, którzy mimo niedostarczenia przez PZZ planowanej masy towarowej, mimo braku powrotnych ładunków ze Szczecina — zapewnił odpowiednią ilość towarów do przewozu. A kierownictwo? Również nie miało ono łatwego zadania. Przygotowanie do szczytowych przewozów jesiennych zbiegło się bowiem z reorganizacją przedsiębiorstwa. Mimo to kierownictwo potrafiło pobudzić załogę do wzmoczonego wysiłku.

I ten wysiłek ilustrują przytoczone liczby.

(J)



Przegląd Wydarzeń

JAK wiadomo, po rozbi-
ciu planów utworzenia
„europejskiej wspólnoty
obronnej” waszyngtońscy
politycy wysunęli koncep-
cję bezpośredniego władc-
stwa Niemiec zachodnich do
paktu atlantyckiego, pod-
czas gdy londyńscy dyploma-
ci — nie bez pewnego po-
parcia ich paryskich ko-
legów — zaproponowali
najpierw przyjęcie Niemiec
adnauerskich do wy-
ciągnięcia z zapomnienia
paktu brukselskiego. Ce-
lem uzgodnienia rozbież-
nych stanowisk i wywar-
cia odpowiedniego nacisku
na rząd francuski w spr-
wie uratowania planów re-
militaryzacji Niemiec za-
chodnich pod nowym szyl-
dem, zwołana została w
Londynie konferencja dzie-
więciu państw: Anglii, Sta-
nów Zjednoczonych, Fran-
cji, Belgii, Kanady, Włoch,
Holandii, Luksemburga i
Niemiec zachodnich.

Konferencja londyńska
miała więc na celu galwa-
niczną grupę EWO, czyli
umożliwić odwetowemu
bońskiemu odbudowę agre-
sywnego Wehrmachtu i za-
jęcie przez nich dominują-
cej pozycji w Europie za-
chodniej, zarówno pod
względem militarnym jak
i politycznym.

PO KONFERENCJI LONDYŃSKIEJ

KONFERENCJA londyńska
zakończyła się 3
października br. Oficjalny
komunikat, wydany przez
uczestników tej konferen-
cji, mówi wyraźnie o re-
militaryzacji Niemiec za-
chodnich i określa liczeb-
ność przyszłej zachodnio-
niemieckiej armii na pół
miliona żołnierzy. Należy
zaznaczyć, że liczba ta fi-
gurowała również w EWO.
Komunikat ten podkreśla
poza tym, że liczba pół
miliona żołnierzy przyszłego
bońskiego Wehrmachtu
jest liczbą wyjściową, gdyż
„może być jeszcze powięk-
szona”.

Do komunikatu o wyni-
kach londyńskiej konferen-
cji dziewięciu państw wła-
czono oświadczenie Dulle-
sa, który wyraźnie mówi o
tym, że „nadzieje, jakie po
kładano w umowie o euro-
pejskiej wspólnotie obron-
nej, będą rozsądnie prze-
kształcone w porozumie-
nie, które zawarte zosta-
nie w wyniku tej konfe-
rencji” oraz że „wielkość
i ogólny charakter wkła-
du Niemiec zachodnich do
działu obrony będzie odpo-
wiednie układowi, ustalo-
nemu przez EWO”.

Z samego więc tekstu ko-
munikatu wynika, że ucze-
stnicy konferencji londyń-
skiej zajmowali się prze-
fasowaniem EWO, pozos-
tawiając w nowej umowie
wszystkie zasady i punk-
ty osławionego ukła-
du paryskiego.

Reakcyjna prasa amery-
kańska, jak i krajów za-
chodnio - europejskich nie
ukrywa swego zadowole-
nia z wyników konferen-
cji londyńskiej. Zwolenni-
cy remilitaryzacji Niemiec
zachodnich podnoszą pod
niebiosa te punkty nowej
z umowy, zawartej w Lond-
nie, które mówią o „kon-
troli” i „gwarancjach”. W

charakterze takich „gwa-
rancji” np. Anglia zgodzi-
ła się zostawić cztery dy-
wizje w Europie zachod-
niej, mając nadzieję, że
wywoła to odpowiednie
wrażenie we Francji. Jeśli
zaś chodzi o „kontrolę”
uzbrojenia to, jak oświad-
czył premier francuski
Mendes-France, „konferen-
cja nie podjęła żadnych
decyzji”. Świadczy to wy-
raźnie o tym, że gadanina
o „kontroli” jest zwykłym
bluffem.

Amerykańska diploma-
cja przejawia obecnie go-
rączkową działalność w
kierunku jak najszybszej
realizacji zmyślenia o remi-
laryzacji Niemiec zachod-
nich. Chodzi jej o to, aby
nie dać czasu opinii publi-
cystycznej na zorientowanie
się co do istoty nowych
planów i postawić ją przed
faktem dokonany. W
tym celu opracowano na-
stępujący kalendarz dzia-
łania: po konferencji eks-
perei zajmą się dalszym roz-
pracowywaniem nowych pla-
nów; 20 października ma
się odbyć narada przedsta-
wicieli USA, Anglii, Fran-
cji i Niemiec zachodnich
dla omówienia tych pla-
nów; 21 października pla-
ny te będą omówione
przez pozostałych uczest-
ników konferencji londyń-
skiej; 22 października pro-
jekt umowy zostanie przed-
stawiony do zatwierdzenia
organizacji paktu atlanty-
ckiego, po czym zostaną
one natychmiast, przekaza-
ne do ratyfikacji parlamen-
tom odpowiednich państw.

W oświadczeniu, opubli-
kowanym w związku z
konferencją londyńską
przez Francuską Partię Ko-
munistyczną, czytamy:
„Składając swój podpis
pod uchwałą londyńską-
mi p. Mendes - France
skapitulował pod presją
amerykańską i wobec za-
dań Adenauera. Raz jesz-
cze okazuje się, że anty-
komunizm prowadzi do po-
lityki zdrady narodu i za-
przeczania interesów
ojczyzny”.

Amerykańscy imperia-
liści mogli narzucić uczest-
nikom konferencji swoje
plany, ale nie uda się ich
narzucić narodom. Narody
popierają jedynie możliwe
rozwiązanie kwestii nie-
mieckiej nie przez tworze-
nie bloków militarnych i
remilitaryzacji odwetow-
ców bońskich, a przez po-
rozumienie czterech mo-
carstw w sprawie zjedno-
czenia Niemiec, jako pań-
stwa demokratycznego i
pokojowego. Narody popie-
rają oświadczenie ministra
Mołotowa, złożone na aka-
demii w Berlinie, w zwiaz-
ku z V rocznicą powstania
NRD, że radykalnym roz-
wiązaniem problemu nie-
mieckiego „może być za-
warcie traktatu pokojowe-
go z Niemcami”, zgodnie z
podstawowymi zasadami
układu poczdamskiego.

PROPOZYCJE RADZIECKIE W ONZ

ANGIELSKA prasa bur-
żazyjna, jak np.
„News Chronicle” zmuszo-
na jest przyznać, że uczest-
nicy konferencji londyń-
skiej powinni wziąć pod
uwagę „nowy, bardzo waż-
ny czynnik, mający wiel-

kie znaczenie”. Tym czyn-
nikiem są „proponujące o
rozbrojeniu, przedłożone
przez Rosjan w ONZ”.

„Ignorować możliwości, za-
warte w wystąpieniu Wy-
szynskiego — pisze „News
Chronicle” — byłoby głu-
potą, przewyższającą zwy-
klą głupotę”.

ZSRR proponuje, aby
Komisja Rozbrojeniowa
ONZ opracowała, a Rada
Bezpieczeństwa zatwier-
dziła projekt konwencji
międzynarodowej o reduk-
cji zbrojeń oraz o zakazie
broni atomowej, wodorow-
ej i innych rodzajów
broni masowej zagłady z
wycofaniem ich ze zbrojeń
państw i ustanowieniem
międzynarodowej kontroli nad
wykonaniem tych uchwał,
biorąc za podstawę propo-
zycję Francji i Anglii z 11
czerwca 1954 r.

Redukcja zbrojeń — we-
dług propozycji radzieck-
kich — odbyłaby się w
dwóch etapach. W pierw-
szym okresie nastąpiłaby
redukcja zbrojeń i budżet-
u zbrojeniowych o 50
proc. ustalonej ilości, a w
drugim — o dalsze 50
proc. Drugi etap obejm-
wałby całkowity zakaz bro-
ni atomowej. Nad prze-
strzeganiem tego zakazu
czuwałby międzynarodowy
organ, którego pełnomoc-
nicy mieliby prawo prze-
prowadzenia koniecznej
kontroli.

Zawarcie porozumienia
na podstawie propozycji
radzieckich stworzyłoby
nową perspektywę dla ca-
łej ludzkości — perspek-
tywę życia bez niepokojów,
perspektywę przeznaczenia
ogromnych sum wydatko-
wanych na zbrojenia dla
celów nolenia bytu we
wszystkich krajach.

Opinia publiczna we
wszystkich krajach nowi-
tała się z szerszym zadowo-
leniem nowe propozycje ra-
dzieckie dotyczące po-
wszechnego rozbrojenia.
„Obecnie — pisze „Izwe-
stia” — głos należy do mo-
carstw zachodnich, które
powinny pokazać, w jakim
stopniu dążą do uzgodnie-
nia decyzji w jednej z naj-
donioslejszych spraw mi-
ędzynarodowych obecnej
epoki”.

Przemawiając w ONZ,
minister spraw zagranicz-
nych Polski Ludowej —
Skrzeszewski, powiedział:
„Obecne wnioski ZSRR,
będące wyrazem woli
osiągnięcia porozumienia
w tak doniosłej sprawie,
są dalszym dowodem, że
porozumienie jest możli-
we”.

Naród polski, walczący
o utrwalenie pokoju, gorą-
co popiera inicjatywę ra-
dziecką, widząc w niej re-
alną drogę do rozwiązania
napiecia międzynarodowe-
go.

„Nasza polityka zagra-
niczna — powiedział min.
Skrzeszewski — wycho-
dzi z założenia, że nie tyl-
ko naród polski pragnie
pokoju. Jesteśmy przekon-
ani, że pokojowe wspól-
noty jest koniecznością
działową, która leży w
interesie dalszego rozwoju
całej ludzkości, wbrew
tym, którzy całą swą dzia-
łalność poświęcają jutr-
zaniu stosunków między na-
rodami”.

Wszystkie te pirackie ak-
ty oznaczają brutalne po-
gwałcenie zasady wolności
żegluga. W rejonie mórz
chińskich sytuacja jest nie-
bezpieczna. Nie możemy się
zgodzić na to, by fakty ta-
kie powtarzały się.

Zgromadzenie Ogólne gło-
sami 40 delegacji postano-
wiło odłożyć debatę nad
punktem „o naruszeniu swo-
bady żegluga w rejonie wód
chińskich”.

DEMOKRACJA - TO WŁADZA LUDU

„...Mamy „cudowny środek” aby od razu, za jed-
nym zamachem udzielić nam nasz aparat
państwowy, środek, którym nigdy nie dysponowało
i nie może dysponować żadne państwo kapitalistycz-
ne. Tym cudownym sposobem jest wciągnięcie ludzi
pracy do codziennej pracy w rządzeniu państwem...”

TE słowa Lenina wskazu-
ją nam, czym są rady na-
rodowe — terenowe organa
władzy państwowej. Rady —
to władza państwowa, spra-
wowana przez nas samych.
To żywa treść słów, stwier-
dzających, że władze w Pol-
sce sprawuje lud pracujący.

Co jest zadaniem rad na-
rodowych? Zadaniem ich
jest wciągnąć w życie nasze
ogólnopństwowe i ogólno-
narodowe zamierzenia w po-
wiązaniu z konkretnymi po-
trezbami i wymogami tere-
nu, na którym sprawują wła-
dę. Jeśli więc program
Frontu Narodowego wskazu-
je cele, do których zmierza
narod polski — rady naro-
dowe, w upornej, codziennej
pracy cele te wcielają w ży-
cie na swoim terenie. Jeśli II
Zjazd Partii postawił przed
całym narodem zadania piek-
ne, trudne, lecz porywające,
jeżeli wskazał nam najbliż-
szy cel — szybka poprawa
stopy życiowej mas pracują-
cych — rady narodowe są
tymi właśnie dołowymi orga-
nami władzy państwowej,
które trudzą się nad osiągnię-
ciem tego celu w każdej
wsi, osadzie, mieście i mia-
steczku.

Zastanówmy się: czy mo-
żliwe byłoby bez codziennej
pracy setek rad narodowych
i ich przeżyłoby systematycz-
ne podnoszenie stopy życio-
wej mas? Przecież to ich
zadaniem jest troska o stan
naszych domów i tempo prze-
prowadzanych remontów, o
rozwoj sieci sklepów i punk-
tów usługowych, o stan na-
szych szkół i lecznic, o
świećca, kina, teatry i dzie-
lątki innych spraw. Od ie-
go, jak pracują rady, zale-
ży nasz dzień powszedni i
święteczny, nasz wypoczy-
nek po pracy, nauka i zaba-
wa naszych dzieci.

II Zjazd Partii postawił za-
danie przyspieszenia rozwoju
produkcji rolnej, tak by po-
ziomem dorównała ona socja-
listycznej produkcji przemy-
słowej. Zadanie węzłowe nie
tylko dla mieszkańców wsi,
lecz i dla mieszkańców miast,
bo przecież od tego, jak
i ile będzie wytwarzar
wieś — zależy stopa życio-
wa całego narodu. W realiza-
cji tego zadania ogromna ro-
la przypada radom narodo-
wym na wsi, które swą
działalnością realizują po-
moc państwa ludowego
dla pracującej wsi, które
stwarzają chłopom warunki
rozwoju produkcji rolnej, u-
łatwiają im wstąpienie na
nową, jedynie słuszną drogę
— drogę spółdzielczości pro-
dukcyjnej.

Dzięki czemu mogą rady
narodowe spełniać te roz-
ległe, trudne i skompliko-
wane zadania? Przede-
wszystkim dzięki temu, że
wywodzą się z mas pra-
cujących, że są z tymi ma-
samizmi związane, że łączą w
swej pracy funkcje władzy
terenowej, tego, co nazywa-
liśmy samorządem, z funk-
cjami centralnej władzy
państwowej.

Taka forma jednolitej wła-
dy państwowej — od dołu
do góry — wytworzyła się u
nas w okresie dziesięciolecia
Polski Ludowej.

Rady narodowe, które wy-
rosły z tradycji podziemi-
nych rad, kierujących wal-
kami z hitlerowskim okupa-
tem — od pierwszej chwili
po wyzwoleniu podjęły o-
gromny trud pomocy w od-
budowie kraju, w budowie
podstaw socjalizmu. Lecz
do 1950 r. nie sprawowa-
ły one funkcji władzy
wykonawczej, były głów-
nie organem społecznego
nadzoru nad działalnością
urzędów wojewódzkich, po-
wiatowych i gminnych, za-
kres ich działalności spowa-
dzał się jedynie do demokra-
tycznego samorządu.

Reforma z 1950 r. dała ra-
dom władzę wykonawczą,
przekształciła je w jedyne
terenowe organa władzy pań-
stwowej, zaś ostatnie uchwa-
ły Sejmu sprawują, że rady
narodowe są najbardziej de-
mokratyczną formą tej wła-
dy.

Sejm jak wiadomo uchwa-
lił ostatnio ustawy o zmianie
podziału administracyjno-
terytorialnego kraju, o po-
wołaniu gromadzkich rad
narodowych i ordynację wy-
borczą do rad.

Wszystkim tym ustawom

przyswiera jeden, główny
cel — jak największe zbli-
żenie rad, a więc władzy pań-
stwowej do mas pracują-
cych, jak najpowszechniej-
szy udział mas w rządzeniu
państwem.

Temu celowi służy zmia-
na podziału terytorialno-ad-
ministracyjnego, gdyż obec-
nie, zamiast dotąd istnieją-
cych 3 000 gmin i ponad 40 000
gromad, powstanie ponad
8 000 nowych gromad, w któ-
rych usadowią się nowe gro-
madzkie rady narodowe. D-
takiej rady będzie blisko
każdemu chłopu z gromady,
taka rada będzie dobrze wi-
działa sprawy swojej groma-
dy, czego nie można powie-
dzieć o radach gminnych,
które częstokroć, na skutek
rozległego terenu i mnogo-
ści spraw traciły z pola wi-
dzenia sprawy niejednej gro-
mady.

Jak najściślej służy zesp-
leniu władzy państwowej z
masami pracującymi służy
też ordynacja wyborcza do
rad narodowych, najdemo-
kratyczniejsza ordynacja, da-
jąca każdemu obywatelowi,
który ukończył 18 lat, bez
różnicy pici, rasy i narodo-
wości, prawo wybierania i
prawo wybieralności do rad.
Ordynacja — zabezpieczają-
ca wybory powszechne, rów-
ne, bezpośrednie i tajne. Bę-
dziemy więc mogli najlep-
szych spośród nas wybrać do
organów władzy państwo-
wej, będziemy mogli zapew-
nić w sprawowaniu władzy
udział takim ludziom, którzy
będą dbać o sprawy pań-
stwa ludowego i sprawy każ-
dego człowieka pracy.

Wejść do rad doświadcz-
ni robotnicy i działacze spo-
łeczni, wejść do rad przydu-
chów, młodzieńcy i kobie-
ty. I każdy z nich swym
gospodarskim okiem i ser-
cem patrioty sprawi, że co-
raz lepiej będą pracować ra-
dy, że coraz więcej spraw
wielkich i małych będą roz-
wiązywać ku zadowoleniu
milionów obywateli. Kobi-
ta-radna będzie z uporem
walczyć o rozwój i rozbudo-
wę żłobków i przedszkoli;
radny-robotnik potrafi u-
niejawnie pokierować komi-
sją, dobijającą się o stałą
poprawę warunków bezpie-
czeństwa i higieny pracy;
radny-lekarz wskaże najlep-
sze drogi udoskonalenia służ-
by zdrowia, zaś wybrany do
rady przyduch, opiekę chłopu
mało i średnio
rolnego, chronić go przed

próbnymi kulackiego wyzysku.
Być może, że niejedyn z
Was Czytelnicy, przeczy-
tawszy te słowa powie: „Prze-
cież jak dotąd — w pracy
rad narodowych przejawiają
się nieraz braki, przecież, aż
nabyt często jeszcze spoty-
kamy się w prezydiach tych
rad z przejawami biurokra-
cji, kumoterstwa, nieudol-
ności...”

Słusznie. Są jeszcze w pra-
cy niektórych naszych rad
te wszystkie grzechy i słabo-
ści. Ale rzecz w tym, że od
nas samych zależy, aby ich
nie było.

Zależy to od nas, gdyż za-
władamy my wybieramy tę
potężną, bo około 230 tys.
osób liczącą armię radnych
i ich zastępców. Musimy
wiedzieć o to, by wybrać
najlepszych, by wybrać ta-
kich, którzy zdobyli nasze
zaufanie swą postawą patrio-
ty i działacza, którym bliskie
są sprawy, troski i kłopoty
człowieka pracy.

Lecz na wyborze rzecz się
nie kończy. Ordynacja wy-
borcza stwierdza, że każdy
radny, który nie wywiązał
się ze swych obowiązków,
który zawiódł zaufanie wy-
boreców, może być przez nich
odwołany. A więc my — wy-
borecy mamy obowiązek śle-
dzić tok pracy rad, mamy
możność uczestniczyć w niej,
przysłuchując się sesjom,
zgłaszając wnioski na ręce
komisji rad i domagając się
ich realizacji. Możemy wre-
szcie, gdy wybrany przez
nas radny zawiedzie pokłada-
ne w nim nadzieje, odwołać
go z rady i wybrać na jego
miejsce człowieka, który be-
dzie godnie sprawował swą
funkcję w interesie ludzi
pracy.

I w tym właśnie jest wiel-
ka siła naszej socjalistycznej
władzy państwowej, że tak
powszechnie od dołu do góry
związana jest z masami pra-
cującymi; że sprawują ją ta-
cy jak my, ludzie z warszt-
tów pracy wsi i urzędów,
których w dowód najwyższe-
go zaufania wybrali współ-
obywatele; że w pracy swej,
jako przedstawiciele władzy
państwowej, pozostają oni w
najściślej służy powiązaniu z
masami pracującymi, któ-
rych wolę i zalecenia — wy-
konują.

W tym jest właśnie siła
naszej władzy państwowej,
że sprawują ją dziesiątki ty-
sięcy ludzi pracy, którzy —
jak powiedział Lenin — „zo-
stają wciągnięci do rządu-
nia państwem”.

S. B.

LISTY nieznanych przyjaciół

— Przyjaźń z Polską — to
jeden z kamieni węgielnych
pokojowej odbudowy Nie-
miec. Ta myśl przewija się
w rozmaitych listach, zwa-
szczą tych, które otrzymaliśmy
w okresie wrześniowym, tak
pełnym bolesnych rozczni.

Wzruszające są słowa Elzy
R. z zachodniego Berlina
(mieszka w amerykańskim
sektorze), która pracuje we
wschodnim Berlinie, w fa-
bryce radioodbiorników im.
Stalina. Elza utrzymuje kon-
takt listowny z Polską i na-
leży do aktywistek towarzy-
stwa przyjaźni niemiecko-
polskiej na terenie swojej
fabryki.

„Jest oczywiście przypadkiem
— pisze ona — że list wasz,
wiele list od ludzi, którym nasz
narod wyrządził tyle krzywd,
otrzymałam akurat 1 września,
w 15-tą rocznicę napadu Hitlera
na nasz kraj... Ale kiedy pomy-
ślałam o tym, kiedy uświadomiłam
sobie, ile się od tego czasu zmie-
niło — poczułam głęboką radość.
Jako że to przyjemnie stwierdzić,
drodzy przyjaciele, że kiedy czy-
tam wasz list, wiem już na pew-
no, iż nasza przyjaźń jest coraz
mocniejsza, coraz głębsza... Po-
magamy sobie wzajemnie, jak to
bywa właśnie między przyjaciół-
mi. Jestem szczęśliwa, że nasza
fabryka wykonuje obecnie dla
was 25 tysięcy „superów”, które
waszym ludziom ułmą życie...”

Szczególnie wiele listów z
różnych stron Niemiec nade-
szło z okazji 10-lecia Polski
Ludowej. Nauczyciel szkoły
podstawowej w Cainsdorf.
Willi R. opowiada w jaki
sposób uczcił nasze święto
państwowe. Zebrał on wszyst-
kie dzieci i opowiadał im o
nowej Polsce, o cierpieniach
dzieci polskich w czasie oku-
pacji hitlerowskiej.

„Z nowym rokiem szkolnym —
pisze — nasz przyjaciel Willi —
który tym razem łączący się z tra-
giczną rocznicą 15-lecia napadu
na Polskę — postanowił mi u-
dostępnić literaturę polską u-
życiem 7 klas... Książki Władysła-
wa Broniewskiego, Ignara Never-
lego, Lucjana Rudnickiego i Ja-
na Brzechwy są już dostępne, bo
posiadamy przekłady... Chcemy
też, aby nasze dzieci napisały do
tys pisarzy i prosimy o ich adre-
sy... Poza tym urządzamy poga-
danki o Polsce nie tylko dla
dzieci, ale i dla ich rodziców.
Dużo ludzi przychodzi. Ostatnio
mówiłem o granicy na Odrze i
Nysie...”

O granicy polsko - niemieck-
kiej znajdujemy w listach
szczególnie ciekawe wypowie-
dzi. Jakże charakterystyczny
jest ten list, przysłany na 10-
lecie Polski Ludowej przez
A. B. z miasta Reichstaedt
(NRD), list człowieka, który
był przesiedleńcem z naszych
ziem zachodnich.

„Chciałby przypomnieć się do
zakończenia węgów przyjaźni z
Polską... Sam pochodzę ze Szece-
cina i przeżyłem tam 43 lata.
Nikt nie może pozabawić mnie
moich uczuć do dawnego kraju,
ale rozumiem, iż pokojowe wspól-
życie między naszymi krajami
może być zachowane, jeśli za-
chowana zostanie uznana gran-
ica pokoju na Odrze i Nysie. Ja
osobiście znalazłem tutaj (tj. w
NRD) nową ojczyznę, która na
skutek postępowania naszego lu-
dowego rządu stała mi się bliską
i drogą. Dlatego obce mi są u-
czucia zazdrości czy nienawiści,
nie mówiąc już zupełnie o ja-
kichś uczuciach odwetowych...
Przy każdej sposobności propo-
nuję wśród moich znajomych
przyjaźń dla Polski, tak abyśmy
wreszcie mogli w spokoju i zgo-
dzie żyć obok siebie...”

Wśród listów, jakie nad-
chodzą od nieznanych przy-
jaciół, nie brak i głosów z
zachodu. Mamy m. in. list
pewnego b. szeregowego człon-

ka partii hitlerowskiej, który
zapewnia nas, iż jego syn
wychowany jest w duchu
przyjaźni dla innych naro-
dów, w pierwszym rzędzie
dla Polski, „która tak bar-
dzo skrzywdziła...”

„Ale niewątpliwie najlep-
szą sytuację w zachodnich Niem-
cach oddaje list bezrobotne-
go montera, Heinricha H. z
miasta Leutershausen (w Ba-
warii), nadesłany 13 lipca
1954 r.

„Drodzy przyjaciele w Polsce
— pisze Heinrich H. — mam
lat 25 i z zawodu jestem mon-
terem telefonicznym. Jestem
pracy i nie mogę jej znaleźć na-
wet w pokrewnych zawodach.
A być bezrobotnym — to dla m-
łodego człowieka rzecz najgor-
sza w świecie. Przed urzędami pra-
cy — przeważnie stoją w kolej-
ce młodzi ludzie. To straszne!
Jak wam zazdroścę, że nie zna-
cie tego uczucia w waszym kra-
ju. A wokół słyszy się wciąż:
„Jak będziemy mieli wojsko, nie
będzie bezrobotnych”. Ale wierz
cie mi, nigdy nie podniosę ręki
przeciwko naszym braciom i
przyjaciółom na wschodzie. Z ca-
łych sił pragniem żyć w pokoju
zjednoczonej naszej ojczyźnie i żyć
w pokoju z naszymi sąsiada-
mi...”

Setki listów przychodzą do
Polski od jej nieznanych
przyjaciół z Niemiec. Te, któ-
re przychodzą z NRD, świad-
czą o głębokich przemianach,
jakie dokonały się w społe-
czeństwie na skutek szerokiej
demokratyzacji życia
społecznego i politycznego.
Te zaś, które rozmaitymi dro-
gami trafiają do nas z za-
amerykańskiego kordonu, z za-
Łaby, świadczą wymownie o
tym, iż nawet adnauerow-
ska propaganda nienawis-
ci, nawet jadowite hasła odwe-
tu napotyka na coraz po-
ważniejszy opór. Coraz bar-
dziej i tam rośnie pragnienie
pokoju i przyjaźni z wszyst-
kimi narodami, wśród nich i
z naszym narodem.

MARIAN PODKOWSKI
 („Trybuna Ludu”).

Sprawa pirackich napaści na statki na forum ONZ

Szef delegacji radzieckiej
wiceminister Wyszyński, za-
proponował umieszczenie na
porządku dziennym IX sesji
ONZ sprawy naruszania wol-
ności żegluga na morzach
chińskich.

Komisja Ogólna na posie-
dzeniu w dniu 5 bm. więk-
szością 9 głosów postanowi-
ła odrzucić wniesienie na
porządek dzienny sesji punk-
tu proponowanego przez
Związek Radziecki.

Domagając się uchylecia
decyzji Komisji Ogólnej, szef
delegacji polskiej, minister
Skrzeszewski oświadczył na
sesji plenarnej ONZ, że Pol-

ska jest szczególnie zainte-
resowana w tej sprawie.

Min. Skrzeszewski stwier-
dził następnie, że ONZ dą-
żąc do utrzymania pokoju
i bezpieczeństwa, postawiła
sobie za cel stworzenie wa-
runków, umożliwiających
poszanowanie zobowiązań
wynikających z prawa mi-
ędzynarodowego. Nakłada to
na ONZ szczególny obowią-
zek zajęcia się sytuacją, ja-
ka powstała w strefie mórz
chińskich, w wyniku organi-
zowania pirackich napałów
na statki handlowe.

Po omówieniu okoliczno-

ści napałów na statki „Pra-
ca” i „Prezydent Gottwald”
min. Skrzeszewski stwier-
dził:

Wszystkie te pirackie ak-
ty oznaczają brutalne po-
gwałcenie zasady wolności
żegluga. W rejonie mórz
chińskich sytuacja jest nie-
bezpieczna. Nie możemy się
zgodzić na to, by fakty ta-
kie powtarzały się.

Zgromadzenie Ogólne gło-
sami 40 delegacji postano-
wiło odłożyć debatę nad
punktem „o naruszeniu swo-
bady żegluga w rejonie wód
chińskich”.

Aby lepiej i taniej były zaopatrywane kuchnie statkowe

DOSTAWĄ artykułów spożywczych na statki handlowe zajmuje się „Baltona”. Czy przedsiębiorstwo to wywiązuje się należycie ze swych obowiązków? Wśród pracowników „Baltony” panuje samouspokojenie i winę za wszelkie niedociągnięcia w zaopatrzeniu naszych statków starają się oni rzucić na ochmistrzów. Zaś niską jakość do starczanych artykułów usprawiedliwiają rozkapryśnieniem załóg i niedostateczną kontrolą pracy ochmistrzów ze strony działu zaopatrzenia PLO. Wprowadzić nie bez winy jest aparat PLO, lecz niedociągnięcia ochmistrzów i zaopatrzonych błędna wobec niedomagań „Baltony”. Zastanówmy się więc nad organizacją pracy w tym przedsiębiorstwie.

CZYŻBY W LECIE BRAKOWAŁO KAPUSTY?

Nic podobnego. Pełno jej było w sklepach trójmiasta. Ale 18 czerwca br. „Baltona” nie dostarczyła na motorowiec „Batory” świeżej kapusty. Ba, nie tylko kapusty. Nie dostarczyła i innych towarów pochodzenia krajowego, np. soku malinowego, konserw jarzynowych itp. W tej sytuacji trzeba było uzupełnić zapasy za granicą.

Również 16 lipca br. „Baltona” nie mogła zrealizować zapotrzebowania z „Batorego” na pietruszkę, marchew i cebulę. Statek zakupił te towary za granicą.

Podobnych przykładów można by przytoczyć wiele. Wskazują one, że w „Baltonie” nienajlepiej przedstawiła się organizacja dostaw, że przedsiębiorstwo to nie potrafiło w wielu wypadkach należycie zaopatrzyć statki w podstawowe artykuły spożywcze.

Na skutek tego zakupuje się za granicą wiele towarów żywnościowych, których nie brak w kraju, wydając na to cenne dewizy.

„JA NIE PRZYJME BRAKÓW”

Za przykładem W. Saja spedytorzy „Baltony” podjęli zobowiązanie tej właśnie treści. Należałoby się więc spodziewać, że na naszych statkach znajdują się produkty najlepszej jakości, tak jak to określa umowa zawarta między armatorem a „Baltoną”. A jak wygląda rzeczywistość?

Dział zaopatrzenia PLO posiada pokazany plik kartek. Są to atesty. One najlepiej ilustrują, jak pracownicy „Baltony” realizują to piękne hasło. Zawierają one bo wiem wyniki badań wielu wątpliwych jakości towarów, dostarczonych na statki.

Wzmy np. orzeczenie z pobranych na „Batory” w dniu 20 sierpnia br. prób kiełbasy surowej, szynkowej, pasztetowej oraz pole-dwicy. Zarówno wędliny jak

i mięso nie nadawały się do przechowania. Uratowano sytuację w ten sposób, że kiełbasy przeznaczono do szybkiego spożycia, część mięsa rozprzedano pomiędzy pracowników PLO, resztę zaś przerobiono na prędkę na kiełbasy. Do działu zaopatrzenia PLO dobrze pamiętają te wyroby, przesieknięte zapachem chlorometylu.

Dowodów niesumiennej pracy „Baltony” jest sporo. W dniu 16 czerwca br. dostarczono na motorowiec „General Bem” 200 kg schabu i 70 kg szynki. Już w dniu dostawy towar nie nadawał się do spożycia.

GDZIE TKWIA ŹRÓDŁA NIEDOCIĄGNIĘĆ?

Te dość charakterystyczne fakty dowodzą, że „Baltona” nie wywiązuje się ze swych zadań.

Jakie przyczyny składają się na to? Nie będziemy roz-wodzić się na temat obiektywnych przyczyn, do których m. in. należy nieumieszczenie „Baltony” w planie gospodarczym, co wywołuje trudności we współpracy z dostawcami krajowymi. Zatrzymajmy się raczej na przyczynach bezpośrednio zależnych od samej „Baltony”.

Skarżą się jej pracownicy na dostawców. Jednak kierownictwo przedsiębiorstwa nie podjęło stanowczych kroków, aby sytuację poprawić.

Dyrekcja przedsiębiorstwa nie dość energicznie kontroluje pracę swoich placówek terenowych, a znów kierownicy tych placówek popełniają ten sam błąd na swoim podwórku.

Albo czy może wywiązać się ze swych zadań komórka zaopatrzenia spożywczego, w której zatrudnia się niefachowe siły?

Trudno się z tym zgodzić, że te błędy, o których mówiliśmy wynikają z beztroski personelu „Baltony”. Wypływają one raczej z niedostatecznej jeszcze świadomości politycznej pracowników. O jej podniesienie na wyższy poziom nie zatroszczyła się organizacja partyjna. Spycanie i formalne traktowanie zobowiązania „ja nie przyjmę braku” dowodzi, że rada miejscowa nie kierowała należycie rozwojem współzawodnictwa.

Odrobienie tych zaniedbań powinno stać się najpilniejszym zadaniem dla kierownictwa „Baltony”.

W CZYM MOŻE PLO DOPOMÓĆ „BALTONIE”?

Skomasowanie zamówień ze statków i terminowe ich składanie — oto dwa zasadnicze zadania wysuwane pod adresem ochmistrzów z działu zaopatrzenia PLO. W tym kierunku poczyniono już pewne kroki. Przesłana napływać ze statku pojedyncze zamówienia. Każde zamówienie na dostawę dział

pracownikom działu energetycznego zarzucano marnotrawstwo metali kolorowych. Robotnicy, nie przerywając swych zajęć, z uwagą słuchali komunikatów. Słuchali ich regularnie 3 razy dziennie: jeszcze w czasie przerwy obiadowej i przy końcu zmiany. Każde osiągnięcie i każde brakorobstwo dociera niezwłocznie do całej załogi.

Wkrótce po komunikacie znalazłem się w studio. — Nie ma co. Umiecie wykonać radiowęzeł — wyraziłem głośno swój sąd do spikera a zarazem referenta współzawodnictwa — Antoni Radomskiego.

— Dokładamy starań, aby przyspieszyć remonty — powiedział mój rozmówca. — Każdy dzień przynosi dowody, że nasza załoga docenia znaczenie wzmocnionych przez wozów w IV kwartale i wzmaga wysiłki dla zapewnienia naszej flocie pełnej gotowości technicznej.

Tego samego dnia rozmawiałem jeszcze z kierownikami działów i wieloma robotnikami. Doszedłem do wniosku, że remontowcy zdają sobie sprawę z popełnianych błędów i niedociągnięć w minionym okresie. Cenne jest to, że wyciągali z nich właściwe wnioski.

ZYGMUNT KUREK
Korespondent

zaopatrzenia PLO szczegółowo przeanalizuje z ochmistrzem. W razie braku odpowiedniego towaru w „Baltonie”, pracownicy zaopatrzenia uzgodnią z ochmistrzem dostawę towaru zastępczego.

Widać z tego, że dział zaopatrzenia PLO poważnie wziął się do odrobienia założeń. Trzeba jeszcze, by ochmistrze lepiej niż dotychczas organizowali odbiór towaru z „Baltony”. Bywa jednak i tak, że na statku nie ma kto zabezpieczyć dostarczonego towaru. Nie przynajmniej się na czas odpowiednich pomieszczeń, zwłaszcza na jarzynę, które złożone w stos nieraz kilka dni oczekują na zmagazynowanie i w międzyczasie ulegają częściowemu zepsuciu.

Opracowanie i wprowadzenie nowej umowy, która dla obu stron przewidywać będzie m. in. również kary konwencjonalne, przyczyni się niewątpliwie do lepszego zaopatrywania statków.

Wiele w tym może dopo-

móc wprowadzenie wspólnych comiesięcznych narad roboczych. Trzeba rozważyć, czy poza „Baltoną” i armatorem nie powinni uczestniczyć w nich również i przedstawiciele niektórych central, zainteresowanych w dostawach na statki. Wiele bowiem daje bezpośredni kontakt dostawców z odbiorcami. Zbliży jednych do drugich, pozwoli szybciej przezwyciężyć wiele istniejących trudności i niedociągnięć w organizacji dostaw, oraz przyczyni się do większego respektowania słusznym obustronnych zażeń.

Ale najważniejszą rzeczą jest pogłębienie uświadczenia ideologicznego tak załóg „Baltony” jak i PLO. Jest zrozumienie przez nie korzyści, jakie przysporzy naszemu krajowi maksymalne zaopatrywanie statków w produkty pochodzenia krajowego, a zredukowanie do minimum dostaw zagranicznych.

ZOFIA MAJOR

Te doświadczenia trzeba utrwalić

Z GŁOSNIKA radiowęzła płynęła melodia skocznej poleczki, gdy rankiem 5 października wchodziłem na teren Gdańskiej Stoczni Remontowej. Nagle muzyka urwała się i odezwał się głos:

— Hallo, spawalnia! Kierownik Pleskacz! Uzgodni liście z kierownikiem kotłarni ob. Urbańskim, że wasi ludzie pospawają do 2 października wszystkie zespolki przy kotle na parowcu „Lech”. Do dziś nie zrobiliście nic i wstrzymujecie robotę kotłarni. Gdzie Wasze słowa?...

Hallo rurownia!...

Przez 10 minut płynęły z głośnika wiadomości porannego dziennika stoczniowego. Chwalono w nim grupy remontowe pracujące na statkach „Karpata” i „Narocz”,

Lepiej niż przedtem poto-czyły się roboty na statkach „Kolno”, „Karpata”, „General Walter”.

A oto co mówią teraz załogi statków. Charakterystyczna jest treść listu marynarzy z „Kolna” do gdańskich stoczników.

Dostarczona stoczni lista remontowa — pisze załoga — nie miała żadnego powiązania z pracami poprzednio wykonanymi na statku. Zawierała ona remonty domnie-mane. W okresie sporządzania listy remontów nie było takiego członka załogi, który by był na statku w czasie poprzedniego remontu stoczniowego...

Nie też dziwnego, że początek robot był trudny. Nie mało było niespodzianek. I tak np. dla usunięcia przecieku baku na prawej bur-



Do przedterminowego ukończenia remontu statku „General Walter” przyczyniła się sprawną pracę brygad ze ślusarni okrętowej.

Na zdjęciu: brygada ślusarzy Alfonsa Golińskiego.

sufit trzeba było wyburzyć sufity korytarza i kabiny, zde-montować część podłogi na baku i kluzę rolkową, wymienić podstawę tej kluzy. Było wiele innych pracochłonných robót bliżej nie określonych w specyfikacji, których wykonanie wymagało elastycznego organizowania robót. Nieraz trzeba było poprawić roboty już wykonane przez marynarzy we własnym zakresie. Spotykało się również z brakorobstwem stoczników. Na skutek niedokładnego wystawienia kart roboczych i braku kontroli międzyoperacyjnej opóźniono o 3 tygodnie założenie nowego tanku sanitarnego.

DŁACZEGO pomimo tych i wielu innych obustronnych niedociągnięć remont parowca „Kolno” ukończono w planowanym terminie? Dzięki ścisłej współpracy załogi statku z załogą stoczni — taką odpowiedź przynosi list marynarzy z „Kolna”. Chodziliśmy stoczników, „po piętach”, sygnalizując natychmiast wszystkie zaistniałe usterki czy niedociągnięcia — pisał marynarz. Dwa razy dziennie omawialiśmy postępek prac z gospodarzem statku Mieczysławem Obramowskim i zastępcami szefa produkcji — Le-onem Stuskiem i Edwardem



Master Zygmun Kostowski

GDYBY kilka miesięcy temu ktoś wglądał w pracę warsztatu rurowni w Szczecińskiej Stoczni Remontowej stwierdziłby, że jest tam źle. I tak też oceniano wyniki pracy młodych robotników, którzy stanowią przez-ważającą większość załogi warsztatu.

Ani mistrz Jaroszewicz ani mąż zaufania Parcheta nie opiekowali się młodzieżą. W warsztacie panowało kumoterstwo. Współzawodnictwo było — ale na papierze.

Niezdrowa sytuacja, panująca w warsztacie, odbijała się na wykonywaniu planów

Krawczykiem. Natomiast załoga stoczni bez skrepowania radziła się nas przy każdej wątpliwości. Jednym słowem — była obustronna szczerza wymiana doświadczeń...

Marynarze z „Kolna” dobrze zapamiętali sobie nazwiska stoczników. Z uznaniem mówią o pracy silnikowców Romana Reznara, Józefa Klejna, Maksymiliana Jurczyka, Henryka Zakrzewskiego, Bronisława Dru-cisza, Jana Piotrowicza, którzy dobrze wyremontowali maszynę główną i dynamo. Podkreślają troskę mistrza Antoniego Kaspra i Józefa Dargacza o terminowe wykonanie prac na pokładzie i przy lukach. Przypominają, jak to w ostatnim dniu remontu mistrz z malarni Stanisław Dobrowolski bez oglądania się na zlecenie wykonał pilne prace.

Nie ma załoga z „Kolna” zastrzeżeń do pracy grup konserwacyjnych, kierowanych przez mistrza Tadeusza Frąckowiaka. Marynarze docenili też wysiłki mistrza Jana Hilara, którego grupy robotnicze sprawnie budowały wygodne rusztowania na i przy statku.

Mimo ogólnie krytycznej oceny wystawiania kart roboczych w stoczni, marynarze dojrżeli jednak dobrą pracę kalkulatora Mieczysława Wasielaka, który w terminie rozprowadził karty do poszczególnych działów.

Jesteśmy pewni, że gdy my, marynarze, będziemy prawdziwymi gospodarzami statku, a załoga stoczni będzie widziała w każdym z nas tego gospodarza, u którego znajdzie wskazówkę i pomoc — to znikną przesto-je statków w stocznich remontowych — tak kończą swój list marynarze z „Kolna”.

Do takiego samego zdania doszedłem, śledząc postępek prac remontowych na motorowcu „General Walter”.

Dzięki wzorowemu przeprowadzeniu samoremontów jak również dzięki dobrej organizacji prac wykonywanych przez robotników Gdańskiej Stoczni Remontowej, remont „General Waltera”, zaplanowany na miesiąc skrócono do 5 dni.

Z przebiegu remontów parowca „Kolno” i motorowca „General Walter” widać, że stoczników gdańskich stało na lepsze wyniki w zabezpieczaniu naszej flocie potrzebnej gotowości technicznej, że potrafili skutecznie zwalczać brakorobstwo, należycie organizować pracę i współpracować z załogami statków dla przyspieszenia remontów. Chodzi teraz o to, aby utrwalić zdobyte doświadczenia.

JÓZEF PAŁKIEWICZ

Plon kolektywnej pracy

produkcyjnych. Świadczyła również o słabej pracy załadowego koła ZMP i o niedostatecznym zainteresowaniu się organizacją partyjnej i rady zakładowej sprawami młodzieży. W końcu jednak kierownictwo sto-czni dostrzegło zło. Zmieniono mistrza w warsztacie.

Obecnie jest nim Zygmun Kostowski, który okazuje młodzieży dużo serca, dba o jej rozwój. Nie pobaża jednak w wypadkach złej pracy czy łamania dyscypliny.

Nie brak było w warsztacie zatargów z działem kontroli technicznej. Pracownik tego działu ob. Stanisław Wiśniewski wykazywał złą wolę i swoim postępowaniem zniechęcał robotników do uśmolenia swojej pracy. Zmieniono go. Na jego miejsce przyszedł

Jedna sprawa trapi nadal załogę rurowni. Jest nią nie właściwa kalkulacja robót i opóźnione dostarczanie kart roboczych. Kierownik oddziału kalkulacji Szukudlarek nie wywiązał się z podjętego zobowiązania, które miało poprawić sytuację w tej dziedzinie.

Mimo to praca w rurowni układa się coraz lepiej. Wprowadzono współzawodnictwo międzybrygadowe. Jego inicjatorem jest produkujący brygadziśta Eugeniusz Szczeglik.

Coraz więcej jest robotników, uzyskujących wysoką wydajność, jak np. Ryszard Lewiński, którego brygada, mimo niedociągnięć w pracy u Jana Tabusiaka, osiąga 150 proc. normy. Indywidualnie wyróżnia się Edward Budziak, wykonujący przeciętnie 180 proc. Spośród wyróżniających się zespołów trzeba wymienić brygadę Witkowskiego. Osiągnęła ona na pewno lepsze wyniki, gdyby brygadziśta nie chorował „na śpiączkę” przy pracy.

Troszczy się o rozwój współzawodnictwa mąż zaufania Zdzisław Bajster. Przykładna praca robotników rurowni podzielała na załogę ślusarni i działu maszyn parowych, gdzie wprowadzono również współzawodnictwo międzybrygadowe.

Dobra praca grupy związkowej, opieka kierownictwa, jak również wiara we własne siły sprawiły, że w rurowni powstał zwarty kolektyw, który coraz lepiej wykonuje swoje zadania i staje się wzorem dla innych.

MIECZYSLAW KOWALSKI
Korespondent



Brygadziśta Eugeniusz Szczeglik

Stanisław Banasiak, który umiejętnie przeprowadza kontrolę międzyoperacyjną i wychowawczo oddziały-wuje na młodzież.

„Kielce” wzywają do współzawodnictwa w szkoleniu ideologicznym

W NUMERZE 18 zakładowej gazetki PZM „Nasza Bandera” ukazała się korespondencja II oficera z parowca „Kielce” tow. Ignatowicza, omawiająca przygotowania organizacji partyjnej tego statku do nowego roku szkolenia ideologicznego.

Oto co pisze tow. Ignatowicz:

Na zebraniu załogowym sekretarz podstawowej organizacji partyjnej oraz zastępca kapitana do spraw KO zreferowali całokształt szkolenia. Omówili jego rolę oraz nasławili znaczenie, jakie posiada ono dla marynarza Polski Ludowej.

Załoga nasza zrozumiała, że szkolenie, a tym samym i uświadczenie jest najlepszą, najskuteczniejszą bronią w walce o wykonanie planów produkcyjnych, czyli o podniesienie dobrobytu, o rozbudowę naszej Ojczyzny, o pokój.

Szkolenie ideologiczne pomaga nam w zrozumieniu wszelkich zagadnień między narodowych, czyni marynarza odpornym na zakusy, jakie czekają ich w kapitalistycznych portach ze strony naszych wrogów.

Organizacja partyjna nie zapomniła także o agitatorach. Po zebraniu odbyła się odprawa, na której omówiono formę i sposób wykładów, ażeby były one jak najbardziej zrozumiałe.

Od tego, jak agitatorzy będą organizowali dyskusje, w dużym stopniu będą zależały wyniki nauki. ZAŁOGA NASZA WZYWA WSZYSTKIE STATKI PMH DO WSPÓŁZAWODNIC-TWA O JAK NAJLEPSZE WYNIKI W SZKOLENIU IDEOLOGICZNYM.

Niewątpliwie wezwane marynarzy z parowca „Kielce” podejmą wszystkie załogi statków PMH, a organizacje partyjne dołożą wszelkich starań, by w nowym roku szkolenia ideologicznego nie miało więcej miejsca mechaniczne przyswajanie sobie przez słuchaczy poruszanych zagadnień, lecz by szkolenie stało się prawdziwą pomocą w codziennej pracy.

Prosimy naszych korespondentów o uwzględnienie w

tematyce listów do redakcji spraw szkolenia ideologicznego. Przysyłajcie, towarzysze, artykuły i korespondencje o tym, jak na Waszym statku przygotowane są do nowego roku szkolenia, jak przebiegały pierwsze wykłady i jak wygląda pomoc i opieka organizacji partyjnej, aparatu KO dla wykładowców i kierowników szkolenia.

Stoczniowa spartakiada

PRZY podpisaniu umowy o długofalowym współzawodnictwie w Szczecińskiej Stoczni Remontowej niewiele z nas wzięło w pełną realizację jednego z jej postanowień, nakładającego na dyrekcję i radę zakładową obowiązek zorganizowania spartakiady.

Były powody, aby tak sądzić, albowiem istniejące przy naszym zakładzie koło sportowe po prostu spalo...

A jednak dzięki wysiłkom nowoobranego zarządu i pomocy aktywnych związkowców i gospodarzy zorganizowaliśmy spartakiadę.

Nie padały w rozgrywkach rekordy sportowe, ale padały rekordy życiowe, będące wynikiem zdrowia, ambicji i silnej woli. Tym niemniej zawody wykazały nieziłą formę niektórych naszych sportowców. I tak kol. Jędrzej Szukudlarek zwyciężył w biegach na 100 m z niezłym czasem. W rzucie kulą zwyciężył mistrz Zygmun Kostowski.

Najbardziej atrakcyjną częścią zawodów było strzelanie, w którym wzięło udział 122 pracowników. Najlepszym strzelcem okazał się kol. Zdzisław Smolński. Zwyciężył on w 4 konkurencjach. Dyrekcja stoczni okazała dużą pomoc w zorganizowaniu zawodów i ufundowała dla przodujących sportowców szereg cennych nagród.

Na uroczystej akademii, połączonej z przekazaniem naszej załogi sztandaru przechodzącego z I miejsca w międzyzakładowym współzawodnictwie w II kwartale br., dyrektor stoczni wręczył nagrody zwycięzcom spartakiady. Pracownicy działu administracyjnego otrzymali puchar za uzyskanie najlepszych wyników w zespole. Za najlepsze wyniki w konkurencjach indywidualnych kol. Zdzisław Smolński otrzymał zegarek jako nagrodę.

Zorganizowanie spartakiady w naszych trudnych warunkach było sukcesem. Sukces ten mierzymy nie ilością osiągniętych nadzwyczajnych wyników, lecz ilością ludzi pożytych dla sportu.

Fakt, że w zawodach wzięło udział 400 naszych robotników i pracowników umysłowych, z których 320 zdobyło normy na odznakę SPO, dowodzi, że cel ten osiągnięliśmy.

M. K.
Korespondent

Zwiększają się szeregi TPP-R w porcie szczecińskim

ZAŁOGA portu szczecińskiego uroczysto obcho-dziła w tym roku Miesiąc Pogłębień. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Wszystkie koła TPP-R (jest ich 10) wspólnie z komitetem zakładowym uczczenia Miesiąca Przyjaźni opracowały bogaty program obchodów.

Z rozpoczęciem miesiąca udekorowano gmach biura głównego i budynki biur portowych transparentami i hasłami. Zespół chóralny pod kierownictwem ob. Fedaka przygotował szereg pieśni radzieckich i polskich, które odśpiewano na akademiach zorganizowanych w biurach portowych, na wieczornicy w Technicznej Bazyli Taboru, w Stoczni Szczecińskiej, w OZR w Bobolinie i Stobnie oraz na wielkim publicznym festynie.

Komisje kulturalno-oświatowe aktywnie włączyły się do obchodu Miesiąca Przyjaźni. W wszystkich jed-

nostkach organizacyjnych ZPS wykonano 12 gazetek, 22 fotogazetki oraz 3 gablotki obrazujące osiągnięcia ZSRR w budownictwie i komunizmie. Urządzono 4 stoiska z literaturą radziecką, w których sprzedano ponad 800 książek.

W Portowej Straży Pożarnej urządzono wystawę dzieł i czasopism radzieckich. Rozprowadzono ponad 350 abonentów na VII Festiwal Filmów Radzieckich. W programie przewidziano trzy spotkania portowców z marynarzami radzieckimi i polskimi.

Tegoroczny Miesiąc Przyjaźni portowcy szczecińscy obchodzili pod hasłem: „Każdy portowiec członkiem TPP-R”. Hasło to zrealizujemy. W szeregach TPP-R wstąpiło ostatnio ponad 400 nowych członków.

ZYGMUNT KUREK
Korespondent

MURMAŃSK wczoraj i dziś

W MURMAŃSKU byłem w 1950 r. Murmańsk nosił wówczas jeszcze widoczne ślady zniszczeń wojennych. Miasto to bowiem, będące najdalej wysuniętym na północ portem, barbarzyńsko zbombardowali w czasie wojny hitlerowcy.

Po okresie 4 lat, gdy po raz drugi oglądałem Murmańsk, rozciągał się przede mną zgoła inny widok. Zamiast ruin i szkieletów domów, zamiast rozwalonych arterii ulic, powstały tu nowoczesne, wielopiętrowe gmachy, nowe dzielnice mieszkaniowe z szerokimi ulicami, nowe bulwary, skwery. Niełatwo było zazielenić Murmańsk, miasto północny. Lecz dzięki stosowanym metodom miczurinowskim mieszkańcy mają dziś wspaniały park miejski o różnorodnej roślinności. W mieście jest pełno zieleni i kwiatów.

W samym porcie zaszły również duże zmiany. Rozbudowano go, powiększono ilość magazynów. Praca jest tu w większości zmechanizowana. Towarzysze radzieccy zapewniali nas, że w przyszłym roku port zostanie całkowicie zmechanizowany.

Radosne jest życie mieszkańców Murmańska. Na ulicach rozbrzmiewają wesołe pieśni. Szczególny rej wodzi tutaj wesoła młodzież. Miasto posiada wspaniały Dom Kultury, kina, teatry, które dają mieszkańcom miłą i kulturalną rozrywkę po pracy.

Załoga naszego statku przyjemnie spędziła kilkudniowy postój w Murmańsku. Na każdym kroku byliśmy serdecznie przyjmowani przez radzieckich przyjaciół. Wyjeżdżając z Murmańska utwierdził się w przekonaniu, że życie ludzi radzieckich staje się z roku na rok piękniejsze i szczęśliwsze, że ich dobrobyt stale wzrasta. Napawa to nas jeszcze większą otuchą i wiarą w nasze jasne perspektywy.

JAN WOŹNIAK
Mł. mar. z parowca
„Jedność”

O lepsze przygotowanie ładunku na statek

WŚRÓD wesołej pogawarki rozpoczęły sztauerzy z brygady 69 wyładunek drobnicy z parowca „Lublin”. Robota szła sprawnie. Młodszy brygadzysta Franciszek Galiński obliczał, że w tym dniu — a było to 25 ub. m. — brygada będzie mogła popisać się przyspieszeniem wyładunku polskiego statku i większym zarobkiem.

Niestety Po godzinie pracy zmianowy brygadzysta Rożek polecił sztauerom przebrać wyładunek drobnicy i przejść do pilnego załadunku ozdób choinkowych na statek „Danaholm”.

Nie w smak była brygadzie ta zmiana, to odrywanie od roboty. — Czy nie mogli od razu dać właściwego skierowania na początku zmiany? Nie byłoby takiej straty czasu... — sztauerzy głośno wyrażali swoje krytyczne uwagi.

Szybko odbyły drogę na nowe miejsce pracy pod magazynem nr 6. Tu dowiedzieli się czegoś więcej. Nie było ani przygotowanego towaru do załadunku, ani właściwie ustawionego dźwigu pod statkiem. Nie zmieniło to sytuacji, że pomogli obsłudze przeprawa dźwig spod magazynu 3. Około 1 1/2 godziny musieli sztauerzy wycekiwać bezproduktywnie na „pilny załadunek”.

Tego rodzaju przerwy przy załadunku ozdób choinkowych powtarzają się stale w porcie. Marne trawienie czasu roboczego spowodowane jest nieadekwatnym przezo-

W KROCZYLIŚMY w ostatni etap realizacji tegorocznego planu przewozowego. Analiza dotychczasowego wykonawstwa sygnalizuje poważne niedobory, które zagrażają całorocznemu wynikowi.

Rzecz jasna, że wytworzo na sytuacja wymaga jeszcze większego skoncentrowania wysiłków w walce o wykorzystanie wszelkich rezerw, które ujawniła konferencja partyjno-ekonomiczna PZM. Cały aktyw polityczno-gospodarczy statków i administracji przedyskutował szczegółowe zadania, jakie wypłynęły z uchwały konferencji. Zadania te ujęto w konkretne harmonogramy pracy.

Zorganizowano narady

DBAJĄ O OSZCZĘDNE ZUŻYCIE WĘGLA



W OKRESIE od 9 czerwca do 15 września br., a więc w ciągu 8 podróży załoga parowca „Wisła” zmniejszyła zużycie węgla o 48 tonn, co stanowi około 2,99 proc. oszczędności. Wprawdzie te oszczędności nie dorównują wynikom np. przodującego wśród naszych parowców statku „Jarosław Dąbrowski”, ale są dowodem, że marynarze z „Wisły” wydalili walkę marnotrawstwu paliwa i starają się o systematyczne obniżanie kosztów własnych.

Warto też wspomnieć o środkach i drogach, jakie stosuje się na statku „Wisła”, aby obniżyć zużycie paliwa. Oszczędnym gospodarzem jest st. mech. Urbanek. Zasady racjonalnego

palenia umiał on wpoić pałaczom. Przede wszystkim wykorzystuje się do maksimum kaloryczność węgla. Nawet żużel spala się powtórnie. Ponowne spalanie żużlu odbywa się zawsze w tym palenisku, które ma być czyste.

Załoga maszynowa „Wi-



W gospodarzy pod hasłem „Każda cząstka pary ma swoje znaczenie”. Traska o szczelność zaworów, o dobry rozrząd pary, o to, by nie przepuszczali flaszę, cechuje wszystkich pałaczy i mechaników. O uzyskanie oszczędności węgla troszczy się i załoga pokładowa, która nie szczędzi czasu i starań, by skrupulatnie zebrać wszystkie pozostałości po przewożeniu węgla czy koksu. Trafi się tego nieraz i kilokaset kg. Ot np. po ostatniej podróży marynarze z bosmanem Franciszkiem Grzelą na czele, wygrzebiali

współzawodniczą między sobą o dotrzymanie terminów wyjść jednostek i zabezpieczenie załogom pływającym warunków wykonania planów rejsowych.

OBSEKWIJEMY obecnie znacznie większe zainteresowanie walką o plan i obniżkę kosztów własnych statków, jak i wśród pracowników lądowych. Całe przedsiębiorstwo przygotowało się do realizacji wzmocnionych zadań IV kwartału br.

Trzeba jednak podkreślić, że te zadania nie są łatwe i PZM w dalszym ciągu napotyka na znaczne trudności w racjonalnej eksploatacji tonnażu. Zarówno konferencja partyjno-ekonomiczna, jak i dalsza analiza na-

szej pracy wykazały trzy zasadnicze „waskie gardła”, na które nakierowano nie tylko współzawodnictwo, ale i silną akcję interwencyjną. Są to:

- niedostateczna jeszcze praca morskich stoczní remontowych,
- niska, nie odpowiadająca wymaganiom floty wydajność portów,
- nieregularny dopływ do portu podstawowej masy ładunkowej, tj. węgla.

Straty poniesione w II kwartale br. na skutek niedotrzymania terminów przez stocznice remontowe i tolerowanego przez nie brakrobstwa wynosiły 324 statkodni. Słaba wydajność portów w tymże okresie i niedostateczny dopływ masy ładunkowej do portu spowodowały stratę około 120 statkodni.

Instrumentalny charakter floty doprowadził w II kwartale do zmiany naszych zadań; na skutek tego również poniesiono stratę w wykonawstwie tonn i tonnomil na około 65 statkodni.

Te trudności i niedociągnięcia spowodowały utratę razem około 510 statkodni, co obniżyło wykonanie zadań przewozowych III kwartału br. o około 26 proc. za równo w tonnach, jak i w tonnomilach.

W tym świetle 4 punkty wymienione w artykule dyrektora Kargera, (nr 19/89) „Steru” zasługują na najwyższą uwagę. Wskazują one na poważne źródło rezerw. PZM poczyniła wszelkie kroki, aby zlikwidować do minimum wspomniane „waskie gardła”.

Lecz bez pomocy Centralnego Zarządu PMH i Ministerstwa Żeglugł oraz bez należytego zrozumienia ze strony przedsiębiorstw współpracujących z nami, realizacja planu IV kwartału nie będzie w pełni możliwa.

O ile na odcinku współpracy z zarządami portu i „Polfrachtem”, jak również częściowo w zakresie dopływu masy ładunkowej do portu nastąpiło już w ostatnich dniach polepszenie, to współpraca ze stoczniami remontowymi nie uległa w takim samym stopniu poprawie, mimo stałych obietnic i interwencji. Dlatego też PZM wzywa cały aktyw polityczno-gospodarczy i załogi stoczní remontowych do wzmocnienia wysiłków w kierunku terminowego i należytego wykonywania remontów statków.

GERARD KRYSKA
Z-ca dyrektora ds. spraw eksploatacyjnych w PZM

I TA PROWOKACJA CHYBIŁA CELU

NIE zatarło się jeszcze w pamięci ludzkiej porwanie przez czangkajszekowskich piratów dwóch naszych statków „Praca” i „Prezydent Gottwald”, gdy opinie publiczną całej postępowej ludzkości poruszył nowy akt napadów na jednostki polskiej floty handlowej. W dniu 26 lipca br. statki „Pokój” i „Braterstwo” zostały na wodach Dalekiego Wschodu w pobliżu wschodniego wybrzeża wyspy Hainan ostrzelane przez wojskowe samoloty amerykańskie.

Oto co opowiada załoga motorowca „Pokój” o tym jawnym pogwałceniu podstawowych zasad prawa międzynarodowego.

W nocy dnia 23 lipca br. gdy weszliśmy na wody Morza Chińskiego pojawiły się nad statkiem 3 samoloty. Panujące ciemności nie pozwoliły nam dostrzec znaków rozpoznawczych — mogliśmy się tylko domyślać. Po kilkunastu okrążeniach samoloty odleciały.

W dniu 25 lipca gdy staliśmy już w porcie Julikong wraz ze statkiem „Braterstwo”, z którym od kilku dni płynęliśmy razem, nadleciały ponownie 2 samoloty. Tym razem wyraźnie rozpoznaliśmy na skrzydłach znaki USA. Samoloty kilkakrotnie okrążyły nasze statki po czym oddaliły się. W niedługi czas po tej „wizycie” oba statki ruszyły w dalszą podróż do portu docelowego.

W dniu 26 lipca około godziny 10 czasu miejscowego na idące wspólnym kursem oba statki, „Pokój” i „Braterstwo” nadleciało kilkanaście samolotów wojskowych; noszących amerykańskie znaki rozpoznawcze. Samoloty zaczęły krążyć nad statkami, zniżając lot. Na naszym maszcie wyraźnie powiewała białoczerwona bandera. Obserwując samoloty, zniżające lot i przechylające się, sądziliśmy, że lotnicy fotografują statki, gdy uwagę naszą zwróciły wytryskujące wzdłuż prawej burty i przed dziobem w odległości ok. 200 m od naszego statku fontanny wody. Nie trudno było zrozumieć, że samoloty ostrzeliwują nas z karabinów maszynowych.

Płynąc na chińskiej linii i mając zawsze w pamięci pirackie uprowadzenie statków „Praca” i „Gottwald” byliśmy wprawdzie przygotowani na różnego rodzaju prowokacje, lecz ta jawna, beczelna napad na polskie statki płynące z pokojowym ładunkiem oburzyła nas do głębi. Zachowaliśmy jednak spokój. Nikt mimo strzałów nie zszedł ze swego stanowiska, statek szedł całą parą naprzód. Po pół godzinie okrążeń samoloty odleciały.

Tak wyglądają fakty opowiedziane przez bezpośrednich świadków napadu, marynarzy z motorowca „Pokój”.

Prowokacja chybiła celu. Nie zastraszyły polskich załóg kule i „towarzyska” wizyta amerykańskich samolotów. Statki kontynuowały spokojnie podróż do portu przeznaczenia. Nikt i nic, ani ta ani inne prowokacje amerykańskie nie zdołały zakłócić przyjaznych stosunków, łączących nasz kraj z bratnim narodem chińskim. Serdecznie przyjmowani są na chińskiej ziemi polscy marynarze. Widzą oni, jak z każdym rokiem rośnie dobrobyt Chin Ludowych.

— Rozbudowują się porty, wyrastają nowe osiedla robotnicze, z każdym dniem pięknieje życie chińskiego narodu, tak jak pięknieje nasz kraj i nasze życie — powiedział nam Tadeusz Nowak, młody marynarz z motorowca „Pokój”. My, marynarze dobrze wiemy, że służymy sprawie pokoju.

Będziemy przewozić coraz więcej ładunków pokojowych dla chińskich braci. I dlatego, by skrócić ponowny rejs statku, załoga „Pokoju” nie zawahała się, gdy w porcie Julikong zaszła konieczność przesłauowania ok. 4 tysięcy tonn drobnicy z pokładu do II ładowni. Do pracy samorzutnie stanęła cała wolna od wachty załoga. Motorowiec „Pokój” z pełnym ładunkiem zawinął do gdyńskiego portu.

W dniu 5 bm. statek odpłynął do hamburskiej stoczni na remont. Remont ten marynarze postanowili skrócić, wykonując we własnym zakresie szereg poważnych robót. Bo marynarze z „Pokoju” chcą jak najlepiej służyć sprawie pokoju — kontynuować swe dalekie rejsy.

Z doświadczeń pracy KO na „Wieczorku”

stetycznie, ze smakiem i przytulnie.

Pamiętajmy, że czystość i kultura pomieszczeń mieszkalnych — to lepsze samopoczucie załogi, to lepsza praca; to przywiązanie do statku. Taka świetlica staramy się mieć na parowcu „Wieczorek”. A rezultat? Wieczorami zawsze jest w świetlicy pełno, gwarno i wesoło. W atmosferze takiej nie trudno zorganizować czy to jakąś dyskusję, wieczorek, czy też chór. Załoga polubiła swoją świetlicę, odpoczywa w niej, uczy się i bawi.

D RUGIM bardzo ważnym punktem pracy kulturalno — oświatowej jest prasa — zagadnienie również nie doceniane. Zobaczymy, jak wygląda czytanie prasy na naszych statkach. Po wszystkich kątach w mesach, w kabinach walają się stare puste gazety, już na drugi dzień po wyjściu w morze nikną ilustrowane tygodniki i miesięczniki — pisma bardziej atrakcyjne. Na statku przeważnie nikt nie dba o prasę, nikt się nią nie opiekuje.

Na „Wieczorku” zagadnienie to rozwiązałyśmy inaczej. Z przychodzącej prasy tworzy się zszywkę — rocznik opracowane w sztywne, estetyczne, ze smakiem i przytulnie.

W kraju ukazują się nowe książki, nowe wiersze. A na statkach o tym głośno. A przecież pałacz czy węglarz też potrafi i chce wzmagać się i zachwycić pięknem, oćenić je. Pokazały to wieczorki literackie, które organizo-

waliśmy na naszym statku i które cieszyły się dużym powodzeniem.

STATEK nasz ma na swym koncie jeszcze jedno — zdawałoby się — drobne osiągnięcie z dziedziny pracy kulturalnej.

Ze składek załogi zakupiono nagrania na płytach „Wielki Koncert Muzyki Polskiej w Moskwie” w wykonaniu Państw. Filharmonii i Opery w Poznaniu oraz Państw. Zesp. „Mazowsze”. Drobna rzecz, ale ile razy nasi marynarze, będąc za granicą, zamiast iść do kina na cwo-boyską strzelaninę, wolą słuchać w jasnej i przytulnej świetlicy melodii, które wszystkich urzekły. Ktośkolwiek je usłyszał. Zresztą nie tylko marynarze. W Siockholmie np. urządziliśmy koncert dla pracowników naszej ambasady.

Jeszcze jedno. Na statkach za mało wykorzystuje się możliwości poznania kultury innych narodów. Mam na myśli muzea. Jeżeli mamy już możliwość zobaczenia „obcych krajów”, to ośladajmy to, co jest najbardziej wartościwym. Muzea Londynu, Siockholmu, Londynu, Antwerpii, to miejsca, które ściągają rzesze turystów z całego świata, to moż-

liwości poszerzenia swej wiedzy o sztuce, o rozwoju społeczeństw, techniki itd.

Na tematy pracy kulturalno — oświatowej można by napisać całe tomy. Są jeszcze takie zagadnienia, jak teatr, film, patronaty, wyścizki, szkolenie ideologiczne i zawodowe. Nie chcę tu poruszać tych wszystkich możliwości, gdyż to nie jest zasadniczym celem tego artykułu. Jego celem nie jest również sprawozdanie z pracy kulturalno — oświatowej na „Wieczorku”, gdzie też występują pewne niedociągnięcia. Chodzi mi o coś innego.

Należy podkreślić wkład, jaki w pracę kulturalno — oświatową włożył aparat KO w PZM, wkład, jaki włożyli na statkach zastępcy kapitanów do spraw KO. Sa białko tków, wychodzą gazetki ścienne, są adaptery i płyty, jest sprzęt świetlicowy i sportowy, są instrumenty muzyczne, ale nie wolno nam zadowalać się tylko z-cą kapłana i aparat KO byli odpowiedzialni za te prace i tylko oni ją organizowali. Na statkach musi powstać szeroki aktyw kulturalno — oświatowy. I ten właśnie aktyw pod kierunkiem organizacji partyjnej i zastępcy kapłana do spraw KO doprowadzi prawdziwą pracę wychowawczą.

EDMUND MIKINA

I oficer
z parowca „Wieczorek”

Występ załogi motorowca „General Walter“

TRADYCYJNYM miejscem występów statkowych zespołów świetlicowych w zeszłorocznym festiwalu był gdynski Dom Marynarza. Tam to odbył się pierwszy, inauguracyjny występ załogi statku „Mikolaj Rej“, tam na prowizorycznej scenie święcił swój wielki triumf zespół motorowca „Piaś“, tam pieśni i satyrę bawili widzów zespoły marynarzy ze statków „Kiliński“, „Curie Skłodowska“ i innych. Z tej niemal uświęconej tradycji wyłamały się tylko dwa zespoły — „Batorego“ i „General Bema“, które kategorycznie zażądały większej przestrzeni i... prawdziwej sceny.

Dlaczego wspominam te „stare“ już dzisiaj dzieje? Zdałoby się, że miejsce, gdzie odbywa się występ, to rzecz drugorzędna, mało ważna. — Wystarczy wam światła na statku, a kręcić nosem na salę w Domu Marynarza... — tak tłumaczono w Wydziale KO energiczniejszym kierownikom zespołów statkowych, którzy

próbowali uzyskać bardziej atrakcyjne miejsce na występ.

Dziś, choć niewiele miesięcy dzieli nas od tamtych pierwszych, nie zawsze udanych występów, okrzepły marynarskie zespoły świetlicowe, Zrodzona na „Piaście“ nowa marynarska piosenka rozprzestrzeniła się na inne pływające jednostki. Bogate w treść są dziś występy naszych zespołów. Ze sceny śmiało pada żart i satyra skierowana swym ostrzem na bumelantów i szmuglerów, na wszystko co łączy i wsteczne. Padają ze sceny słowa uczące miłości do kraju, mówiące o naszych osiągnięciach.

Statkowe zespoły zrozumiały wagę i znaczenie swej pracy i dorobkiem swym nie chcą już dzielić się tylko z garstką stłoczonych na niewielkiej salce widzów, gdzie każde poruszenie na skrzypiącym krześle i każde chrząknięcie zagłusza słowa tekstu.

NIEMAL przez pół roku ćwiczyli i przygotowali marynarze z „Karpata“

wystawienie sztuki „Szosa Wołokołamska“. Kosztowało to sporo wysiłku. I dlatego uparli się, by pierwszy występ na ładzie odbył się nie gdzie indziej, a w „Inter-Clubie“.

— Przygotowaliśmy dobry program — oświadczyli marynarze — artyści z „General Waltera“ i chcemy by występ nasz zobaczyły nie tylko nasze rodziny, lecz i przyszli marynarze — uczniowie Szkoły Morskiej. Najlepiej zorganizować nasz wieczór w auli tej Szkoły.

Było to 28 września br. Przez cały ranek ZMP-owcy z „Waltera“ majstrowali na sali, przybijali, rozmierzali... Ale za to, gdy wieczorem zapelniała się olbrzymia sala i gdy zabłyśnięcie światła, czy wszystkich przykuła estetycznie wykonana dekoracja, widniejąca nad sceną. Na tle wielkiej, srebrzystej dziesiątki odcinał się biały zarys sylwetki motorowca „General Walter“, a niżej odbijający się od czerwieni tła napis głosił: „10-lecie Polski Ludowej załoga statku „General Walter“ wita pracą i piosenką“.

19 pozycji składało się na całość programu „walterowców“. Podkreślić należy, że oprócz pieśni francuskich dokerów w wykonaniu statkowego chóru i radzieckiej piosenki „Praszczaście skaliste góry“ w wykonaniu kol. Jarmolowicza, pozostałe teksty wierszy, skłózków i piosenek zrodziły się częściowo na „Piaście“ i „Walterze“. Tak, powstały one na tych dwóch statkach, gdyż twórcą ich jest tow. Tadeusz Zaleski, obecny a-linownik zespołu na tej jednostce. Wszystkie one zyskały poklask i uznanie widzów. Szczególnie entuzjazm wywołały dwie piosenki: „Bosman“ i tryskająca życiem piosenka o dziewczęce, która spotkała w lesie marynarza, oczywiście ze statku „General Walter“.

Z nowych utworów tow. Zaleskiego, zrodzonych już na „Walterze“, na uwagę zasługują trzy wiersze: „Słowo o ojczyźnie“, „List do górnika“ i wiersz o partii pt. „Drogowskaz“. Tyle o tej części programu mówiącej o kraju, o nowym dorobku, o więzi marynarzy z war-

szawskim murarzem, czarnym od węglowego pyłu górnikiem, ludźmi pracy całego świata.

W PROGRAMIE występu znalazła się i satyra. W wierszu pt. „Wczoraj szary marynarz“ widzowie ujrzeli tego pseudowilka morskiego o pijackiej gębce, chwiejnym chodzie (nie mylić z kołysaniem okrętu), z butelką wypychającą kieszeń, zawsze skorego do bójki. No cóż i ten typ jeszcze nie zniknął z naszej floty. Ale chyba niedługo są już dni jego żywota, skoro do walki z tym hańbiącym przeżytkiem kapitalizmu wstępują coraz liczniej same załogi. Wiersz pt. „Marynarz dzisiejszy“ pokazał nam takiego marynarza, jakich rzeczywicie jest coraz więcej w naszej flocie. Nie deklamator, umiającego prawie piękne słowa o zaszczytnej marynarskiej służbie, a w życiu... sami już zresztą wiecie. Ten dzisiejszy marynarz, to człowiek lubiący i umiejący się zabawić, lecz:

Najważniejsze go cechuje, że nigdy w pracy nie próżnuje.

I słów nie trzeba, by dla sprawy — dał swój wysiłek...“

— jak to w wierszu swym przedstawił tow. Zaleski.

Ciekawa i dobrze prowadzona przez radioficera konferansjerka, dobre deklamacje tow. Dąbrowskiego, dobre występy chóru i rewersów oraz solowe występy kol. Jarmolowicza, a przede wszystkim sama tematyka występu stawiają zespół z „General Waltera“ w rzędzie przodujących zespołów II festiwalu PMH.

Jest jednak jedno ale. Towarzysze z motorowca „General Walter“! Jak na tak liczną załogę, zbyt mało z Was bierze bezpośredni udział w życiu kulturalnym — oświatowym na statku. Coś „nie gra“ jeszcze u Was z tym szerokim udziałem załogi w pracy zespołu, o którym wspominał konferansjer. A trzeba pamiętać, że o I miejscu decyduje również i ta sprawa.

Z. M.

W murach morskiej akademii

NIJEJEDEN już rocznik młodzieży ukończył Państwową Szkołę Morską w Gdyni. Dziesiątki kapitanów, starszych mechaników, oficerów i asystentów pokładowych oraz maszynowych naszej floty handlowej ze szczerym wzruszeniem i sentymentem wspo-

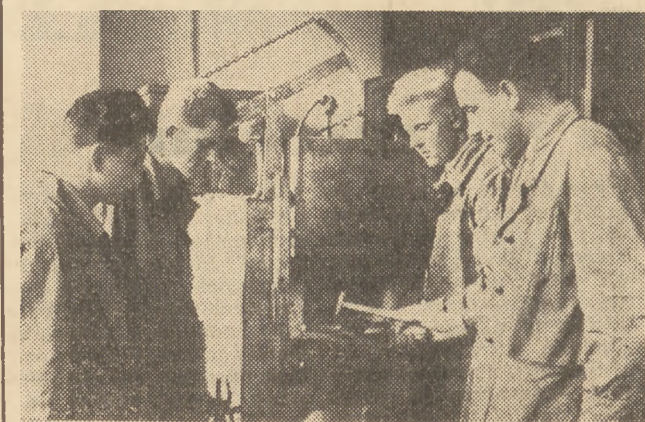
zdrościć niejedną politechnikę. Personel pedagogiczny Szkoły jest dziś liczniejszy niż ilość uczniów w przedwojennej Szkole Morskiej. O BOK dotychczasowych wydziałów mechanicznych i nawigacyjnych — powstały dwa dalsze, będące wyrazem potrzeb na wskroś

19 września otrzymali uroczyste przyznanie po raz pierwszy przepustkę do miasta. Oczywiście, pierwsze kroki skierowali do portu, aby obejrzeć statki, a przede wszystkim — „Dar Pomorza“, którego strzeliste maszty dobrane widać z okien Szkoły.

A szkoła? Aniek Ratajczak z Poznania, szczerzy bruncelik jest niewątpliwie wyrazicielem myśli wszystkich kolegów, kiedy oświadcza z przekonaniem:

— Takiej wspaniałej szkoły jeszcze nie widziałem i nigdy nie myślałem, że taka może istnieć.

Tak. Szkoła jest wspaniała. Polska Ludowa nie szczędzi pieniędzy i trudu, by młode kadry przyszłych oficerów naszej floty handlowej miały jak najlepsze warunki życia i nauki. Wynaga w zamian tylko jednego: by młodzi chłopcy, kształcący się w tej Szkole, wyrosli na dobrych fachowców i prawych ludzi, któ-



Gdynia. Szkoła Morska służy nie tylko naszej młodzieży. Szkoła się w niej również przyszli oficerowie czasowo-wodnych jednostek morskich. Na zdjęciu: Czesław Bogumiłowski i Odrich Pawlik z III roku Wydziału Mechanicznego SM wraz ze swym polskim kolegą Jurkiem Zielińskim i instruktorem Łaźniakiem podczas zajęć warsztatowych.

minają szary gmach na Gradowku, tak dobrze widoczny z basenów gdyńskiego portu. Któż z nich nie pamięta emocji wstępnego egzaminu, radosnego okresu kandydowania, pierwszego munduru i pierwszej przepustki do miasta, mozołnych miesięcy nauki i pełnej wrażeń praktyki na pocziwem starszaku — „Darze Pomorza“.

Owe niezapomniane przeżycia są dziś udziałem młodych chłopców, którzy — co roku — przekroczyli 19 września próg Szkoły Morskiej. Jak co roku — po wakacyjnej przerwie — jasne korytarze i sale wypełniły się gwarem i śmiechem. Obok pewnych siebie, zadomowionych w Szkole uczniów ze starszych kursów, pojawili się nieśmiali, oszołomieni nowym środowiskiem kandydaci.

A szkoła rzeczywicie może oszołomić. Gdyby dziś odwiedzili ją „stary“ absolwenci sprzed kilku czy kilkunastu lat, z pewnością byłoby zdumienie co niemiar. Bo to już nie ta dawna Szkoła Morska, w której tak dobrze znali każdy kąt: dziś jest to potężna, czteropiętrowa uczelnia, prawdziwa akademia morska. Dawny budynek Szkoły — to zaledwie część wielkiego kompleksu gmachów, wyrosłych obok jak przysłówko — grzyby po deszczu. Wspaniałe sale i gabinety są bogato wyposażone w cenne, precyzyjne aparaty i urządzenia, których może poza-

nowoczesnej floty — elektrotechnicznej i radiotechnicznej. Politechniczny system nauczania bazuje na kilkudziesięciu gabinetach i pracowniach. Wszystkie są obszerne, estetycznie rozplanowane, zaopatrzone w liczne pomoce naukowe i modele, często pomysłowo wykonane we własnych warsztatach szkolnych. Jest nie wątpliwie wielką zasługą personelu Szkoły, że potrafił wyposażyć i urządzić, tak ogromną ilość gabinetów, wkładając w to wiele zapału, pracy i własnej inwencji.

Ale gabinety i pracownie to tylko część Szkoły. Wspaniałe warsztaty z parkiem różnorodnych obrabiarek, kuźnią, spawalnią, stolarnią — to osobny, bogaty dział. Nie można też nie wspomnieć o licznych salach do nauki własnej, kompartymencie interaktywnej, gabinetach lekarskich, o sali gimnastycznej i basenie, auli i pięknych, wykażanych jeszcze — świetlicy, bibliotece i czytelnicy.

PO zwiedzeniu Szkoły rozmawiam z grupą „świeżo upieczonych“ uczniów I kursu, niedawnych jeszcze kandydatów. Rozpromienione twarze chłopców wymownie świadczą o wielkiej radości z osiągnięcia wymarzonego celu: są w szkole morskiej, w takiej szkole! Na wyścigi opowiadają, jak to było na egzaminach, jak cieszyli się, kiedy powiadomiono ich o przyjęciu.

rzy potrafia godnie reprezentować biało-czerwoną banderę na morzach świata. JOTEM.

Zobowiązanie przedzjazdowe uczniów Szkoły Morskiej

Cenne zobowiązanie pomocy dla wsi podjęli na czesie II Zjazdu ZMP uczniowie Szkoły Morskiej w Gdyni. Postanowili oni przepracować 2500 roboczogodzin przy pracach melioracyjnych na Żułach oraz dopomóc przy wykopkach. W dniu 25 ub. m. wyjechała na 2 dni pierwsza, 60-osobowa grupa uczniów do PGR Półko w pow. kościerskim do kopania kartofli.

Podobne zobowiązanie podjęły organizacje ZMP w „Polfrachcie“ i PLO. Młodzi pracownicy PLO przepracują 28 osobadni przy wykopkach w PGR Orle w pow. kościerskim. ZMP-owcy z „Polfrachtu“ przepracują 300 roboczogodzin przy melioracji Żuław. (m)

Czy wiecie że...

...długość Morza Bałtyckiego wynosi 1550 km, największa szerokość 220 km. Powierzchnia jego zajmuje 406 000 km², a więc znacznie więcej niż wynosi obszar Polski, wynoszący — jak wiadomo — 311 730 km². Brzegi Bałtyku mają długość 8 100 km i stanowią granicę 6 państw: Szwecji, Finlandii, ZSRR, Polski, NRD i Danii.

Srednia głębokość Morza Bałtyckiego wynosi 55 m, natomiast największa, w okolicach wyspy Gotland, sięga 463 m. Zasolenie Bałtyku jest stosunkowo nieznaczne. W Zatoce Botnickiej np. woda jest nawet mroźliwa do picia. Ta mała zawartość soli w wodzie jest przyczyną, że statki pływające po Bałtyku mają większe zanurzenie niż np. na Atlantyku. Główną przyczyną tego jest fakt, że woda do niego ponad 250 rzek. Najbardziej burzliwym okresem na Bałtyku są miesiące październik i listopad. W tym też czasie spotyka się fale, których wysokość przekracza 3 m. J. M.

To warto PRZECZYTAĆ

NAKŁADEM Wydawnictw Komunikacyjnych ukazało się niedawno tłumaczenie książki radzieckich autorów: A. Czekielowa, N. Byczkova i W. Słinskiego pt. „POGĘBIANIE I OCZYSZCZANIE ŁOŻYSK RZECZYNOCH“. Obejmuje ona całokształt zagadnień związanych z robotami pogłębiarskimi i oczyszczaniem łożysk rzecznych.

W części I obszernie omówiono tabor pogłębiarski i pomocniczy. Zawarty tu materiał stanowi pomoc nie tylko dla techników wodnych, ale także dla techników-mechaników zatrudnionych na rzekach.

Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Jan Woźniak z PMH i Edmund Witkowski z Żegluga na Odrze.

Śladem naszych interwencji

ZESPÓŁ muzyczny Gdańskiej Ekspozytury Żegluga na Wiśle będzie mógł kontynuować swoją działalność, gdyż — jak informuje nas Ministerstwo Żegluga — sprawa funduszu na wynagrodzenie członków orkiestry zakładowej została załatwiona pozytywnie (notatka w nr 11 (81) pt. „Zespół jest i go nie ma“).

W NUMERZE 14 (84) „Steru“ w notatce pt. „Dlaczego“ po ruszyliśmy sprawę niewypłaconych premii bilansowej pracownikom sekcji finansowej Zespołu Portowego Wrocław — Opole — Malczyce w związku z tym Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni zawiadomili nas, że premie bilansowe przysługują się tylko tym pracownikom, którzy współpracują przy sporządzaniu rocznego bilansu.

JAK nas informuje Centralny Zarząd Morskich Stoczni Remontowych, sprawa uruchomienia funduszu na racjonalizację i wynalazczość pracowników na III kwartał br. dla Gdynskiej Stoczni Remontowej została załatwiona. Jeśli chodzi o uruchomienie funduszu na IV kwartał 1954 r., CZ MSR zapewnia, iż dołoży wszelkich starań, aby sprawa ta była uregulowana w terminie.

ZARZĄD Okręgowy ZPPZ we Wrocławiu zawiadomił nas, iż z dniem 1 sierpnia br. zaangażowano nowego instruktora dla zespołu teatralnego w Żegludę na Odrze.

PRACOWNICY Żegluga będą otrzymywali dla siebie i swych rodzin bezpłatne bilety na przejazd statkami pasażerskimi bez załatwiania zbędnych formalności. Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni bowiem podzielając zdanie naszego korespondenta Zbigniewa Niżnińskiego, wyrażone w notatce pt. „Warto o tym pomyśleć“ („Ster“, nr 15 (85)), przypomniał podległym przedsiębiorstwom, że po uprzednim sprawdzeniu tożsamości osoby, należy wydawać bilety na osobiste żądanie pracownika lub członka rodziny, oczywiście w ilości ustalonej obowiązującym zarządzeniem.

PO raz pierwszy w historii Arktyki radziecki lodołamacz „Sybiriakow“ przeplynał w 1932 r. w ciągu jednego sezonu nawigacyjnego Przejście Północno — Wschodnie. Podróż trwała 65 dni.

Udany rejs „Sybiriakowa“ miał ogromne znaczenie zarówno naukowe, jak i praktyczne. Poza tym przekreślił raz na zawsze bładania pesymistów o niemożności praktycznego wykorzystania drogi morskiej nad Europą i Azją. Znaczenie udanego rejsu należy ocenić, które już w grudniu 1932 roku powołały do życia Zarząd Główny Północnego Szlaku stawiając mu za zadanie: „Całkowicie opanowanie trasy morskiej z Morza Białego do Cieśniny Berynga, wyposażenie jej we wszystkie urządzenia potrzebne do normalnej nawigacji oraz utrzymanie stałej regularnej komunikacji na całej tej przestrzeni“.

Na czele Zarządu Głównego Północnego Szlaku Morskiego stanął profesor Szmidt.

Wypełniając powierzone mu zadanie Zarząd Północnego Szlaku Morskiego już w następnym roku wysłał tą samą trasą „Czeluskin“, statek transportowy o wzmożonej konstrukcji. Kierownictwo wyprawy powierzono wytrawnemu polarnikowi profesorowi Szmidowi. Ponieważ „Czeluskin“, jako zwykły statek towarowy, nie był dostosowany do przebijania się przez lody, lodołamacz „Krasin“ miał przeprowadzić go przez Morze Karaskie. Niestety, ciężkie w tym czasie lody zatrzymały załadowane drzewem statki, płynące od ujścia



Setki lat trwała zaciekła, pełna uporów i poświęceń walka rosyjskich, a później radzieckich uczonych, podróżników i marynarzy o opanowanie północnych mórz, o udostępnienie Północnego Szlaku Morskiego dla żeglugi. Walkę tę opisuje m. in. interesująca książka A. i Cz. Centkiewicza pt. „NA PODBÓJ ARKTYKI“. W trzech kolejnych numerach zamieścimy obszerny fragment z tej książki, opisujący słynną wyprawę statku „Czeluskin“ w 1933 roku.

Leny do Archangielska, i „Krasin“ im przede wszystkim pospie szły z pomocą.



„Czeluskin“ z trudem torował sobie drogę.

„Czeluskin“ opuścił port leningradzki 12 lipca 1933 r.; po miesiącu zatrzymał się w Murmańsku, by załadować na pokład wyprawowy samolot-amfibie, pilotowany przez Babuszkiną, oraz węgiel i żywność dla stacji naukowych i dla statków pływających wśród lodów. Dowództwo objął kapitan

Woronin, który w ubiegłym roku przeprowadził tą samą trasą „Sybiriakowa“. Ekipa naukowa składała się z kilku wybitnych uczonych.

Poza tym wśród 120 ludzi, zgromadzonych na statku, znajdowała się grupa 29 polarników, udających się na Wyspę Wrangla.

Zaraz po przepłynięciu cieśniny Matoczkina Szar statek zetknął się z lodami Morza Karskiego. W tym czasie były one połamane i stosunkowo „łatwe“, ale „Czeluskin“ z trudem torował sobie między nimi drogę. Stabe boki statku trzeszczały i jęczały pod uderzeniami kry; prawie codziennie stwierdzano nowe uszkodzenia. Babuszkin raz po raz przeprowadzał loty wywiadowcze szukając drogi wśród lodowego chaosu. Ze wszystkich polarnych radiostacji i statków uprzedzano „Czeluskin“, że południowa część morza zawałona jest lodami, nie do przebycia. Znać było, że rejs będzie bardzo ciężki.

Statek zatrzymywał się coraz częściej, aż wreszcie napierające lody uszkodziły go tak silnie, że musiał zawrócić na pomoc „Krasin“. Po przeładowaniu na niego

STER na smokrytyke

Murzyni w Szczecinie

W wrześniu odwiedziłem sympatyczne miasto Szczecin, gdzie miałem pewną ważną sprawę do załatwienia. Ponieważ przyjechałem już po zamknięciu urzędów, odłożyłem załatwianie swoich spraw do następnego dnia, a pogodnie popołudnie postanowiłem poświęcić na zwiedza-

nie miasta. W swoich wędrówkach zabrnąłem w okolice portu, gdzie dane mi było przeżyć niecodzienną przygodę: spotkałem grupę Murzynów.



Nie byłoby w tym ostatecznie nic szczególnego —



czyny ich paniki. Zadałem pytanie w języku angielskim, jednakże Murzyn poruszył przecząco głową; nie rozumiał. Powtórzyłem to samo po francusku — niestety z takim samym skutkiem. Spróbowałem po niemiecku — również bez powodzenia. Skleciłem kilka słów po hiszpańsku, ale Murzyn rozłożył bezradnie ręce, po czym, ku memu zdumieniu, zwrócił się w czystej polszczyźnie do jakiegoś przechodnia: „Może pan zna jakiś obcy język, bo nie rozumiem, o co temu cudzoziemcowi chodzi?” Zdumiewając! Murzyn mówiący biegle po polsku. Oczywiście z dalszym porozumieniem się nie było już żadnych kłopotów. Parsknęliśmy śmiechem, tym bardziej, że domniemany Murzyn okazał się żeglarzem z barki stojącej na nabrzeżu.

— Kto pana tak przerobił na hebanowo? — spytałem „Murzyna”.

— A, to holownik „Odra”. Stał się przed naszymi barkami i najspokojniej jakby nas w ogóle nie było, uruchomił dmuchawę, zasypując nas tumanem sadzy. Teraz biegniemy do łodzi — wyjaśnił ów żeglarz. Pożegnaliśmy się z miłym „Murzynem” i powędrowaliśmy spacerkiem dalej.

I byłbym pewnie o tym spotkaniu zapominał, gdyby nie list, który wpłynął od naszego korespondenta, list ze skargą na załogę holownika „Odra”. Z korespondencji J. J. wynika nowy nieznan mi dotąd szczegół: podobno załoga „Odry” strasznie się zdenerwowała protestami i prośbą żeglarzy z barek o wyłączenie dmuchawy.

Może by więc tak przepisać załozę „Odry” jakiś środek uspokajający? Tylko jaki?

Zet

To nie trzy po trzy

Armatorzy nie przestrzegają zarządzenia Ministerstwa Żeglugi nr 333, normującego sporządzanie oraz składanie dokumentacji na remonty jednostek i na skutek tego opóźniają dostarczanie tych dokumentacji stoczniom. Celują w tym szczególnie PLO. (Z koresp. Janusza Nagórskiego).

Armatorom wciąż wydaje się, że nie ważne dla nich jest to zarządzenie, bowiem trójki ma aż trzy w swym numerze. Lecz wyjaśniam im z uśmiechem najśrodszym, że to jednak nie jest żadne „trzy po trzy”. Więc przestrzegać zarządzenia należy.

Punkt wypoczynkowy

Mimo podjęcia zobowiązania Rada Zakładowa Zarządu Portu Szczecin nie zorganizowała dla pracowników ZPS punktu wypoczynkowego na wolnym powietrzu.

Jak nie należy — wskazać na przykładzie niezbyt zaradnych radnych zakładowych, założyli punkt wypoczynkowy, ale dla siebie... w Zakładowej Radzie.

Wywiady obcych mocarstw używają zegarków jako waluty, w której opłacają swoich agentów w krajach pokoju i demokracji. (Z prasy).



Bracia Kurkowie

W gdańskiej Ekspozyturze Żeglugi na Wiśle znani byli z pijaństwa tacy członkowie załóg, jak kasper z „Barlickiego” Wiktor Małaszczuk, palacz ze „Ściegienego” Jan Pankowski, palacz Alfons Markowski i mechanik Janusz Dembek ze statku „Wróblewski”.

A oto przykład do czego doprowadzić może pijaństwo. Bracia Stefan i Bolek Kurkowie sprzedali przewożone na barce państwowe zboże. Przestępstwo zostało wykryte, a nieuczciwych żeglarzy spotkała zasłużona kara.

Byli sobie bracia Kurek znani z różnych awantur. Kurek Stefan z Bolkem Kurkiem leli w siebie wodę ciurkiem. Tak lubili monopolkę Stefan Kurek z Kurkiem Bolkem, że oddaliby swe zdrowie za wódeczkę b-cia Kurkowie, że oddaliby swą głowę za nią bractwo to kurkowe. Dość pogodnie sobie żyli Stefco z Bolkem — bracia mili żyli sobie tak bez chmurek Bolek oraz Stefan Kurek. Lecz, że szczęście nie trwa wiecznie zbrakło grosza na wódeczkę, co w tak zwanej konsekwencji niosło groźbę abstynencji, że zaś Kurek schnąć nie może, więc... opchnęli z barki zboże, chociaż feler zboże owe miało jeden, że państwowe. Bagatelką — rzeklibym — bzdurką było to dla braci Kurków, więc znów mieli na swawolę Kurek Stefan oraz Bolek. Dalej leli w siebie ciurkiem lubą wódkę Kurek z Kurkiem bowiem taki miał już pociąg do ciągnięcia ów kurkociąg. Lecz wódeczany skończył się szal, bo się pewien organ wmlęszal i w historii tej finale zamknął Kurki. W kryminale.

ZBIGNIEW SKUPIŃSKI

Gdy brak dozoru

Wskutek braku dozoru w Szczecińskiej Stoczni Remontowej nad zdemontowanymi częściami na wraku „Osnabück” zgineły cenne wtryskiwacze od silników.



Zgineły (ręka w tym jest „żulików”) serca wysokoprężnych silników. Fakt ten najlepiej ci unaoczní jak niskoprężny jest dozór w stoczni.

Wymiatamy śmieci

Coraz szerzej i skuteczniej zwalczają zatogi statków PMH zwolenników tzw. „amerykańskiego stylu życia”. Coraz częściej ukazują się w statkowych gazetkach ściennych artykuły, wiersze i karykatury, piętnujące tych obiboków i chuliganów, którzy swym zachowaniem plamią dobre imię marynarzy naszej floty handlowej.

Oto wiersz pt. „Bikiniarz”, który ukazał się w jednej z ostatnich gazetek ściennych parowca „Toruń”.

I na statkach też się zdarza
Spotkać czasem bikiniarza.
Na „Toruniu” też jest taki,
Który nosi długie klaki,
Że na kołnierzu mu się kładą,
Brudny i pokryty sadzą.
Spodnie wąskie z gabardyny,
Z których widać mu pięciny
Nóg, ubranych w pstre skarpetki.
Pełne brudu, mazi lepkiej.
Buty modne ciemnobordo.
Jedwab bluzka jak u lorda.
Książkę z tyłu ma w kieszeni,
Brylantyną leś się mieni,
Krok ma chwiejny ten „marynarz”.
Tak wygląda „nasz” BIKINIARZ.

KRONIKASTERU

7 bm. minęło 10 lat od chwili gdy Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wydał dekret o powołaniu do życia Milicji Obywatelskiej.

Związek Radziecki udostępnił Polsce w br. łącznie ok. 80 różnych cennych dokumentacji technicznych. W br. podobnie jak w latach ubiegłych, wielu polskich specjalistów z różnych dziedzin będzie mogło podczas praktyk w ZSRR zaznajomić się z najnowszymi zdobyczami technicznymi. Polska udostępniła w br. Związkowi Radzieckiemu dokumentację i doświadczenia z zakresu przemysłów górniczego i chemicznego, kolejnictwa i dokumentację dla produkcji niektórych leków.

Od 4 bm. załoga portu gdańskiego pracuje na poczcie 1955 r. Niektóre urzędy zameldowały już wcześniej o wykonaniu rocznego planu przeładunków.

Niedawno załoga statku ratowniczego „Neptunia” podniosła i przyholowała do Gdyni wrak statku „Urania”, zatopionego na wysokości Helu. Dzięki temu załoga „Neptunii” jako pierwsza w PRO wykonała swój roczny plan wydobycia wraków.

Niedługo rozpocznie wydobywanie węgla nowa kopalnia „Julian” budowana w rejonie Piekara Śląskich. Z każdym dniem wzrasta tempo prac na całym terenie budowy tej wielkiej nowoczesnej kopalni. W pobliżu kopalni powstaje osiedle mieszkaniowe.

Przed kilkoma dniami popłynął prąd z nowego turbozespołu w szczecińskiej elektrowni. Dzięki temu zwiększyła się o 115 proc. moc dyspozycyjna tej elektrowni.

Jak co roku, w pierwszą niedzielę października odbyły się w Zielonej Górze obchody tradycyjnego święta winobrania.

W 20 rocznicę śmierci Marii Skłodowskiej - Curie obchodziła w Warszawie uroczysta sesja naukowa Polskiej Akademii Nauk, poświęcona pamięci wielkiej uczony polskiej. 7 bm. odbyło się w Warszawie otwarcie wystawy, obrazującej jej życie i dzieło.

7 bm. nasz przemysł stoczniowy oddał do eksploatacji setną jednostkę pełnomorską.

Zarząd Główny ZZPZ ogłosił

KONKURS

O TITUL NAJLEPSZEGO ZAKŁADOWEGO SPOŁECZNEGO INSPEKTORA PRACY W RESORCIE ŻEGLUGI

WARUNKI KONKURSU:

1. W konkursie może wziąć udział każdy zakładowy społeczny inspektor pracy z przedsiębiorstw resortu żeglugi.
2. Zakładowy społeczny inspektor pracy biorący udział w konkursie powinien zobowiązać swoją działalność od objęcia tej funkcji do 30 października 1954 r.
3. W pracy należy uwzględnić następujące zagadnienia:
 - a) stan faktyczny bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie w dniu objęcia funkcji zakładowego społecznego inspektora pracy,
 - b) stosowane metody pracy celem podniesienia stanu BHP w zakładzie,
 - c) zgłoszone oraz zrealizowane wnioski i zalecenia,
 - d) trudności oraz sposoby ich przełamania, przyczyny niewykonania wniosków i zaleceń ZSIP przez administrację, pomoc rady zakładowej,
 - e) stan bezpieczeństwa i higieny pracy w dniu 30 października 1954 r.
4. Proponowane środki zmierzające do usprawnienia działalności społecznej inspekcji pracy.

Dla autorów najlepszych prac przeznaczono następujące nagrody:

I — 900 zł
II — 700 zł
III — 400 zł.

Prace należy składać najpóźniej do 15 listopada br. na adres Zarządu Głównego ZZPZ w Gdańsku, Wydział Ochrony Pracy, Gdańsk ul. Kalinowskiego 5/6.

Która odpowiedź jest dobra?



Podróżnik, który pierwszy opłynął dookoła kuli ziemskiej nazywał się — a. Kolumb
b. Vasco de Gamma
c. Magellan
d. Cook



Statek szkolny Polskiej Marynarki Handlowej „Dar Pomorza” jest — a. barkiem
b. fregatą
c. szkunerem
d. barkentyną



Wrak wielkiego drobnicowca „Seeburg” wydobyl nasł ratownicy pod — a. Gdańskiem
b. Swinoujściem
c. Ustką
d. Jastarnią



Bohaterem radzieckiego filmu morskigo „Okrety szturmuja bastiony” jest rosyjski admirał — a. Uszakow
b. Makarow
c. Nachimow
d. Popow

Za trafne rozwiązanie zadania w nrze 18(88) nagrody książkowe otrzymują:
1. Laura Brzeska z Gdyni, 2. Janina Krawczyk z Gdyni, 3. R. Mazmawski z Tczewa, 4. Czesław Walaskowski z Mezo-wa, 5. Włodzimierz Supernat z Gdyni.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Okońskiego, CAF-u i Sączewskiego. Rysunki: Karłowski.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi 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 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 Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Ekspozytury Warszawa, Al. Jerozolimskie 119. Nakład 12 000 egz. Druk, Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczane od 5. X. do 11. X. 54. Druk ukończono 14. X. 54. Zam. 2920 W-5-29060