

NAZIM HIKMET
Turcja

Petersburg 1917

(Fragmenty)

W Pałacu Zimowym Kiereński —
W Smolnym Sowiety i Lenin.
Na ulicy ciemności.

śnieg, wiatr —

I oni,
Ci, którzy wiedzą, co powiedział on:
„Wczoraj zbyt wcześnie, jutro zbyt późno,
dzisiaj trzeba robić powstanie”;
Ci, których odpowiedź brzmiała: „Zrozumiano”;
Ci, którzy nigdy nie słyszeli nic
tak doskonałego i trafnego.

Nad śniegiem noc,
nad śniegiem wiatr —

i oni.

Ci, którzy wrócili z frontu z bagnetami,
Z ciężarówkami, karabinami,
Pełni tęsknoty, nadziei, świętej żądz.
Z otwartymi na ciemność oczami
maszerują.

Maszerują na Pałac Zimowy.

Spod śniegu białego,
spod wiatru

Widać czerwone cegły:
Oto pałac Zimowy.
Bolszewik Kitow mówi:
„Towarzysze, historia —
To klasa robotnicza i chłopska,
Historia to czerwony żołnierz,
To my, my, którzy podpalamy płomień.
Towarzysze — mówi — do ataku”.
I kiedy na Newie łód się zarumienił.
Weszli do Pałacu Zimowego.
Z apetytem dziecka,
Z odwagą wiatru,
Żelazo, węgiel i cukier,

skóra i tekstylia.

Miłość, siła i życie,
I wszystkie gałęzie przemysłu,
Rosja, Małoruś, Białoruś,
Kaukaz, Syberia, Turkiestan,
Melancholiczna Wołga,
I wszystkie, wszystkie miasta —
Ujrzały zmianę losu
W jednej sekundzie światu.
O tej sekundzie światu,
Kiedy z brzegów nocy
Ludzie w zaśniętych butach
Weszli na schody z marmuru.

Przełożyła: EWA FISZER

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 21(91) - rok 4

GDAŃSK, 1-15 LISTOPADA 1954 R. Cena 40 gr

W 37 ROCZNICĘ Wielkiej Rewolucji Październikowej

37 lat temu — 7 listopada 1917 roku — rozpoczęła się nowa era w dziejach ludzkości — era schyłku kapitalizmu, era triumfu socjalizmu i komunizmu. Zwycięska rewolucja socjalistyczna, dokonana przez masy pracujące Rosji pod kierownictwem partii komunistycznej, rozbiła nie tylko carskie państwo, będące więzieniem dla narodów imperium rosyjskiego, ale i wstrząsnęła samymi podstawami światowego kapitalizmu. Po raz pierwszy w historii ludzkości, na jednej szóstą częśći globu ziemskiego, powstało państwo, w którym władzę ujęła klasa robotnicza w sojuszu z pracującym chłopstwem.

Zwycięski proletariąt Rosji rozwinął i wysoko podniósł sztandar walki o pokój,

wolność i suwerenność narodów. Jednym z pierwszych aktów młodej władzy radzieckiej było przekreślenie carsko-carskich traktatów o rozbiórach Polski i proklamowanie prawa do niepodległości dla narodu polskiego. Masy pracujące Polski, za przykładem proletariatu rosyjskiego, zaczęły tworzyć rady delegatów robotniczych i chłopskich — podstawę nowej władzy na wzór władzy radzieckiej, będącej ręką mią prawdziwej niepodległości narodowej. Jednakże w wyniku zdrady interesów mas pracujących przez prawicę PPS, oszukańczych hasel Moraczewskich, Daszyńskich, Witosów, będących agentami kapitalistów i obszarników oraz w wyniku bezpośredniej ingerencji imperialistów amerykańskich, angielskich i francuskich — naród polski pozbawiony został niepodległości. Rady delegatów robotniczych i chłopskich, będące załączkami państwa ludu pracującego, zostały rozbite przez krowy terror, a przywódcy rad — komuniści i rewolucyjni robotnicy — wtrąceni do więzień. Polska stała się pozornie niepodległym krajem, a faktycznie folwarkiem obcego kapitału.

Nie bez powodu skierowała burżuazja polska całą swą wściekłość przeciwko radom delegatów robotniczych i chłopskich. Rady delegatów robotniczych, żołnierskich i chłopskich były przezeń opórą Rewolucji Październikowej, której odłask przerażał kapitalistów i obszarników w Polsce.

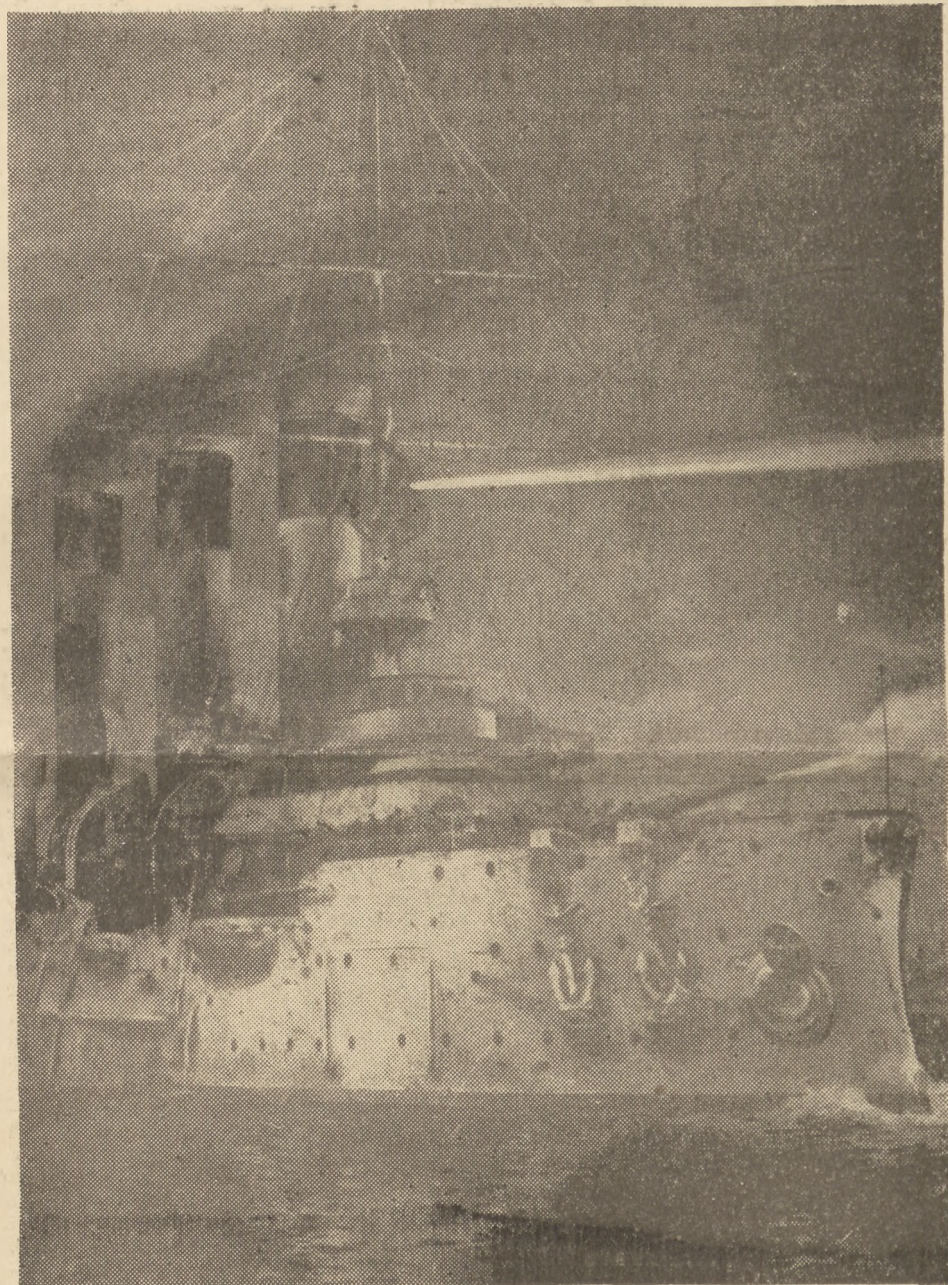
Na czym więc polega istota tych rad, które takim strachem napawały burżuazję?

Rady — pisał Lenin — to bezpośrednia organizacja samych pracujących i wysiłki wanych mas, ułatwiają im organizowanie państwa i kierowanie nim w walce o nowy socjalistyczny ustrój. Rady — to wyraz demokracji proletariackiej, która jest miliony razy bardziej demokratyczna od wszelkiej demokracji burżuazyjnej, gdyż wciąga do rządzenia państwem milionowe masy pracujące.

Ucząc się na doświadczeniach Rewolucji Październikowej i budownictwa państwa socjalistycznego w Związku Radzieckim stale ulepszały nasz aparat państwowy, nasze rady narodowe. Sięgamy do tradycji pierwszych rad delegatów robotniczych i chłopskich. Do tradycji rad narodowych, tworzonych w okresie okupacji hitlerowskiej.

Umacniając istniejące rady, tworząc nowe gromadki rady narodowe coraz bardziej spełniamy warunek naszej demokracji — wciągania jak najszerszych mas pracujących do rządzenia państwem. Tym samym jeszcze bardziej utrwalamy naszą niepodległość, ponownie uzyskana przez naród polski dzięki Związkowi Radzieckiemu w wyniku rozgromienia hitlerowskiego okupanta. Tym samym wzmacniamy jeszcze bardziej nasze państwo ludowe, jako silne ognio w obozie państw demokracji, socjalizmu i pokoju, na czele którego stoi Związek Radziecki.

Dziś po 37 latach triumfalnego marszu idei Rewolu-



cji Październikowej Związek Radziecki nie jest już jedynym państwem robotników i chłopów. W wyniku rozgromienia hitlerizmu w II wojnie światowej przez Związek Radziecki, w wyniku walk narodowo-wyzwoleńczych w Europie i Azji powstał potężny obóz państw socjalizmu i demokracji ludowej, obejmujący jedną trzecią część ludzkości.

Obóz pokoju i demokracji jest głównym czynnikiem załokowania i utrwalenia pokoju. Cała ludzkość zawdzięcza naszemu obozowi to, że jest potężną przeszkodą na drodze tych sił, które dążą do rozpalenia nowej wojny światowej.

Sila naszego obozu tkwi w niewzruszonej przyjaźni Związku Radzieckiego. Chin Ludowych i krajów demokracji ludowej. O przyjaźni tej tak pisał wódz narodu chińskiego Mao Tse-tung: „Zrozumiałe, że siły, zrodzone z tej przyjaźni są bezgraniczne, niewyczerpane i rzeczywiście niepokonane. Niech zadrzą wszystkie imperialistyczni agresorzy i podżegacze wojenni w obliczu naszej wielkiej przyjaźni”.

Przyjaźń ze Związkiem Radzieckim, Chinami Ludowymi i krajami demokracji ludowej jest także źródłem i naszej siły, siły Polski Ludowej. Umacniając przyjaźń z wielkim Krajem Rad, czer-

Pracownicy morza zgłaszają swoich kandydatów do rad narodowych

25 ub. m. odbyło się w Polskim Ratownictwie Okrętowym zebranie załogi, zorganizowane przez Zakładowy Komitet Frontu Narodowego celem wysunięcia kandydatów do rad narodowych.

Długo trwało omawianie poszczególnych kandydatur. W rezultacie pracownicy PRO zgłosili do Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni st. nurka Władysława Soltyśkiewicza i mł. nurka Jerzego Bulejaka.

Ogólnym aplauzem przyjęli zebrani zgłoszone do Wojewódzkiej Rady Narodowej kandydatury dyrektora technicznego PRO kpt. Witolda Poinca, przewodniczącego ZO ZZZP tow. Kubańskiego i dyrektora naczelnego CZ PMH tow. Włodzimierza Szynarowskiego.

26 ub. m. odbyło się podobne zebranie na motorowcu „Nowa Huta”. Załoga wysunęła tam bosmana Franciszka Stachyrę na kandydata do Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Zadania związków zawodowych w kampanii wyborczej do rad narodowych

(Z referatu tow. W. Kłosiewicza na III Plenum CRZZ)

Nasze podstawowe zadanie polega na tym, aby umysłować każdemu robotnikowi, każdemu pracownikowi umysłowemu ogromne znaczenie wyborów do rad narodowych.

W kampanii wyborczej uwaga wyborców skupi się z natury przede wszystkim na problemach miejscowych, na tych sprawach, którymi zajmuje się dana rada narodowa. Naszym zadaniem będzie przyciągnąć się do spopularyzowania dorobku danego zakładu pracy, danego terenu.

Jeszcze jedną sprawę winniśmy doprowadzić do świadomości całej klasy robotniczej. Klasa robotnicza to kierownicza siła naszego narodu, naszego państwa ludowego, a więc ponosi ona przede wszystkim odpowiedzialność za właściwe funkcjonowanie organów władzy ludowej, za ich najściślejszą więź z całym narodem. Dlatego też klasa robotnicza winna wziąć najbardziej aktywny udział w wyborach do terenowych organów władzy państwowej.

Stąd też wynika drugie ważne zadanie, stojące przed nami — włączenie szerokich mas pracujących do czynnego uczestniczenia w całym przebiegu kampanii wyborczej, tak, aby rezultatem jej był wybór na radnych najlepszych ludzi, których cechować będzie ofiarność, bojowość, patriotyzm, szczere dążenie do służenia potrzebom i interesom mas pracujących.

Już niedługo rozpoczyna się w zakładach pracy zebrania, na których załogi robotnicze będą wysuwać swoich kandydatów na radnych i zastępców radnych. Zebrania te będą organizowane przez Komitety Frontu Narodowego, jasne jest jednak, że aktywny związkowy winien tu odegrać szczególnie czynną rolę. Chodzi o to, aby zebrania te przebiegały w atmosferze zarówno uroczystej, odpowiedniej dla powagi chwili, w której załoga będzie obradować nad tym, kogo uważa za najgodniejszego dla zajęcia zaszczytnego stanowiska reprezentanta władzy ludowej na swoim terenie — jak i w atmosferze swobodnej, krytycznej dyskusji, której rezultatem winno być wysunięcie rzeczywiście przodujących ludzi załogi zarówno partyjnych jak i bezpartyjnych.

Robotnicy stanowiący najaktywniejszą siłę narodu w wielu wypadkach nie byli dotychczas w dostatecznym stopniu reprezentowani w radach narodowych. W składzie rad narodowych liczba robotników z produkcji przedstawiała się często niezadowalająco.

W nowych wyborach winien więc być poważnie wzmocniony tron robotniczy wśród przedowników pracy, racjonalizatorów, spośród tych, którzy wyróżniają się w stosowaniu nowych inicjatyw i nowych metod pracy i których postawa społeczna gwarantuje rzetelne wypełnianie obowiązków radnego.

Obok zebrania w zakładach pracy aktywny związkowy winien również czynnie ucze-

stniczyć w zebraniach środowiskowych, jak np. nauczycieli, pracowników służby zdrowia, przyczyniając się, by i te środowiska wyłoniły swych najlepszych przedstawicieli jako kandydatów na radnych.

Rola związków zawodowych nie kończy się z chwilą wysunięcia najlepszych synów i córek klasy robotniczej jako kandydatów na radnych. Trzeba popularyzować tych kandydatów w toku całej kampanii wyborczej.

Następne ważne zadanie, stojące przed nami, to udział przedstawicieli związków zawodowych w komisjach wyborczych.

Instancje związkowe winny wpływać na to, aby przedstawiciele związków zawodowych, biorący udział w komisjach, spełniali jak najlepiej nałożone na nich zadania.

I wreszcie jeszcze jedno zadanie, związane bezpośrednio z kampanią wyborczą, to aktywny udział związków zawodowych w Komitetach Frontu Narodowego.

Popularyzacja terenowych programów wyborczych dyskusja przedwyborcza łączy się nierozdzielnie ze sprawą poparcia czynnym tych programów. W toku kampanii wyborczej winniśmy jeszcze mocniej ugruntować wśród klasy robotniczej zrozumienie tej prawdy, że szybsze podniesienie stopy życiowej trzeba wypracować i wywalczyć, że w naszym reku leży realizacja i tempo realizacji wskazań, zawartych w uchwałach II Zjazdu PZPR.

Dlatego też kampania wyborcza winna być powiązana z pełnym wykonywaniem tych zadań, które postawiliśmy na naszym II plenum, a zwłaszcza z rozwinięciem w zakładach pracy kontroli całej załogi nad wykonywaniem umów zakładowych i długookresowych zobowiązań oraz z inicjowaniem podejmowania indywidualnego, zespolowego, międzyoddziałowego i międzyzakładowego współzawodnictwa.

Patrząc ufnie i spokojnie w przyszłość, będziemy zarazem czujnie śledzić i zwalczać machinacje wroga klasowego, który słuchając podszeptów sił imperialistycznych, będzie próbował zerwać na krytyce niedociągnięć i słabości w dotychczasowej działalności rad narodowych, aby za pomocą atmosfery jedności naszego narodu, stojącego w zwartym, narodowym frontie walki o pokój i Plan 6-letni.

Polska klasa robotnicza i związki zawodowe, które stawały zawsze na wezwanie partii do realizacji postawionych przez nią zadań, włączają się dzisiaj jak najbardziej aktywnie do kampanii wyborczej do rad narodowych, widząc w tych wyborach dalszy wielki krok naprzód do umocnienia państwa ludowego, do umocnienia organów władzy ludowej, do zwiększenia udziału ludzi pracy w rządzeniu swoim państwem, do szybszego wcielenia w życie wielkich zadań budownictwa socjalistycznego.

Przegląd wydarzeń

W IDMO „europejskiej wspólnoty obronnej” znów pojawiło się w Europie. Tym razem w postaci „unii zachodnio-europejskiej” — tworu konferencji londyńskiej. Lecz jakkolwiek nie nazywała się ta zmowa, wyglądała z niej wilcze oblicze militarystyki niemieckiej.

Podkarmiony i wypuszczony na wolność przez amerykańskich bankierów — Frankenstein niemieckiego przemysłu zbrojeniowego — Krupp zaciera ręce z zadowoleniem. Jego francuski kolega — Schreider-Creusot też jest dobrej myśli. Mendes-France i Adenauer dogadali się dla ich wspólnego dobra o współpracy zbrojeniowej francuskiej i niemieckiej w ramach tej „unii”, m. in. jako warunek rozwiązania problemu Saary. Wiadomo, że Niemcy doszli do przekonania, że niemiecki Krupp francuskiemu Kruppowi oka nie wykoła.

I jakkolwiek waszyngtońscy, londyńscy i bońscy parzytanie starają się przedstawić starych kruków przemysłu zbrojeniowego jako gołąbków pokoju — opinia publiczna wie, co o tym sędzi. Dlatego też coraz głośniejsze, coraz mocniejsze rozlega się głos protestu narodów przeciwko „unii zachodnio-europejskiej”, której celem jest (tak jak zbankrutowanej EWO) odrodzenie militarystyki niemieckiej. Nawet socjaldemokracja (SPD) i zachodnio-niemieckie związki zawodowe (DGB) wypowiedziały się przeciwko uchwałom londyńskim.

KLUCZ DO ROZWIĄZANIA PROBLEMU

ROZWIĄZANIE sprawy niemieckiej na zasadach jednolitości, demokracji i pokoju — to klucz do bezpieczeństwa Europy i świata. Odrodzenie zaś militarystyki niemieckiej, rozbiście Niemiec — to źródło poważnego niebezpieczeństwa i dla Europy i dla świata. To co proponują uchwały londyńskie, to co przewiduje „unia zachodnio-europejska” (taką nazwę otrzymał pakt brusselski z udziałem Niemiec zachodnich), a mianowicie „suwerenność” dla reżimu bońskie, przywrócić go do rodziny atlantyckiej i pozostawienie w adenauerlandzie wojsk okupacyjnych do końca tego wieku, nie jest rozwiązaniem problemu niemieckiego w interesach pokoju, a otwarciem semaforu dla pancernego pociągu agresji, którego głównym maszynistą jest Dulles.

Zastanówmy się: czy nie ma innej drogi rozwiązania problemu niemieckiego? Czy remilitaryzacja i rozbiście Niemiec jest ko niebezpieczeństwem, tak jak usiłuje to twierdzić propaganda amerykańskich imperialistów?

Ostatnio rząd Związku Radzieckiego znów zwrócił się z notą do rządów USA, Anglii i Francji, proponując przeprowadzenie powszechnych, wolnych wyborów w całych Niemczech, jednoczesne wycofanie wojsk okupacyjnych zarówno z NRD jak i Niemiec zachodnich oraz utworzenie systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie.

Jak dotychczas siły tych argumentów Stany Zjednoczone przeciwstawiały argument siły. Tego rodzaju argumenty posiada również Związek Radziecki i cały obóz pokoju. Ale przecież o to właśnie chodzi, aby ze stosunków międzynarodowych wyeliminować argument siły, groźby światu katastrofy. Dlatego też Związek Radziecki zaproponował w ONZ zawarcie konwencji (układu) o powszechnym rozbrojeniu i zakazie broni masowej zagłady.

Projekt radziecki spotkał się z uznaniem i poparciem narodów całego świata m. in. i Polski. Minister spraw zagranicznych Skrzyszewski powiedział: „Związek Radziecki zaczął jeszcze raz na oczach całego świata budować od swego brzegu most porozumienia... Polska oczekuje pozytywnych rezultatów debaty...”

Na te rezultaty czeka cały świat. Dlatego z wielkim zadowoleniem przyjęły narody uzgodniony w ONZ przez Stany Zjednoczone, Anglię, Francję, Związek Radziecki i Kanadę projekt rezolucji dotyczący rokowań w sprawie rozbrojenia. Jest to jednak pierwszy krok, pierwsza jaskółka pozytywnych rezultatów debaty w ONZ. Narody oczekują, że również i inne problemy staną się przedmiotem pozytywnych obrad w ONZ, jak np. punkty dotyczące agresywnych działań marynarki USA przeciwko Chinom Ludowym oraz naruszenia wolności żegluga w strefie morza chińskich.

FAKTY TO RZECZ UPARTA

ANGLICY mają dobre przysłowie: „Fakty to rzecz uparta”. Amerykanie myślą widocznie inaczej: „Jeśli fakty świadczą przeciwko mnie — tym gorzej dla faktów”. Ten amerykański sposób rozumowania przejawiał się w związku z pismem ministra Czoou En-la'ia do ONZ w sprawie agresji USA przeciwko Taiwanowi, jako integralnej części Chin Ludowych. Jak doniosła amerykańska agencja „United Press”, „Stany Zjednoczone odmówiły przyjęcia oświadczenia Czerwonych Chin, oskarżającego USA o agresję, czyniąc to na tej zasadzie, że pochodzi ono od... nie istniejącego rządu”.

Pekin — stolica Chin Ludowych stał się ostatnio ośrodkiem szczególnego międzynarodowego zainteresowania. 12 października br. podpisane zostały w Pekinie doniosłe dokumenty radziecko-chińskie, dotyczące zarówno zacieśnienia przyjaźni między obu wielkimi mocarstwami, jak i sytuacji międzynarodowej (np. w sprawie stosunków z Japonią). Dokumenty te odbiły się głośnie echem w całym świecie, tak, że nawet „polityczni i wojskowi eksperci USA” musieli przyznać, iż „Chiny komunistyczne utwierdzają się jako wielkie mocarstwo...” (Cóż na to Mac Carthy i komisja do badania lojalności amerykańskiej?).

Komunikat o wynikach rokowań radziecko-chińskich wywołał liczne komentarze w prasie światowej. Reakcyjne gazety w USA przyjęły go z lekkiem i zgrzytaniem zębów. W Azji spotkał się z gorącym przyjęciem. Tak np. „Tribune”, wychodząca w Delhi pisała: „Chiny i Związek Radziecki oświadczyły, że będą nadal opierać swoje stosunki z krajami azjatyckimi na podstawie przestrzegania zasad nienaruszalności terytorialnej, nienagierowania w wewnętrzne sprawy, równości w wzajemnych stosunkach, pokojowego współistnienia. Deklaracja ta zostanie gorąco powitana w całej Azji”.

Równie doniosłym wydarzeniem jest wizyta Nehru w Chinach Ludowych. Na przyjęciu wydanym przez Czoou En-la'ia premier Nehru powiedział: „Jedyną służną i praktyczną drogą dla narodów jest uznanie współistnienia między sobą...”

Zasadę tę przyjęły i inne kraje Azji, jak Burma i Indonezja. Razem z Chinami Ludowymi i Indiami stanowią one połowę ludności świata. To są fakty. A fakty to rzecz uparta!

WSPOMNIENIA MARYNARZY którzy wrócili do kraju po uprzedniej dezercji

Przedstawiciel Polskiej Agencji Prasowej przeprowadził rozmowy z kilkoma marynarzami, którzy w swoim czasie dezercerowali i ostatnio powrócili do kraju. Przekonał się oni o kłamliwości głoszonego przez reakcyjne ośrodki mitu o rzekomo łatwym, dostatnym życiu na zachodzie. Przekonał się, że trudno tam zapracować na życie. Brak pracy, poniewierka, tułaczka i poniżenie skłoniły tych ludzi do powrotu do kraju.

JEDEN z nich Jan Nalewajko mieszka obecnie w Domu Marynarza i pracuje w administracji Polskich Linii Oceanicznych. Nalewajko, będąc członkiem załogi s/s „Lublin”, opuścił pokład tego statku 17 sierpnia 1952 roku w Rotterdamie. Pierwszy okres jego pobytu w Holandii — to miesięczny pobyt w areszcie, w którym go zamknięto, gdy zgłosił się do władz holenderskich. Z więzienia przewieziono Nalewajkę pod konwojem policyjnym do kopalni węgla „Henrik” w Limburskim zagłębiu węglowym. Tam umieszczono go w obozie kopalnianym, będącym niczym innym, jak polniemieckim obozem koncentracyjnym. Wszystko pozostało tam bez zmiany: i zimne, ciasne baraki i obwarowana portiernia i druty kolczaste, starannie naprawiane przez obecnych gospodarzy. Ciężkie, prymitywne warunki w kopalni, znojna praca nad wyrywaniem zdrowie Nalewajki. Prosi o pomoc lekarską — nie otrzymuje jej. Otrzymuje natomiast inną „pomoc”: rozmawia z nim ksiądz Dąbek, który nakazuje mu posłuszeństwo i pokorę wobec „pracodawców”. W końcu w wyniku usilnych protestów, Nalewajkę przenoszą do kopalni „Emma”, gdzie rzekomo ma otrzymać lepszą pracę, bardziej odpowiednią stanowi jego zdrowia. Oszukano go jednak. W kopalni „Emma” praca była jeszcze cięższa.

„Postanowiłem wtedy — mówi Nalewajko — zwinąć się z kopalni, zdawałem sobie bowiem sprawę, że stracę tam całkowicie zdrowie. Zarobków zacząłem szukać u chłopów na wsi, jednak bezskutecznie. Pracy nie znalazłem — tak jak ja było wtedy. W tym czasie nocowałem na ławce w parku. Postanowiłem „szukać szczęścia” gdzie indziej — w Niemczech. Egzamin na Niemce zachodnich, 15 maja ub. roku znalazłem się w Kaiserlautern. I tam jednak i w innych miastach pracy nie znalazłem. Urzędy zatrudnienia przepelnione były bezrobotnymi. W końcu dostałem się do kompanii wartowniczej w Vogelwe, składającej się z Polaków i przedstawicieli innych narodowości, którzy znalazli się po wojnie na terenie Niemiec zachodnich i ulegając wrogiej propagandzie, nie wrócili do swoich krajów. Wielonożem zostałem do kompanii wartowniczej nr 4098 we Frankfurcie nad Menem i pełniłem służbę wartowniczą przy wojskowych magazynach amerykańskich. Dowódcą tej kompanii był Fertner, a jego zastępcą Schyr. Jak wszyscy twierdzili — służyli oni poprzednio w armii hitlerowskiej. Z nie-

wielkich poborów musieliśmy opłacać różne „podatki”, na urodziny lub imieniny dowódców, na samochód dla głównego komendanta kompanii wartowniczych na terenie Niemiec, który, jak później mówiono — samochód ten przegrał w karty.

Z kolei przeniesiony zostałem do kompanii nr 4506, stacjonującej we Francji w okolicach Nancy. Tam znów pilnowaliśmy, takich samych jak w Niemczech zachodnich, olbrzymich amerykańskich magazynów wojskowych, wypelnionych sprzętem wojennym.

Zrozumiałem, że nie tam dla mnie miejsce, że mogę być tylko popychadłem, nędznym obiektem wyzysku, że przyszłość moja — to bleśń i niedojadanie, że nie mam tam żadnej perspektywy. Wtedy zrozumiałem, co utraciłem opuszczając ojczyznę. Podobnie myśleli i inni kole-dzy z kompanii wartowniczych. Docierały do nich listy z kraju, w których ich krewni pisali o swoim nie zawsze jeszcze łatwym, ale coraz dostatniejszym życiu o swoich dzieciach, które ucza się w średnich i wyższych uczelniach, o swoich planach i zamierzeniach życiowych. A tam — żadnych planów, żadnych perspektyw, chyba tylko zapomnienie w wódce i kartach. Często temat powrotu do kraju przebiegał i ich rozmowach, ale straszenie rekromy konsekwencjami jakie czekałyby ich po powrocie do Polski — boją się wracać.

Ja się zdecydowałem, porzuciłem kompanie wartowniczą i udało mi się przedostać do Niemiec zachodnich.

Wiedziałem wiele nędzy, na pięciotygodniowych mieszkał całe rodziny niemieckich bezrobotnych. W końcu udało mi się nad granicę czechosłowacką, przetrzymując ją i zgłosiłem się do władz czechosłowackich, które skierowały mnie do Polski.

PALACZ okrętowy — Ludwik Dzióbek zdezerterował w lutym 1952 r. we francuskim porcie Le Havre ze statku „Fryderyk Chopin”. Już pierwsze dni pobytu we Francji były dla Dzióbki przykrą niespodzianką — w porcie Le Havre nie znalazł pracy, spotkał natomiast wielu francuskich bezrobotnych.

Doradono mu wyjazd do Paryża do emigracyjnego „Klubu Polskich Kombatanów”, który miał ułatwić dezercję i urzadzenie się we Francji. Dzióbek polecił do Paryża i zgłosił się do tego klubu — na ul. Legendre 30. Rzeczywiście, kierownik klubu „kapitan” Domański zapolekował się nim, dając mu po-



Jan Nalewajko (czwarty od prawej) w świetlicy Domu Marynarza w Gdyni

sadę... sprzątaczkę. „Pracowałem więc od rana do nocy — opowiada Dzióbek — w dni powszednie i niedziele za skromne utrzymanie i dach nad głową. Myłem podłogi, pomagałem kucharzowi, wykonywałem funkcje woźnego. W związku z tą ostatnią funkcją przeszedłem specjalne „przeszkolenie”, polegające na wyuczeniu się wszystkich tytułów, jakimi musiałem obdarzać byłych klubów — panów eksmajorów, ekspułkowników, ekskonsulów, eksambasadorów i innych...”

Pewnego dnia „kapitan” Domański oraz „major” Urbanowicz dali Dzióbceki do zrozumienia, że może „gruntownie zmienić swą sytuację na lepsze”, złożył o wykorzystanie go w celach wrogich Polsce Ludowej. Dzióbek odmówił i musiał wrócić do pracy posługacza.

„Stałem tematem rozmów byłych klubów — wspomina Dzióbek — była wymarzona przez nich nowa wojna światowa. Miał być ona dla nich drogą do władzy, stanowisk, zaszczytów i pieniędzy w kraju „wyzwolenym” przez Niemców. Tak, na armie niemiecką przede wszystkim liczą oni, nazywają ją „najwspanialszą armią świata”. Oburzało mnie to do głębi. Przekonałem się ostatecznie, że ci wszyscy panowie to zdrajcy, przagnący dla swych interesów pograzić nasz kraj we krwi. Zaczynałem rozumieć, jak źle zrobiłem, uciekając z Polski — na służbę takim ludziom”.

Dzióbek porzucił klub, jednak przez długi czas nie mógł znaleźć pracy i miesz-

kał w przepełnionych przytułkach dla bezdomnych. W końcu po długich staraniach udało mu się znaleźć pracę w odlewni pomników. Miesięczny zarobek, jaki tam otrzymywał, nie starczał jednak nawet na skromne życie. „Doszedłem wtedy do wniosku — mówi Dzióbek — że czeka mnie nędza i dalsza poniewierka. Postanowiłem więc wrócić do kraju. Z prośbą taką zwróciłem się do naszej ambasady dzięki niej wróciłem do ojczyzny. Obecnie — uczciwie pracując usiłuję zrehabilitować się za to, co zrobiłem. Zgłosiłem się do pracy w PGR. Otrzymałem ją i obecnie pracuję w PGR Waplewo. Dzieci moje uczą się — jestem szczęśliwy”.

Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: J. Lebedowicz z Zarządu Portu w Szczecinie i M. Wróblewski z Rejonu Dróg Wodnych we Wrocławiu.

Narada redaktorów gazetek zakładowych

21 PAŹDZIERNIKA br. odbyła się w Zarządzie Głównym ZZZP narada redaktorów i korespondentów zakładowych gazetek i biuletynów.

Narada poświęcona była omówieniu tematyki i formy artykułów oraz współpracy z korespondentami, organizacjami związkowymi, partyjnymi i administracją.

Tow. Sługocki podkreślił w swym referacie zbyt słabe zainteresowanie gazetek zagadnieniami współzawodnictwa. Nie znalazły w nich także należytego odbicia sprawy socjalno-bytowe, kulturalno-oświatowe i sportowe. Bardzo mało miejsca poświęcano również działalności organizacji związkowych w zakładach pracy. Dużym niedociągnięciem pod względem formy, to brak reportażu, humoru i satyry.

Dotychczas najszerzej korzystali z tych form: „Nasza Bandera”, „Port Pokoju” oraz „Biuletyn WZEK”. Współpraca zespołów redakcyjnych „Naszej Banderki” i „Portu Pokoju” z organizacjami partyjnymi, związkowymi i administracją układa się dobrze. Gorzej natomiast przedstawia się ona w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa oraz we Wrocławskich Stocznich Rzecznych.

Rada zakładowa i podstawowa organizacja partyjna w WZEK nie przejawiają zbyt wielkiej troski o swoje pismo „Aktualności”. Inaczej natomiast do swej pracy podchodzą członkowie kolegium Grabowski i Łysakowski, a także i korespondenci. Im to właśnie należy zawdzięczać, że „Aktualności” mobilizują załogę do wykonania planów oraz pomagają robotnikom przy usuwaniu licznych trudności. Właśnie dzięki temu „Aktualności” stały się najlepszym biuletynem, redagowanym w przedsiębiorstwach naszego reortu. Beztraska organizacja partyjnej we Wrocławskich Stocznich Rzecznych spowodowała, że od listopada 1953 r. do października br. wydano zaledwie kilka numerów „Stoczniowa Wrocławskiego”. Nie bez winy pozostaje również Zarząd Okręgowy ZZZP we Wrocławiu, który mało interesuje się gazetkami zakładowymi.

Narada postawiła przed redaktorami konkretne zadania, najważniejsze powiązanie tematyki pism z problemami zakładowymi przez mobilizowanie do współzawodnictwa, popularyzowanie produkcyjnych metod, kontrolę realizacji umów zakładowych o długookresowym współzawodnictwie, omawianie sprawy oszczędności energii, paliw, surowców oraz obniżki kosztów własnych.

Artykuły powinny być aktualne, wychowawcze, a jednocześnie podane w różnorodnej i ciekawej formie. Należy też przynajmniej raz na kwartał dokonywać oceny pisma z udziałem aktywny partyjnego-gospodarczego i związkowego, a także nagradzać najlepszych korespondentów. Należy też zorganizować wymianę doświadczeń pomiędzy redaktorkami gazetki i biuletynów na terenie poszczególnych okręgów ZZZP.

Naradę zakończono wręczeniem nagród przodującym zespołom redakcyjnym.

JANUSZ WILEMBOREK
st. instruktor Zarządu Gł. ZZZP

Salwa z „AURORY”

A górą
miasto
jak gdyby
wysznzone w powietrze.
Rymneta
szczęściolówka z
„Aurory”
(W. Majakowski)

— Łódź z prawej burty — oznajmia sygnałowy.

— Gdzie jest komisarz?

— krzyczą z szalupy.

Bielyszew przechyliła się przez poręcz mostku.

— O co chodzi?

— Komisarzu Bielyszew!

— woła człowiek w szalupie.

— Jestem z oddziału Babina. Delegat Komitetu Wojskowo - Rewolucyjnego kazał zakomunikować, że o dziewiątej Kierieński i cała jego kompania mają się poddać. Jeżeli będą się opierali dalej, na fortecy Pietropawłowskiej zostanie zapalona czerwona światła.

Tylko nie przegapcie! „Aurora” ma wystrzelić ślepym nabojem dla sygnału — żeby wszyscy usłyszeli. Po wystrzale nastąpi szturm.

Łapiąc powietrze łącznik w dalszym ciągu komunikuje nowiny.

— Nasz bosmanmat Kiewcow i jeden maszynista z „Prozorliwego” zostali odkomenderowani do Smolnego z poleceniem od wszystkich oddziałów. Mają zameldować Zjazdowi

Rad i towarzyszowi Leninowi, aby nie wątpili: Zdobędziemy Pałac Zimowy!... Kozacy zupełnie opuścili plac przed pałacem — odjechali do kozsar. Nie chcieli bronić Kierieńskiego. A junkrzy zrobili barykadę z drewnianych belek przed pałacem. To ci bohaterowie! Która teraz godzina?

— Za dwadzieścia minut dziewiąta! — odpowiada dają mu z różnych stron górnego pokładu i z mostku.

— Więc żebyście tylko nie przegapili — uprzedza łącznik. Szalupa oddala się.

— Proszę wydać rozkaz wciągnięcia podwójnego sygnału — zwraca się komisarz do Ericksona.

— Górny — czerwony, dolny — biały.

— Rozkaz — odpowiada pokornie dowódca.

Po chwili niewidocznymi liniami przeciągniętymi od mostku pełną ukośnię do góry, ku masztowi na dziobie, kołysane wiatrem latarnie podwójnego sygnału. Czekały na nie, nie mogąc się doczekać na okrętach stojących w szy-

— Chodźmy na dziób, towarzysze!

Głos zdradza Bielyszewa

— komisarz jest zdenerwowany.

— Proszę o zezwolenie pozostania na mostku... Nie mogą być obecni! — wyrwa się Ericksonowi.

Machnąwszy ręką Bielyszew pierwszy zbiega na pokład.

Prawie cała załoga okrętu jest już na przednim pokładzie. Słowa łącznika błyskawicznie obiegły cały okręt. Każdy na krążownikowi w dręczącym oczekiwaniu liczy minuty i sekundy.

Przy wieżyczce działa, na przednim pokładzie, stoją w pogotowiu dyżurni artylerzyści.

— To ty, Jewdokim? — zapytuje komisarz poznając Ogniewa po jego olbrzymim wzroście. — Ładuj ślepym nabojem. Na próbę. Celuj na Zimowy.

— Jednak doczekaliśmy się! — mówi Ogniew uradowanym basem.

Głuchą trzaską zamek sześciolocalowego działa.

Nad rzeka, za Pałacowym Mostem, wisi nieprze-nikniona mgła. Tam, gdzie wzrok domyśla się ciemnego masywu Pietropaw-

włowskiej twierdzy, nic nie widać. Nie ma świetlnego sygnału.

Jest dziewiąta godzina, ale wachtowny pokładowy, pochłonięty jak wszyscy oczekiwaniami, zapomni o swoich obowiązkach.

Dzwon okrętowy, który wy-bija każdą godzinę, milczy.

A czas nie czeka. Minuta za minutą odchodzą w nieskończoność jak fala za falą.

Nad krążownikiem rozpostarła się pełna naprężenia cisza. Setki oczu nie odrywają się, patrzą w mrok w nadziei ujrzania światła latarni. Rozpływające się kontury Pietropawłowskiej cerkwi niemal kołyszają się przed oczami.

— Czego oni tam marudzą! — niecierpliwie mruczy Zacharow i wbiega schodkami na mostek. Tu pot butów na żelaznych stopniach rozlega się wyraźne wśród ciszy. Ma się wrażenie, że ogromna machina z pośpiechem odlicza sekundy.

— Trzydzieści pięć minut po dziesiątej — informuje podoficer wracając.

— Nie inaczej, tylko musiało się coś przytrafić na Pietropawłowie.

» Dużo jeszcze węgla wylatuje kominem «

W III kwartale br. parowce Polskich Linii Oceanicznych „Baltyk”, „Białystok”, „Puck”, „Wisła”, „Jarosław Dąbrowski”, „Lublin”, „Gliwice”, „Hel”, „Marchlewski” i „Olsztyn” zaoszczędziły łącznie 694,3 tonn węgla. Wyniki te świadczą o coraz racjonalniejszej gospodarce cieplnej na naszych parowcach.

Trudno byłoby wymienić tutaj nazwiska wszystkich palaczy, węglarzy, mechaników i smarowników przodujących w III kwartale w oszczędnościach na oszczędnościach. Wyniki te świadczą o coraz racjonalniejszej gospodarce cieplnej na naszych parowcach.

Jak widzimy kierownictwo przedsiębiorstwa oceniło pracę i wysiłek tych marynarzy, którzy rozumiejąc dobrze swe obowiązki gospodarzą statkami, stosując właściwą obsługę i prawidłowe palenie w kotłach, przyczynili się w poważnym stopniu do zaoszczędzenia kilku set tonn surowca tak po-

trzebnego dla naszego rozwijającego się przemysłu. Ale przecież na tych statkach oprócz przodujących ludzi znajdują się i inni. O ich to pracy i „zasługach” pomówimy w tym artykule. A ocenę pracy pozostawiamy kolektywom statkowemu.

Do parowców przodujących w oszczędnej gospodarce bunkrem należą „Jarosław Dąbrowski”, którego załoga maszynowa zaoszczędziła w III kwartale 186,4 tonn węgla. Jakkolwiek jest to poważna cyfra, tym niemniej ośmielam się stwierdzić, że sporo niezużytych kalorii ciepłych „wyfrunęło” przez komin tego statku. Jest to wylatująca zaskórka pięciu „asów” — IV mechanika Jerzego Skonieczko, smarownika Sergiusza Ratajczuka, palaczy — Franciszka Janusa i Bronisława Miśkiewicza oraz smaronika Edwarda Kowalczyka. A oto jak dbają o statek, jak gospodarzą ci marynarze.

Dla każdego uczciwego, dobrze spełniającego swe obowiązki palacza, smarownika czy mechanika jest rzeczą jasną, że aby uzyskać dobre wyniki, zużytkować każdą cząsteczkę pary oraz przedłużyć żywotność mechanizmów i kotłów trzeba solidnie się napracować. Każda godzina wachty takiego marynarza jest wypełniona

nieustanną, czujną pracą. IV mechanik Jerzy Skonieczko i smarownik Sergiusz Ratajczuk lekceważą jednak swoje obowiązki. Ich pierwszym przestępstwem na wachtach jest utrzymywanie zbyt wysokiego poziomu wody w kotłach. Ulegając swemu wygodnictwu, niesumienni marynarze zapominają, że oprócz zawilej pary, prowadzącej do strat ciepłych, za wysoki poziom wody w kotłach grozi maszyni awaria. Wszak stan ten może w każdej chwili spowodować niebezpieczeństwo uderzenia wody na maszynę, a więc rozbicie i zniszczenie cylindrów.

Na każdym statku palacze są obowiązani ściśle stosować się do zarządzeń st. mechanika odnośnie metod spalania węgla. Na parowcu „Jarosław Dąbrowski” lekceważą sobie jednak te zarządzenia palacz Franciszek Janus, stosując sobie tylko wiadome zasady, wychodzące raczej na niekorzyść statku. Cenimy na ogół inicjatywę załóg, lecz jedynie w tym wypadku, gdy myśl nowatorska i nowe metody są lepsze od dotychczasowych, dają oszczędność czasu pracy i materiału. Tak jednak nie jest w tym wypadku. Metody pracy palacza Janusa prowadzą jedynie do bezużytecznych strat ciepłych.

Identycznie postępuje smarownik Kowalczyk, który nie dba o utrzymywanie jak najwyższej temperatury wody zasilającej; nie wykorzystuje należycie ciepła odpadowego.

Listę tych „zjadaczy węgla” z parowca „Jarosław Dąbrowski” zamyka palacz Miśkiewicz, który samowolnie reguluje bieg wentylatora, mimo iż czynność ta ma prawo wykonywać jedynie mechanik wachtowny. Czyżby palacz Miśkiewicz działał jedynie w trosce o uzyskanie jak najlepszych wyników? Nie podobnego. Jest to raczej złe pojęcie ulżenia sobie w ciężkiej pracy. Trzeba, by palacz Miśkiewicz zapamiętał, że nie wolno regulować dopływu powietrza do kotła według własnego widzi mi się, gdyż dawka musi być regulowana w zależności od gatunku węgla i sposobu palenia. Stosowany przez palacza Miśkiewicza system, oprócz powstawania strat ciepłych, skraca żywotność kotła, naraża go na uszkodzenie, zmuszając tym samym całą załogę maszynową do dodatkowych prac, tj. walcowania rurek, uszczelniania szwów, nitów itp.

Na parowcu „Lublin” nie liśmy dwóch „zjadaczy węgla”. Byli to II mechanik Adam Adamczyk i III mech. Alfons Zysnarski. Hojnie szafował olejem cylindrowym II mech. Adamczyk. Działając widocznie w myśl przysłowia „kto nie smaruje, ten nie jedzie” ob. Adamczyk nie żałował pokazywać dawek oleju do maszyn. Skutek jest jednak wręcz odwrotny. Nadmiar oleju przedostaje się z wodą do kotła, zmniejszając jego wydajność. Powstają więc straty paliwa. W tej niewłaściwej gospodarce skutecznie dopomagał Adamczykowi III mech. Zysnarski, nie zawsze utrzymując skrzynię cieplną w należytym stanie. Warto, by ob. Adamczyk przypomniał sobie o takim przysłowiu, że „co za dużo to nie zdrowo” (nawet i dla maszyny) i zmniejszał dawki oleju. Obużać niebyle troskliwym mechanikom przypominamy, że olej cylindrowy w kotłach parowych to największe niebezpieczeństwo.

PAROWIEC „Gliwice” jest statkiem, na którym w ostatnim okresie nastąpiła radykalna zmiana na odcinku gospodarki węglą. Powołano przeprawy cechującą „Gliwice” w II kw. br. ustąpiły miejsca znacznym oszczędnościom uzyskanym w III kw. br., w którym

zmniejszono zużycie węgla o 73,6 tonn. Świadczy to o poważnym wysiłku i wkładzie pracy załogi. Niemniej i na „Gliwicach” nie brak „zjadaczy węgla”. Są nimi palacz Stebnicki i węglarz Gierszkow. Ich cechą charakterystyczną jest niesumienność na pracy, lenistwo, lekceważenie poleceń zwierzchników. Np. palacz Stebnicki podczas postoju w porcie, mimo uwag mechanika służbowego, dwa razy „blazował”, dopuszczając do granicy zaworów.

Wprawdzie w stosunku do liczby 173 nagrodzonych za oszczędne zużycie węgla nie była to duża liczba, ale w tym, że do których pisaliśmy powyżej i do których zaliczyć należy jeszcze Antoniego Zająca, Józefa Witasa i Mieczysława Kaczmarskiego z parowca „Białystok”, tym niemniej nie wolno zapominać, że z ich winy zmniejszało się bezproduktywnie wiele cennych kalorii ciepłych. Nie wolno nam zapominać, że ci ludzie przeszkadzają nam w oszczędnej gospodarce węglą. Ludzi takich i im podobnych trzeba wychować, oduczyć od złych, szkodliwych nawyków. I ten obowiązek ciąży na kolektywach naszych statków.

Z. MAJOR

NASZE ZADANIA w długofalowym współzawodnictwie

KONFERENCJA partyjno-ekonomiczna Polskiej Żeglugi Morskiej ujawniła szereg usterek w pracy PZM i pokrewnych przedsiębiorstw — z punktu widzenia walki o obniżenie kosztów własnych. Równocześnie wskazała drogi i sposoby ich usunięcia.

Oporając się na tych wskazówkach Rada Zakładowa PZM podjęła w naszym — marynarzy — imieniu konkretne zobowiązania, które ujęto w umowie o długofalowym współzawodnictwie. Bez nas — załóg pływających — bez naszego świadomego, celowego i konkretnego udziału w realizacji tych zobowiązań, pozostaną one jedynie pustymi frazesami.

Ażeby do tego nie dopuścić, musimy więc:

- wyciągnąć z tej umowy wszystkie punkty dotyczące załóg pływających,
- opracować konkretne i terminowe zadania dla każdego członka załogi w zależności od jego stanowiska i indywidualnych możliwości,
- stale kontrolować realizację tych zadań, nie

tolerując zaniedbań w jakości i terminowości wykonania.

- wykorzystywać w formie krótkofalowych zobowiązań indywidualnych czy zbiorowych wszelkie możliwości przyspieszenia lub zwiększenia tych zadań,
- informować o wszelkich trudnościach odpowiednie komisje w PZM, aby uzyskać pomoc w ich usunięciu.

Ogólnie należy stwierdzić, że umowa ta jest dużym krokiem naprzód w kierunku racjonalnego zespolenia wysiłku załóg pływających z równoległymi wysiłkami personelu lądowego. Wprowadza ona ład i planowość w dziedzinie zobowiązań, w której panowała dotychczas dorywczość i różnorodność, zarówno jeśli chodzi o ich cel czy też terminy.

DRUGA bardzo ważną cechą tej umowy jest to, że wyraźnie określa mobilizujące zadania, czego nie było brakowało dotychczas w rozrzuconym w naszej flocie ruchu współzawodnictwa. Mamy więc wskazówki, jak należy postępować. Teraz od nas zależy, jak te wytyczne będą realizowane. W podróży nr 69 nasza statkowa komisja opracowała podział zadań na całą załogę. Po zatwierdzeniu tego projektu na zebraniu załogowym przystąpiliśmy do jego realizacji, systematycznie kontrolując wykonanie poszczególnych zobowiązań.

Jestem pewny, że w czasie ich realizacji otrzymamy pomoc od naszej dyrekcji. Np. niedawno skierowano na nasz statek oficera KO tow. Bachowskiego, który pomógł nam postawić na właściwym poziomie pracę organizacyjną i społeczną. Dał on przykład własnej inicjatywy i pracy przy redagowaniu gazetki ściennej, udzielił wiele cennych wskazówek na przyszłość, z których winniśmy korzystać.

Mam też nadzieję, że właśnie ciwile rozpoczęła realizację umowy będzie przebiegać na naszym statku zgodnie z planem, bo stać nas na to. Trzeba tylko trochę zapалу, trochę dobrej woli. Nie zapominać, że należyte podejście do tych zadań będzie świadectwem naszego uświadomienia politycznego.

Przesmycki

Kpt. motorowca „Nysa”

SKUTECZNIE WALCZA o obniżenie kosztów własnych

Półtora miesiąca minęło od konferencji partyjno-ekonomicznej w Zarządzie Portu Szczecin. Można już zatem dokonać wstępnego podsumowania uzyskanych wyników.

NASZYM największym sukcesem jest niewątpliwie fakt, że walka o obniżenie kosztów własnych stała się codzienną sprawą wszystkich robotników i pracowników portu.

Jak osiągnęliśmy ten cel? Oddziałowe organizacje partyjne i rady oddziałowe, poprzez grupy partyjne, agitatorów i meżów zaufania, przeniosły uchwały konferencji do załogi. Na 30 zebraniach i naradach szczegółowo przedyskutowano wnioski za warte w uchwale i ustalono konkretne środki wprowadzenia ich w życie. Zgłoszone wnioski ujęto w formie zobowiązań. Dyrekcja powołała czteroosobowy zespół, który co 2 tygodnie analizuje postępy ich realizacji i sygnalizuje niezwłocznie kierownictwu wszelkie rysujące się trudności w tej dziedzinie. W biurach portowych działają zespoły propagandowe, które popularyzują wśród załogi sprawę walki o obniżenie kosztów własnych. Z tymi zespołami współpracują trójki kontrolujące wykonanie podjętych zobowiązań.

Szeroko zakrojona praca polityczna i organizacyjna wokół uchwały konferencji dała już konkretne wyniki gospodarce. Załoga szczeecińskiego portu może pochwalić się wyoszczędzeniem 469 tys. zł ponadplanowych oszczędności.

TYCH sukcesach zadecydowała przede wszystkim zwycięska walka całej załogi o realizację planu przeładunków. W III kwartale br. wykończono nasze zadania ilościowo w 110,4 proc., wartościowo w 128,1 proc. Poważny wkład w walkę o plan włożyły w tym okresie załogi Biur Portowych „Ewa” i „Starówka”, które przekroczyły swoje odcinkowe plany przeładunków o 60,9 i 26,3 proc. Trzeba też podkreślić sukcesy załogi B. P. „Basen Górniczy”, która, pokonując trudności spowodowane nieplanowym podejściem maszyn towarowych, wykonała plan kwartalny w 107,5 proc.

Uzyskane wskaźniki planu — to wynik coraz lepszej, ofiarnej pracy przede wszystkim brygad sztafarskich i trymerskich. Wyróżniają się wśród nich zespoły Jana Chmielewskiego i Michała Turskiego w B. P. „Ewa”, Wierzak i Nieradki w B. P. „Starówka” czy Romana Głowackiego w B. P. „Basen Górniczy”. Osiągają one średnio od 200 do 210 proc. normy.

Wydajne pracy robotników towarzyszy pomoc ad-

ministracji. Realizując postanowienia konferencji partyjno-ekonomicznej kierownictwo troszczy się o zabezpieczenie właściwego frontu pracy w porcie. Osiąga to z jednej strony przez dokładniejsze ustalanie tygodniowych zadań planowych dla poszczególnych biur portowych, z drugiej zaś — przez udoskonalanie planowania dobowo - zmianowego dla brygad. Wiele pomogło zacieśnienie współpracy z PKP. Przejawem tego są codzienne odprawy portowców z kolejarzami. Dzięki tym środkom, przedsięwziętym przez aparat głównego dyspozytora, ograniczono w przeładunku zarówno ilość przetrzyśniętych, jak i strat czasu powstałych z powodu niewłaściwego podstawiania wagonów.

Z KAŻDYM miesiącem poprawia się wykorzystanie czasu roboczego brygad. Klasycznym przykładem likwidacji przetrzyśniętych jest pełne wprowadzenie w ewentualne zbrojowym metody pracy ciągłej. Jej inicjatorami są młodzieżowe brygady majstra Gaca, Janiny Pajak, Władysława Popławskiego, Łatwińskiego i innych. Robotnicy wiedzą, że do wprowadzenia tej nowej metody pracy przyczyniło się kierownictwo portu dzięki ulepszeniu dowozu robotników do B. P. „Ewa”. Zmiana transportu wodnego na samochodowy nie tylko zlikwidowała przestoje robocze brygad, lecz również przyniosła poważną oszczędność około 148 tys. złotych.

Podobna walka z przestojami toczy się na odcinku ekspedycji wagonów kolejowych, które na skutek przeładowywania względnie też niedoładowywania przechodziły na przystój, narażając przedsiębiorstwo na poważne straty finansowe.

Konferencja partyjno-ekonomiczna, postawiła więc przed załogą i kierownictwem zadanie zmniejszenia przestojów przez usprawnienie egalizacji wagonów. I na tym odcinku notujemy już osiągnięcia. Przez odpowiednie dobor i szkolenie robotników powiększamy ilość kwalifikowanych spacy, takich jak np. Dworakowski, Franciszek Łatawiec i in.

Konferencja partyjno-ekonomiczna wskazała załogom warsztatów portowych możliwości oszczędniejszego gospodarowania materiałami. Robotnicy warsztatów resztkują te wskazania. Coraz śmielej wprowadzają do pro-

dukcji materiały zastępcze w miejsce deficytowych, jak np. zamiast tulei brązowych stosują z powodzeniem tuleje z tworzywa sztucznego; w miejsce ciałych łożysk z brązu przy wałach śrubowych używają łożyska stalowe z wkładką brązową, co przynosi oszczędność około 160 kg brązu.

Ożywił się ruch racjonalizatorski. Zwiększyła się ilość i polepszyła jakość zgłaszanych wniosków. W III kwartale br. złożono ich o 30 proc. więcej niż w II kwartale.

Kierownictwo portu wzmacnia wysiłki dla ulepszenia procesu technologicznego przeładunków. Wykorzystując osiągnięcia przodujących brygad przystąpiło do opracowania kart technologicznych.

Oto szereg przykładów świadczących o tym, że załoga Zarządu Portu Szczecin realizuje wskazania Partii w dziedzinie obniżki kosztów własnych.

Lbd.

Dyskutujemy nad planem technicznym floty morskiej

Aby harmonogram ruchu statków stał się »żelaznym prawem«

Po zapoznaniu się z poszczególnymi wycinkami technicznego planu floty morskiej, zauważyliśmy, że jedyną częścią planu rozwiązania łobaczki Polskiej Żeglugi Morskiej: brak synchronizacji planu pracy portów z planem floty. Problem ten autorzy usuwają przez włączenie planu portów — a więc przez rzut ładunków przez nabrzeża do portu — do planu floty. Jakkolwiek zaplanowana dla naszego tonnażu masa towarowa ma swoje odbicie w planie portów, jednak tylko pod względem ilości tej masy bezsoreczowania, w jakim tem nie przetrut poszczególnego rodzaju towaru ma być dokonany.

Brak tej synchronizacji rozwiązuje „plan techniczny floty morskiej” przez określenie normy obsługi statków w całym porcie, uwzględniając również rozbicie masy towarowej z podaniem przerzucanych w danym miesiącu a-sortymentów. Ślusne też orzekają radzieccy inżynierowie, że z wprowadzeniem planu technicznego floty, harmonogram ruchu statków staje się „rzeczywistym żelaznym prawem”, gdyż naruszenie harmonogramu powoduje niewykonanie planu floty.

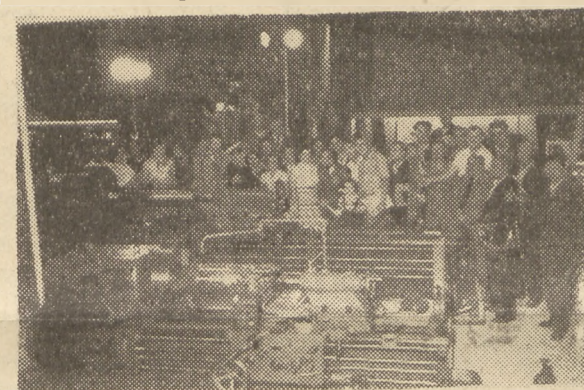
Wypływa stad dla nas

Zamieszczony w n-rze 18 (88) naszego pisma artykuł pt. „Plan techniczny floty morskiej”, przetłumaczony z radzieckiej gazety „Wodny Transport”, wzbudził zainteresowanie wśród pracowników naszej floty. Oto jeden z głosów w dyskusji na ten temat.

wniosek, że plan portów powinien być podbudowany względnie uzupełniony wiążącym miernikiem pracy, jakim jest wskaźnik przeładowania poszczególnych tonarów, wyrażony ilością tonn danej masy towarowej na jedną dobę pobytu statku w porcie i na jedną dobę przeładunku. W określaniu pobytu statku w porcie należałoby liczyć czas — w imporcie: od zaumowienia na wejście do ostatniego unosu, a w eksporcie: od zakończenia wyładunku do odumowienia na wyjście. Natomiast doba przeładunku jest doba efektywnej pracy przeładunkowej portu.

AUTORZY artykułu krytykują zaliczenie do planu pełnej ilości tonnomil rejsu, mimo iż rejs kończy się w następnym miesiącu, w efekcie czego powstaje rozbieżność w tonnomilach, PZM jednak nie chce doprowadzić do tej właśnie rozbieżności, ocenia pracę statków na podstawie rejsów zakończonych i zaliczonych do danego okresu sprawozdaw-

Na międzynarodowej wystawie w Izmirze



W pierwszych dniach września br. załoga motorowca „Nowa Huta” z zaciekawieniem zwiadała międzynarodową wystawę w porcie tureckim Izmir. Niemalą dumą napelniał marynarzy pawilon Polskiej Rzezypospolitej Ludowej, przedstawiający dziesięciolecie osiągnięcia naszej gospodarki narodowej.

Estetycznie wykonany pawilon polski budził szczerą podziw zwiędających gości. A wystawione ekspozycje różnych galezi przemysłu oglądali wszyscy z wielkim zainteresowaniem. (Z korespondencji B. Janiczaka).

Na zdjęciu: marynarze z motorowca „Nowa Huta” zwiędają dział ciężkiego przemysłu w pawilonie polskim.

dług statystyki. Niemniej tonnomile sa obliczone tak, jak gdyby w danym miesiącu wszystkie rejsy były zakończone.

Nadmienić należy, że również i nasz miesięczny plan operatywny jest skonstruowany tak, że wskazuje na bieżący ruch statku, a więc i jego pozycję w ostatnim dniu miesiąca. Obserwując realizację zadań, nie trudno dostrzec, jakie odchylenia od zaplanowanego harmonogramu pracy floty powstały w toku wykonania.

Natomiast tonnomile zdolności przewozowej rejestrujemy w wykonaniu, aby uzyskać wykorzystanie zdolności przewozowej. Współczynnik ten otrzymujemy z podzielenia wypracowanych tonnomil przez tonnomile zdolności przewozowej.

PION głównego księgowego PZM projektował wnieść wniosek o planowanie, a więc i o zaliczenie do wykonania tylko rejsów zakończonych w okresie sprawozdawczym, motywując to przyspieszeniem sprawozdawczości za daną okres i w pewnym mierzze wychodząc z założenia, że produkcja w tonnomilach nie została wykonana, o ile zaliczamy pełne

tonnomile dla rejsów przełomowych, tzn. rejsów między jednym a drugim okresem sprawozdawczym.

Przyznać trzeba, że dotychczasowy system zaliczania produkcji, jak i proponowany przez pion gł. księgowego, nie dają nam pełnego obrazu pracy statku w danym okresie. Jedynym system zaliczania produkcji, proponowany przez inżynierów radzieckich w „planie technicznym floty morskiej” daje nam rzeczywiste odzwierciedlenie jakości pracy floty w danym okresie kalendarzowym. Pozostałe systemy są jedynie półśrodkiem. Nowy system planu i ewidencji wykonania w oparciu o wspomniany projekt nie byłby pracochłonnniejszy od obecnie stosowanego. Wymagałby jedynie od załóg rejestrowania dokładnej pozycji statku o północy ostatniego dnia każdego miesiąca.

Warto się więc zastanowić nad jego wprowadzeniem. Natomiast proponowana synchronizacja planu floty z planem portów jest sprawą, którą należałoby jak najszybciej wprowadzić w życie.

HENRYK ZABŁOCKI

Pracownik PZM

O wydziałowy rozrachunek gospodarczy w stoczniach rzecznych

Już od roku Wrocławskie Stocznie Rzeczne przy współudziale Katedry Rachunkowości WSE we Wrocławiu pracują nad wprowadzeniem wydziałowego rozrachunku gospodarczego. Redakcja nasza zwróciła się do osób zajmujących się rozwiązywaniem tego problemu z prośbą o podzielenie się z Czytelnikami swymi doświadczeniami. Dziś drukujemy wypowiedź gł. księgowego Wrocławskich Stoczni Rzecznych mgr Henryka Sobisa, a w jednym z najbliższych numerów oddamy uwagi jednego z pracowników naukowych Katedry Rachunkowości WSE we Wrocławiu.

WPROWADZENIE wydziałowego rozrachunku gospodarczego wymaga ściślejszej współpracy wydziałów planowania i rachunkowości oraz kierownictwa inżynierii technicznej.

Czy obecny stan organizacyjno-techniczny stoczni rzecznych umożliwia zrealizowanie tego postulatów?

Obecnie praktykowane w stocznich planowanie nie odpowiada wymaganiom wydziałowego rozrachunku gospodarczego. Plany bowiem sporządza się wyłącznie w rachogodzinach, stąd też stocznie, mimo że przekraczają plany w rachogodzinach i w wartości produkcji, często nie wykonują równocześnie planu rzeczowego.

W zasadzie nie ma także planowania operatywnego, gdyż planów dobowo-zmianowych nie doprowadza się do poszczególnych brygad roboczych. Na skutek tego mistrzowie i brygadziści nie czują się odpowiedzialnymi za wykonanie planowych zadań. Działalność komórek planowania też nie ma charakteru mobilizującego, a ogranicza się jedynie do śledzenia realizacji planu godzinowego w miarę wpływu kart roboczych, czyli praktycznie dopiero pod koniec miesiąca.

To, że planowanie jest częściej nierealne, można złożyć w znacznym stopniu na

karb wadliwie sporządzanych dokumentacji i kosztorysów, dostarczanych przez armatora. W praktyce stoczninowej nierzadko spotyka się wypadki, że odchylenia między kosztorysem wstępnym a wynikowym dochodzą do 1000 proc. Np. Żeluga na Odrze dostarczyła nasze stocznie, które właśnie kosztorysy remontowe na holowniki „Złotaria” i „Dolny Śląsk”. Po wykonaniu prac różnica między kosztorysem wstępnym a wynikowym wyniosła przeszło 600 proc.

Zdarzają się też i takie wypadki, że na niektórych pozycjach planu produkcyjnego brak jest w ogóle jakiegokolwiek dokumentacji wstępnej. W ostateczności sporządza się ją po zakończeniu prac na danej jednostce, co pociąga z kolei za sobą zwiększenie nakładów pracy i pieniędzy.

Brak lub zła jakość dokumentacji technicznej powoduje je w konsekwencji to, że:

- nie opracowuje się kart operacyjnych, o ile zaś je wypełnia się, to dopiero po zakończeniu operacji lub w najlepszym wypadku podczas jej wykonywania. W rezultacie karta operacyjna rejestruje to, co wykonano, a nie mówi natomiast o tym, co należy wykonać;
- opóźnia się termin opracowania kart roboczych,

co z kolei sprawia, że liczba robotników pracujących bez kart dochodzi nieraz do 70 proc.;

- kierownictwo techniczne nie korzysta w toku pracy z dokumentacji, a opiera się na wskazaniach robotników i brygadziści oraz na obserwacjach personelu technicznego.

STAN ten pogarszają jeszcze niewłaściwe normy techniczne na poszczególne rodzaje robót. Są więc roboty „opłaczalne” i „nieopłaczalne” dla robotnika. To zaś z kolei stwarza warunki do ku moterskiego podziału robót między wykonawców.

Duże zaległości w wystawianiu kart roboczych uniemożliwiają kontrolę terminowego ich spływu. Przyczynia się to do przetrzymywania kart w wydziałach produkcyjnych, co wykorzystują brygadziści dla tzw. „wyrównania czasu pracy”, tj. do przerzucania pewnej ilości godzin z kart „nieopłaczalnych” na „opłaczalne”. W wyniku tego normy pracy prawie we wszystkich robotach są wykazywane jako przekroczone.

Wykazywanie wysokiego wyrobienia norm ułatwiają jeszcze inne przyczyny. Ponieważ wystawianie kart roboczych przeważnie bywa opóźnione, dokumentacja warstwową traci swój organizatorski charakter. Funkcje organizatorów produkcji przejmują zatem brygadziści i robotnicy, którzy często, nie bez uprzedzenia administracji technicznej przystępują do wykonywania prac. Po zakończeniu ich brygadziści przedstawiają w dziale gł. technologia wykaz wykonanych robót. Stworzone do piero na tej podstawie karty robocze, rzecz jasna, nie umożliwiają brakarzom rzeczywistą kontrolę wszystkich operacji, ponieważ dawno już wykonano. W takiej sytuacji brakarze mogą jedynie stwierdzić, że elementy zdane przez robotników odpowiadają wymaganiom techniki, natomiast nie mogą odpowiedzieć na inne zasadnicze pytania: jakie operacje wykonano przy zdanych ele-

mentach. Np. mogą oni stwierdzić, że zawór był szczelny, natomiast nie wiedzą, czy był szlifowany i do szczelniany.

Wstawianie kart roboczych po zakończeniu robót powoduje również wypadnięcie takiego podstawowego miernika produkcji, jakim jest weryfikacja części przez dział gł. technologia po dokonaniu demontażu. Wystawianie kart roboczych po wykonaniu pracy sprawia też iż wypadają z ewidencji rachunkowej wszelkie braki i zawińione. Jeśli np. brakarz zakwestionuje jakąś robotę, to nie ma możliwości odnotowania tego na karcie roboczej.

O ile założymy, że karta robocza winna doprowadzać elementy planu do stanowiska roboczego, to opisany stan rzeczy uniemożliwia nie tylko operatywne planowanie, ale też przekreśla możliwości operatywnego kierowania produkcją przez dział gł. techniczny.

PODOBNE jak na odcinku produkcji tak i w dziedzinie dokumentacji życia materiałów jest wiele niedociągnięć. Zasadniczym błędem gospodarki materiałowej w stocznich rzecznych jest brak w poszczególnych zleceniach produkcyjnych opracowania technologicznego z uwzględnieniem materiałochłonności. Na skutek tego o ilości i jakości zużytych materiałów decyduje w zasadzie komórka wykonawcza, a więc brygadziści i robotnicy, którzy dobierają materiały według swego uznania. Nie są oni bowiem ograniczeni żadnymi normami zużycia.

Również na skutek mylnej dekretyzacji asygnał przez dystrybutorów materiałowych mogą zaistnieć takie wypadki, jak np. miał miejsce w stoczni głogowskiej. Miano wicie na skutek nieprawidłowego rozchodowania w ewidencji materiału przy budowie drugiej serii wielkich wrocławskich kosztów budowy ostatniej barki okazał się o 2/3 mniejszy niż koszt poprzednich barek. Z tego wynika, że ewidencja kosztów produkcji, bez szczerzej tro-

ski inżyniera, technika i dystrybutora materiałowego nie spełnia swych zadań, a wykazywane sumy nie zawsze odzwierciedlają wielkość rzeczywiste poniesionych przy produkcji nakładów.

W rezultacie księgowość nie jest w stanie udzielić kierownictwu stoczni właściwej pomocy w walce o obniżkę kosztów.

Trzeba w końcu stwierdzić wyraźnie, że zainteresowanie aparatu inżynierii technicznej stoczni rzecznych wskaźnikami ekonomicznymi nie jest wystarczające.

Zlikwidowanie obecnego stanu jest podstawowym zadaniem, którego spełnienie umożliwi wprowadzenie wewnatrzzakładowego rozrachunku gospodarczego w stocznich. Wymaga to więc:

- uregulowania sprawy dokumentacji wstępnej;
- opracowania zasad planowania;
- opracowania zasad dokumentacji i rozliczenia kosztów;
- opracowania zasad współpracy z wydziałem planowania i księgowości;
- materialnego zainteresowania pracowników nie tylko osiągnięciami produkcyjnymi, lecz także wynikami w walce o obniżkę kosztów.

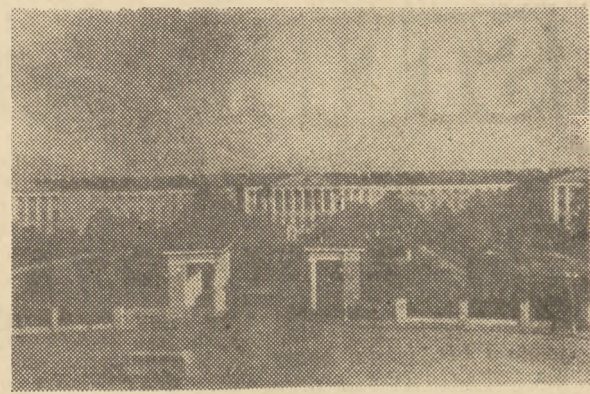
Henryk Sobis

Główny księgowy
Wrocławskich Stoczni Rzecznych

Blerdzie z nich przykład

W czasie załadunku cementu na parowiec „Argo don” w porcie gdańskim brygada nr 23 z brygadzi-
stą Antonim Lewandowskim uzyskała 593,6 proc. normy. Równie dobry wynik przy tym statku osiągnęła brygada nr 9 z brygadzi-
stą Zbigniewem Sumera — 413 proc. normy. Brygada nr 12 z brygadzi-
stą Stanisławem Kakareko wyrobiła 437 proc. normy przy załadunku parowca „Nadir”. W przeładunkach cementu wyróżnia się także brygada nr 13 Józefa Nasindrowicza.

W Leningradzie



Instytut Smolny. Stąd w pamiętne dni roku 1917 Lenin i Stalin kierowali zbrojnym powstaniem. Tu II Zjazd Rad proletariatu pierwsze na świecie państwo radzieckie.

TYSIĄCE gości przyjeżdża do Leningradu i każdy opuszcza go oczarowany majestatycznym widokiem jednego z najpiękniejszych miast świata.

Przez całe wieki zmieniało się oblicze miasta. Ale do Wielkiej Rewolucji rzucił się w oczy ogromny kontrast między centralnymi dzielnicami a przedmieściami robotniczymi.

Np. jedna z peryferii Leningradu — Mała Ochta, o której urodzony tam znany pisarz — demokrat N. G. Pomiatowski pisał swego czasu.

„Są tam zaledwie trzy murowane kamienice, pozostałe — drewniane, a wśród tych ostatnich niewiele, niż dziesięć jednopiętrowych. Niemal czwarta część domów przedstawia smutny widok: czarne, zbitwiałe chałupki, wrosłe w ziemię, w wielu chałupkach przegnięte dachy, rozpadające się ściany, podparte deskami i kółkami, przekrzywione okna, często zaklejone papierem i gałganiami lub po prostu zatka-
ne sukmaną chłopką lub babką spodnicą”.

Jedyną pozostałością z przeszłości tego byłego petersburskiego przedmieścia są obecnie zachowane nazwy niektórych ulic — Młocza, Glucha, Pusta... Poza tym trudno byłoby poznać odnowioną Małą Ochtę. Wzdłuż asfaltowych magistrali ciągną się wielopiętrowe masywy domów wybudowanych przez Władzę Radziecką, otworzą liczne, bogato zaopatrzone sklepy.

Autowa i Ochta, Gawań i Newski rejon, Wyborgska strona i była Moskiewska rogatka z aleją im. Stalina — oto gdzie szeroko rozwinięto budowę. Tutaj wyrósł dzielnicę z wygodnymi mieszkaniami, domami kultury, kinami, szkołami. Rozmach budowy wzrasta z roku na rok.

Powstały nowe ulice. W alei im. Stalina buduje się w tej chwili dziesiątki wielopiętrowych gmachów, tworzących olbrzymie bloki.



Newski Prospekt

W rejonie tym znajdują się w trakcie budowy 34 domy o powierzchni około 100 tysięcy m². W niedalekiej przyszłości rozpocznie się budowa nowego gmachu Teatru Młodego Widza i Domu Kultury Newskiej Fabryki Budowy Maszyn im. Lenina i Fabryki Metalowej im. Stalina.

Kończy się gamifikację Leningradu, rozwija się na wielką skalę systemy ogrzewania gmachów. Założono nowe parki i stadiony.

Miasto Lenina budzi powszechny podziw. Oto co pisze w liście do naszej redakcji asystent maszynowy z motorowca „Batory” Z. Andrzejczak o swoich wrażeniach z pobytu w Leningradzie:

„Niemożliwością jest w ciągu kilku dni obejrzeć całe miasto ze wszystkimi jego zabytkami. Lecz to tylko, co zdążyliśmy obejrzeć, zachwyciło nas i najlepiej przekonało o sile i woli narodu radzieckiego, narodu z którego bohaterów walk i ofiarnego wysiłku czerpiemy wzór i przykład, jak trzeba żyć i pracować.

Niezatarte wspomnienia z Leningradu będą towarzyszyły nam w naszej pracy i będą nas mobilizowały do tego, by jak najszybciej dorównać poziomowi życia ludzi radzieckich”.

SLADEK interwencji

DYREKCJA Wrocławskich Stoczni Rzecznych zawiadomiła nas, iż ogrodzenie zakładowego ogrodu działkowego zaplanowano na 1955 rok. W bieżącym roku przeznaczono 2 000 zł z funduszu zakładowego na zakup drzewek owocowych (notatka pt. „Wio koniku” w nrze 15(85)).

ZARZĄD Okręgowy ZPPZ w Gdańsku zapewnił nas, iż rada zakładowa Zarządu Portu w Gdyni będzie przeprowadzała co miesiąc ocenę przebiegu realizacji zobowiązań, zawartych w zakładowej umowie zbiorowej, a wyniki oceny będzie każdorazowo podawać do wiadomości załogi (notatka „Dziękuję” w nrze 16(86)).

DYREKCJA Gdańskiej Stoczni Remontowej powiadomiła nas, że zakończenie robót przy budowie kotłowni centralnego ogrzewania i uruchomienie jej nastąpi w grudniu br. (notatka w nrze 17(87) pt. „Jeśli tak dalej pójdzie”).

ZORGANIZOWANIE współzawodnictwa wśród spawaczy oraz ich przeszkolenie w ładowaniu towarów sypkich — oto środki, jakie dyrekcja i rada zakładowa Zarządu Portu w Szczecinie zastosowały, aby usprawnić egazyzację wagonów (notatka pt. „Bcz nauki” w nrze 19(89)).

KRAKOWSKIE Zakłady Eksploatacji Kruszywa wyślali nam, że omawiany w notatce sprzęt zgłoszony do upłynienia (notatka pt. „Kto kupi” w nrze 16(86)).

C. d. n.

Najlepsi w PLO

Komisja współzawodnictwa PLO dokonała oceny pracy załóg statkowych i administracji za III kwartał br.

Najlepszymi osiągnięciami w tym okresie wykazali się marynarze z motorowca „Gerner” Walter, który wysunął się na czoło we współzawodnictwie międzystatkowym. Drugie miejsce zajął

motorowiec „Batory”, trzecie — parowiec „Kościszko”.

Wśród załóg pływających produkujące miejsca zajęli: Jan Cwiercz, kucharz ze statku „Hel”, Bernard Grzela, bosman ze statku „Wisła” i Jan Pohl, asystent maszynowy z parowca „Kościszko”.



(2)

(Dalszy ciąg)

„Jeżeli będziemy musieli prze-
trwać tu zimą — oświadczył spokojnie profesor Szmidt — to prze-
trwamy. Jesteśmy na to całkowicie przygotowani”.

Woda w szczelinach między lami zamarzała błyskawicznie i morze pokrywało się jednolitą skorupą lodową. Jak okiem sięgnąć — lód, nie tylko lód. Raz tylko załoga przeżyła chwilę nadziei. W odległości trzech, czterech mil na wschodzie olbrzymi potok lodu, niesionego prądem morskim, pędził ku Cieśninie Berynga. Wszystkie jednak wysiłki załogi, żeby wyrwać „Czeluskin” z przymusowego bezruchu i przesunąć go bliżej zbawczego prądu, spełziły na niczym. „Czeluskin” wmarzł w pole lodowe o średnicy 100 kilometrów. Fostój trwał prawie 2 tygodnie, aż wreszcie kry ruszyły w innym kierunku unosząc ze sobą beznadziejny statek.

W październiku, gdy dryf przybliżył go do wyspy Koliucyn, tubylcy Czukczki przybyli na saniach zabrali chorych i tych, którzy zakończywszy swe prace musieli wracać na stały ląd.

W listopadzie pole lodowe dopłynęło do Wyspy Diomeda położonej pośrodku Cieśniny Berynga. Zaledwie pół mili dzieliło je od wolnego go od lodów Oceanu Spokojnego. Cel wydawał się osiągnięty. Wśród załogi zapanowała radość. Wszystkie trudy i niebezpieczeństwa poszły w zapomnienie. Cieszone się jednak za wcześnie.

Tajfuny japońskie, szalejące w tym czasie na Oceanie Spokojnym, porwały niczym piórko ogromne pole lodowe z wmarzniętym weń statkiem i przesunęły je daleko na północny zachód. Wysłany na pomoc lodołamacz „Litke” musiał cofnąć się przed wysoko spiętrzonymi torosami. Otoczony ze wszystkich stron lodami, osamotniony „Czeluskin” oddalał się wciąż od morza wolnego od lodów. Jak gdyby wszystkie siły przyrody sprzyściły się przeciw niemu; zatrzymywał się, krążył na miejscu, to znów zawracał — jak zabawka prądów morskich i wiatrów.

Zimowanie stało się nieuniknione. Pogodziwszy się z tą koniecznością załoga nie zalażywała rąk i nie ustawała w pracy. Personel naukowy wykorzystywał każdą godzinę dryfu, żeby przeprowadzać obserwacje nad prądami tej nie zbadanej części Oceanu.

„Prace naukowe prowadzone w dalszym ciągu. Nastrój załogi bardzo dobry” — meldował do kraju profesor Szmidt.

W końcu grudnia statek znalazł się o 100 mil morskich od wybrzeży azjatyckich. Prąd zniósł go w kierunku Wyspy Wrangla. Zachodziła obawa, by „Czeluskin” nie spotkał los „Jeannette” de Longa, dryfującej z lodami przez 22 miesiące.

Tryb życia na statku szybko i prawie został przystosowany do zimowania. Gdy w styczniu ukazał się pierwsze promienie słońca,

wszystkim wydawało się, że najgorsze chwile minęły już bezpowrotnie. Nie przecuwaliby jeszcze, co ich czeka.

Późnym wieczorem 12 lutego ruch lodów przybrał na sile. Wiatr gwizdał w olinowaniach masztów. Wszystko wokół trzeszczało i huzało. Nagle lody ruszyły do ataku, wałąc o burty statku. Nastąpiła krótka cisza, ale nie uspokoiła ona nikogo. Czekano z niepokojem, co będzie dalej. Nie trwało to długo. Rankiem 13 lutego rozpoczął się decydujący atak. Szalała zamieć, mroź dochodził do 30 stopni przy silnym wicherze. Nagle olbrzymia masa brył lodowych runęła z łoskotem na pokład. Padła komenda: „Opuszczać statek”!

Na krę posypały się wcześniej przygotowane skrzynie, worki i beczki. Coraz to nowe masy lodu waliły na statek z niezwykłą siłą. Lewa burta poddała się. Woda i lód buchnęły do maszynowni i kotłowni. Lód zmiotł kocioł pod parą, zerwał przewód kominowy, uszkodził rury i zawory. Istnienie statku można było liczyć na minutę. „Czeluskin” pograżał się szybko w wodę. Wyładunek odbywał się w błyskawicznym tempie.

Samolot stojący na drodze zsunął na lód w chwili, gdy poziom pokładu równy był z wodą. Tylko na rufie trwała jeszcze gorączkowa praca. To ekipa radiotelegrafistów nadawała ostatnią radiodepe-
szę, po czym przeniosła aparaty na lód. Dziób statku coraz szyb-

ciej zanurzał się w wodzie, aż nagle wszystko runęło w dół po przechylonym pokładzie. Beczka z benzyną przytłoczyła swym ciężarem kwatermistrza statku Mohylewiczę, nie zdążył się już podnieść, bo woda i lód zalały pokład. O godzinie 15.30 „Czeluskin” zatonął. 104 ludzi, w tym 10 kobiet i 2 dzieci, znalazło się na krze. Zarządzono apel. Szmidt krótko przemówił do zebranych.

„Towarzysze, zostaliśmy bez statku, ale wiemy, że Ojczyzna nie opuści nas i przyjdzie z pomocą. Bądźmy godnymi obywatelami naszego kraju, i tu, w lodach Arktyki, stwórzmy wzorową radziecką osadę”.

Ludzie nie wyprostowali jeszcze pleców, na których dźwigał w pospiechu to wszystko, co miało być uratowane, a już trzeba było zabrać się do ustawiania namiotów. Po kilku godzinach pracy obóz ułożony wreszcie do snu. Nie wszyscy jednak odpoczywali. Radiotelegrafista z Krenkiem na czele zabrali się natychmiast do montowania aparatury odbiorczo-nadawczej. W ich rękach spoczywał teraz los obozu. Wkrótce uruchomili odbiornik i uchwycili niespokojne zapęty z Uellen o ich los. Początkowo mogli tylko odbierać sygnały. Wreszcie po wielu godzinach pracy nadajnik był gotów. Nawiazano łączność ze światem; Uellen odpowiedziało. Do Moskwy wysłano natychmiast krótką, lakoniczną depeszę:

„W dniu 13 lutego o godzinie 15 minut 30 „Czeluskin” zatonął, zgine-
ciony przez lody”.

Wiadomość o katastrofie wstrząsnęła całym światem. Miliony ludzi wyzekiwało na każdą wiadomość z kry Olbrzymie nakłady gazet rozchwytywano w jednej chwili.

STER na samokrytykę

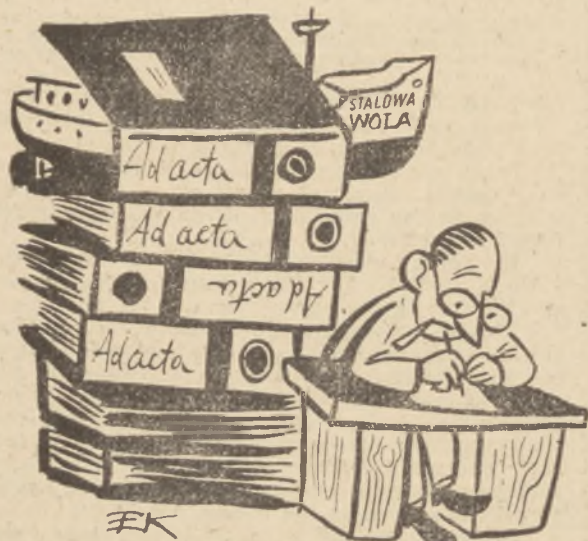
ZE STALOWĄ WOLĄ

ZARZUT, że Inspektorat Techniczny PLO pracuje bezdusznie, byłby dla niego bardzo krzyw-

swej niechęci do owego statku jest konsekwentny. Tę piękną cechę charakteru dokumentuje czy-

nek do oddanych mu pod opiekę jednostek, ale jednocześnie realizuje z powodzeniem plan obniżki kosztów własnych. To samo czyni załoga „Stalowej Woli” — przeprowadza jak najwięcej napraw we własnym zakresie. Taka uparta jakaś załoga. Więc jak tu się dziwić, że Inspektorat jej zdecydowanie nie lubi, tym bardziej, że marynarze ze „Stalowej Woli” posiadają jeszcze jedną brzydą cechę: są skapi. Np. w ostatnim rejsie zaoszczędzili 7,2 t ropy, 80 kg oliwy, 260 kg oliwy cylindrowej, 20 kg nafty, 25 kg mydła i 25 kg odpadków bawełnianych. Do tego wszystkiego namówiła ich organizacja partyjna, żeby się tylko czymś wykazać.

W odróżnieniu od organizacji partyjnej w PLO, która z Inspektorem Technicznym nie chce mieć nic wspólnego. Może też go nie lubi? **ZES.**



dzący. O, nie! Inspektoratów ma raczej do jednostek pływających bardzo żywy, nieomal osobisty sto-

sunek. Różny. Jedne statki lubi, inne zaś nie. Tak! uczuciowy element w pracy Inspektoratu chroni go przed biurokratycznym skostnieniem, a jego wspólnemu z jednostkami PLO nadaje jakiś nieomal ludzki charakter.

„Stalowej Woli” Inspektorat nie lubi. Można rzec — organicznie nie znosi. Taka już jego dźwignia fantazja. Toteż zrozumieliśmy stąd, że fakt zignorowania potrzeb tego statku, jego natarczywych próśb o załatwienie takich błahostek, jak wymiana trybu wału rozrządczego, remont windy ładunkowej, likwidacja przecieków w ładowni czy iskrze nie z komina. Do natręctwa „Stalowej Woli” u stosunkowa się ze stalową wolą niereagowania na żadne pretensje nielubianej przez siebie jednostki. Po prostu odwrócił się do niej plecami lub takowych najbliższą okolicą. I tyle.

Ale „Stalowa Wola”, jak sama nazwa wskazuje, jest uparta. Zwróciła się z tymi swoimi żądaniami do Eksploatacji, która nie mając uprzedzenia Inspektora ratu przyrzekła pomoc. Pomoc okazała się skuteczna. Wymieniono bowiem wspomniany tryb. Również stocznią remontowa za pomocą silnika do windy ładunkowej otarła łyż „odpalonej” przez Inspektora „Stalowej Woli”. Oczywiście gest ten miał znaczenie wyłącznie symboliczne, silnik bowiem okazał się zepsuty. W rezultacie statek udał się w podróż z nieczynną windą. (Można sobie wyobrazić, jaka radość zapanowała w Inspektoracie PLO: „No to ma za swoje natrętne stare pudło!”).

Zresztą trzeba to Inspektoratowi przyznać, że w

KOŚĆ NIEZGODY

2 października br. OZR Zegluga na Odrze sprządał tzw. rabankę, w odważnych z gór poręczach. Niestety — wskutek wadliwego podziału — jednym dostało się czyste mięso, innym zaś same kości.

O mięsie ten sądzi wyrażać: oby nie było mięso kością niezgody.

REWANŻ

Administracja Bydgoskiej Zegluga na Wiśle nie postarała się dotychczas o pokój noclegowy dla załóg pływających, przebywających czasowo w Bydgoszczy. Nocują więc one na dworcu kolejowym (Z korespondencji A. D.).



Dworzec — to nie hotel — PKP się skarży. Więc gdy cierpliwości przepelnili się miarka PKP w rewanżu zechce kolejarzy zakwaterowywać na statkach i barkach.

UMYWAJĄ RĘCE

W wydziale I portu gdyńskiego nie ma umywalni dla robotników.

Brak umywalni, lecz myślę, że podobnych braków będzie więcej. Gdy referenci z B i HP nadal umywać będą ręce.

OZR

Kierownictwo OZR Zegluga na Odrze ulokowało w sklepie OZR-owskim w Nowej Soli pewne małżeństwo: obywatelka C. jest kierowniczką sklepu, a jej mąż zaopatrzeniowcem. (Z korespondencji M. R.)

Personalni z Wrocławia — owe trzy litery nową nazwą natchnęli. Trzeba wobec tego skrócić zachować, lecz zmienić nazwę OZR-ów na Oddziały Zaopatrzenia... Rodzinnego.

GDZIE PORTRETY?

Karlik, kany tak w dyrdoka biegosz?

Kapitanie, zarozki wróć, tylko zobocz, czy mój portret wisi jeszcze na tablicy w Domu Żeglarza w Osobowicach.

A czemu mieliby nie wisieć?

Czemu, powiadacie?... Ady niedawno, jak wczoraj zginęły 2 portrety prodowników pracy — z tablicy.

Jak to? A gdzie był kieownik Domu Żeglarza?

Było ich dwóch kapitanie, i dlatego zginęły, bo gdzie kucharek sześć tam nie ma co jeść.

M. R.

Korespondent

DUCHY

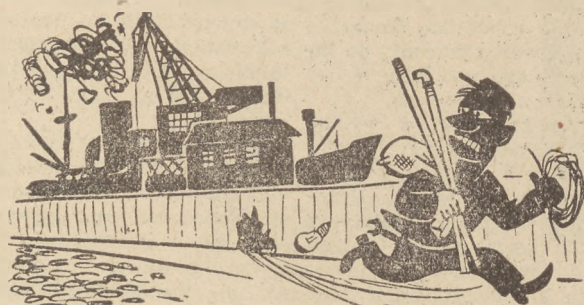
W portach Wybrzeża zdarzają się wypadki przywiaszczenia mienia państwowego.

Blacha. Była. Nawet spora. Ale ma. Znikła. Fiut! Kamfora. Stała i się nagle cała zde — materia — lizowała.

Srubka z mutrą. Używana. Ale była. Jeszcze z rana. Patrz: srubka też się mała zde — materia — lizowała.

Linka. Drobiazg. Sznurek stary. Tu wisiała. Nagle — czary: Zwykła linka (konopiana) zde — materia — lizowana.

Pilnik. Leżał na warsztacie. Krótko. Przestał leżeć. Szlag cię trafia, to narzędzie dane zde — materia — lizowane.



Rozwierdarka. Istne cudo. Polubiłeś. Nie na długo. Co się stało? — myślisz. A, no zde — materia — lizowano.

Przecudowne i rozliczne sztuki dzieją się magiczne. Zarażliwa jakaś mania zde — materia — lizowania.

Od rzemyka — do konika coraz coś spod ręki znika. Straszny po zakładzie prac: duch dematerializacji.

Aż któregoś tam wieczora zaprzestaje snuć się zmora. W jakieś ciałko duch wskakuje i się... materializuje. Wówczas z duchem bywa krucho. Wylewają ducha — duchem.

Z. SKUPIŃSKI

DOBRCZE, ŻE NIE POŻAR

To było naprawdę wesołe przedstawienie. Zaczęło się od tego, że „Światopelka” poczuł pragnienie. Zachciało mu się wody. A że maszyny miał jeszcze nieczynne (właśnie wyszedł z remontu), zaczął rozglądać się po kozielskim porcie za jakimś holownikiem, który by przeciągnął go do najbliższego hydrantu. Wkrótce napotyknął się holownik „Dzierżno”, który przeprowadził „Światopelkę” do basenu pod hydrant. Niestety woda z hydrantu sączyła się o wiele wolniej, niż rosło pragnienie „Światopelki”. Wobec tego kapitan tej

ba i... z rury wydechał się dymek. Pokazał się i zaraz znikł. Jakies narzuciło te konie mechaniczne, czy co? Wóz albo przewóz — za krzyknęli strażacy i przebiegli motor za prom: że tutaj zapali? Ale nie zapalił. Nie chciał i już. Już 2 godziny mordu się dzielni strażacy z tym mechanicznym bydlakiem, a motorek jak spał, tak śpi. Proszę go: Zapal! — Nie paląca jestem — zda się pomrukiwała motopompa. Głaszczą ją pieściliwie, coś tam poprawiają, tańczą wokół niej, a ona jak ta Marynka: śpi i śpi i



jednostki poszedł po rozum do głowy, a stamtąd do Portowej Straży Pożarnej, gdzie poprosił o wypożyczenie motopompy.

Strażacy trochę się cietowali (nie są w końcu do gaszenia pragnienia), ale wreszcie ulegli. Motopompę przenieśli na nabrzeże, podłączyli węże, zapuścili motor i... guzik. Motor jak był niemy, tak milczał nadal. Spróbowali jeszcze raz. Cisza. Pokręcili głowami, potem jakąś srubką, szarnęli korbą... bez skutku. Jeszcze jedna pró-

ciągła nie ma dość... Nagle, gdzieś po 3 godzinach tych zabiegów, ocknęła się z drzemki leniwa motopompa, zagadnęła nerwowo i bluznęła szerokim strumieniem odrzańskim wody. Nareszcie! Odetchnęli strażacy, odetchnęła załoga, odetchnął spragniony „Światopelka”.

Odetchnęli i Ty Czytelniku. Nawet wiem dlaczego: że to nie chodziło o pożar.

Bo można sobie wyobrazić, jaki byłby fajerwerk.

SKI

Narada korespondentów



We wrześniu br. odbyła się we Wrocławiu narada współpracowników naszego pisma z Zegluga na Odrze. Referat o zadaniach korespondenta zakładowego wygłosił korespondent mgr. OLEJKO. Na naradzie tej omówiono też szereg aktualnych zagadnień, m. in. tematykę korespondencji na najbliższy kwartał, oraz sprawę ulepszenia kolportażu. Zagadnienie to rozwiązano w ten sposób, że w budynku dyrektora zainstalowana będzie szafka z regałami. Każdy holownik będzie posiadał swoją stałą przegródkę. Załogi przybywające do Wrocławia będą zabierać z niej zaprenumerowane egzemplarze „Steru”. Nad terminowym rozdziałem pisma przez zakładowego kolportera zobowiązał się czuwać instruktor polityczno-wychowawczy tow. KONDEL.

Na zdjęciu: korespondenci słuchają referatu.

KRONIKASTERU

Już niedługo rozpocznie pracę pierwsza elektrownia na Wiśle, zbudowana koło Nowej Huty. Siłą napędową montowanych tam turbin będzie potężny strumień wody, otrzymany w wyniku uregulowania tego odcinka Wisły oraz wzniesienia tzw. stopnia spiętrającego.

W Zabrze podjęła niedawno produkcję pierwszą w kraju fabryka waty szklanej, którą dotychczas sprowadzaliśmy z zagranicy. Wytwarzana w Zabrzeńskich Zakładach Materiałów Izolacyjnych wata będzie przetwarzana na maty i sznury izolacyjne, które mają szerokie zastosowanie przy izolacji termicznej.

W bieżącym roku buduje się u nas w kraju 6 nowoczesnych kopalń rud żelaznych. Jedną z nich „Barbara”, budowana w rejonie Częstochowy, będzie wydobywać 5 razy więcej rudy niż największa przedwojenna kopalnia.

W listopadzie nastąpi całkowite uruchomienie nowo-

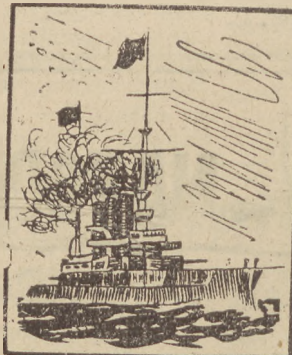
czesnej przetwórci mięsa w Poznaniu. Po rozpoczęciu pełnej produkcji zakład ten będzie przetwarzać około 18 ton mięsa dziennie.

W woj. stalinogrodzkim, na terenach przeznaczonych pod budowę drugiego po Nowych Tychach na Śląsku socjalistycznego miasta — Nowej Dąbrowy rozpoczęto prace budowlane. Na 240 ha obszaru powstaną domy o łącznej kubaturze ponad 3 mln m³.

Ostatnio mieszkańcy Łodzi otrzymali własną operę — pierwszą w historii tego miasta. Najmłodsza polska scena operowa rozpoczęła swoją działalność wystawieniem „Straszego Dworu” S. Moniuszki.

Na 106 dni przed terminem załoga portu szczecińskiego wykonała roczny plan przeładunków. Uzyskany sukces — to w dużej mierze wynik realizacji zobowiązań długookresowych oraz postanowień I konferencji partyjno - ekonomicznej.

Która odpowiedź jest dobra?



Rosyjski okręt wojenny, na którym marynarze Floty Czarnomorskiej podniósł w 1905 r. czerwoną flagę powstania przeciw caratowi nosił nazwę —

- a) „Orzeł”
- b) „Potiomkin”
- c) „Wareg”.



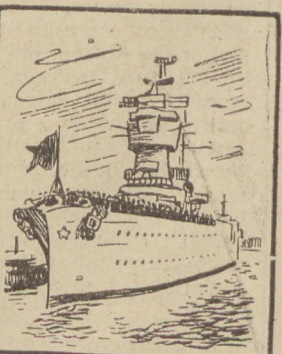
Słynna operacja wojenna — zdobyta przez Czerwoną Armię i Flotę pod dowództwem J. Stalina opanowanych przez kontrrewolucję fortów nadmorskich „Krasnaja Gorka” i „Sieraja Łosadź” — miała miejsce w —

- a) czerwcu 1919 roku
- b) marcu 1920 roku
- c) listopadzie 1918 roku.



Znany radziecki dowódca zespołu ścigaczy torpedowych, działających podczas ubiegłej wojny na Morzu Bałtyckim, dwukrotny bohater Związku Radzieckiego nazywał się —

- a) Szabalin
- b) Lunin
- c) Rudniew.



Flagową jednostką zespołu radzieckich okrętów wojennych, które odwdzieliły w ub.

r. Gdynię, był krążownik —

- a) „Kirow”
- b) „Swierdłow”
- c) „Czkałow”.