

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 24 (94) - rok 4

GDAŃSK, 15 - 31 GRUDNIA 1954 R.

Cena 40 gr

Nie zaniedbywać realizacji uchwał konferencji partyjno-ekonomicznych

Wszystkich pracowników naszego resortu obojętnieść nie może. Wymaga bowiem dużego wysiłku ze strony kierownictwa, organizacji partyjnych i ogółu związkowych. CENIAJĄC dotychczasowe wyniki w dziedzinie pracy polityczno-ekonomicznej, możemy stwierdzić, że poczyniono krok naprzód, ale — niewystarczająco. Odbijają się wprawdzie w zarządkach portów i morskich stocznjach remontowych planowe narady robotnicze, posiedzenia egzekutywy organizacji partyjnych, zebrania rad zakładowych, na których omawia się sprawy kosztów własnych i postępowanie w realizacji uchwał konferencji partyjno-ekonomicznych. W wielu jednak wypadkach dorobek tych narad jest niewielki. Niewłaściwy jest też sposób ich odbywania. Podaje się często suche cyfry z bilansu, które niewiele mówią o realnym dorobku. Nie wolno jednak zapominać, że konferencje partyjno-ekonomiczne to, co dotychczas osiągnęliśmy, jest zaledwie początkiem nasilenia walki o socjalistyczną gospodarność. Zadaniem naszym jest, prowadząc nadal nasiloną pracę polityczno-wyjaśniającą, konsekwentnie realizując podjęte uchwały, rozwijając dotychczasowy dorobek, dalej rozszerzać i pogłębiać naszą walkę o jak najbardziej gospodarną pracę.

Trzeba przyznać, że przezwyciężenie dość często występujących przejawów niegospodarności nie jest ani łatwe ani proste. Wymaga bowiem dużego wysiłku ze strony kierownictwa, organizacji partyjnych i ogółu związkowych. CENIAJĄC dotychczasowe wyniki w dziedzinie pracy polityczno-ekonomicznej, możemy stwierdzić, że poczyniono krok naprzód, ale — niewystarczająco. Odbijają się wprawdzie w zarządkach portów i morskich stocznjach remontowych planowe narady robotnicze, posiedzenia egzekutywy organizacji partyjnych, zebrania rad zakładowych, na których omawia się sprawy kosztów własnych i postępowanie w realizacji uchwał konferencji partyjno-ekonomicznych. W wielu jednak wypadkach dorobek tych narad jest niewielki. Niewłaściwy jest też sposób ich odbywania. Podaje się często suche cyfry z bilansu, które niewiele mówią o realnym dorobku. Nie wolno jednak zapominać, że konferencje partyjno-ekonomiczne to, co dotychczas osiągnęliśmy, jest zaledwie początkiem nasilenia walki o socjalistyczną gospodarność. Zadaniem naszym jest, prowadząc nadal nasiloną pracę polityczno-wyjaśniającą, konsekwentnie realizując podjęte uchwały, rozwijając dotychczasowy dorobek, dalej rozszerzać i pogłębiać naszą walkę o jak najbardziej gospodarną pracę.

Trzeba przyznać, że przezwyciężenie dość często występujących przejawów niegospodarności nie jest ani łatwe ani proste. Wymaga bowiem dużego wysiłku ze strony kierownictwa, organizacji partyjnych i ogółu związkowych. CENIAJĄC dotychczasowe wyniki w dziedzinie pracy polityczno-ekonomicznej, możemy stwierdzić, że poczyniono krok naprzód, ale — niewystarczająco. Odbijają się wprawdzie w zarządkach portów i morskich stocznjach remontowych planowe narady robotnicze, posiedzenia egzekutywy organizacji partyjnych, zebrania rad zakładowych, na których omawia się sprawy kosztów własnych i postępowanie w realizacji uchwał konferencji partyjno-ekonomicznych. W wielu jednak wypadkach dorobek tych narad jest niewielki. Niewłaściwy jest też sposób ich odbywania. Podaje się często suche cyfry z bilansu, które niewiele mówią o realnym dorobku. Nie wolno jednak zapominać, że konferencje partyjno-ekonomiczne to, co dotychczas osiągnęliśmy, jest zaledwie początkiem nasilenia walki o socjalistyczną gospodarność. Zadaniem naszym jest, prowadząc nadal nasiloną pracę polityczno-wyjaśniającą, konsekwentnie realizując podjęte uchwały, rozwijając dotychczasowy dorobek, dalej rozszerzać i pogłębiać naszą walkę o jak najbardziej gospodarną pracę.

W III kwartale nie złożyło tam ani jednego usprawiedliwienia z dziedziny technologii przeładunków. Mimo że wydział ten ma dwa razy więcej pracowników niż wspomniany wydział I.

Poważne zaległości w rozwijaniu ruchu racjonalizatorskiego mają do odrobienia m. in. Szczecińska Stocznia Remontowa i Zarząd Portu Szczecin. Zadaniem aktywów związkowych — komisji współzawodnictwa i wynalazczości — jest dopilnować planów postępu technicznego, czuwać nad napływem i realizacją wniosków, usprawniających produkcję zakładu. Była o tym także mowa w uchwałach konferencji.

Nie jest możliwe w ramach jednego artykułu omówić w sposób choćby ogólny wielu ważnych aspektów walki o obniżkę kosztów własnych. Chcemy jedynie na podstawie przytoczonych przykładów zasygnalizować, że realizacja planu przedsięwzięcia, zbudowanego w wyniku konferencji partyjno-ekonomicznych, wykazuje w niektórych zakładach często poważne luki. Ze w dalszym ciągu nie wykorzystuje się wielu możliwości uzyskania lepszych rezultatów w pracy. Kierownictwo, organizacje partyjne i rady zakładowe w wielu zakładach nie dość pamiętają o tym, że powzięte swego czasu na konferencji partyjno-ekonomicznej uchwały mówią o wspólnej odpowiedzialności za ich wykonanie.

Przygotowania do polsko-niemieckiej żeglugi na Odrze

Na wiosnę przyszłego roku zostanie uruchomiona regularna żegluga rzeczna pomiędzy Polską i NRD. W pierwszych dniach grudnia br. przybył do Wrocławia pociąg w składzie 9 barek niemieckich, należących do państwowego przedsiębiorstwa „Deutsche Schiffahrt Umschlagbetriebe Berlin”. Odbił on pierwszy próbną rejs na tej trasie.

Zeglarze odrzańscy serdecznie przyjmowali niemieckich kolegów. Barki ich załadowano w szybkim tempie. W tym samym czasie do zaprzyjaźnionej z nami Niemieckiej Republiki Demokratycznej popłynęło Odrą 10 polskich barek.

Należy spodziewać się, że uruchomienie polsko-niemieckiej żeglugi na Odrze przyniesie obu stronom nie tylko korzyści gospodarcze, ale również będzie dalszym krokiem na drodze pogłębienia przyjaźni polsko-niemieckiej.

Na zdjęciu (od prawej): dyrektor Żegluga na Odrze — Orłowski, dyrektor DSU i kierownik ekipy barek niemieckich

Wyprzedzili czas

8 GRUDNIA br. Polska Marynarka Handlowa wykonała swoje zadania planowe na 1954 rok w następujących wskaźnikach: w tonomilach — 101 proc., we wpływach — 115,7 proc. Uzyskanie tego sukcesu stało się możliwe dzięki wspólnym wysiłkom podjętym przez załogi pływające i pracowników lądowych wszystkich przedsiębiorstw żeglugowych w celu lepszego wykorzystania rezerw przewozowych floty.

Największy wkład w walce o plan dały PLO, które już do 4 grudnia br., a więc 27 dni przed terminem zameldowały o wykonaniu swojego planu przewozów w 100,4 proc. w tonomilach i 104,2 we wpływach.

Zabezpieczenie wysokiej gotowości technicznej statków, troska o sprawną odprawę w portach krajowych i zagranicznych, lepsze wykorzystywanie zdolności przewozowej, staranie o zdobycie dodatkowej masy towarowej — oto środki, przy pomocy których załogi PLO zabezpieczyły przedterminową realizację planu.

W szlachetnym współzawodnictwie w walce o plan wyróżniły się załogi statków: „General Walter”, „Piast”, „Nowa Huta”, „Batory”, „Lublin”, które już od kilkadziesiąt dni przewożą ładunki na poczet planu 1955 roku.

Gdy mowa o planie, trudno nie przypomnieć tych marynarzy i pracowników lądowych, którzy swoją przykłądną postawą przede wszystkim przyczynili się do wykonania zadań przez PLO, jak np. bosmani Bernard Grzela i Alfons Myslisz, as. masz. Paweł Liedke, kucharz Jan Cwierz, racjonalizatorzy Bolesław Uberman i Aleksander Babczyk, st. mech. Romuald Krzyża, kapitanowie Czesław Wasielewski i Jerzy Pinno, pracownicy eksploatacji: Zygmunt Kirylik, Ryszard Pawlak, Ignacy Korkozowicz i inni.

W walce o plan floty podkreślić trzeba również osiągnięcia Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej, która do 1 grudnia br. wykonała swoje zadania, realizując plan przewozu pasażerów w 100,3 proc., a w pasażeromilach w 115,9 proc., zaś plan przewozu ładunków — w 105 proc. w tonomilach.

Spśród załóg jednostek pływających PZP wiele inicjatyw w pokonaniu napotykanym trudności okazały marynarze: Jan Dynaburski, Paweł Miotk, Edward Szreder i inni.

Do przedterminowego wykonania zadań przez naszą flotę poważny wkład wniosły załogi naszych portów Gdańskich. Gdyni i Szczecina. Które już od dwóch miesięcy przeładują masę towarową na konto przyszłego roku.

W KAŻDYM dniu napływa coraz więcej meldunków o wykonaniu planów przez przedsiębiorstwa naszego resortu.

Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych zakomunikował, że już 31 października br. zrealizował roczny plan w 104,2 proc. Wprawdzie w niektórych asortymentach robót pozostały wówczas jeszcze pewne zaległości, na przykład prace na potokach górskich zrealizowano do 31 października w 89,4 proc., zaś roboty pogłębiarskie w 94,7 proc., jednak do końca roku braki te zostaną niewątpliwie nadrobione.

Spśród rejonów dróg wodnych jako pierwsze wykonały plan:

- rejon puławski do 1 listopada w 110 proc.,
- rejon przemyski do 10 listopada w 106,75 proc.,
- rejon wrocławski do 15 listopada w 101,6 proc.,
- rejon szczeciński do 20 listopada w 100,5 proc.,
- rejon sandomierski do 24 listopada w 100 proc.,
- rejon opolski do 30 listopada w 107,1 proc.

Spśród stoczni rzecznych wymienić należy zespół poznańskich stoczni rzecznych, który już 6 grudnia wykonał swój roczny plan produkcji według wartości.

Na 26 dni przed terminem wykonał swój plan w tonokilometrach Bydgoska Żegluga na Wiśle. Przedterminowe

wykonanie planu należy zawdzięczać przede wszystkim załogom, które skutecznie mobilizowane przez organizacje partyjne i związkowe nie szczędziły wysiłku w walce z niemałymi trudnościami, jakie szczególnie w ostatnich miesiącach piętrzyły się przed przedsiębiorstwem.

Napływają też meldunki z Żegluga na Odrze we Wrocławiu. Do statków, które pierwsze wykonały swój roczny plan, zaliczyć należy statek pasażerski „Grunwald” z kapitanem Jerzym Popielem i mechanikiem Adolfem Łabędą. Zalega tego statku wykonała w 137 proc. plan w osobokm, zaoszczędzając przy tym 1 539 kg oleju napędowego. Spśród holowników wyróżnił się holownik „Świdnica” z kapitanem Gerardem Smolke. Załoga „Świdnicy” wykonała roczny plan przewozów w 146 proc. i zaoszczędziła 36 858 kg węgla co w przeliczeniu wynosi 3 447 zł.

Również załoga znanego powszechnie „Gubina” z kapitanem Karolem Groszem i mechanikiem Wiktorem Sprysiem wysoko przekroczyła swój roczny plan przewozów. Podobnymi sukcesami mogą się pochwycić holownik „Dażeb” i statek „1 Maj”.

Spśród przodujących w realizacji planu barek na wyróżnienie zasługują „BM-60” z kapitanem Hieronimem Lewandowskim oraz barka „Z-551” ze sterownikiem Erykiem Groszem. Załoga tej barki pracuje metodą Burłakowa oraz w pełni stosuje nocną jazdę. Dalsze meldunki napływają.

Pod sztandarem Frontu Narodowego

DZIEŃ 5 grudnia br., dzień wyborów do rad narodowych stał się manifestacją jedności naszego narodu, skupionego wokół Partii i Rządu pod sztandarami Frontu Narodowego.

Już w godzinach przedpołudniowych tego dnia zaczęły napływać meldunki z naszych statków, rozciągających się po wszystkich morzach i oceanach świata. Meldował o przebiegu głosowania „General Walter”, płynący do południowej Ameryki, „Kiliński” z Oceanu Indyjskiego, „Bałtyk” z Chin Ludowych. Meldunki te świadczyły o żywej więzi i gorącej, serdecznej jedności naszych marynarzy z całym narodem, który w tym dniu wypowiadał się w sprawach zasadniczych i istotnych, w sprawach ogólnopństwowych.

Odpowiedź, jaką naród nasz dał w wyborach do rad narodowych wszystkich szczebli, świadczy nie tylko o wierności dla idei i programu Frontu Narodowego, o aprobachie polityki Partii i Rządu w sprawach wewnętrznych i zagranicznych, ale i o jedności i zwartości naszego narodu w kwestiach zasadniczych, ogólnopństwowych. Taka jest wymowa ponad 97 proc. głosów, oddanych na listy Frontu Narodowego w całym kraju.

Szczególnie wymowna jest liczba oddanych głosów na listy Frontu Narodowego na naszym Wybrzeżu. Na listy Frontu Narodowego w wyborach do Wojewódzkiej Rady Na-

rodowej w Gdańsku oddano 99,01 proc. ważnych głosów, przeciw — zaledwie 0,99 proc.; do powiatowych rad narodowych odnośnie liczby wynoszą: za — 98,57 proc., a przeciw — 1,43 proc.; do miejskich rad narodowych: za — 99,42 proc., a przeciw — 0,58 proc.; do gromadzkich rad narodowych: za — 98,34 proc., a przeciw — 1,66 proc. Podobne liczby — z pewnymi małymi wahaniami — ilustrują wyniki wyborów w województwie szczecińskim.

CZYM świadczą te liczby? Jaka treść polityczna kryje się za nimi? Nie trudno na to pytania odpowiedzieć. Za mało byłoby tylko stwierdzić, że liczby te wskazują na jedność społeczeństwa Wybrzeża, na aprobatę zarówno poszczególnych programów komitetów Frontu Narodowego, jak i ogólnokrajowego programu Frontu Narodowego.

Liczby te wskazują na ogromną izolację wrogich elementów, na drugą, klasę, jaką poniosła wroga propaganda, przeszacowana na Wybrzeżu przez różne radioszczeczacki „Freies Europa” i antypolskie, faszystowskie centra Adenauera. Powiedzmy sobie otwarcie, że wrogowie Polski Ludowej, że od wetowcy z Bonn i niedobitki ich agentów u nas liczyli na pewne środowiska ludności miejscowej. Liczyli oni na przeciwstawienie ludności miejscowej, ludności tu osiadłej po wyzwoleniu. Jakże się — jednak zawiedli.

Wyniki wyborów na Wybrzeżu są wspaniałą, patriotyczną, odpowiednią ludności na knowania imperialistów amerykańskich, angielskich i francuskich, którzy postawili sobie za cel odbudowę Wehrmachtu w drugim hitlerowskim wydaniu. Wybrzeże swą jednolitą postawą w wyborach rozwiewa wszelkie złudzenia odwetowców zachodnio-niemieckich, i jeśli oni zmierzają do wyciągnięcia wniosków z wymowy jednolitej postawy naszego narodu w wyborach, to powinni sobie uświadomić, że ich rojenia m. in. o Szczecinie i Gdańsku są marzeniami ściętej głowy. Nie tylko w przeszłości, ale i w dostojnym znaczeniu. Wprawdzie leb hydry hitlerowskiej znowu zaczyna odrastać pod opieką amerykańskich monopolistów, ale my wiemy i pamiętamy, że leb ten został już raz ścięty przez karzący miecz sprawiedliwości dziejowej, podniesiony przez naród radziecki.

OSTATNIO z Moskwy rozległo się ponowne ostrzeżenie pod adresem ciemnych sił, stawiających na stawce militarnym nie niemieckiego. Przedstawiciel wielkiego narodu chińskiego w swoim oświadczeniu popierającym deklarację 8 państw — uczestników konferencji moskiewskiej powiedział, że jeśli agresywne koła ośmiela się rozpętać nową wojnę przeciwko obozowi socjalizmu i demokracji ludowej, to „wówczas los ich będzie o wiele bardziej gorzki, niż los Hitlera”.

Słowa te nie są pogroźką. Słowa te są ostrzeżeniem. Tak, jak ostrzeżeniem jest jednolita postawa całego narodu, skupionego pod sztandarami Frontu Narodowego, czego jaskrawą demonstracją były wybory do rad narodowych.

Dziś, gdy znamy już wyniki wyborów, jesteśmy bardziej pełni wiary w przyszłość, z większym jeszcze zaufaniem w zwycięstwo sprawy pokoju budujemy siłę Polski Ludowej na naszym Wybrzeżu. Nie ustaniemy w wysiłkach, by odbudować Gdańsk i Szczecin — piękniejszymi niż były. Dokończymy wszelkie starań, by wykonać wspaniały program Frontu Narodowego, program szybszego podniesienia stopy życiowej ludzi pracy w mieście i na wsi.

Z wiarą w słuszność naszej sprawy, z nową otuchą i energią zabieramy się do przekształcania Zula w śpichlerz chleba i mięsa, do dalszego rozwoju rolnictwa, do realizacji naszego programu budownictwa mieszkaniowego, do wznoszenia nowych szkół i żłobków, do rozbudowy naszej floty handlowej, rybackiej, do wzmocnienia sił naszej najukochańszej Ojczyzny.

Razem z wybranymi przez nas radami narodowymi, w ścisłej współpracy z nimi, pod sztandarem Frontu Narodowego, szybko pójdziemy naprzód do nowych osiągnięć.

Przegląd wydarzeń

LENIN kiedyś powiedział, że gdy przeciwnicy bolszewizmu myślą się, to powiadają: dwa razy dwa = „świeca stearowa”. Nawiązując do tych słów Lenina można powiedzieć dzisiaj, że przeciwnicy propozycji zawarcia ogólnoeuropejskiego układu o bezpieczeństwie zbiorowym powiadają — w celu oszukania opinii publicznej — iż dwa razy dwa Wehrmachtu neohitlerowskiego = „anioł pokoju”. Tak już jest „logika” imperialistów, którzy politykę „z pozycji siły” usiłują przedstawić jako politykę „gałazki oliwnej” a spisek dolara i swastyki przeciwko narodom Europy, jako gruchanie gołąbków.

Narody jednak umieją rozszyfrować zawiłą „logikę” imperialistów. Gdy oni mówią „obrona”, my wiemy, że mają na myśli agresję. Gdy oni klną się słowem: „pokój”, my wiemy, że modlą się o wojnę. Bo to, co język amerykańskich dyplomatów ukryje, to bankierzy i atlantyccy generałowie otwarcie wypala. Tak się ma np. sprawa z niedawnymi wypowiedziami angielskiego marszałka Montgomery, dowódcy atlantyckich sił zbrojnych w Europie.

Przyparci do muru przez jasne i niedwuznaczne propozycje Związku Radzieckiego — zawarte w nocy z dnia 13 listopada br. — w sprawie zwolnienia w dniu 29 listopada br. konferencji wszystkich państw europejskich, celem omówienia zagadnień bezpieczeństwa narodów w Europie, odpowiedzieli: najpierw musimy ratyfikować układy londyńskie i paryskie, czyli uzbudzić zachodnio-niemieckich odwetowców. A dla uspokojenia opinii publicznej powiedzieli: termin konferencji jest zbyt bliski. Gdy minister Molotow zgodził się przesunąć termin tej konferencji, pod warunkiem nieratyfikowania w tym czasie umów o odbudowie Wehrmachtu, odpowiedzieli milczeniem.

Przemawiając na zgromadzeniu ludności Warszawy 10. Czerwca powiedział: „Złodzieje są, jak wiadomo, najzacieśniejszymi przeciwnikami dobrych zamków. Agresorzy zaś — skutecznych systemów bezpieczeństwa. I oto mamy prosty przykład: rządy zachodnie, odrzucając projekt systemu zbiorowego bezpieczeństwa, same demaskują swe agresywne zamierzenia”.

Sytuacja więc, jaka się wytworzyła, po stawieniu na porządku dziennym sprawę rozpatrzenia przez kraje milujące pokój takich kroków, które by stały się ostrzeżeniem dla agresorów.

Proponowana przez Związek Radziecki konferencja odbyła się w zaprojektowanym terminie 29 listopada, bez udziału

mocarstw zachodnich i rządów kapitalistycznych, na które wywarły został odpowiedni nacisk. Nie umniejsza to jednak wielkiego historycznego znaczenia, jaki ta konferencja, odbyta w Moskwie, posiada.

Deklaracja ośmiu państw — ZSRR, Polski, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii, Albanii i NRD — uczestników konferencji moskiewskiej, wywarła ogromne wrażenie na zachodzie, pomimo, że starano się wokół niej zorganizować spisek milczenia. O zaniepokojeniu mocarstw zachodnich świadczyły manewry, podjęte przez rząd francuski, który usiłuje wywołać wrażenie, głoszącą tezę: i ratyfikacja i rozmowy.

Ma to oczywiście bezpośredni związek z ostrzeżeniem zawartym w deklaracji, przyjętej na konferencji moskiewskiej, że „ratyfikacja (układów paryskich — przyp. nasz) w znacznym stopniu skomplikuje całą sytuację w Europie i podważa możliwości uregulowania nie rozwiązanych problemów europejskich, a przede wszystkim problemu niemieckiego”.

Dla nas, dla narodu polskiego, który zna cenę wolności i niepodległości, nie mogą istnieć bardziej istotne decyzje dla zagwarantowania naszego bezpieczeństwa i ochrony przed groźbą nowego „Drang nach Osten”, aniżeli postanowienie, jakie przyjęte zostały, z naszym udziałem, na konferencji moskiewskiej.

„Państwa uczestniczące w niniejszej konferencji — czytamy w Deklaracji — oświadczają, że w wypadku ratyfikacji układów paryskich zdecydowane są przedsięwziąć wspólne środki w dziedzinie organizacji sił zbrojnych i ich dowództwa, jak również inne środki niezbędne do umocnienia ich zdolności obronnej, by ochronić pokojową pracę swych narodów, zagwarantować nietykalność swych granic i terytorium oraz zapewnić obronę przed ewentualną agresją”.

Słowa te mają wymowę ostrzeżenia, a nie groźby. Z drugiej zaś strony napawają nas otuchą i nadzieją, że wrzesień 1939 roku więcej się nie powtórzy. Nasza otucha i nadzieja płynie z siły całego potężnego, 900-milionowego obozu pokoju, który — jak wyraził się przedstawiciel Chin Ludowych na konferencji — jest „jednolity jak monolit”. Płynie z postawy narodu francuskiego, walczącego przeciwko układowi paryskiemu, z postawy wszystkich narodów, milujących pokój, a przede wszystkim z postawy naszego narodu, z moralno-politycznej jedności narodu polskiego, który zdecydowany jest nie dopuścić do powtórzenia się doświadczeń przeszłości.

Symbol zwycięskiego pokoju



Członkowie rodziny marynarzy uwięzionych na Tajwanie oddają swe głosy w dniu wyborów do rad narodowych. Na zdjęciu (od prawej): S. Netkowska, Z. Szemiot i G. Grześkowiakowa

POLSCY ratownicy wydołali z dna morza wrak zatopionego okrętu. Polscy stocznicy przywrócili mu życie. Było to w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości, kiedy zarówno ratownicy, jak stocznicy stawiali pierwsze kroki w tych nowych, nieznanych w sanacyjnej Polsce — odwróconej od morza — dziedzinach. Były to pierwsze lata, kiedy to idąc za wskazaniem partii, rozpoczęliśmy kłóść podwaliny nowej, silnej socjalistycznej — polskiej gospodarki morskiej.

Dziś po dziesięciu latach, patrząc z dumą na nasze stocznie budujące dziesiątki dalekomorskich statków rocznie, na nasze okręty pływające po wszystkich niemal morzach i oceanach świata, na nasze porty pełne ruchu i życia.

Dziś możemy stwierdzić, że zbudowaliśmy silną polską gospodarkę morską, która — jak cała nasza gospodarka — służy człowiekowi, tworząc pracę, pokój.

Nie od dziś wiemy, że te właśnie osiągnięcia, które są słusznym źródłem naszej dumy, są jednocześnie solą w oku imperialistów, którzy pragnęliby nadal widzieć Polskę jako kraj półkolonialny, źródło nieograniczonych zysków dla obcych kapitalistów i marionetkę w ręku „dolarowych” polityków.

Nie od dziś notujemy fakty wrogich wypadów i aktów przeciwko nam i wiemy, że owe 100 milionów dolarów, z całym cynizmem, jawnie przeznaczonych przez Kongres USA na dywersję

szpiegostwo i sabotaż w krajach demokracji ludowej i socjalizmu — służy również nam na opłacanie wrogiej, haniebnej roboty przeciwko nam 10 lat budowania nowej Polski nauczyło nas wiele i nauczyło nas wytrwałości i czujności. Wiemy, że wściekłość imperialistów nie jest w stanie zawrócić nas z obranej drogi, że wbrew im i na przekór im potrafimy osiągnąć swe cele.

Zdajemy sobie również sprawę z tego, że wszelka prowokacja przeciwko nam wymierzona, godzi jednocześnie w sprawę pokoju. I od pieramy każdy taki akt z tym większym uporem i stanowczością, wiedząc, że bierzemy w ten sposób dwóch spraw dla nas najdroższych — sprawy Polski i pokoju.

Wbrew zasadom prawa międzynarodowego, gwałcąc obojętną zasadę wolności żegluga — uwięzili ci korsarze polską załogę, zagrabili nasze mienie. Oto jeszcze jeden akt dywersji, który ma zatruć międzynarodową atmosferę, utrudnić dzieło pokojowej wymiany dóbr, otęplić napad na polską banderę, banderę kraju, który walczy o pokój i socjalizm.

Ten cyniczny gwałt, budzący oburzenie i odrzucany w każdym uczciwym człowieku, jest jednym z ogniw w łańcuchu zbrodniczej polityki wladców USA. Lecz podobnie jak wszystkie dotychczasowe dywersje nie da on i nie może dać rozbójnikom pożądanego przez nich efektu.

Wbrew terrorowi, nie uda się bandytom z Tajwanu i ich amerykańskim zwierzchnikom oderwać od kraju polskich marynarzy, nie uda się nakłonić ich do zdrady. Swą zdecydowaną postawą wywalczyli sobie oni powrót do Ojczyzny, do swych rodzin — podobnie jak dopięli swe go celu marynarze z „Pracy”.

Wiedzą marynarze z „Gottwalda”, że za nimi stoi cały kraj, że ich powrót domagają się ludzie Wybrzeża i Śląska, mieszkańcy Poznania, Warszawy i Krakowa. Wiedzą marynarze z „Gottwalda”, jaką postawę powinien przyjąć obywatel Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

S. B.

Jak będziemy organizować choinki noworoczne

JEDNA z imprez organizowanych corocznie dla dzieci w okresie ferii zimowych, jest choinka noworoczna. Podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w tym roku, do organizacji tej zabawy dziecięcej, która winna być przeprowadzana w okresie od 27 grudnia 1954 r. do 10 stycznia 1955 r., powinien włączyć się szeroki aktywny kocioł, socjalno-ubezpieczeniowy, kulturalno-oswiatowy i ZMP-owski.

Przy wydajnej pomocy doświadczonych pedagogów aktywny związkowy powinien już obecnie przystąpić do przygotowania programu imprezy, którą w tym roku obchodzimy pod hasłem: „Niech żyje przyjaźń dzieci całego świata”.

W programie należy przewidzieć gry, korowody i naukę aktualnych piosenek. Z filmów dla młodszych dzieci, należy jedynie uwzględnić krótkometrażówki, bajki, kreskówki itp.

Dziadek Mroź, który bierze cały czas udział w zabawie, powinien opowiadać dzieciom o życiu dzieci w Związku Radzieckim, w krajach demokracji ludowej, a jednocześnie przeciwstawiać sytuację dzieci w krajach kolonialnych i kapitalistycznych. Powinien również zapoznać dzieci z przedmiotami pracy, obywateli na sali i ich osiągnięciami oraz omówić działalność bojowników za sprawę pokoju i szczęście wszystkich dzieci na świecie.

Dla podkreślenia radosnego charakteru zabawy, należałoby przygotować różnokolorowe czapki dla dzieci, kotyliony, serpentyny itp.

Umieszczone na środku sali drzewko, powinno być bogato przybrane zabawkami, wykonanymi przez dzieci. Dekoracja sali barwna z dobrze działającymi efektami świetlnymi.

Lokale, w których odbywać się będą imprezy, powinny być obszernie, aby dzieci mogły swobodnie się poruszać. Sale muszą być dobrze ogrzane, jasne, przewietrzane. Należy też przygotować szatnię dla dzieci i rodziców, ubikację, apteczkę oraz zapewnić ochronę przeciwpożarową. Wskazane jest, aby w czasie zabawy dziecięcej, w oddzielnych pomieszczeniach wygłaszano dla rodziców pogadanki o wychowaniu dzieci i higienie, włączając do tego pedagogów i lekarzy.

Finansowanie imprez noworocznych przeprowadza Ministerstwo Finansów poprzez Ministerstwo Żegluga. Zakłady pracy zapewne pobiorą już pieniądze w bankach po 10 zł na jedno dziecko. Z tego 5 zł przeznacza się na podarki, resztę na urządzenie imprezy. Akcja choinkowa zostają objęte wszystkie dzieci w wieku od 4 do 14 lat, na które rodzice pobierają zasiłek rodzinny.

Zakłady pracy, posiadające własne przedszkola, organizują tam dla swoich dzieci przedszkolnych zabawy noworoczne.

Te zakłady pracy, które nie mają odpowiednich warunków lokalowych na urządzenie imprezy we własnym zakresie, powinny nawiązać kontakt z pokrewnymi zakładami pracy, młodzieżowymi domami kultury lub szkołami, przekazać dotację na ich konto, delegować przedstawicieli rady zakładowej do komitetu organizacyjnego przy placówce, której powierzają organizację tej imprezy.

Impreza noworoczna dla dzieci młodszych nie może trwać dłużej niż półtorej, a dla dzieci starszych — 3 godziny.

CZ. WACHOWSKA



Na Dzień Górnika dzieci z przedszkola PLO przygotowały bogaty program artystyczny. Na zdjęciu: grupa przedszkolaków w strojach górniczych

Z doświadczeń radzieckich

Starszy mechanik motorowca „WILNIUS” — M. FEDOROW mówi o pracy i osiągnięciach swej załogi

SIŁOWNIA jest sercem statku. Pomyślna walka załogi o wykonanie godzinowych harmonogramów pracy i planu przewozu w poważnym stopniu zależy od nieprzerwanej właściwej pracy siłowni. Załoga maszynowa motorowca „Wilnius” podjęła zobowiązanie przedłużenia życia mechanizmów, przy równoczesnym stałym utrzymaniu statku w eksploatacji.

Motorowiec „Wilnius” posiada jeden silnik główny, dwutaktowy o mocy 5800 KM i 3 silniki pomocnicze po 150 KM. Przez 15 lat eksploatacji silnik główny statku przepracował ponad 28 tys. godzin, a silniki pomocnicze po 27 tys. godzin. W ciągu tego czasu siłownia przeszła tylko jeden średni remont (w 1950 r.).

Przedłużenie życia maszyn nie jest do pomyślenia bez prawidłowej i umiejętnej eksploatacji technicznej. Na motorowcu „Wilnius” wzięto w tym wypadku za podstawę wykonanie rocznego harmonogramu przeglądów zapobiegawczych oraz remontów mechanizmów. Od mniej więcej dziesięciu lat sporządzamy z początkiem każdego roku taki harmonogram. Omawia się go na naradzie roboczej i na posiedzeniu rady technicznej statku. O dotrzymanie przy tym harmonogramu walczą cała załoga. Wykonywanie prac ujętych w harmonogramie daje nam możliwość

zapobiegania w porę i usuwania wszelkich zakłóceń w pracy urządzeń maszynowych, to jest utrzymywania maszyn i mechanizmów we właściwym stanie technicznym.

ZAŁOGA maszynowa wykonuje własnymi siłami wiele prac remontowych. Dzięki temu też statek nieprzerwanie kontynuuje swoje rejsy. Np. sami remontujemy korpus zaworu silnikowy pomocniczych. Dla wykonania tej pracy, która w warunkach statkowych jest skomplikowana, trzeba było pokonać wiele trudności. A więc przygotować specjalne urządzenie, umożliwiające ustawienie na tokarce w położeniu poziomym korpusu zaworu i przetwarzanie w nim wiertarką otworu cylindrycznego. W przetoczony otwór wprowadzono tuleję żeliwną uszczelnioną na obydwu końcach. Własnymi siłami wykonujemy również skórzane kółeczko do teleskopowego urządzenia chłodnicy tłoka silnika głównego. W tym celu sporządziliśmy specjalną prasę.

W ciągu ostatniego półroczia zużyliśmy na remont mechanizmów 10 tys. roboczogodzin, przy czym w wyniku prawidłowej organizacji pracy załogi maszynowej nie dopuszczono do powstania nadgodzin, mimo iż prace te wykonano we własnym zakresie w dość trudnych warunkach.

STALY wzrost kwalifikacji personelu obsługującego jest jednym z ważnych warunków umiejętnej organizacji technicznej eksploatacji mechanizmów. Na motorowcu „Wilnius” przeprowadzamy regularne szkolenie techniczne. Zmieniliśmy też jego metody. Zamiast stosowanych dawniej i reszta do tychczas ogólnie przyjętych schematycznych metod uczenia się od podstaw i powtarzania z roku na rok tych samych elementarnych niemal zagadnień, od 1952 roku wprowadziliśmy program wyższy.

Według tego programu słuchacze zapoznają się z podstawą teorii silników i nauką kreślenia. Szkoleniem kieruje motorzysta-przodownik tow. Beręgowoj. Łączy on zajęcia teoretyczne z praktyką. Przy praktycznych zajęciach motorzyści uczą się również mechanicznej robotki. Dzięki szkoleniu technicznemu na statku marynarze, którzy świeżo zamastrowali i mieli słunkowo słabe pojęcie o silnikach oraz innych mechanizmach, obecnie należą do przodujących motorzystów.

Przed 6 laty zorganizowano na motorowcu radę techniczną. Do jej zadań należy kolektowna decyzja o wszystkich zagadnieniach związanych z postępowaniem technicznym. Rada ta omawia raporty st. mechanika i st. pomocnika kapitana o przebie-

gu szkolenia technicznego, o wprowadzeniu harmonogramu godzinowego, organizuje konsultacje, pogadanki i wykłady o eksploatacji technicznej, nawigacji, rozwoju rodzimej nauki i techniki. Rada techniczna rozpatruje również wnioski racjonalizatorskie i współdziała przy ich wprowadzaniu w życie.

ZNACZNY wpływ na eksploatację statku posiada stabilizacja kadr. Na naszym motorowcu większość członków załogi maszynowej pływa już od wielu lat. Umożliwia to nam prowadzenie szkolenia wyższego typu, przydzielenia każdemu marynarzowi na stałe do obsługi poszczególnych mechanizmów oraz pozwala na dokładne poznanie przez marynarzy wszystkich urządzeń. Ostatnio sporządziliśmy katalog rysunkowy części silnika głównego i mechanizmów pomocniczych. Obrazuje on nie tylko konstrukcję poszczególnych mechanizmów, lecz również ułatwia sporządzanie specyfikacji remontowych i planowanie remontów zapobiegawczych.

W wyniku kolektywnych wysiłków załogi maszynowej walczącej nieprzerwanie o udoskonalenie eksploatacji technicznej statku, przedłużaliśmy znacznie okres życia mechanizmów. Tak np. wyrobieńnię tulei cylindrowych za okres 15 lat eksploatacji nie przewyższa 0,8—0,9 mm. Łuzy w łożyskach nie przekraczają dopuszczalnych gra-

nic. Sprężynowanie wału korbowego nie przewyższa norm przewidzianych w Rejestrze ZSRR.

Walcząc o właściwą eksploatację techniczną zaoszczędzamy systematycznie paliwo i smary. Np. w 1953 roku zmniejsziliśmy zużycie ropy o 274 tonny i smarów o 1,9 tony. Załoga otrzymała za te osiągnięcia 18 tys. rubli premii.

Planową szybkość eksploatacyjną statku przekroczyliśmy z ładunkiem o 0,2 mili na godzinę i pod balastem o 0,7 mili na godzinę.

Na naszym statku szeroko rozwija się socjalistyczne współzawodnictwo pracy. Co miesiąc odbywają się narady robocze załogi maszynowej, na których podsumowujemy miesięczne rezultaty pracy, kontrolujemy wykonanie zobowiązań oraz omawiamy sprawy podniesienia wydajności prac, odbywania wach i stanu dyscypliny pracy. Przed każdym wejściem statku do portu organizuje się narady wytwórcze, na których omawiamy i sporządzamy plan remontów na dany postój. Przestrzegając dokładnie przepisów eksploatacji technicznej, przestrzegając harmonogramu, przeglądów profilaktycznych i remontów, polepszając obsługę mechanizmów, nasz kolektyw nieustannie osiąga sukcesy na drodze podniesienia eksploatacji technicznej statku. Tłum. M. Wieluchowa

Nie po powrocie z rejsu, lecz w okresie jego trwania



Układając plany pracy, organizując szkolenie ideologiczne, prasówki i pogadanki czynimy to nader często formalnie. Wiele naszych towarzyszy, jak np. Michał Roczniak, potrafi godzinami prowadzić dyskusje, teoretyzując, jakim powinien być i jak postępować członek partii, lecz w swym życiu nie umieją tych prawd stosować na codzień. Refera

Henryk Grzesiak osiąga nie tylko dobre wyniki w pracy zawodowej. Jest on również wyróżniającym się agitator partyjnym.

9 LISTOPADA br. powrócił z 6-miesięcznego rejsu parowiec „Bytom”. Nielatwy to był rejs. Dodajmy jeszcze, że statek ten tuż przed wyruszeniem w kolejny rejs opuścił stocznice im. Komuny Paryskiej, gdzie przechodził generalny remont do klasy 4-letniej. Znając warunki, w jakich przebiegała „kuracja” tego „staruszka” rozumiemy, że niełatwo przyszło załodze pokonać trudności w drodze.

„Bytom” ma dobrych gospodarzy. Młodzi palacze Grzesiak i Topiński, asystent szkoleniowy Iwo Łoś, III mech. Zbigniew Czarnecki, I sekretarz organizacji partyjnej — smarownik Grzeszkowiak czy też st. oficer Bronikowski wykazują wielką troskę o jego stan techniczny.

Nie trzeba tu nadmieniać, że sukcesy w rejsie uzyskała załoga „Bytomia” dzięki stałej pracy organizacji partyjnej nad wzrostem świadomości ideologicznej marynarzy, do czego w dużej mierze przyczynili się systematycznie prowadzone wykłady, prasówki oraz indywidualne rozmowy przeprowadzane przez agitatorów.

Jakkolwiek spore są osiągnięcia załogi, nie brak i nie dociągnięć. Z wielu z nich doskonale zdają sobie sprawę towarzysze z „Bytomia”. Oceniając 19 ub. m. na zebraniu partyjnym 6-miesięczną pracę podstawowej organizacji, wielu z nich podkreśliło te niedomagania i błędy.

Nie zwrócili jednak towarzysze uwagi na jeden — na szym zdaniem — bardzo poważny błąd w pracy polityczno-wychowawczej organizacji partyjnej. Zresztą błąd ten powtarza jeszcze wiele organizacji partyjnych na naszych statkach. I o tym niedomaganium pomówimy nieco obszerniej właśnie na przykładzie parowca „Bytom” i sprawy tow. Michała Roczniaka.

W CZASIE zebrania I sekretarz tow. Grzeszkowiak, referując działalność organizacji partyjnej i każdego jej członka, sporo miejsca poświęcił postawie tow. Roczniaka, pełniącego funkcję ochmistrza na statku. Cóż uczynił tow. Roczniak? Jego winą jest to, że nie wykonywał wielu poleceń partyjnych, które zresztą chętnie przyjmował. Ponadto zaniedbywał się w swej pracy służbowej. Jak wynikało z relacji I sekretarza, członkowie egzekutywy niejednokrotnie tłumaczyli tow. Roczniakowi niewłaściwość jego postępowania. Tow. Roczniak przyrzekał poprawę i dalej brnął w błędy. Energetycznie zabrali się towarzysze do sprawy tow. Roczniaka dopiero po powrocie z rejsu, na zebraniu omawiającym przebieg rejsu. Na wniosek I sekretarza towarzysze ukarali tow. Roczniaka udzielając mu upomnienia partyjnego.

No cóż, zdawałoby się, że sprawę załatwiono słusznie. Tak jednak nie jest. Nie chodzi tu o wymiar kary, lecz o coś innego — o to, kiedy została wymierzona.

Odkładanie wielu podobnych spraw do załatwienia na później po przybyciu z rejsu do portu macierzystego jest błędem, popełnianym przez wiele statkowych organizacji partyjnych. Świadczy to o słabości, o niedostatecznej pracy egzekutywy, o braku bojowości jej członków. Towarzyszowi popełnia

jącemu błędy tłumaczy się, perswadowuje w rejsie, a gdy to nie pomaga, to miast od razu użyć środka wychowawczego, jakim są kary partyjne, czekamy na generalną „rozprawę” w Gdyni. A błędy narastają.

I rzecz szczególna. Tęgo rodzaju postępowanie stosują organizacje partyjne przede wszystkim wobec towarzyszy zajmujących wyższe stanowiska służbowe. Tak właśnie było z tow. Roczniakiem z parowca „Bytom”. Bo przecież nie zaważała się egzekutywa natychmiast ukarać upomnieniem dwóch członków partii, którzy podczas postoju w jednym z portów wszczęli po planem awanturę z miejscowymi władzami. Natychmiastowa reakcja organizacji partyjnej, omówienie na ogólnym zebraniu partyjnym postępowania tych towarzyszy i zastosowanie kary wywarło pożądaną skuteczną. Inaczej natomiast stało się z tow. Roczniakiem. Bez karności i łagodnej perswazy nie pomogli mu zrozumieć istoty popełnianych błędów. Nieszczerza samokrytyka złożona po kilkakrotnym zaprzeczeniu swej winy wskazywała, że towarzysze ten czuli się ofiarą, a nie winowajcą.

GDZIE leżą przyczyny tego rodzaju niedomagań? Podstawą — prawidłowego rozwoju organizacji partyjnej jest wiedza marksistowsko-leninowska. Stosowanie teorii, opieranie się na niej w codziennym praktycznym działaniu daje rekoimie dobrego wykonania zadań stojących przed ka. la partyjną organizacją. Wiele jednak si „kowych organizacji partyjnych zapomina często o tym.

Chcemy współpracy ale nie takiej

NA konferencji partyjno-ekonomicznej w Szczecińskiej Stoczni Remontowej oceniono krytycznie przebieg remontów statków, wytykając niedociągnięcia i błędy w pracy zarówno stoczników, jak i armatorów.

Główne źródło tych braków tkwiło przede wszystkim w słabej współpracy. Toteż stoczników bardzo się ucieszyli, gdy inż. Stepiński z PZM, zabierając głos w dyskusji, przyrzekł, że armator oddeleguje do stoczni na stałe swego przedstawiciela. Przyrzeczenie to zostało spełnione. Na stałego przedstawiciela wyznaczono inż. Kuberskiego.

Czy jednak przez to rzeczywiście poprawiła się współpraca z armatorem?

I tak i nie. Ze tak jest, niech mówią fakty. Weźmy dla przykładu remont parowca „Brygada Makowskiego”. W wyniku oględzin kotłowni, przeprowadzonych przez mistrza Szopnego i st. mecha. nika Nagórskiego, stwierdzono zgodną konieczność wymiany wszystkich rurek płomieniowych, posiadających oświeśnienie w komorze ogniowej. Podobne stanowiska zajęł MRS. Armator był jednak innego zdania, a mianowicie, że trzeba wymienić tylko 50 rurek.

I na tym stano. Dla przyspieszenia remontu załoga kotłarni podjęła od powiednie zobowiązania. Dzięki ofiarnej pracy brygad, jak np. Garyńskiego i Polczyńskiego, jeden kotłowni wremontowano już 2 listopada br., a więc o trzy dni wcześ-

ty przygotowywane na poszczególne szkolenia partyjne są często oderwane od życia załogi.

Z tego rodzaju praktyką trzeba jak najszybciej skończyć. Trzeba zerwać z mechanicznym wychowywaniem ludzi. Nasze organizacje partyjne okrzepły i wyrosły w ciągu kilkuletniej pracy na tyle, że mogą i powinny same z dala od opiekuńczych skrzydeł Komitetu PZPR PHM stosować środki wychowawcze, uczyć i czuć nad właściwym postępowaniem towarzyszy. Musi tylko zniknąć schematyzm z pracy statkowych egzekutyw i organizacji partyjnych. Musi zniknąć mechaniczne uczenie się zasad życia partyjnego, przyswajanie sobie wiedzy teoretycznej, bez umiejętności stosowania teorii na codzień.



Palacz Henryk Popiński wchodzi w skład produkcyjnej młodzieżowej wachty tow. Grzesia. W uznaniu dobrych wyników pracy zawodowej i społecznej organizacja partyjna statku przyjął ostatnio Popińskiego w szeregi kandydatów PZPR.

niej niż głosiło zobowiązanie. Przystąpiono niezwłocznie do próby wodnej i wtedy okazało się, że rury płomienne przeciekają.

Po zbadaniu przyczyny, kontrola techniczna stoczni, mechanik statku i mistrz kotłarski doszli do wniosku, że dla usunięcia przecieków należy wymienić jeszcze w lewym kotle 75 rurek, a w prawym 29. Przez dziwny upór wynikł więc niepotrzebnie jeszcze jeden powód przedłużenia się remontu. Ponadto zwłoka w remoncie kotłów utrudniła stocznikom i marynarzom na skutek nieogrzewania pomieszczeń, wykonywanie innych prac na statku (parę do c. o miał dać kociol).

Brak obiektywnej oceny na szęj pracy, widzimy na przykładzie remontu parowca „Jedność Robotnicza”. Jest bezspornym faktem, że remont ten przeprowadzaliśmy za długo. Jednak armator nie tylko twierdził, że za długo trzymaliśmy statek w stoczni, ale i że remont prze prowadziliśmy źle.

Nie możemy z tym się zgodzić. Po pierwszym rejsie kapitan statku Górecki i st. mechanik inż. Włodarski wy kazali w protokole, że są zadowoleni z jakości remontu, że mechanizmy działają sprawnie, że obroty śruby zwiększyły się z 90 na 104 na minutę.

Protokół zawierał podziękowanie dla najlepszych pracowników stoczni i prośbę, by jego kopię przelać Szczecińskiej Stoczni Remontowej.

Gdy załoga nie traktuje postoju remontowego jako okresu wypoczynkowego

PIERWSZE trudności naręcały prace przy wale korbowym. Gdańska Stocznia Remontowa odmówiła początkowo wykonania tego po ważnego remontu, jakim było podniesienie wału korbowego i ewentualne wyłonienie i dopasowanie łożysk, tłumacząc się brakiem fachowców. Zachodziła więc obawa, że po ukończeniu zasadniczego remontu w kraju, trzeba będzie dodatkowo wysłać statek na stocznice zagraniczną. Musiałoby się to oczywiście łączyć z dużym wydatkiem dewiz i dodatkowo strata czasu eksploatacyjnego.

Na to jednak nie chciała się zgodzić załoga maszynowa. Dzięki inicjatywie st. mech. Starzyńskiego, marynarze z działu maszynowego postanowili pomóc stocznikom przy rozbiórce i składowaniu maszyny głównej oraz przy innych robotach związanych z podniesieniem wału. Nasze zobowiązanie przebiegało początkowo opór stoczni. Robotami kierował st. mech. Starzyński. Dopomagając stocznikom załoga maszynowa przepracowała 760 roboczogodzin, co wg kosztorysu wynosi 69 785 zł (materiał na łożyska dostarczył statek).

Były i inne trudności. Powstały one bądź to na skutek brakorobstwa stoczni, bądź też wyłoniły się w czasie samego remontu. Te ostatnie wynikały z dwu przyczyn: po pierwsze — nikt z obecnej załogi nie był przy poprzednim remoncie statku na roczną klasę, na skutek czego lista remontowa nie była dokładna, a po drugie — inspektorat techniczny w kilku wypadkach zbyt pochopnie i bez porozumienia się z kierownictwem statku skreślił pewne remonty, nie wnikając w rzeczywiste potrzeby statku. W rezultacie trzeba było pisać dodatkowe zlecenia, które komplikowały w pewnym stopniu przebieg pierwotnie zaplanowanych prac.

Jednak i z tymi trudnościami daliśmy sobie radę. Ostatecznie statek nasz opuścił stocznice 6 października, a więc 4 dni przed zaplanowanym terminem.

NA tych przykładach widzimy, jak dużo zależy od właściwej postawy załogi i jej zainteresowania sprawą remontu swego statku.

Z niewiadomych nam względów armator tego nie uczynił.

Nie brak więc dowodów, że nasza współpraca z Polską Żegluga Morską mogłaby być lepsza. I niewątpliwie być tak, jeżeli niezalety nie od błędów popełnianych przez nas w czasie remontu armator będzie wykazywał również dobra pracę.

Takie postępowanie będzie pobudzało załogę naszej stoczni do podnoszenia jakości swej pracy.

Mieczysław Kowalski
Korespondent



W celu dopomożenia wykładowcom szkolenia ideologicznego na statkach oraz uczestnikom grup samokształceniowych w jak najgruntniejszym przygotowaniu się do zajęć, Komitet PZPR w Polskiej Marynarce Handlowej uruchomił w Gdyni Ośrodek Szkolenia Partyjnego.

Ośrodek jest czynny codziennie od godz. 16 do 20. Pełnią tu stałe dyury konsultacji, udzielając rad i wyjaśnień w zakresie przerabianej obecnie tematyki szkolenia partyjnego.

Poza tym ośrodek zaopatrzony jest w bibliotekę, zsywyki prasy, z których odwiedzający mogą korzystać.

Na zdjęciu: konsultant tow. Zgłobisz (w środku) i kierownik ośrodka towarzyszący Łyko wyjaśniający asystentowi masz. z motorowca „Jedność” Jerzemu Leśniewskiemu sprawę dotyczące ordynacji wyborczej.

3 sierpnia br. statek nasz wszedł na stocznice dla przeprowadzenia klasy rocznej. Termin wyjścia statku ze stoczni ustalono najpóźniej na 3 września br. Na skutek jednak konieczności przeprowadzenia poważnej, nieplanowanej poprzednio pracy zakończenie remontu przesunięto na 10 października br.

Jakkolwiek w czasie remontu wykonanie poszczególnych robót przebiegało w zasadzie planowo, nie brakło jednak trudności, które dzięki postawie załogi zostały przezwyciężone. Walka z nimi wzbogaciła nas o wiele cennych doświadczeń, które warto spopularyzować.

O załodze „Kolna” można śmiało powiedzieć, że egzaminy remontowe zdała na piątkę. Świadczy o tym cyfra 3 610 roboczogodzin, przepracowanych tylko przez samą załogę maszynową przy samoremontach i pracach pomocniczych.

Nie można także pominąć milczeniem pracy załogi pokładowej, która wniosła poważny wkład w skrócenie postoju stoczników i obniżenie kosztów własnych statku, przepracowując łącznie przy samoremontach i pracach konserwacyjnych 2 070 roboczogodzin. W wielu wypadkach kapitan, jak i oficerowie pracowali bezpośrednio przy konserwacji statku.

Poważne oszczędności zdobyła załoga dzięki szczegółowej analizie kosztorysu wynikowego remontu, przeprowadzonej przez kierownictwo statku. W wyniku wnikliwej analizy skreślono w kosztorysie wiele niegodnych z rzeczywistością pozycji. Użytkownik przez to obniżenie kosztów remontu w dziale maszynowym o 41 288 zł, a w dziale pokładowym o 37 387 zł. Razem 78 685 zł. Dodając do tej sumy 69 785 zł, które zaoszczędziła załoga wykonując remonty we własnym zakresie, otrzymamy 148 470 zł oszczędności w gotówce.

Oprócz korzyści czysto materialnych w postaci oszczędności i osiągnięcia wysokiego stanu technicznego statku, postój i remont w stoczni umożliwił załodze lepsze poznanie statku i jego potrzeb, a tym samym wpłynął na podniesienie poziomu wykształcenia zawodowego załogi.

Żądać od dowództwa statków, aby przeprowadzały jak najbardziej wnikliwe analizy kosztorysów wyników remontu, gdyż tutaj mieści się jedno z najważniejszych źródeł obniżenia kosztów własnych.

Inspektorzy powinni sprawdzać, aby kapitanowie i kierownicy działów sporządzali wstępna listę remontów, w której notatki o planowanych na następny rok remontach zaraz po wyjściu statku z ostatniego remontu. Wówczas będzie można zlikwidować w dużym stopniu proceder zlecania dodatkowych robót w czasie trwania remontu.

Musimy skończyć z wiecznymi narzekaniami, że wszystkiemu winna jest stocznia. Załogi powinny szukać błędów także u siebie, interesować się postępowaniem i śledzić bieżące ich wykonanie. Spełnienie tych postulatów, rozwiązywanie wraz ze stocznikami wyłaniających się trudności zapewni, że coraz lepiej i sprawniej będą remontowane nasze statki.

M. WIECZOREK
I oficer parowca „Kolno”

Cenne usprawnienia

JAK donosi nasz korespondent w. Płak — pionier techniczny PZM dla uczczenia wyborów do rad nadzorczych zorganizował brygadę racjonalizatorską, która opracowała wniosek, usprawniający regulację maszyn parowych głównych na statkach typu „Soldek” i na parowcu „Wrocław”. Wniosek przekazano brygadzie inż.-robotniczej w składzie: główny inżynier Stepiński, tech. wynalazcości Baranowski, kier. tech. Warsztatów Okrętowych Łacki i starsze Bogusławski i Pac. Do 31 stycznia 1955 r. brygada wykona regulację maszyn głównych na tych statkach. Realizacja wniosku przyniesie w skali rocznej 600 ton węgla oszczędności.

Jeszcze raz o hotelu „Narwik”

PRZED dwoma miesiącami obradował w Gdyni Zjazd Kierowniczy Kwater Zbiorowych, podlegających CZ PMH i CZP.

Dużo ostrzych słów krytyki padło wówczas pod adresem jednego z hoteli robotniczych na Wybrzeżu.

„Najgorzej przedstawia się sytuacja w hotelu robotniczym Zarządu Portu Gdańsk w „Narwiku” — pisaliśmy w nrze 21 „Steru”, omawiając wyniki tej narady.

Kiedy przed kilkoma dniami zapytałem grupę mieszkańców „Narwiku” o warunki życia w ich hotelu, odpowiedzieli zgodnym chórem: „Dużo poprawiło się u nas może dlatego, że dyrektor ZP Gdańsk Mokosa i sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR Mokrzycki są teraz częstymi gośćmi w naszym hotelu”.

Szkoda tylko, że rada zakładowa, która jest przecież jedną z lepiej pracujących instancji w naszym związku, nie lubi zaglądać do tego hotelu.

Warto podkreślić, że Zarząd Portu Gdańsk szybko zareagował na krytykę. Już po kilku dniach egzekutywa Komitetu Zakładowego PZPR na wspólnym posiedzeniu przy udziale przedstawicieli dyrekcji i samorządu hotelowego podjęła konkretną decyzję. Powołano do życia dział hotelowy złożony z sekcji administracyjnej, socjalnej i kulturalno-oświatowej. Niewątpliwie fakt ten wpłynął na przyspieszenie poprawy warunków życia w hotelu.

Szybko zakończono remont centralnego ogrzewania. W pokojach uzupełniono brakujące szafy, stoły i krzesła.

Nareszcie przystąpiono do ogrodenia terenu hotelowego. Postawiono już słupki żelbetonowe. Trzeba tylko jeszcze założyć siatkę i do hotelu będzie jedno wejście.

Skończą się więc wizyty nieproszonej gości i wypadki tajemniczego zniknięcia wyposażenia hotelowego.

PIECIOOSOBOWA sekcja kulturalno-oświatowa pchnęła życie mieszkańców na nowe tory. Zakupiono już dużą ilość sprzętu sportowego i przygotowano dwie duże hale sportowe. Świetlica doczekała się upragnionej remontu. Książki w bibliotece wymieniono i nowy zbiór zawiera dużo ciekawych pozycji. Nawiązano kontakt z Morskim Domem Kultury, który zobowiązał się dawać w hotelu co miesiąc dwie imprezy artystyczne. Niezależnie od tego sekcja KO organizuje własne zespoły, z których zespół teatralny rozpoczął już próby.

Miesięczny program rozrywek przewiduje 9 seansów filmowych na miejscu, z czego jeden bezpłatny, oraz zbiorowy zakup biletów do kin miejskich i teatru.

Miejscowy radiowezel nadaje obecnie nie tylko program ogólnopolski, ale również i własny. Bogaty program rozrywek niewątpliwie pomoże kierownictwu ho-

telu w walce z chuligaństwem i pijaństwem. Dzięki bezwzględności, z jaką rozpoczęto tępić te „zmory hotelową”, są już dobre wyniki. Niepoprawne jednostki Zarządu Portu Gdańsk usuwane nie tylko z hotelu, ale również z pracy. Zasadniczą większość mieszkańców, z którymi rozmawiałem na ten temat, pochwała stanowisko kierownictwa. Trzeba jednak, aby mieszkańcy pomagali w tej walce, a wyniki będą jeszcze lepsze.

Zdaniem wielu mieszkańców mocno poprawiło się też wyżywienie w stołówce. Opinię tę potwierdza zresztą wysoki procent korzystających na miejscu ze śniadań, obiadów i kolacji. Słowem w każdej dziedzinie nastąpiła w „Narwiku” duża poprawa.

NIE znaczy to jednak, że jest tam już zupełnie dobrze. Sprawa ogrzewania rozwiązaną jest właściwie tylko połowicznie. Stara izolacja podziemnych przewodów centralnego ogrzewania jest powodem dużych strat ciepła. Remont kotłowni przeprowadzono bardzo niedbale. Na przykład silnik poruszający ruszt jednego z kotłów stał się psuje, zwiększając jeszcze bardziej przepały. Trzeba liczyć się z tym, że w okresie mrozów nie będzie w barakach zbyt ciepło.

Ulica prowadząca do „Narwiku” z niewiadomych przyczyn tonie wieczorem w mroku, choć od dawna stoją tam lampy elektryczne. Czyżby elektrownia zapomniiała o tym, że w „Narwiku” też żyją ludzie?

Swego czasu pionier techniczny Zarządu Portu Gdańsk zobowiązał się dostarczyć hotelowi syrenę, która zastąpiłaby mieszkańcom budziki. Niestety skończyło się tylko na „obiecance”. Wierzymy jednak, że i te sprawy zostaną załatwione pomysłnie ku zadowoleniu mieszkańców hotelu robotniczego.

W. K.

Otwartej krytyki nie zastąpią poufne raporty

W NUMERZE 22 „Steru” zamieściliśmy artykuł pt. „Dużo jeszcze węgla wylatuje kominem”. W artykule tym wykazaliśmy imiennie tych palaczy, smarowników i mechaników, którzy lekceważąc swoje obowiązki, nie stosując się do obowiązujących przepisów, przyczyniają się do powstawania strat ciepłych w siłowniach statków. M.in. krytyka dotyczyła kilku członków załogi maszynowej parowca „Jarosław Dąbrowski” — palaczy Miasika i Janusa, IV mech. Skonieczko oraz smarowników Patejczuka i Kowalczyka. Gażeta dotarła na statek. Przeczytali ją marynarze z parowca „Jarosław Dąbrowski”.

Nie mam zamiaru opisywać szczegółów całej sceny, kolejnego biegu wydarzeń, które doprowadziły w efekcie do zwolnienia otwartego zebrania organizacji partyjnej. Przedmiotem zebrania było omówienie artykułu i powzięcie postanowienia, gdyż zarówno palacz Miasik, jak i IV mech. Skonieczko nie poczuli się do przypisanej im winy. Tego zresztą zdania była i cała załoga maszynowa.

O PALACZU Miasiku napisaliśmy, że samowolnie reguluje biegiem wentylatora. Tak, zgadza się. Tow. Miasik regulował sam biegi wentylatora. Ale czy postępował samowolnie? Jak wynika z oświadczenia obecnego st. mechanika ob. Popowa i słów Miasika, nie czynił on tego samowolnie, wbrew instrukcji, gdyż... ob. Popow (przedtem pracował na tym statku jako II mech.) będąc w kotłowni zauważył, że palacz Miasik sam reguluje biegi wentylatora. Na zwrócenia mu uwagi, palacz odpowiedział, że i mechanik wie o tym, gdyż uzgodniono z nim tę sprawę.

Nie zadowolono to jednak ob. Popowa. Jest instrukcja i trzeba się jej trzymać. Natychmiast też udał się do st. mechanika Millera. Ten raptownie zaprzeczył, jakoby

kiedykolwiek udzielał zezwoleń palaczom na wykonywanie tej czynności. Wezwał do swej kabiny Miasika i zarzucił mu kłamstwo. Po rycerzu palacz obstał przy swoim, przypominając st. mechanikowi naradę, na której uzgodniono tę sprawę, lecz ostre słowa tow. Millera przebieły dyskusję.

I na tym skończyła się sprawa. Miasik dalej czyścił paleniska, podsypany węglem na ruszty, brał udział w samoremontach mechanizmów. Był i jest zresztą jednym z najlepszych palaczy.

Jak więc trafiło nazwisko tego dobrego palacza do „Steru” pod pozycję bumelanci i marnotrawcy węgla? Po prostu otrzymaliśmy z działu energetyki PLO wykaz niepoprawnych palaczy, smarowników i mechaników, opracowany na podstawie meldunków st. mechaników. I właśnie całą piątkę marynarzy z „Jarosława Dąbrowskiego” podał w swym raporcie st. mechanik Miller. Czy te informacje są pewne? — spytałam zbierając materiał. — Tak. Przecież st. mechanik nie może podawać nieistotnych danych.

Jak się w praktyce okazało, te przypuszczenia były mylne. Można się jedynie domyślać, jakie motywy kierowały tow. Millerem, że umieścił palacza Miasika, IV mech. Skonieczko i smarownika Kowalczyka obok faktycznych winowajców Patejczuka i Janusa. Miasik i Skonieczko twierdzą — nie lubią nas.

NO cóż, lubi czy nie lubi, nie może w żadnym wypadku być miernikiem oceny pracy zawodowej. W tym wypadku wymaga się rzetelności i uczciwości, a przede wszystkim kolektywnej oceny. Muszą i powinny o tym wiedzieć organizacja partyjna, związkowa bądź młodzieżowa, jeżeli dotyczy to jej członka. A tak nie było w przypadku członka partii Miasika i ZMP-owca Skonieczki.

Tak, bezwzględnie zawinił st. mech. Miller. Ale czy tylko on? Nie. Winę ponosi też egzekutywa i cała organizacja partyjna. Rzecz prosta, nie za fakt umieszczenia nazwisk dobrych marynarzy w rubryce złych pracowników w raporcie st. mechanika, gdyż o tego rodzaju raportach nie wiedział ani sekretarz, ani aktyw polityczny statku.

Ale nie zapominajmy, że tow. Miller jest członkiem partii i że w dziale maszynowym istnieje grupa partyjna. Niestety, nie analizowano nigdy na zebraniu po stawy członków partii, nie oceniano ich pracy zawodowej. Szeroko wiadomo było na statku, że st. mechanik ma „pańskie maniery” i nie umie podchodzić do ludzi, ale o tym nigdy nie było mowy na zebraniach partyjnych. A szkoda. Gdyby egzekutywa rozmawiała z tow. Millerem, nie wysłuchując tylko biernie jego meldun-

ków o wykonywanych samoremontach bądź też przebiegu planowych robót, lecz wskazywała mu jego błędy w pracy wychowawczej, nie wątpliwie zrozumiałby on swoją rolę. Zaczęby traktować ludzi i dbać o nich równie troskliwie jak dbał o mechanizmy statkowe.

Organizacja partyjna statku wyciągnęła już właściwe wnioski dla siebie z przykrych spraw znieśławienia dobrego imienia ofiarnych pracowników. Trzeba, by z kolei dyrekcja PLO zastanowiła się, czy słuszne jest prowadzenie w raportach st. mechaników ściśle tajnej rubryki o dobrych i złych pracownikach. Te rzeczy nie powinny być osłonięte nagłówek „poufne”. Jeżeli prowadzimy takie rejestry, robmy to otwarcie. Nie pomagajmy perswazji i tłumaczeniom, pokazujmy bumelantów, karzmy ich, lecz udział w tym powinna brać cała załoga.

Z. MAJOR



Jak już donosił, w ocenie wykłó międzyzakładowego współzawodnictwa pracy za III kwartał br. w przedsiębiorstwach podległych CZ PMH i miejsce oraz zaszczytny tytuł przedsiębiorcy zakładu pracy zdobyli pracownicy Polskich Linii Oceanicznych. Produkcją zaś statkiem PMH został motorowiec „General Walter”.

W dniu 25 listopada br. od była się w gdańskim Domu Marynarza uroczystość powrotnego przejścia przez PLO sztandaru przechodzącego Zarządu Głównego ZZZP oraz wręczenia przedstawicielom załogi statku „General Walter” propozycji przedchodzącego przedsiębiorcy jednostki PMH. Po części oficjalnej odbył się wieczorek taneczny i tradycyjna lampka wina. Wnosząc toasty, nie zapomnieli marynarze i pracownicy PLO o swych kolegach z motorowca „Prezydent Gottwald”, wziętych na prądkie wyspy Tajwan. Redzimy jeszcze lepiej i w dalszej pracować, gdyż wemy, że nasza praca i nasz trud — to zapora wznosząca przeciwko wojnie.

Z próżnego i Salomon nie należy

NA konferencji partyjno-ekonomicznej Oddziału Zaopatrzenia Robotniczego Zarządu Portu w Gdyni słyszało się wiele narzekania. Robotnicy skarżyli się, że asortyment towarów w kioskach OZR-u jest często niepełny. Np. papierosy są tylko w kilku gatunkach. Brak jest gorących napojów, a przede wszystkim mleka. Brak jest serów, a czasem nawet bułek. Kielbasa jest, owszem, ale ta po 65 zł, natomiast nie można dostać żadnych wędlin.

Nie mało skarg padło także pod adresem stołówek, znajdujących się przy ulicy Chrzanowskiego. Obiady są urzędowo zimne, zawierają mało mięsa i tłuszczu, trudno się nimi nasycić, a przede wszystkim są nieapetyczne przygotowane. Nawet sam kierownik stołówek przyznaje, że obiady są często złe. Ale na usprawiedliwienie podaje, że nie jest w stanie przygotować lepszych. Podał przy tym kilka zasad nicych przyczyn. Kalkulacja obiadów musi się zmieścić w ustalonej z góry kwocie, która jest bardzo niska. Za produkty dostarczone stołowie OZR płaci ceny detaliczne, zaś mięsa i tłuszczu stołówka otrzymuje stanowczo za mało.

Każdy, kto choć nieco orientuje się w aparacie OZR-u przy ZP Gdynia, z pewnością zdziwi się, czytając o kłopotach z mięsiwem, mięsem i tłuszczami. A co robi gospodarstwo rolne OZR-u w Małym Kacku — zapytacie niewątpliwie.

Otóż właśnie to, i tu należałoby przytoczyć znane przysłowia: „Z próżnego i Salomon nie należy”. PRZYPATRZMY się bliżej temu obiektowi, który ma być i mógłby być za plećm stołówek, a nawet bufetów, jeżeli chodzi o produkty żywnościowe.

Gospodarstwo OZR-u w Małym Kacku jest deficytowe.

Zbiory są stanowczo za małe w porównaniu do rzeczeń. I tak w roku bieżącym zebrano tam z hektara np. 11 q żyta, 13 q jęczmienia. Zbiór pomidorów z 8500 krzaków wynosił 2000 kg, a kapusty zebrano z 4 hektarów tylko 3175 kg. Zbiór ogórków z 0,25 hektara wyniósł niecałe 650 kg. Zbiór ziemniaków był i tak, bo z 10 hektarów wyniósł około 62 tony. Cyfry te mówią same za siebie. Zle uprawniona ziemia wydała zle owoce.

W maju jest około 300 świni, ale nie chcą one wcale tyć. Nic dziwnego, jeżeli ogranicza się im nawet wodę. Chlewnia nie posiada własnej studni i wodę wozi się z odległego o 2,5 km gospodarstwa po błotnistej drodze. Dlatego wydzielą się jak lekarstwo. Na skutek tego koryta pokarmowe i same chlewnie są myte bardzo powierzchownie. Przy tym sama chlewnia jest stanowczo za mała na potrzebną ilość pogłowa. W tych warunkach świni, hodowane częściowo na mokrym, błotnistym wybiegu, nie chcą dobrze jeść, chorują i nie przybysia im na wadze. Jeśli teraz uwzględnimy jeszcze to, co powiedzieliśmy o słabych plonach, to zrozumimy, że i z paszą nie jest dobrze.

Zbędne jest przytaczanie dalszych przykładów złej gospodarki, bo nie to jest tu najważniejsze.

Głównie chodzi o to, jak zmienić złą sytuację, aby to gospodarstwo stało się naprawdę zapleczem, a nie kulą u nogi OZR-u. W obecnej sytuacji produkt pochodzący z Małego Kacka droższe niż z zakupu.

KIEROWNICTWO OZR-u i Zarząd Portu jest zdania, że areał ziemi jest za mały i dlatego jest źle. Stąd, gdyby gospodarstwo było większe lub np. były

dwa gospodarstwa, niewątpliwie byłoby łatwiej. Ale co będzie, jeżeli i drugie gospodarstwo będzie deficytowe? Trzeba więc nauczyć się dobrze gospodarzyć na małym, aby dać sobie radę z dużym gospodarstwem.

Trzeba zatem położyć główne nacisk na użyczenie ziemi oraz terminowe i staranne obrabianie jej. Dlatego nie wolno odrywać koni roboczych od prac polnych, jak to dotychczas robiono i używać ich do transportu w Gdyni. W krytycznych momentach trzeba nawet poć traktorami, których w porcie gdyśkimi nie brak. Trzeba zabezpieczyć pola i zbiory przed kradzieżami i niszczeniem przez okolicznych mieszkańców, angażując jednego, a w miarę potrzeby kilku stróżów. A kiedy ziemia będzie dawać chód, wtedy i hodowla stanie się opłacalna, bo nie trzeba będzie kupować tak dużo ziemniaków i pasz treściwych dla wyżywienia inwentarza.

Dalej trzeba się zdecydować i albo powiększyć chlewnię, albo zmniejszyć ilość pogłowa odpowiednio do możliwości hodowli. Przecież nie sama ilość tuczników, ale i warunki, w jakich się je hoduje, decydują o ilości uzyskiwanego mięsa i tłuszczu. Zawsze lepsza jest mniejsza ilość dobrych tuczników niż duża ilość „cherlaków”. Woda jednak musi być jak najprędzej przy chlewni. Wtedy przestanie się wydzielają ją po aptekarsku, a konie i człowiek będzie można wykorzystać do prac polnych. Trzeba też stanowczo wyreperować drogi, które utrudniają obecnie pracę i niszczą łabot gospodarstwa. Bez tych zasadniczych poprawek nie można oczekiwać lepszej wydajności gospodarstwa i co za tym idzie lepszego zaopatrzenia stołówek robotniczych.

W. KASPROWICZ

Prawo międzynarodowe i amerykańscy naruszcyciele wolności żeglugi

ZASADA wolności żeglugi jest jedną z najstarszych zasad prawa międzynarodowego. Tak zwane otwarte morze nie podlega władzy żadnego państwa lub grupy państw i może być swobodnie użytkowane przez wszystkie narody.

„Morze — pisał Marks — jako wielka publiczna droga wszystkich narodów, nie może podlegać suwerenności jakiegokolwiek mocarstwa”.

Jednakże zasadę wolności otwartego morza często naruszają wielkie mocarstwa imperialistyczne.

Zasadę „wolności mórz” amerykańscy imperialiści rozumieją po swojemu — jako nieograniczoną wolność tylko dla amerykańskiej floty. Dążenie USA do ustalenia swego panowania na morzach, pod przykrywką formalnego uznania zasady wolności żeglugi, niedwuznacznie wyraził 1 września 1946 r. dowódca III floty USA na Oceanie Spokojnym admirał Halsy w rozmowie z korespondentami prasy.

„Żądamy — oświadczył on — prawa udania się, dokąd zechcemy i w dowolnym czasie. Żadnego diabła nie obchodzi, dokąd my się udamy. Możemy pójść tam, dokąd nam się podoba”. W tym samym 1946 roku Forrestal otwarcie oświadczył, że „do zadań floty amerykańskiej należy kontrola nad morzami, które mają znaczenie dla bezpieczeństwa USA”.

W CIĄGU ostatnich lat opinia publiczna wielu krajów niejednokrotnie wyrażała oburzenie przeciwko bezprawnym czynom amerykańskiej floty wojennej i lotniczej, które brutalnie naruszały zasady wolności żeglugi. W 1952 r., na wodach kontrolowanych przez amerykańską flotę wojenną uległy napadom angielskie statki „St. George”, „Glanoven”, „Rosita”, przy czym kapitan „Rosita” został zabity. W sierpniu ub. r. dokonany został napad na angielski statek handlowy „Inchulwa”.

Latem ub. r. w Cieśninie Tajwańskiej zagarnięty został duński statek „Heinrich Jessen”. W październiku tegoż roku uległ rozbiciem napadom i został porwany polski zbiornikowiec „Praca”, a w listopadzie amerykański samolot dokonał napadu na angielski statek towarowy „Hydrolock”.

W ostatnim czasie pirackie napady na statki handlowe różnych krajów, dokonywane w rejonie mórz chińskich przez kuomintangowskie okręty wojenne, stały się coraz częstsze. W maju br. został zrabowany polski statek handlowy „Gottwald”. 23 czerwca został bezprawnie porwany radziecki zbiornikowiec „Tuapse”. 15 października dokonany został piracki napad kuomintangowskich okrętów wojennych na angielski statek handlowy „Inchikila”.

Nie można nie zwrócić uwagi na to, że od dłuższego czasu amerykańskie samoloty wojskowe systematycznie latają nad radzieckimi statkami handlowymi, pływającymi na otwartym morzu w rejonie wyspy Tajwan. Pojawiając się w niebezpiecznej bliskości statków radzieckich, samoloty amerykańskie przelatują nad nimi lotem koszącym, a nieraz krążą w ciągu godziny.

Kacik racjonalizatora

Aby ruch racjonalizatorski w PMH osiągnął jeszcze lepsze wyniki

Uwzględniając życzenia naszych Czytelników, otwieram na łamach naszego pisma stały kącik racjonalizatora. Kacik ten służyć będzie wymlanie doświadczeń racjonalizatorów PLO, PZO, PRO, naszych stożni remontowych i portów. Zamieszczając tu będziemy opisy ważniejszych pomysłó i usprawnień, mogących znaleźć szersze zastosowanie we flocie i przedsiębiorstwach lądowych naszego resortu.

RUCH wynalazczości jest w PMH ruchem masowym, jak wskazują bowiem obliczenia, prawie co piąty pracownik jest twórcą usprawnienia. Zastosowanie w produkcji wielu zgłoszonych wniosków przyniosło naszej gospodarce poważne oszczędności, sięgające setek tysięcy złotych. Można by tu przytoczyć szereg usprawnień i wynalazków, wymienić wiele cyfr, wskazujących na po ważny dorobek PMH w dziedzinie racjonalizacji. Osiągnięcia są bezprzećne. Tym niemniej nie brak i na tym odcinku niedociągnięć.

W dniach 22 i 23 października br. obradował we Wroclawiu III Ogólnokrajowy Zjazd Racjonalizatorów Resortu Żeglugi. Na zjeździe tym podsumowano dotychczasowy dorobek naszego resortu w dziedzinie racjonalizacji. W dyskusji aktyw racjonalizatorski wykazał wielkie zainteresowanie i wrażliwość na zagadnienia racjonalizacji. Usuniecie tych niedociągnięć pozwoli nam na udoskonalenie naszych wyników w latach przyszłych.

Co więc w Polskiej Marynarce Handlowej należy zrobić, aby postęp techniczny i związany z nim

ruch racjonalizatorski podnieść jeszcze na wyższy poziom?

Przede wszystkim należy poświęcić więcej troski brygadowi robotniczo-inżynierskiemu w poszczególnych przedsiębiorstwach.

Jeżeli w przedsiębiorstwie o charakterze produkcyjnym, jakim jest PRO, zagadnienie to jest należycie doceniane, (istnieje tam 26 brygad racjonalizatorskich), to w przedsiębiorstwach takich jak PZM i PZP — jest zaniedbane. Już w Polskich Linii Oceanicznych można było zaobserwować, że członkowie załóg pływających za czeli organizować brygady racjonalizatorskie np. załogi motorowca „General Walter”, w przedsiębiorstwie do administracji, która zapominała całkowicie o takiej formie pracy wśród racjonalizatorów. Trzeba, by ogólna więź z racjonalizacją w przedsiębiorstwach żeglugowych poświęciła też więcej uwagi zagadnieniu tworzenia brygad. Powinny one przy współudziale rad technicznych być kierowniczą komórką aktywizującą ruch wynalazczości.

Należy też wzmocnić kontrolę rozpowszechniania i sto-

sowania wniosków przyjętych na jednostkach pływających. W tym celu inspektorzy techniczni, opiekujący się jednostkami, otrzymując z komórek wynalazczości odpowiednie dane, powinni stać się o wprowadzenie w czasie remontu statku tych wniosków racjonalizatorskich, które można stosować na danym typie jednostki.

Dążąc do ilościowego wykonania wniosków racjonalizatorskich w poszczególnych przedsiębiorstwach należy oamieać o tym, że nie może być obniżona ich jakość, a więc wartość efektywnych oszczędności, jakie przynosi one gospodarce narodowej. Komisje wynalazczości w poszczególnych przedsiębiorstwach powinny bardziej skrupulatnie opiniować wnioski i wydawać o nich ostateczne decyzje. Np. ostatnio obserwowano fakty, że dla uzyskania odpowiedniej ilości zgłoszonych wniosków kwalifikowano niejednokrotnie projekty, nie nadające się do przyjęcia. Z tego rodzaju złą praktyką trzeba jak najszybciej skończyć.

W POLSKIEJ Marynarce Handlowej pracują obecnie dwa Kluby Techniki i Racjonalizacji, w tym jeden klub z pełnym wyposażeniem w Gdyni. Specyfika pracy takiego klubu wymaga specjalnych form, a przede wszystkim skierowania jego głównej uwagi na jednostki pływające. Chodzi tu o u-

dzielanie załogom konsultacji, o popularyzację ruchu wynalazczości oraz o udostępnianie pracownikom PMH w lokalu klubu kreslarni biblioteki technicznej, czasopism itp. Taką formę pracy zaprowadzono w Klubie Techniki i Racjonalizacji w Gdyni, co jest niewątpliwie zasługą aktywów zgrupowanego w zarządzie klubu. Nie mniej jednak wyraźnie widać, że klubowi tym absolutnie nie zajmują się terenowo władze Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi.

W jakim kierunku tematyce powinny skierować wnioski racjonalizatorskie w przedsiębiorstwach PMH na rok 1955?

Powinny one iść w kierunku:

- osiągnięcia dalszych oszczędności paliw płynnych i stałych,
- mechanizacji i automatyzacji obsługi urządzeń okrętowych w celu maksymalnego wyeliminowania czynności pracochłonnych,
- usprawnienia samoremontów przez stosowanie nowych narzędzi, przyspieszających pracę oraz umożliwiających wykonywanie niektórych remontów przez załogi statków zamiast stoczni.

Inż. LEON KORGUL

Niech powieje świeży wiatr

Z RADOŚCIĄ pisałam do „Steru” o pracy zespołów świetlicowych w Zegludzie na Odrze we Wrocławiu. Było to wiosną br. Radością przepełniała nas perspektywa rozbudowy sceny w Domu Marynarza oraz budowy szatni. Oczami wyobraźni widzieliśmy projektowany „montaż” dla połączonych zespołów: chóru, baletu i zespołu mandolinistów. Wiadomo: przychylne stanowisko dyrektora, nowa rada zakładowa. Nic więc dziwnego, że na wiosnę byliśmy w optymistycznych nastrojach.

Ale wiosna minęła. Minęły też i nasze różowe nastroje. Prawda, że i teraz występujemy, ale to nie to, co mogłoby być. Przede wszystkim słabe zdyscyplinowanie członków zespołów i ciągle zmiany personalu powodują, że zamiast uczyć się nowych rzeczy, w koło powtarzamy stare, by nowi członkowie opamiętali je. Potem znów ktoś odchodzi...

Drugą bolączką są ubiory. O ile członkinie chóru mają jednolite białe bluzki, mężczyźni miodury a balet piękne stroje, to zespół mandolinistów prezentuje się w „cywilu”. Wszelkie próby uzyskania mundurów spełzły na niczym. Jednym słowem — nasze zespoły teraz, to rozklekotana maszyna, która tak samo jak jeszcze trzyma, ale w każdej chwili może się rozpaść.

Rada zakładowa?.. ta wydaje tylko polecenia w rodzaju: tego a tego dnia wystąpić. Ale jaki jest skład poszczególnych zespołów, jaki program, jaki poziom przygotowania, jakie trudności — to wszystko niewiele ją obchodzi.

Dlatego też my, biedne „sierotki” z zespołów, pozostawione bez opieki zwracamy się do „Steru” z prośbą o pomoc: niech powieje świeży wiatr i rozpedzi atmosferę bierności i lenistwa, niech wesół u nas będzie nie tylko wiosna, na krótko po wyborach do rad zakładowych, ale przez cały rok.

ELEONORA BUTOWA
Korespondent

Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: M. Wierczok z PZM, H. Piliachowski z PLO i J. Popiel z Zegluga na Odrze we Wrocławiu.

Z marynarskich rejsów dookoła świata

ISTANBUL

PO jedenastodniowej podróży nasz motorowiec „Piaś” zbliżał się do celu. Na horyzoncie ukazały się błyskające złotem, wieżyczki meczetów. To Istanbul — słynne w historii Bizancjum, miasto bogactwa, stolica Konstantyna Wielkiego.

Załoga wylęła na pokład. Rozpięła nas ciekawość, jak też wyglądało do miasta, które Karol Marks nazwał złotym mostem między Wschodem i Zachodem.

Istanbul to miasto portowe, ale... nie ma tu urzędów portowych. „Piaś” cumuje więc rufą do nabrzeża. Wyładunek prowadzi się w przytulny sposób na barki. Potem z barek wynoszą towary zgromadzone od ciężkiej pracy, zmierzani robotnicy i ładują go na samochody czekające na nabrzeżu.

Nasz statek jest egzotycznym gościem dla tureckich robotników. Z ciekawością oglądają jego urządzenia i badawczym okiem śledzą życie naszej załogi. Kiedy wychodzimy do miasta, błędnie mocno blask Istanbulu, jakim z daleka witały nas minarety.

Zachwycam się co prawda wspaniałą architekturą meczetów sułtana Achmeda, sułtana Suleima i kościołem Hagia Sophia. Nie bez podziwu zwiędzamy główne ulice miasta — pełne ładnych, nowoczesnych budynków. Tuż obok jednak widzimy ulice nędzy, brudu i zacołania. Piękne są bogate i krzyżujące kolorową reklamą magazyny, ale kupują tu

tylko obcokrajowcy lub bogaci Turcy, przyjeżdżający w luksusowych limuzynach amerykańskiej produkcji. We wspólnych kinach śródmiasteczka można oglądać wyłącznie filmy amerykańskie. Są i filmy tureckie, ale te wyświetla się tylko na przedmieściach, gdzie oglądają je ludzie biedni, źle odżywieni i byle jak ubrani. Nawet wojsko dzieli się jakby na dwie klasy — szarych żołnierzy w brudnych, polatanych mundurach i zniszczonych butach oraz oficerów błyszczących od złotych galonów na eleganckich mundurach z czystej wełny.

Nierazki jest widok marynarzy amerykańskich hałaśliwie zwiedzających miasto.

Nieodstępne „MP” stara się nie dopuszczać do awantur, ale burdy „boysów” zdarzają się i tak dość często.

Kiedy odpływamy z Istanbulu, blask minaretów nie jest dla nas już tak wspaniały...

BATUM

BYŁ słoneczny, skwarny dzień. Czysty błękit nieba rozłożył się nad Morzem Czarnym, kiedy nasz tankowiec „Karpata” zbliżał się do celu podróży.

Koło statku zaczęły krążyć mewy, nieomylnie zwiastunki łądu. Wreszcie na horyzoncie zarysowały się szczyty gór kaukaskich. Przed naszymi oczami wysuwała się powoli Gruzja — piękna odczynna Stalina. W końcu mogliśmy objąć wzrokiem cały port Batum. Na zboczu gór, wśród zieleni parków i sadów ciągnących się aż po brzeg morza rozsiadło się miasto białych domów, miasto kwiatów i wiecznej wiosny.



A oto „wysoka” technika przeładunkowa w porcie Istanbul

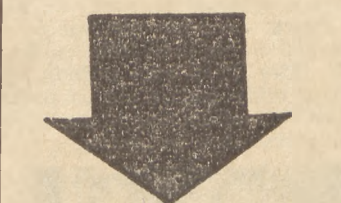
tylko obcokrajowcy lub bogaci Turcy, przyjeżdżający w luksusowych limuzynach amerykańskiej produkcji. We wspólnych kinach śródmiasteczka można oglądać wyłącznie filmy amerykańskie. Są i filmy tureckie, ale te wyświetla się tylko na przedmieściach, gdzie oglądają je ludzie biedni, źle odżywieni i byle jak ubrani. Nawet wojsko dzieli się jakby na dwie klasy — szarych żołnierzy w brudnych, polatanych mundurach i zniszczonych butach oraz oficerów błyszczących od złotych galonów na eleganckich mundurach z czystej wełny.

Z niecierpliwością czekamy chwili zejścia na ląd. Teraz możemy z bliska podziwiać wspaniałą gruzińską architekturę — pałace kultury, teatry, biblioteki, szkoły i kina. Schowane w zieleni stoją domy mieszkalne.

Kiedy idziemy wspaniałą aleją palmową, czujemy się jak w krajach tropikalnych. Jakże inne jest jednak tu życie. Ludzie są weseli, roześmiani i zadowoleni...

W przepięknym parku, ciągnącym się wzdłuż morza przyroda, jakby wspaniałą wodniczącą z ludźmi, rozsiadła przytulne zakątki, w których z lubością wypoczywają młodzi i starzy. Nierazko w ręku siedzących w parku widzimy książkę. Zadziwia nas fakt, jak wiele ci

Czy znasz tę książkę?



W magazynie, na balkonie siedzą jacyś biali ludzie, półnady, brodaci. „Bronek — wolam tym razem głośno — Bronek, to nasi... to nasi...” I już krzyczymy jak opętani: „GOTTWALD”, „GOTTWALD”, „GOTTWALD”. Tamci na nasz krzyk zrywają się z miejsca, zbiegają na dół, pędzimy do siebie... No, trudno powiedzieć, co to była za chwila. Łapiemy się za ręce, rzucamy się na szyję, ściskamy się, ściskamy się do utraty tchu. Chwytają nas z ręk do rąk, przyciskają do swoich brodatych twarzy, obcałowują... Kiedy minęła pierwsza radość ze spot

O swoich przygodach na dalekich morzach, o długich miesiącach czangkaizekowskiej niewoli, o tym, jak walczyli, by wrócić do kraju — opowiadają oni sami, marynarze ze statku „Praca”.

kania, zaczęliśmy im mówić o wszystkim. Staramy się po wiedzieć wszystko na raz, bo już czangkaizekowcy zdążyli równie przysięść do siebie, już nas ciągną za ręce, już odrywają... My im się wydzieramy i mówimy, tłumaczymy, wyjaśniamy, informujemy. Podchodzi do nas starszy człowiek, siwiutki jak gołąb i wita się. Przedstawia się, jako kapitan „Gottwald”. Czangkaizekowcy wciąż nas odrywają, chcą naprawić swoją nieuwagę. Nie pozwalają rozmawiać. My się wyrrywamy.

Dowiaduję się, że zastępca kapitana do spraw kulturalno-oświatowych, towarzyszy Namrot, został odizolowany od całej załogi, aby nie prowadził pracy politycznej. „Przekażcie — mówi kapitan Szemiot — naszym władcom, że nastrój dobry, że bądźcie pewni... załatwimy wszystko w interesie Polski Ludowej, w interesie naszej białoczerwonej bandery... No, kochany mój, prześlijcie pozdrowienia... dla wszystkich... dla żony, na pewno... dla wszystkich naszych rodzin, które na pewno tam się martwią w kraju...” W oczach czangkaizekowców chwyciliśmy się mocno w ramiona i przez długą chwilę całowaliśmy się.

(Fragment z książki „Na piackiej wyspie”).

Byliśmy w Wietnamie

Spójrzcie na zdjęcie obok. Czyżby uzbrojone oddziały wojskowe szturmowały statek? Nic podobnego. Zaprzeczają zresztą temu uśmiechnięte twarze marynarzy obciążonych motorówką. Zdjęcia dokonano w warunkach absolutnie pokojowych z pokładu naszego parowca „Kiliński”. Przedstawia ono moment przechodzenia z motorówki na statek niecodziennych pasażerów — żołnierzy wietnamskiej armii. Trzeba bowiem Wam wiedzieć, że parowiec „Kiliński” po odbyciu normalnego rejsu do Chin Ludowych został skierowany do wietnamskiego portu Qui — Nhon, aby wykonać zaszczytne zadanie — udzielić walecznemu narodowi Wietnamu pomocy w repatriacji ludności cywilnej. Jej dobytek i wojsk z południowego do północnego Wietnamu w myśl postanowień rozejmu francusko-wietnamskiego.

Jak donosi nasz korespondent HENRYK KEYHA — członek załogi parowca „Kiliński” — polscy marynarze z całą ofiarnością pracowali, przysposabiając statek na przyjęcie wielu tysięcy pasażerów. W stosunkowo krótkim okresie czasu załoga przeobraziła ładownię statku w obszerne i dość wygodne pomieszczenia mieszkalne.



Podczas pobytu w porcie rybackim Qui-Nhon załoga „Kilińskiego” spotkała się z Polską Wojskową Komisją Rozjemczą. Najmłodszy wietnamski obywatel — jak widać — doskonale się czują wśród polskich marynarzy i wojskowych.

SIADAM waszym interwencjom

Z EGLUGA na Odrze w Szczecinie w wyjaśnieniu na notatkę w nrze 20(90) „Steru” pt. „Muzycy w Szczecinie” podaje, iż

zarzuty postawione przez korespondenta ośnośnie zaniedbania barek przez holownik „Odra” są słuszne. W wyniku narady kierownictwa i rady zakładowej cała dolna załoga holownika „Odra” za nieprzebrnięcie obowiązujących przepisów i niewłaściwe zachowanie się, ukarano została pisemnym upomnieniem.

W NUMERZE 17(87) „Steru” w notatce pt. „Cud nad bańką” korespondent poruszył sprawę dolewania wody do mleka wydawanego robotnikom. W związku z tym dyrekcja Stoczni Remontowej w Szczecinie donosi, iż po przeprowadzonym dochodzeniu kierownictwa kuchni ob. Zawadzka i pracownia kuchni ob. Mazur zostały za czyny te ukarane. W celu zapobieżenia podobnym wypadkom w przyszłości, kontrolę wydawanego mleka przejął komisja zbiorowego żywienia.

Z ARZĄD Portu w Gdyni za wiadomości nas, że brygadziści ob. Maksymilian Słomski za upicie się w czasie godzin pracy w dniu 12 września br. został dyscyplinarnie zwolniony. Fakt ten został podany do wiadomości wszystkich pracowników (notatka pt. „Tam i z powrotem” w nrze 18(89)).

S ADZIMY, że wydane przez dyrekcję Szczecińskiej Stoczni Remontowej zarządzenia o lencenia ośnośnie zwiększenia socjalistycznej opieki nad środkami transportu — będą przestrzegane przez kierownictwo warsztatów i załogi (notatka „Dlaczego” w nrze 13 (83)).

C ENTRALNY Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych w odpowiedzi na notatkę pt. „Czy to ładnie wodniacy ze Szczecina?” w nrze 17 (87), poinformował nas, iż wspomniane w notatce barki zwrócono w początkach sierpnia br. RDW w Głogowie.

Z ARZĄD Portu Gdańsk informuje nas, że zakończenie budowy urządzeń wentylacyjnych i centralnego ogrzewania w hali warsztatów w Wsłoujściu przewidziane jest na 1956 rok, po zatwierdzeniu pożytecznych kwot w planie i wyciecznym (notatka w nrze 18 (88) pt. „Dlaczego”).

Stefan Żeromski

WISŁA

dzinę Słowińców nad ujściem Łeby i Łupawy.

Przerzynają ten ład wartkie strumienie, a w głębi sosnowych lasów błyszczą jasne jeziora.

Wzgórza i łąki szerokie zniżają się ku piaszczystemu wybrzeżu, gdzie szaleją straszliwe jesienne wichury nadmorskie i huczą śnieżne burze.

Na piaszczystych wydymach helskiego miedzymorza stoją chaty ze słomianą strzechą, mieszkanie ludu rybackiego, który naszą mówi mową i naszą śpiewa pieśń.

Opuściła go Rzeczpospolita i opuścił go panowie.

Na tym morskim pustkowiu został sam jeden, został tam, gdzie były jego praszczury.

Odważył piłgłem wilgotne skiby ziemi i słucha świstu wichru, w którym ongi ponad Pucką Zatoką trzepał się znak: ręka po ramie, trzymająca miecz, lub orzeł biały w czerwonym polu.

Patrzy sam jeden w te sine, dalekie wody, po których pływały okręty w Gdańsku Sobiesławowiczów zbijane, flota gardziny Krzywoustego w dwunastym wieku, idąca na wyprawę wojenną do Danii, statki Zygmunta Augusta i Władysława Czwartego, wypuszczane z fortecy w Pucku.

Kiedy w te niziny zstąpił ludzie polskiego szczepu, wie tylko pieśń, gadka ludowa, którą usłyszał był i zapisał w zanurzeniu dwunastego stulecia wielki nasz pisarz narodowy, zwany Gallusem, Salustiusz państwowej Bolesławów potęgą...

Wielki przestwór, blisko dwieście tysięcy kilometrów kwadratowych, leżący w niżowym Europie lądzie, zajmuje Wisły dorzeczne

Ponad brzegami jej dopływów ciągną się ziemie łuskie — proszowskie i kujawskie, urodzajne — lubelskie i sandomierskie, ziemie chude — kieleckie i radomskie, płodne — mazowieckie i piotrkowskie, leżą błota i wydmy piaszków bezpłodnych.

Ponad brzegami jej dopływów orze i sieje, kosi i żnie jeden jedyny lud.

Nad niemy glosem jej strumieni rozbrzmiewa żywy gwar mowy tej samej przez tysiąc lat, tej samej ponad głównym ich nurtem i nad wszystkimi źródłami, tej samej w górach Śląska, w skałach Tatr, nad ssącymi włóknami, które sięgają do źródeł Odry, Dniepru i Niemna, tej samej w dolinach i na piaszczystych, tej samej nad Nogatem i nad Wisłą Śmiałą — i ponad morzem.

Bo i tam, daleko w morzu, o cztery wiorsty od paszczy głównego ujścia, gdzie wynurzają się wciąż nowe wyspy, z naszych przyniesione małopolskich, mazowieckich i wielkopolskich brzegów, do których to wysp zawiąją okręty — wzdłuż martwych łożysk w piaszczystych mieliznach i nowych bystrzyn wyoranych w ziemi, ten, kto splata faszyzny, kto przetrzuca namul, tapia się w błocie i tworzy groble urodzajnej Żuławy krainy, kto najcięższe, najbardziej nieudźwignione z miejsc na miejsce przenosi — naszą mówi mowa.

Świadczenia i pomniki pracy ludu leżą przed oczyma świata, stoją rozsypane, jak długa i szeroka ta ziemia...

„O Wisło, Wisło!

Żywa pieśń ludu polskiego, nigdy nie przerwana wieści o tym, co się dokonało za dni, które leżą w zamierzchłej dali czasów — wieczny pozowie ku przyszłości bez końca!

Podniosło się nad wszystkimi twymi wodami, gdziekolwiek brzmi polska mo-

wa, jedno westchnienie i w poprzek rozdzielonych krain jako żywiący wiatr przepływa.

Przed tysiącami lat złożył szczęśliwy los u węgłowi Wisły, tam gdzie się jej spławność zaczyna, w Śląsko-Krakowskim Zagłębiu, skarby węgla, których przez pół tysiąca lat nie wyczerpie najbardziej wytężona i najbardziej obfita praca całego plemienia.

Pożąda pracy polski lud!

Jego pot przez tysiąc lat przepoił powierzchni ziemi i przesiał aż do skarbów w głębinie.

Polskiego ludu to skarb.

Węgiel, sól, nafta.

Ujmie nareszcie brzegi wiślane plemię w jedno zrośnięcie.

Obwala je wreszcie niezłomnymi tamami, zabezpieczy na zawsze złotodajne niziny, wielkimi pracami wyciemie nierówności dna, rozległe mielizny, brudzy i wzdórza, fałdy i jamy ze stromymi ścianami, studnie kilkudziesięciu głębiny, wywiercone przez nagłe wiry.

Powiększy i unormuje głębokość żeglowną, ułatwi ruch łodów.

Zaginie w Wiśle odwieczna, bezpłodna łacha i odwieczny, rokroczny zator — czterokrotno co roku powódź, samopas i niewolniczo, niszczycielsko i obłędnie chodząca masa wód.

Podjęte znowu zostanie dzieło Wielkiego Kazimierza.

Ugna się swawolne nurty pod setkami tysięcy szkut i korniej, bez przerwy, dzień i noc, darmo i szybko wiozących węgiel do Warszawy i Gdańska.

Przyszłe życie Polski otrzyma za cenę pracy plemienia dwie potęgi: bezmiar węgla, dostawiany do miast i wsi przez rzekę postępnie pracującą w ciągu stuleci. Rozrosną się od tysięcy fabryk stare grody: Kraków, Sandomierz, Warszawa, Płock, Toruń, Gdańsk.

Nienastarczona, a niewyczerpana masa węglowa narzuci pracę pokoleniom, wyżywi i z bogaci prowincje.

(1918 r.)

W POLARNAJ NOC

PO założeniu dryfujących stacji naukowych na lodach oceanu, niejednokrotnie wyruszyły z Wielkiej Ziemi samoloty dostarczające im zapasy żywności, ekwipunek i pocztę. Niejednokrotnie też gośćmi uczonych — uczestników wyprawy byli ich koledzy z Akademii Nauk ZSRR.

Któregoś pochmurnego, jesienno-porannego z podmoskiewskiego lotniska wystartował samolot bohatera Związku Radzieckiego Teodora Anisimowicza Szatrowa i udał się na Północ.

„Długie godziny leciał on w ciemności nocy polarnej nad Oceanem Lodowym. W słuchawkach pilotów raz po raz brzmiały sygnały radiowe. Dalekie głosy Wielkiej Ziemi Radzieckiej pewnie kierowały powietrznym lotem ku dryfującej lodowej wyspce, ku dryfującej stacji „Biegun Północny nr 3”.



WRESZCIE samolot zbliża się do celu i osiada na miejscu postoju: otwierają się drzwi kabiny i

schodzący po trapie na lód Szatrow ledwo nadąża odpowiadać na pytania.

— Zuch, Zenia! — mówi lotnicy, okrążając kinooperatora — który to już tysiąc metrów obraca?

— Zaczęłam jedenasty — odpowiada — Jacun.

Chociaż uczestnicy wyprawy przywykli już do częstych wizyt z Wielkiej Ziemi, ale Teodor Anisimowicz i jego załoga są pierwszymi gośćmi, przybywającymi tutaj w polarną noc. Kinooperator Eugeniusz Pawłowicz Jacun uwieczni na taśmie to wydarzenie.



NIEDAWNO jeszcze, latem na krze niebieścili się jeziora roztańczone pod działaniem słońca śniegu. Teraz na ich miejscu wznoszą się zasypane śnieżne nanieśione częstymi zawiejami.

Nierzadko wejście do namiotów jest tak zasypane, że trzeba torować sobie drogę łopatami. Na zdjęciu widzimy geofizyków O. Zinaczynskiego i J. Kociberie, dla których odgarnianie śniegu nie jest obce.



NA zewnątrz domki są niepozorne i zbliżone wyglądem do zdjętych z kół furgonów. Ale gdy otworzymy drzwi i wejdziemy do kajut, owieje nas ciepła fala, ujrzymy stoły nakryte ceratą, tapetowane ściany i błyszczący samowar — wszystko to stwarza atmosferę ciepła domowego. A radiotelegrafista Lenia Babasz ma dziś dyżur w kuchni i pomaga w nakrywaniu do stołu.

NADCHODZĄCA zima i noc polarna stwarza dla uczestników wyprawy szczególnie trudne warunki pracy. Lecz nie jest w stanie przeszkodzić regularnym obserwacjom. Kilka razy dziennie meteorolodzy dryfującej stacji „Biegun Północny nr 3” komunikują Wielkiej Ziemi stan pogody. W dzień powietrznych rejsów w obrębie bieguna informacje takie podaje się co godzinę.

Stacja wyposażona jest w skomplikowane nowe urządzenia techniczne. Nie brak jednak i urządzeń pomysłowych uczestników wyprawy.



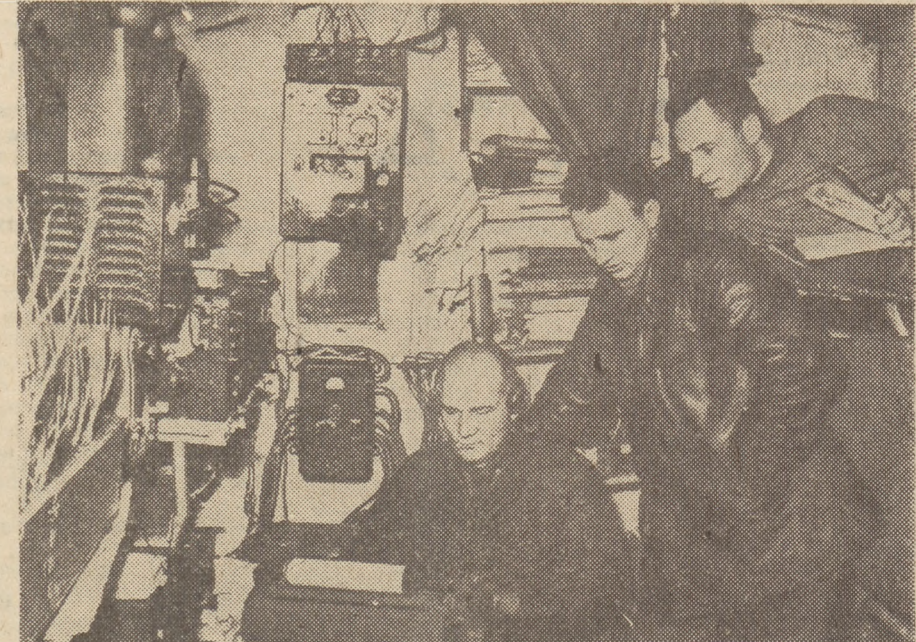
JAK przyspieszyć suszenie ciepłego obuwia, walonek, futrzanych pończoch i rękawic, które w ciągu dnia roboczego na śniegu tak przemakają, że można je wyjąć. Polarnicy postanowili urządzić płytkę gazową, nad którą ustawili wygięty arkusz metalowy i nad nim wiszą obuwie. Rękawiczki i obuwie wysychają bez ryzyka.

PO spożyciu wieczerzy w wolnej chwili rozchodzi się po kabinie stukot rzuconych kostek dominu, dźwięk pianina, śpiew. W kąciku zebrali się kucharki I. Szarikow, szturman heli

koptera Miedwiedź, aerolog W. Wanaki, doktor W. Wołowicz, radiotelegrafista K. Kurko. Przyjaciele z zapalem uczą się nowej piosenki napisanej przez W. Wołowicza, poetę i kompozytora dryfującej stacji.



WSZYSTKIE najciekawsze wydarzenia w życiu stacji notuje się w wachtowym czasopiśmie. Jedną z ostatnich notatek brzmi: „Suka ma sześć szczeniąt. Wszystkie są zdrowe”. Opiekę nad nowymi mieszkańcami obozu objął hydrolog Aleksander Iwanowicz Dmitrijew i meteorolog Anatol Danilowicz Matkow.



SŁOŃCE w obrębie bieguna skryło się na długo. Ale życie na krze trwa. Na mostku radiowym pod światłem elektrycznym zienienia się jeszcze pędy cebuli, które zdążyły latem wyrósć w skrzynkach z ziemią.

Tutaj do mostku wyglądowego, w każdej godzinie, w każdej minucie przychodzą słowa pozdrowień i cluchy z Wielkiej Ziemi Radzieckiej. Naczelnik dryfującej stacji Aleksander Teodorowicz Tresznikow, radiotelegrafista Kurko i Pazban odczytują z wielkim zainteresowaniem przyjętą w tej chwili radiodepeszę. Z Ojczyzny, z wielkim radzieckim narodem żyją jednym wspólnym życiem odważni badacze Arktyki.

Z numeru 48 czasopisma „Ogoniok” tłumaczyła K. KRUSZYŃSKA

UWAGA prenumeratorzy „Steru”

WZWIĄZKU z przejęciem od 1 stycznia 1955 r. przez PPK „Ruch” w Gdańsku całkowitego kolportażu „Steru”, ulega zmianie dotychczasowy sposób opłaty prenumeraty na rok 1955. Zatem zamiast jak dotychczas na konto administracji „Steru”, zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują listonosze oraz placówki pocztowe właściwego rejonu doręczeń, na terenie którego zamieszkuje prenumerator. Opłaty prenumeraty przyjmuje bezpośrednio Oddział Wojewódzki PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10, konto PKO XI-4080/110. Na przekazie PKO należy podać tytuł zamawianego czasopisma, ilość egzemplarzy oraz okres prenumeraty.

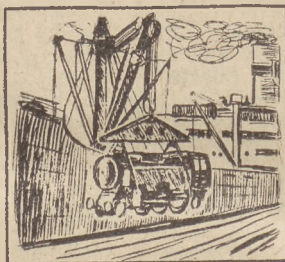
Najkrótszym okresem prenumeraty „Steru” jest okres kwartalny.

Ostateczny termin opłacenia prenumeraty upływa 10 każdego miesiąca, poprzedzającego początek zgłoszonego okresu prenumeraty. Wpłaty dokonane po tym terminie zaliczane są o jeden miesiąc później.

W dniu 10 grudnia br. upłynął termin opłacenia abonamentu „Steru” za I kwartał 1955 r. Ci wszyscy, którzy nie opłacili prenumeraty naszego pisma w tym terminie za I kwartał br., mogą zapewnić sobie regularne doręczanie „Steru” do domu w lutym, marcu i kwietniu i ewentualnie w dalszych miesiącach, przez uiszczenie odpowiedniej opłaty w terminie do 10 stycznia 1955 r.

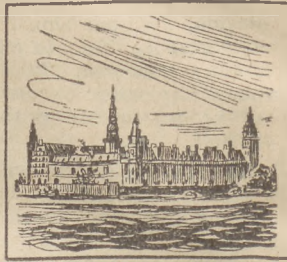
W 1955 r. utrzymana będzie przejściowo dotychczasowa forma zamawiania prenumeraty „Steru” przez kolporterów zakładowych. Nadal zatem kolporterzy ci przesyłać będą zamówienia bezpośrednio do PPK „Ruch” w Gdańsku. Kolporterzy zakładowi tytułem poniesionych kosztów potrącają sobie, przy wpłacie ogólnej należności za zgłoszone prenumeraty, 10 proc. prowizji, przekazując na konto „Ruchu” w PKO nr XI-4080/110 należność netto.

Która odpowiedź jest dobra?



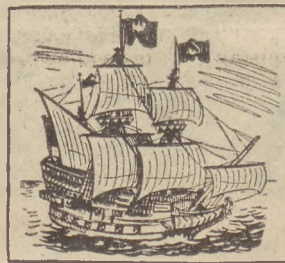
Polski statek, posiadający specjalne urządzenie do przeladunku i przewozu ciężkich towarów, jak np. lokomotywy, nazywa się —

- a) „Generał Walter”
- b) „Jarosław Dąbrowski”
- c) „Kościuszko”
- d) „Waryński”



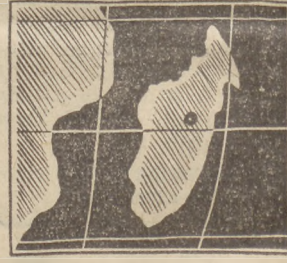
Statki przechodzące przez Sund mijają duńską twierdzę Kronborg, w której Szekspir umiejscowił akcję swego słynnego dzieła —

- a) „Król Lir”
- b) „Romeo i Julia”
- c) „Otello”
- d) „Hamlet”



Admirałski okręt polskiej floty, która odniosła w listopadzie 1927 roku pod Oliwą zwycięstwo nad szwedzką eskadrą, nosił nazwę —

- a) „Król Dawid”
- b) „Święty Jerzy”
- c) „Wodnik”
- d) „Smok”

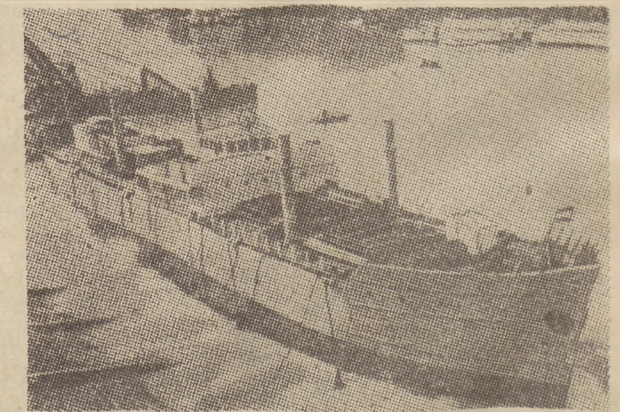


Narysowana powyżej duża wyspa nazywa się —

- a) Borneo
- b) Madagaskar
- c) Haiti
- d) Ceylon

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

BUDAPESZT port morski



PRZEZ Budapeszt przechodzą prawie wszystkie ładunki wysłane drogą wodną do Węgier.

W południowej części miasta przy wyspie Csepel, wzdłuż brzegu Dunaju ciągnie się nabrzeże portowe. W ciągu całej doby dźwigi bramowe przeladują ze statków towary, pochodzące z różnych krajów świata. Szczególnie liczne są ładunki ze Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej.

W ubiegłym roku zawiązały do Budapesztu tylko statki rzeczne. Dla jednostek morskich węgierska część rzeki była niedostatecznie głęboka. W ostatnim czasie przeprowadzono tu prace pogłębiarskie i Dunaj w Budapeszcie stał się dostępnym nawet dla statków morskich.

Stocznice węgierscy stworzyli specjalny typ statku, przystosowany do pływania na drogach śródlądowych i na morzu. Jednostki tego typu — „Budapeszt”, „Seged”, „Tisa” i „Debrecen” — pływają już po morzach Czarnym i Śródziemnym, jak również Oceanie Indyjskim. Poza tymi statkami stocznice budapeszteńskie budują nie tylko zwykłe rzeczne, lecz także i wielkie jednostki morskie, które spuszcza się na Dunaju w czasie wysokiego stanu wody, a stamtąd holuje do morza.

Na zdjęciu: wodowanie nowego węgierskiego statku morskiego.