



STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 1 (95) - rok 5

GDANSK, 1 - 15 STYCZNIA 1955 R.

Cena 40 gr

Walka o plan to walka o oszczędne gospodarowanie

Rok 1954 w żegludze zamknęliśmy poważnymi osiągnięciami. Wykonaliśmy z nadwyżką zleczone nam przez gospodarke narodową zadania i to zarówno jeśli chodzi o wartość przewozów w tonach, jak i o ilość tych przewozów w tonomilach. Osiągnięliśmy również zaplanowany wskaźnik przewozowy w tonach. Podobnymi sukcesami mogą się pochwalić portowcy, którzy przeciw całej przewoźniarce przez statki masę towarową musieli przepuścić przez magazyny, dźwigi, wyładować ze statków czy załadować na statki.

Pracownicy floty i portów, pracując w bieżącym roku w trudnych warunkach całego rocznika, udowodniali, że klasa robotnicza i cały naród mogą w pełnym zaufaniu liczyć na pracowników morza w walce o szybsze podniesienie stopy życiowej i idzi pracy w mieście i na wsi.

Wykonanie planów przez porty i żegludę jest jednocześnie dowodem, że flota nasza coraz lepiej, coraz skuteczniej spełnia rolę sprawnego instrumentu pokojowej polityki naszego państwa.

Dotychczas z towarami wojacami pokojowej pracy naszego narodu — do portów rozrzuconych po całej kuli ziemskiej i przywożąc surowce i towary służące dalszej rozbudowie i umocnieniu pokojowego budownictwa, nasze statki są żywym świadectwem naszej woli walki o pokojowe współzycie ze wszystkimi narodami bez względu na ich system gospodarczy i polityczny. A jednocześnie, flota nasza, wożąc towary własne i tranzytowe krajów demokracji ludowej do innych krajów obozu pokoju, łącząc liniami regularnymi nasz kraj i kraje demokracji ludowej w Europie z Chińską Republiką Ludową, zacieśnia wspólnie gospodarczą międzykrajami obozu pokoju, chroniąc je jednocześnie w sposób skuteczny przed dyskryminacją rynku kapitalistycznego w wymianie towarowej.

Że wielkie znaczenie ma nasza praca, że działalność naszej floty skutecznie bije po pazurach drapieżców kapitalistycznych świadczy bezsilna wściekłość i jaka budzi w kapitalistach każdy nasz statek, pojawiający się na wodach dalekich oceanów. Zatrzymanie bezprawnie, uciążliwie podstawowym prawom, naszych statków „Praga” i „Gottwald” przez bandytów czangkajskich i ich inspiracji i przy wydat-

ST. BUKOWSKI
wiceminister żeglugi

nym poparciu amerykańskich podżegaczy wojennych, to przecież nic innego jak przejaw beznadziejnej wściekłości, którym nie w smak za równo rozwój naszej floty, nieustanny wzrost naszej gospodarki, jak i rozwój Chińskiej Republiki Ludowej.

Równie nieustannie nasza gospodarka narodowa, rosną

ne podniesienie wydajności pracy w całej gospodarce narodowej.

Prawo to obowiązuje każdego człowieka pracy w naszym kraju. Ale stokrót większe wymagania stawia ono przed nami — przed marynarzami i portowcami.

Przecież my dysponujemy bezpośrednio sprawnym po-

tu, cukru, ceramiki eksportowanej, maszyny podobnie jak w surowcu czy maszynie sprowadzonej do naszego kraju. Te dobra przewożone na naszych statkach, przeładowywane w naszych portach mają decydujące znaczenie w gospodarce całego kraju, w życiu każdego z nas. To owoce pracy całego narodu. Najdrobniejsza strata, najmniejsze uszkodzenie statku i jego maszyn, nieproduktywne, niecelowe zniszczenie, zużycie każdego kawałka metalu czy liny, rozsypanie się na statku czy na wybrzeżu worka cementu, cukru, rudy, który spadł do kanału czy został wdeptany w ziemię — strata nieraz zdaniem ludzi mających do czynienia z tysiącami ton nie ważna — to przecież bezpośrednio odjęte narodowi dobro, bezpośrednie uderzenie w byt całego narodu, naszych własnych rodzin. To, co my zniszczymy, na co wydamy o grosz więcej niż trzeba niezbędnie, wyciągamy z dochodu narodowego — z własnej kieszeni.

I o tym właśnie problemie — o wprowadzeniu żelaznej dyscypliny oszczędnościowej musimy pomyśleć w roku pięciusetlatniej, skuteczniej niż w roku, który jest już za nami.

Oczywiście byłoby niesłuszną zapomnieć o osiągnięciach w walce o obniżkę kosztów własnych w roku ubiegłym. Mamy przecież około 10 proc. obniżki kosztów w przewozach pasażerskich i to zarówno w zł obiegowych

(Dokończenie na str. 2)



Wszystkim pracownikom żeglugi

W ROKU 1955 MINIE 10 LAT OD CHWILI, GDY ŻOŁNIERZE LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO DOTARLI W KOŁOBRZEGU DO BAŁTYKU, PRZYWRACAJĄC ODRODZONEJ OJCZYZNIE SZEROKI DOSTĘP DO MORZA.

ROK 1955 BĘDZIE OSTATNIM ROKIEM PLANU SZEŚCIOLETNIEGO, KTÓRY PODSUMUJE OSIĄGNIĘCIA MARYNARZY, PORTOWCÓW, WODNIKÓW, RYBAKÓW I STOCZNIOWCÓW W PRACY NAD BUDOWĄ NASZEJ SOCJALISTYCZNEJ GOSPODARKI NA MORZU I RZEKACH — TAK ZNACZNIE PRZEKRACZAJĄCEJ POZIOM TEJ GOSPODARKI W POLSCE PRZEDWRSZNIOWEJ.

ROK 1955 BĘDZIE WRESZCIE ROKIEM WZMOŻONYCH WYSIŁKÓW W OBRONIE POKOJU ŚWIATOWEGO, ZAGROŻONEGO PRZEZ IMPERIALISTYCZNYCH PODŻEGACZY WOJENNYCH.

NA PROGU ROKU NIOSĄCEGO TAK ISTOTNE DLA NAS ROKNICE I WYDARZENIA, SKŁADAM WSZYSTKIM PRACOWNIKOM RESORTU I ICH RODZINOM NAJLEPSZE ŻYCZENIA ZDROWIA I POMYSŁNOŚCI OSOBISTEJ ORAZ SUKCESÓW W PRACY ZAWODOWEJ I SPOŁECZNEJ.

Mieczysław Popiel
MINISTER ŻEGLUGI

REFLEKSJE NOWOROCZNE

A CZKOLWIEK nie ma wyraźnej granicy — po prostu chwila podniesienia pucharów z winem i wygłoszenia toastów — między rokiem, który mija a rokiem, który następuje, ludzie zastygają nad tym, co minęło i próbują odgadnąć to, co ich czeka w przyszłości. Zależnie od usposobienia, jedni będą spoglądać w przyszłość z optymizmem, inni — z niepokojem. Zarówno dla pierwszych jak i dla drugich nie zabraknie argumentów, zaczerpniętych z wydarzeń minionego roku, by uzasadnić swoje horoskopy. Jednakże, gdzie znaleźć kryterium prawdy? Jak odpowiedzieć na pytanie: kto ma rację?

Życie nasze jest, jak mowić — to burzliwe, to znów spokojne. I jak w morzu, są w nim przypływy radości i odpływy smutku. Niezależnie jednak od stanu porody na morzu, ludzie doszli do pewnego mądrego przekonania, opartego na wiekowych doświadczeniach. Jest nim obowiązujące wszystkie narody prawo swobody żeglugi.

Znaleźli się jednak tacy, którzy prawo to interpretują na swój egoistyczny sposób. Są to przede wszystkim miliarderzy, którym wciąż za mało miliardów. Oni uważają, że bogaty jest jednocześnie mądrym. Popełniają przy tym ten błąd, że mądrość utożsamiają z chciwością. Nikt jednak nie powie, że rekin jest mądry, chociaż jego żarłoczność wyrobiła w nim spryt w polowaniu na inne stworzenia. Pozostawmy jednak rekiny w spokoju. One jeszcze nie zagrażają ludzkości w przeciwnieństwie do amerykańskich miliarderów i ich europejskich sojuszników.

Powróćmy do sprawy. Narody mają prawo wyboru takiego ustroju, jaki im odpowiada. I znowu prawo to nie podoba się miliardom. Oni chcieliby siłą narzucić światu swoje panowanie, bo ich nigdy nie zaspokojona chciwość wymaga wciąż nowych miliardów.

Głównym sposobem zaspokojenia tej chciwości jest dla nich wojna. Pole krwawej wojny jest dla nich wymarzoną drogą do zysku i źródłem materialnych zysków. Dlatego pragną wojny

i być może w chwili wznowienia noworocznych toastów, życzą „bi wzajemnie widoku maszerujących kolumn wskreszanego Wehrmachtu, na czele z hitlerowskimi generałami.

Nieszczęściem dla nich — dla imperialistów amerykańskich — był koniec wojny w Korei i w Indochinach. Dlatego za wszelką cenę forsowali i forsują politykę, którą nazywają polityką „z pozycji siły”. Głównym celem tej polityki jest utrzymanie napięcia w stosunkach międzynarodowych, tworzenie baz przeciwko Związkowi Radzieckiemu, Chinom Ludowym, Polsce i innym krajom demokracji ludowej.

Jednym z elementów tej polityki „z pozycji siły” jest popieranie i organizowanie korsarstwa. Napaść czangkajskich piratów — „Gottwald” są tego widomy przejawami. Zresztą korsarstwo, jako środek wiodący do celu, ma swoją tradycję w Stanach Zjednoczonych. Protoplastą rodu Morganów był pirat — John Henry Morgan, który rozpoczął swą drogę do miliardów pod czarną flagą z trupią czaszką. A dziś potomkowie tego pirata są nie tylko doradcami prezydenta Eisenhowera, ale i rzeczywistymi sternikami amerykańskiej nawy państwowej. Stąd zapewne ich skłonność i „słabość” do korsarstwa.

Kilka dni temu czytaliśmy w prasie, że na czele sił morskich neohitlerowskiego Wehrmachtu ma stanąć b.

„Korvettenkapitaen” Kretschmer, który za korsarską działalność okrętów podwodnych w czasie minionej wojny światowej, otrzymał z rąk Hitlera najwyższe odznaczenia. Czyż nie jest to hołd złożony przez współczesnych piratów — imperialistów amerykańskich, swojemu protoplaście?

Korsarz, pirat czy gangster — to nieodłączny towarzysz miliarderów amerykańskich. W Stanach Zjednoczonych trudno odróżnić gangstera od senatora, pirata od dyplomaty. Wszak gangster i bankier dążą do tego samego celu — tylko innymi środkami. Zresztą i środki te coraz bardziej upodabniają się do siebie. Gangsterstwo — jak sami powiadają — jest takim samym byznosem, jak byznes bankiera.

Czy ludzkość dopuścił więc do tego, by nad nią zapanowała klika gangsterów — bankierów? Czy dopuści do nowej wojny w imię brudnych interesów imperialistycznych amerykańskich, angielskich, francuskich i niemieckich?

Wybitny pisarz radziecki Ila Erenburg powiedział kiedyś, że „bez zgody rządów nie można zawrzeć paktu pokoju, ale bez zgody narodów nie można rozpocząć wojny”. I jakiegokolwiek byłoby dalsze losy układów paryskich o re-militaryzacji Niemiec zachodnich i o odbudowie neohitlerowskiego Wehrmachtu, jakkolwiek awangarda argesji, jedno jest pewne. Polityka „z pozycji siły” musi zbankrutować w zetknięciu z siłą pozycji o-

bozu pokoju i socjalizmu. Nie ma takiej siły, która mogłaby cofnąć koło historii wstecz, która by mogła przeszkodzić krajom wolności i socjalizmu w kroczeniu naprzód po wybranej drodze. Po drodze, którą kroczy i na ród polski. Po drodze, na której powstał Kędzierzyn i rośnie Nowa Huta, na której coraz piękniejsza staje się nasza stolica — Warszawa, na której rozkwita nasze promienne jutro.

Warto przy okazji przypomnieć głosicielom hitlerowskich bredni o koniecznej dla nich „przestrzeni życiowej”, że realizatorzy tych „idei” otrzymali w swoim czasie odpowiednio „prze-strzenie” oznaczone drewnia nymi krzyżami.

Dziś jesteśmy silniejsi niż wówczas. I dlatego próby realizacji hitlerowskich bredni w nowym, amerykańskim wydaniu mogą skończyć się tylko ostatecznym krachem systemu kapitalistycznego. Wtedy ludzkość postawi nad tym nieludzkim systemem wielki krzyż.

Teraz możemy odpowiedzieć na pytanie, postawione na początku tego artykułu. Rację mają ci, którzy mimo istniejących elementów nie-pokoju, patrzą w przyszłość ze spokojem, pewnością i wiarą w to, że niewzruszona siła obozu pokoju, obejmującego dziś trzecią część ludzkości, na czele którego stoi potężne mocarstwo radzieckie, nie dopuści do realizacji zbrodniczych zamiarów szaleńców atomowych.

K. JAWORSKI

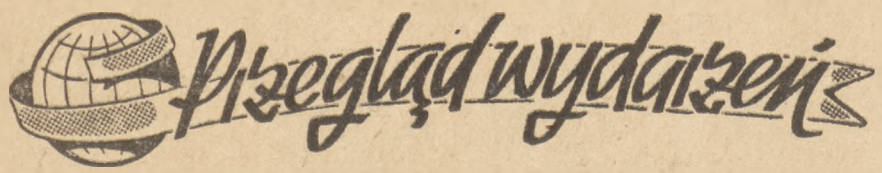


Wszystkim Czytelnikom
marynarzom, portowcom,
wodniakom i ich rodzinom
najserdeczniejsze życzenia

Radosnego Nowego Roku
i osiągnięć w wykonaniu Planu 6-letniego

składa

Redakcja „STERU”



24 GRUDNIA br. w godzinach porannych, cały świat obiegła wiadomość o tym, że parlament francuski większością głosów odrzucił ratyfikację tych układów paryskich, które przewidują remilitaryzację Niemiec zachodnich i odbudowę neohitlerowskiego Wehrmachtu. Pisząc te słowa nie znamy jeszcze dokładnych danych, dotyczących szczegółów tej ogromnej wagi decyzji większości deputowanych we francuskim Zgromadzeniu Narodowym. Wiadomo nam tylko, że 27 grudnia br. sprawa ratyfikacji układów paryskich ma ponownie stanąć w parlamencie francuskim łącznie z wotum zaufania dla rządu Mendes-France'a.

Wymowa decyzji parlamentu francuskiego jest tym większa, jeśli uprzytomni my sobie ten kolosalny nacisk, jaki Stany Zjednoczone i Anglia wywierały na rząd francuski, że w tym czasie parlamenty angielski i włoski uchwały ratyfikację układów paryskich.

Mendes - France czynił wprawdzie wszystko, aby doprowadzić do ratyfikacji tych układów. Kilkakrotnie zabierał głos w czasie debaty, groził i szantażował, powoływał się na angielskie i amerykańskie „gwarancje” przytaczał „słowo honoru” Adenauera, że dywizje niemieckie będą grzeczne w stosunku do Francji, jak baranki. Większość parlamentu francuskiego nie dała się jednak nabrać na piękne słowa, ani nie dała się zastraszyć. Po raz drugi, po odrzuceniu „europejskiej wspólnoty obronnej” Francja powiedziała „nie” na plany uzbrojenia odwiecznego wroga narodu francuskiego — militarysty niemieckiego.

Naród polski ze szczególną sympatią śledził i nadal śledzi bohaterską walkę na rodzie francuskiego przeciwko remilitaryzacji Niemiec. **Naród polski gratuluje narodowi francuskiemu zwycięstwa w sprawie, która stała się pobierzem być albo nie być Francji wielkim i suwerennym mocarstwem.** Zwycięstwo narodu francuskiego jest bowiem jednocześnie zwycięstwem narodu polskiego i sprawy pokoju.

Można by powiedzieć, że jeszcze za wcześnie cieszyć się wielkim zwycięstwem narodu francuskiego, że jeszcze nie wiadomo, jak wypadnie głosowanie podczas powtórnej debaty łącznie z wnioskiem o wotum zaufania dla rządu Mendes-France'a. Być może, że tym razem szala głosów przechyli się na korzyść zwolenników układów paryskich. Być może. Ale jesteśmy pewni, że jeżeli tak będzie, to tylko nieznaczna ilość głosów. W tym wypadku nawet uchwalenie tych układów nie będzie miało tego znaczenia, jakiego spodziewają się imperialiści amerykańscy i bońscy. Na potwierdzenie tego przytoczymy słowa samego Mendes-France'a, który stwierdził, zdenerwowany przebiegiem obrad w parlamencie:

„Oświadczam z całą powagą, że uchwała powzięta niewielką większością Zgromadzenia Narodowego miałaby w najbliższej przyszłości to samo znaczenie co odrzucenie układów”.

Tak stwierdził Mendes-France. Przyszłość pokaże czy w decydującej chwili uda się imperialistom przeciągnąć na swoją stronę jeszcze kilkunastu chwilowych deputowanych. Ale ich głosy nie zaważą na decyzji narodu francuskiego, który swoje „nie” już powiedział.

„SZYDŁA W WORKU NIE UKRYJESZ”

W przeddzień debaty parlamentarnej we francuskim Zgromadzeniu Narodowym odbyła się w Paryżu konferencja państw bloku atlantyckiego, na której obecny był Dulles. Spiskowcy atlantyccy tak pewni byli wyników debaty w parlamencie francuskim, że pozwolili sobie nie czekając na wyniki głosowania w sprawie układów paryskich, na otwarte omawianie sprawy użycia broni atomowej. Przedstawiciele 14 państw atlantyckich zebrał się po to, jak o tym trąbiła prasa burżuazyjna, by dać wolną rękę amerykańskiemu generałowi na rozpękanie wojny atomowej w Europie wtedy, kiedy oni uznają to za stosowne. „Osuć z burżuazyjnej prasy Anglii i Francji — pisała „Prawda” — usiłowali przekonywać czytelników, że błogosławieństwo na wojnę atomową, jak i układy paryskie, wskrzeszające militarystę niemieckiego, są krokiem na drodze... do rokowań między Zachodem a Wschodem.”

Próby te zostały jednak zdemaskowane i przypieczętowane ostrzeżeniem, jakie padło z Moskwy. Rząd radziecki, który wystosował noty do rządu francuskiego i rządu angielskiego, sprawę postawił jasno: ratyfikacja układów paryskich oznaczałaby przekreślenie francusko - radzieckiego i anglo-radzieckiego umów o współpracy i wzajemnej pomocy.

Wystąpienie posłów labourystowskich, przebiegające na stronę NRD dwóch wysokich urzędników „Urzędu Blanka”, przeciw socjal-demokracji niemieckiej przeciwko układom paryskim — wszystko to świadczy o tym, że także i w Anglii i w Niemczech zachodnich opinia publiczna zaniepokojona jest posunięciami swych rządów.

„Szydła w worku nie ukryjesz” — mówi przysłowie. Narody widzą, jak szydło amerykańskich planów coraz bardziej wyłazi z worka zakłamania. Pakt wojenny z Czang Kai-szelem, machinacje imperialistów amerykańskich w południowym Wietnamie, a ostatnio konferencja 14 państw atlantyckich w sprawie prowadzenia wojny atomowej mobilizują narody nie tylko do czujności, ale i do wzmoczonej walki o pokrzyżowanie szaleńczych planów miliardów amerykańskich i ich anglo-francusko-niemieckich wspólników.

Nad projektem nowego statutu ZMP

W PRZYGOTOWANIACH do II Zjazdu ZMP, który już za kilka tygodni, 28 stycznia, zbierze się w Warszawie, nastąpił nowy, niezwykle ważny okres. zapoczątkowany opublikowaniem projektu nowego statutu Związku Młodzieży Polskiej. Projekt ten zrodzony z wieloletniej analizy dotychczasowej pracy ZMP, z osiągnięć, doświadczeń, a także i braków tej organizacji, stanie się niewątpliwie kanwą szerokiej dyskusji. Podejmie ją nie tylko młodzież, lecz całe społeczeństwo.

Projekt nowego statutu jasno i pięknie mówi o roli, jaką Związek Młodzieży Polskiej gra w życiu milionów naszych dziewcząt i chłopców. Podkreśla, że zainteresowanie organizacji wobec swych członków musi być wszechstronne, że wykraczać ono powinno daleko poza próg szkoły, uczelni czy zakładu pracy, że ZMP współodpowiedzialny jest nie tylko za postępy w nauce czy pracy, lecz także za kształtowanie poglądów, charakterów młodzieży.

To, jaki jest stosunek młodego chłopca czy młodej dziewczyny do otoczenia, do rodziny, do kolektywu, to, jak kształtuje się moralność młodzieży — musi być przedmiotem stałej troski organizacji ZMP-owskiej. A do tego potrzebna jest atmosfera szczeroci i zaufania — sprzyjająca rozwijaniu inicjatyw młodzieży i kształtowaniu najpiękniejszych cech jej charakteru — męstwa i wytrwałości, rzetelności, ideowości, żarliwości i ambicji przodowania w walce, w pracy, w sporcie.

Walka o moralność młodzieży, o nową moralność socjalistyczną jest w jak najściślejszym związku z walką o kształtowanie naukowego światopoglądu młodego pokolenia. Światopogląd ten, może się kształtować jedynie w żarliwych dyskusjach i swobodnych rozmowach, w walce z poglądami obcymi postępowi i nauce, z przesadami i zabobnami, z wpływami wrogiej, trującej ideologii. Młode serca i młode umysły są niezwykle chłonne, szybko przyjmują cenne, szlachetne wartości, ale narażone

też są na złe wpływy. I nie można ich wyeliminować zakazem, dyrektywą, mensterstwem. W oparciu o znajomość ideologii marksizmu-leninizmu, przy pomocy organizacji ZMP-owskiej, konfrontacji swe sądy z codziennym życiem — młodzież musi samodzielnie urabiać swe spojrzenie, swój pogląd na otaczające ją zjawiska, musi kształtować swój stosunek do świata, do ludzi, do tysięcy spraw i zagadnień z którymi co dzień się styka, które ją nurtują.

Projekt nowego statutu z całą siłą podkreśla konieczność zapewnienia pełnej swobody dyskusji w kółkach ZMP: „Każdy zetempowiec ma prawo swobodnego wyrażania nurtujących go myśli w każdym zetempowym gronie. Na gruncie swobodnej dyskusji ZMP dąży do umacniania wśród młodzieży marksistowsko - leninowskiego światopoglądu”.

Szeroko pojęte zadania wychowawcze, które muszą być podjęte przez ZMP — wymagają od niego ulepszenia metod pracy, bezwzględnej walki z wszelkimi przejawami biurokratyzmu, bezduszności, ośrośłości, tak bardzo nam obcymi, tak bardzo obcymi młodzieży, która przecież pełna jest temperamentu, zapałczywości, radości życia.

Kierować młodzieżą, wychowywać ją, rozbudzać jej zainteresowania, kształtować jej światopogląd, jej stosunek do otoczenia — to zadania niełatwe. Właśnie na temat tych zadań, właśnie nad tym jak pracować ma ZMP, by wychowywać świadomych budowniczych socjalizmu, będzie mówiła młodzież w dyskusji nad projektem statutu. Będzie zaskakiwała się, co zmienić, ulepszyć, naprawić w dotychczasowej pracy swej organizacji, będzie zastanawiała się jak ożywić, wzbogacić życie kół ZMP-owskich tak, by znalazły w nich odbicie wszystkich spraw i problemy naszych dni. W dyskusji zabiora głos chłopcy i dziewczęta, naradzając się, jak rozstrawić się z nudą i skostnieniem, które gnębi to i owe kółko, jak przegnać z ZMP bierność, ośpałość czy też pokrzykiwanie, komenderowanie, tłumienie krytyki czy inicjatywy.

Wiele, niezmiernie wiele jest spraw, nad którymi musi się w dniach przedzjazdowych zastanowić młodzież. Mówi o tym przedzjazdowy list Zarządu Głównego ZMP. Trzeba rozbudować szeregi organizacji ZMP-owskiej, przede wszystkim na wsi, gdzie przed młodymi wyłaził taki bezmiar pracy. Trze-

ba wzbogacić pracę ZMP — musi w niej znaleźć się miejsce na życie kulturalne, sport, turystykę, czytelnictwo — dotychczas tak bardzo zaniedbane. Trzeba, by młodzież lepiej nauczyła się kontrolować całokształt pracy kół ZMP, by nie traciła z oczu celu i sensu ich działalności.

W tej walce o lepszą, głębszą, wszechstronnniejszą pracę ZMP młodzież nie jest zdana wyłącznie na własne siły. Ma wokół przyjaciół, rodaków, nauczycieli, starszych towarzyszy pracy, którzy razem z młodymi zastanowią się nad wieloma problemami związanymi z działalnością ZMP.

W walce o wychowanie młodzieży ZMP ma wypróbowanego, serdecznego opiekuna, ma ideowego przywódcę — Partię. „ZMP jest towarzyszem walki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — mówi o sobie z dumą ZMP — i uważa Partię za swego ideowego kierownika”. Wszyscy członkowie Partii gorąco młodzież kochają, mają obowiązek nie tylko z żywym zainteresowaniem śledzić dyskusję młodzieży na temat jej zadań i perspektyw, lecz aktywnie się do niej włączyć, dzielić się swymi doświadczeniami, służyć radą i pomocą.

Walka o plan to walka o oszczędne gospodarowanie

(Dokończenie ze str. 1)

W PZM na czoło wysuwa się załoga m/s „Elbląg”, s/s „Kielce” i innych. Podobnie jest i w portach. I tu są oszczędności, jest przyspieszenie tempa przeładunku, zwiększenie wydajności pracy. I tu są brygady takie jak np. Rosława w Gdańsku, która załadowała w ciągu 3 godzin i 15 minut 325 ton cementu, czego nie dokonały żaden port w Europie, czy brygada Lewanowskiego, która osłaga 539 proc. normy.

Ale te wielkie osiągnięcia przodujących załóg statków i przodujących ludzi w porcie nie mogą nam przysłać faktu, że nie na każdym statku i nie w każdej brygadzie tak się dzieje, że stojmy raczej w początkowej fazie wielkiej kampanii o obniżkę kosztów własnych, o oszczędne, rozumne gospodarowanie dobrami o wartości wielu miliardów.

Podstawowym zadaniem naszym na 1955 rok jest wykonanie planu przeładunków i planu przewozów, osiągnięcie i przekroczenie przez każdy statek planu rejsów według planowanych kosztów. I dlatego walka o te zadania, wynikające z planów wiąże się najsilniej z koniecznością pełnej mobilizacji załóg statków, pracowników ładowych floty wokół sprawy oszczędności.

Kierunek tej walki dla floty wytyczyły już wymienione przodujące załogi statków. Idzie o to, by doświadczenia te upowszechnić i pogłębić. Każdy kapitan, każdy członek załogi na każdym statku musi wyrobić w sobie taki obywatelski stosunek do zadania rejsowego i tonażu jak kapitan i załoga m/s „Gen. Walter”, we wspomnianej podróży do Rio de Janeiro. Nie będzie wtedy przestoju w obcych portach, nie będzie nadmiernych wydatków dewizowych, a będzie oszczędność, gospodarność. Gdy każdy palacz, asystent maszynowy i mechanik zatroszczy się o palenisko, ruszt, o maszynę, tak jak to robią na „Walterze”, „Batorym”, „Lechistanie”, „Elblagu” czy „Kielcach”, to wtedy będzie nam zaoszczędzonym bun-krze wykonywali całe rejsy, a wiele cennych dewiz pozostanie w kraju, wzmacniając gospodarkę narodową. Pełna gotowość techniczna i eksploatacyjna statku od zaplanowanego remontu do następnego zaplanowanego remontu to podstawowy warunek w planowaniu przewozów morskich w wykonywa-

niu naszych zadań. A to jest zależne przecież wyłączenie od załogi. Troska o maszyny i mechanizmy zapobieganie awariom przez remonty we własnym zakresie w porcie i na postojach — oto co jest potrzebne na każdym statku oto czym musi żyć każdy mechanik i cała załoga, tu leżą najważniejsze nasze rezerwy potaniaenia eksploatacji statku. Nie można w tej walce zapomnieć również o dołożeniu starań ze strony pracowników lądu o wykorzystanie w pełni tonażu, o terminowe przygotowywanie masy towarowej, tak jak i celowe, naj-ekonomiczniejsze zaopatrzenie statku w odpowiedni bunkier i wszystko co jest potrzebne do rytmicznej pracy i polepszenia życia załogi w porcie.

A w portach? I tu musimy wymagać od siebie — od kierownictwa i każdego robotnika wielokierunkowej działalności oszczędnościowej.

Przestoje statków i wagonów — zmora gnębąca nasze porty muszą zniknąć. Trzeba tak ustawić pracę całego portu, tak usprawnić organizację przeładunku, zorganizować walkę o równomierny spływ towarów do portu, awizację wagonów, by nie spiętrzały się w najbardziej nieoczekiwanym momencie setki wagonów do rozładunku, by nie wyrwać gospodarce narodowej tak bardzo potrzebnego transportu kolejowego, zalegającego nie rzadko tysiącami bocznice naszych portów. Trzeba sięgnąć głębiej do inicjatyw przodujących robotników, szerzej stosować małą mechanizację, wprowadzać wypróbowane metody organizacji pracy na dźwigu, nabrzeżu w luku statku i w magazynie.

Wtedy dopiero przekonamy się jak olbrzymie rezerwy tkwią jeszcze w naszych portach — jak wiele można wygospodarować. Troska o towar musi być rzeczą prostą i pierwszym, podstawowym nakazem dla każdego robotnika, dla całej załogi portu.

Taka koncentracja załogi na sprawie oszczędnego gospodarowania, powiązania wysiłków marynarzy z wysiłkami portowców w jedną całość zapewni wykonanie naszych ambitnych planów, przyniesie gospodarce narodowej wielomilionowe oszczędności, przyspieszy budowę lepszego życia dla całego narodu.

STANISŁAW BUKOWSKI

Usprawnić i lepiej opanować technikę statkową

WIELE jest jeszcze niedociągnięć i braków w technicznej eksploatacji jednostek żeglugi śródlądowej i dróg wodnych. Chciałbyśmy w tym artykule omówić niektóre zagadnienia racjonalnego gospodarowania ciepłem i maksymalnego wykorzystania mocy maszyn.

Wprawdzie przedstawiciele służby technicznej CZDW i CZZS podkreślają korzyści, wypływające z podgrzewania wody zasilającej, to jednak wiele jeszcze jednostek, zwłaszcza starszego typu, do tychczas nie zmodernizowano i nie wyposażono ich w podgrzewacze wody.

Winę ponoszą tu między innymi wydziały energetyczne w CZZS i CZDW, odpowiedzialne za najbardziej racjonalne wykorzystanie paliwa.

Zagadnienie to w pełni doceniają poszczególni mechanicy — dobrzy gospodarze swych maszyn. Jednym z nich jest tow. Józef Daniellak — mechanik parowca pażerskiego „Bałtyk”. Jako inicjator ruchu burliakowskiego w Ekspozyturze warszawskiej, tow. Daniellak stale pracuje nad podniesieniem wskaźników technicznych swej jednostki. Przez lepsze wykorzystanie ciepła odpadowego, chce on zaoszczędzić więcej węgla i w tym celu projektuje we własnym zakresie zainstalować na statku podgrzewacz wody.

Aby polepszyć warunki spalania niesortu, usiłuje on praktycznie rozwiązać doprowadzenie dodatkowego powietrza do paleniska, stosując w tym celu sztuczny podmuch przez popielnik. Służ-

ba techniczna Warszawskiej Żeglugi powinna dopomóc mu w opracowaniu projektu i zrealizowaniu jego w czasie postoju zimowego. Pozwoli to gospodarstwu mechanicznemu i jego załodze oszczędzić w przyszłym okresie nawigacyjnym jeszcze większe oszczędności węgla. Należy także zapewnić upowszechnienie tego sposobu na wszystkich statkach żeglugi.

Niemniej ważnym zagadnieniem jest pełne wykorzystanie mocy maszyn statkowych. Jak dotąd, służby techniczne nie mają dostatecznego rozeznania w tej sprawie. Bowiem do tej chwili służba techniczna zarówno żeglugi śródlądowej jak i dróg wodnych nie jest w stanie przeprowadzić we własnym zakresie pomiarów indykatorów, zlecając je Politechnice Warszawskiej. Dotychczas pomiary takie przeprowadzano tylko jeden raz. O systematycznej kontroli nawet się nie myśli.

Wynika więc stąd wniosek, że CZZS i CZDW powinny jak najszybciej dokonywać pomiarów indykatorów we własnym zakresie, co pozwoli na systematyczne kontrolowanie stopnia wykorzystania mocy maszyn. Przy okazji remontów zimowych nie należy zapomnieć o założeniu kurków problematycznych, gdyż nie ma ich jeszcze na wielu jednostkach.

O złym wykorzystaniu mocy urządzeń napędowych mogą świadczyć następujące przykłady.

Holownik „Śmiały” z RDW Kraków, mimo że wyszedł z remontu, nie rozwijał normalnej szybkości, ani nie miał

właściwego uciagu. Mimo forsownego palenia, kocioł nie nadążał z wytwarzaniem pary, wskutek czego praca załogi maszynowej była bardzo utrudniona. Doszło do tego, że skierowanie do pracy na ten holownik przyjmowano jako „karę”. Taki stan istniał dłuższy okres i dopiero przeprowadzone podczas postoju zimowego pomiary indykatorów, wykazały niewłaściwe napełnianie cylindrów. Normalna eksploatacja holownika była możliwa dopiero po wyregulowaniu rozrządu pary.

Również pogłębiarka „Smok” miała zły rozrząd pary. Po przeprowadzeniu pomiarów, rozrząd ustawiono właściwie.

Lepsze wykorzystanie ciepła, jakie daje węgiel zależny w dużej mierze od paleniska, Żegluga śródlądowa posiada już sporo dobrych palenisk, takich jak: Jan Kłosiński — z holownika „Wkra”, Wiesław Dziatkiewicz — z holownika „Żywiła” czy Szulczyński z parowca „Bałtyk”. Np. dzięki palaczowi Kłosińskiemu i Regalskiemu z holownika „Wkra”, statek ten opalany niesortem, zaoszczędził w III kwartale br. 50 ton paliwa.

Konieczność spalania niesortu, wynikająca z potrzeb gospodarki narodowej, wymaga od palacza dobrej znajomości procesu spalania i stosowania istniejących już doświadczeń z pracy najlepszych palaczy. Słuszne zatem wydaje się, aby spośród przodujących palaczy powołać kilku instruktorów, przydzielając ich ponadlatowo na okres 1 — 3 rejsów na po-

szczególne statki. Będą oni innym przekazywać swoje doświadczenia, a to uzupełni przeszkolenie zdobyte na kursach, przeprowadzanych w okresie zimowym. Trzeba tylko, aby Główny Mechanik CZZS oraz Gł. Mechanik CZDW zakrzyczali się koło tej sprawy.

Można przyjąć za pewnik, że najlepsze osiągnięcia mają właśnie ci palacze, którzy przebywają przez dłuższy okres na jednym statku, tak jak Kłosiński czy Dziatkiewicz. Mielni oni czas dokładniej zapoznać się z wszystkimi „tajnikami” swojej jednostki.

By podnieść wyniki pracy palaczy należy stanowczo położyć kres ich nadmiernej plynności (co szczególnie obserwuje się w Żegludzie ożarskiej). Kierownictwo Z. n. O. musiało w poważnej mierze godzić się z tym stanem. Chodzi mianowicie o to, że na statkach typu „Jarowid” z powodu pewnych błędów konstrukcyjnych wentylacja kociłowni nie jest dostateczna, co poważnie pogarsza warunki pracy palaczy i powoduje, że niechętnie pracują oni na tych jednostkach. Centralny Zarząd zainteresował się wprawdzie ta sprawą i przy pomocy Centralnego Instytutu Ochrony Pracy ma znaleźć sposób rozwiązania, trzeba jednak, by odpowiedzialni na warszawie ze służby technicznej dopilnowali tej sprawy, wykorzystując okres remontów zimowych na wykonanie i zainstalowanie urządzeń, polepszających warunki pracy w kociłowniach.

TADEUSZ GOGGA

Pierwszy rejs motorowca „Edward Dembowski”

ZAKUPIONY ostatnio przez PMH motorowiec „E. Dembowski” to statek stary. W chwili objęcia go przez naszą załogę był on w stanie, wymagającym wielu napraw. Dlatego też w czasie pierwszej podróży do Chin mieliśmy „pełne roboty”. Trzeba było doprowadzić do stanu używalności cały sprzęt pokładowy i mechaniczny przeładunkowy. Górny pokład był mocno zardzewiały i musielśmy go z miejsca ostukać i zakonserwować. Załoga pokładowa realizując zobowiązanie zmieniła wygląd statku nie do poznania. Te poważne prace organizowaliśmy przy tym w taki sposób, aby w niczym nie hamowały one normalnego przebiegu rejsu. Statek nasz w każdym porcie był zawsze gotowy do natychmiastowego przeładunku. Np. w Port Said załadunek rozpoczęło już w 5 minut po przycumowaniu.

Najpoważniejsze jednak prace wykonywała załoga maszynowa, bowiem ta część statku była najbardziej zaniedbana. Załoga energicznie zabierała się do samoremontów. Przeprowadziła remont dwóch silników pomocniczych pompy zewzowej i ropnej, kompresora chłodniczego, trzech podgrzewaczy oraz 5-ciu wind ładunkowych.

Kiedy w morzu nastąpiło poważne uszkodzenie silnika głównego, załoga maszynowa sama przeprowadziła naprawę, zaoszczędzając w ten sposób wiele cennych dewiz. Również i załoga hotelowa nie pozostała w tyle. Poza normalną swoją pracę wymalowała pomieszczenia mieszkalne i prowiantowe. Dzięki licznym zobowiązaniom podjętym przez załogę, statek doprowadziliśmy do przyzwoitego wyglądu.

Mimo nawału pracy znaleźliśmy również czas na inne zajęcia oraz prowadziliśmy szkolenie ideologiczne i zawodowe. Co niedziela były również prasówki i pogadanki o sytuacji międzynarodowej. Zorganizowany zespół artystyczny i chór statkowy dał już występy dla gości chińskich w porcie Jukong.

W świetlicy statkowej rozgrywamy turnieje szachowe i warcabowe albo czytamy książki czy oglądamy filmy.

Szkoda tylko, że rada załogowa PLO nie zaopatrzyła naszej biblioteki w wartościowe książki pisarzy polskich i radzieckich.

Na starym statku zapanowało nowe życie, którego celem jest radosna praca dla kraju.

W. Wieczorek
korespondent
motorowca „E. Dembowski”

Przodująca załoga

16 listopada br. załoga parowca „Kraków” wykonała roczny plan przewozów: w tonach w 117,8 proc. i tonomilach w 100,8 proc. Aby ocenić wkład pracy załogi nie wystarczy podać stopnie wykonania wskaźników ilościowych. Trzeba również zwrócić uwagę na realizację wskaźników jakościowych.

Załoga systematycznie wykonując zobowiązania, skróciła czas trwania rejsów o 10 proc., co pozwoliło na odbycie 2 dodatkowych podróży i obniżyło koszty własne statku o 11 tys. zł. Z nadwyżka wykonano również zobowiązanie skrócenia czasu czynności koniecznych w portach polskich. Czas trwania tych czynności skrócono bowiem o 16, a nie jak obiecywało zobowiązanie o 10 proc. w stosunku do ubiegłego roku.

W III kwartale załoga zaoszczędziła 9,8 ton węgla i 254,6 kg smarów. Przekroczono również wskaźniki jakościowe eksploatacji

Wiedzę morską trzeba stale pogłębiać

UKOŃCZENIE Szkoly Morskiej czy kursu zawodowego odpowiedniego stopnia otrzymanie dyplomu, uprawniającego do pełnienia obowiązków oficera-nawigatora na morskim statku handlowym, nie świadczy o tym, że oficer ten opanował już całkowicie wiedzę, potrzebną mu do wykonywania odpowiedzialnego zawodu.

Twierdzenie może trochę paradoksalne, ale kto pływając niewątpliwie przyswaja sobie, ilu marynarzy bowiem — otrzymawszy dyplom — z uczuciem ulgi rzuca w kącie swoje notatki i książki — i zachowuje w swej pamięci tylko niezbędne wiadomości, potrzebne w codziennej praktyce. Obliczenie całkowitej poprawki ze słońca, linia po zycyja, „statek z prawej — pierwszeństwo”, „jeden krótki”, „dwa krótkie”, „what ship”, najniebezpieczniejszy zapis słów używany w „Noticach”, zwykły radionamiar (z określeniem strony — już czasem gorzej), skala ładunkowa — i to już wszystko.

Szczególnie pływanie na krótkich liniach — „po bojkach” — stwarza możliwości wygodnego zrzucania z siebie „niepotrzebnego balastu” wiedzy nautycznej, jakim na pewien czas „napom

pować” nas szkoła czy kurs. Może zbyt czarno to wszystko maluję — ale rozglądnijmy się dookoła siebie — to zobaczymy, że tak jest. Ilu naszych oficerów uważa za nie poważne „bawienie się w aptekę” w nawigacji, w „papierki” w eksploatacji statku, w „wyższą matematykę” — w stateczności i ładowaniu, czy „literaturę” w dokładnym i ścisłym wypełnianiu dziennika okrętowego. Postawa taka prowadzi do lekkomyślnego traktowania naszej służby, do pływania „siłą rozpędu” i dalej — do najniebezpieczniejszego objawu — do beżmyślności w pracy.

Jasne jest, że tacy oficerowie są we flocie mniejszością. Niemniej jednak są. Dokładnie pokazują to rozprawy w Izbie Morskiej. Dopiero tam — kiedy się włączy w szczegółową analizę pracy nawigatora — widać, ile szkód gospodarce narodowej przynosi, lekkomyślność i powierzchowne wykonywanie obowiązków służbowych. Rozprawy w Izbie Morskiej wykazują, niejednokrotnie, że dany oficer — prowadząc statek, nie widział z jaką szybkością płynięcia, że inny w czasie wachty nie wykreślił ani jednej pozycji, albo że jeszcze

inny nie pamiętał o tym, co mówi § 16 przepisów.

Wynikiem tego są awarie, wypadanie statków z eksploatacji i straty, dochodzące nieraz do setek tysięcy dolarów. Zresztą po co tak daleko sięgać. Weźmy „drobniejsze” rzeczy. Ile niejednokrotnie trzeba płacić za „claimy” powstałe na skutek tego, że oficer ładunkowy nie zapoznał się ze specyficznymi cechami ładunku, nie dopatrzył odpowiedniego przygotowania ładunku.

Specyfika pracy na morzu, na którym marynarz zdany jest na własne siły i wiedzę — żąda od niego, aby te wiedzę opanował do precyzji, aby ją systematycznie pogłębiał. To, że przez kilka czy przez kilkanaście lat ktoś pływał „pod szczęśliwą gwiazdą” nie znaczy wcale, że tak zawsze będzie, że można już nie rozszerzać i nie pogłębiać swych wiadomości.

Praca na morzu ma to do siebie, że w ciągu kilku godzin może nas ono postawić niespodziewanie wobec ciężkiej i skomplikowanej sytuacji, z której powinno się wyjść cało — bez „troubli”. Nawet drobne niedopatrzenie może doprowadzić do opłakanych skutków. Szybko rozwijająca się technika żegluga, rosnąca wiedza morską, żąda od marynarza-nawigatora stalego pogłębiania swych wiadomości.

I dlatego słuszne wydaje się zorganizowanie na statkach pod kierunkiem kapitanów, pewnego rodzaju zespołów — samokształcenia, złożonych z tak z oficerów pokładowych — jak i marynarzy — absolwentów Szkoly Morskiej czy kursów oficerskich. W zespołach takich powinny być przerabia-

ne (w formie pogadanek, zadań, czy dyskusji) wszystkie zagadnienia wiedzy morskiej. Każdy z oficerów mógłby kolejno przygotować jakieś zagadnienie i wspólnie je omawiać. Zresztą formy mogą być różne w zależności od statku i ludzi. Materiały do takiego szkolenia są. Bawem ukazało się już kilkadziesiąt wartościowych książek-podreczników, ponadto możemy korzystać z książek radzieckich, których coraz więcej jest w naszych księgarniach. Również wartościowe i ciekawe rzeczy można znaleźć w „Technice i Gospodarce Morskiej”.

Szkolenie takie przyczyni się nie tylko do lepszej pracy oficera na statku, ale pozwoli mu przygotować się do organizowanych obecnie wyższych kursów zawodowych.

Każdy kapitan — który chce polegać na swych oficerach — wierzyć im — zrozumie na pewno wartość takiego szkolenia i będzie starał się je przeprowadzić na swoim statku. Również i inspektorzy nawigacyjni, jeśli je uznają za słuszne, powinny się wypowiedzieć na ten temat, a następnie od strony dostarczenia podręczników i materiałów pomocniczych zabezpieczyć szkolenie.

Ponieważ do stanowiska, jakie zajmuję w tym artykule mogą być różne zastrzeżenia, uzupełnienia względnie inne zdania uważam, że słuszne będzie, jeśli zainteresowani wypowiedzą się na ten temat. Pozwoli to nam wspólnie usunąć błędy, które zdarzają się jeszcze w naszej pracy.

(em)

Coraz więcej ładunków tranzytowych przechodzi przez Szczecin

Zespół portowy Szczecin — Swinoujście, zyskuje coraz większe zaufanie u armatorów zagranicznych, którzy sprowadzają i eksportują przez te porty liczne ładunki.

Obok wielu statków z towarami tranzytowymi dla NRD i Czechosłowacji, zawiniętych w ostatnich dniach do portu szcześcińskiego dwa statki bandery amerykańskiej: „Mormacoon” i „Norman Lykes”, wyładują towary dla Węgier i Czechosłowacji.

Przeładunek odbywał się w relacji statek - wagon, przy czym prace wyładunkowe zostały przeprowadzone sprawnie i obydwie statki już w dniu 19 grudnia br. opuściły port szcześciński.

Ruch w porcie jest więc nadal ożywiony, chociaż może niezbyt regularny, co jest często powodem dużych trudności przeładunkowych, pokonywanych jednak przez brygady poszczególnych nabywców.

Lbđ

„Z ufnością patrzę w Nowy Rok”

Bo żyjemy w czasie radosnego zrywu narodu, który odkrył swą młodość, w epoce porwijącej swym rozmachem, swymi perspektywami, swymi osiągnięciami. Epoka ta porwa każdego, kto ma młodą duszę, młode serce i kto chce walczyć i zwyciężać, iść na przód, wypróbować w walce swe siły i w walce tworzyć nowe wartości. Ten rozmach i te perspektywy porwają nawet tych, którzy chcieli tylko stać na uboczu i przypatrywać się, a nawet tych, którzy jeszcze kilka lat temu, z lekceważeniem patrzyli na kielkujące wokół nich Nowe.

I gdy dziś patrzę na ubiegły czas, gdy widzę dokoła nowych, zmienionych ludzi, gdy po półrocznym pobycie w morzu nie mogę poznać mego miasta — bo tak wyrosło i wyekspandowało — gdy pobłądziłem wśród nowych ulic i placów Nowej Huty, na pola której — kiedyś przecież chodziłem na wagar — widzę jak rozwija się nasza nowa kultura, jak człowiek w naszym kraju coraz odważniej, coraz pewniej zaczyna kształtować nasze nowe życie.

Widzę jak ludzie — którzy przed kilku laty byli jeszcze nieświadomymi i zahukanymi „nieborakami” i dziś wystają w świadomości, pewnych swych praw — gospodarzy — w mojej pamięci

też zbiera się bagaż — a właściwie radosny kapitał naszego dorobku — który pozwala mi z ufnością i wiarą spojrzeć w Nowy Rok. To ogarnięcie spojrzeniem całego przeszłego roku pozwala mi zebrać nowy ładunek sił i entuzjazmu, daje radosny zapas do dalszej pracy.

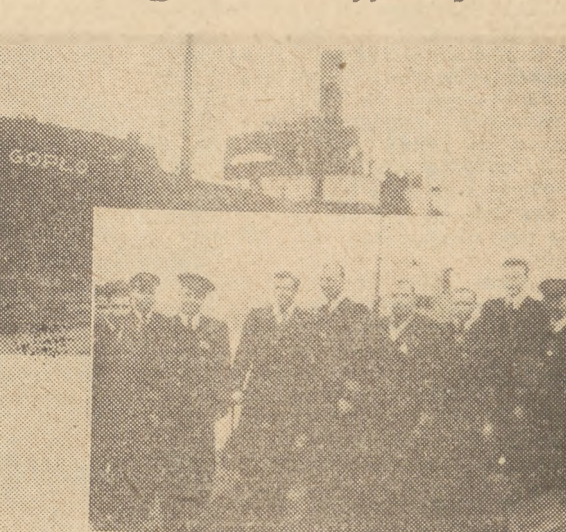
I kiedy tak patrzę na ubiegłe dni — wiem, że nie pomogą gorące próby montowania militarnych agresywnych bloków, nie pomogą gorączkowe szamotanie się pana Dullesa — po wszystkich krajach zachodniej Europy.

Człowiek i człowieczeństwo zwycięży!

I ta głęboka ufność i wiara w siłę prostego człowieka, w siłę narodów, której nic nie zwycięży — to nie czcze słowa. Siłę tę odkryłem w oczach bezrobotnego towarzysza włoskiego spotkanego w Palermo, którego dwoje maleńkich dzieci nie jadło nic innego jak makaron i gdy z największym wzruszeniem pokazał nam prośbę swej żony o przyjęcie do Partii Komunistycznej, wtedy najdobitniej zrozumiałem jak wielki i potężny jest nasz front, front uczciwych i prostych ludzi, którzy wybrali życie i pokój i potrafią go bronić nie szczędząc swych sił.

Tę wiarę i ufność umocniłem w sobie, gdy widziałem jak w Kielu (w Niemczech zachodnich) niemiecki robotnik — komunista przyprowadził na nasz statek dwoje swych dzieci, aby pokazać im, jak hitlerowski faszyzm zniszczył Warszawę

Pożegnanie „Gopla”



73 odbytych podróży, w tym 63 tysiące przebytych mil morskich, 255 tysięcy przewiezionych ton ładunku, 135 milionów wyprodukowanych tonomil — oto bilans zaledwie 4 lat służby parowca „Gopla” w naszej ludowej flocie handlowej. Trudno byłoby tu dokładnie zbilansować cały pracowity żywot tego weterana. 36 lat to spory szmat czasu — a tyle przecież liczy sobie starszy „Gopla”.

Dzięki ofiarnej pracy całej załogi parowiec „Gopla” do końca swej służby zachował wysoką gotowość techniczną. Dowiódł tego zresztą w swym przedostatnim, październikowym rejsie na trasie Gdańsk — Hull — Kopenhaga, kiedy to walcząc ze sztormem o niebywałą siłę, zwycięsko wyszedł z ciężkich zmagania. Gospodarska troska marynarzy o statek zadecydowała o tym, że służba „Gopla” została przedłużona o całe 10 miesięcy. Bawem według planu parowiec ten powinien już w lutym 1954 roku zejść z morskich szlaków. Czegoż jednak nie dokonał dobry opiekun — załoga rozumiejąca swe zadania.

Ale nadszedł wreszcie czas rozstania, 22 grudnia 1954 r. odbyła się na „Gopla” ostatnia w jego dziejach uroczystość — opuszczenie bandery, pożegnanie gospodarzy ze swym statkiem, wiernym, dobrym druhem morskich wędrówek.

W mesie załogowej przemówili do zebranych marynarzy kolejno — kapitan Jasicki, dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej tow. Skorupiński i wiceminister żegluga tow. Bukowski. W serdecznych słowach dziękował kapitan swojej załodze za jej pracę i wysiłek włożony w przedłużenie życia mechanizmów statkowych, za gotowość podjęcia i wykonania niełatwych zadań. Szeroko omówił wkład pracy marynarzy z „Gopla” w realizację planów Polskiej Żeglugi Morskiej — dyrektor Skorupiński. Ani jeden szeleś nie przerwał przemówienia wiceministra Bukowskiego. Mówił on o rozwijającej się wspaniale i potężniejszej z każdym rokiem siłę naszej ojczyzny na morzu, o roli i znaczeniu dla gospodarki narodowej ludowej floty handlowej, o nowym życiu naszego kraju, którego współtwórcami są oni — marynarze z „Gopla”.

W imieniu resortu żegluga składam Wam dzisiaj towarzysze, podziękowanie za Waszą wierną służbę na morzu, za to, że po socjalistycznemu wykorzystaliście technikę, przedłużając do maksimum życie swego statku, zaszczytnie realizując swoje zadania — zakończył tow. Bukowski swe przemówienie.

Rząd i partia doceniły pracę gospodarzy z „Gopla”, nagradzając najlenniejszych spośród nich odznaczeniami państwowymi. W dniu tym nagrodzeni zostali: złotym krzyżem zasługi kpt. Jasicki, st. mechanik Ludwiczak i I oficer Biadala. Srebrne krzyże zasługi otrzymali — as. masz. Knapik, palacz Jasicki i st. marynarz Maćkowiak, zaś brązowe krzyże zasługi — st. mar. Kotarba, palacz Kurajewski, węglarz Zywień, węglarz Włodarczyk, mł. mar. Siedziński i prakt. hotelowy Zganiacz. Ponadto szereg członków załogi otrzymało dyplomy uznania i listy pochwalne.

E. MIKINA
oficer PMH

Historia remontu kutra ratowniczego „Sztorm“

ZADANIEM kutra ratowniczego „Sztorm“ jest nieść pomoc zagrożonym jednostkom rybackim. Stacjonuje on w zasadzie na Helu, a właściwie stacjonował, gdyż już od 5-ciu miesięcy stoi w Gdynskiej Stoczni Remontowej.

A oto jak opisuje załoga dzieje tego niesławnego remontu:

19 lipca 1954 r. k/r „Sztorm“ wszedł do remontu do Gdynskiej Stoczni Remontowej. Listę remontową złożyła załoga w Dziale Głównym Mechaniki PRO w marcu 1954 r. Remont był przewidziany na klasę roczną, czas trwania — 1 miesiąc. Jak się

jednak okazało, według zaleceń PRS trzeba było w maszynie przeprowadzić remont kapitalny. Fakt ten — rzecz prosta — obciążył stocznię nieprzewidywanymi, dodatkowymi pracami, na skutek czego okres remontu został przedłużony. Termin ukończenia robót ustalono za tem na 10 października 1954 r.

I wtedy zaczęło się. Najpierw cały miesiąc trwał demontaż silnika, a gdy wreszcie kuter został wciągnięty na slup, PRS podesza oględzin maszyn stwierdził konieczność wzmocnienia fundamentu silnika. A więc trzeba było ponownie opuścić kuter na wodę celem całko-

witego demontażu silnika i wzięcia pomiarów. Po tym dłuższy czas czekał na ponowne wyciągnięcie jednostki na slup. A gdy wreszcie zostało to dokonane, mimo naszych ustawicznych prób i interwencji, robót w dalszym ciągu szły w przyświeczone „żółtym tempie“.

W końcu zaniepokojeni napisaliśmy raport do Gł. Mechanika PRO, informując o złym przebiegu prac stoczniowych na skutek zupełnego braku zainteresowania ze strony ob. ob. Romaszkiwicz, Dcsza i budowniczego Piekarskiego.

Byliśmy pewni, że interwencja Gł. Mechanika pomoże nam przełamać niedbale stosunek odpowiedzialnych pracowników stoczni do przebiegu prac remontowych na naszej jednostce. Stało się jednak inaczej.

Dział Główny Mechaniki poszedł po najmniejszej linii oporu i ograniczył się jedynie do przesłania odp. jedynemu meldunku wraz z listem przewodnim do dyrekcji stoczni.

Dyrektor Kwiatkowski zrobił na piśmie PRO adnotację: Inż. Romaszkiwicz — przeprowadzić dochodzenie — winny ukarać — termin do 10. 9. 54 r. „Ten zaś dał wszystkim razem „na pamięć“ budowniczemu Piekarskiemu, u którego w aktach do dziś pismo to spoczywa. Dochodzenia żadnego nie przeprowadzono, winni nie zostali ukarani, a tempo prac stoczniowych nie zostało przyspieszone.

A oto przykłady: 15 września dział konstrukcyjny dostarczył dokumentację do wzmocnienia fundamentu — rozpoczęto wykonywanie szablonów i spawanie fundamentu, które zamiast zaplanowanych 10 dni trwało aż 27 dni.

12 października, brygada Pakury podjęła zobowiązanie, że wykona montaż silnika i przygotuje do odbioru przez DKT i PRS do 28 października oraz podpisała list gwarancyjny na jakość wykonanej pracy. Niestety, zobowiązanie nie zostało wykonane, prace przedłużyły się do 18 listopada.

Sprawa ta wydaje nam się bardzo charakterystyczna i dlatego opisujemy ją nieco szerzej. Otóż brygada Pakury nie umiała poradzić sobie z ustawieniem silnika do linii wału. Mimo wielokrotnych prób silnik nie osiadł właściwie na fundamencie, lecz wisiał w powietrzu.

Brygadziści zwracali się o pomoc do kierownictwa stoczni. Pomocy nie otrzymali, ale za to — jak oświadcza — obrzuceni go zarzutami, że jest marnym fachowcem, że sabotuje robotę itp. Dodano też zupełnie niepotrzebnie drugą brygadę ob. Zonowskiego, która wcale nie razdziła sobie z pracą lepiej niż brygada Pakury.

Dwukrotnie z inicjatywy naszego mechanika powołano komisję dla zbadania przyczyn, z powodu których nie można prawidłowo ustawić silnika. Pierwsza nie zdołała stwierdzić nic konkretnego. Dopiero oględziny drugiej komisji dały pozytywny wynik, choć złożył się na to przypadek. Mianowicie w czasie kontroli jeden z członków komisji wsunął pasek blachy między karter silnika a wręgi i przesunął go kilkakrotnie pod silnikiem. Po poluzowaniu bolców fundamentowych silnik opadł około 15 mm. Należy przypuszczać, że między karterem silnika a wręgiem znajdował się jakiś pozostawiony przedmiot.

Nie będziemy tu opisywać kolejno całego szeregu niedociągnięć w wykonywaniu robót elektrycznych oraz innych. Przejrzeliśmy do prób w morzu. Rozpoczęły się one 29 i 30 listopada. W trakcie prób sprawności maszyny załoga nie była w stanie wykonać. Kuter powrócił do Stoczni. Jednak jej kierownictwo odmówiło wykonania naprawy jeśli uprzednio armator nie podpisze odbioru jednostki ze stoczni i da na naprawę sprzęgła nowe zlecenie. Po długich targach armator podjął odbiór jednostki i dał nowe zlecenie — jednak stracono 2 dni, w czasie których stocznia pracy nie podjęła.

W chwili obecnej — 20 grudnia 1954 r. — stojmy jeszcze na stoczni. Wykonanie nowej tutej trwa już 16 dni i nie wiadomo kiedy wreszcie zostanie zakończona.

Tak oto wygląda historia remontu kutra „Sztorm“. Remont trwa. Zapytujemy się jakimś zagadnieniem żyje podstawowa organizacja partyjna i organizacja związkowa Gdynskiej Stoczni Remontowej? Dlaczego nie zainteresowały się przebiegiem remontu jednostki ratowniczej? Dlaczego w okresie całego remontu tylko jedna brygada podjęła zobowiązanie, mające na celu przyspieszenie remontu, które zresztą nie zostało wykonane. Zapytujemy, dlaczego właściwy sposób nie został się dotąd na sprawę Centralny Zarząd Stoczni Remontowych?

Nie wyciągamy wniosków, czekujemy tego od podstawowej organizacji partyjnej, organizacji związkowej Gdynskiej Stoczni Remontowej.

Oczekujemy ustosunkowania się do naszego artykułu osób, które pośrednio czy też bezpośrednio ponoszą winę za przeszło 5 miesięczny remont statku ratowniczego.

Kolektyw k/r „Sztorm“

Jak zostałem przodownikiem i racjonalizatorem

Tak zatytułował swój list — korespondencję tow. Babczyk — smarownik z parowca „Białystok“. Tow. Babczyk jest doświadczonym marynarzem i — jak to mówią — „z niejednego pieca chleb jadł“. Pływał przed wojną długie lata na statkach różnych bander, wiele przeżył, nie mało się też nauczył.

Pracować trzeba było nieraz i ponad siły. Wiadomo przecież, że jeśli nie podobasz — zastawiasz cię inni, a ty „wyładujesz“ na „biczu“.

Dziś inne są czasy. W ludowej flocie znalazło stałe za

trudnienie setki starych „seemannów“... Przyszło nowe, a z nim opieka i pomoc rządu i partii, możliwości awansu, słowem — marynarz znalazł wreszcie właściwe miejsce w swej Ojczyźnie, która docenia znaczenie morskiej żeglugi, ciężką i niebezpieczną pracę ludzi morza. I o tym wszyskim przekonał się dobrze tow. Babczyk, dzisiejszy przodownik i racjonalizator.

Ale nie uprzedzajmy faktów, przeczytaj list tow. Babczyka, skierowany do kolegów najlepiej wyjaśnia uczucia starego marynarza.

„We współzawodnictwie — pisze smarownik Babczyk — biorę udział od 1948 r. tj. od chwili, gdy ruch ten zaczął nabierać w Polskiej Marynarce Handlowej form organizacyjnych. Przede wszystkim mówiło się o współzawodnictwie, ale jakoś niekonkretnie. Nie przekonywały mnie podejmowane na efekt zobowiązania. Myślałem wówczas, że ktoś sobie coś wymyślił i chce cuda robić, ale tylko na papierze. Stopniowo jednak, sam już nawet nie wiem jak, zacząłem się coraz bardziej zastanawiać w jaki sposób mogę usprawnić swoją pracę. Doświadczyłem wkrótce do wniosku, że jest to zupełnie możliwe i wcale nie takie trudne. Zaczęłem dokładnie analizować swe czynności. Po krótkim czasie doszedłem do wniosku, że np. więcej robót wykonać, gdy przystąpię do niej punktualnie. I to wziętem sobie za punkt honoru. Następna sprawa było dokładne rozplanowanie czasu pracy. A więc po zapoznaniu się z tym co i kiedy mam robić, przygotowywałem od razu odpowiednie narzędzia, nie tracąc w ten sposób czasu na ich poszukiwanie w trakcie roboty. Bardzo ważne okazało się również właściwe rozplanowanie poszczególnych faz pracy. Dokładne przemyślenie całej roboty — dało znaczne efekty. I tak powoli, niemal nie dostrzegając, nie usprawniałem swoją pracę i doszedłem do tego, że zostałem wielokrotnie przodownikiem na statku, otrzymałem szereg nagród pieniężnych, a wreszcie za staranność i dobre postępy otrzymałem tytuł przodownika floty. Wielki to zaszczyt, ale i wielki obowiązek — obowiązek jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy. Toteż muszę zaznaczyć, że nie porzeczając na dotychczasowe

wych osiągnięciach, lecz staram się pracować jeszcze lepiej i wydajniej. Wymaga to rzecz prosta, dokładnej znajomości każdego mechanizmu statkowego, ułatwia to wprowadzenie ulepszeń, które przedłużają żywotność maszyn. A prace człowieka czynią lżejszą.

Mam również na swoim koncie już kilka usprawnień.

Ale wiem, że nie wystarczy tylko samemu przodować. Aby lepiej wykonać za dania, trzeba aby każdy z członków załogi interesował się ruchem współzawodnictwa pracy i wynalazczości. Na ten też temat wiele dyskutuję z młodszymi kolegami. Teraz już sam wyjaśniam cel i znaczenie współzawodnictwa pracy, zachęcam do nauki, tłumaczę jak można i trzeba ułatwić sobie robotę itd. Uprzejmie towarzysz, ale dlaczego innych nie nauczyć tego tak potrzebnego na statku zawodu? Przynosiłem więc na statek odpowiednie broszury na temat toczenia oraz spawania i zaczęliśmy prowadzić naukę. Warunki dokładnego poznania tej dziedzin pracy są, gdyż na statku mamy aparat do spawania i tokarnię. Wykłady uczące teorii i zajęcia praktyczne dają dobry efekt. Koledzy uczą się chętnie. Wiemy bowiem, że pogłębiając swe kwalifikacje, będziemy mogli coraz lepiej wykonywać zadania stojące przed naszym kolektywem.

„Mój okólnik świadczy o mnie“

Są tacy ludzie: opowiesz jakiś dowcip, który ciębie kiedyś rozbawił, a twój rozmówca spojrzy spod łba, jakbyś mu powiedział coś niemiłego. Albo też uśmiechnie się nieszczerze, żebyś nie pomyślał, że masz do czynienia z człowiekiem pozbawionym poczucia humoru.

Są tacy ludzie: mają miłą, jakby codziennie na śniadanie wypijali ćwiartkę octu, żeby udukać całą dzień marynowanego korniszona. Sami się nie uśmiechną i drugimi nie dają, strasząc najbliższe otoczenie dostojnymi obliczami.

Takich osobników nazywamy ponurakami.

Myślę, że choroba „śmiechowstrętu“ byłaby łatwo uleczalna, gdyby skonstruowano specjalne lustro, zmieniające wizerunek ponuraka tak, aby przeglądając się w nich widział zawsze jakąś uśmiechniętą twarz. Może by się przyzwyczaili.

Gdyby takie lustro kiedykolwiek wynaleziono, natychmiast bym je nabył i przede wszystkim zrobił z niego prezent autorom okólnika, który ukazał się niedawno w Zarządzie Portu Szczecin. A oto ów edykt:

„Wobec zdarzających się wypadków naruszania obowiązującego zakazu urządzania zabawy w świetlicach ZPS (okólnik nr 10/53 z dnia 17.11.53 r.) przypomina się, że zakaz ten jest w dalszym ciągu obowiązujący, a winni przekraczania powyższego zakazu będą pociągani do surowej odpowiedzialności“.

Tak więc, świetlice ZPS przekształcone zostaną w kluby ponuraków, stając się instytucjami kształcenia kadr dla zakładów pogrzebowych. Trzeba jeszcze tylko upiększyć ścianę świetlic hasłami w rodzaju: „Śmiech — to wróg“, „Bądź cynny — nie tańcz“, „Ja nie wypuszczę śmiechu“ lub „Mój smutek świadczy o mnie“.

Autorem okólnika proponuję zawiesić w gabinecie taki slogan: „Mój okólnik świadczy o mnie“.

(ski)

ZDOBYLI SZTANDAR PRZECHODNI



Pierwsze miejsce w mieście zdobył nasz kolektyw. W dziesiątym miejscu znalazł się kolektyw z III kwartału br. Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku.

Plan III kwartału załoga wykonała w 120,9 proc., przy równoczesnej obniżce kosztów własnych o 20,3 proc. Mimo poważnego wzrostu wydajności pracy poważnie zmalał współczynnik wypadków. Poza tym, w okresie trzeciego kwartału załoga PRCPiP wydatnie pomogła rolnictwu w woj. gdańskim. Przy pracach żniwnych, wykopkach i remon-

cie maszyn rolniczych pracowało przeszło 4 tys. roboczogodzin.

11 grudnia br. wręczono zwycięskiemu zespołowi sztandar przechodni Zarządu Głównego ZZPZ.

Przewodniczący Rady Zakładowej Zarządu Portu Gdynia, przekazując sztandar załodze PRCPiP Gdańsk życzył jej powodzenia w dalszej pracy i zapewnił, że załoga portu gdyniejskiego nie zrezygnuje z walki o odzyskanie utraconego sztandaru.

Na zdjęciu delegaci PRCPiP Gdańsk w chwili po przejęciu sztandaru przechodniego.

Spadkobiercy czarnej bandery

Na konferencji waszyngtońskiej w 1922 roku tak ustalono definicję pirata morskowego: „Każdy statek, naruszający zasadę wolności pełnego morza, nawet gdyby działał pod ochroną jakiegoś państwa — swego mocodawcy, powinien być uznany za pirata i sądzony jako przestępca“.

A jaka jest zasada wolności pełnego morza, o której mowa powyżej? Otóż uczestnicy konferencji łoańskiej w 1927 r. zagwarantowali „wolność żeglugi na pełnym morzu dla każdego statku, przy czym jednostka podlega kontroli wyłącznie tego państwa, którego banderę nosi“.

W świetle tych dwu definicji nie ulega wątpliwości, że niedobitki dogorywającego Kuomintangu „uczciwie“ zapracowały sobie na miano pirata morskowego.

Zresztą metody stosowane przez nich, niczym nie różnią się od metod średniowiecznych korsarzy spod znaku czarnej bandery z trupią czaszką.

Różnica polega wyłącznie na tym, że dzisiejsi piraci taiwańscy mają w osobie USA tak możnego protektora, jakiego nigdy nie posiadali ich średniowieczni przodkowie. Dlatego też zapewne przetrastają beczelnością i okrucieństwem jakiegokolwiek wroga.

Wśród licznych statków różnych bander, ugraszkowanych na Tajwan znalazły się dwa polskie statki „Praca“ i „Prezydent Gottwald“.

Jak wiadomo załoga pierwszego z nich po kilku miesiącach bohaterskiego oporu i dzięki nieustępliwej postawie Rządu PRL oraz narodu polskiego — powróciła do kraju.

Marynarze „Gottwalda“ są jeszcze wzięni na Tajwanie. Nie zlamia ich jednak Ciang Kai-szekowsy oprawy. „Przekazanie naszym władzom, że nastroj jest dobry, że będziemy godni białoczerwonej bandery“ — mówił kapitan motorowca „Prezydent Gottwald“, żegnając powracających do kraju marynarzy statku „Praca“.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej pamięta o swoich synach uwięzionych bezpraw-

nie na Tajwanie. W licznych notatkach dyplomatycznych skierowanych do USA — jako protektorów Ciang Kai-szeka — domaga się kategorycznie zwolnienia marynarzy i zwrotu statków z ładunkami.

Stanowisko rządu popiera cały kraj. Do wielkiej fali protestów przeciwko bezprawiu Ciang Kai-szeka dołączyli się górnicy w kopalni „Gottwald“, którzy sprawują szefostwo nad statkiem „Prezydent Gottwald“ i jego załoga.

„Załoga kopalni — mówił ładowacz Alfons Malinowski — piętnuje ten zbrodniczy akt i żąda oddania statku. Ta piracka napad i brutalne uwięzienie naszych braci marynarzy, zohydziły jeszcze bardziej w naszych oczach imperializm amerykański, patronujący piratom kuomintangowskim na wyspie Tajwan“.

Gorąco protestowali gdynscy dokrzy na wspólnej masowce z marynarzami polskich i obcych statków stojących w Gdyni. Po krótkim przemówieniu Olgi Bednaruk — matki II oficera z „Gottwalda“, głos zabrał radioficer duńskiego statku „Marinella“ z Puerto Rico. Złożył on wyrazy serdecznego współzawodnictwa rodzinom marynarzy i zapewnił je, że służba żądania polskich marynarzy i portowców na pewno poprą wszyscy uczciwi ludzie. Do jego głosu przyłączył się solidarnie motorzysta Sicha z czeskiego motorowca „Lidice“.

Imperialistyczni podżegacze wojenni liczyli na to, że nas zastraszą — mówił marynarz Kubow ze statku „Białystok“, wyruszającego właśnie do Chin. — Pomylili się jednak, bo my, załoga „Białegostoku“ nie ulegniemy się prowokatorów i dalej będziemy kontynuować nasze pokojowe rejsy do Chin Ludowych“.

Szczere poparcie dla walki toczącej przeciwko piratom Ciang Kai-szeka wyrazili również i inni marynarze statków obcych, przebywających ostatnio w Gdyni.

L. Allemans Hartay — kucharz szwedzkiego statku „Deo Fovents“ — powiedział: — Los

jaki spotkał waszych marynarzy, może spotkać i innych. Może spotkać i mnie. Czas już ukrócić ten bandytyzm. Bent Gullew — steward statku szwedzkiego „Rudolf“ — powiedział m. in.: — Niedawno miał wyjść ze Szwecji statek z towarem do Chin Ludowych. Statek był załadowany, ale nie mógł opuścić portu — gdyż marynarze bali się, że zostaną porwani przez klikę Ciang Kai-szeka i zatrzymani na Tajwanie tak samo, jak wielu ich kolegów. Porywanie statków przez klikę Ciang Kai-szeka trzeba jak najostreżniej potępić, bo jest ono sprzeczne z obowiązującymi przepisami o wolności żeglugi.

Również prasa krajów kapitalistycznych domaga się ukroczenia samowoli taiwańskich niedobitków Kuomintangu.

Ostatnio i a jednym z posiedzeń parlamentu angielskiego sprawa ta została poruszona przez labourystowskiego posła Daviesa.

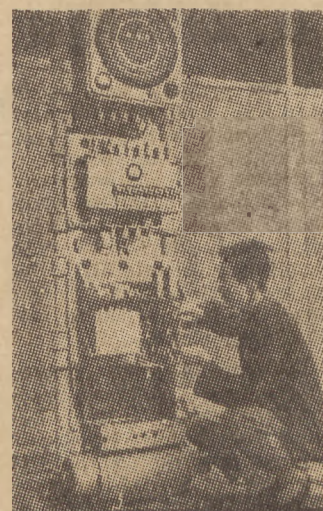
Minister Eden oświadczył wówczas, że „Anglia będzie broniła swych statków handlowych wszystkimi stojącymi do jej dyspozycji środkami“.

Delegacja radziecka wniosła tę sprawę na posiedzenie Organizacji Narodów Zjednoczonych. Projekt rezolucji radzieckiej, domagającej się potępienia agresywnych aktów Ciang Kai-szeka został jednak odrzucony. Przekreślono również projekt delegata Syrii, żądający potrzeby poszanowania ogólnie przyjętych zasad wolności żeglugi.

Nawet ta rezolucja, nieznająca w zasadzie nic nowego, a potwierdzająca jedynie to, co dawno już zostało uzgodnione — spotkała się ze stanowczym sprzeciwem Stanów Zjednoczonych.

Narastające jednak z każdym dniem oburzenie narodów tak krajów demokratycznych, jak i kapitalistycznych, zmusi wreszcie gwałcieli prawa międzynarodowego do cofnięcia zachłannej łapy wyciągniętej po bezbronne statki handlowe.

W CHINACH LUDOWYCH



Rozbudowujący się coraz bardziej przemysł okrętowy wymaga również uruchomienia produkcji maszyn i urządzeń pomocniczych, potrzebnych do wyposażenia statków. Ostatnio przystąpiono tam do produkcji m. in. akustycznych sond morskich.

Na zdjęciu: ostatnia fabryczna kontrola pierwszej echosondy wyprodukowanej w Chinach Ludowych.

(Zdjęcie: Shinhua)

Pamięci wielkiego poety i patrioty

24 GRUDNIA br. przypada 156 rocznica urodzin Adama Mickiewicza. W przyszłym roku cały naród polski będzie uroczysto obchodził setną rocznicę zgonu wielkiego poety.

Wcześniej, bo jeszcze w okresie studiów wileńskich, rozpoczęła się patriotyczna działalność Mickiewicza w towarzystwach konspiracyjnych. W 1823 roku dosięga go za to ręką cara. Poeta został aresztowany i po 6-miesięcznym pobycie w więzieniu wysłany do Rosji.

Tam jednak przyjęty go bardzo serdecznie postępowe kręgi rosyjskie z Bestużewem i Rylejewem na czele. Mickiewicz pisze o tym później w poemacie „Do przyjaciół Moskali”. W czasie 5-letniej tułaczki po Rosji zaprzyjaźnił się on jeszcze z wieloma literatami rosyjskimi i słynnym poetą Puškinem. Wspólne umiowanie wolności i wspólna nienawiść do cenzury była podstawą tej serdecznej przyjaźni.

Po uzyskaniu zezwolenia wyjeżdża poeta za granicę, skąd nie wrócił już nigdy do kraju.

Mickiewicz był przede wszystkim dobrym Polakiem. Ojczyznę kochał on ponad wszystko.

Litwo, ojczyzno moja,
Ty jesteś jak zdrowie,
Ile cię trzeba cenić,
Ten tylko się dowie,
Kto cię stracił...

wołał stęskniony za rodzinnym krajem tułacz - emigrant, pisząc w Paryżu „Pana Tadeusza”.

W III części „Dziadów”, pisanej również na emigracji, przebiega już nie tylko tęsknota i miłość do kraju, ale i pragnienie uszczęśliwienia narodu, zakutego w kajdany niewoli.

Ja kocham cały Naród,
Chcę go dźwignąć,
uszczęśliwić,
Chcę nim cały świat zadziwić.

wyznaje poeta słowami Konrada.

LE nie tylko poezją walczy poeta o wolność i szczęście Polski. Wykładając lite-

raturę słowiańską w College de France w Paryżu nieugięcie propaguje polskie prawo do wolności. Piękna forma jego wykładów sprawia, że słuchają go liczne rzesze Francuzów, Anglików i innych.

Kiedy w 1848 roku przez Europę przeszedł żywioł powiew rewolucji, Mickiewicz wyjeżdża do Włoch i usiłuje zorganizować legiony, by rzucić je do walki z Austrią o wyzwolenie Polski i Włoch. Nie zrażony niepowodzeniami tej akcji wraca Mickiewicz do Paryża i na łamach „Trybuny Ludu” śmiało piętnuje tyranie rządów w Europie, przepowiada jąć rewolucję.

Kiedy w 1855 roku wybuchła wojna turecko-rosyjska Mickiewicz bez chwili wahania wyjeżdża do Konstantynopola.

Wierzy, że teraz nadeszła chwila oswobodzenia Ojczyzny. Uzyskawszy zgodę sułtana, zaczyna energicznie organizować Legiony Polskie. Wszystko jest na najlepszej drodze, kiedy niespodziewanie atakuje go ciężka choroba.

Przy łóżu poety czuwa kilku przyjaciół z wiernym towarzyszem Armando Lewym. Przez małe okienko nędznego domku stojącego tuż nad brzegiem Bosforu w cichej dzielnicy Konstantynopola widać zboliałą grupę otaczającą łóżo Adama Mickiewicza.

Jest wieczór 26 listopada 1855 r. Nagle pochylony nad łóżem lekarz prostuje się z czcią...

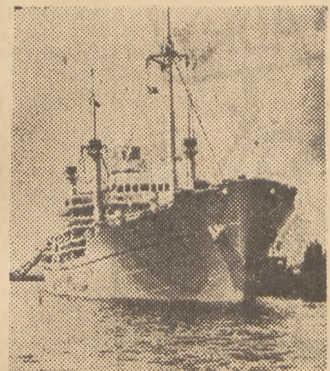
Zrozumieli ten ruch przyjaciół. Skonał wielki poeta i nieugięty bojownik o wolność.

Nazywam się „Milion”,
bo za miliony,

Kocham i cierpię katusze...
pisał kiedyś Mickiewicz. Miliony nie przestały go też kochać, kiedy zakończył życie.

Za jego trumną niesioną w kilka dni później w stronę portu, szły mimo deszczu i błota nienalizowane rzesze Polaków, Turków, Ormian, Serbów, Niemców, Żydów, Bułgarów i Greków.

DZIŚ poematy jego przetłumaczone na wiele języków świata, czytają dziesiątki milionów ludzi.



Z dumą też obnosi jego imię po wszystkich morzach świata jeden z najładniejszych statków Polskiej Marynarki Handlowej.

W salonie pasażerskim motorowca „Mickiewicz” wisi na honorowym miejscu portret wielkiego Imiennika. Załoga cześci jego imię nie tylko wieczornicami poezji, ale również ofiarną pracą i uczciwą postawą polskiego marynarza.

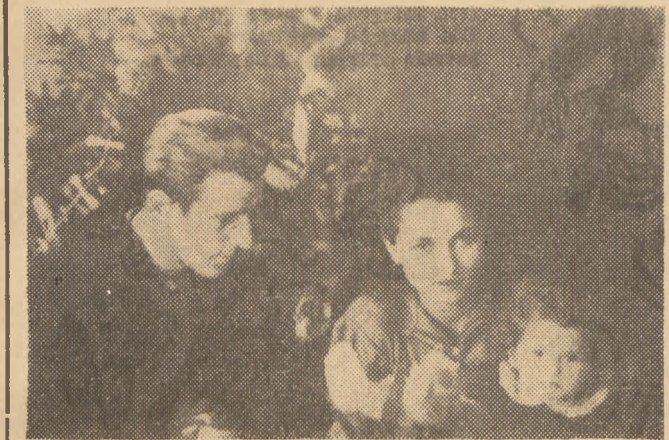
W trosce o estetyczny wygląd i sprawność statku, cała załoga podjęła liczne zobowiązania na cześć 10-lecia Polski Ludowej, 37 rocznicy Rewolucji Październikowej i II Zjazdu ZMP.

Wszyscy członkowie załogi ofiarowali ostatnio 750 godzin pracy na odmalowanie całego statku.

Marynarze motorowca „Mickiewicz” godnie reprezentują banderę polską i tym samym składają największy hołd swemu wielkiemu Imiennikowi.

Pod noworoczną choinką

Nowy rok. Niby taki jak każdy. Jak te minione. A kryje się w ich oczach o tej jedynej, maleńkiej kruniło i w kraju i w naszym życiu. Jest o czym pomyśleć, Wychować Jolantę, obro-



jest co wspomnieć. Jest też i o czym marzyć.

O czym mówi młode małżeństwo Zofia i Tadeusz Królak, siedząc przy świątecznej choince? O czym marzą, czego pragną? Nie trudno się domyśleć. Spójrzcie ile miło-

ści, ile rodzicielskiej troski kryje się w ich oczach o tej jedynej, maleńkiej kruniło i w kraju i w naszym życiu. Jest o czym pomyśleć, Wychować Jolantę, obro-

Wiele jest do przemyślenia pod tym zielonym drzewkiem.



ŚWIĄTECZNY ZAKUP

Przed wyjściem w kolejny rejs, załoga m/s „Bolesław Prus” zapoznała się w cholinke. Marynarskim zwyczajem zawiązała ona za chwilę na bomie. Na zdjęciu Roman Larych, cieśla Georg Deffereras i Zbigniew Waczech asystujący bosmanowi Edwardowi Malawskiemu, który wiąże choinkę.

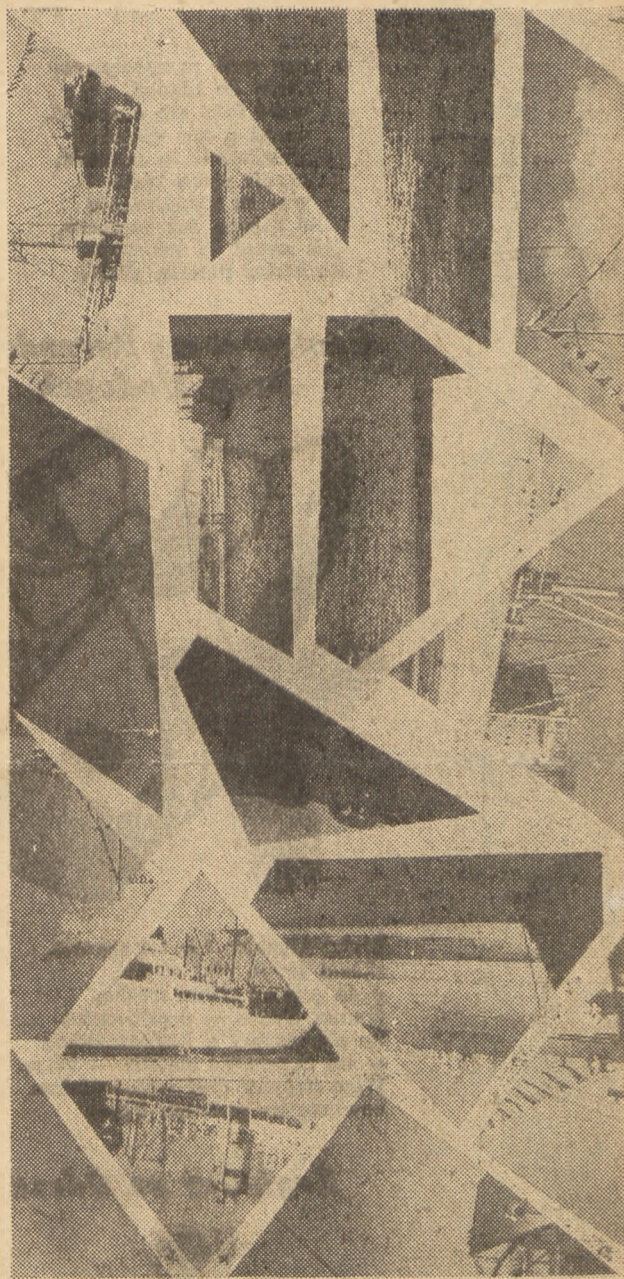
POMÓŻCIE!

Mały synek naczelnego redaktora pociął na kawałki dwa zdjęcia polskich statków i pomieszał to wszystko tak dokumentnie, że cały zespół „Steru” śleczął przez pół godziny nad przypadkową łamigłówką, starając się złożyć oba zdjęcia w całość.

Oczywiście, nam się to udało — ale czy uda się także Wam, Czytelnicy? Spróbujcie: wytnijcie powyższe kawałki, naklejcie je na kawałek papieru tak, aby stworzyć na powrót pocięte fotografie.



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



ŚLADEM naczelnego interwencji

W odpowiedzi na notatkę w nrze 23 (93) pt. „Uboeczna”, Zarząd Portu Szczecin potwierdza słuszność zarzutów postawionych przez korespondenta. Obecnie na zlecenie kierownictwa wszystkie artykuły produkcji uboecznej są przekazywane do sprządkarzy.

Rada Zakładowa Polskich Linii Oceanicznych zawiadomiła nas, że załoga statku „Białystok” otrzymała do biblioteczki statkowej komplet nowych książek (notatka pt. „Dobrze rozwija się życie kulturalne i sport na naszych statkach — gorzej jest z zaopatrzeniem bibliotek” w nrze 22 (92)).

Centralny Zarząd Morskich Stoczní Remontowych podaje, że przeprowadzona w OZR w Szczecinie Stoczní Remontowej kontrola wykazała dużo niedociągnięć. Wydane przez CZ zarządzenia oraz zmiany personalne na stanowiskach kierowniczych, przyczyniły się niewątpliwie do usprawnienia działalności OZR (notatka w nrze 14 (84) pt. „Ogród botaniczny”).

W notatce pt. „Ogłoszenia drobne” w nrze 16 (86) poruszyliśmy między innymi sprawę nieterminowego dostarczania miesięcznych planów produkcyjnych statkom Żegludki na Wiśle. W związku z tym Centralny Zarząd Żegludki Śródlądowej i Stoczní zawiadomił nas, że sprawa ta jest przedmiotem narad CZ i przedstawicieli zainteresowanych przedsiębiorstw. Pozostałe więc oczekiwane pozytywne wyniki, o których CZ Żegludki Śródlądowej z pewnością nas poinformuje.

Pamiętacie nasz ostatni „konkurs błyskawiczny”? Była to gablotka o niechlujnym wyglądzie. Niedługo czekaliśmy na odpowiedź, bo wiemy już za kilka dni przyznała się do gablotki załoga bydgoskiej stoczni rzecznej. Oto co pisze na jej temat nasz korespondent ob. Eugeniusz Chudzik. „Od razu odgadliśmy, że to u nas jest to „cudo”. Wstydzimy się strasznie. Ale przyrzekamy, że poprawi się wygląd i stan gablotek w naszej stoczni.

I rzeczywiście. Wystarczy spojrzeć na powyższe zdjęcie, które otrzymaliśmy w kilka dni po liście. Prawda, że dużo lepiej wygląda teraz gablotka. Szkoda tylko, że w gablotce nie ma ani jednego zdjęcia przodowników, o których — jesteśmy przekonani — jest mowa w artykułach.

— Dlaczego otworzono ładownię? — zapytał oficera wachtowego.

Młody szturman uśmiechnął się i wzruszył ramionami:

— Kapitan rozkazał.

Starszy oficer zmrużył oczy, na chwilę zamyslił się i niezrozumiale pokręciwszy głową, uśmiechnął się do kapitana.

— Proszę wyjaśnić mi, mister Cold — powiedział chłep-mate — dlaczego otworzono ładownię?

Kapitan przekładał papiery i coś starannie wypisywał z nich do notesu. Nie przywołując swego zajęcia, wskazał palcem na krzesło przy szafie biblioteczną, co zapytano dłuższą i jak zawsze nudną rozmowę.

Po kilku minutach milczenia, nie odwracając głowy kapitan zwrócił się do starszego oficera:

— Ile godzin ponad dziesięć dob mieliśmy przestoju w Kalkucie?



— Trzy i pół, mister.

Kapitan znów zaczął liczyć. Otrzymał sumę wypisał na żółtym blankiecie firmowym, na którym u góry widniała kula ziemską opasana błękitną wstęgą z nazwą armatora „Steel Verton England Line”, a pod znakiem firmowym, w czterech językach wypisano: „Rachunek podlega zapłacie”.

Po podpisaniu blankietu, kapitan schował go do szuflady w biurku i dopiero wtedy zwrócił się do starszego oficera:

— Czas to pieniądz.

Rozwalając się na kanapie i kładąc nogę na drugim krześle zapytał:

— Interesuje Pana, dlaczego otworzono ładownię?

(c.d.n.)

Rachunek podlega zapłacie

Nakładem radzieckiego wydawnictwa „Młoda Gwardia” ukazał się w ubiegłym roku zbiór szkiców i opowiadań morskich Iwana Gajdajenko pt. „Na morskich drogach” (Moskwa 1953, str. 272). Autor — kapitan radzieckiej marynarki handlowej — opowiada w szkicach — na podstawie własnych przeżyć i wrażeń — sytuację polityczną i gospodarczą w krajach kapitalistycznych, ze szczególnym uwzględnieniem ich gospodarki morskiej a w opowiadaniach przedstawia szereg interesujących epizodów, obrazujących pracę kapitalistycznego i socjalistycznego transportu morskiego. Jedną z tych opowiadań zamieszczamy poniżej.

Chudy, zupełnie łysy człowiek w brązowym ubraniu siedział za biurkiem w kajucie kapitańskiej i przekładając różnobarwne formularze z podpisami, znakami i stemplami, powoli przesuwając galki liczydła. Mister Cold był podobny do starego urzędnika giełdy towarowej, jednak ku nieszczerstwu marynarzy był kapitanem starego angielskiego parowca „Scotlandia”. Wypukała i gładka jak arbuz czaszka oraz podłużna twarz z zastrzoną brodą tworzyły razem kształty, jakie posiadają zazwyczaj boje na Tamizie. Sterczące z boku duże, włochate uszy przypominały uchwyty cumownicze na bojach. Sama twarz kapitana nie miała cechy szczególnych. Gdyby nie rude plamy jego piegów. Jak ruda pokrywały one obficie szczegłki, nos, czoło nie omijając nawet łysiny. Wszystkie te cechy zewnętrzne spowodowały, że załoga nazywała swego kapitana „zardzewiałą boją”.

Zakończywszy obliczenia, mister Cold rozpięając się wygodnie w krześle posiedział jeszcze kilka minut. Pomrużając powiekami, poruszył cienkimi, bladymi wargami bezdźwięcznie coś rozważając. Następnie podniósł się leniwie, popatrzył przez iluminator na matowy blask spokojnego morza i podszedł do barometru. Strzałka aneroidu spadała i gęste, rude brwi kapitana Colda podniosły się. Nie odchodząc od barometru, pociągnął za czerwony przewód, prowadzący z kajuty ka-

pitanańskiej do dzwonka na mostku. Ukazał się młody szturman.

— Otwórzcie ładownię — krótko i spokojnie polecił Cold.

— All-right — odparł szturman odchodząc na mostek.

Za chwilę marynarze zaczęli wybijąć kliny, związać brezenty, zdejmować pokrywę lukowe nie pojmując, dlaczego kapitanowi potrzebne jest otwieranie ładowni na morzu. Marynarze zrzędzili, chociaż już powinni byli przywyknąć do wykonywania niedorzecznych — jak im się wydawało — poleceń swego kapitana.

— Znowu ta „zardzewiała boja” wariuje — mruczał pod nosem wysoki czarnowłosy marynarz.

— Niedługo rozkaże nam dosypywać solę do oceanu — podśmiewał się inny marynarz.

— Stara meduza — wymyślał trzeci.

Jedynie szczupłutki bosman biegł od ładowni do ładowni i z przerażeniem spoglądając na mostek, błagalnie prosił swoich podwładnych:

— Drodzy chłopcy, szanujcie kapitana. Nie złości się. Mister Cold wie, dlaczego otwiera ładownię i dlaczego je zamyka.

— Nie gadaj stary — przerwał mu czar nowłosy marynarz. Bosman spojrzął na mostek i spostrzegłszy tam białą czapkę szturmana zaczął wymyślać:

— Szybciej leniuchy. Powinniście muryzynom plecy drapać, a nie pływać na „Scotlandii”. Biercie się do roboty, łapdichy.

Gdy biała czapka szturmana znikła, bosman przeszedł na fałset:

— Pilnujcie swoich miejsc, chłopcy. Ten stary grzyb Cold wyrzuci was za burtę w najbliższym porcie.

— Przestań pisać, ty stary flaku — zaszczyt marynarz w niebieskim berecie.

— Wpadłbyś ty mi w ręce na krążowniku...

Udając, że tego nie słyszy, bosman odszedł do drugiej ładowni. Na mostek wyszedł starszy oficer — chłep-mate. Popytawszy na pokład, zauważył otwarte ładownię zarzniętą białą, iskrzącą się w słońcu solą.

Noworoczne wypominki

OZR-om w żegludze śródlądowej



Gdy przy stole noworocznym zasiadacie do bigosu, wam fakt się unaocznia, żywności u nas dosyć, przyjmijcie to życzenie, tradycja stara każe: wam was zaopatrzenie walić zaczyna już żeglarze, jak dotąd to szlochają, im kieszki marsza grają.

Centralnemu Zarządowi Dróg Wodnych



Wciąż kłopoty, kto im sprostą, skargi płyną niby rzeka. A tu jeszcze jedna troska, trudna troska — o człowieka. Ze skończymy z bezdusznoscą w tej dziedzinie szybko — tuszę. Więc dajemy dziś waszmościom noworoczny prezent: duszę.

Żegludze na Odrze



No krytykę słuszną — stale odpowiedzi dajesz mgliste. Piszesz: „racja“, potem: „ale“ i wyjaśnien długą listę. Zatem weź te dary. A, no — jest tam piskorz, wiązka siana (nim się u was wykęciano) i zwierzyzna bardzo znana: kot, by rozprawić się z osób gronem za „odracanie kota ogonem“.

Działom Kadr

Ten — tu, ta — tam, ów — owy, dziś ten statek, jutro drugi; mknij korowód załogowy, takie kadro-boogie woogie. Pływa... po jednostkach wiara mustrowana jak popadło. Niech PMH więc się stara zastosować to mieszadło.

Stoczniom remontowym



Pod choinką noworoczną znajdują stocznie remontowe przyrząd, który może stoczniom pomóc wejść na tory nowe. W stałych reorganizacjach uwikłane stocznie są te, niech więc pomaga im w „innowacjach“ zabawka typu „dokola Wojtek“.

Zarządowi Półtyczno-Wychowawczemu Ministerstwa Żeglugi

Jeden pokój — osiem osób, to doprawdy coś za gęsto. Ale mamy na to sposób stosowany ponoć często. W myśl — arabskich bodaj — wierzeń weźcie do pokoju koze, a po pewnym czasie — zwierzę wyprowadźcie. Ulży. Może.



Centralnemu Zarządowi Żeglugi Śródlądowej

Płyną struga zarządzenia, papierkowy szumi potok, ale czy się cosik zmienia sprawdza może ktoś? Nie. No to problem ważny się wylania — trza załatwić sprawę już tę. Dla kontroli wykonania raczcie przyjąć od nas wróżkę.



Działom ruchu żeglugi śródlądowej



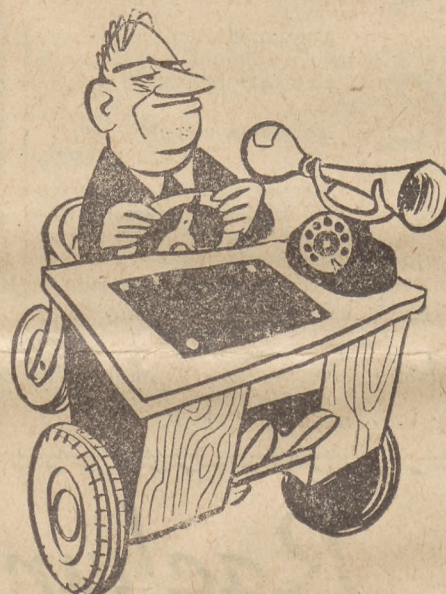
Stoi barka gdzieś u brzegu, muszelkami już porasta. Zatrzymana w swoim biegu sterczy barka, raz — ta, raz — ta. Śląc wam kartkę z tym widokiem chcemy podnieść was na duchu, życząc krótko: z Nowym Rokiem więcej ruchu — w Dziale Ruchu!

Nie płacącym armatorom

Koniec roku. Wszystkie stocznie robią saldo, świetnie, ale i tym razem, jak rokrocznie, będzie saldo, lecz mortale. Armatorzy! Płaćcie szparko! Opieszalność niech odmieni fakir, który swą fujarką węże wygna wam z kieszeni.



Pracownikom niektórych instancji związkowych



Cicho, ciepło i zacisznie, za oknami deszczuk pluszcze. W gabinecie siedzieć, czyż nie rozkosz i obrastać tłuszczem? By zachęcić do wyjazdów, (choćby deszczuk siąpił z chmurek), nowy model ślą pojazdów, kilka związko-auto-biurek.

Niejednemu żeglarzowi

Rzeki nurt się zmienił, czy to tylko barka płynie kręto? Płasa sobie jak koryto, jakim cudem dzieje się to? Czemu barka tak się ślania sprawdź i dane pewne pomierz. Zaś pomoże ci w badaniach (patrz rysunek) ów gazomierz.

