

Telegram z morza

Jak donoszą ZMP-owcy ze statku „Wieluń”, zorganizowali oni na statku dla uczczenia II Zjazdu ZMP kółko geograficzne. Zadaniem kółka jest zapoznanie całej załogi z zagadnieniami gospodarczymi, kulturalnymi i społecznymi kraów, których porty odwiedza ich statek. Młodzi marynarze z parowca „Wieluń” apelują do ZMP-owców wszystkich statków PMH o utworzenie podobnych kółek zainteresowań i wymianę spostrzeżeń.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 2 (98) - rok 4 GDAŃSK, 15 - 31 STYCZNIA 1955 R. Cena 40 gr

WYBIERAMY nowe władze związkowe

Zgodnie z uchwałą prezydium CRZZ we wszystkich naszych organizacjach związkowych rozpoczęliśmy z dniem 5 stycznia kampanię sprawozdawczą - wyborczą. Kalendarzyk wyborczy ZPPZ przewiduje, że 15 lutego odbędą się wybory do kadencji organizacji związkowych. Wybory do wyższych instancji związkowych będą przeprowadzone w okresie od połowy lutego do końca czerwca br.

Jakie są zadania tegorocznej kampanii sprawozdawczo-wyborczej?

Po pierwsze: podnieść na wyższy poziom działalność naszego związku. Po drugie: stworzyć warunki dla pełnej realizacji wskazań III Kongresu Zw. Zaw. i po trzecie: wybrać do władz związkowych ludzi najlepszych i społecznie wyrobionych.

Zadania te im lepiej realizujemy, tym ostrzej, krytyczniej i samokrytyczniej ocenimy dotychczasową działalność naszych ogniw i instancji związkowych.

Trzeba rzucić okiem wstecz, trzeba ocenić zeszlony dorobek, przeanalizować błędy i dokonać przegrupowania sił, aby w bieżącym roku nasza organizacja związkowa lepiej wykonała zadanie: przedstawić interesy pracowników i społecznego organizatora wysiłku marynarzy, żeglarzy, wodniaków, portowców i stoczniowców.

Uwagę naszą skupić trzeba szczególnie na dwóch podstawowych dziedzinach działalności: na ruchu współzawodnictwa pracy oraz na sprawach socjalno-bytowych i kulturalnych załóg.

Przez odpowiednią pracę polityczną wśród załóg rozwijaliśmy w ub. r. współzawodnictwo pracy. Było ono podstawowym czynnikiem walki o wykonanie planów produkcyjnych, które jak np. w portach czy w Polskiej Marynarce Handlowej zostały zrealizowane znacznie przed terminem.

Nie brak jednak zakładów (np. w Drogach Wodnych lub w Gdynskiej Stoczni Remontowej), w których ruch współzawodnictwa ma charakter formalny, gdzie nie przemysła się podejmowania zobowiązań, a ich realizacja nie jest bieżąco kontrolowana.

Krytycznej zwłaszcza analizy wymaga wykonanie

postanowień zakładowych umów zbiorowych i zobowiązań długookresowych m. in. w popularyzowaniu i krzewieniu wynalazczości pracowniczej.

Przekroczyliśmy - co prawda - plan umasowienia wynalazczości i obecnie co 7 pracownik resortu jest racjonalizatorem. Jednakże fakt, że na 2497 wniosków racjonalizatorskich przyjętych w resorcie w ciągu trzech kwartałów ub. r. zrealizowano tylko 1913, powinien zwrócić uwagę aktywistów związkowych na ujawnienie przyczyn, hamujących wprowadzenie w życie około 500 cennych, nieraz o podstawowym znaczeniu pomysłów.

W toku kampanii sprawozdawczo-wyborczej będzie my szczególnie omawiać zagadnienia poprawy warunków pracy i bytu załóg.

Nie brak dowodów na stwierdzenie, że w minionym okresie polepszyła się działalność usługowa OZR-ów, powiększyła się ilość placówek lecznictwa pracowniczego, notujemy poważną poprawę stanu BHP. Znaczenie wzrosła liczba robotników i pracowników, korzystających z ogródków działkowych.

W celu podniesienia na wyższy poziom kwalifikacji zawodowych robotników zorganizowano setki kursów szkolenia przyzakładowego.

Powołane przez ZPPZ zakładowe komisje rozjemcze czuwały nad przestrzeganiem przez administrację, ustawodawstwa pracy i umów zbiorowych.

Niemniej jednak są też organizacje związkowe, które nie wyzwały się jednostronnego, wąskoprodukcyjnego stosunku do swych zadań. Mobilizując załogę do walki o plan, nie dość dbały one o pełne i racjonalne wykorzystanie środków na ochronę zdrowia, budowę urządzeń socjalnych, kulturalnych, sportowych, czy na remonty mieszkań robotniczych.

Za mało współdziałały z radami narodowymi w celu za spokojenia potrzeb mieszkaniowych - zwłaszcza robotników portowych, dla lepsze go zaopatrzenia ludzi pracy - szczególnie żeglarzy o drzańskich przez OZR.

Zresztą błędy te ujawnia się przy omawianiu przyczyn niewykonania postanowień umów o współzawodnictwie.

mi biurokratycznymi wychowywały masy w duchu demokracji związkowej.

Trzeba ocenić pracę instruktorów zarządu okręgow i zarządu głównego naszego związku. Wiadomo bowiem, że operatywność instruktorów była często niedostateczna. W czasie pobytu w terenie nie dość troszczyli się o to, by lepiej i bliżej powiązać się z radami zakładowymi i licznym terenowym aktywnym społecznym i przyczynić się do uruchomienia tkwiących w nim olbrzymich rezerw ofiarności, tak niezbędnej dla wzmocnienia wielostronnej działalności naszego związku.

W wyniku szerokiej, swobodnej dyskusji mas członkowskich i aktywności w działalności związku, załogi wysunęły swe wnioski i postulaty.

Spośród najlepszych aktywistów wybierze się nowe władze związkowe, które realizując wskazania Partii, mobilizować będą pracowników naszego resortu do walki o wykonanie ostatniego roku planu 6-letniego i podniesienia stopy życiowej mas pracujących.

Wyniki naszej działalności zależą od wysiłku setek grup związkowych, od dziesiątków tysięcy członków naszego związku. Toteż sprawy demokracji wewnątrz związkowej i kolegiatności pracy organów związkowych - to węzłowy problem tegorocznej kampanii.

Nie brak dowodów na to, że przy powoływaniu władz związkowych często nie przestrzegano demokratycznych zasad wyborczych; brakowało samokrytycznej oceny pracy ustępujących członków instancji.

W czasie kampanii, masy członkowskie ocenia, czy po szczególne instancje związku, zwłaszcza rady zakładowe i oddziałowe, potrafiły się powiązać z szerokim aktywnym społecznym; jak realizowały uchwały i wnioski zgłoszone przez swych członków; jak walcząc z nawykami

biurokratycznymi wychowywały masy w duchu demokracji związkowej.

Trzeba ocenić pracę instruktorów zarządu okręgow i zarządu głównego naszego związku. Wiadomo bowiem, że operatywność instruktorów była często niedostateczna. W czasie pobytu w terenie nie dość troszczyli się o to, by lepiej i bliżej powiązać się z radami zakładowymi i licznym terenowym aktywnym społecznym i przyczynić się do uruchomienia tkwiących w nim olbrzymich rezerw ofiarności, tak niezbędnej dla wzmocnienia wielostronnej działalności naszego związku.

W wyniku szerokiej, swobodnej dyskusji mas członkowskich i aktywności w działalności związku, załogi wysunęły swe wnioski i postulaty.

Spośród najlepszych aktywistów wybierze się nowe władze związkowe, które realizując wskazania Partii, mobilizować będą pracowników naszego resortu do walki o wykonanie ostatniego roku planu 6-letniego i podniesienia stopy życiowej mas pracujących.



Wiele radości daly dzieciom noworoczne zabawy przy choince, zorganizowane we wszystkich przedsiębiorstwach naszego resortu
O przebiegu ich piszemy obszerniej wewnątrz numeru.

NOWI WYCHOWAWCY ZAŁÓG

30 GRUDNIA ub. r. odbyło się w gdynskim Domu Marynarza uroczyste zakończenie kolejnego kursu oficerów polityczno-wychowawczych i kulturalno-oświatowych Ministerstwa Żegluga. Młody ten aparat zdobył sobie w ciągu kilku lat swej pracy wysoki autorytet i odgrywa poważną rolę w życiu załóg na statkach handlowym bądź rybackim, czy też w żegludze śródlądowej.

Wzrastające z każdym rokiem zadania floty handlowej, rybołówstwa i żegluga śródlądowej wymagają pełnej mobilizacji załóg, ich ofiarnego wysiłku. I tu właśnie szerokie pole do działania stoi przed oficerami KO - kierownikami życia politycznego załogi. Aby być prawdziwym wychowawcą, trzeba przede wszystkim dogłębnie opanować wiedzę marksistowsko-leninowską, trzeba dokładnie poznać ekonomikę zakładu pracy i swojej jednostki. Zadaniem kursu było przeszkolenie najlepszych aktywistów z resortu żegluga, którzy będzie skierowani na tę odpowiedzialną służbę.

O tym jak trzeba pracować, jakie zadania stoją

przed przyszłymi zastępcami kapitanów do spraw KO obszernie mówił przybyły na uroczystość - wiceminister Bukowski. Szczególnie mocno trafiło do serc absolwentów.

Przyjemnie jest - gdy się uczciwie pracowało - odebrać w obecności licznej audytorium nagrodę. Kolejno podchodzili do stołu prezydenckiego absolwenci, by otrzymać z rąk wiceministra Bukowskiego i szefa zarządu polityczno-wychowawczego MZ tow. Czerniejewskiego dyplomy i - ci najlepsi - nagrody książkowe. Przyjemnie było i nam wymienić tu nazwiska wszystkich bez wyjątku słuchaczy, bo wszyscy zdali egzaminy. Za długą byłaby to jednak lista, a więc ograniczymy się do wymienienia najlepszych - to znaczy tych, którzy uzyskali ogólną ocenę b. dobrą - są nimi: przodownik kursu TADEUSZ GOLCZYŃSKI oraz szóstka „a-sów” w osobach: ADAMA LEWANDOWSKIEGO, BRONISŁAWA SZURKA, EDMUNDA SFORCZAKA, BOLESŁAWA KODRZYCKIEGO, WŁODZIMIERZA ŚWIDNICKIEGO i JANA LENAR



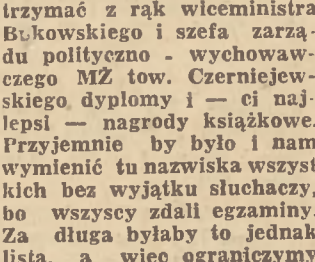
WŁODZIMIERZ ŚWIDNICKI

tów kursu krótkie, niemal koleżeńskie przemówienie przedstawiciela Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Wileckiego, który wskazał na konieczność stałego pogłębiania wiedzy politycznej i opanowywania wiedzy zawodowej.

Nie ma nie tajemniczego w pracy partyjno-wychowawczej. Jest ona prosta, jasna i otwarta - taką też powinna być praca oficera KO

- wychowawcy załogi, takąską, dla pozostałych zorganizować kurs fachowo-zakończył swe przemówienie tow. Wilecki.

Przyjemnie jest - gdy się uczciwie pracowało - odebrać w obecności licznej audytorium nagrodę. Kolejno podchodzili do stołu prezydenckiego absolwenci, by otrzymać z rąk wiceministra Bukowskiego i szefa zarządu polityczno-wychowawczego MZ tow. Czerniejewskiego dyplomy i - ci najlepsi - nagrody książkowe. Przyjemnie było i nam wymienić tu nazwiska wszystkich bez wyjątku słuchaczy, bo wszyscy zdali egzaminy. Za długą byłaby to jednak lista, a więc ograniczymy się do wymienienia najlepszych - to znaczy tych, którzy uzyskali ogólną ocenę b. dobrą - są nimi: przodownik kursu TADEUSZ GOLCZYŃSKI oraz szóstka „a-sów” w osobach: ADAMA LEWANDOWSKIEGO, BRONISŁAWA SZURKA, EDMUNDA SFORCZAKA, BOLESŁAWA KODRZYCKIEGO, WŁODZIMIERZA ŚWIDNICKIEGO i JANA LENAR



ADAM LEWANDOWSKI

Wszystkim absolwentom redakcja „Steru” życzy powodzenia i sukcesów w nowo rozpoczętej pracy.

28 stycznia 1955 r. rozpocznie obrady II Zjazd ZMP



Nasza partia i nasz rząd walczą o to, aby zapewnić chłopcom i dziewczętom najlepsze, na jakie nas stać, warunki wszechstronnego rozwoju. Chcemy, żeby kochali życie w ojczyźnie, żeby byli pełni radości i wiary w przyszłość, żeby garnęli się do wiedzy i do pracy, żeby z pasją zgłębiali wielką, przeksztalcającą świat naukę marksizmu i nasiąkali jej głęboką humanistyczną treścią. Chcemy, żeby mieli serca wrażliwe na wszystko co piękne i dobre, a reagujące sprzeciwem na zło i brzydotę, na każde cierpienie i krzywdę człowieka. Nad tym jak pracować, aby coraz lepiej wychowywać młode pokolenie narodu polskiego na budowniczych socjalizmu i godnych obywateli socjalistycznego społeczeństwa - obradować będzie II Zjazd ZMP.

Byliśmy w Berlinie

W GRUDNIOWYM numerze „Steru” donosiśmy o przybyciu do Wrocławia 9 barek z NRD. W tym czasie, gdy niemieccy żeglarze bawili w Polsce wyruszyli Odrą a następnie kanałem Odra-Szprewa i Szprewą do Berlina 2 zespoły naszych barek. A oto co pisze na ten temat uczestnik rejsu, nasz korespondent T. Kondel.

W Miłowie przyjęły nasze barki holowniki niemieckie „Donau” i „Wjalka”. Niemiec żeglarze otaczali nas troskliwą opieką. Wystarczyło powiedzieć, że sami podciągali i łączyli zestawy. A przy słowach, mimo że oczekiwaliśmy sporo miejscowych jednostek, nasze barki odprawiane były w pierwszej kolejności.

Po kilku godzinach jazdy zawiniliśmy do portu Fürstberg. Tam przywitano nas manifestacyjnie - łopotem flag i okrzykami zebrań. Na nabrzeże przybyła prawie cała ludność miasteczka. Były tam delegacje robotników, okolicznych chłopów, przedstawiciele partii i DSU. Tutaj odbyło się pierwsze oficjalne przyjęcie, wydane na cześć braterstwa polskich i niemieckich żeglarzy.

W berlińskim porcie rzeczonym polskich żeglarzy przyjęło równie gorąco i owacyjnie. W powitaniu uczestniczyli przedstawiciele Komitetu Centralnego SED, Rządu NRD, Centralnej Rady ZZ oraz naszej ambasady. Był również film, radio i prasa.

Barki podstawiono pod wiadunek. Pozostała na nich tylko niezbędna załoga, inni zostali zaproszeni przez gospodarzy do teatru satyry Berliner Kabaretheater. Przed rozpoczęciem przedstawienia jeden z gospodarzy wyszedł na scenę i zakomunikował, że na widowni znajdują się goście z Polski. Publiczność przywitała naszych żeglarzy długo niemiłkącymi oklaskami.

Następnego dnia zaproszono Polaków na zwiedzanie Berlina. Spacerowali wspólnie z nami, oglądali bogato zaopatrzone sklepy, kawiarnię „Warszawa”.

Swym nienagannym zachowaniem, załogi barek zjednały sobie przychylną opinię i ogólne uznanie. Na nich też powinni wzorować się ci

wszyscy, którzy wiosną popłyną na berlińską Szprewę i utrzymywać już będą regularną linię między Polską Rzeczypospolitą Ludową, a Niemiecką Republiką Demokratyczną, przewożąc polski węgiel w zamian za niemieckie precyzyjne maszyny i aparaty.

Jakie wrażenia wywieźli z Berlina nasi żeglarze? Niezartytym śladem w ich pamięci zapisał się serdeczny stosunek gospodarzy, wskazujący, że dziś łączy oba narody wspólna sprawa. Dziś Polak i Niemiec z NRD to serdeczni przyjaciele. To właśnie wyczuł i słyszał nasi żeglarze w owacjach ludności, w przemówieniach i indywidualnych rozmowach. Odczuł to również w Berliner Kabaretheater. Mówiła im o tym nazwa kawiarni „Warszawa”, mieszczącej się w Berlinie.

SUKCES GUM-U

Wprawdzie komunikat ten powinien być ukazany się w poprzednim numerze naszego pisma, lecz GUM, który na 17 dni przed terminem wykonał swe zadania wynikające z planu 1954 r., zbyt późno przysłał nam zawiadomienie o swym sukcesie.

Trudno jednak nie wspomnieć, choć w spóźnionym terminie o sukcesie uzyskanym dzięki ofiarnej pracy załogi GUM, która do 10 grudnia ub. r. wykonała plan oznakowania „cyjnych”; do 14 grudnia prace przy ochronie wybrzeża, a więc zabezpieczenie pasa wybrzeża przed niszczącą działalnością fal morskich; do samego terminu (14 grudnia ub. r.) wykonała wszelkie prace remontowo-konserwacyjne w portach rybackich i obiektach administracyjno-gospodarczych.

W sprawnej realizacji zadań ubiegłego roku wyróżnił się: ob. ob. Szczepan Bakala - przodujący robotnik wydmoleśny, inż. Wacław Kożuchowski z Obwodu Ochronnego S. bieszewo, który przyczynił się do tego, że Obwód 4-krotnie zajął I miejsce we współzawodnictwie o „najlepszy obwód”, Bronisław Duszyński - przodujący kierownik Oddziału Technicznego, Mayer z Władysławowa - przodujący brygadziśta-hydraulik, Franciszek Miłyński - brygadziśta O.N. Gdynia, Michał Kupidura - spawacz O.N. Gdynia i Zbigniew Poniecki - kierownik O. N. Szczecin.

Sylwester w Inter-Clubie



Radośnie i w atmosferze serdecznej przyjaźni powitali Nowy Rok 1955 marynarze różnych narodowości na balu w gdynskim Inter-Clubie

Przegląd wydarzeń

ZDAWAŁOBY się, że kto jak kto, ale imperialiści amerykańscy powinni się najwięcej cieszyć z noworocznego prezentu, jakim obdarzył Mendes-France naród francuski, w postaci układów paryskich. Tymczasem reakcyjna prasa amerykańska wcale nie zadęła w suony. Oto co np. pisze „New World Telegram”. „Odrzucenie przez 54 proc. członków Zgromadzenia Narodowego układów paryskich, zmierzających do remilitaryzacji Niemiec zachodnich stanowi dowód, że większość w parlamencie francuskim i w narodzie francuskim nie popiera zasad polityki alianckiej”. A znany reakcyjny publicysta amerykański Lippman tak pisze w „New York Herald Tribune”: „Decydującym faktem jest to, że ani we Francji, ani w Niemczech nie ma prawdziwej większości, popierającej włączenie Niemiec zachodnich do wojennego sojuszu zachodniego”.

Te smętne refleksje prasy amerykańskiej wcale jednak nie wstrzymują o tym, iż agresorzy waszyngtońscy, lub ich wspólnicy z Londynu, Paryża, czy Bonn, wyciągnęli odpowiednie wnioski zgodnie z rzeczywistością i wolą narodów. Naodwrot. W kołach rządzących Stanami Zjednoczonymi i Anglią, a zwłaszcza w Bonn, ujawnia się gorączkowy pośpiech w formowaniu neohitlerowskiego Wehrmachtu. W „urzędzie Blanka” dzień i noc pracują sztabowcy b. armii hitlerowskiej nad jak najszybszym wprowadzeniem w życie planów utworzenia armii landknechtów amerykańskich i niemieckich monopol. W magazynach zaś armii amerykańskiej leży już uzbrojenie dla pierwszych kilku dywizji zachodnio - niemieckich.

Czym wytłumaczyć ten pośpiech? Po pierwsze tym, że ratyfikacja układów paryskich w Zgromadzeniu Narodowym nie jest jeszcze ostateczna. Swoje zdanie o tych układach ma jeszcze wypowiedzieć Rada Republiki w ciągu najbliższych dwóch miesięcy, tj. w końcu lutego. Po drugie - Bundestag również jeszcze nie przeprowadził ostatecznej ratyfikacji układów paryskich. Adenauer śpieszy się, aby drugie i trzecie czytanie umów paryskich przeprowadzić w końcu stycznia, lub też na początku lutego i tym samym wpłynąć na decyzje francuskiej Rady Republiki. Więcej jeszcze. Natychmiast po ostatecznej ratyfikacji układów paryskich przez Bundestag rząd bński ma zamiar wnieść pod obrady cały plik ustaw, m. in. ustaw o rekrutacji ochotników, o powszechnej służbie wojskowej, o produkcji uzbrojenia i inne.

ATLANTYCKIE MANEWRY I JASNA ODPOWIEDZ

GORĄCZKOWY pośpiech militarystów niemieckich i ich mocodawców poddyktowany jest obawą przed czasem. Czas bowiem pracuje przeciwko nim. Spiskowcy atlantycy obawiają się narastającej walki narodów przeciwko ich agresywnym planom. I dlatego chcą postawić nie tylko narody, ale i parlamenty przed faktem dokonanym. Jednocześnie - w celu zahamowania walki narodów i oszukania opinii publicznej - rozsiewają złudzenia o podejmowanych krokach w kierunku zwolnienia konferencji czterech mocarstw.

Manewrom tym zadały dotkliwy cios odpowiedzi Malenkowa na pytania klerownika waszyngtońskiego biura telewizji - Shutta. Dlatego z takim „chłodem” przyjęte zostały odpowiedzi Malenkowa przez prasę amerykańską. Cóż odpowiedział Malenkow na pytanie w sprawie ewentualnej konferencji czterech mocarstw? Oto jego odpowiedzi:

„Trzy mocarstwa zachodnie usiłują w drodze separatystycznej rozstrzygnąć najdonioślejsze zagadnienia międzynarodowe, a przede wszystkim zagadnienia dotyczące Niemiec. Czyż nie jest jasne, że nie

można prowadzić takiej polityki, a jednocześnie rozsiewać wśród narodów złudzenia co do konferencji czterech mocarstw”.

I w samej rzeczy, jaki cel miałyby konferencja czterech, jeśli zagadnienia, które miałyby omówić, zostałyby przedtem, w sposób jednostronny i separatystyczny rozstrzygnięte przez trzy mocarstwa.

Jest rzeczą jasną, że państwa obozu pokoju nie mogą biernie przypatrywać się odbudowie militarystyki niemieckiej, których ostrze w pierwszym rzędzie skierowane jest przeciwko Polsce, Czechosłowacji i Niemieckiej Republice Demokratycznej. Dlatego też przedstawiciele parlamentów tych trzech krajów, którzy zebrał się na naradę w Pradze, ogłosili deklarację, w której czytamy:

„Narody nasze zdecydowane są w wypadku ratyfikacji układów paryskich podjąć wszelkie niezbędne kroki w celu zabezpieczenia swej niepodległości, swej pokojowej pracy, swych ciężko wywalczonych zdobyczy, nieetykalności swych granic i swego terytorium”.

„RZĄD EISENHOWERA CZUJE SIĘ NIESZCZĘŚLIWY”

JESLI odpowiedzi Malenkowa przyjęło się w Waszyngtonie „chłodno”, to spotkały się one z gorącym poparciem wszystkich narodów, a zwłaszcza azjatyckich. „Rokowania między zainteresowanymi państwami w sprawie uregulowania szeregu zagadnień daleko-wschodnich - powiedział Malenkow - należy powitać z uznaniem”. Słowa te - jak to się mówi - „wlażyły w parade” Waszyngtonowi. Rzecz w tym, że rząd amerykański postanowił zwołać na 23 lutego br. w Bangkoku uczestników manilskiego układu, znanego pod nazwą SEATO. (Jest to agresywny pakt, na wzór paktu atlantyckiego, w którym udział biorą: USA, Anglia, Francja, Australia, Syjam, Filipiny, Ciang Kai-szek i Li Syn Man). Celem tej konferencji jest stworzenie sztabu sił wojskowych. I znowu w tej sprawie widzimy pośpiech rządu amerykańskiego.

Po pierwsze - pakt SEATO nie został jeszcze ratyfikowany przez ani jedno państwo, uczestniczące w tym pakcie. W związku z tym rozległ się sygnał z Waszyngtonu: ratyfikować SEATO do 23 lutego. Po drugie - narada w Bangkoku ma być odpowiedzią na wyniki konferencji pięciu państw azjatyckich - Indii, Indonezji, Pakistanu, Ceylonu i Burmy - która odbyła się w indonezyjskiej miejscowości Bogora.

Cóż więc tak zatrwożyło Waszyngton? Państwa uczestniczące w konferencji w Bogorze postanowiły zwołać w kwietniu br. szeroką konferencję państw Azji i Afryki celem stworzenia „afrykańsko-azjatyckiego frontu przeciwko kolonializmowi i dyskryminacji rasowej”. I ni mniej, ni więcej - zaprosić do udziału w tej konferencji Chiny Ludowe. Najwięcej zaś zabolalo Waszyngton to, że nie zaproszono na tę konferencję czangkajszekowskich „Chin nacjonalistycznych”...

„Rząd Eisenhowera - pisze „Chicago Sun Times” - czuje się nieszczęśliwy z powodu zwolnienia konferencji krajów azjatyckich i arabskich”. Zale prasę amerykańską są doprawdy wzruszające. Ale czegoś najwięcej boją się koła rządzące USA? Mówi o tym „Washington Post”: „konferencja dla komunistów doskonała okazję do propagowania pokojowego współistnienia”. A fakt zwolnienia tej konferencji - czy to się imperialistom podoba, czy nie - jest właśnie poważnym zwycięstwem idei pokojowego współistnienia.

Co by jednak nie mówili imperialiści, czym by nie grozili światu, jedno jest pewne: prawa historii są silniejsze od praw artylerii.

X rocznica wyzwolenia Warszawy



NASZA WŁASNA PRACA DZWIĘGNIŁYMI Z BEZPRZYKŁADNEGO ZNISZCZENIA UKOCHANE MIASTO. WŁASNĄ WYTĘŻONĄ PRACĄ DOPROWADZIŁYMY JE DO POZWKITU... (Z Programu Wyborczego „Stołeczny Komitetu Frontu Narodowego”).

Przed drugim Zjazdem ZMP warto o tym podyskutować

NASI marynarze w odróżnieniu od nas - szeregowych ładowych - mają możliwość częstego stykania się z „literaturą” krajów kapitalistycznych, przeznaczoną dla tzw. masowego czytelnika. Czasami przywożą pokazowe egzemplarze różnych comiców, pornograficzne czasopisma i kryminalne powieści. Wszystko to wydane e-legancko, na błyszczącym papierze, drukowane na nowoczesnych maszynach rotacyjnych, kolorowe, barwne, ażeby czasem bierze na to, że ta szmira, że to ogłupianie ludzi, jest tak świetnie pod względem technicznym robione.

Cały ten blichtr, różnokolorowe, puste i wydmuchane szkieleta, obnażone kokoty, gangsterski język i gangster ska treść comiców dzień w dzień trują umysły, zwłaszcza młode.

Starsi, doświadczeni marynarze, którzy znają porty i miasta kapitalistyczne od podszewki, wiedzą, że im samym nie łatwo było od razu polapać się w tym harmiderze i blasku reklam. Ze nie od razu mogli rozeznąć w świetle neonów błędne ogni

ki, unoszące się nad bagnem korupcji i kapitalistycznej zgnilizny, zatruwającej swoimi wyziewami zdrowe niebia i umysły i mocne głowy.

Porty w których roi się od prostytucji, w których knajpy biją rekordy pijatyk i biłatyk, w których kręcą się podłe agenci i handlarze żywym towarem, mogą wabić niedoświadczonych, tęskniących za przygodą młodych ludzi, swoją egzotyką i złudną fantasmagorią życia.

Dlaczego o tym piszemy? Czyż nie wiemy, że w portach kapitalistycznych istnieje również walcząca i prawdziwie bohaterska proletariatu? Czy nie podziwialiśmy np. walki dokerów w Havre i Rouen, którzy nie chcieli wyładowywać broni amerykańskiej ze statku? Albo walkę proletariatu w Hamburgu, La Rochelle i innych kapitalistycznych portach?

Piszemy o tym dlatego, że nie zawsze za blichtr, zewnątrzym blaskiem, oślepiającym oczyma fałszywym obrazem, młodzież nasza, pływająca na statkach, dostrzega prawdziwy obraz walki klasowej, gdzie portowych dzielnic - jednym słowem tą drugą stroną medalu „wolnego” i zakłamanego świata kapitalu.

Dalecy jesteśmy od tego, aby wziąć młodego marynarza za rączkę i poprowadzić go do tych dzielnic nędzy i portowego piekła wyzysku kapitalistycznego. Młody marynarz nie jest dzieckiem. Ale jego chłonny umysł, nie syty jeszcze wrażeń, wchłania w siebie, często w sposób bezkrytyczny, zatrute wyziewy „made in USA”, lub innej marki kapitalistycznej produkcji.

I tu powstaje pytanie: jak my to wyjaśniamy naszym marynarom? Jak wyjaśniamy sprawę wystaw sklepomich zaważonych tanimi towarami i pustką w tych sklepach jeśli chodzi o kupujących? Czy nasi marynarze wiedzą np. ile wynosi koszt robotnika? Dlaczego i o

Zmiany

w Prezydium Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żegluga

W sobotę dnia 8 stycznia br. odbyło się w Gdańsku plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żegluga, w którym poświadczone analizy pracy związku, a w szczególności pracy kierownictwa Zarządu Głównego. Po referacie w dyskusji ujawniono, jako źródło niedociągnięć, przede wszystkim brak kolegiatności w pracy zarządu oraz brak atmosfery socjalistycznej krytyki i samokrytyki.

W dyskusji zabierali m. in. głos wiceminister żegluga Bukowski i przedstawiciel KC PZPR Kaniewski. Obrady podsumował sekretarz CRZZ Stachacz.

Plenum dokonało zmian w składzie prezydium Zarządu Głównego. Na miejsce ustępujących ob. ob. przew. Pietrzaka, Zoldaka i Sługockiego weszli ob. ob. Szyrnarowski jako przewodniczący i Kowalski jako sekretarz.

UWAGA!

Marynarze, Portowcy, Stocznicy i Ratownicy

W dniu 19 stycznia br., o godz. 16.15 odbędzie się w auli Szkoły Morskiej w Gdyni przy ul. Czerwonych Kosynierów, dyskusja nad książką pt. „Na pirackiej wyspie” - opracowana przez B. Wiernika. Dyskusję te organizuje PLO i Spółdzielnia Wyd. „Czytelnik”, w której udział weźmie również autor opracowania. Aparat KO PLO za prasą na wieczór dyskusyjny zalogi wszystkich statków PMH stojących w naszych portach oraz pracowników przedsiębiorstw podległych CZ PMH i przedsiębiorstw współpracujących. Rodzinny marynarzy mile widziane.

Wieczór zakończą występy zespołów artystycznych Wybrzeża.

Tylko dla dyspozytorów

OCZĘSTYM nieprzeprze ganiu przez dyspozytorów kolejności przy podstawianiu barek, pod wyładunek czy załadunek lub przy zestawianiu pociągów holowych - pisaliśmy już nie raz. Dotyczyło to barek, które przybyły później, a poddawano je wcześniej niż inne, oddawna już oczekujące. Okazuje się jednak, że „medal” ma dwie strony. Wcześniej poddawanie pod wyładunek może również krzywdzić załogę. Oto przykład, o którym zawiadomili Redakcję nasz czytelnik.

2 grudnia 1954 r. załadowano w Szczecinie na „MB-60” cement, używając tej jednostki, zresztą jak i innych, jako magazyn. Załoga chętnie przyjęła takie zlecenie (załadunek 5 dni postój pod magazynem - jeden kurs portow-

wy). Nie długo jednak cieszyła się załoga „BM-60”. Już 30 grudnia otrzymała bowiem zlecenie na wyładunek, mimo że cały szereg jednostek był załadunkowy wcześniej, a wyładunek odbywał się miał w tej samej kolejności.

Na interwencję sternika Mariana Lewandowskiego dyspozytor Ekspozytury w Szczecinie ob. Chmielewski oznajmił, że zlecenie na wyładunek „BM-60” wydano na wyraźne życzenie „Hartwiga”. Sternik Lewandowski zwrócił się więc do dyspozytora „Hartwiga” na nabrzu Ewa. Ale ten zdziwił się. - Myśmy zażądali tylko barki - oświadczył. - Żegluga wyznacza, która ma być wyładowana.

Naturalnie „Hartwig” nie może wnikać w sprawy wewnętrzne żegluga - w tym

wypadku w kolejność podstawiania barek.

Kto więc mówił prawdę? „Żeglarz Odrzański” zamieścił kiedyś korespondencję załogi „BM-60” pod tytułem „Balagan czy kumoterstwo”. Czyżby w ten sposób dyspozytorzy „odwiedzili się” za krytykę? Trudno od razu sądzić, ale... krytyka jest potrzebna, tylko że nie koniec nie trzeba ją lubić... Wielu jeszcze myśli tymi kategoriami.

Dyspozycja - to bardzo delikatna sprawa i nie tylko trzeba umieć się wytłumaczyć z tego czy innego posunięcia, ale również trzeba mieć naprawdę czyste sumienie. Wtedy będzie mniej skarg na dyspozytorów.

(oprac. m.)

Mleko za krew



USA ofiarowały premierowi Mendes-France'owi 18 litrów mleka, po jednym litrze z każdego stanu. Ale głosowanie w dniu 30 grudnia i 31 przemówienie Mendes-France'a - pisał Ilia Erenburg - związane są nie z amerykańskim mlekiem, lecz z krwią francuską.

Na marginesie konferencji partyjno-ekonomicznej PRO

BLIŻEJ ZAŁÓG

W GRUDNIU ub. r. odbyła się w Polskim Ratownictwie Okrętowym I konferencja partyjno-ekonomiczna. Można by ocenić ją jako jedną z najbardziej udanych w przedsięwzięciach podległych CZ PMH, gdyby i tu nie wystąpił charakterystyczny dla wielu odbytch w naszym resorcie konferencji partyjno-ekonomicznych zasądniczy brak. Mianowicie i ta konferencja nie pokazała kierowniczej roli organizacji partyjnej w walce o obniżenie kosztów własnych produkcji, nie wskazała konkretnych dróg, jakie oddziałowe i podstawowe organizacje partyjne

będą mobilizować partyjnych i bezpartyjnych pracowników do walki o lepszą i racjonalniejszą gospodarkę. Aktyw partyjny i związek wy PRO, przedyskutował w okresie poprzedzającym konferencję dotychczasowe wyniki, lecz w analizie tej brakło konstruktywnych wniosków, dotyczących zmiany stylu pracy organizacji partyjnej, przedsięwzięcia, szerzego zainteresowania się organizacją partyjnej walką o obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa. Zupełnie też wypadł z uwagi konferencji udział organizacji ZMP w tej walce.

GDY PLAN ROCZNY ZNA TYLKO KIEROWNICTWO...

Nie znając zadań planu nie łatwo jest gospodarować oszczędnie i racjonalnie. Nie mając szerszej perspektywy, trudno jest równomiernie rozkładać wysiłek i dobrze gospodarzyć na powierzonym sobie odcinku pracy. A tak niestety działo się w PRO. Towarzysze Wójcik, Stefanowski, Grasiński podkreślili w dyskusji ten poważny brak.

Na ogół ekipy wydobywcze i poszczególne jednostki pływające PRO nie znały

swych zadań rocznych. Informowano je tylko o bieżących robotach. Czyż wobec tego trudno się dziwić stwierdzeniu dyr. Młodnickiego, który w podsumowaniu dyskusji stwierdził, że sądząc po jej toku nie wszyscy pracownicy znają dokładnie nie problematykę przedsiębiorstwa? Przecież jedno wypływa z drugiego. Nie można bowiem wymagać od załóg opanowania ekonomiki zakładu pracy, nie przedyskutowując z nimi zadań,

które w najbliższej przyszłości będą one realizować. Trudno też w tym wypadku, walczyć o obniżenie kosztów własnych. I to jest pierwszy błąd organizacji partyjnej, która nie potrafiła zabezpieczyć doprowadzenia zadań planu do jego bezpośrednich wykonawców. Rezultaty tego stylu pracy są dobrze znane załogom i poszczególnym ekipom — poważne braki organizacyjne w pracy, nieprzygotowanie jednostek do wielu akcji, szturmowszczyzna itp.

Wniosek jest tylko jeden — plany trzeba doprowadzić do załóg. Trzeba je ponadto szczegółowo przedyskutować, opracować na ich podstawie dokładne, długofalowe zadania dla każdego działu pracy na statku.

I tu poważne pole działania otwiera się tak przed od działowymi organizacjami partyjnymi, związkowymi i młodzieżowymi. Bo nie zapominajmy, że mobilizować to nie znaczy tylko mówić o ofiarności i poświęceniu w czasie pogadanek czy zebrań, to znaczy śledzić na bieżąco wykonawstwo zadań, podciągać w słabych punktach, rozwijać twórczą inicjatywę, a przede wszystkim zbliżyć do codziennego życia, często jeszcze oderwane odeń szkolenie ideologiczne. Wówczas wychowamy załogi na prawdziwych gospodarzy jednostek, którym nie będzie obojętna każda nieśluszenie wydana złotówka.



Czy przypominacie sobie nietatwą pracę nad uszczelnieniem stalowego kołosa „Jastarni”? Każdą sprawę omawiał kpt. Poinc z kolektywem „Smoka” i „Światowida”, nawet ustawienie pomp (na zdjęciu). I tak właśnie współpracę trzeba wprowadzić w codzienną praktykę.

...A NA PROWADZENIE SZKOLENIA ZAWODOWEGO

BRAK CZASU

Aby dobrze wykonać zadania trzeba jednak nie tylko znać plany, trzeba również sprawę podnoszenia kwalifikacji zawodowych załóg. A na tym odcinku nie wiele w ostatnim okresie zrobiono w PRO. Szczególnie jeżeli chodzi o załogi pokładowe i ekipy nurkowe, bowiem w działach maszynowych szkolenie jeszcze jakoś się „wlokło”.

Żałogi chcą się uczyć. Podkreślali to mocno dyskutanci bosman Wójcik i asyst. pokładowy Lewicki ze statku „Smok”, stwierdzając, że na skutek niewłaściwej polityki kadrowej i złej organizacji pracy, marynarze ze

„Smoka” zostali całkowicie pozbawieni możliwości dalszego pogłębiania swej wiedzy. Jak podkreślił bosman Wójcik, na „Smoku” pracuje się po 12—13 godzin na dobę, a uwaga całej załogi jest głównie skierowana na realizację zadań planu za wszelką cenę.

Podobnie zresztą wygląda sytuacja na innych jednostkach. Np. kapitan statku „Posejdon” — Kaszubowski podkreślił słabe stosunkowo przeszkolenie fachowe swej załogi i trudności spowodowane tym w operatywnej realizacji zadań. Niewątpliwie zaniedbanie to trzeba odrobić. Konieczne jest odpowiednie ustawienie działu

szkolenia zawodowego oraz zapewnienie systematycznej i wnikliwej kontroli jego działalności. Warto też pomyśleć o przeszkoleniu kadry oficerskiej na kursach lądowych organizowanych przez CZ PMH i wywalczyć wreszcie w GUM zaliczanie załogom czasokresu pływania (obiecane przez kpt. Wallasa).

Osobną sprawą jest poruszone przez kpt. Poinca — zagadnienie, mianowicie przeszkolenie nurków, umożliwiające im uzyskanie wiedzy technicznej — przynajmniej na poziomie średniej szkoły. Jest to tym bardziej ważne, że PRO przystępuje do coraz poważniejszych, na znaczących głębokościach, prac wydobywczych.

GAZETKI ŚCIENNE
SZKOLENIE IDEOLOGICZNE
I BRAK ORGANIZATORÓW
ŻYCIA KULTURALNO-
OSWIATOWEGO

Trzeba wyraźnie powiedzieć, że powołano do działalności kilka lat temu aparat KO w PRO, niedostateczny nie jeszcze wywiązuje się ze swych zadań.

Jak bowiem wygląda życie kulturalno — oświatowe na jednostkach ratowniczych? A więc: przeprosowo — gazetki ścienne, niewielkie biblioteczki, w których napróżno szukasz jakiejś leższej książki (a przecież i takie są potrzebne), kilka gier, stare tygodniki i konieć. Brak jednak organizatorów kolektywnego życia po pracy. Oficerowie KO niezawsze bowiem spełniają tę rolę. Na statkach PRO na próżno szukasz zespołów amatorskich, nie odbywają się tam wieczory poświęcone czytelnictwu itp.

Warto więc, by organizacja partyjna, związkowa a przede wszystkim aparat KO zajął się tym zapomnianym w PRO ważnym odcinkiem. Warto, by powracającym lub przebywającym na lądzie marynarzom, nurkom i ratownikom zapewnił bilety do teatru, na operę czy na dobry film. Trzeba, by częściej trafiali na statki przedstawiciele organizacji partyjnej i zakładowej dla wygłoszenia pogadanek, przeprowadzenia dyskusji itp. Kiedy otoczmy troskliwą opieką życie załóg naszych jednostek, gdy będziemy dbać o podnoszenie ich kwalifikacji zawodowych, nie za pominięciem również o niezmniejszenie ich wiedzy ogólnej — wówczas na pewno o wiele łatwiej Polskie Ratownictwo Okrętowe — z którego jesteśmy dumni — wykona swoje poważne zadania.

Z. MAJOR



Zespół „Ślask” to nie tylko piękne głosy, ale i mile buzie

„ŚLĄSK”
TAŃCZY I ŚPIEWA

Kiedy kilka lat temu powstał pierwszy państwowy zespół pieśni i tańca „Mazowsze”, nikt chyba nie spodziewał się, że zrobi on tak wielką karierę. Dziś zespół ten ma już ustaloną „markę”, zdobył on popularność nie tylko w kraju, ale i za granicą.

W ostatnich dniach listopada rozpoczął swoje występy nowy zespół pieśni i tańca „Ślask”. Trudno dziś osądzić, czy zdobył on sobie taką wielką sympatię szerokich rzesz publiczności jak „Mazowsze”, ale już pierwszy jego program został przyjęty w Stalinogrodzie i w Warszawie bardzo serdecznie.

Piękne tańce i piosenki oraz barwne stroje ludu śląskiego, nagrodzono gorącymi oklaskami.

Cofnijmy się nieco wstecz do lipca 1953 r., kiedy w murach koszczińskiego zamku prof. Hady-nę zaczął tworzyć ten zespół. Nielatwa była to praca. Obecny kierownik artystyczny zespołu Jerzy Józef — a częściej cho-dzi — po beskidzkich wsiach i szukał zapomnianych pieśni śląskich i młodych talentów.

Rodzice nierzadko nie zgadzali się „oddać” swe dziecko. Dziś ci sami ojcowie i matki, widząc pierwsze efekty wielomiesięcznej pracy ich dzieci, uśmiechają się z zadowoleniem.

Przygotowanie programu kosztowało wiele trudu

prof. Hady-nę i młodych członków zespołu. Nieraz w komnatach koszczińskiego zamku pamiętających Jana Sobieskiego — do późnej nocy rozlegały się pieśni i dudnił tupot grupy baletowej.

Młodzież pełna zapału z radością i uśmiechem znosiła te trudy.

„Hej, 20 lat czekałem nim do „Ślaska” się do-stałem” podśpiewywał Stefek Grucha

Wielu członków zespołu nie czekało tyle lat, bo ich jeszcze nie ma — większość liczy dopiero 16—18 wiosen.

Młodzi artyści z zapałem zbierają stare śląskie powiedzonka i przysłowia, aby lepiej zapoznać się z tym ludem, którego pieśni i tańce podjęli się rozpowszechniać.

Dzisiaj zespół ma już setki takich powiedzonek. Czasem jakiś dowiecniś do da do nich nową sentencję. Kiedy Józef Pawlik wysze-rał gdzieś takie górnicze powiedzonko: „górnicy rabie węgiel, aby mieć uciechę”, ktoś dokonponował beż namysłu — „nasz „Ślask” mu zaśpiewa, by-dzie miał podwojną”.

I rzeczywiście, kiedy no- wy zespół zaczął śpiewać i tańczyć zrobił „uciechę” nie tylko górnikom, ale i wielu, wielu innym słucha- czom i widzom.

T. Grabowski

Bilans pracy
naszego koła ZMP

UCHWAŁA Zarządu Głównego ZMP o zwolnieniu II Zjazdu Związku Młodzieży Polskiej znalazła żywy odzwierciedlenie w naszym przedsiębiorstwie. Na kilku, poświęconych II Zjazdowi zebraniach koła, zetempowcy analizowali swą dotychczasową pracę, dyskusowali nad sposobami podniesienia pracy zawodowej, wychowawczej i organizacyjnej. W okresie przygotowawczym przed Zjazdem członkowie koła rozwinieli ruch współzawodnictwa, którego celem jest podniesienie wydajności pracy i obniżka kosztów własnych przedsiębiorstwa. Wielu zetempowców ma już znaczne osiągnięcia np. koleżanka Eugenia Michałek, która stosując ściśłą kontrolę zapotrzebowań na materiały techniczne wpływa na zmniejszenie nadmiernej zapotrzebowań ze statków. Koleżanka Dąbrowska, Omazda i kol. Osiński przez rozmowy i pouczenia stewartów, przyczyniają się do nie przekraczania i zmniejszania kosztów osobobnia na statkach. O skrócenie nieproduktywnych przestojów statków w porcie walczą zetempowcy z Biura Portowego — Kielmas i Grudzień.

W pracy kulturalnej wyróżnili się zetempowcy: Walentynowicz, Dąbrowska, Omazda, Anioła — członkowie chóru PZM, którzy występowali często na różnych imprezach w okresie przedwyborczym i przedzjazdowym.

W łączności ze wsią wyróżnił się kol. Krawczuk, który będąc kierownikiem ekipy łączności organizował częste wyjazdy niedzielne, pomagając chłopcom-spółdzielcom w ich pracach oraz organizując tam występy. W akcji tej brali również udział zetempowcy: Macura, Mostowicz, Kielmas, Omazda, Gawel, Pe- tryszczak i Szymczak.

W przedzjazdowej akcji kulturalnej koło wydało na terenie PZM dwie gazetki ścienne o tematyce przedzjazdowej, zorganizowało tańce wieczór świetlicowy z artystycznymi występami zespołu greckiego. Na wieczorek ten zaproszono marynarzy ze statków polskich, stojących w tym czasie w porcie szczecińskim, jak również marynarzy radzieckiego statku „Askold”. Pomogliśmy także w uporządkowaniu biblioteki PZM.

Analizując przed II Zjazdem pracę naszego koła trzeba sobie jednak powiedzieć, że nie zawsze była ona dostateczna i nie wszyscy zetempowcy brali w niej żywy udział. Za mały był wkład pracy na odcinku wiejskim. Za mało uwagi poświęcano koło zagadnieniom sportu wśród młodzieży — naszego

LEŻA przede mną trzy numery statkowego biuletynu załogi motorowca „Hugo Kołtąj”. Przeczytałam je „od deski do deski” i naprawdę nie wiem, jak przekazać Wam ich treść. Jak w skrócie i trafnie ocenić ich rolę w życiu załogi, od czego w ogóle zacząć.

Biuletyn noszą wspólną nazwę — „Nasz rejs”. Ich okładki są ze zwykłego, szarego papieru pakowego. Na stronie tytułowej październikowego numeru, zamieszczona jest treść, a niżej słowo wstępne do czytelników. Jest w nim apel o szeroki udział załogi w redagowaniu biuletynu. — „Chcemy, by nasz biuletyn informował przede wszystkim o życiu załogi, mówił o naszych osiągnięciach i niedociągnięciach, żeby stał się trybuną załogi...” — pisze ko- legium redakcyjne. O tym, czy spełniło się to życzenie, poinformuj nas dalsze biuletyny (w tajemnicy zdradzę Wam, że tak).

Na 1 stronie znajduje się artykuł, omawiający rolę i znaczenie Wielkiej Rewolucji Październikowej. Jest on prawdziwie, niedługi, myśl sformułowana jasno. Autor — nieznan — pewnie praca zespołowa. Na 2 stronie znajduje się krótki komunikat o zobowiązaniach załogi, podjętych dla uczczenia XXXVII Rocznic Rewolucji Październikowej, a poniżej artykuł pt. „Nasi przodownicy”. Autor — komisja współzawodnictwa.

Znajduje się tu krótka ocena pracy załogi podczas postoju remontowanego statku, z wyszczególnieniem wytypowanych przodowników za III kwartał współzawodnictwa i uzasadnieniem, dlaczego zostali ni- mi asyst. masz. Lisiecki, st. mar. Mielkie, steward Godniewicz. „Ożywie ruch racjonalizatorski” — to tytuł następnego artykułu, który napisał... spójrzmy na podpis... Oj, coś niedobrze, towarzyśze z „Hugo Kołtą- ja” — dokonczenie na str. 9 — nie, to niedobrze przenosić zakończenie artykułu ze strony 3 na 9. Nie róbcie tak, gdyż nie jest to atrakcyjne — denerwuje czytając- ego. Aha! — autorem jest Stanisław Jan- kowski. Bravo! tow. Jankowski, odważnie skrytykowałście niedorozwój ruchu racjo- nalizatorskiego na statku, będący wynikiem słabej pracy popularyzacyjnej. Wnio-



ski na przyszłość słuszne, chyba zostały zaoprobowane przez odpowiedzialnych za ten ruch.

Na stronie 4 jest artykuł, omawiający nowy rok szkolenia ideologicznego — pła- ra tow. Maciejewskiego. Artykuł słuszny i na czasie, ale nasunął pewne zastrzeżenie. Otóż z przedostatniego wniosku wy- nika „...że każdy słuchacz kursu, partyjny czy bezpartyjny, który wykaze się dobrą znajomością przerobionego materiału i możliwości indywidualnej pracy nad za- gadnieniami politycznymi, może w okresie trwania kursu być przesunięty w skład grupy samokształceniowej”. Wynika więc z tego, że posłższcie na łatwinie tworząc tylko 1 grupę szkoleniową. Przecież se- lekcji trzeba było dokonać już teraz — tworząc 2 grupy — wyższą i niższą.

Krótki artykuł pt. „O naszej biblio- tece słów kilka” radzimy przeczytać Ra- dzie Zakładowej PLO i ZG ZPPZ, życząc nabycia nowych książek i dostarczenia ich statkowemu bibliotekom.

Przegląd tego numeru biuletynu za- kończmy stwierdzeniem, że na ogół towar- zysze poruszyli w nim wiele przejawów z życia załogi. Jest artykuł o pracy koła TPP-R, są wiadomości z życia sportowego załogi, jest program rozgłośni radiowej na cały miesiąc naprzód, sporo humoru z drobnych, codziennych wydarzeń, no i dow- ciny wiersz zadedykowany „Baltonie”, w której nigdy nie ma pełnego asortymentu towaru.

Ocenę 2 numeru trzeba zacząć od stwierdzenia, że dobry gospodarz zawsze sobie poradzi. Otóż załoga „Hugo Kołtą- ja” nie zaopatrzyła się w dostateczną ilość

papieru maszynowego i zabrakło go już na 2 numer biuletynu (wydany w listopadzie). Myślicie, że z wydaniem gazetki czekano do najbliższego portu? Nic podobnego, wy- szedł w terminie, gdyż użyto po prostu zwykłego, tego samego pakowego papieru. Wiadomo, że jak się chce, to się robi. Przy tym wzrosła liczba korespondentów, a artykułów jest aż 17.

Sporo miejsca poświęcono tak ważnemu wydarzeniu w życiu naszego kraju, jakim była kampania wyborcza do Rad Narodowych. Oprócz artykułów piór tow. tow. Jankowskiego i Maciejewskiego, komuni- katy Obwodowej Komisji Wyborczej i stat- kowego Komitetu Frontu Narodowego in- formują załogę o trybie wyborów, oma- wiają kandydatury.

Na uznanie zasługuje udział w tym Biuletynie pióra kpt. Kunickiego, który w artykule pt. „Do załogi m/s „Hugo Kołtą- taj” dokonał podsumowania wyników pod- róży nr 17, wskazując obok osiągnięć na niewykorzystane rezerwy.

NUMER 2 wskazuje, że załoga moto- rowca „Hugo Kołtąj” faktycznie u- czyniła swój biuletyn trybuną wymiany spostrzeżeń, że stał się on jej potrzebą ży- ciową. Oto np. II mech. Pytkowski, oma- wiając pracę załogi maszynowej, kryty- kuje błędy, wskazuje dalszą drogę do ob- niżenia kosztów własnych. Korzystając co- raz śmielej z pomysłów i inicjatyw wielu marynarzy w wesołej rubryce pt. „Sa- voir Vivre Statkow” — kolegium redak- cyjne wyśmiewa złe nawyki, uczy obo- wiązkowości. krytykuje opieszałych i bu- melantów

Ze krytyka spełnia swoje zadanie, po- rusza ospałych, dowodzi artykuł pt. „Pierw- sze wnioski racjonalizatorskie”, w którym tow. Jankowski, w przeciwieństwie do swego poprzedniego artykułu, notuje zna- czną poprawę na tym odcinku pracy.

Bardzo słabą pozycją w tym numerze jest artykuł tow. Szemela zatytułowany „Reportaż z podróży Whampoa — Yulink- ong na pokładzie m/s „Hugo Kołtąj”. Jest to pseudo-reportaż, napisany nie dla marynarzy. Szkoda, że tow. Szemela zamiast wnikliwej analizy pracy kulturalno-oświatowej, względnie artyku- łów na temat np. Chin Ludowych, w „re- portażu” swym pisze marynarzom do ich biuletynu — dość zresztą ogólnie — o tym, że statek odbija, cumuje, że marynarze się zwijają — słowem dużo stuk, puku, a konkretnie mało. Radzimy więc na przy- szłość surowiej oceniać artykuły „do druku”.

NUMER 3 — to specjalny numer, za- wierający podsumowanie obu podróży (nr 17 i 18), życzenia noworoczne (b. dow- cipne) dla wszystkich członków załogi, wy- niki spartakiady sportowej oraz artykuł, który polecamy przeczytać pracownikom działu zaopatrzenia PLO.

Zamykam ostatnią stronę starej gazet- ki, kończąc ten dość pobieżny przegląd dorobku marynarzy z motorowca „Hugo Kołtąj” apelem, który wystosowali oni do wszystkich załóg:

„Krótka praktyka, jaką zdobyliśmy przez wydanie trzech numerów naszego pisma, wykazała duże znaczenie tej nowej formy pracy w życiu statkowym. Doceniając po- moc, jaką oddaje Biuletyn na wszystkich odcinkach naszego życia, załoga jako jed- no z długofalowych zobowiązań podjęła regularne jego wydawanie w ciągu 1955 ro- ku. Chcemy przy tym stale podnosić jego treść i formę, a najlepiej będziemy mogli to osiągnąć przez rozwinięcie międzystatko- wego współzawodnictwa o najlepszy bule- tyn statkowy. Współzawodnictwo to winno objąć: 1. Regularność ukazywania się bu- letynu. 2. Wartość krytyczną i mobilizują- cą do pracy. 3. Jak najlepsze odzwiercia- dlenie całokształtu życia statkowego. 4. Procentowy udział załogi w jego redago- waniu. 5. Szata graficzna.

ZOMA

Radosne popołudnie

W pierwszych dniach stycznia odbyły się w Gdyni zabawy noworoczne dla dzieci pracowników i marynarzy PMH. Nie zapomniano również o dzieciach tych marynarzy, którzy stracili życie w służbie na morzu.

Było wesołe popołudnie 8 stycznia br.

W największej sali Domu Marynarza w Gdyni panował beztroski gwar głosów dziecięcych.

W barwnych strojach krakowskich przewijała się „60-tka” artystów dziecięcego ze spotu rytmiki.

Gwarząc wesoło dzieci popijały pachnące kakao i zjadły apetyczne ciasta.

Najmłodsze z nich dręczył wyraźny niepokój — „kiedy przyjdzie Dziadek Mróz?” — pytały zniecierpliwione. Zanim jednak zjawiał się „biały dziadek” czekała je inna atrakcja.

Oto zespół, stworzony zaledwie przed trzema miesiącami przez Koło Ligi Kobiet przy PMH, szedł na swój debiut. Gotowi do występu „artyści” kręcili się niecierpliwie.

Piękne stroje krakowskie uszyte przez troskliwie mamusie polyskiwały cekinami, a w świetle lamp i jarzącej się choinki mieniły się kolorami tęczy.

Wreszcie ruszyli dzieci w takt skoczego krakowiaka. Nie wszystko szło składnie — boć to przecież pierwszy występ — ale malcy byli bardzo przejęci i pilnowali się nawzajem.

„Krysiu ty psecies tu byłaś” — strofowała małą koleżankę jakaś czarująca.

Kryśka jednak dobrze wiedziała po co wysunęła się na przód. Chciała po prostu tańczyć z „mężczyzną” — jak to bywa w dorosłym zespole.

A tu o tych „mężczyzn” jest bardzo trudno. Jest ich na okrasie trzech i dlatego mają duże powodzenie.

Zaczęłam już podejrzewać, że nasi marynarze mają same córki, ale obecne na sali mamusi, przekonywały mnie usilnie, że naprawdę tak nie jest...

Potem dzieci mówiły wierzyki. Na środek sali wybiegła odważnie mała dziewczynka i powiedziała tak przedmiotowo: „Wierszyk, że zanim goście się spozostregli, ona już pięknie dygała, czekając na brawa...”

Potem 5-letnia Basia Rembowska, opowiedziała dzieciom o chłopczyku, który choć myje się chętnie, skórę ma zawsze czarną, spaloną przez gorące słońce Afryki. Wierszyk podobał się dzieciom i nagrodzili go rzesistymi brawami.

Wtedy powrócił na salę ze spód przebrany w stroje rosyjskie.

Drobnymi krokami sunęły teraz pary w akt rosyjskiej melodii — wykonując taniec z chusteczkami. Przy wzajemnej pomocy i

ten taniec nieźle się udał, zdobywając liczne oklaski.

Zupełnie niespodzianie wtoczył się wówczas na salę Dziadek Mróz popychając przed sobą spacerowy wózek — prezent przeznaczony dla dziecka jednego z tych marynarzy, których niedawno pochłonęło Morze Śródziemne.

Trzeba przyznać, że bardzo praktyczny był ten Dziadek Mróz. Dzieci otrzymały sweterki, buciaki, materiały na ubranka, płaszczki itp.



Wrażenie było duże, kiedy w drzwiach sali ukazał się Dziadek Mróz.

oraz słodczyce, ciastka i pomarańcze.

Przedko zaprzyjaźniły się z dobrym dziadkiem i opowiadały mu o swoich kłopotach.

Któraś z dziewczynek, o czulszym serduszkach, doradzała dziadkowi, aby zdjął gruby kożuch bo... na sali jest ciepło.

Wesoła zabawa zakończyła się ciekawą bajeczką filmową o Szkarłatnym Kwiatuszku.

Pełni wrażeń i obiadowani prezentami odchodzili malcy do domu. Dzięki ofiarności załóg PMH i staraniom Koła Ligi Kobiet osierocone dzieci marynarzy przeżyły radosne popołudnie.

WK

Jest o czym mówić na konferencji

29 STYCZNIA, a więc już za kilka dni odbędzie się w Polskich Linach Oceanicznych w Gdyni II Konferencja Partyjno-Ekonomiczna.

Od pierwszej konferencji, która obradowała w sierpniu ubiegłego roku, upłynęło prawie pięć miesięcy. Czy przez ten długi okres czasu dużo zmian zaszło w pracy PLO?

Niestety, niewiele się tam poprawiło.

Kiedy przed kilku dniami przeglądałem sprawozdania z wykonania uchwał sierpniowej konferencji, stwierdziłem ze zdumieniem, że na 87 podjętych wniosków zaledwie połowa jest w toku realizacji, przy czym spora ich część skwitowana została wysłaniem listów do CZ PMH lub Ministerstwa Żeglug.

Każdy rozumie, że sprawy budowy pływającej stacji bunkrowej paliw płynnych nie załatwi się w ciągu kilku miesięcy, ale czy można być pewnym szybkiej realizacji tego słusznego wniosku, o ile dyrekcja PLO ograniczyła się tylko do wysłania listu do CPN-u i spokojnie czeka na odpowiedź? Albo czy można przyjąć oświadczenie, że fundusz BHP na 1954 r. nie mógł być w całości wykorzystany, gdyż pomyłkowo został zbyt wysoko zaplanowany (?)

Może jednak fundusz ten nie byłby za duży, gdyby inspektorzy BHP zgodnie z wnioskiem — zwiększyli ilość inspekcji terenowych, na co marynarze czekają w dalszym ciągu.

Na konferencji sierpniowej wysunęto również propozycję sprawdzenia możliwości wykorzystania mocy maszyn statkowych od 85 do 95 proc. Możliwość sprawdza się już prawie 5 miesięcy, ale na razie trudno orzec coś konkretnego.

A że tak jest, świadczy przykład floty radzieckiej, której dobre wyniki polegały na tym, że załogi pływają tam przez długie lata na tej samej jednostce.

Trzeba więc zrobić wszystko, aby jaknajbardziej ograniczyć przerzuty nie tylko kierownictwa statku, ale i reszty załogi. Trzeba przede wszystkim skończyć z głębiej nieprzemyślanymi przemustrowaniami, które — jak wiadomo — ciągną za sobą cały łańcuch zmian z konieczności.

Bardzo po macoszemu potraktowany został wniosek o

robotnicy, a czy obojętności w tych sprawach nie wykażuje samo kierownictwo portu? No bo czym tłumaczyć takie np. fakty, że do dziś robotnicy układający worki z cukrem w ładowniach statków, nie otrzymują drewnianych szablów bądź też filcowych pantofli. Codziennie dziesiątki worków, zbrudzonych rozmokłymi butami robotników, wędrują z powrotem do magazynów, gdzie trzeba je przepakowywać.

Dotychczas strata czasu na tę czynność oraz niewątpliwie ubytek towaru mniej się opłaca niż zakupienie np. paruset par drewnianych lub filcowych obuwia. Cóż na to kierownictwo portów? Radzi mi się zastanowić i... wprowadzić w życie.

Ostatnio na skutek mnożących się uszkodzeń towaru, częstych kradzieży itp. przedsiębiorstwa zainteresowane w pracach portu zorganizowały wspólną naradę w rezultacie której opracowano instrukcję, celem zapobieżenia uszkodzeniom i kradzieżom. W najbliższych dniach ma ona wejść w życie.

Jakkolwiek słuszną jest myśl ujęcia sprawy opieki nad ładunkiem, w ścisłe ramy przepisów, tym niemniej wydaje się, że obok takiej instrukcji, konieczne jest przeprowadzenie szerszej akcji uświadamiającej wśród robotników portowych i innych pracowników, zatrudnionych na terenie portu.

Pokazujemy liczbę strat, piętnujemy brakorobów i marnotrawców, złodziei i ludzi lekceważących swe obowiązki bądź wykonujących je tak niedbale jak np. robotnicy z III zmiany, którzy w dniu 14 grudnia, pracując na odkładniku I przy zakładaniu potnie w ładowniach statku „Marianne”, w ciągu 2 godzin pracy załóżili zaledwie 9 desek w obu ładowniach.

Tacy robotnicy, nie przynoszą zaszczytu naszemu portowi. Im i innym brakorobom — o których pisaliśmy — daleko jest do miana prawdziwych gospodarzy naszych portów. Wydajmy im więc zdecydowaną walkę, wypelnmy złe nawyki, plaćmy dobre imię polskiego portowca.

Przykład ten nie jest odosobniony.

4 grudnia ub. r. na III zmianie w porcie gdyńskim, dźwigowy opuszczając unos desek do drugiej ładowni statku „Braterstwo” (w tym czasie lukowego nie było na posterunku (?), spowodował rozsypanie się całego unosu. Deski upadając na worki z cukrem uszkodziły 9 z nich. Cóż zrobili wówczas robotnicy, znajdujący się w ładowni? Czy zawiadomili o uszkodzeniu odpowiedzialnego brygadzystę? Nic podobnego. Szybko nakładają papiery na uszkodzone worki, potem na rzucają na nie inne partie towaru. No udało się, nie trzeba będzie przeładowywać. I oto dzięki takiej „troskliwości o pracę” portowych brakorobów zagraniczni odbiorcy mogą sobie wyrobić niezbyt pochlebne zdanie o polskim towarze i polskim porcie, no i za uszkodzony towar trzeba płacić — i to dewizami.

O czym świadczą powyższe przykłady? Mówią one wyraźnie o poważnych zaniedbaniach, zarówno kierownictwa portu jak i organizacji partyjnej, które zbyt słabo reagują na tego rodzaju, dość liczne wypadki marnotrawstwa mienia społecznego, wypadki podwyższające koszty i godzące w dobre imię nie tylko portu.

Przecież w każdej niemal grupie czy zespole robotników znajduje się agitator partyjny i jego to obowiązkiem jest nie tylko dyskutować, objaśniać kolegom sens i znaczenie międzynarodowych wydarzeń, lecz również omawianie takich właśnie wypadków, upowszechnianie dobrych metod pracy, krytykowanie brakorobstwa, walka o obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa. Jednak jak dowodzą przykłady, w porcie się tego nie robi.

Zresztą czy winni są tylko

Z.

Więcej troski o ładunek

niedociągnięć spowodowanych...

Zresztą oszczędzić sami. Przypatrzmy się jak wygląda np. opieka nad takim delikatnym ładunkiem, jakim jest cukier. Oto kilka przykładów z grudnia ub. r.

Przykład pierwszy. Czas akcji 28 grudnia ub. r., miejsc — nabrzeże portu gdyńskiego, przy którym stał statek „Askold”. Załadunek cukru trwa. Około godziny 11 zaczyna mżyć deszcz. Cukru nie można ładować podczas najdrobniejszych na wet opadów, czy więc brygada załadunku przerywa pracę? Nic podobnego, dźwig dalej przynosi z nabrzeża do ładowni unosi, robotnicy układają zwilgotnione worki w ładowni. Byłoby szybko! A że cukier dojdzie do miejsca przeznaczenia jako towar nie

pełnej wartości — co to kogo obchodzi? Tego samego zdania jest również kontroler „Hartwig”, bo to nie jego rzecz... Zareagował na szczęście przedstawiciel „Polcargu”. Załadunek przerwał.

Przykład ten nie jest odosobniony.

4 grudnia ub. r. na III zmianie w porcie gdyńskim, dźwigowy opuszczając unos desek do drugiej ładowni statku „Braterstwo” (w tym czasie lukowego nie było na posterunku (?), spowodował rozsypanie się całego unosu.

Deski upadając na worki z cukrem uszkodziły 9 z nich. Cóż zrobili wówczas robotnicy, znajdujący się w ładowni? Czy zawiadomili o uszkodzeniu odpowiedzialnego brygadzystę? Nic podobnego. Szybko nakładają papiery na uszkodzone worki, potem na rzucają na nie inne partie towaru. No udało się, nie trzeba będzie przeładowywać. I oto dzięki takiej „troskliwości o pracę” portowych brakorobów zagraniczni odbiorcy mogą sobie wyrobić niezbyt pochlebne zdanie o polskim towarze i polskim porcie, no i za uszkodzony towar trzeba płacić — i to dewizami.

O czym świadczą powyższe przykłady? Mówią one wyraźnie o poważnych zaniedbaniach, zarówno kierownictwa portu jak i organizacji partyjnej, które zbyt słabo reagują na tego rodzaju, dość liczne wypadki marnotrawstwa mienia społecznego, wypadki podwyższające koszty i godzące w dobre imię nie tylko portu.

Przecież w każdej niemal grupie czy zespole robotników znajduje się agitator partyjny i jego to obowiązkiem jest nie tylko dyskutować, objaśniać kolegom sens i znaczenie międzynarodowych wydarzeń, lecz również omawianie takich właśnie wypadków, upowszechnianie dobrych metod pracy, krytykowanie brakorobstwa, walka o obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa. Jednak jak dowodzą przykłady, w porcie się tego nie robi.



Jerzy Czech

które niewątpliwie pomoże w przyszłości zlikwidować je do minimum.

Wprowadzono również nagrody dla wyróżniających się najlepszymi osiągnięciami w dziedzinie bhp i kary dla pracowników, lekceważących przepisy bezpieczeństwa pracy. Szkoda tylko, że CZMSR zbyt opieszale załatwia wnioski o nagrody.

Szczecińska Stocznia Remontowa — według opinii st. inspektora BHP inż. Pańdehovicha — już dziś jest w dziedzinie bhp jednym z lepszych zakładów CZMSR.

Komórka BHP w celu wzmocnienia walki z wypadkami zorganizowała szkolenie,

Mieczysław Kowalski korespondent

Kącik racjonalizatora

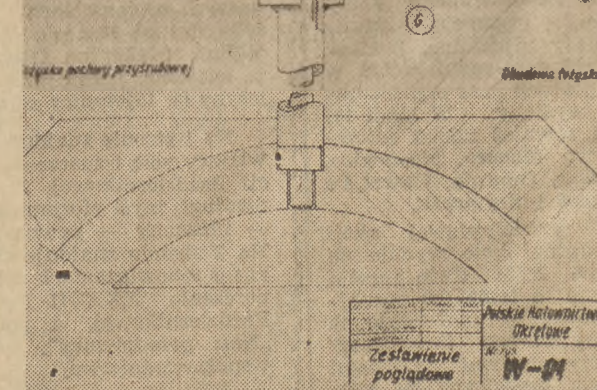
Sonda do mierzenia luzów i opadu wału

Sprawa rozwoju ruchu w należałości znalazła głębokie zrozumienie wśród załóg pływających Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Dowodem tego jest wykonanie rocznego planu w 163 proc. już w III kwartale br.

Jednym z poważnych usprawnień technicznych jest projekt zgłoszony przez Jerzego Kartuszewicza — I bywa się z pomocą śrub mikrometrycznej. Przy wkrę-

umieszczeniu go w części rurowej jednostki w prostopadłej linii nad środkiem pochwy przyśrubowej wału napędowego. Ponieważ przedtem tego jest wykonanie rocznego planu w 163 proc. już w III kwartale br.

Jednym z poważnych usprawnień technicznych jest projekt zgłoszony przez Jerzego Kartuszewicza — I bywa się z pomocą śrub mikrometrycznej. Przy wkrę-



schemat sondy

tęgo projektu pozwoli bez dokowania statku prowadzić stałe pomiary wyrobienia łożysk i opadu wału śrubowego. W poważnym stopniu przyczyni się to do obniżki kosztów własnych.

Projekt „sondy do mierzenia luzów i opadu wału” za interesuje niewątpliwie wszystkich mechaników okrętowych. Zamontowanie i dła-

lanie powyższego przyrządu mikrometrycznego polega na

Zbigniew Radzikowski

Dziękuję Wam Towarzysze

Kilka dni temu redakcję naszą odwiedziła ob. Zofia Piasna, żona byłego marynarza Polskich Linii Oceanicznych — Stefana Piasnego. Celem tej wizyty była prośba o zamieszczenie w „Sterze” podziękowania dla dyrekcji i rady zakładowej PLO.

Z dalszej rozmowy dowiedzieliśmy się, że mąż ob. Piasnej już od kilku lat — ze względu na zły stan zdrowia — nie pracuje. Z tego też powodu musiał porzucić morską służbę. Ob. Piasnej niełatwo było zarobić na wyżywienie męża i małego synka, na drogie lekarstwa. Do „zdrętwienia” w którym mąż pływał nie chciała się zwrócić o pomoc i przesłać nie wierzyła — jak sama mówi — w otrzymanie takiej pomocy. Aż wreszcie...

Ale powróćmy słowa ob. Zofii: — Wstrząśnięta do głębi tragicznym wypadkiem na motorowcu „Batory”, poszłam na pogrzeb, a czując się stale jeszcze związana z marynarską rodziną, chciałam wyrazić swoje współczucie tym, którym morze zabrało najbliższych. Tam usłyszałam przemówienie przedstawicieli rządu i partii. Nie były to ciche słowa, nie były to głośniejsze zapewnienia o pomocy i opiece dla rodzin.

Wierzyłam, że w naszym państwie nie zapomina się o tych, co uczciwie spełniali swój obowiązek. Kilka dni przed świętami napisałam list do Rady Zakładowej PLO z prośbą o pomoc. Otrzymałam ją natychmiast. Towarzysze z Rady Zakładowej zbadali moją ciężką sytuację i dopomogli. Dziś mój mąż zaopatrzony jest w najlepsze lekarstwa, które być może pomogą mu wrócić do zdrowia i spłacić dług Ojczyźnie. Za okazaną mi pomoc Partii i Radzie Zakładowej serdecznie dziękuję.

ZOFIA PIASNA

Z marynarskich rejsów dookoła świata

K A I R

KIEDY nasz motorowiec — „Mikołaj Rej” — zaczął w Aleksandrii, postanowiliśmy zobaczyć sfinksa i staroegipskie piramidy, co niezwykle szybko umożliwił nam Konsulat Polski.

Już wkrótce zajęliśmy na brzoziach samochody i ruszyliśmy do Kairu. Droga wiodła wśród gorących piasków pustyni i uprawnych pól, nawadnianych żywciodajnymi wodami Nilu, doprowadzanymi tu całym systemem kanałów.

Tu i ówdzie orali rolnicy. Jak za dawnych lat, socha ciągnięta przez flegmatyczne kołyszające się wielbiada pozostaje tu głównym narzędziem pracy rolnika. Gdyby nie reklamy amerykańskich i angielskich wyrobów, gęsto poustawiane wzdłuż drogi, można by sądzić, że cofnęliśmy się o wiele wieków wstecz.

Wreszcie dojechaliśmy do Kairu. Dzisiejsza stolica Egiptu jest miastem raczej nowoczesnym, ale pełno w nim pamiątek z historii starożytnego mocarstwa faraonów.

Największy zbiór tych pamiątek jest w muzeum. Oglądaliśmy tam doskonale zakonserwowane mumie faraonów, ich sarkofagi i posągi. Widzieliśmy tam nawet meble, które przetrwały setki lat.

W osobnych pomieszczeniach, czujnie strzeżonych przez policję przechowywane są drogocenne biżuterie, używane kiedyś przez możnych władców Egiptu i członków ich rodzin.

Dziwne jest uczucie człowieka, patrzącego na eksponaty starsze od niego o dwa lub trzy tysiące lat.

Z muzeum pojechaliśmy do cytadeli Mahameda Ali. Zabytek ten jest już znacznie młodszy. Pochodzi on z pierwszej połowy XIX wieku.

Z podziwem oglądaliśmy meczet, którego wnętrza od fundamentów aż po sklepienie wyłożone jest piękną mozaiką.

Widzieliśmy pałac Mahameda Ali Bazar, wybudowany dla rodziny władcy.

I tu wewnątrz przyozdobione jest barwną mozaiką. W dawnych komnatach są dziś tylko Sfinksa. Stojąc tu przez dłu-



ko grobowce krewnych Mahameda Ali. Słońce chyliło się już ku zachodowi, kiedy dojechaliśmy do Kairu.

my wreszcie do celu naszej wycieczki — ogromnego Sfinksa. Stojąc tu przez dłu-



gie lata był on świadkiem wielu wydarzeń. Kiedyś w jego podziemiach wrzało życie. Była tam wspa-

niała świątynia przyozdobiona marmurem, dzisiaj została po niej tylko głucha lochy, do połowy zasypała piaskiem pustyni. W pobliżu Sfinksa stoi piramida Cheopsa. Przeszło 4500 lat istnieje ten oryginalny grobowiec wielkiego faraona. Trójkątne ściany piramidy pokryte były dawniej alabastrem, ale wyznawcy Allaha zdarli go na przyozdobienie swoich świątyni. Przy budowie tej ogromnej piramidy pracowało przez 30 lat tysiące mieszkańców.

Ile istnień ludzkich pociało jej budowa?

Na to pytanie nie odpowiem jednak kamienne bloki piramidy. Nie odpowiem na nie Sfinksa — ponury stróż tajemnic starożytnego Egiptu.

(Na podstawie korespondencji Ryszarda Młynka i Arama Wandyczyna opracował W. K.)

Lodołamacze dla Związku Radzieckiego



Podniesienie bandery Związku Radzieckiego na lodołamaczu „Kapitan Bielousow”

Rano 27 listopada 1954 r. na zaproszenie rządu fińskiego teren fińskiej stoczni „Chieftalacht”, która buduje lodołamacze dla Związku Radzieckiego, zaczął zapelniać się ludźmi. Przybył również

W uroczystości wodowania lodołamacza „Kapitan Woronin” wzięli udział premier Finlandii. U. Kekkonen, członkowie rządu oraz przedstawiciele społeczeństwa.

Po zakończeniu ceremonii wodowania jednego i założenia stępki następnego lodołamacza, A. I. Mikołaj wraz z towarzyszącymi mu osobami udał się na pokład lodołamacza, „Kapitan Bielousow”, pierwszego z trzech budowanych w Finlandii na zamówienie Związku Radzieckiego. Lodołamacz wyszedł w morze i w czasie rejsu dokonano uroczystego podniesienia na nim bandery Związku Radzieckiego.

Czy wznowiłeś już prenumeratę „Steru”? Jeśli nie, możesz to uczynić w każdym kiosku „Ruch” (z wyjątkiem kiosków na dworcach kolejowych) między 1 a 25 każdego miesiąca. Odbiór zaprenumerowanej prasy odbywać się będzie w kiosku, w którym dokonana została wpłata.

marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

To znaczy, Redaktorze, że Jan Szpilka znowu pisze do redakcji. Długo nie dawałem o sobie znać, a to z powodu rozszerzania tzw. „horyzontów”, czyli mówiąc inaczej kształcenie się na siłę fachową — pilnie poszukiwaną.

Nie mogę powiedzieć, dużej skorzystałem i czuję się teraz pewniejszy w robocie. Nawet nasz stary to zauważył, bo kiedy jednemu z kolegów zwracałem uwagę na źle zrobiony węzeł, powiedział: „widzieliście, z Janka teraz „zejman” całą gębą”. Jeszcze raz powiadam, że nauka to potęga.

Ale do rzeczy. Przykro mi i trochę niewyrażnie, że pierwszy, po długim okresie posuchy (korespondencyjnej) list będzie pocięciem, ale co zrobić, kiedy widzę nawalanki i tzw. puc. Zła krew człowieka za lewą, ale co, nie wytrzyma? Może ktoś nie, ale Szpilka? Wy jeszcze mnie nie znacie!

Przepraszam za uniesienie, ale czy Was, Redaktorze nie oburzyłyby fakt narażenia państwa na stratę 15 tys. zł? W dodatku strata, której z powodzeniem można było uniknąć, a która powstała na skutek braku dozoru ze strony wachty. Co tu obijać w zagłębieniu z winy załogi, między którą nie ma współpracy, powstała na „Braterstwie” awaria maszyny do wentylatorów kotłowego. Remont będzie kosztował równych 15 tysięcy.

Jak zaznaczyłem na „nadbudówce”, tzn. wyżej, brak było współpracy wśród załogi maszynowej. Wpraw-

dzie załoga nowa — jeszcze niedotarta, ale nie jej nie usprawiedliwiam, żeby dopuścili do awarii. Ładnie docieram, co? Takie ze zgrzytem.

Ponieważ nie było zgody — nie przeprowadzali samoremontów w terminie. Jednym słowem za złość na siebie mścili się na maszynach, ale jedna z nich nie wytrzymała i pękła jej pokrywa cylindra, uniemożliwiając wentylator.

Kiedy przyszło do sprawienia, okazało się, że jest tam wszystko „w porządku”.



ku”. Załoga ma poszczególne części pod socjalistyczną opieką, są pięknie załóżone i metryczki mechanizmów itd.

Zapomnieli jedynie o „drobnostce”, o tym mianowicie, że socjalistyczna opieka to nie papierki i sprawozdania, to sumienna dbałość o mienie społeczne, to serdeczny stosunek do wspólnej własności. To im uciekło z pola widzenia, które było zawężone do osobistych rozgrywek.

A tak się dobrze zapowiadali, bo przecież pływają na „Braterstwie” (a więc już nazwa statku zobowiązuje). Proponuję więc, aby w maszynowni wysłuchiwać maleńki (taki 5-metrowy) transparent z napisem: „Zgoda buduje — niezgoda rujnuje”. Zgoda? mł. mar. Jan Szpilka

Rachunek podlega zapłacie

(Ciąg dalszy)

Starszy oficer sennie patrzył na kapitana i milczał.

— Dobry chief-mate, dobry supercargo sam powinien wiedzieć, dlaczego otworzono ładownię, gdy w nich znajduje się taki ładunek jak sól. Jednak co robić, jeżeli moi oficerowie nie znają chemii.

Wstał z kanapy, zapalił papierosa i spoglądając na pokład zaczął chodzić po kajucie.

— Jak Panu chyba wiadomo, zwykła sól kuchenna, którą załadowaliśmy w Dżibuti, jest biała. Jeżeli pozabawimy ją na dłuższy czas dopływu świeżego powietrza — ściemnieje. Rozumie się samo przez się, że sól kuchenna stanowi nieodłączny składnik pokarmów. Sól stosuje się w dwójaki sposób — niewidoczny i widoczny. Pierwszy sposób stosowany jest przez kucharza, który soli potrawy, a drugi — bezpośrednio przez odbiorcę ładunku, przepraszam, przez konsumenta, który sobie sam soli potrawy. W pierwszym przypadku sól może mieć jakąkolwiek barwę: szarą, żółtą, a nawet czarną — to jest obojętne, ponieważ widzi ją jedynie kucharz. Natomiast w drugim przypadku, powinna ona być śnieżnobiała, aby nie psuła apetytu. Dlatego też naszym zadaniem jest dostarczyć sól w takim stanie, w jakim ją przyjeźliśmy.

Starszy oficer skrycie ziewnął. — Oprócz tego — ciągnął mister Cold — sól, jak wiadomo przeżera żelazo i sprzyja korozji metali. Oznacza to, że jeżeli nie będziemy jej suszyć, to zacznie ona nam zżerać kadłub.

Obok otwartych drzwi kajuty kapitańskiej przeszedł sternik. Wzrok starszego oficera ożywił się.

— Czego chcecie, Bill? — zwrócił się do marynarza. Odpowiedzi nie było, jednak chief-mate nadal pytał: — Ha? Głośniejsze, nie słyszysz. Na mostek? — Przepraszam master, wzywają mnie na mostek — i szybko wyszedł.

Po kilku minutach w kajucie kapitana pojawił się młody szturman. Nie przechodząc przez próg powiedział:

— Master, nadchodzi chmura z południa. Czy Pan poleci zamknąć ładownię?

Mister Cold uważnie spojrzał na młodego człowieka i uśmiechnąwszy się, odpowiedział pouczająco:

— Pan jeszcze nie zna, młodzieńcze, Oceanu Indyjskiego. Tutaj czasem bywa tak: słońce — i raptem, nie wiadomo skąd, deszcze. Bez doświadczenia trudno zgadnąć, a obłokom i barometrowi nie należy wierzyć. Popatrzysz przez iluminator powiedział:

— Nie trzeba zamykać.

Oficer wachtowy nie zdążył wrócić na mostek, gdy na niebie zaskrzypiał się pęk błyskawic, rozległ się grzmot i ciężkie, pionowe sznury tropikalnego deszczu spadły na ocean, na „Scotlandię”, na białą sól kuchenną.

— Nieuki, leniuchy, gamonie! — wrzeszczał na całe gardło mister Cold, ubierając płaszcz i zawiązując kaptur. — Jak Pan obserwował pogodę? — darł się na szturmana wbiegając na mostek.

— Pan polecił zaczekać, master.

— Ja poleciłem... ja siedziałem w kajucie, a Pan stoi na mostku! Pan powinien wydawać polecenia. Pan za to otrzymał nagana!

Przechylając się przez poręcz mostku Cold popatrzył na sól i zauważywszy, że marynarze zabrali się do zakrywania ładunku, krzyknął do nich:

— Dlaczego mokniecie na ulewie, zostawcie to! I tak już przegapiliście. Odszedł w głąb mostku i wycierając ręcznikiem czerwony kark powiedział:

— Nic strasznego, ulewa nieduża, niedługo minie, a do Bombaju słońce wysuszy sól.

Udając się do kajuty rozkazując dorzucił:

— Ładowni nie zakrywać do samego Bombaju! I uważajcie, nie przeocicie jeszcze raz deszczu. Pilnujcie swoich spraw.

Kapitan Cold był jednym z tych angielskich kapitanów, których geszeftiarze z City z zachwytem nazywali dziwakami. Natomiast marynarze uważali swego kapitana za pyszałka, a bliżej znający go oficerowie zaliczali do szubrawców. Właściciele przedsiębiorstwa nazywali kapitana Colda „captain Gold”. Dla firmy mister Cold był rzeczywiście złotym kapitanem.

(2)

Piętnaście lat pływał on na starym trampie „Scotlandia” nie wiedząc, co to znaczy chodzić pod balastem. Jego przedsiębiorczość zawsze zapewniała mu dogodny fracht i stale pływał z pełnym ładunkiem, przynosząc firmie niemałe zyski.

„Oby wszyscy nasi kapitanowie byli tacy, jak mister Cold” — mówił dyrektor firmy. Każdemu kapitanowi stawał on zawsze Colda za wzór. „Ani jednego rejsu z balastem, ani jednego centa straty”.

Sam mister Cold, kierował się szeroko rozpowszechnioną dewizą amerykańską — „Czas to pieniądź”. A pieniądze kochał on nade wszystko, w nich jedynie widząc szczęście w życiu. Ładując towar, będąc na morzu czy też siedząc w restauracji — wszędzie pamiętał o czasie, wyduszając zeń dolary, franki, funty sterlingi.

Również w ostatnim rejsie mister Cold wygrał na czasie. W porcie Dżibuti, Somalijskiej ręcznie ładował sól i załadunek „Scotlandii” przeciągnął się do ośmiu dni, zamiast czterdziestu ośmiu godzin, przewidzianych w czarterze. Kapitan Cold dokładnie obliczył sumę odszkodowania za sześć dob przestoju i zażądał demurrage'u od klienta. Przelot Dżibuti—Bombaj przeszedł spokojnie. Ładunek został dostarczony w terminie. Natomiast jeżeli chodzi o stan soli, to w czarterze i załączonym doń kwicie zaznaczono: „sól wilgotna”.

„Scotlandia” przycumowała do nabrzeża. Ładownię statku były już dawno otwarte i gotowe do wyładunku. Kapitan Cold ścisnął dłoń agenta odbiorcy ładunku, oświadczył w przyjacielskim tonie:

— Powinnościście podziękować mnie, mister, pomagam Waszej firmie. Wskazał na otwarte ładownię: — Chcę Wam pomóc, nie hamuję pracy.

Na statku pojawili się hinduscy robotnicy portowi z łopatami i dużymi plecionymi koszami na głowach. Z każdej ładowni ustawiono wąską drewnianą kładkę na ląd i robotnicy zabrali się do pracy. Cały statek zapelniał się nagłe zgrzytem żelaza i okrzykami ludzi, jednak wyładunek nie rozpoczął się. Szczodrze emocjonując deszczem i spieczoną gorącym promieniami słońca sól, pod ciężarem — własnym kilku tysięcy ton zbijał się i tworzyła zwartą, twardą jak kamień masę.

Oblewając się potem robotnicy daremnie starali się wbić ostrza łopat w białą, nieustępliwą górę. Uderzenia łopat pozostawiały na powierzchni ładunku jedynie zadrażnienia dające gramy solonego pyłu. Żelazne łopaty gięły się i łamały. Po pokładzie biegł agent Machając rękami krzyczał na robotników, prosił o pomoc marynarzy, przeklinał załadownicę.

(C. d. n.)

Hallo! tu mówi m/s »Generał Walter«

W ostatnim dniu ub. r. otrzymaliśmy drogą radiową depeszę z motorowca „Generał Walter”.

Zbliża się Nowy Rok. Z „Głosu Marynarza” dowiadujemy się codziennie o nowych osiągnięciach naszej Ojczyzny. Więści o szybko rosnącej potęgę go spodarczej naszego kraju napływają nas dumą i radością. Zachęcają nas one do zdwojenia wysiłków, bowiem wiemy, że nasza praca stanowi również cegiełkę w budowie wspólnego dobra.

W obecnym rejsie do Ameryki Południowej wzbogaciliśmy jeszcze nasze dotychczasowe osiągnięcia.

Motorowiec „Generał Walter” wozil ostatnio cement, chemikalia i skóry surowe. Po ukończeniu wyładunku w Montevideo wysłaliśmy po ładunek zboża do Bahía Blanca — dokąd przelot wynosi niecałe dwie doby.

Ładownię po cementie i chemikaliach były bardzo zanieczyszczone. Sytuacja była poważna, gdyż uprządkowanie ładowni w czasie tak krótkiego przelotu do portu załadunkowego — wydawało się niemożliwością. Nie mieliśmy przy tym odpowiedniego materiału do budowy grodzi, koniecznych do transportu zboża. Mimo to postanowiliśmy trudności przezwyciężyć.

Do pracy przystąpiła nie tylko załoga pokładowa, ale również i koledzy z innych działów naszego statku. Czyszczenie ładowni trwało w dzień i w noc. Kiedy przybyliśmy do Bahía Blanca, komisja zbożowa stwierdziła nienaganną czystość ładowni i gotowość statku do rozładunku.

Dużo pomysłowości wykazał III of. Krasinski, który zbudował grodzie z drzewa sztauerskiego i desek lukowych. Były one tak solidnie wykonane, że aby zapewnić statkowi bezpieczną żeglugę, zamiast 15 wystarczało nam tylko 6 proc. zboża workowanego.

W rezultacie naszej pracy potężniliśmy znacznie oszczędności dewizowe, a z Bahía Blanca wysłaliśmy o 7 dni wcześniej niż planowano. Dzięki zaś wyładowaniu w czasie ostatniego pobytu w Gdyni całego zbytecznego balastu oraz oszczędnej gospodarce wodą słodką — załadowaliśmy 350 ton zboża ponad plan.

Dzięki sumiennej pracy całej załogi nie tylko wykonałmy tegoroczne zadania planowe, ale w wielu wypadkach przekroczyliśmy je.

Zobowiązujemy się zaoszczędzić w 1955 roku jeszcze więcej ropy, smarów i innych materiałów.

Powierzonym nam statkiem będziemy się opiekować jeszcze troskliwiej, przyspieszymy jego przeloty i zwiększymy bezpieczeństwo żeglugi.

Będziemy starali się, aby ładunki przewożone przez nasz statek docierały do odbiorcy w jak najlepszym stanie.

Wracamy do kraju i naszych rodzin z uczuciem dobrze spełnionego obowiązku. Z radością myślimy o bliskiej już chwili powitania. Dziś jeszcze zdaleka przekazujemy serdeczne życzenia dla naszych rodzin i wszystkich kolegów marynarzy.

Załoga motorowca
„Generał Walter”

