





# W radzieckich portach rzecznych

(Artykuł napisany specjalnie dla Oddziału Morskiego Wydawnictw Komunikacyjnych)

**T**EGOROCZNA zima przez długi czas wstępowała w swoje prawa. Nawet w końcu grudnia niewielki mróz w ciągu dnia zamieniał się w odwilż, wieczorem znowu następował lekki przymrozek i stróża spieszenie posypywali chodniki piaskiem. Szoferzy wymyślali na gołotę, a od bram stadionów i parków rozchodził się ponury żyzwar — napis głosił: „Dziś ślizgawka zamknięta...”

Ale wszystkie te przykrości przeżywali w zasadzie jedynie mieszkańcy miast. Za miastem natomiast pola pokryły się śniegiem, a rzeki, chociaż trochę później niż zazwyczaj, skute zostały lodem. Tutaj zima panuje niepodzielnie.

Nie słychać syren statków, cicho jest w portach rzecznych. Nawigacja została przerwana i nastąpił czas, nazywany przez wodniaków okresem międzynarodowagacyjnym.

Ale tego, kto zna życie i pracę wodniaków, nie oszukaj ta pozorna cisza. W basenach przedsiębiorstw remontowych, w warsztatach portowych, przy nabrzeżach i na terenie składów widać życie: czynione są przygotowania do następnej nawigacji. Wodniacy wiedzą, że powodzenie w wykonaniu narodowego planu przewozów w przeważającej mierze zależy od okresu zimowego, ale również i od tego, jak szybko zdolają portowcy załadować czy wyładować statek, wypuścić go przed terminem w kolejny rejs.

W czasie poprzedniej nawigacji radzieccy wodniacy przedterminowo wykonali na rodowy plan przewozów. Do osiągnięcia tego sukcesu pomogła sprawna praca portowców. Weźmy dla przykładu Moskiewski Południowy Port. Kolektyw tego portu wykonał plan nawigacyjny już w październiku. 90 proc. statków obsłużyli portowcy przedterminowo, zwiększyli wydajność pracy o 22 proc. i dali ok. miliona rubli ponadplanowych dochodów.

Portowcy moskiewscy przygotowują się do okresu nawigacyjnego, zaopatrują nowe mechanizmy urządzeń przeładunkowych. W szczególności podlegają mechanizacji pomosty przeładunkowe. W miarę spadku poziomu wody można będzie je podnieść wzgl. opuszczać. Poz-

woli to na zwolnienie przenośników stojących na nabrzeżu i zastąpienie ich wózkami elektrycznymi, które będą mogły prosto z nabrzeża wjeżdżać na pokład statku. Ładunki z ładowni podnoszone będą za pomocą małych bómów przeładunkowych przygotowanych przez portowców. Wszystko to pozwoli na dwukrotne obniżenie zużycia siły fizycznej, a statki będą szybciej przeładowywane.

W głównym punkcie przeładunkowym portu Południowego stolicy prowadzone są prace, mające na celu mechanizację wszelkich prac składowych. W jednym ze składów pracują już 3 dźwigi mostowe, jeden z nich zaopatrzony jest w uchwyt wielocelowy. Każdy taki dźwig na przestrzeni 90 m będzie bez pomocy robotników przeładunkowych układał w stopy worki z cukrem, mąką, papier w belach i inne ładunki. Oprócz tego będą tu zastosowane układarki.

W porcie są również dwa elewatory dla wyładunku zboża z dużych statków. W ubiegłym roku wydajność tych urządzeń wynosiła 60 ton na godzinę. Obecnie ich wydajność zostanie zwiększona o dalsze 30 proc. Urządzenia te znajdują zastosowanie również przy oczyszczaniu ładowni po ładunkach zboża.

Do Południowego portu Moskwy przychodzi duże ładunki jarzyn. Dźwigi bramowe, za pomocą których wyładowywane są jarzyny, zaopatrzone będą w kosze oraz w zautomatyzowane siatki. Przy przeładunkach na samochody będą użyte unośniki samochodowe — uzbrojone w specjalne uchwyty. Do przeładunku wyrobów walcowanych są w porcie dwie płyty magnesowe.

Gospodarka radziecka dostarcza wodniakom najnowsze urządzenia techniczne, które oni z powodzeniem opanowują. Weźmy np. młodego dźwigowca Wiktora Majewskiego. Twórco stosując technikę, osiągnął wysoką wydajność dźwigu i zdobył tytuł laureata nagrody stalnowskiej. Obecnie Majewski ukończył gorkowskie technikum żegluga śródlądowej i wysunięty został na stanowisko zmianowego inżyniera. Tytuły inżynierów uzyskali również dawni mechanicy Kokurin, Popkow i wielu in-

nych. O komsomolcu Baranowie, ślusarzu z warsztatów mechanicznych, mówi się tu z szacunkiem: „Złote ręce”. A ileż takich ludzi — prawdziwych mistrzów — jest w każdym porcie.

Również i inne porty rzeczne Związku Radzieckiego zaopatrywane są w najnowsze urządzenia mechaniczne. Szczególnie rozrósł się port w Kujbyszewie. Poprzednio było tu zaledwie kilka przenośników. Obecnie tylko jedno nabrzeże tego portu wolskiego — Wierchnij Moł, uzbrojone w półbramowe elektryczne dźwigi przeładunkowe kilka razy więcej ładunków metalu, węgla, mąki niż cały port kujbyszewski w nie dalekiej przeszłości.

Rekonstruuje się i wyposaża w wysokowydajne urządzenia mechaniczne także porty na Woldze jak Kazań, Ulijanowski, Saratow, Gorkij, Jarosław.

Ale chyba w żadnym z portów rzecznych Związku Radzieckiego nie osiągnięto tak wysokiej wydajności przy przeładunkach węgla, rudy i ładunków mineralno-budowlanych, jak na Dnieprze. W porcie kijowskim np. barka z węglem o nośności tysiąca ton rozładowywana jest w 3 godziny, chociaż norma przewiduje na tę czynność 11 godzin. Z bramowym dźwigiem chwytakowym, który posuwając się wzdłuż nabrzeża rozładowuje barkę, posuwa się inny dźwig, który wykan-

cza przeładunek. W ten sposób zorganizowana praca znacznie przyspiesza przeładunek. Dzięki zastosowaniu dźwigów o udźwigu od 7 do 14 ton oraz pięciokubowych chwytaków, dnieprowczy po wodzeniem przeładowują olbrzymie ilości ładunków.

W związku z akcją zaorowania ugorów na Altaju rozwinęły się i podniosły technicznie także porty jak Mołotow, Ufa, Sarapul, Tachiatas.

Radziecki przemysł robi bardzo dużo dla ulżenia pracy portowców.

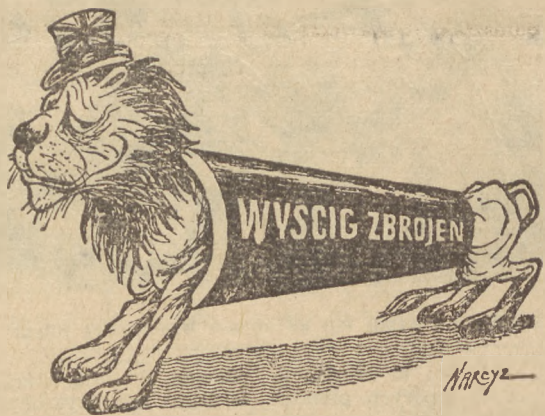
Budowniczo dźwigów w jednej z ryskich fabryk ukonczyli niedawno montaż dźwigu pneumatycznego. Przedtem dźwig kierowany był za pomocą 6-ciu lewarków operowanie którymi wymagało niemałych wysiłków. Obecnie w kabinie dźwigowej są tylko dwa lewarki (dźwignie). Cały system kierowania dźwigiem oparty jest na sprężonym powietrzu. Zmniejszenie ilości lewarków ułatwia pracę dźwigowemu zwiększa wydajność dźwigu i zapewnia większą koordynację pracy z robotnikami przeładunkowymi.

... Chociaż rzeki skute są lodem i zasypane śniegiem, nie zamarioło życie w portach. Radzieccy wodniacy przygotowują się do wiosny, do nowych zadań.

M. Grigoriew

## Satura polityczna

Anglia przeżywa obecnie poważne trudności gospodarcze, do których przyczynia się brzemie wysiłku zbrojeni (z prasy)



CIEŻKIE ŻYCIE...

# Genueńscy dokerzy bronią swych praw

**W** STYCZNIU br. robotnicy portowi Genui ogłosili strajk, który trwa dotychczas.

5 stycznia na wszystkich nabrzeżach i budynkach portu rozwieszono plakaty i rozrzucono setki ulotek z zarządzeniem prezydenta konsorcjum portu genueńskiego gen. Filiberto Rufini, wprowadzającego z dniem 20 stycznia nowy system tzw. wolnego najmu siły roboczej do przedsiębiorstw portu. Zarządzenie konsorcjum przewiduje w istocie likwidację biura zatrudnienia wybieranego przez samych robotników, które czuwało nad sprawiedliwym podziałem pracy. Jest to jedno z ogniw ofensywy reakcji na demokratyczne zdobycze włoskich mas pracujących.

Włoska prasa demokratyczna pisze, że zarządzenie konsorcjum portu dąży do wprowadzenia w Genui obyczajów panujących w amerykańskich portach, gdzie jest łapownictwo i korupcja, gdzie nie można otrzymać pracy bez zrzeczenia się pewnej części zarobku na rzecz gangsterów. Jednocześnie przewidziany przez zarządzenie system najmu siły roboczej, oddaje w ręce reakcji narzędzie walki przeciwko wszystkim demokratycznym nastrojom robotników. Niektóre włoskie gazety zupełnie słusznie oceniają zarządzenie o tak zwany wolny najmu, jako próbę zorganizowania nieuczciwego rynku rąk robotniczych.

Dlatego też, kiedy 5 stycznia w porcie genueńskim ogłoszono zarządzenie prezydenta konsorcjum na nabrzeżach odbyły się zebrania i wiece.

Robotnicy fabryk Genui zaskarżowali swą solidarność z robotnikami portowymi i gotowość prowadzenia wspólnej walki przeciwko wprowadzeniu w życie tego zarządzenia. Robotnicy portowi postanowili dać zdecydowaną odpawę reakcji. Np.

10 stycznia na żadnym statku stojącym w portach Genui, Savona i Vado Liguria nie wykonywano prac przeładunkowych. Pod koniec dnia w porcie genueńskim stało już 90 statków Wszystkie próby przedsiębiorców najeścia łamistrajków poniosły fiasko.



Nadszedł dzień 20 stycznia, kiedy w porcie genueńskim powinno było wejść w życie zarządzenie o wolnym najmie. Pod kierownictwem jednego z wielkich przedsiębiorców Salimone, przybyli wyznaczeni przez zarząd portu pełnomocnicy do spraw najmu robotników. Na próżno wywoływali oni (według swego wyboru) nazwiska poszczególnych robotników. Wszyscy dokerzy byli obecni, ale żaden z nich nie okazał się zdrajcą. Na żądanie robotników — pełnomocnicy odeszli. W dniu tym ani jeden robotnik portowy nie przystąpił do pracy. W piątym dniu strajku pełnomocnicy przedsiębiorców znów pojawili się w porcie, ale już pod ochroną policji. To im jednak nie pomogło. Osiągnęli to samo co w pierwszym dniu.

Od 20 stycznia nie było ani jednego dnia, w którym robotnicy portowi nie zorganizo- wali demonstracji protestacyjnej w mieście. Jak donoszą gazety włoskie, 25 stycznia dokerzy zwartymi kolumnami przeszli przez ulice Genui, udając się na

centralny plac miasta — De Ferrari. Nieśli oni plakaty, które wyrażały ich gniew przeciwko reakcyjnemu zarządzeniu. Kiedy policja zagroziła demonstrantom drogę i puściła w ruch pałki i granaty z gazem łzawiącym, robotnicy zachowując spokój i nie dając się sprowokować, grupami rozeszli się do przylegających ulic i zaułków. Po drodze wyjaśniali oni mieszkańcom miasta znaczenie swej walki, spotykając się ze zrozumieniem i aprobatą.

Represje policji wywołały ostre protesty mieszkańców Genui. Niejednokrotnie zamknięto magazyny i sklepy. W mieście ustawał wszelki ruch. W wielu punktach wznoszono barykady. Miasto znajduje się w istocie w stanie wojennym. Strajkujący czując za sobą poparcie mas pracujących całych Włoch mężnie znoszą trudności walki. Robotnicy portowi w Savonie i Vado Liguria przeprowadzili strajk solidarnościowy. Na masowych zebraniach postanowili oni nie wyładowywać i nie remontować statków, które przedsiębiorcy przystaliby do nich z Genui. Strajki solidarnościowe przeprowadzili również robotnicy portowi Livorno, Civitavecchia, Marina da Carrara, Viareggio, Ancony, Piombina, Imperia, szeregu przedsiębiorstw przemysłowych i zakładów użyteczności publicznej.

Na tle solidarności mas pracujących szczególnie odrażająca jest kapitulancja polityka prowadzona przez Federację Robotników Portowych chadeckiej konfederacji pracy. Potępiając ją nawet robotnicy należący do tej federacji. Na znak protestu wielu członków opuściło jej szeregi i wstąpiło do Włoskiej Federacji Robotników Portowych.

Niedawno sekretariat Włoskiej Powszechnej Konfederacji Pracy wydał do strajkujących odezwę solidarności. W odezwie tej zwraca się uwagę mas pracujących na fatalne skutki, które może pociągnąć wprowadzenie wolnego najmu nie tylko dla portu, lecz dla całej ekonomiki prowincji genueńskiej. Jednocześnie sekretariat Powszechnej Konfederacji ogłosił, że zwrócił się z propozycją rozpoczęcia pertraktacji w celu osiągnięcia sprawiedliwego porozumienia i zgłosił swą gotowość aktywnego przyczynienia się do sukcesu tych pertraktacji.

Strajk w Genui trwa. Znaczenie jego wykracza daleko poza granice włoskiego miasta portowego. Wytrwałość strajkujących i poparcie okazywane im przez masy pracujące całych Włoch świadczą o tym, że masy te gotowe są zdecydowanie walczyć przeciwko wszelkim atakom na ich demokratyczne zdobycze.

## Przegląd wydarzeń

**A**więc, adenauerowski Bundestag, wlekł szosia głosów ratyfikował układy paryskie. Wprawdzie sprawa przyjęcia tych uchwał JESZCZE nie jest ostatecznie rozstrzygnięta, bo nie wypowiedziały się dotychczas, ani Bundesrat w Niemczech zachodnich, ani Rada Republiki we Francji, to jednak nie ma powodów do złudzeń, ani też do utraty nadziei dopóty, dopóki istnieje chociażby minimalne szanse na odrzucenie tych układów. Dotyczy to zwłaszcza parlamentu francuskiego, którego deputowani w większości zwolennicy tych układów, przejawiają wzrastającą obawę przed widmem powstającej na granicach Francji odwetowej armii niemieckiej. Drugą taką sprawą, która wywołuje nieoczekiwane — dla Waszyngtonu i Londynu — trudności ostatecznej ratyfikacji układów paryskich, to sprzeczności między Francją i Niemcami zachodnimi, jakie wyłoniły się już teraz w związku z problemem Saary.

Przejdźmy jednak do wyjaśnienia powstalej sytuacji.

### PO DECYZJI BUNDESTAGU

**J**AK wiadomo, w Niemczech zachodnich podniosła się w przededniu debaty w Bundestagu olbrzymia fala protestów ludności przeciwko ratyfikacji układów paryskich. Hasło rzucone przez SPD (socjal-demokrację) i związki zawodowe — hasło pokojowego zjednoczenia Niemiec i rozmów w tej sprawie ze Związkiem Radzieckim — odzwierciedla nastroje mas, nastroje większości społeczeństwa.

Jeśli pomimo tych protestów i woli społeczeństwa Bundestag uchwalił ratyfikację układów paryskich, to oznacza to, po-

pierwsze, że istnieje pogłębiający się rozłam między parlamentem bońskim a ludnością i, po drugie, że układ sił w społeczeństwie zachodnio-niemieckim nie odpowiada układowi sił w parlamencie.

Jakie to ma znaczenie? Przede wszystkim takie, że wprowadzenie w życie układów paryskich — jeśli w ogóle do tego dojdzie — napotka na opór samego społeczeństwa, mas pracujących, które nie chcą być więzione mięsem armatnim. W związku z tym powstaje drugie pytanie: jeśli masy pracujące nie zdołają przeszkodzić ratyfikacji tych układów, to w jaki sposób przeszkodzą w ich realizacji? Będzie to oczywiście zależało od dalszego rozwoju walki samych mas pracujących i od tego, czy uda się im sparaliżować chwilowo socjal-demokrację, chwilowość drobnomieszczaństwa. W każdym bądź razie przesłanki dla rozwoju tego rodzaju sytuacji istnieją w Niemczech zachodnich i błędem byłoby tego nie doceniać.

Dużym, poważnym bodźcem dla rozwoju takiej sytuacji jest propozycja Izby Ludowej NRD przeprowadzenia REFERENDUM LUDOWEGO w całych Niemczech dla ustalenia stanowiska narodu. „Parlament boński — oświadczył premier NRD, Grotewohl — nie jest już kompetentny do decydowania w imieniu narodu niemieckiego o żywotnej sprawie: wojna czy pokój? W takiej sprawie nie wystarczy głosowanie 500 posłów — zwłaszcza wtedy, gdy naród chce sam powziąć decyzję...”

### KOŚĆ NIEZGODY MIĘDZY BONN I PARYŻEM

**J**AK już zaznaczyliśmy, układy paryskie mają jeszcze przejść przez izby wyższe parlamentu Niemiec zachodnich i Fran-

cji. Debaty te mają się rozpocząć — w Bundesracie 18 marca i w Radzie Republiki — 22 marca. W związku z tym warto przytoczyć opinię francuskiego dziennika „France-Presse”, który pisze, iż „rozbieżności na temat interpretacji układu o Saarze”, będącego częścią składową umów londyńskich i paryskich, mogą wpłynąć na te debaty. „Jak wiadomo — pisze ten dziennik — komisja gospodarcza Rady Republiki uchwalila poprawkę do układu o Saarze stwierdzającą, że warunkiem ratyfikacji tego układu powinno być zawarcie francusko-saarskiej konwencji gwarantującej interesy gospodarcze Francji w okręgu Saary. Okręg Saary stał się obecnie kością niezgody między Bonn a Paryżem...”

O co chodzi w tej sprawie? O to, że przynęta dla przyjęcia układów paryskich przez rząd francuski była obietnica zachowania specjalnych praw w Saarze dla przemysłowców francuskich. Prawa te ma gwarantować francusko-saarska unia gospodarcza i polityczna autonomia Saary. Wywołało to i wywołuje niezadowolenie przemysłowców niemieckich, którzy czują się tym pokrzywdzeni. By jednak sprawa ta nie stała na przeszkodzie w ratyfikacji układów paryskich w Bundestagu Adenauer oświadczył, iż otrzymał zapewnienie od Waszyngtonu i Londynu, że sprawa ta zostanie w odpowiednim czasie załatwiona pomyślnie dla Niemiec zachodnich.

Oświadczenie Adenauera z kolei wywołało burzę wśród francuskich monopolistów. Na porządku dziennym Zgromadzenia Narodowego znalazł się wniosek nagły, wzywający rząd, aby przed debatą w Radzie Republiki podjął kroki w celu uzyskania od Waszyngtonu i Londynu deklaracji, która zaprzeczałaby oświadczeniu Adenauera w sprawie Zagłębia Saary i po twierdziłaby poprzednie gwarancje USA i W. Brytanii.

W każdym bądź razie sprzeczności, jakie już obecnie wynikły między Francją i Niemcami zachodnimi na tle układów

paryskich to dopiero kwiatki — jagódki będą w przyszłości, jeśli ostateczna ratyfikacja tych układów nastąpi.

### NARODY NIE CHCA „CENY STRACHU”

**N**AJBARDZIEJ zaciekle, obok Dullesa, podżegacz wojenny sir Winston Churchill próbował „uspokoić” opinię publiczną w Anglii, zaniepokojoną zapowiedzią produkcji bomby wodorowej przez W. Brytanię, „oryginalną” teorią: „pokój przez strach”. „W ciągu najbliższych lat — powiedział on — istnieje dla wolnego świata (oczywiście churchillońskiego — przyp. nasz) tylko jedna zdrowa polityka. Możemy ją nazwać polityką „obrony przez strach...”

Kogoś to chce zastraszyć pan Churchill? Czyż ta „zdrowa polityka” nie świadczy o „chorej głowie” Churchilla i innych głów, mających o wojnie atomowej? Bo czyż nie najprościej jest zakazać produkcji broni atomowej i przeprowadzić po wszechne rozbrojenie?

Podczas gdy imperialiści amerykańscy i zachodnio-europejscy z całą siłą prą w kierunku remilitaryzacji Niemiec zachodnich, w kierunku stworzenia neohitlerowskich 12 dywizji, wyposażonych w broń atomową — narody Europy i całego świata, ze swej strony, nie chcą płacić „ceny strachu” i wznoszą walkę przeciwko awanturniczym planom podżegaczy wojennych.

Pokazał to Międzynarodowy Dzień Walki — 10 marca — proklamowany przez Światową Federację Związków Zawodowych.

Razem z narodami wszystkich krajów demonstrował w dniu 10 marca swój protest i naród polski. Na wiecach, jakie odbyły się w tym dniu w całej Polsce, społeczeństwo nasze zażądało: „nie dawać broni burzycielom naszych miast i wsi!”

Nie ulega wątpliwości, że tylko solidarna walka narodów całego świata pokrzyżuje plany panów Dullesów i Churchillów, że walka ta przywróci rozum strategom atomowym.



## Rosną kadry elektryków

DO KLASY wszedł profesor. Stał za katedrą i zaczął manipulować przyciskami umieszczonymi na stole. Na okna zsunęły się wolno zasłony, a w klasie zapaliło się światło. Po chwili, spod listwy na ścianę wysunął się ekran. Światło zgasło i na ekranie zaczęły przebiegać schematy różnych urządzeń elektrycznych, prądnic, silników itp. Kiedy epidioskop przestał wyświetlać, znów zapaliło się światło, a ekran schował się za listwę. Wówczas na specjalnym stole jak umocowanym do ściany, zaczęły przewijać się jak taśma filmowa różne rysunki i schematy. Po chwili wszystkie głowy uczniów odwróciły się w stronę oscylografu, na którego ekranie zielone fale rysowały wykresy prądu zmiennego. Nauczyciel spokojnym głosem wyjaśniał kolejne obrazy, schematy i wykresy.

Na korytarzu szkoły odezwał się dzwonek. Pauza. Jak dziwnie szybko minęła ta lekcja. Uczniowie ociągając się, wychodzili z klasy.

Marzenie przyszłości?

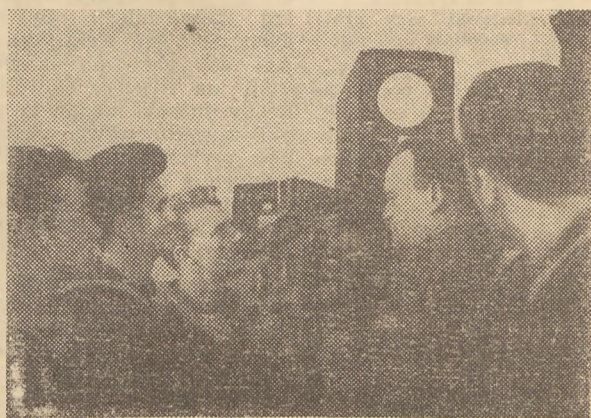
Nie, to lekcja z najprawdziwszego zdarzenia. Gdzie? W gabinecie miernictwa Wydziału Elektrycznego PSM w Gdyni.

Liczne delegacje szkół z podziwem zwracają ten nowoczesny gabinet. Jest on dziełem naczelnika Wydziału Elektrycznego inż. Łęczyńskiego i jego uczniów. Wydatną pomocą w budowie gabinetu służyła dyrekcja PSM i Stowarzyszenie Elektryków Polskich. Stworzenie cu downego gabinetu, kosztowało nie mało trudu. Instalacje

i silniki pochodziły przeważnie z wraków przeznaczonych na rozbiórkę. Były one w opłakanym stanie. Trzeba było przeprowadzić generalny remont, a często doraźnie części. Ale zapalił się światło. Uczniowie

Stworzony nie tak dawno wydział elektryczny PSM, wstawiał się nie tylko budową tego gabinetu. Uczniowie

Również grupa naszych uczniów praktykujących na m/s „Mickiewicz” wyróżniła się dobrą konserwacją urządzeń elektrycznych. Dla ucznia II Zjazdu ZMP, grupa ta pod kierownictwem elektryka Krzyżanowskiego przeprowadziła remonty wind pokładowych, oraz przeprowadziła 240 roboczogodzin w maszynowni statku. Sukcesy praktyk waka-



Inż. H. Łęczyński wśród uczniów

dzielnie pracowali również w okresie letnich praktyk szkoleniowych. Np. grupa skierowana na „Dar Pomorza” poważnie przyczyniła się do remontu i konserwacji urządzeń elektrycznych statku. Przewodnikiem tej grupy był Gerard Rumiński.

Inny kolega, Bogdan Mochalski, który był w grupie szkoleniowej na m/s „Przyjaźń Narodów”, zastępował przez cały czas chorego elektryka statkowego i został uznany przewodnikiem PMH.

Ryszard Elbel  
uczeń PSM

## Z życia załogi s/s „Jedność”

W dalekich podróżach morskich statek nasz jest skrawkiem ziemi ojczystej. Jest naszym zakładem pracy i prawdziwym domem, w którym żyjemy, pracujemy, uczymy się i wychowujemy.

Walka o plan, prowadzona w oparciu o szerokie socjalistyczne współzawodnictwo jest zasadniczym czynnikiem zacieśniania się więzów współżycia na statku.

Po objęciu jednostki pod socjalistyczną opiekę załoga nasza podjęła zobowiązanie zapewniania statkowi potrzebnej gotowości techniczno-eksploatacyjnej.

Doswiadczenia marynarzy radzieckich ze statku „Akademik Krylow” pomagają nam w realizacji tego postanowienia.

Coraz lepiej rozwija się u nas praca kulturalno-oświatowa. Dużo czytamy, korzystając z dobrze zaopatrzonej biblioteki. Świetlica nasza zawsze ma „gości”. Dyskutujemy na tematy polityczne. Zarząd Koła TPP-R organizuje pogadanki na temat osiągnięć przodującej techniki radzieckiej. W świetlicy często wyświetlane są filmy, po których długo toczą się rozmowy na pokładzie, w messach, w kabinach.

Dużo rozrywki dostarczają nam zawody strzeleckie, rozgrywki ping-pongowe, warcabowe i szachowe.

Ciekawie opracowane gazetki ścienne, a zwłaszcza ich dodatek — „reflektorem po pokładzie”, nakierowują

uwagę i zainteresowania marynarzy na zasadnicze sprawy naszej walki o plan i bolączki życia załogi oraz pogłębiają zrozumienie dla twórczej krytyki i samokrytyki. Szkolenie ideologiczne

w którym udział bierze cała załoga pogłębia naszą świadomość polityczną, jest bodźcem do walki o plan i pracy nad sobą.

Radosław Chmielewski  
czł. zał. s/s „Jedność”

## Przestoje w portach wzrastają

PRZESKRACANIE przebiegu statków w morzu i ich postoju w portach wyzwałyśmy rezerwy, umożliwiające naszej flocie coraz lepsze wykonywanie zadań przewozowych.

Analiza wskaźników techniczno-ekonomicznych za dwa ostatnie lata wykazuje wzrost szybkości eksploatacyjnej (podróży) naszych statków. W okresie tym dzięki lepszym wykorzystaniu mocy maszyn statkowych oraz staranniejszej nawigacji powiększyliśmy szybkość w 1953 roku z 133,7 mil/dobę do 244,1 mil w roku ubiegłym. Można więc twierdzić, że wysiłek naszych marynarzy i pracowników pionu technicznego daje efekty — przyspieszamy przebieg rejsów.

Zgoda inaczej kształtują się postoje w portach.

Gdy w 1953 roku nasze jednostki spędzały 57 proc. czasu na eksploatacyjnym w morzu a 43 proc. w portach, to w roku ubiegłym stosunek ten

pogorszył się — wzrósł bowiem czas postoju statków w portach — do 47 proc. Można zatem twierdzić, że zasadnicze źródło wyzwalania rezerwy zdolności przewozowych naszej floty tkwi w portach.

Na czas postoju statku w porcie składają się zasadniczo trzy grupy czynności: przeładunek, czynności konieczne (odprawy, holowanie, drobne remonty itp.) i nieproduktywne wyekwiwanie. Rozpatrzyć gospodarowanie tym czasem w porcie w takim właśnie ujęciu, przyjmując za 100 proc. ogólny czas postoju statku, liczonego — od rejdy na wejściu do rejdy na wyjściu. W naszych rozważaniach oprzemy się na danych za okres IV kwartału roku ubiegłego. I tak więc — jeśli chodzi o sam przeładunek — to stwierdzić należy, że statki nasze zużywały na ten cel 59,3 proc., co w porównaniu z analogicznym kwartałem 1953 roku stanowi mniej o 2,7 proc. Zwiększył się natomiast o 0,2 proc. czas przypadający na wykonanie czynności przygotowawczych do przeładunku (IV kwartał 1953 r. — 18 proc. Wzrosły również o 0,5 proc. nieproduktywne przerwy i wyekwiwanie w porcie (I kwartał 1953 r. — 22 proc.).

Przestoje statków w portach powodują wielkie straty dla naszej floty. Warto wiedzieć, że tylko z racji samych nieproduktywnych postojów (przerwy w przeładunku i oczekiwania) w IV kwartał ub. r. unieruchomiony został w portach potencjał przewozowy PMH w wysokości 730 894 tonażodni.

Rzecz prosta, że przestoje powodują też poważne straty finansowe dla przedsiębiorstwa. Jeżeli uwzględnimy dzienny koszt utrzymania statków oraz koszty zużycia paliwa, to w okresie IV kwartału ub. r. sumaryczna strata osiągnęła blisko 2,5 miliona złotych obiegowych o-

NIEDAWNO, przed sądem wojewskim w Szczecinie, odbyła się rozprawa przeciwko marynarzom, którzy przez szmugiel i kłótnie, weszli na drogę zdrady kraju. Sprawa ta była już dość szeroko omawiana na łamach „Steru”. Zastanówmy się teraz nad tym, gdzie zaczyna się droga prowadząca do ławy oskarżonych.

Pierwszy krok jest zwykle bardzo niewinny. Zdarza się często, że człowiek mustrujący co raz pierwszy na statek, ma w kieszeni całą masę drobnych zamówień. Żony, siostry czy koleżanki proszą o nylony, pomadkę do ust, pióro, zegarek itp.

Kiedy Hejnowicz wyjeżdżał za granicę, siostra poprosiła go o przywiezienie kilku zegarków. Szukając źródeł taniego zakupu, marynarz wpadł w ręce agenta wywiadu Szymaniaka, z których wyrwały go dopiero władze bezpieczeństwa. W rezultacie, tak on, jak i jego siostra otrzymali słuszne wyroki sądowne.

Podobnych przykładów można przytoczyć więcej.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że rodziny marynarzy mają lepsze warunki materialne niż rodziny pracowników fabryk, urzędów czy rolnictwa.

Wydać mi się, że tym bardziej żony i matki marynarzy powinny być zainteresowane w tym, aby ich mąż lub syn, był człowiekiem uczciwym i miał zapewnioną ciągłą pracę.

Zdajemy sobie sprawę i z tego, że większość marynarzy to ludzie młodzi, żądni wrzeń i wyzicia się. Oderwani od rodzin, nie raz przez długie tygodnie marynarze narażeni są na towarzystwo kobiet o podejrzanym reputacji a także kuszeni propozycjami tak zwanych świetnych inter-

O tym powinni pamiętać żony marynarzy i umiejętnie kształtować odporność mężów na złe pokusy. Wiadomo, że zagraniczne hulanki, kontakty z podejrzanymi typami i szmugiel, prowadzą do

rozbitcia małżeństwa, a w końcu na ławę oskarżonych.

Siostra oskarżonego Hejnowicza dowiedziawszy się, że brat został zwerbowany do szpiegostwa radziła mu „wolić się z floty. Nie miała jednak dość siły, aby nakłonić go do dobrowolnego złożenia zeznań u władz bezpieczeństwa, gdyż sama czuła się współwinna, sama pchnęła brata na tę drogę.

Skazany na 4 lata więzienia Puchalski ma młodą żonę i dziecko. Szmuglował i utrzymywał kontakty z panią Krystyną w Szwecji. W rozmowie z prokuratorem prosił, aby żona nie była obecna na procesie. Wstydził się. Żona mogła nie wiedzieć o jego kontaktach z kobietami, ale o uprawianiu szmuglu wiedziała na pewno. Czy żądała od męża zaprzestania tego procederu? Nie.

Wiele jest spraw, na które mogą mieć wpływ kobiety i przy dobrej woli mogą zapobiec złu i nieszczęściu.

Znamy wypadki, gdzie mąż nie znajdując w żonie moralnego oparcia, schodzi z drogi wierności małżeńskiej i wpada w ręce kobiety pragnącej wyciągnąć z niego jak najwięcej pieniędzy. Pensja nie starcza na kosztowne hulanki, a więc pozostaje śliska droga szmuglu.

Znamy także inne wypadki. Mąż, człowiek na wskroś uczciwy, stara się w ramach swoich możliwości stworzyć żonie jak najlepsze warunki materialne. Ale kiedy tylko statek odplynie, „kochająca” żona zapomina o mężu, rzuca się w wir zabaw, szuka przygód i zaniedbuje dom. Taki tryb życia kosztuje, więc żąda od męża coraz więcej pieniędzy i pcha go na drogę przestępstwa.

Trzeba zastanowić się nad tym, dlaczego tak jest.

Dotychczas, między dyrekcją przedsiębiorstwa a rodzi-

nami marynarzy, istnieje zbyt duży dystans.

Dyrekcja nie wie, jakie są troski czy potrzeby kulturalne rodzin marynarzy. Rodziny zaś nie zawsze interesują się statkiem, na którym pływa syn, mąż czy brat.

Wydać mi się, że każde osiągnięcie statku, czy nawet przedsiębiorstwa, powinno interesować również rodziny marynarzy.

Znam w Gdyni żonę marynarza Łyżwy. Żyje ona każdą wiadomością o statku męża. Cieszy się każdym osiągnięciem i martwi niepowodzeniami w pracy. Dla niej statek to nie tylko źródło zarobków męża.

Wydać się słuszne, że dyrekcja przedsiębiorstwa powinna spotykać się z rodzinami marynarzy i omawiać z nimi ich troski oraz sprawy przedsiębiorstwa i zagadnienia polityczne.

Piekny Dom Marynarza w Szczecinie wykorzystywany

jest dotychczas tylko jako hotel dla rodzin przyjeżdżających z Gdańska, Gdyni czy innych miast Polski. A przecież można tam wyświetlać filmy dostosowane do zainteresowań rodzin, organizować dyskusje o różnych sprawach morskich, społecznych czy politycznych. Latem można organizować wspólne wycieczki, sport i inne rozrywki.

Wszystko to umożliwiłoby zacieśnienie kontaktu rodzin marynarzy z dyrekcją przedsiębiorstwa i przyczynił się do wyjaśnienia wielu zagadnień.

Dobrze będzie, o ile sami marynarze oraz ich rodziny zabrają głos w tej sprawie na łamach „Steru”.

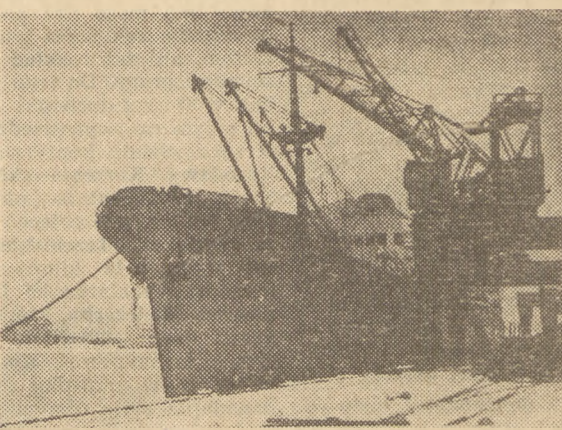
J. Zalewski

Zca dyr. PZM do spraw K/O

OD REDAKCJI:

Wnoski niezapłacone. Sądymy że nie nie stał na przeszkodzie aby je realizować.

## PRZODUJĄCY STATEK PLO



Załoga m/s „Piast” zajęta w IV kw. ub. r. II miejsce w współzawodnictwie w PMH

## Załoga m/t „Karpaty” o sobie

Wiele naszych załóg przysłało nam z dalekich mórz liczne korespondencje, często wraz z pięknymi zdjęciami. Są jednak i takie załogi, których członkowie niechętnie chwytają za pióro i wielomiesięczny ich rejs osnuty jest mgłą tajemniczości. Marynarzom tym wydaje się wówczas, że wszyscy w kraju zapomnieli o nich... Ostatnio otrzymaliśmy aż dwie korespondencje z takiego trochę „zapomnianego” statku, które zamieszczamy poniżej.

### O PRACY ZAŁOGI

Wiele się słyszy o przodujących statkach naszej floty jak „Mickiewicz”, „General Walter”, „Pokój”. O naszym statku zaś, mało pisze nawet „Ster” i „Głos Marynarza”, a przecież i u nas we walce o wykonanie planów, o rozwój myśli racjonalizatorskiej i obniżenie kosztów własnych. Szeroko rozwinięte współzawodnictwo ułatwiło nam wykonanie planu ostatniego kwartału ub. r. w 112 proc. Wyróżnili się koledzy: mot. Trynka, Purtak i Kolański, którzy szereg remontów wykonali w terminie o połowę krótszym niż to przewidują normy Gdańskiej Stoczni Remontowej.

ZMP-owcy dla uczczenia II Zjazdu zobowiązali się do wykonania wszelkich robót w terminie o 17 — 20 proc. krótszym aniżeli zaplanowano. Załoga maszynowa, szczególnie kolega Nicu, likwiduje nieustannie wszelkie przecieki oliwy i ropy uzyskując poważne oszczędności.

Załoga pokładowa ma również poważne osiągnięcia, np. uyskała znaczne oszczędności farb. Wśród kolegów z załogi pokładowej wyróżniają się w trosce o urządzenie i mechanizmy pokładowe: Kosiński i Seigala. W dziale hotelowym przodują Skawiński i Krawczyk.

Obecnie realizując długofalowe zobowiązanie, postanowiliśmy wykonać plan I kwartału br. w czasie o 10 proc. krótszym w maszynowni i na pokładzie, oraz o 15 proc. krótszym w dziale hotelowym. Przynieśli to w sumie 689 roboczogodzin oszczędności. Zobowiązania indywidualne przyniosą 463 oszczędzonych roboczogod-

zin. W wygospodarowanym czasie wyprodukujemy pod ręczne narzędzia i wykonamy dalsze samoremonty załogowe na II kwartał br.

Na jednej z narad roboczych maszynowej grupy związkowej postanowiliśmy dla wzmocnienia walki o obniżenie kosztów własnych szerzej niż dotychczas rozwinąć ruch racjonalizatorski. Już w pierwszych tygodniach rejsu do statkowego komitetu racjonalizatorskiego, wpłynęło kilka pomysłów, m. in. projekt kol. Nicu w sprawie zastąpienia ręcznego pompowania ropy z tanku ślekowego, pompką o napędzie elektrycznym.

Dużo można pisać o naszej pracy i życiu. Korespondencją tą chcieliśmy przypomnieć, że załoga m/t „Karpaty” stara się w pracy osiągnąć coraz lepsze wyniki i coraz lepiej służyć wspólnej sprawie.

Jerzy Nawrocki

### O ŻYCIU KULTURALNO-OŚWIATOWYM

Po wyjściu z Gdyni w kolejny rejs do Chin Ludowych, nasi ZMP-owcy, którzy są organizatorami życia kulturalnego załogi, przysta-

pili do organizowania zespołu świetlicowego. Artyści nasi zadebiutowali w Nowy Rok. Dla nas, nie biorących bezpośredniego udziału w spole, występ był naprawdę wielką niespodzianką. Nowy Rok 1955 powitaliśmy na Morzu Czerwonym. Na pokładzie wokół obficie zastawionego stołu, zasiadła cała załoga wraz z kierownictwem statku. W chwili wybiecia go rodziny 12 z muzyką i śpiewem przemarszerowały przed całą załogą nasz zespół. Po odczytaniu przez kapitana Wichrowskiego telegramów z życzeniami noworocznymi, przysłanych przez komitet PZPR PMH, dyrekcję PLO i Radę Zakładową rozpoczęła się uroczysta kolacja, przepiękna występną. Szczególnie udana była konferansjerka kol. Krawczyka, który zasypał nas dowcipami. W przerwach między występami recytatorów przegrywała orkiestra statkowa wyposażona w... naczynia kuchenne, przerobione na instrumenty muzyczne.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

Praca naszego koła nie ogranicza się tylko do prowadzenia zespołu świetlicowego. Wśród członków załogi popularyzujemy również sport. Pod kierunkiem kol. Jakubca zorganizowaliśmy na statku zawody sportowe oraz rozgrywki szachowe i warcabowe.

## JEDŹ PO ZDROWIE!



Coraz więcej marynarzy korzysta z czasów pracowniczych i leczniczych oraz sanatoriów. Urlop spędzony pod opieką lekarzy w miejscowościach uzdrowiskowych przywraca pracownikom morza pełnię siły.

Wśród wielu marynarzy, którzy wykorzystują przysługującą wszystkim związkowcom możliwość leczenia się — znaleźli się także (na zdjęciu od lewej) panowie Antoni Staniewski z „Jedności” i steward Stanisław Bartosiak z „Wisły”. Obaj oni w lutym br. leczyli się w sanatoriach Krynicy, dokąd wysłała ich Rada Zakładowa PLO.

Radiotelegram

REDAKCJA DWUTYGODNIKA „STER”

GDYNIA

Z okazji setnego numeru przesyłamy całemu zespołowi redakcyjnemu i Wam Towarzyszu Redaktorze najserdeczniejsze życzenia dalszej owocnej pracy dla dobra Ludowej Marynarki Handlowej i naszej kochanej ojczyzny — stop — swą pełną ofiarności pracą pomagacie nam w wypełnianiu szczytnych zadań jakie nałożyła nam partia i naród — stop — za tę proletariacką pomoc przyjmijcie od nas szczerze marynarskie pozdrowienie.

ZAŁOGA S/S „BRATERSTWO”



# Stoczniovcóm szczecińskim pod rozwagę

WIADOMO, że w Szczecińskiej Stoczni Remontowej nie dzieje się dobrze. Nie ulega poprawie organizacja pracy, przedłużają się remonty statków. Jakże są przyczyny takiego stanu? Jest ich wiele. Zajmiemy się jedną, która — naszym zdaniem — nie należy do najmniej ważnych.

W stoczni pozostawia wiele do życzenia dyscyplina pracy. Nie chodzi tu o wskazywanie absencji czy spóźnień, bo pod tym względem sytuacja w Szczecińskiej Stoczni Remontowej układa się poprawnie, jak w wielu innych zakładach. Chodzi nam o dyscyplinę i porządek w procesie produkcji.

Kierownictwo zakładu nie potrafiło wyrobić sobie autorytetu. Wiele zarządzeń i instrukcji nie wykonuje się. Można wykazać na przykładach do czego to prowadzi.

Każdemu wiadomo, jak ważnym czynnikiem jest norma. Mobilizuje ona załogę do podnoszenia wydajności i usprawniania organizacji pracy. Natomiast — jeżeli norma jest zła, jeżeli jest za niska, stwarza pole do nadużyć i dezorganizuje proces produkcyjny. A tak właśnie jest w Stoczni Szczecińskiej. Przy wystawianiu kart roboczych nie przestrzega się obowiązujących norm. Robotnicy po prostu wymuszają na pracownikach działu kalkulacji wpisywanie norm zniżonych, norm ustalonych na gorąco wg poglądu wykonujących zlecane prace.

Tak wystawione karty robocze stwarzają rezerwy „wolnego czasu”, umożliwiają robotnikom przeprowadzanie rozmaitych kombinacji, pogoń za robotami łatwymi i atrakcyjnymi, ucieczkę od zadań trudniejszych, sztuczne podnoszenie procentowego wskaźnika wydajności. Przyczyniają się do tego, że stocznia wykonuje plany w roboczo godzinach, a nie remontuje zaplanowanej ilości statków.

Niewłaściwa kalkulacja robotów wprowadza nieporządek na samym wstępie procesu produkcyjnego. Pogłębia go niedbała gospodarka narzędziowa.

„Pracuj jeżeli nie masz narzędzi” — oto zarzuty, często słyszane w stoczni. Ale czy rzeczywiście jest brak narzędzi?

W tegorocznym bilansie znajdujemy odpowiedź na to

pytanie. W r. ub. stocznia wydatkowała dwukrotnie wyższą niż planowano sumę na zakup narzędzi. Cudów nie ma. Narzędzia były, ale — powiedzmy sobie otwarcie — trzeba je szanować, trzeba ich właściwie używać. Nie można przecież w nieskończoność kupować wciąż nowe summiarki, bloki, uchwyty, klucze w miejsce tych, które się gubi, lekkomyślnie niszczy, porzuca na miejscu pracy, czy na wet rozkrada. Cyfry bilansu trzeba potraktować jako alarm do przeciwdziałania marnotrawstwu.

W stoczni, odnosi się wrażenie, że część załogi tworzy jakiś front przeciwko kierownictwu.

Krytyczna ocena pracy kierownictwa, z którą szeroko występują robotnicy, dowodzi dojrzałości politycznej załogi i trzeba ją niewątpliwie rozwijać.

Jednak efektem słusznych krytycznych uwag robotników, nie może być ani opanowanie rąk przez kierownictwo, ani też rozkład dyscypliny pracy. Do tego jednak w stoczni dochodzi. Mówi o tym np. wypowiedź mistrza z działu konserwacji, Zdzisława Korzeniowskiego, który oświadczył, że „nie będzie wykonywał poleceń szefa produkcji Trzcińskiego”, lub wypowiedź kierownika komórki wyalizacji Bronisława Mielczarka, który za groził z-cy dyrektora do spraw technicznych Kochanemu, że w wypadku „niedogadania się z nim na posiedzeniu, porachuje się z nim na korytarzu”.

Jak wiadomo, między walką o lepsze metody pracy w zakładzie, a prowadzoną w nim pracą polityczną zachodzi ścisły związek. Jak więc na istniejący stan reagowała organizacja partyjna stoczni?

Sekretarz podstawowej organizacji partyjnej, tow. Puśtelnik samokrytycznie przyznaje, że aktywność partyjną nie wykazuje należytej troski o wykonanie planów produkcyjnych zakładu. W dyskusji na zebraniach partyjnych, czy na posiedzeniach egzekutywy towarzysze rzadko zabierają głos w sprawie planów. Trudno doszukać się wypowiedzi, oceniających ich wykonanie, wskazujących sposób ulepszenia pracy działów, lepsze wykorzystanie mocy produkcyjnej zakładu

i przyspieszenia remontu statków. Mówi się za to wiele o sprawach personalnych, najczęściej o dyrekcyj i najczęściej bardzo ogólnikowo.

Fakty te — rzecz jasna — świadczą o niewłaściwym stylu pracy organizacji partyjnej.

Wielu towarzyszy w stoczni nie ulega jakiejś dziwnej wierze w samoczynne działanie instrukcji i zarządzeń i nie docenia znaczenia codziennej pracy politycznej i propagandowej wśród załogi.

A przecież praca taka jest podstawowym warunkiem utrzymania więzi z załogą i autorytetu partii w masach. To właśnie brak pracy politycznej był jednym z ważnych powodów tego, że dział kalkulacji źle pracuje, mimo, iż komórka ta skupia najwięcej, ilość członków partii, że niekiedy członkowie egzekutywy swoimi niepar-

tyjnymi wystąpieniami podważają autorytet kierownictwa stoczni, że toleruje się marnotrawstwo w gospodarce narzędziowej.

Uchwały III Plenum KC wskazują towarzyszom ze stoczni sposoby, które ułatwią im pokonanie dotychczasowych błędów. Przede wszystkim trzeba usuwać to wszystko, co przeszkadza w umacnianiu więzi z załogą. W tym celu trzeba powołać do życia we wszystkich działach grupy partyjne i wprowadzać aktywność partyjną w zagadnienia polityki gospodarczej, aby mógł on brać należny udział w zabezpieczeniu realizacji planów. Trzeba przyswoić sobie lepsze metody pracy z bezpartyjnymi.

J. Pałkiewicz



Sztauer Ciesielski przy pracy w porcie

RAMIĘ dźwigu poderwało ostatni unos cementu i sztawerzy wydalał II portu gdyńskiego zaczęli opuszczać nabrzeże. Teodor Ciesielski rozglądał się z nadzieją — może wróci. Szukał dwóch młodych kolegów, którzy po prostu uciekli od prześladowania. „Nie myślimy

## Co myśli sztawer Ciesielski...

za 30 czy 40 zł rwać siły i wypływać pył razem z płucami” — rzekł na odchodnym. Nie znalazł ich. Z ciężkim sercem wracał do domu. On, stary wysłużony portowiec i mąż zaufania brgady nr 50 czuł się współwinnym.

— Rzucili robotę. Dlaczego? Bo im pachnie lekki chleb, bo nie umieją patrzeć na życie. A kto im ma oczy otworzyć, jak właśnie nie ja, który...

Z rozmyślań wyrwało go energiczne wezwanie: „proszę okazać bilet”. Był na dworcu kolei elektrycznej. Ani się obejrzał, jak wysiadł na Wzgórzu Nowotki. Rzędy dużych, niedawno w budowanych czerwonych bloków przyciągały wzrok. W jednym z nich, na ul. Dąbrowskiego mieszka on i wielu innych, takich jak on robotarzy.

Za kwadrans będzie wśród swoich. Przyspieszył kroku. Znow jednak powrócił myślami do tych dwóch młodych z portu. — Jak do nich przemówić, jak im przetłumaczyć, że robią źle, że wyrządzają krzywdę sobie i nam wszystkim.

Pomyślał znow o żonie i o swoich 6-cioru dzieciach. Jego najstarszy syn, 14 letni Grzegorz, duma matki, uczy się na hydraulika i chodzi do wieczorowej szkoły podstawowej. O 2 lata młodszy od niego Ryszard, buduje z papieru statki i chce być marynarzem...

10-letni Janek jest chorowity. Przebywa obecnie w prewatorium w Obornikach Śląskich. Uczy się i nabiera sił... A Helenka, Urszula, Marian. Spórą gromadkę ma do wyżywienia i ubierania Teodor Ciesielski. Ale przecież daje sobie radę, nie boi się o przyszłość swych dzieci. Jak inaczej było kiedyś. Na myśl przychodzi Ciesielskiemu jego własne lata dziecięce. Troska o chleb i o buty dla dziesięciorga dzieci, o ich przyszłość, przystanią jego rodzicom radość życia, wyzyskiwała ich siły. Nie brali zasilku rodzinnego, nikt nie zdejmował z nich troski o stan zdrowia dzieci ani o naukę i byt późniejszy. Do świadczył tego i sam Teodor Ciesielski, kiedy w 1936 r. przybył do Gdyni w poszukiwaniu pracy i chleba.

Mieszkał na Grabówku w baraku. Gdy wiatr mocniej zawił, gлина sypała mu się na głowę. A te ciągle zmartwienia o robotę w porcie... Cieszył się, jak mu pozwolono no pracować 2 lub 3 razy w tygodniu. Dobrze się napatrzył Ciesielski nędzemu życiu rodzin robotniczych na Grabówku w Polsce sanacji, masakrom podczas strajków.

Wspomnienia tamtych dni często wracają w rozmowach Ciesielskich. Rosną dzieci, rosną i ich pragnienia, a życie nasze nie jest jeszcze takie różowe. Ryszard czy Helenka chciałyby zjeść grubiej posmarowany kawałek chleba czy większy kawałek kielbasy. I wtedy rodzice im mówią o tym, jak to było 15 lat temu, kiedy rządy w Polsce sprawowali ludzie, którzy nie wiele wiedzieli o życiu takich jak oni, Ciesielskich.

Nie zawsze cierpliwie i uważnie słuchają dzieci, jak im ojciec tłumaczy, że to wszystko, co teraz mają, nie przyszło samo. Dziesiątki lat zmagania klasy robotniczej z wyzyskiem kapitalistycznym, 10 lat wytrwałej i ofiarnej pracy przy odbudowie i rozbudowie zniszczonego wojną kraju sprawiło to, że coraz więcej rodzin robotniczych mieszka w jasnych mieszkaniach z łazienkami, że dzieci uczą się bez płatnie i korzystają z kolonii, że o zdrowiu Janka myśli rzad.

Czyżby i ci „młodziaki” z portu nie rozumieli tego? Czy oni wiedzą o tym, w jakich warunkach rozpoczęliśmy pracę w 1945 roku? Fort był wtedy obrazem ruin i opuszczenia. 10 lat naszego wysiłku sprawiło to, że port nasz odbudował się i rozbudowuje, że roi się w nim od statków, że rozwija się nasz przemysł, że budujemy dla siebie coraz więcej domów, że układamy nasze życie z uczuciem spokoju i pewności jutra.

Ciesielski opowiedział o swoim zmartwieniu żonie. — Musisz ich przekonywać dotąd, aż zrozumieją — doradziła. — Bądź pewien, wcześniej czy później zrozumieją, że trzeba uczciwie pracować. Tylko musisz ich nauczyć lepiej przypatrywać się temu co się dookoła dzieje.

Leszczyna

## Praktyczna lekcja czujności

NA pozór błaża sprawa. Można było na to zwrócić uwagę, lub nie. S/s „Jarosław Dąbrowski” kończył przygotowania do wyjścia z Londynu. Na pokładzie była jeszcze grupa angielskich robotników. Jeden z nich zachowywał się jakos dziwnie. Robił wrażenie jakby czegoś szukał. Nie uszło to uwadze załogi. Któryś z marynarzy po wiadomości o swoim spodekstrzeżeniu i sekretarza pod stawowej organizacji partyjnej tow. Drodzowicza. Osobnikiem zainteresowa no się. I co się okazało?

Gdy tow. Drodzowicz wszedł na rufę spostrzegł, że „gość” manipuluje jakimś kluczem przy drzwiach do pomieszczenia sterowni awaryjnej. Zawiadomił o tym I oficera Bukowskiego. W tym czasie facet „uoltnił się”. Statku jednak nie opuścił. Po poszukiwaniach okazało się, że ulokował się

on w suszarni, skąd nie myślał wcale wychodzić. Blindę wyciągnięto na pokład. O zajęciu powiadomiono kpt. Balabana i z-cę kpt. — tow. Stope.

Jak dotąd sprawa jakich wiele zdarza się w portach. Po prostu „blind”. Ale...

Gdy kapitan zawiadomił policję i zażądał zdjęcia blindiarza ze statku, ta o dziwo, nie wyraziła zgody na to, proponując dobroćliwie odbicie statku z „pasażerem” i zdjęcie go dopiero na Tamizie.

Na to nie zgodził się kapitan i oświadczył, że nie odbije dopóki blindiarz będzie na statku. W tym czasie blindiarz uśmiechnięty rozmawiał z policją i tłumaczył, że to załoga zamknęła go w suszarni. Dopiero zmuszeni stanowczą postawą kpt. Balabana i tow. Stopy policjanci, ociekający się zabrałi dryblas z statku. A więc

już teraz sprawa nie taka prosta.

Wypadek ten jest dobitnym przykładem, jak czuj na musi być załoga, jak musi uważać na wszelkie na pozór drobne sposoby prowokatorów. A że to za krawało na prowokację, świadczy chociażby dziwne zachowanie policji i częste kursy motorówek policyjnych koło „Dąbrowskiego”.

Postawa załogi, kapitana, z-cy do spraw KO i I sekretarza zasługuje na pochwałę. Dowiodła, że brzydzi się wszelkimi prowokacjami, że pragnie my współpracy opartej na wzajemnym poszanowaniu. Z załogi „Dąbrowskiego” znowu warto wziąć przykład.

Marynarz

## Już rok w niewoli Czang Kai-szeka

# MACIUSIU! TATUŚ WRÓCI

## Zobowiązujemy się...

Wszedłem do messy jako ostatni. — To już wszyscy — powiedział ktoś z zebranych, bo trzeci mechanik ma wachtę...

Zebranie grupy związkowej działu maszynowego rozpoczęło się w swobodnej atmosferze, bez chrząkania, przesłania o ciszę czy sakramentalnego „otwieram zebranie”.

— Koledzy — powiedział st mechanik Orzegowski — wiecie doskonale, w jakim stanie kupiono naszego „Prusa”. Poprzedni jego eksploatastatorzy interesowali się konserwacją tylko tyle, aby mógł pływać i przynosić zyski. Wskazuje na to stan silnika. Silniki główne aż proszą o gruntowny przegląd, a „trzeci” — pomocniczy — mimo remontu na stoczni w dalszym ciągu jest nieczynny. Kompressor parowy rozłożony dokładnie na „czynnik pierwszy”, ani na chwilę nie może zastąpić swego młodo sfatygowanego współpracownika.

— Towarzysze — przewrwał milczenie z-ca kapitana tow. Mielczarek — trzeba pomyśleć, jak zmienić tę sytuację na lepsze. Każdy konkretny wniosek, będzie najlepszym dowodem wkładu naszej załogi w pomyślny przebieg II Konferencji Partyjno - Ekonomicznej.

Jeszcze tow. Mielczarek nie skończył mówić, a już poprosił o głos motorzystą Sękowski. Zapropował on, aby zapoznać zebranych z

pracami koniecznymi do wykonania w maszynie. Wówczas zaczął mówić II mechanik. — Stan naszej maszyny — jak już słyszeliśmy — nie jest zbyt dobry. Jest dużo takich napraw, które mimo, że nie wchodzi w zakres samoremontów, to aby wykonać rejs trzeba je przeprowadzić. Np. musimy przełożyć 12 układów w silnikach głównych, uruchomić silnik pomocniczy nr 3 oraz kompressor parowy. Trzeba przeprowadzić przegląd kotła pomocniczego wraz z armaturą...

Wówczas tow. Wojewoda zaproponował, aby wszystkie prace potrzebne do ukończenia rejsu — wykonać we własnym zakresie. Wyraził on to, co wszyscy chcieli powiedzieć. Toteż kiedy wniosek poddano głosowaniu, wszystkie ręce podniosły się na znak zgody.

II mechanik Adamczyk nie zawiodł się na „swoich chłopcach”.

— Jestem z was dumny — powiedział — że tak chętnie podjecie się wykonania prac należących do stoczni. Teraz jestem pewny, że rejs zakończymy w przewidzianym terminie.

Kiedy po zebraniu wyszedłem na pokład zdawało mi się, że i „Prus” radośniej kołysał się na falach, jakby zadolowany z postanowienia swoich nowych gospodarzy.

Korespondent motorowca „Prus”

MIJASZ je codzień. Z szarego plakatu — którego tłem są protesty przeciwko bezprawnemu przetrzymywaniu przez bandytów czangkaizekowskich marynarzy i statków polskich — patrz na Ciebie pełne bólu i zaciętości oczy kobiety. Tuląc do siebie dziecko grozi piratowi, który zabrał jej męża a dziecko ojca.

Ale plakaty tylko w części oddaje ból, tęsknotę i niepewność, jakie nekają matki, żony, siostry i dzieci marynarzy m/s „Gottwald”, więzionych na **Taiwanie** i już rok mennie walczących o powrót do kraju.

Pomyślcie: już rok. Ileż to nocy nieprzespanych, ile bólu i łez było w rodzinach więzionych. Chwile radosne, wesole i szczęśliwe biegły szybko, ale chwile tęsknoty i niepewności wydają się wiekami. Mimo, że one są ciężkie, jednak przeżywa się je w kraju wśród swoich, żyjących ludzi — to przynosi ulgę. A oni? Otoczeni zgrają bandytów, nakłanianii do zdrady ojczyzny i rodziny, pozabawieni jakichkolwiek wiadomości, mężnie znoszą cierpienie. Ich męka jest po sto razy większa, a hart jaki wykazują, zasługuje na najwyższe uznanie.

Ob. Teodorę Drączkowską odwiedza w nowobudującym się domu. Jest ona matką **Tadeusza** — II oficera m/s „Gottwald”. Chciało-

by się zadać wiele pytań, ale jakoś trudno. Ta miła, siewiąca kobieta o smutnych oczach onieśmiela. Onieśmiela ból, który widać w jej oczach, który słychać w głosie. Bo któż więcej jak matka troszczy się o swe dziecko? Dziecko, które bardzo kocha, nad którym spędziła wiele nocy, drżała o każdy oddech. Tyle radości, tyle szczęścia sprawił jej pierwszym słowem



Ob. Teodora Drączkowska

„mama”, tak cieszył pierwszymi niezdolnymi kroczkami.

Potem mały Tadeusz poszedł do szkoły. Uczył się bardzo dobrze i znowu radość z syna i rozpięta serce duma: będzie człowiekiem. Niedługo cieszyła się matka spokojem. Nadeszła wojna, a z nią ponura okupacja. Lata przepełnione

trwogą o dziecko. Chroniła je z drżeniem przed utratą. Poświęciła wszystkie swe siły i zdrowie.

Wreszcie nadeszła jasna chwila — wyzwolenie, a z nim szeroki oddech. Znikła bojaźń o dziecko, rozpoczęła się praca nad tworzeniem nowego życia.

Tadeusz i Jan (drugi syn) ukończyli Szkołę Morską i rozpoczęli pływanię.

Z jednego rejsu Tadeusz jeszcze nie wrócił. Po każdym rejsie Jan (pływa na „Koperniku”) wita matkę pytaniem: — Tadek nie wrócił?

Serce matki pełne jest bólu, drżenia i niepewności. Kiedy zaczyna mówić o synie głos łąlamuje się i oczy napelniają łzami, choć wylała ich już wiele. Teraz największą radością dla niej jest to, że przyniś się i zobaczy go takim, jakim jest: wesółym, uśmiechniętym, pełnym radości i zapału dla pracy, którą tak pokochał.

Przykre dla niej jest przebudzenie, powrót do rzeczywistości, w której nie ma Tadeusza, która każe drzeć o niego.

Ale matka wierzy, że wróci. Musi wrócić, bo głos milionów zmusi bandytów do uwolnienia synów, mężów i ojców. Wierzy, że słuszną sprawą zwycięży.

— Bezprawie, jakiego dopuścili się piraci czangkaizekowscy — mówi **Zofia Nowak**, żona st. mech. „Gott-

walda” — nie ma równego sobie. Oburzenie nasze jest tym większe, że skarga Pol-ski na ONZ została przez a-

cznie, troszczy się o rólse potrzeby i zaspokaja je w marce i ilości

4-letni Maciuś z uwagą



Maciuś wierzy, że tatuś wróci

merykańskie machinacje od rzucona. Ujawnili się faktyczni sprawcy porwania naszych mężów.

— Ciężko jest żyć w tej ciągłej niepewności, co się z nimi dzieje, nie można spokojnie myśleć o tym, jak oni tam cierpią. Życie moje jest wypełnione bez reszły oczekiwaniami na powrót. Każdy dzień i noc — to troska o los naszych mężów. Denerwujące jest jeszcze to, że sama nie mogę im pomóc, ale wierzę, że głos całej Pol-ski wywalczy wreszcie ich powrót. Bo nam często brakuje już sił myśleć o tym. Uga jest to, że państwo się nami opiekuje bardzo serde-

przysłuchuje się rozmowie o tatusiu. Maciuś jest pewien, tatuś wróci, wierzy b „granicznie w zapewnienia mamy.

— A kiedy tatuś wróci — mówi Maciuś — będziemy puszczać motorówkę.

Kochany Maciusiu! Wróci twój tatuś na pewno Robimy wszystko, aby wrócił, abyś mógł cieszyć się nim i całować i puszczać motorówkę. Abyś był dumny z tego, że ojciec twój ponad wszystko ukochał Polskę, mamę i ciebie.

I dlatego twój tatuś musi wrócić.

Z. MAKOWSKI



# Nie zawsze port jest winien

M/s „Stalowa Wola” w dniu 2 lutego o godz. 5 zakończył całkowity załadunek w Gdańsku. Należało się spodziewać, że w ciągu najbliższych paru godzin wyjdzie w zaplanowany rejs. Ale gdzie tam. Wyszedł, ale dopiero przeszło 2,5 doby później, tj. 4 lutego, o godz. 12. Co spowodowało tak opóźnione wyjście statku? Mamy prawo wzywać zapisom dziennika okrętowego „Stalowej Woli” i tam poszukamy odpowiedzi.

W dniu 2 lutego: 3 godziny oczekiwano na przybycie stoczniovców, którzy po przyjeździe w 3 godziny załadowali się z remontem wind. Od godz. 11 do 12 inspekcja statku przez władze GUM. Od godz. 12 do 14 statek oczekiwiał na skompletowanie załogi (brak ciepli, który przybył o godz. 18).



Następne dwie godziny od 14 do 16 poświęcono na naradę eksploatacyjną oraz na wymianę książeczek żeglarskich. W tym czasie — po wiadomości o nas, że zabieramy do Kopenhagi dodatkową załogę na m/s „Trautgutt”. Koniec końców na naradzie ustalono, że statek wyjdzie z Gdańska następnego dnia o godz. 6.

A oto różnicę czynności i przeszkód, które zastrzymały „Stalową Wolę” w obrębie portów Gdańsk — Gdyńia również dnia 3. lutego br. Rano była mgła, statek stanął na redzie portu gdańskiego. Od godz. 12,30 do 14,50 przeprowadzono dewiację, poczem statek udał się do Gdyni. Tutaj niemal godzinę oczekiwał na pilota, który doprowadził „Stalową Wolę” do nabrzeża CPN, gdzie miał tankować paliwo. W oczekiwaniu na rozpoczęcie tej czynności stracono prawie całą godzinę. Samo tankowanie ropy trwało tylko 1,5 godziny (18.05 — 19.35). Przez dalsze 2,5 godziny statek czekał na załatwienie formalności związanych z zamustrowaniem dodatkowej załogi, po czym nastąpiła odprawa wyjściowa, którą ukończono o godz. 1.10 (4 lutego). Z kolei przez 40 minut „Stalowa Wola” wyczekiwała na pilota i holownik.

O godz. 2.20 statek odcumował. Wkrótce jednak (godz. 3) na skutek gęstej mgły trzeba było zarzucić kotwicę. Ostatecznie motorowiec „Stalowa Wola” opuścił wody portu gdyńskiego o godz. 12.20, a więc w 2,5 doby po zakończeniu załadunku.

Na podobne „trudności” w opuszczeniu portu gdańskiego napotykała załoga m/s „Lewant” przed rozpoczęciem podróży nr 34, bowiem nie dostarczono na czas przez C. Hartwig pustych worków (zwrot do Bordeaux), a bun krowanie pod CPN-5 spowodowało dodatkowy 7 godzinny postój tego statku w porcie.

Przykłady „Stalowej Woli” i „Lewanta” mają swoją wymowę. Można więc twierdzić, że wiele tych „przeszkód”, które zatrzymują na sze statki w portach już po załadunku nie wynika ze względów obiektywnych, ale na skutek niedbalstwa, wyrażającego się niezałatwieniem na czas czynności i formalności poprzedzających

wyjście statku w morze. Fakt ten znajduje potwierdzenie w rozmowach z marynarzami innych statków oraz robotnikami naszych portów.

Zarówno jedni, jak i drudzy nie szczędzą wysiłków dla zapewnienia naszej fli-

ch jak najlepszych warunków dla wykonania zadań przewozowych. Chodzi o to, aby tym wysiłkom towarzyszyła zawsze równoległa troska i pomoc wszystkich pracowników administracji.

L.

## DLACZEGO?

...w Gdańskiej Stoczni Remontowej stoją niewykorzystane od 1½ roku — to karka radziecka, od roku — promieniowa wiertarka i trzy piece hartownicze w kadłubowni?...



...w Szczecińskiej Stoczni Remontowej przewleka się wprowadzanie w życie wniosków racjonalizatorskich? I tak np. pomysły Zdziecha i Szumacha już od 1953 r. czekają na realizację.

Mieczysław Kowalski  
korespondent

## Perypetie korespondenta

„Powiedz komu prawdę w oczy, a zrobisz sobie wroga”. Czy przysłowie tracące myślenia? Wcale nie. Są u nas jeszcze ludzie, którzy się go kurczowo trzymają. Dam na to przykład.

Na naradzie roboczej w Koźlu załogi poruszyły te same bolączki, o których pisałem już w korespondencji pt. „Prosto w oczy”. A więc:

Sternik Cichy poruszył sprawę braku lin i zaznaczył, że by kupować je w lepszym niż dotychczas gatunku. Mówił też o kłopotach z deskami na podłogę i z lampami poycyjnymi.

Sternik Małek wytykał nie dbałość zaopatrzenia w sprawę bumsztaków.

Przez całą naradę przewijały się różne bolączki.

Co się dzieje w tym zaopatrzeniu? — zastanawiałem się. Bałagan czy trudności, niedołęstwo czy nieumiejętność? A no, trzeba sprawdzić, dlaczego tak się na nich stale skarżą.

W zaopatrzeniu jednak wpadłem... zupełnie jak w gniazdo szerszeni. Pięć języków kłuło jak tylko mogły. O to, że ośmielałem się pisać do „Steru”, że poruszyłem temat mleka, a mleka w proszku nie ma, że robię gwałt o bumsztaki, a oni mają wszystkie papierki w porządku. Przecież zamówienia wyszły. Obywatele Kocielek, Mieszala, Wichniarz i jeszcze dwóch (których nazwisk nie znam) mało mnie tam nie zjedli za słowa prawdy za-

warte w notatce „Prosto w oczy”.

Bo czyż nie jest prawdą, że załogi mleka nie dostają, a bumsztaki wprowadzić zamówiono, ale żaden z pracowników zaopatrzenia nie zatroszczył się o właściwą realizację tego zamówienia?

No i co? Czy nie zrobiłem sobie nowych wrogów? Czy przysłowie nie ma wciąż jeszcze u nas potwierdzenia w życiu?

M. Różyński  
korespondent

## WYJAŚNIENIE

W numerze 1 (95) naszego pisma zamieściliśmy felieton p. t. „Mój okólnik świadczy o mnie”, w którym krytycznie ustosunkowaliśmy się do stanowiska dyrektora Zarządu Portu Szczecin, zarządzającego urządzaniem wieczorków i zabaw w świetlicach ZPS-u. Podstawą do opracowania felietonu był materiał nadesłany przez jednego z naszych korespondentów szczecińskich.

W odpowiedzi na felieton otrzymaliśmy z Zarządu Portu Szczecin wyjaśnienie, z którego wynika, że dyrekcja nie zabrania w ogóle urządzania zabaw, lecz na ich organizowanie musi być każdorazowo wyrażone osobiste zezwolenie dyrektora ZPS-u.

Oceniając nadesłaną przez ZPS odpowiedź, musimy przyznać, że jeśli chodzi o okólnik, to odpowiada ona prawdzie. Nasz korespondent istotnie pominął w nadesłanym materiale tę część okólnika, w której faktycznie jest mowa o udzielaniu zezwoleń na urządzanie zabaw.

Czy jednak w praktyce udzielano tych zezwoleń? O-

tóż — nie. „Dyrektor takich zezwoleń nie dawał, a do czasu ostrej krytyki przed II Zjazdem ZMP, jaka miała miejsce w codziennej prasie” — wyjaśnia nasz korespondent. „Sprawa urządzania wieczorków i zabaw dla młodzieży była również tematem obrad egzekutywy KZ PZPR, która nie tylko, że uznała za niestosowne zabranianie młodzieży zabaw, ale przeciwnie zaleciła ich organizowanie, przełamując opór dyrektora. Dzisiaj już odbywają się zabawy w świetlicach ZPS-u i dyrektor wydaje zezwolenia na ich urządzanie. Faktem jednak jest, że wprowadziłem Redakcję w błąd, że co szczerze Was przepraszam. W przyszłości tego rodzaju wypadki nie powtórzą się, gdyż będę bardziej ścisły i dokładny w zbieraniu materiałów do moich korespondencji”.

Jakie więc wnioski należy wyciągnąć z zacytowanych wyżej dwu wyjaśnień?

Po pierwsze: Dyrekcja ZPS powinna na przyszłość poważniejszy sposób ustosunkowywać się do krytyki korespondentów robotniczych, badając istotę sprawy, a nie jak w podanym wypadku formalnie ją zbywać próbami zdyskredytowania przykładów.

Po drugie: Samokrytyczna ocena pracy korespondenta szczecińskiego powinna być nauką i ostrzeżeniem dla innych korespondentów „Steru”.

W zbieraniu informacji trzeba zachowywać ścisłość i dokładność — zasada ta musi cechować każdego dobrego korespondenta.

J. P.

## Dajcie powietrza

Jedną z większych bolączek w pracy załogi Gdańskiej Stoczni Remontowej jest brak sprężonego powietrza o dostatecznym ciśnieniu. Utrudnia on pracę kadłubowcom, zwłaszcza brygadam konserwatorskim i nieterom. Wprawdzie buduje się w Stoczni nową kompre-

z ukończeniem robót przy fundamentach. Firma „Prozamet” opóźnia opracowanie dokumentacji na instalację elektryczną. Nic nie służy o zbiorniku i transformatorze dla kompresorowni. Przeciwnie ciągnie się kopanie kanału do rur powietrznych.

A jak długo potrwa sam montaż maszyn i uruchomienie kompresorowni?

Nie będzie z tym trudności, to zależy już od nas. Będziemy się spieszyć z montażem i na wszystko wystarczą dwa tygodnie — odpowiada mechanik. — Jeżeli prace przygotowawcze zostaną przyspieszone, to już 30 kwietnia br. nowa kompresorownia powinna ruszyć.

Sprawa zatem jest jasna. Kompresorownię trzeba jak najszybciej uruchomić. Kierownictwo Stoczni powinno dołożyć większych starań, aby zapewnić warunki do dotrzymania tego terminu. Tego oczekuje cała załoga. A i wymienione poprzednio SPB i „Prozamet” powinny pomóc stoczniovcom, przyspieszając wykonanie prac przygotowawczych.

Jan Rek i Michał Dziennicki  
korespondenci



sorownię, ale budowa jej przewleka się.

Oto co na ten temat oświadczył tow. Chmielnicki — mechanik kompresorowni.

Szybszy postęp robót uzależniony jest od ukończenia prac przygotowawczych. Ale niestety terminy wykonania tych prac stale się przesuwają. Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane już od 30 grudnia ub. r. zwleka

## Kto daje i odbiera

Po zmianie kierownictwa OZR w Bydgoskiej Żegludzie zaczęło się tam lepiej dziać. Wzrosła sieć bufetów, które są nie tylko zaopatrywane w herbatę, mleko, kawę a nawet w wyroby garmażeryjne.



ne. Poprawiła się jakość obiadów, a w związku z tym zwiększyła się ilość konsumpcji z 40 do około 200. Dużo można by zapisać na konto naszego OZR i to, że zaopatrzył nas na zimę w tanie ziemniaki i kapustę i wiele innych. Nie zdziwiłbyśmy się, że w uznaniu zasług Ministerstwo Żegludgi przyznało kierownikowi naszego OZR dość znaczną nagrodę pieniężną. Przyznało ale...

Omówmy jednak sprawę po kolei. Kierownictwo OZR ma nie tylko osiągniecia. Mo-

żna w jego pracy znaleźć i zaniedbania — głównie w księgowości. Dlatego dyrekcja Bydgoskiej Żegludgi wyznaczyła jednego ze swoich pracowników ob. Góralewskiego do pomocy i instruktażu personelu księgowego OZR. Ob. Góralewski widział w tym dochód. Zgodził się wyprowadzić księgowość na czyste wody, ale za 2100 zł i to wypłaconych na cudze nazwisko. Na to nie mógł się zgodzić kierownik OZR. No i w krótkim czasie po ostrej wymianie zdań i po bytności ob. Góralewskiego w Zarządzie Zaopatrzenia Robotniczego „spadła” na Bydgoszcz kontrola, w wyniku której cofnięto nagrodę.

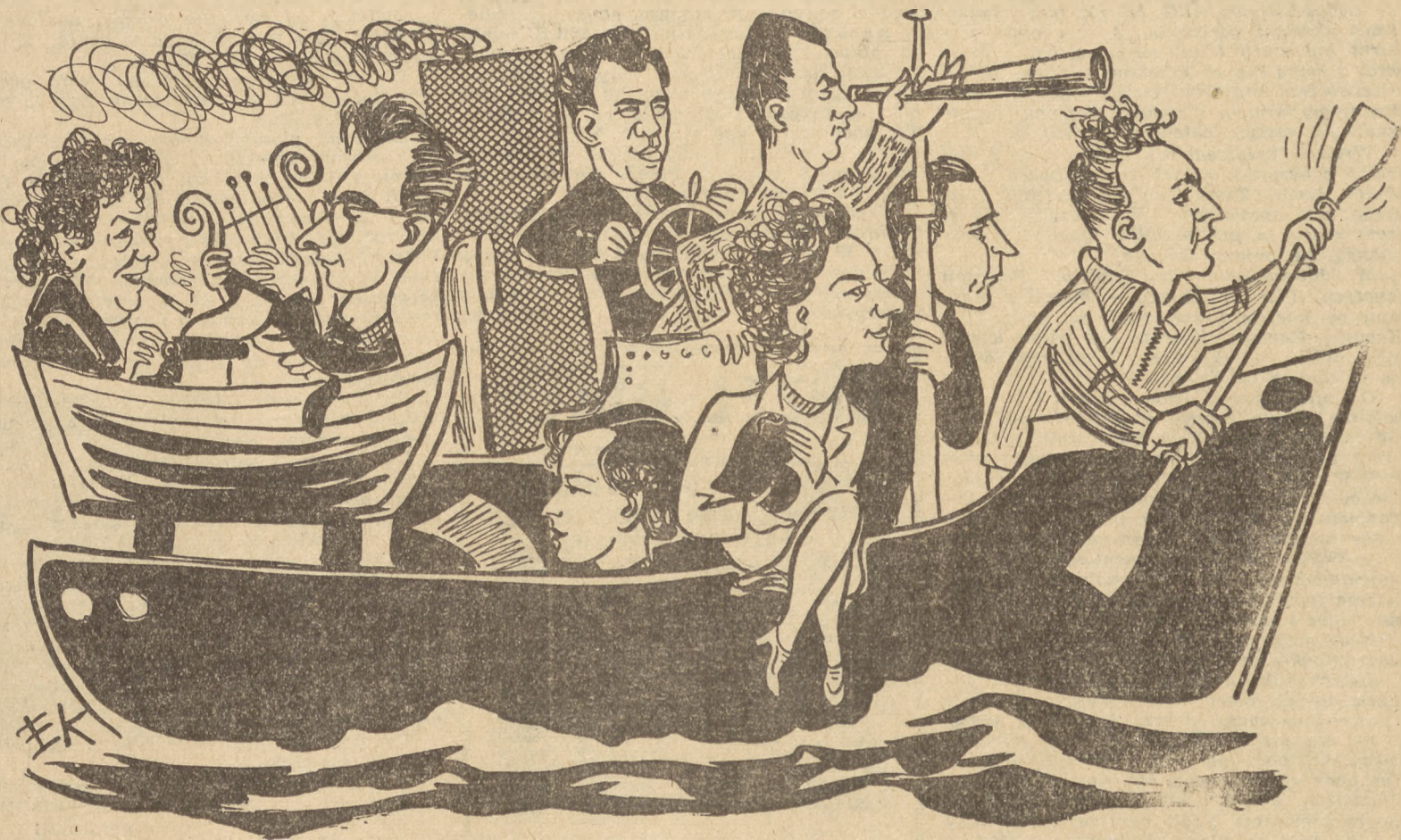
A teraz zastanówmy się, czy Ministerstwo Żegludgi przyznaje nagrody ot tak z powietrza? Chyba nie. Musiało znać i zasługi i niedociągnięcia OZR. A jeżeli tak, to dlaczego cofnięto przyznaną już raz nagrodę? Dlaczego skrzywdzono człowieka uznając najpierw jego zasługi, a później anulując swoje uznanie?

Przyjmijmy nawet, że cofnięcie jest słuszne, to czy nie należało najpierw przeprowadzić szczególną kontrolę, a następnie dopiero przyznać nagrodę?

JJ

korespondent

## SETNY REJS



ZAŁOGA M/S „STER” W JUBILEUSZOWYM REJSIE.  
MOMENT ODCUMOWANIA UWIECZNIŁ RYSOWNIK REDAKCJI — E. KARŁOWSKI.



## Przyjemne i radosne będą wakacje letnie

Jak nas informuje sekcja socjalna Polskich Linii Oceanicznych, rozpoczęto już pracę nad organizacją wakacji letnich dla dzieci pracowników P.L.O. „Arki” i innych przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Żegluga.

Około 200 dzieci marynarzy, rybaków i pracowników administracji przedsiębiorstw morskich, spędzi wakacje letnie w uroczym położonej miejscowości górskiej — Przesieka koło Jeleniej Góry. Obecnie przeprowadza się tam niezbędne remonty czterech will „Danuta”, „Krasnoludek”, „Pionier” i „Rębacz”, w których mieszkać będzie nasza dziesiątka. Kompletuje się również personel wychowawczy.

Dla urozmaicenia dzieciom pobytu na kolonii, kupuje się już obecnie nowe płyty, gry świetlicowe i sprzęt sportowy.

Przy takich przygotowaniach należy się spodziewać, że dzieci czeka miły wypocinek, na który rodzice bez obawy zgłoszą swe pociechy.

## List z Wietnamu

# Filia ZOO na s/s „Kiliński”

OD DEUŻSZEGO już czasu s/s „Kiliński” przewozi reemigrantów do Ludowego Wietnamu. Już od pierwszej chwili naszego przybycia, zawiązała się między na-

my im więc o pięknej budującej się Warszawie, o pałacu Kultury i Nauki, o Nowej Hucie i o Wybrzeżu. Kiedyś opowiadaliśmy także o tym, że w pięknej dolinie

tem błyskawicy po okolicznych wsiach, osadach i miasteczkach Po tygodniu, zupełnie niespodzianie otrzymaliśmy pierwszy transport zwierząt. Stał się wówczas na kotwicy w Cap - Saint-Jachues.

Komendant transportu reemigrantów, ofiarował nam małą (,,Kubusia”), węża boja - dusiciela oraz parę bajecznie kolorowych bażantów. Taki był początek naszej „filii” oliwskiego ZOO.

Potem zaczęły przybywać nowe transporty. W grudniu otrzymaliśmy jeszcze 2 małpki, jednego węża i trochę ptactwa. Od nowego roku te oryginalne prezenty stały się częstsze. Kilkakrotnie od wiedziliśmy nasz statek delegację z dalekich wiosek Qni-Nhon-u, przywoząc oprócz żyjących noworocznych: węża, małpki i ptaki. W ten sposób tylko w styczniu otrzymaliśmy aż 28 okazów zwierząt i ptactwa. W pierwszych dniach lutego naszą kolekcję wzbogacił ogromny wąż boja o długości przeszło 3,5 metra i wagi około 70 kg.

Pierwszej nocy po jego przybyciu okazało się, że no wy lokator jest... lunatykiem... Wachtę na mostku miał II oficer Twarowski, kiedy nagle po pokładzie zaczął pełznąć jakiś cień. Twarowski nie wierzył własnym oczom, ale charakterystyczny syk upewnił go, że się nie myli. Okazało się, że olbrzymi wąż wypłynął z klatki na łowy. Nic nie pomogły barykady z desek i skrzyń. Głodny i żądny polował wąż prąd naprzód.

Dopiero obudzony hałasem z-ca kpt. tow. Szatkowski uspokoił naszą „kruszyńkę” dwiema żywymi kaczkami, podsuwając mu je pod paszczę.

Na drugi dzień wybraliśmy komitet opieki nad ZOO, w którego skład weszli: Ryżard Zarębski, Henryk Keyha i Kazimierz Wysocki. Komitet z miejsca wziął się do

pracy. Na tweendecku, wybudowano wspaniałe pomieszczenie dla małych i małych klatki dla węża.

Budowę kierował cieśla Władysław Góral przy współudziale komitetu dla ZOO, oraz kolegów Szatkowskiego i Dyki.

Ostatnio otrzymaliśmy 5 dalszych węża boja, 9 małp, 2 manguzy (małe zwierzątka podobne do szczura, nieczule na jąd węża) 2 lisy tropikalne i jednego srebrnego. Poza tym przybyły 2 pary gołąbków, 1 czarny bocian, 9 bażantów oraz 6 sztuk nieznanych nam bliżej ptaków.

Najwspanialszy okaz naszego ZOO jest chwilowo na lądzie i pracuje. Jest to dar w strefy. Weźmiemy go na pokład dopiero w maju, przed samym powrotem do kraju. Tym wspaniałym okazem jest... słoń.

A propos... kiedy zobaczył on, że piszę list do Gdyni poprosił o dorzucenie kilku słów od niego. A więc:

„Nie jestem pospolitym słoniem, walczyłem w partyzancie, brałem udział w wielu akcjach wojskowych i myśliwskich, umiem też solidnie pracować. Czuję się dobrze i apetyt mi służy, toteż proszę o przysłanie mi zezwolenia na zakup siana i ja rzyn, dużo nie trzeba... wystarczy... 8 ton. Pozdrowienia dla działu zaopatrzenia PLO i dyrekcji ZOO w Oliwie.” Słoń machnął trąbą na znak, że go dobrze zrozumiałem i odszedł.

Kończąc więc mój list, bo chce, aby jak najprędzej do szedł do Gdyni jako dowódca, że apel oliwskiego ZOO, nadany do marynarzy nie przeszedł bez echa.

Henryk Keyha

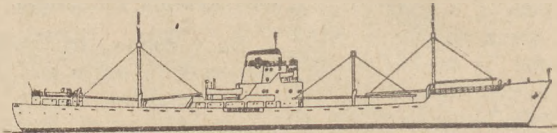
korespondent z s/s „Kiliński”  
P.S. Załączam zdjęcie wykonane przez naszego cieśla Władysława Górala, przedstawiające powitanie „kruszyńki” na naszym statku.



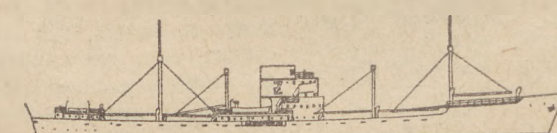
Drodzy Czytelnicy! W bieżącym numerze wprowadzamy na łamy „Steru” nowy dział — „Z BOCIANIEGO GNIAZDA”. Znajdziecie w nim przeróżne morskie ciekawostki — krótkie notatki, fotografie, rysunki. Ale żeby nowy dział był zawsze ciekawy — potrzebna jest Wasza współpraca. Prosimy zatem: przysyłajcie materiały do „Bocianiego Gniazda”, współpracujcie z nami! Za najlepszą notatkę, najciekawsze zdjęcie czy rysunek — oprócz normalnego honorarium autorskiego — przyznawać będziemy w każdym numerze specjalną nagrodę książkową.

REDAKCJA

## Dwie postacie „Lewantów”

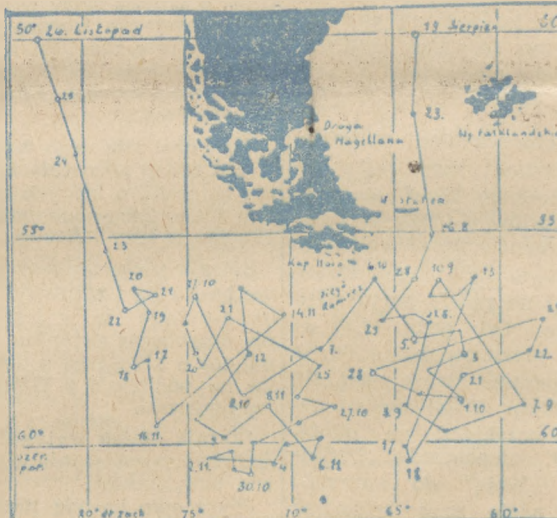


Spójrzcie na obie zamieszczone sylwetki: górna nie należy do żadnych wapieli: to „Nowa Huta”, lub którejś z jej bliźniaków — „Gdańsk” wgl. „Kopernik”. A dolna? Dolna sylwetka przedstawia pierwotną wersję „Lewantów”. Tak miały wyglądać dwa statki zamówione na krótko przed wojną w belgijskiej stoczni Cockerilla w Hoboken. Ciekawe są ich losy. Po zajęciu Belgii przez hitlerowców obie jednostki zostały zarekwirowane w nieukończonym stanie dla Kriegsmarine. Przebudowano je na okręty-bazy dla ścigaczy torpedowych. Jeden zatonił w czasie działań wojennych, drugi ocalał do dziś: pod nazwą „Kamina” wchodził w skład niewielkiej belgijskiej marynarki wojennej, jako transportowiec wojskowy. Swego czasu wozził „ochotników” belgijskich na Koreę. No, a my mamy piękne nowe „Lewanty”, wybudowane w Stoczni Gdańskiej.



## W 99 dni wokół Cap-Horn

W epoce żaglowców, przed otwarciem Kanału Panamskiego, droga z Atlantyku na Ocean Spokojny prowadziła najczęściej wokół przylądka Horn, przez jeden z najbardziej burzliwych obszarów na kuli ziemskiej. Niejednym piękny żaglowiec padł ofiarą panujących tam sztormów, szereg jednostek zaginęło bez śladu jak np. słynny szkolny okręt marynarki duńskiej „Kjøbenhavn”. Żaglowce, którym udało się szczęśliwie przeżyć niebezpieczny akwen, musiały wprawdzie wiele tygodni walczyć z mgłą i huraganami. Nieco-



myślne wiatry czyniły ich wędrówkę szczególnie żmudną i długotrwałą. Oto np. słynny rekord długotrwałości podróży pobiła w roku 1909 fregata „Susanne”. Wokół Cap Horn udało się jej przepłynąć dopiero po 89 dniach, z których 80 przypadało na pogodę sztormową (w tym 66 godzin przy wicherze o sile 10 i więcej stopni wg skali Beauforta). Powyższa mapa podaje tylko zasadnicze kursy żaglowców, którego rzeczywista droga stanowiła niemożliwy do odtworzenia labirynt.

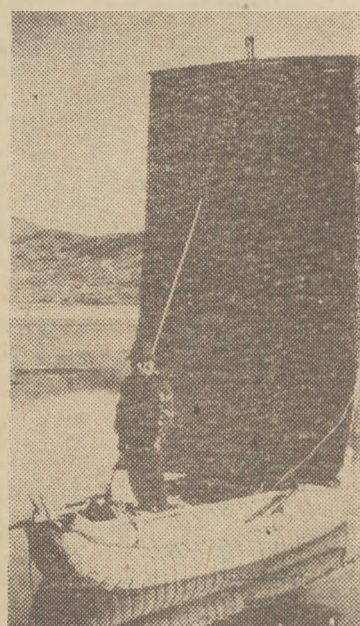
## Czy wiecie że...

...do wzywania robotników wylądowali w porcie do przeladunku statku w Pakistanie, latawcę? Sposób ten jest praktykowany w punktach przeladunkowych juty na rzecze Ganges. Gdy od strony morza przychodzi statek, rzucając kot-

więc na środku rzeki a do jej burt przybijają barki z ładunkiem — miejscowy przed siebiora wypuszcza w powietrze barwny latawiec. Na ten znak z wiosek położonych w głębi dżungli przybiegają robotnicy i stają do pracy.

## „BALSAS” łodzie z trzciny

„BALSAS” — to nazwa trzcinowych łodzi rybackich, używanych na jeziorze Titicaca w południowym Peru. Cechą charakterystyczną tych łodzi jest dwukolumnowy maszt, przypominający — jak i cała zresztą łódź — papirusowe trawę starożytnych Egipcjan. Wydłużony zaś żagiel rejdowy nasuwa na myśl nasze rybackie barkasy z Zalewu Wiślanego.



## Spróbuj rozwiązać

### KOŁÓWKA

W figurę wpisać dośrodkowo 18 wyrazów 5-cio literowych o poniższym znaczeniu. Pierwsze litery wyrazów dadzą rozwiązanie. 1. Międzynarodowa organizacja pomocy działająca po II wojnie światowej. 2. Popularna ryba morska. 3. Niezbędny w żeglówce. 4. Wyspa na Morzu Śródziemnym, ojczyzna legendarnego Odyseusza. 5. Kraj słynący ze starożytnej kultury. 6. Statek spacerowy. 7. Miasto w południowo-wschodniej Polsce słynące z produkcji taboru kolejowego. 8. Państwo w Azji, drugie co do wielkości po Chinach. 9. Czas przyszy od „kupnie” wypak. 10. Grupa wyw. na Oceanie Spokojnym. 11. Najwyższa wieża świata. 12. Kraj leżący na najwyższych górach Azji. 13. Miasto we Francji słynące z produkcji oliwy. 14. Rzeka w Indiach. 15. Przemysłowe miasto w Niemczech północno-zachodnich (Niemcy zachodnie).

# JAK SPOTKAŁEM WOLNOŚĆ

PRZED kilku dniami, zatatwiałem w Gdańsku jakąś sprawę. Nawet nie wiem, kiedy dobiegłem prawie do końca ulicy Łąkowej. Przed szpitalem skręciłem w lewo i znalazłem się w wąskiej i krętej ulicy, przeciętej torem kolejowym. Stanąłem u jej wylotu i spojrzałem na rudy pokryte brudnym śniegiem, z pod którego sterczały białe zeschnięte zielska. Nagle drgnąłem. Czas gwałtownie zaczął cofać się wstecz. Ożyły usłone przez lata wspomnienia. Tak, to było tu... Kolkoungasse, a tam, to dawna Weidengasse.

W ramionach tych dwu ulic rozpościerały się kiedyś budynki AEG, fabryki farb i śmierzdząca skórą garbarnia. A tam obok garbarni był stary barak-magazyn, w którym wraz z setką innych Polaków, wzięziony byłem przeszedł trzy lata. Głód, ciężka praca w śmierzdzącej garbarni, a nierzadko kopniaki dozorców były naszym chlebem codziennym.

Wreszcie przyszedł rok 1944, a wraz z nim wieści o bezprzykłądnych zwycięstwach Czerwonej Armii. Zaczęliśmy żyć nadzieją bliższego już wyzwolenia. W styczniu 1945 r. front ruszył, a już po kilku tygodniach rozpoczęły się boje o Gdańsk.

W hitlerowskim ulu kipiało. Pozostali fanatycy Trzeciej Rzeszy — biegali z pedzłami po mieście i smarowali na murach — „Kampf... Kampf... Kampf”. Ale coraz więcej było takich, co jak szczeniaki z tonącego okrętu, uciekali z Gdańska.

Od nieustannego ognia artylerii i ciągłych nalotów miasto zaczęło płonąć. Na nas nikt nie zwracał uwagi. Hale opustoszały, przestaliśmy pracować. Trzeba było jednak jakoś żyć. Wzdłuż toru kolejowego żołnierze niemieccy konwojowali ogromne stado krów. Postrawiliśmy wykraść im parę sztuk. Kilku z nas zaczęło się za wylotem uszkodzonego pociągu Wykorzystaliśmy moment nieuwagi konwojentów i dwie sztuki pognałaliśmy w góry. Jeszcze tego wieczoru obydwie krowy zostały oprawione i zasilili naszą szpiżarnię.

Następnego dnia zapanowała jakaś dziwna cisza. Spokój trwał jednak krótko.

Już po kilku godzinach ryk syren alarmowych opłosił nowy nalot. Wysoko w górę usłyszeliśmy znane dobrze brzęczenie samolotów. Na niebie ukazały się małe chmurki pękających pocisków artylerii przeciwlotniczej. Tuż obok nas, odezwała się również artyleria. Czekaliśmy świtu bomb. Zamiast nich spadł deszcz papierków. Udało nam się złapać kilka z nich. Były to ulotki drukowane w języku

niemieckim, podpisane przez generała Rokossowskiego. Szaleliśmy z radości. Dowództwo Radzieckie wzywało II Armię niemiecką do zaprzestania bezsensownej obrony. Gdańsk był otoczony. A więc już nie długo. Ciszę po naloce, wykorzystaliśmy na umocnienie naszego nadwyrężonego bunkra. Duża grupa poszła na poszukiwanie żywności. Kobiety porządkowały zniszczoną odzież. Fryzjer strzygł wszystkich na elegantów. Szykował się do uroczystego powitania wolności.

Wieczorem gwarzyliśmy beztrosko o bliskim już wyzwoleniu. Nagle jakiś starsuszek ni stąd ni zowąd zaproponował, abymy przenieśli się razem ze wszystkimi zapasami do bunkra. Mimo kpin niektórych kolegów, zdecydowaliśmy się usłuchać jego rady. Do wieczora wynieśliśmy z baru wszystko co tylko mogło się przydać i zmieściliśmy się w bunkrze. Tej nocy nikt z nas nie spał. Mogło być już dobrze po północy, kiedy zwrwał się huraganowy ogień artylerii. Potem nadleciały samoloty i zrobiło się istne piekło.

Nagle potężna eksplozja wstrząsnęła całym bunkrem. Zapanowały nieprzeniknione ciemności. W jednej chwili zrobił się nieopisany harmider. Nie wiadomo czym by się skończyło, gdyby nie przytomny głos któregoś z mężczyzn: „Zapalić zapalnicę”. Błysnął słaby

**ORZEL BIAŁY**  
OSTATNIE WYDANIENIE  
Sobota, 31 marca 1945 r.

**Gdańsk znów polski**  
Nowe zwycięstwo Armii Czerwonej i I-szej Armii Polskiej

W Gdańsku, 31 marca 1945 r. Ostatnie wydanie „Orzeł Biały” — ostatni numer — zawierało w sobie wszystkie wiadomości o zwycięstwie Armii Czerwonej i I-szej Armii Polskiej nad Niemcami. W tym numerze zamieszczono również listy z frontu, listy z Gdańska, listy z Warszawy, listy z Krakowa, listy z Wrocławia, listy z Łodzi, listy z Katowic, listy z Bydgoszczy, listy z Torunia, listy z Gdyni, listy z Sopotu, listy z Żukotki, listy z Łeba, listy z Ustronia Morskiego, listy z Jurata, listy z Sopotu, listy z Żukotki, listy z Łeba, listy z Ustronia Morskiego, listy z Jurata.