

Dzielny sternik

BYŁO to 29 lipca br. we Wrocławiu. Sternik Jerzy Popiel z barki „Z-5479” wybierał się właśnie do miasta. Wtem zauważył, że koło mostu Grunwaldzkiego wywróciła się żaglówka Zrzeszenia Sportowego „Budowlani”. Prąd wody wciągnął jednostkę na pławę. Lewa burtą została rozdarta. Żagłówka wraz z obsługującym ją człowiekiem zaczęła tonąć.

Nie było chwili do stracenia. Popiel wskoczył do swojej łodzi i popłynął na ratunek. Uratowanie człowieka było jego pierwszym czynem.



Jerzy Popiel

Ale czy można pozwolić na zmarnowanie się sprzętu sportowego? Popiel po umieszczeniu tonącego w łodzi przystąpił do ratowania żagłówki. I to udało się dzielnemu sternikowi.

Brawo sterniku!

J. PALUCHOWSKI
Korespondent

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 16 (86) - rok 4

GDĄSK, 15 - 31 SIERPNIA 1954 R.

Cena 40 gr

DROGI OBNIŻENIA KOSZTÓW w porcie gdańskim

CO zrobiła załoga portu gdańskiego, aby zrealizować postawione przez Partię zadanie zaoszczędzenia walki o obniżkę kosztów? Na pytanie to dała odpowiedź konferencja partyjno-ekonomiczna, odbyta 30 lipca br.

Półroczny wysiłek załogi portu uwińczyło wykonanie ilościowego planu przeładunku i usług w 123 proc. Równocześnie jednak przekroczono koszty I półrocza ogółem o 19,4 proc.

Można by sądzić, że zwykła kosztów znajduje usprawiedliwienie w przekroczeniu planu produkcji. Sad ta ki jednak byłby niezupełnie słuszny. Wykazała to załoga portu w okresie przygotowań do konferencji.

Zgłoszone przez robotników i pracowników umysłowych wnioski wskazują liczne źródła nadmiernych wy-

„DLA KAŻDEGO WINNO BYĆ JASNE, ŻE KAŻDA ŻŁOTÓWKA NIE DODANA DO BUDŻETU PAŃSTWA ZE WZGLĘDU NA NIE OBNIŻENIE WE WŁAŚCIWYM ROZMIARZE KOSZTÓW WŁASNYCH, ZNIŻA REALNE DOCHODY LUDNOŚCI PRACUJĄCEJ. KTO WIEC NIE WALCZY NALEŻYĆ O OBNIŻENIE KOSZTÓW WŁASNYCH, TEN FAKTYCZNIE PRZECIWDZIAŁA PODNIĘSIENIU STOPY ŻYCIOWEJ MAS PRACUJĄCYCH.”

(Z referatu H. Minca na II Zjeździe PZPR).

datków w porcie. Jest to rezerwa, którą można i koniecz nie trzeba uruchomić dla potrzeb gospodarki narodowej.

Jakie są więc węzłowe zagadnienia, które muszą stać się w centrum uwagi załogi, żeby mogła cel ten osiągnąć?

Z tytułu niewłaściwego dysponowania robotnikami wszystkie wydziały straciły łącznie w I półroczu br. 30 000 roboczogodzin. Robotnicy nowo wyczekiwania robotników i prace porządkowe pochłonęły 200 tysięcy zł. Na skutek wadliwej organizacji pracy, port stracił 20 tysięcy roboczogodzin. W wyniku złej organizacji pogorszyło

się o 5 proc. wykorzystanie czasu roboczego na efektywny przeładunek.

Zasadniczym powodem tych strat było nie dość staranne planowanie prac dla poszczególnych zmian roboczych, na skutek czego wynikało marnotrawstwo czasu głównie na styku zmian.

Przygotowanie przez brygadzystów odpowiednich warunków na miejscu pracy, stosowanie metody pracy ciągłej umożliwiły lepsze wykorzystanie czasu roboczego. Wszyscy brygadziści muszą przez doszkalanie się doróść do roli — podoficerów produkcji, takich jak Gitter, Za rebski, Rytlewski i Komsta. Ich przodujące doświadczenia i metody pracy winny być jak najszybciej upowszechnione.

Zaniedbania w organizacji prac przeładunkowych odbiły się ujemnie na obrotach statków w I półroczu br. O 7 proc. wzrósł nieproduktywny czas ich postoju w porcie w stosunku do 1953 roku. Spadek wydajności na statkach daje się zauważyć zwłaszcza w przeładunkach pracochłonnej ciężkiej drobnicy. Nie godzą się z tym objawem portowcy. Wiedzą bowiem o tym, że każdy dzień postoju statku kosztuje kilkadziesiąt tysięcy złotych. Podejmują oni wysiłki w celu eliminowania strat, jakie ponosi nasza gospodarka z powodu długiego postoju oraz przestoju statków.

Powołanie stałych brygad, specjalnie przeszkolonych w przeładunku drobnicy, kierowanych przez doświadczonych brygadzystów, przyczyni się do przyspieszenia tempa obsługi statków, zwłaszcza linii chińskiej.

Wyniki pracy portu zależą także w dużym stopniu od zdyscyplinowania załogi. Półtora tysiąca roboczogodzin straconych w br. na skutek nieusprawiedliwionej absencji, mówi o nie dość ostro postawionej walce z bumelantstwem. Likwidacja tego stanu — oto jeszcze jedna poważna rezerwa wydajności i obniżki kosztów.

Do lepszego wykorzystania mocy produkcyjnej portu przyczynić się mogą kontrahenci portowi zwłaszcza spe dytorzy i PKP, choćby przez zapewnienie bardziej regularnego dopływu masy towarowej oraz lepszą obsługę wagonową i parowozową.

Poważne źródło rezerw stanowi racjonalna gospodarka materiałowa. 20 proc. ponad normatywnego stanu zapasów w magazynach wzięło po ważne środki obrotowe.

Dobrze jest wiedzieć, że straty spowodowane jedynie upłynięciem nadmiernych remanentów wyniosły w ciągu I półrocza br. 160 tys. złotych.

Pilną więc sprawą jest dokonanie rewizji stosowanych norm zużycia oraz rozszerzenie zasięgu stosowania norm technicznych.

Wiele jeszcze komórek organizacyjnych nie dba lub nie potrafi prowadzić oszczędnej gospodarki materiałami. Z powodu zbędnego, nieuzasadnionego istotną potrzebą użycia środków transportu samochodowego wynikły ponadplanowe koszty paliwa, oleju, ogumienia itp. idące w setki tysięcy złotych.

W wydziałach przeładunkowych widzi się częste objawy marnotrawstwa drewna, niszczenie sprzętu, narzędzi i planek.

Eksploatacja jednostek portowego taboru pływającego pochłania wiele paliwa i smarów, często ponad istotną potrzebę na skutek błędnego dysponowania jednostkami pływającymi.

Istnienie tak poważnych a nie wykorzystanych rezerw w walce o obniżkę kosztów wynika głównie z tego, że aktywność wykonania planu przeładunku i usług, nie zawsze dostatecznie troszczy się o wyniki finansowe gospodarki zakładu i sprawą tą nie umiał dogłębnie zainteresować załogi.

Okres przygotowań do konferencji przyniósł już poważną poprawę w tej dziedzinie. Aktyw nasz pod kierownictwem organizacji partyjnej potrafił w okresie przed konferencyjnym zmobilizować załogę portu dla obniżki kosztów przez aktywniejszą pracę polityczną, przez organizowanie w grupach związkowych dyskusji na temat kosztów, przez nakierowywanie tej dyskusji na węzłowe zagadnienia kosztowe zakładu.

Stoi obecnie przed załogą portu gdańskiego odpowiednie zadanie odrobienia poważnych zaległości w walce o obniżkę kosztów.

Załoga docenia ważność tej sprawy i stawia sobie na okres III kwartału zadanie wygaszania zaległości 489 200 zł oszczędności.

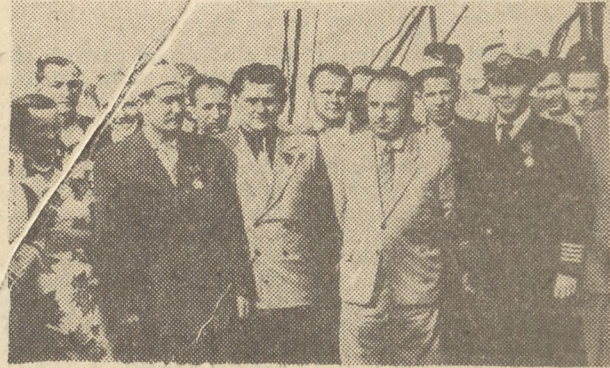
Portowcy realizują ten cel nawet z nadwyżką, jeśli systematycznie zwalczać będą wszelkie objawy niegospodarności i marnotrawstwa materiałów. Doświadczenia z okresu przygotowań wykazały wolę załogi do przejścia na taki właśnie wyższy poziom pracy w porcie.

Chodzi o to, by kierownictwo i organizacja partyjna nie pozwoliły osłabnąć tej woli, by stwarzały załozę warunki do przekuwania tej woli w trwałe, codzienne twórcze działania.

Mr Wiktor Szczytt

Za godną postawę

marynarze ze statku „Jarosław Dąbrowski” otrzymali odznaczenia państwowe



Minister żeglugałi tow. Popiel wśród odznaczonych marynarzy. Stoją od lewej: mł. kucharz Kazimiera Konopacka, cieśla Jerzy Defereras, zast. kapitana Zdzisław Zerkowski, minister żeglugałi Mieczysław Popiel i kapitan Mirosław Głowacki

W sobotę 7 bm. na pokładzie statku „Jarosław Dąbrowski” odbyła się niecodzienna uroczystość. Minister żeglugałi tow. Mieczysław Popiel, w obecności przedstawicieli KW PZPR i Wojewódzkiej Rady Narodowej przypiął

kap. „Sława”; dzielnych marynarzy „Czecha”, ratujących w czasie szalejącego huraganu załogę kanonierki „Sollum”, nieugiętych marynarzy ze statku „Praca” i „Gottwald”. Do skarbicy tradycji marynarskich przybyła nowa nazwa — „Jarosław Dąbrowski”, ja ko symbol godnej postawy załogi wobec napaści na statek.

Po uroczystości odznaczenia i przemówieniu ministra żeglugałi glos zabrali — kapitan statku oraz cieśla Defereras. Wspominając napad policji brytyjskiej na Tamizę marynarz wska zał, nie bez słuszności, że wzorów tej akcji i jej inspiratorów szukać należy w kołach amerykańskich podlegaczy wojennych. W okresie, gdy narody w dążeniu do pokoju osiągały coraz lepsze rezultaty, gdy w Wietnamie umilkły już strzały — amerykańscy imperialiści chwytają się rozpaczliwie wszystkich sposobów, które mogłyby zaprowadzić pokój —

Cieśla Jerzy Defereras otrzymuje srebrny krzyż zasługi

do piersi marynarskich odznaczenia państwowe.

Za postawę godną marynarza ludowej bandery w czasie brutalnego wtargnięcia policji brytyjskiej na statek Polskiej Marynarki Handlowej „Jarosław Dąbrowski” — odznaczono złotym krzyżem zasługi — kapitan statku Mirosława Głowackiego; srebrne krzyże zasługi otrzymali oficer Zdzisław Zerkowski i cieśla Jerzy Defereras oraz starsi marynarze Józef Gidaszewski i Maksymilian Stachowiak; brzo wymi krzyżami zasługi odznaczeni zostali: palacz Bolesław Ueberman i młodszy kucharz Kazimiera Konopacka.

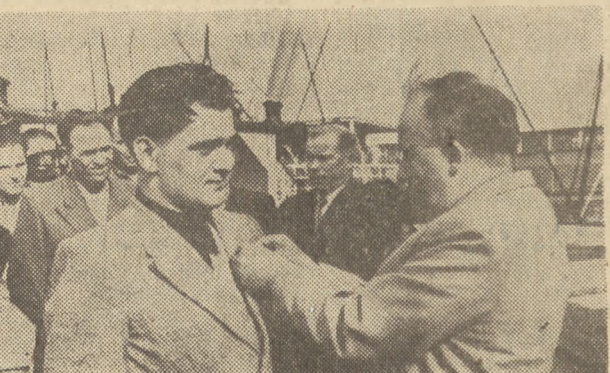
Uroczystość sobotnia na s/s „Jarosław Dąbrowski” ma swój szczególny wyraz, dla naszych tradycji morskich, tradycji — które w codziennym trudzie wzbogacają i rozwijają nasi marynarze.

Nie zapomnimy nigdy bohaterów marynarskiej statku „Karpata”, który wspólnie z „Braterstwem” z brutalnym napadem brytyjskiej policji na Tamizę na statek „Jarosław Dąbrowski”.

cie narodów. Istnieje niewątpliwie wspólna więź — zająca wypadki rozgrywające się na obu półkulach, wspólny, brudny cel — napad amerykańskich samolotów na statek „Pokój” i „Braterstwo” z brutalnym napadem brytyjskiej policji na Tamizę na statek „Jarosław Dąbrowski”.



Moment dekoracji kapitana Mirosława Głowackiego (powyżej) i zastępcy kapitana Zdzisława Zerkowskiego (poniżej).



NASZ PROTEST

BYŁO to 28 lipca br. w porcie londyńskim. W czasie rozładowania statku „JAROSŁAW DĄBROWSKI” stwierdzono na nim obecność „ślepego” pasażera. Okazał się nim niejaki Antoni Klimowicz, kar nie wydany z PMH i poszukiwany przez władze polskie za popełnienie szeregu przestępstw kryminalnych. Osobnik ten był równie dwukrotnie karany przez władze brytyjskie za przemyt do Anglii.

Gdy przedstawiciele władz brytyjskich otrzymali od kapitana statku odpowiednie wyjaśnienia, do tyżące Klimowicza, wyda li oni pisemny nakaz wywiezienia go z portu brytyjskiego. Jednocześnie od mówiono Klimowiczowi ze zwolnienia na zejście na ląd.

Wydawało się więc, że sprawa została wyczerpana i statek „Jarosław Dąbrowski” rozpoczął powrót ny rejs do Gdyni. Nagle w nocy z 31 lipca na 1 sierpnia oddziały policji brytyjskiej otoczyły statek i pod osłoną dwóch torpedowców, wtargnęły na pokład „Jarosława Dąbrowskiego” — rzekomo celem doreczenia kapitanowi statku wezwania Klimowicza na rozprawę sądową, która odbyć się miała dwa dni później. Klimowicza bowiem oskarżono o kradzież 10 funtów i 13 szylingów.

Ale Klimowicz, notowany w Anglii jako przemytnik, a obecnie oskarżony o kradzież pieniędzy, miał się znaleźć w Anglii nie jako przestępca kryminalny, lecz jako „uchodźca polityczny”, któremu władze angielskie „wspomniały nie” udzieliły azylu.

Okoliczności towarzyszące „udzieleniu azylu” wcale nie wyglądały na spełnienie humanitarnego aktu. Pod osłoną nocy 120 angielskich policjantów sterroryzowało załogę statku, wyłamało drzwi z kabiny i wprowadziło „politycznego uchodźcę” Klimowicza.

Przypadek sprawił, że na tym samym statku odpłynął z „gościnniej” ziemi angielskiej znany uczyony amerykański dr JOSEPH

CORT wraz z małżonką, któremu władze brytyjskie odmówiły udzielenia azylu. Uczony amerykański, któremu w USA groziły prześladowania polityczne ze strony osławionej komisji McCarthy’ego azylu nie otrzymuje. Natomiast pospolity przestępca zostaje awansowany do rangi „uchodźcy politycznego” i u niego władze angielskie, wbrew obowiązującym przepisom międzynarodowym siłą narzucają azyl.

Powstaje pytanie: w którym interesie dokonano bezprawnego zdjęcia z pokładu naszego statku obywatela polskiego, podlegającego wyłącznie władzy kapitału? W czym interesie pogwałcono prawa polskiego statku? Komu na tym zależało?

Pewne szczegóły, rzucające światło na całe to zajście w porcie brytyjskim, podał dziennik londyński „Daily Sketch” z dn. 4 sierpnia br. W Waszyngton pilnie śledził sprawę „Jarosława Dąbrowskiego” — pisała ta gazeta. Raporty z Londynu kablowane były do siedziby głównej rządu Stanów Zjednoczonych. W ciągu trzech godzin odbywały się poprzecz Atlantyk rozmowy na temat statku... w rezultacie wydany został policji londyńskiej na głębi rozkaz zatrzymania „Jarosława Dąbrowskiego”...

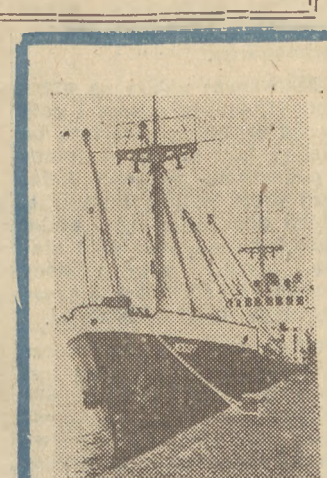
Szczegóły podane przez dziennik londyński nie są oczywiście żadnymi rewelacjami. Solą w oku pewnych kół amerykańskich i angielskich jest stary rozrój polskiej marynarki handlowej. Koła te usiłują nie przepuścić żadnej okazyj, aby zaszkodzić pokojowemu rozwojowi między narodowych stosunków handlowych.

W wypadku „Jarosława Dąbrowskiego” w grę wchodziły jeszcze inne czynniki. Jak już wspomnieliśmy, na pokładzie „Jarosława Dąbrowskiego” odpłynął uczyony amerykański, który znalazł azyl w Czechosłowacji. Waszyngton zaniepokojony odgósem, jakim sprawa przešla

dowań dra Corta odbiła się w opinii publicznej, za pragnął odwrócić uwagę od tej nieprzyjemnej dlań historii. I oto nadarzyła się okazja z Klimowiczem, którego pasuje się na bohatera „zachodniej wolności”.

W tym samym stopniu co Waszyngton zainteresowany był w zatuszowaniu skandalu z drem Cortem i Londyn. Jak wiadomo, pod naciskiem Departamentu Stanu rząd brytyjski od mówił azylu drowi Cortowi. Sprawa ta wzbudziła opinię angielską. Labourystowska gazeta „Daily Herald” nazwała odmowę udzielenia azylu drowi Cortowi i jego małżonce „plamą na reputacji W. Brytanii”. Wątpliwe, czy akcja podjęta przez władze brytyjskie przeciwko polskiemu statkowi zdoła zmyć tę plamę.

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wystosował do rządu W. Brytanii notę protestacyjną w związku z pogwałceniem praw bandery polskiej w porcie brytyjskim. Nota ta jest wyrazem uczuć całego narodu polskiego. Polski marynarz i portowiec, stocznikowie i metalowicy — przedstawiciele wszystkich odłamów społeczeństwa polskiego piętnują haniebny akt bezprawia, dokonany przez władze brytyjskie wobec naszej bandery i do magają się ścisłego uwzględnienia żądań zawartych w nocie Rządu PRL z dn. 3 sierpnia br.



NOWY STATEK PMH

1 SIERPNIA BR. ODŁYŁA SIĘ UROCZYSTOŚĆ PODNIĘSIENIA BANDERY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ NA OROBNICOWCU, WYBUDOWANYM W STOCZNI IM. KOMUNY PARYSKIEJ — MOTOROWCU „NOGAT”, KTÓRY ZASILI FLOTĘ POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ. NOWY STATEK OBSŁUGUJE LINIE ŻEGLUGOWE EUROPEJSKIEGO ZASTĘGU.

ZAŁODZE MOTOROWCA „NOGAT” ŻYCZMY POMYŚLNYCH WIATRÓW.

Nad obniżką kosztów własnych we flocie obradowała konferencja partyjno-ekonomiczna w PZM

W DNIU 27 ub. m. odbyła się w Polskiej Żegludzie Morskiej konferencja partyjno-ekonomiczna, której celem było nakreślenie programu walki o obniżkę kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Podobne konferencje będą odbywać się we wszystkich przedsiębiorstwach PMH. Mają one zaostreżać walkę o podniesienie rentowności przedsiębiorstw, o surowe przestrzeganie reżimu oszczędności. Dlatego warto zapoznać się z dorobkiem szczecińskiej konferencji.

CZY spełniła ona swoje zadanie? Bez wątpliwości, tak, mimo że nie uniknęła pewnych błędów, na które warto zwrócić uwagę. Referat sprawozdawczy (którego streszczenie zamieszczamy), dający analizę ekonomiczną przedsiębiorstwa, uzupełniony wystąpieniem dyskusyjnym, podsumował dotychczasowe osiągnięcia, wskazał na ważne źródła rezerw, których uruchomienie pozwoli na lepszą i tańszą eksploatację statków. Organizatorzy konferencji zapomnieli jednak, że miała ona być konferencją partyjno-ekonomiczną.

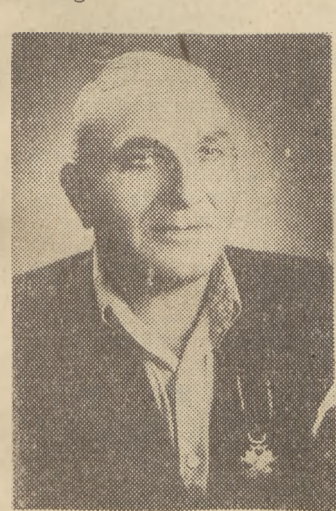
Streszczenie referatu

ZALOGI Polskiej Żegludki Morskiej obniżyły w pewnym stopniu koszty przewozów w stosunku do lat ubiegłych. U źródeł tych osiągnięć leży podniesienie stanu technicznego floty, które znajduje bezpośrednie odbicie we wzroście przewozów. Wydajność przewozowa w tonomilach wzrosła w br. o 13,1 proc., wykorzystanie zdolności przewozowej — o 5,2 proc., a szybkość w morzu zwiększona o 10,4 proc.

Mamy również osiągnięcia na odcinku gospodarki materiałowej. Uzyskane w I kwartale 1954 r. oszczędności świadczą o mobilizacji nie tylko załóg, lecz również administracji, która kieruje całością gospodarki materiałowej.

Zużycie paliwa obniżyliśmy w I kwartale 54 r. o 6,3 proc. Te i szereg innych osiągnięć w walce o obniżkę kosztów własnych nie powinny nam jednak przysłonić wielu jeszcze rezerw oszczędnościowych. Nie powinniśmy zapominać, że objawy złej gospodarki, marnotrawstwa czasu i materiałów nie zostały w naszym przedsiębiorstwie bynajmniej wyeliminowane.

Szczególnie istotnym momentem jest daleko idąca nierównomierność w wynikach osiąganych przez poszczególne statki. Obserwujemy, że obok załóg przodujących jeszcze znaczna grupa pracowników nie interesuje się sprawami kosztów i niejednokrotnie toleruje rażące nawet niechlujstwo i marnotrawstwo. Można tu przytoczyć przykład awarii turbiny na statku „Wrocław”, która nastąpiła na skutek niewłaściwego ustawienia systemu



Ignacy Kruszyński, obecny na parowcu „Wieczorek”. Za racjonalną gospodarkę bunkrem otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi

oliwienia względnie awarii motoru na statku „Elbląg”, powstałej z winy I mechanika Federa.

Konferencja, a szczególnie referat, zbyt słabo wykazała dorobek organizacji partyjnej w okresie przedkonferencyjnym, wysiłki włożone pod kierownictwem partii przez cały aktyw polityczny nad aktywizacją załóg wokół zagadnień kosztów własnych. Słabo też konferencja wskazywała zadania, jakie stoją w dziele wychowania załóg w duchu stałego oszczędzania. A przecież ta praca decyduje o sukcesach w rozszerzeniu frontu walki o obniżkę kosztów własnych.

Winniśmy jeszcze bardziej spotęgować codzienną i bezkompromisową walkę z wszelkimi przejawami złej gospodarki, zwiększyć czujność na wypadki marnotrawstwa i rozrzutności.

W ZAKRESIE stanu technicznego floty należy zwrócić uwagę na przebieg remontów stoczniowych i warsztatowych. Kierownictwo statków mało jeszcze zajmuje się opracowaniem listy remontowej. Stąd np. w listach remontowych statków „Wrocław” i „Kutno” znajdowały się takie pozycje, jak zreperowanie klamki lub naprawienie zamka. Zbyt mały wkład załóg w opracowanie list remontowych niejednokrotnie powodował tak że powstawanie dodatkowych prac już podczas postoju statku w stoczni. Np. dokumentacja remontowa na statku „Jedność Robotnicza” nie była należycie sporządzona. Załoga nie pomyślała o zaopatrzeniu się w części zamienne, potrzebne do remontu. Powstała więc konieczność zdejmowania różnych części zapasowych z innych statków, a tym samym przedłużenia prac remontowych.

Z tych przykrych doświadczeń powinniśmy wyciągnąć wnioski na przyszłość.

ISTOTNYM zagadnieniem w kształtowaniu się kosztów są przestoje awaryjne. Przeciętny koszt kwartalny przestojów i remontów awaryjnych wzrósł znacznie w bieżącym roku w porównaniu do ubiegłego roku. Bliższa analiza tego zjawiska wykazuje, że większość awarii nastąpiła z winy załogi. Np. awaria statku „Bug” powstała na skutek brawurowej jazdy i nieostrości kpt. Biskupskiego.

Mimo tego komisja przeciawaryjna zbyt słabo jeszcze przenosi skutki i doświadczenia zaistniałych awarii do załóg. Każda awaria, jej przyczyny i skutki winny być głęboko analizowane na naradach statkowych, co dotychczas nie było niestety praktykowane. Trzeba również, by sprawa bezawaryjnego pływania zajęła szersze niż dotąd miejsce w ruchu współzawodnictwa pracy.

Z awariami łączy się również częstokroć niedbałe wykonywanie napraw i remontów mechanizmów oraz urządzeń statkowych przez stocznice i warsztaty okrętowe. Z drugiej strony mechanicy i pion techniczny wykazują jak dotychczas zbyt małą czujność i wymagalność przy odbiorze statków z remontu.

WYKORZYSTANIE tonażu jest jeszcze czasami niewłaściwe. Główną przyczyną tego jest przewożenie

zbytek balastów. Tak np. statek „Kołno” w podróży nr 196 przewoził zaledwie 2 690 ton węgla, podczas gdy normalnie winien przewozić przeszło 2 800 ton. Badania wykazały, że na statku tym nie wyczyszczono odpowiednio tanków. Niejednokrotnie stwierdza się na statkach zbyt wielkie zapasy bunkru. Np. statek „Kraków” w podróży nr 194 miał po zakończeniu podróży jeszcze 151 ton bunkru. Również statek „Wieluń” zakończył podróż nr 202 z zapasem 98 ton paliwa.

Rzecz jasna, że na odcinku walki o zmniejszenie balastu wiele zależy od układu masy ładunkowej i od „Polfrachtu”. Przy odpowiedniej koordynacji i współpracy z „Polfrachtem” można niewątpliwie wyeliminować wiele występujących dotąd w tej dziedzinie braków, zwiększając produkcję tonomil i wpływ frachtowych.

SZEREG statków wykazuje poważne przepały. Obserwujemy także poważne dysproporcje w wynikach osiąganych przez poszczególne statki. I tak np. statek „Naroc” przekroczył normy bunkrowe o 5,3 proc., „Brygada Makowskiego” o 8,4 proc., zaś oszczędności parowca „Poznań” sięgały 6,7 proc., a bliźniaczego statku „Kraków” tylko 1,2 proc. Po doborze dzieje się w gospodarce olejami i smarami.

Czym tłumaczyć te dysproporcje? Przede wszystkim niedostatecznymi kwalifikacjami fachowymi i nie dość sumienną pracą niektórych załóg maszynowych. Dlatego



Józef Ostrowski przoduje wśród pałaczy parowca „Toruń”. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi na Krajowej Konferencji Oszczędności Paliwa

Zadanie i dla racjonalizatorów

DZIEWIEĆ lat obserwuję pracę w porcie i mogę stwierdzić, że prawie na każdym miejscu pracy spotykamy się z nadmiernym zużyciem materiałów, surowców, energii i że w wielu wypadkach nie dość bijemy się o to, aby osiągać takie wyniki w obniżce kosztów własnych, na jakie nas stać. Będę mówił dla przykładu o swoim odcinku pracy.

Pracuję w porcie od 1945 r. Jestem mechanikiem-motorzystą. Pod moją opieką pozostają dźwigi o napędzie spalinowym — typu „Marion”. Myśl o tym, aby moje dźwigi pracowały jak najtańiej, już dawno nie dawała mi spokoju.

Zainteresowałem się więc kosztami eksploatacji dźwigów. Duże sumy przypadały na liny i materiały energetyczne. Stwierdziłem, że w porównaniu z innymi na moich dźwigach zbyt szybko zużywały się liny. Zaczęłem dociekać przyczyn tego. Po długich obserwacjach odkryłem ją. Na dźwigach były nieodpowiednie, zbyt małe rolki. Założyłem inne, większe. Efekt był. Lina na nowych rolkach mogła pracować dwa razy dłużej. Zmiana rolek przyniosła oszczędność setek metrów drogiej liny.

też sprawa szkolenia zawodowego, a przede wszystkim upowszechnienia przodujących metod pracy wymaga stałej opieki tak ze strony komórki gł. energetyka, jak też organizacji partyjnej i związkowej.

Mimo osiągnięć na odcinku zastępowania materiałów należy stwierdzić, że do tychczasowe wyniki nie stoją w żadnej proporcji do ogromu zagadnienia. Dlatego wysiłki i zadania, stojące przed odpowiedzialnymi komórkami poszczególnych przedsiębiorstw powinny być koordynowane i właściwie planowane. Pożądane rezultaty przyniosłoby ustalenie w najbliższym czasie podstaw współpracy zainteresowanych przedsiębiorstw, jak PLO, stocznia, fabryk sprzętu okrętowego, instytutów naukowych itp.

NA całokształt naszej działalności trzeba wreszcie spojrzeć przez pryzmat gospodarki kadrowej, wydajności pracy, dyscypliny, obowiązków i odpowiedzialności oraz ogólnego uświadomienia w dziedzinie walki o obniżkę kosztów. W skali ogólnozakładowej zrobiliśmy niewątpliwie wiele. Trzykrotnie zdobyliśmy sztafetu we współzawodnictwie międzyzakładowym świadczy o dużym uświadomieniu naszych załóg pływających i pracowników lądowych, o ich ofiarności i gotowości w walce o wykonanie zadań planowych. Lecz nie powinno to nam przesłaniać naszych niedociągów.

Niestety, występuje u nas jeszcze zjawisko łamania dyscypliny pracy. Występuje ono zarówno na statkach jak i na lądzie. Obserwujemy się również wypadki niewłaściwego wykorzystania dnia pracy.

Z takim stylem pracy trzeba jak najszybciej i bezprowrotnie skończyć. Każda zmarnowana godzina godzi w interes przedsiębiorstwa, powodując zmniejszenie wydajności i wzrost kosztów.

Często mówi się o płynności kadr wśród załóg pływających i doszukuje wyłączone winy w złej pracy działu kadr. Jest to poniekąd słuszne, gdyż zbyt pochopnie przeraża się niekiedy ludzi z jednego statku na drugi, ze statku do rezerwy i na odwrot. Trzeba jednak spojrzeć też na drugą stronę medalu i przywrócić się zagadnieniu płynności od strony samych załóg.

Mimo wzrostu uświadomienia załóg i podniesienia ich stanu moralno-politycznego, spotykamy się jeszcze z wybrykami, z przejawami łamania przepisów celnych i dewizowych, chuligaństwa, podważania autorytetu kierownictwa, niewykonywania poleceń itd. Każdy tego rodzaju wybryk narusza stałość kadr.



St. mech. Romuald Hurtaj pływa na statkach już 50 lat. Jest aktywnym racjonalizatorem na parowcu „Kopernik”

Trzeba tu powiedzieć, że wielu kapitanów niedostatecznie walczy z tymi objawami i nie korzysta z uprawnień wynikających z ustawy żeglarskiej. Niejednokrotnie słyszy się zdania z ust kapitanów i starszych mechaników, że boją się korzystać z przysługujących im praw. W konsekwencji tolerują i zamazują wypadki łamania dyscypliny i naruszania przepisów. A tak przecież nie powinno być.

Także organizacje partyjne i związkowe nie zawsze wyciągają należyte wnioski z tych objawów i niedostatecznie pobudzają ludzi do otwartej walki, do ujawniania wszelkiego złego na zebraniach partyjnych, naradach, aktywności gospodarczo-politycznej względnie całej załogi. Na tym odcinku wykazujemy jeszcze zbyt mało czujności.

I tu czeka nas poważna praca wychowawcza. Praca, do której włączyć się muszą wszyscy, tak członkowie partii jak i bezpartyjni. **Od nas samych zależy jak najrentowniej sprawa naszego przedsiębiorstwa.** W tym tkwi bogate źródło rezerw dla zwiększenia produkcji i obniżenia kosztów własnych.

rów i przodowników, których obowiązkiem jest kroczyć w pierwszym szeregu w walce o obniżkę kosztów. Tak też pojmujemy swoje zadanie. Trzeba jednak, żeby administracja i rada zakładowa udzielały naszej inicjatywie lepszego poparcia, żeby szybciej wprowadzały na szczebel pomysły w życie.

A jak jest z moimi wyżej opisanymi usprawnieniami. Niszczyłem nadal liny na jednym dźwigu typu „Marion”, bo dotychczas nie założono na nim rolek mojego pomysłu. Tylko jeden dźwig podłączono do sieci elektrycznej. Inne nadal czerpią światło z własnych agregatów. Kilkakrotnie zwracałem naszym zaopatrzeniowcom uwagę, że dostarczają nieodpowiednie, za lekkie smary dla dźwigów, na skutek czego smary wyciekają i zaoliwiają sprzęt, co powoduje przerwy w pracy dźwigu.

Istnieją sposoby, aby szybciej wprowadzać w życie nasze pomysły oraz wnioski i skutecznie zapobiegać marnotrawstwu. Przez zastosowanie specjalnego reduktora, ograniczającego dopływ paliwa, dźwigi zużywały go mniej. Uzyskana oszczędność wyniosła 16 665 zł.

W naszym porcie wiele dyskutuje się ostatnio na temat kosztów własnych. Mówi się o roli racjonalizato-

Julian Zioty

Racjonalizator z portu gdańskiego

Od pracy statkowej organizacji partyjnej zależy wiele

Z INICJATYWY organizacji partyjnej odbywały się na naszym statku zebrania załogi, na których omawiano zagadnienia obniżenia kosztów własnych. Osiągnęliśmy na tym polu pewne wyniki, jednak nie potrafiliśmy tą sprawą zainteresować całej załogi.

Źródłem oszczędności jest wiele. Kiedyś np. mieliśmy awarię dynamy na „Wieczorku”. Zamiast tracić czas i dewizy za reperację dynamy w Lubecie, odbyliśmy rejs na dynamie awaryjnym, a likwidacji awarii dokonano podczas postoju w Szczecinie.

Celowość samoremontów i korzyści, jakie z nich można osiągnąć, nie ulegają wątpliwości, ale samoremonty powinny być przeprowadzone w okresie eksploatacyjnym statku, a nie w czasie posto-

ju na stoczni. Nie ma wtedy całej załogi i z reguły samoremonty nie są wykonywane. Za to, co miała zrobić załoga trzeba zapłacić stoczni. U nas ci, którzy przeprowadzają nadgodziny przy samoremontach w czasie rejsu, otrzymują w porcie wolne.

Większą niż dotychczas uwagę powinno się zwracać na wnioski racjonalizatorskie. Wnioski, które złożyliśmy, gdzieś ugrzęzły i nie wiadomo czy będą przyjęte czy nie. Wiem też z doświadczenia, że pomysły racjonalizatorskie za mało są rozpoznane na statkach PMH, a przecież zastosowanie ich w skali całej floty dałoby kolosalne oszczędności.

Edmund Mikina
II of.
na parowcu „Wieczorek”

Przyszliśmy na konferencję z projektem...

ZALOGA motorowca „Odra” — na zebraniach organizacji partyjnej czy na naradach roboczych zastanawiała się, w jaki sposób obniżyć koszty własne naszej jednostki.

Dyskutanci wskazywali źródła, które podwyższają koszty gospodarki statkowej. Jedno z nich, to nieplanowe dokonywanie samoremontów. Pewne np. elementy remontu się po kilka razy, a ich koszt znacznie przekracza kupno całkowicie nowych.

Nasza załoga przysłała na konferencję z projektem zmiany na statkach typu „Nysa” centralnego ogrzewania i kuchni ropowej na powietrzno-elektryczne. Oszczędność w zużyciu ropy, przyjmując na 25 lat eksploatację jednostki, wyniesie w skali jednego statku 1 159 200 zł.

Dotychczasowe urządzenie ogrzewające statek jest bardzo skomplikowane i montaż jego pochłania około 6 000 roboczogodzin, natomiast projektowane urządzenie jest nieskomplikowane w wykonaniu i nie wymaga żadnych części zamiennych w przeciwieństwie do starego.

Cieplar dotychczasowego urządzenia wynosi około 6 ton, zamian za to (jak obliczono) w ciągu 25 lat można by przewieźć masę ładunku równającą się 4 050 tonom.

Zainstalowanie kuchni elektrycznej przyniosłoby 702 900 złotych oszczędności w paliwie ropy w ciągu 25 lat eksploatacji.

Karol Wiszniewski
II mechanik
na motorowcu „Odra”

Mamy pretensje do portu

CZĘSTO zdarza się tak, że załogi starają się o skrócenie rejsu, skracając go, a w końcu tracąc czas, który nadrobiły w morzu, właśnie w polskich portach. Rzecz jasna, że zniechęca to ludzi do pracy, bo widzą, że ich praca idzie na marne. Jednego razu „Soldek”, którego załoga właśnie skrótliła rejs, musiała stać na redzie Gdańska 6 godzin, bo nie wiedzieli, gdzie go postawić. Czekając musimy też w Swinoujściu,

bo Kapitanat Portu Szczecin mówi, że nie ma pilotów. Faktycznie tak nie jest, tylko Kapitanat nie umie kierować pilotami. Również częste przeholowywanie statków nikomu nie przynosi korzyści, zwłaszcza że nie są terminowe. Statek czeka na nie czasem godzinami; trzymając się pod parą maszyn, traci się bunkier, zatrzymuje załogę.

Jan Pastusiak
II of. na parowcu „Soldek”

Co proponuje inspektorat techniczny?

PRZYSZLIŚMY na konferencję z konkretnymi wnioskami, które usuną dotychczasowe zaniebdania w naszej pracy, a z kolei pomogą w obniżeniu kosztów własnych przedsiębiorstwa.

Gdyby kierownictwo Inspektoratu Technicznego i Warsztatów Okrętowych zorganizowało specjalną brygadę monterów maszynowych i silnikowych, to nawet w czasie krótkich postojów statków w naszym porcie można by przy współpracy z załogami wykonywać systematyczne remonty statków i wówczas stoczniowe remonty można by skrócić.

Jeśli np. na bieżący remont statku typu „Nysa” planowanych jest 27 dni postoju, to przy zastosowaniu wspomnianego systemu przeprowa-

dzania remontów statek stałby tylko 19 dni.

Należy również zakończyć już zakładanie rozpoczętej dokumentacji technicznej i dostarczyć ją na statki, w celu uniknięcia przestojów tych ostatnich w stoczni remontowej.

Przydałoby się utworzenie dwuosobowej komórki konstrukcyjnej w dziale technicznym, która wykonywałaby dla doradczą dokumentację na różne drobne części zapasowe, przez co odciążilibyśmy biura projektów, które mają dużo pracy i dostarczają nam dokumentację z opóźnieniem, a równocześnie zaoszczędzilibyśmy w skali rocznej ok. 130 000 złotych.

Jan Gąsiorowski
Insp. tech. PZM

Cennym dorobkiem konferencji jest podjęcie uchwały, która ujęła w ścisłe ramy wszystkie poruszone przez dyskusantów i referat zagadnienia. Ważne jest, że określono w niej terminy oraz wskazano ludzi odpowiedzialnych za wykonanie przyjętych zleceń. Tak PZM posiada teraz na kreślony ścisły plan działania na najbliższą przyszłość. Wiele spośród dyskusantów w tej walce należyć wypelnąć swoje zadanie.

To wszystko jest niezwykle cenne, stanowi nową broń

w wielkiej ofensywie. Trzeba teraz, by broń ta — a więc opracowane szczegółowo zadania — doprowadziła do zwycięstwa, do każdego marynarza, warsztatowca i pracownika administracyjnego, by przez codzienną pracę polityczną, przez najszerszą popularyzację współzawodnictwa pracy wciągnąć do walki o obniżkę kosztów każde go pracownika przedsiębiorstwa.

Marynarze statku »Praca« na wczasach w Karpaczu

Pragnąc zapewnić marynarzom statku »Praca«, którzy po ciężkich przeżyciach wrócili do rodzinnego kraju, należyty odpoczynek i szybki powrót do sił i zdrowia — dyrekcja i rada zakładowa Polskich Linii Oceanicznych skierowała chętnych wspólnie z ich rodzinami, na miesięczne bezpłatne wczasy do Karpacza.

Na zdjęciu obok: Felcer Edward Sworczak — sekretarz organizacji partyjnej na statku — podczas spaceru z żoną.

Na zdjęciu poniżej: Przed domem wczasowym.



Zbigniew Wieczorek i Leonard Wilczyński — radiotelegrafści ze statku »Praca« przed kioskiem z pamiątkami w Karpaczu

ICH INICJATYWA przyniesie rocznie 300 tys. zł oszczędności

PRAWDZIWY gospodarz dba nie tylko o to, aby jak najlepiej wykonać pracę bez nadmiernego wysiłku, ale troszczy się także o to, aby ta praca jak najmniej kosztowała.

— Każdy z nas, na swoim stanowisku roboczym, musi być właśnie takim gospodarzem. Nie możemy patrzeć spokojnie na nie wykorzystane rezerwy wzrostu wydajności pracy i obniżki kosztów — często o tym myślał i często o tym mówił do swoich kolegów tow. Tadeusz Szerszeniewski, kierownik maszyn na dźwigu pływającym nr 3 w porcie gdyńskim.

Przyszły dni gorączkowej pracy w porcie. Brakowało robotników. Dźwigi pływające, stanowiące „wąskie gardło” w przeładunkach ciężkiej drobnicy ledwie mogły podjąć rosnącym zadaniom. Dodatkowymi zobowiązaniami ratowano statki i wagony od przestojów.

— Ileż ton towarów mogli byśmy przeładować więcej, gdybyśmy nie tracili 54 godzin miesięcznie z tego powodu, że czekamy na robotników, którzy zahaczają i odhaczają ładunki. Jak myślicie, czy tutaj na dźwigu, nie moglibyśmy podjąć dodatkowego zobowiązania. Sami będziemy zahaczać i odhaczając ładunki... — wystąpił z inicjatywą Szerszeniewski.

Nie było łatwo ją wprowadzić w życie. Trzeba było gruntownie i z ołówkiem w reku rozważyć sprawę i rozstać ludzi. Załoga dźwigu miała podjąć się wykonania dodatkowej pracy 4 ludzi.

Wspólnie z mężem zaufania Franciszkiem Drykowskim zaszczytliwi te myśl współtowarzyszom. Przystąpiono do pracy po nowemu. Załoga dźwigu pływającego nr 3 przez jeden miesiąc zahaczała i odhaczała ładunki. Szybciej ładowano statki. Zmniejszyła się koszt przeładunku 1 tony. Wzrosło o 15 proc. wykorzystanie dźwigu. Nie potrzeba już było używać motorówek do przewożenia robotników na dźwig. Byli więc i oszczędności paliwa.

Radowała się załoga dźwigu nr 3 uzyskanymi wynikami. Spodziewano się, że kierownik portu zainteresuje się także nimi i stworzy załozę bodźce materialne,

które zachęca obsługę do przyjęcia nowej metody w codziennej pracy. Niestety — nie.

Minał miesiąc. Skończyło się zobowiązanie. Załoga dźwigu powróciła do pracy po staremu...

Nie mógł się pogodzić z takim stanem tow. Szerszeniewski. Przez okres 5 miesięcy chodził, wyjaśniał, przekonywał o korzyściach, jakie mogą wygospodarować załogi dźwigów, pracując wg nowej i wypróbowanej metody.

I dopiął swego. Dyrekcja portu uznała inicjatywę załogi dźwigu pływającego nr 3. Od 1 czerwca br. załogi dźwigów same odhaczają i zahaczają ładunki, a za wykonywanie tych czynności otrzymują specjalny dodatek (do 30 proc. zasadniczego wynagrodzenia).

Coraz wydajniejszą pracę odpłacają się za dodatek załogi dźwigów pływających nr 1 i nr 2.

Do 150 a nawet i więcej ton ciężkich skrzyń i konstrukcji na zmianę ładują dźwigami: Józef Kwaśniewski, Józef Rosiński, Bronisław Bielicki i inni. Ładują dzięki temu, że ich współkolegowie, jak np. Edward Wró-

bel, Janusz Leciejewski, Roman Przybyła, Władysław Przytuła i inni nie tylko wykonywali swoje normalne obowiązki marynarzy, bosmanów, elektryków czy motorzystów, ale też sprawnie i szybko stropują ładunki.

Wspólnym wysiłkiem załogi dźwigów pływających zwolniły do przeładunku 24 robotników i obniżyły koszty własne o około 300 000 zł tych rocznie.

Rozmawiam z tow. Szerszeniewskim o obniżce kosztów własnych. Wiele wniosków uwag na ten temat zanotowałem w pamięci. Oto jedna z nich: Nasza walka o obniżkę kosztów przyniesie tylko wtedy pełny wynik, gdy zgramy, wspólnym wysiłkiem będziemy ją toczyć na każdym stanowisku. Niech każdy z nas odważnie i samokrytycznie rozgląda się wokół siebie, oceni swoją dotychczasową pracę, a możliwości obniżenia kosztów dojrzy na każdym kroku — przy warsztacie, na dźwigu, w magazynie, na holowniku, w pracy brygady czy też przy biurku. Chodzi o to, by te możliwości widzieć i wykorzystywać.

J. P.

Z prac komisji rozjemczej

Na posiedzeniu zespołu orzekającego

OTWIERAM trzecie z kolei posiedzenie komisji rozjemczej w sprawie pracowników działu finansowo-księgowego... — słowa tow. Kopcia, przewodniczącego zespołu orzekającego, uciły gwar jakiegoś panowania w zapelnionej pracownikami sali. W skupieniu przysłuchiwali się obecni przebiegowi sprawy.

31 pracowników finansowo-księgowych Gdyńskiej Stoczni Remontowej wykonało w styczniu i w lutym br. w godzinach nadliczbowych zaległe prace inwentaryzacyjne, zleczone przez dyrekcję.

Po wykonaniu zleconej pracy sprawa wypłaty się skomplikowała. Krótko mówiąc, dyrekcja zaczęła zwlekać z wypłatą należności, prawdopodobnie z powodu tego, że stawali oni poważną pozycję, no i że w tym czasie zakład miał poważne przekroczenia funduszu płac. W obronie swoich praw pracownicy wystąpili do komisji rozjemczej, która po rozpatrzeniu sprawy wydała orzeczenie stwierdzające, że pracownikom należy się zapłata za przepracowane go-

dziny nadliczbowe. Dyrekcja jednak odwołała się po wydaniu przez komisję orzeczenia do Zarządu Głównego ZZZP w celu zrewidowania orzeczenia. Zarząd Gł. ZZZP stwierdził brak pewnych dokumentów, potwierdzających prawo pracowników do otrzymania zapłaty i polecił komisji rozjemczej uzupełnić je i ponownie rozpatrzyć całą sprawę.

JESTESMY właśnie na posiedzeniu komisji rozjemczej, która po wykonaniu polecenia Zarządu Gł. ZZZP zebrała się w celu wydania ostatecznej decyzji.

Przewodniczący zespołu orzekającego przedstawił brakujące dokumenty. Przedstawiciel dyrekcji, kierownik działu organizacyjnego Adamowicz próbuje jednak bronić stanowiska dyrekcji z innej beczki... tym, że dyrekcja nie wydała pismem zlecenia na pracę w godzinach nadliczbowych tak, jak to nakazuje wewnętrzne zarządzenie stoczni, że nie ma wobec tego podstaw do płacenia.

Komisja rozjemcza, jak i biorący udział w posiedzeniu przedstawiciel Zarządu Gł. ZZZP mgr Eugeniusz Sawko wykazują, że słusznych praw pracownika nie ograniczają żadne wewnętrzne zarządzenia zakładu, że broni ich ustawodawstwo państwowe. Na dowód tego cytują odpowiednie przepisy prawa. Wznawia się ożywiona dyskusja. Zabierają głos również zainteresowani pracownicy. Z ich wypowiedzi jeszcze raz wynika, że zaległości w inwentaryzacji powstały na skutek tego, że dyrekcja stoczni tolerowała fakt istnienia w 1953 roku niewłaściwie pracującej komisji inwentaryzacyjnej, jak również zgodziła się na oddelegowanie do innych zajęć 5 pracowników, którzy powinni prowadzić prace inwentaryzacyjne.

PO wysłuchaniu stron, komisja rozjemcza udala się na naradę w celu wydania ostatecznego orzeczenia. W międzyczasie rozmawiam z pracownikami stoczni o pracy komisji rozjemczej. Doceniają oni znaczenie tej komisji.

— Ileż to czasu należało by poświęcić, gdybyśmy musieli naszą sprawę skierować do sądu — mówi ob. Halina Dąbrowska.

— Mamy pełnię zaufania do naszej komisji rozjemczej. W skład jej wchodzi nasi współtowarzysze pracy, ludzie godni i zaufani, znający zarówno sytuację pracowników, jak i zakładu — mówią Leon Hütter i Zofia Kaczmarek.

Otwierają się drzwi, wchodzi komplet orzekający.

— Po dokładnym rozpatrzeniu sprawy komisja rozjemcza przy Gdyńskiej Stoczni Remontowej jednomyślnie stwierdza słuszność pretensji pracowników działu finansowo-księgowego do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych i poleca dyrekcji wypłacenie należności.

J. P.



Dobrze spędzamy wolny czas w portach zagranicznych

SPECYFICZNE warunki pracy marynarzy ograniczają możliwości korzystania z wielu popularnych na lądzie rozrywków kulturalnych, jak kino, teatr, koncert, odczyt czy wycieczki. Dlatego organizowanie rozrywek kulturalnych w czasie postoju w porcie jest ważną sprawą. Dowódcy statków coraz lepiej pamiętają o tym i przy pomocy naszych placówek konsularnych robią wszystko, aby nam uprzyjemnić pobyt w obcych portach.

W ostatnim rejsie, w czasie postoju statku w Londynie kapitan Switała i jego zastępca Leng porozumieili się z konsulem Maciejkowiczem, który umożliwił nam odbycie 2 wycieczek. W jednej z nich mieliśmy możliwość zwiedzić słynne „British Museum”. Wśród uczestników wycieczki wielkie zainteresowanie budziły bogate zbiory eksponatów.

Bardzo miłe chwile spędziliśmy w klubie „Polskiego Towarzystwa Kulturalno-Oświatowego w Wielkiej Brytanii”, gdzie mieliśmy okazję przeczytać świeżą prasę i w ogóle poczuć się, choć przez parę chwil, tak jak u siebie w domu.

W czasie drugiej wycieczki oglądaliśmy galerię figur woskowych. Niemalym zainteresowaniem załogi cieszyła się ta galeria — dzieło rodziny Tussard. Widzieliśmy tam artystycznie odwzorowane podobizny najwybitniejszych ludzi świata. Nie można było się z tym pogodzić, że obok takich znakomitości pisarzy i artystów, jak Szekspir, Walter Scott, Byron, Dickens, Wiktor Hugo zajmują również miejsce tacy „zastępcy”, jak Tito, Franco, Truman, których przecież należałoby ustawić w suterenu wśród morderców i zbrodniarzy (wojennych).

Bardzo miłym wydarzeniem w czasie postoju w Londynie było przybycie do tego samego basenu PZM-owskiego statku „Toruń”. Załogi obu statków na-

wiwały ze sobą łączność. Rozegraliśmy mecz siatkówki zakonczony zwycięstwem załogi „Olszyna” 3:0.

Do zakończenia wyładunku statku udał się do Rotterdamu. Dzięki inicjatywie dowódcy statku i pomocy agenta również w tym porcie urządziłmy wycieczkę do stolicy Holandii. Poznaliśmy krajoznawcę holenderskiego. Miłe wspomnienia wynieśliśmy z „Ogrodu Kwiatów i Ptaków” w Hadze. Oglądaliśmy ciekawie skonstruowa-

ne organy. Zwiedziliśmy także galerię obrazów, m. in. dzieła znakomitych mistrzów Rembrandta i Rubensa.

Załoga naszego statku jest wdzięczna za umożliwienie jej korzystania z godziwych rozrywek w obcych portach. Pragniemy, aby o ile pozwoliła okoliczność — były one organizowane jak najczęściej.

J. K.

Korespondent z parowca „Olsztyn”

Blaski i cienie życia załogi

KIEDY nasz statek „Współpraca” wychodził w swój pierwszy rejs do Chin Ludowych, załoga złożyła przysiężenie, że dołoży wszelkich wysiłków, aby statek stał się przodującą jednostką floty.

Przysiężenie to realizujemy na każdym kroku. W odbytych rejsie uzyskaliśmy dobre wyniki w zakresie konserwacji statku, osiągnęliśmy poważny wysiłek całej załogi. Po powrocie do kraju statek nasz skierowano do stoczni w Hamburgu. Załoga postanowiła jak najbardziej ograniczyć wydatki na remont, biorąc na siebie wykonanie szeregu prac, co w rezultacie dało poważne oszczędności w dewl-zach.

Wzrosła czujność naszej załogi w walce o bezpieczeństwo statku. Dwukrotnie wybuchł pożar na statku w stoczni. Natychmiast jednak, przed przybyciem straży pożarnej, zlikwidowała go załoga. W akcji ratowniczej szczególnie wyróżnili się asystent radioficera Gallński, st. mar. Muras, mł. mar. Rzepowski i tow. Raichel. Dzięki wykonaniu przez załogę wielu prac wyszliśmy ze stoczni w terminie.

Załoga cieszyła się, że statek wchodził do eksploatacji. W Konstancji jednak wynikiły nowe trudności. Stan tanków

nie odpowiadał planowanemu ładunkowi. Chcąc przyspieszyć wyście statku w dalszą podróż, przystąpiliśmy do ich oczyszczenia, rezygnując z niedzielnego wypoczynku. Wysiłek nasz jednak nie dał pożądanego rezultatu. Okazało się, że czyszczenie muszą wykonać robotnicy portowi, gdyż niezbędne jest osłanianie tanków z rdzy i przepłukanie ich ropą. Trudno, musieliśmy się pogodzić z tą decyzją, choć za nam było wydatku dewl-z. Robotnicy zwlekali jednak z rozpoczęciem roboty, gdyż na wykonanie tej pracy nie było pokrycia w banku.

Wreszcie po 20-dniowym postoju wyruszyliśmy w dalszą drogę. Załoga nasza krytycznie oceniła ten długi pobyt w porcie. Przysłonił on bowiem przedsiębiorstwu poważne straty. Przecież nie musielibyśmy tak długo stać, gdyby wcześniej przedłożono załogę o rodzaju ładunku i potrzebie odpowiedniego przygotowania tanków. Uniknielibyśmy straty czasu i mieliśmy o wiele większe możliwości wykonania planu rejsowego, który przez tego rodzaju niespodzianki stoi obecnie pod znakiem zapytania.

„Zbych”

Korespondent

Dobrze gospodarują na statku

W REJŚCIE powrotnym do kraju zaistniała w Colombo konieczność przestawiania ładunku z jednej ładowni do drugiej. Wykonanie tego starzało możliwości zabrania dodatkowo 1000 ton ładunku.

Na zebraniu załogowym kapitan Mrozowski zobowiązał załogę do sytuacji ładunkowej na statku, a przewodniczący rady oddziałowej tow. Swierszcz podsumował nam myśl. Abyśmy podsumowali wykonanie tego przeładunku w ramach czynu dla uczczenia 30-lecia naszej Ludowej Ojczyzny. Z zapalem przyjęła załoga ten projekt. Wśród ożywionej dyskusji omówiono sposoby tego wykonania.

W niedziele, od wczesnych godzin rannych zaczęła się wyłożona praca. Wyciągnięte przy pomocy windy z ładowni III baloty wędrowały na taczkach lub barkach marynarzy w wolne niedziele ładowni V. Ani dokuczliwy upał, ani wyczerpująca praca w ciasnocie ładowni nie zniechęciły załogi. Z honorem wykonywała zobowiązanie. Pospieszli z pomocą kolegom palacz Skowroński, trymer Szpak, smarownik Foltynowicz. Nie chcieli korzystać z przyszłego imiennego odroczenia.

Nie chcieli marynarze przeniesionym ton. Późnym wieczorem zakończyli pracę. Przesztawia-

no 640 m³ balotów o wadze 53 ton.

Załoga jednak nie poprzestała na tym. Na zebraniach grupowych padły projekty podjęcia dodatkowych zobowiązań. Grupa związkowa mł. mar. Gramsa postanowiła przeprowadzić 20 godzin pracy konserwacji statku. Za jej przykładem poszły inne. Ogółem zadeklarowano 356 roboczogodzin.

Wykorzystano każdą sposobność, aby zrealizować zobowiązanie przed przybyciem do Portu Saidu. Trzeba było spieszyć się z malowaniem, ponieważ sprawa pogoda opóźniała o 2 tygodnie wykonanie tej pracy. Marynarzem pomagali oficerowie. III oficer Bemler sam stawał przy sterze, zwalniając marynarzy do wykonania podjętego zobowiązania. Nie pozostawiały w tyle załogi maszynowia i hotelowa. Podjęły one również dodatkowe zobowiązania, że w czasie postoju na redzie Suez i w Port Saidu przyspiesza o 12 godzin wykonanie zadeklarowanych prac konserwacyjnych w maszyni i pomieszczeniach hotelowych.

Takimi czynami produkcyjnymi załoga naszego statku uczciła X rocznicę naszej Ludowej Ojczyzny.

TADEUSZ KALICKI
Korespondent z parowca „Białostok”

Akt gwałtu i bezprawia

W związku z brutalną napadą policji brytyjskiej na polski statek „Jarosław Dąbrowski” redakcja „Trybunu Ludu” zwróciła się do profesora prawa międzynarodowego, dr Manfreda Lachsa z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

Czy w świetle prawa międzynarodowego władze brytyjskie były upoważnione do wkroczenia na statek „Jarosław Dąbrowski”?

Nie. Nie były upoważnione. Respektowanie bandery statków zawiązujących do obcych portów, jako jeden z elementów zapewniających pokojową żeglugę międzynarodową, stanowi dziś powszechnie uznaną zasadę prawa międzynarodowego.

Zwierzchnik terytorialny, wykonyując swoje prawa suwerenne w porcie i na morzu przybrzeżnym, w wyjątkowych wypadkach wkroczyć może na pokład obcego statku i to też tylko w obecności konsula tego państwa, do którego statek należy. Możliwe to uczynić, gdy spókoj lub porządek publiczny został zakłócony, gdy popełniono przestępstwo, gdy interwencja władz miejscowych domaga się kapitału lub konsula państwa, pod którego banderą pływie statek.

Konkretnie władze policji nie mogą wkroczyć, jeśli na pokład statku schronił się przestępca przez nie ścigany, jeśli na statku dokonano zabójstwa lub wybuchł pożar, grożący niebezpieczeństwem dla całego portu.

W okresie przebywania statku polskiego „Jarosław Dąbrowski” w granicach wód terytorialnych Wielkiej Brytanii, nie zaszyły żadne wydarzenia, które mogły uzasadnić interwencję władz miejscowych.

Zgodnie z powszechnie przyjętymi zasadami prawa

morskiego „ślepy pasażer” znajduje się w wyłącznej kompetencji kapłana statku. Kapitan ma również prawo podjęcia wszelkich kroków, by zapewnić jego powrót do portu, z którego wypłynął, celem postawienia go przed sądem za bezprawny przejazd statkiem. Ślepy pasażer na statku „Jarosław Dąbrowski” był jednak ponadto jeszcze pospolitym przestępcą, ściganym przez władze w kraju. Na kapitana statku ciążył zatem ponadto obowiązek odstąpienia go do władz w kraju, by za popełnione przestępstwo stanął przed sądem.

Jak w świetle prawa przedstawia się argumenty użyte przez władze brytyjskie?

W tych okolicznościach nie mogło uzasadnić ingerencji władz brytyjskich. Zapewnienie wymiaru sprawiedliwości wobec pospolitego przestępcy, karanego zresztą już i w Wielkiej Brytanii za przemyt, nie może chyba stać nowic naruszenia „porządku publicznego” Wielkiej Brytanii.

Władze brytyjskie wezwały kapitana statku do odstąpienia przestępcy na ląd. Wezwały go zatem do wykonywania czynności sprzecznej z przyjętymi i uznanymi zasadami prawa międzynarodowego, do czynności sprzecznej z prawem polskim, a nawet z ich własnym, angielskim prawem. Wyżej wymienione uprawnienia statku pod obcą banderą uznane zostały bowiem przez Wielką Brytanię, której rząd pochwilił się w odpowiedzi na kwestionariusze haskiej konferencji kodyfikacyjnej z 1930 r.

Dla ścigania na ląd Klimowicza władze brytyjskie powoływały się na prawo azylu, nadużywając w sposób oczywisty instytucji, która chronić ma nie pospolitych kryminalistów, ale osoby prześladowane za poglądy polityczne, za swoje przekonania.

Powołanie się na prawo azylu w sprawie Klimowicza czyni z instytucji tej w konkretnym wypadku oczywistą parodię.

Jak ocenia prawo międzynarodowe sprawę użycia siły wobec załogi polskiego statku?

Policja brytyjska użyciła brutalnej przemocy, by Klimowicza zdjąć z pokładu. Policja nie cofnęła się przed użyciem brutalnej siły, atakując członków załogi i powodując szkody na statku. Akt ten stanowi w świetle prawa międzynarodowego na ruszenie prawa, oczywisty delikt, stwarzający międzynarodową odpowiedzialność rządu brytyjskiego za podległe mu organa władzy.

Rząd PRL miał zatem wszelkie podstawy, by w nocy swojej domagać się pełnego zadośćuczynienia i ukarania winnych. Żądanie to ma bowiem pełne pokrycie w prawie. Rząd brytyjski nie może odmówić nam tego, czego często sam się domagał. Z reguły bowiem domagał się uznania jurysdykcji nad własnymi statkami w sprawach tego rodzaju, ilekroć one znajdowały się w obcych portach.

Protestując przeciw tak oczywistemu pogwałceniu prawa i broniąc prawa polskiej bandery, rząd PRL ma za sobą nie tylko powszechne wiążące normy prawa międzynarodowego, ale wskazać może również na pogwałcenie przez władze brytyjskie ich własnej praworządności, własnego prawa.

Na stoczniowej fali

A PARATURA radiowęzła w stoczni „Zacisze” we Wrocławiu jest słaba i zużyta, a instalacja prowizoryczna. Na skutek tego następują częste przerwy w nadawaniu. Sytuacja ta nie sprzyja oczywiście rozwinięciu należytej pracy radiowęzła. Najgorsze, że jak dotąd nie wiadomo, aby nasze kierownictwo poważnie martwiło się tym stanem. Co więcej, kiedy swe go czasu były już nawet przygotowane materiały do przeprowadzenia porządnej instalacji, dyrekcja Wrocławskich Stoczni Rzecznych poleciła wykonać z nich instalację świetlną, obiecując w krótkim czasie zwrócić materiał dla radiowęzła. Słowo się rzekło — a jak dotychczas „kobyliki u plotu nie ma”.

Słabo pracuje także komitet redakcyjny radiowęzła. Materiał do audycji dostarczają tylko nieliczni członkowie załogi: Jan Głogowski z działu elektrycznego, Józef Siliwa brakarz, Tadeusz Fustak — przewodniczący ZMP, oraz kier. radiowęzła Cejko. Nic więc dziwnego, że radiowęzeł zaledwie w minimal-

nym stopniu odzwierciedla życie stoczni.

Działalność radiowęzła nie jest oceniana przez kierownictwo stoczni, radę zakładową i podstawową organizację partyjną. Komitet redakcyjny nie planuje oraz nie ocenia wygłoszonych audycji. Większe zainteresowanie radiowęzłem ze strony kierownictwa stoczni, werbowanie korespondentów zakładowych, wykorzystywanie mieszczyzny instrukcyjno — metodycznej „Radiowęzeł” oraz wprowadzenie dziennika audycji — oto czynniki, które niewątpliwie wpłynęłyby korzystnie na poprawę pracy radiowęzła. Chyba nie trzeba przekonywać nikogo, że nie



można lekceważyć tak poważnej broni propagandowej, jaką jest zakładowy radiowęzeł.

J. W.
Korespondent

Nic o robotnikach bez robotników

30 LIPCA br. dokonano we Wrocławskich Stocznich Rzecznych podsumowania wyników realizacji za kladowej umowy zbiorowej. Niestety podsumowanie to, dokonane bez uczestnictwa zainteresowanych załóg, odbyło się w obecności przedstawicieli wszystkich stoczni

rzecznych, którzy przybyli do Wrocławia dla podsumowania wyników współzawodnictwa międzystocznioowego za II kwartał br., minęło się z celem. Referat, który odczytał dyrektor Wrocławskich Stoczni Rzecznych tow. Helstein, nie znalazł, rzecz jasna, żadnego oddźwięku wśród niezainteresowanych tym słuchaczy.

Trudno osądzić, czy wywoływał on referat i mówiące o osiągnięciach, uzyskanych dzięki realizacji umowy, są słuszne czy nie. Na naradzie bowiem nie było absolutnie żadnej dyskusji na temat umowy. Jak się potem dowiedziałem, robotnicy nie byli nawet dokładnie poinformowani o organizowaniu takiej narady. A przecież umowa wyraźnie zastrzega, iż wszelkie dyskusje, narady i podsumowania, wynikające z jej realizacji, winny być organizowane wspólnie z załogami.

Widać zapomnieli o tym „drobniaczku” dyrekcja Wrocławskich Stoczni Rzecznych. A może to nie zapominanie, lecz po prostu przemysłowa impreza? Jeśli tak, to dlaczego? Czyż kamy na wyjaśnienie.

H. S.

PO NITCE DO KLĘBKA

16 CZERWCA br. wydelegowano mnie do Szczecina w sprawie zobowiązań długofalowych. Wśród barkarzy stojących na Regalicy słyszałem narzekania, że niektóre barki naładowane miały odprowadzić poza kolejnością; pominięto natomiast szeregi innych, które przyszły wcześniej. Do pokrzywdzonych barków należały: „Z-2412”, „Z-2440”, „Z-4432” i inne.

Chcąc zbadać sprawę bliżej, udałem się do Stacji Obsługi Trasowej w Szczecinie i zapytałem, dlaczego nie przestrzegają kolejności wyładunku barków. Odpowiedziano mi, że delegatura „Węglókoku” zarządziła wcześniejszy rozładunek barków z miałem i że wobec jej zarządzeń kierownictwo stacji jest bezsilne.

Poszedłem więc do delegatury „Węglókoku”. Kierownik dyspozycji Jarosław Grzegorowski powiedział, iż nie przestrzega się kolejności dlatego, że na formularzach



nie ma rubryki, w której figurowałaby data przybycia barki. Poza tym mają tak wiele kłopotów z jednostkami morskimi i kolejną, że gdyby chcieli się jeszcze zajmować kolejnością barków, to musieliby mieć jeszcze jeden etat. Po namyśle kierownik Grzegorowski dodał: „Jeśli chcecie, żebyśmy nie przestrzegali kolejności wyładunku barków, to dyspo-

zytor żeglugi powinien co dzień przychodzić na narady dyspozytorów, jakie odbywają się z pracownikami portów. Wówczas uniknie się takich nieporozumień krzywdzących barkarzy i zapewni

regularną obsługę taboru rzeczno-
M. R.

Korespondent

OD REDAKCJI

Może i warto nad tym po myśleć?

Nie dotrzymali słowa

J ESZCZE z morza powiadomiliśmy dział techniczny o tym, że mamy pęknię-

ty przegrzewacz i że trzeba go naprawić w porcie. Po przybyciu w dniu 15 lipca br. do Gdańska przyszedł do nas przedstawiciel stoczni i powiadomił, że do skontrolowania stanu przegrzewacza i do naprawy uszkodzonych przystąpią dopiero nazajutrz po ostudzeniu kotła.

Wygasiliśmy kocioł 15 lipca rano i już wieczorem można było przystąpić do wymontowywania przegrzewacza. Następnego dnia rozpoczęto naprawę. Okazało się, że jeszcze jeden przegrzewacz przepuszcza, więc III mechanik nie odebrał roboty.

Stocznioy przystąpił po nownie do remontu 17 lipca o godzinie 17, planując ukończenie robót na godz. 23 tego samego dnia. W trakcie pracy oświadczyli jednak, że terminu jej ukończenia nie da się dotrzymać, bo do wykonania naprawy potrzebny jest spawacz. Mechanik prosił wówczas stoczniowców, że by przyszli jutro i ukończyli pracę. Obiecali, a jednak nie przyszli.

Ażby nie dopuścić do niepotrzebnego przestoju, III mechanik Korpalski i węglarz Piotrowski sami naprawili przegrzewacz, po czym niezwłocznie rozpalili ogień pod kotłami.

Stocznioy nas zawiedli. Nie wykonali roboty w myśl umowy. I to im wytkamy.

CHUDZIK

Korespondent z parowca „Brygada Makowskiego”



...dyrekcja Gdyńskiej Stoczni Remontowej nie do starczyła części dokumentacji technicznej do prac na doku pływającym nr 1? Na skutek tego brzydka elektryków nie mogła wykonać zobowiązania podjętego dla uczczenia 10 rocznicy Polski Ludowej.

* * *

...wagowy PKP, obsługujący na Dworcu Wileńskim wagę, przyszedł w nocy z 4-5 sierpnia br. z blisko 2-godinnym opóźnieniem.



na skutek czego 6 robotników z brygady nr 27, skierowanych do egalizacji wagonów, straciło 12 roboczogodzin na wyczekiwanie?

* * *

...przedstawiciel Zarządu Portu Gdańsk nie wziął udziału w konferencji bukinowej, na której ustalono kompozycję ładunkową dla statku „Mikolaj Rej”, jak również nie był obecny na naradzie, która opracowała sztauplan dla tego statku? Na skutek tego w trakcie załadunku wystąpiły trudności, które spowodowały opóźnione wyjście statku w morze.

* * *

...Rada Zakładowa Zarządu Portu Gdynia nie dokonuje co miesiąc analizy wy-



ników współzawodnictwa w myśl zobowiązania zawartego w umowie zakładowej?

* * *

...w bazie sprzętu zmierzającego w porcie gdańskim w dniu 2 lipca br. na trzeciej zmianie nie było obsługi do 6 wózków elektrycznych i 2 sztapla-

Takich przykładów można naliczyć dziś w Japonii dziesiątki.

Antyamerykańska walka narodu japońskiego przebiega w wielu różnorodnych formach. Okrzyk: Ame-ko kaere! — „Amerykanie precz z Japonii!” — rozbrzmiewa coraz silniej w całym kraju.

siecznie (robotnicy wykwalifikowani). Tymczasem minimum kosztów utrzymania wynosi w Japonii 20 000 jen.

Wykorzystując tę sytuację — niedzę mieszkańców, maso we bezrobocie — Amerykanie starają się wskazać japońskim bezrobotnym — podobnie jak w Niemczech zachodnich — że najlepszym wyjściem z kłopotów jest zaciąganie się do odbudowywanej armii. Na razie nosi ona nazwę „korpusu bezpieczeństwa narodowego”, ale mającego się rozrosnąć pod amerykańskim dowództwem i przy amerykańskiej materii łowej pomocy w regularnej armii. Celem tej armii ma być pomoc w realizowaniu amerykańskich planów agresji przeciwko narodom Azji.

AME-KO KAERE!

Niedługo po podpisaniu wojennego układu o „pomocy i wzajemnej obronie” Jozsida — japoński Adenauer — z „rozbrajającą otwartością” stwierdził w jednym ze swych wystąpień, że naród japoński będzie zmuszony wieść ascetyczny (!) sposób życia, by pomóc krajowi w ocaleniu jego ekonomiki od kryzysu.

Ale naród japoński nie chce ani zamienić się w przy musowo głodujących ascetów, ani też wzbogacać amerykańskich zapasów mięsa armatniego. Naród japoński wzmaga walkę o niepodległość swej ojczyzny, która jest jednocześnie walką o pokój na Dalekim Wschodzie.

Mimo postępującej na wzór amerykański faszyzacji życia politycznego Japonii, represji wobec przywódców komunistycznej partii — strajkują marynarze floty handlowej, unieruchamiając statki przywożące broń do Japonii, strajkują górnicy i energetycy.

Niezwykle charakterystycznym przejawem obecnej walki narodu japońskiego przeciw amerykańskim okupantom jest ogólnonarodowy ruch przeciw budowie baz wojennych. Bezwzględna decyzja rządu Jozsida o przeładowaniu rejonu wsi Ucinadze

szczyście Amerykanie zbudowali radiostację, u podnóża — lotnisko, koszar oraz — oczywiście — kabinety i domy publiczne...

Góra Fudzi pozostała symbolem tego, co robi się w Japonii. Kraj Kwitnącej Wiśni przekształcony został na wzór Fudzi w wielkie amerykańskie lotnisko, w bazę wojenną na Pacyfiku.



Dziś Japończycy nie wędrują już po zboczach swej świętej góry. Na jej

KOSZTY OKUPACJI

Od Wysp Kurylewskich do Kiusiu cała Japonia pokryta została siecią amerykańskich baz wojskowych. Naliczy ich można w tej chwili około 600, tzn. że na każde 600 km kw. terytorium kraju przypada baza. A przecież Japonia to niewielki swym obszarem kraj, o bardzo gęstym zaludnieniu; nie ma w Japonii nie zamieszkałych terenów. Dlatego budowa tak wielkiej ilości baz — lotnisk, poligonów, przystani okrętów wojennych i łodzi podwodnych nie mogła nie wywołać żubnego wrogu na życie japońskich chłopów i rybaków.

Jeszcze w zeszłym roku rząd Jozsida przekazał japońskim wojskom przeszło 115 tys. ha ziemi uprawnej. Tysiące chłopów zmuszonych



Pagoda w Jamate

W SIERPNIU 1945 r. sztab Mac Arthura nie czynił żadnych nadziei, by Stanom Zjednoczonym udało się szybko zakończyć wojnę z Japonią. Dowództwo japońskie z powodzeniem broniło jeszcze wówczas wysp Sa lomon, Indonezji, Burmy, a na pograniczu mandzurskim stała najlepiej wyekwipowana z armii japońskich — armia kwantuńska. Związek Radziecki, wierny przyjętym przez siebie zobowiązaniom poczdamskim. 9 sierpnia rozpoczął działania wojenne i uderzając na armię kwantuńską rozbił ją w ciągu 2 tygodni, przesadzając losy wojny. USA, by ratować swą pozycję polityczną, mimo faktycznego pokona nia Japonii, decydowała się na zrzućenie bomby atomowej na Hiroszimę i Nagasaki, wyniszczając w samej Hiroszimie od jednego uderzenia przeszło 80 000 ludności cywilnej. Burżuazja japońska, militarystyczne kółka Japonii — kapitulują.

2 września 1945 r. miał dla Japonii oznaczać początek od budowy kraju na demokratycznych podstawach ustalonych w Poczdanie. Stany Zjednoczone — depreczac zobowiązania poczdamskie — przekształciły jednak Japo-

nię w swą bazę strategiczną do nowej wojny. Wezłowymi momentami tej polityki był separatystyczny traktat pokojowy z Japonią zawarty w San Francisco oraz podpisany w Tokio z rządem Jozsida „układ o pomocy i wzajemnej obronie”.

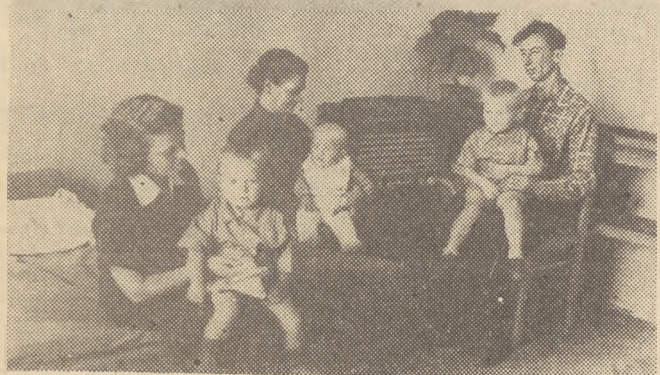
Waszyngton wyznaczył wyspom japońskim taką samą rolę strategiczną — polityczną w stosunku do Chin Ludowych i całego kontynentu azjatyckiego, jaka w stosunku do Europy. Przy pominięciu sobie, że to właśnie z wysp japońskich wyruszyły wojska amerykańskie, które zaatakowały Koreę, że z japońskich lotnisk startowały amerykańskie samoloty bombardujące wsie i miasta Korei i Chin Ludowych, że w Tokio mieściła się główna kwatery Mac Arthura. Ridgway'a i innych katów Korei.

Dlatego właśnie remilitaryzacja Japonii budzi w Indiach, Nowej Zelandii, Australii, we wszystkich krajach Azji i na Pacyfiku poważne zaniepokojenie i sprzeciw. Przypominający pod wieloma względami opór Europejczyków przeciw odbudowie zachodnio — niemieckie-



Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Walerian Kręć z Wrocławia i Józef Kolaczyński z Gdańska.

W NOWYM MIESZKANIU



ULICA Batorego w Gdyni wzbogaciła się o jeszcze jeden ogromny pięciopiętrowy budynek. Już z daleka rysuje się on czerwienią cegieł na tle błękitu nieba. W powietrzu unosi się jeszcze woń świeżej zaprawy murarskiej.

Podczas gdy na wyższych piętrach trwają w pełni prace wykonawcze, na dole widać niezwykle ożywiony ruch. Co pewien czas zatrzymują się tu ciężarowe auta, a kobiety, mężczyźni i dzieci z radosnymżywieniem wyławiają dobytek. Lśni w słońcu jasna politura szafa, tapczan złożony na ulicy tamuje chwilowo przechodniom drogę. Ale nikt się na to nie oburza.

Jakżeż? Czy można mieć radość rodzin marynarzy PLO, którzy dziś właśnie otrzymali w tym gmachu przestronne i jasne mieszkania? Więc i przechodnie cieszą się razem z nimi. Uśmiechami, jakimi obrzucają nowych lokatorów, zdają się mówić: „Życzmy wam wiele pomyślności“.

W pokoju przewodniczącego rady zakładowej PLO panuje — jak zwykle — nieopisany gwár. Wciąż zjawia się nowy interesant. Z-ca przewodniczącego tow. Rad-

wan cierpliwie udziela wyjaśnień, notuje żądania, odpowiada, załatwia różne sprawy. A za każdą sprawą kryje się ktoś z swą radością lub niezadowolaniem, z bolączką lub prośbą. Każdego trzeba załatwić, każdy musi tu znaleźć radę, pomoc, poparcie.

W przerwie między jedną a drugą rozmową telefoniczną tow. Radwan udziela nam wyjaśnień. Dom ten zbudowaliśmy dzięki dotacjom otrzymanym z Ministerstwa Żegluga. Znajdą w nim mieszkanie 64 rodziny marynarzy. Podań wprawdzie mamy więcej, ale też ten dom nie jest jedynym rozwiązaniem sytuacji mieszkaniowej marynarzy i ich rodzin. Nawiazaliśmy kontakt ze spółdzielnią budowlaną, która buduje domki jednorodzinne między Gdynią a Orłowem. Jeszcze w tym roku marynarze nabebędą na własność 19 takich domków. Poza tym, rzecz jasna, w miarę posiadanych kredytów, będziemy budować więcej domów mieszkalnych, takich jak na ul. Batorego.

Po tym optymistycznym zapewnieniu tow. Radwana udajemy się na nowe mieszkanie do motorzysty Jeremiego, Trancygiera. Pani Janina

jest trochę zaskoczona naszą wizytą — właśnie przed chwilą wniesiono ostatnie krzesło — a tu w dodatku Zdzisłowi trzeba przyrządzić buteleczkę z pokarmem. Mimo to chętnie pokazuje nam swoje nowe mieszkanie: tu jeden pokój, tu drugi, „kuchnia, tu trzeci pokój, tam łazienka... Kiedy w Radzie Zakładowej powiedziano, że mamy się zgłosić po klucze do nowego mieszkania, z początku nie dowierzałam. A tam, gdzie ostatnio mieszkaliśmy — dodaje po chwili — ciężko było. Jeden pokój, sześć osób: troje dzieci, ja z mężem i matką, wspólna kuchnia na trzy rodziny... — No, ale nie wspominałmy — przerywa — mąż — co było, a nie jest, nie pisze się w rejestrze.

— No, a powiedzcie, jakie jest wasze pierwsze wrażenie tu, na nowym mieszkaniu. Jak się czujecie?

Młodzi małżonkowie spoglądają na siebie z zaintrygowaniem. Co odpowiedzieć? Że jest dobrze? Nie. To za mało. Po rozjaśnionych twarzach widać, że naprawdę trudno im jest dobrze odpowiedzieć na wyrażenie radości, wdzięczności i tego uniesienia uczuć, jakie gromadzą się w ich sercach. Małutki Krzysztof i młodszy od niego o rok Marek rozkładają klocki w kącie na łóżku cym parkiecie. Ileż tu miejsc! Zmieści się nawet rower na trzech kołach, który tatuś obiecał kupić.

— Po prostu... tak bardzo jesteśmy szczęśliwi, że...

Ale słowa nie są już potrzebne. Właśnie promienie słońca szeroka, złota fala wtargnęły przez otwarte okna do pokoju i po raz pierwszy oświeciły jasne głowy małych w nowym mieszkaniu.

HENRYK SACZEWSKI

SLADEM interwencji

POLSKIE Linie Oceaniczne wyjaśniają, iż wydanie zezwolenia na zakup za granicą farby kremowej było wypadkiem sporadycznym. Obecnie PLO otrzymują farbę w dbatecznej ilości z Gdańskiej Fabryki Farb i Lakierów (notatka w nrze 11(81)).

ZARZĄD Portu Gdynia przyznaje, iż otwarcie świetliwy w Zakładowym Domu Kultury jest rzeczywiście sprawą konieczną. Z powodu trudności lokalowych nie można obecnie rozwiązać tego problemu. Sytuacja ta — jak zapewnia dyrekcja — ulegnie poprawie z chwilą użyczenia nowego lokalu biurowego przy ul. Rotterdamskiej (notatka pt. „Dlaczego” w nrze 13(83)).

WZWIĄZKU z notatką w nrze 12(82) pt. „Dlaczego” Sekcja Obsługi Trasowej Żegluga na Odrze w Koźlu — Porcie zawiadomiła nas, iż w celu usprawnienia doręczania paczek dla załóg pływających zainteresowani (rodziny) winni wysłać wszelkie przesyłki na adres: Żegluga

na Odrze, Wrocław, Kłęczkowska 50 z podaniem numeru obiektu, ponieważ cała ewidencja załóg znajduje się obecnie w dyrekcji.

ŻEGLUGA na Odrze we Wrocławiu odpowiadając na notatkę pt. „Bajka nie-bajka” w nrze 10(80) zapewniła nas, iż w przyszłości będzie zwracała większą uwagę na przebieg wykonywanych remontów.

Na notatkę pt. „Dlaczego” w nrze 13(83) Zarząd Portu Gdynia nadał nam wyjaśnienie, w którym przyznaje się, że ponosi winę za 8-godzinny nieproduktywny przestój statku „Curie Skłodowska” pod załadunkiem. Stracony czas nadrobiła załoga wydziału przeładunkowego i statek wyszedł w morze w planowym terminie.

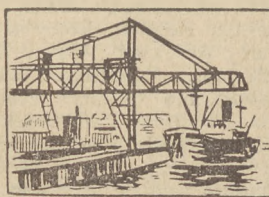
WODPOWIEDZI na notatkę pt. „Nadestane książki” w nrze 12(82) Polskie Linie Oceaniczne przyznały, że uwagi korespondenta są słuszne. Wprawdzie sekstans jest starego typu, lecz nadaje się do użytku.

Która odpowiedź jest dobra?



Jaką nazwę nosi najnowszy statek Polskiej Żegluga Morskiej?

a. „San”, b. „Kolno”, c. „Elbląg”, d. „Nogat”.



Co to za urządzenie przeładunkowe?

a. dźwąg półbramowy, b. dźwąg mostowy, c. taśmowiec, d. elewator zbożowy.



Co oznacza flaga „A” kodu międzynarodowego jako sygnał jednolitości?

a. wiozę pocztę, b. mam doktora na pokładzie, c. odbijam próbę szybkości, d. potrzebuję pilota.

Rozwiązania należy nadsyłać do naszej redakcji w terminie 14-dniowym od daty ukazania się numeru. Wśród



Jak nazywał się polski okręt wojenny wybudowany za czasów króla Zygmunta Augusta (r. 1570) w Elblągu?

a. „Smok”, b. „Wodnik”, c. „Panna Wodna”, d. „Święty Jerzy”.

Czytelników, którzy nadesłali trafne rozwiązania, rozlosujemy 5 nagród książkowych.

Iwan Gajdaenko

AMERYKAŃSKIE narzędzie

MISTER Lakies — jeden z królów handlu indyjską jutą, człowiek o chytrych, stale rozbieganych oczach — przebieżał burzystynowe paciorki i pociągając grube cygaro pouczał swego agenta.

— W handlu, Herbert, nie można kierować się tylko ideami. W interesie zysk jest ważniejszy niż wszystkie idee.

Mister Lakies mówił cicho i jednostajnie, obawiając się nowego ataku astmy. Agent słuchał uważnie swego bossa i potwierdzając, przytakiwał głową.

— Rozumiem Morgana, Rockefellera, oni mogą robić politykę, mają własne przedsięwzięcia armatorów i mogą bojkotować rosyjskie statki. Ale nam, do stu diabłów, bojkot nie odpowiada. I tak amerykańscy armatorzy zdzierają z nas siódmą skórę. I nam warto frachtować rosyjskie statki: ceny nie są za wysokie, dogodne warunki, dobra troska o ładunek...

Po wysłuchaniu bossa agent wyszedł, a mister Lakies zdjął z aparatu słuchawkę i nakręcił numer.

Mister Barclay — właściciel stoczni remontowej — spoglądał przez okno swego gabinetu na stojące w dole statki i baseny, gdzie krzątali się ludzie i stukwały młotki pneumatyczne. Zadzwieczał telefon. Mister Barclay podszedł do aparatu.

— Mister Lakies? Witam, bardzo mi miło! Co słychać? Nie mogę narzekać, sir. Oczywiście dzięki panu, proszę o tym nie zapominać.

— Nie zapominam, nawet pan mi na to nie pozwala — przygadywał Lakies swemu przyjacielowi.

— Tak... jakoś się złożyło — tłumaczył się Barclay... — Trochę chorowałem...

— Kłamiesz — myślał Lakies — gdy robisz dobre interesy, też nikomu nie telefonuję.

— Współczuję, rozumiem — mówił do słuchawki. — Chciałem pana poinformować o pewnej sprawie. Frachtujemy rosyjski motorowiec „Krasnodar” pod przewóz jutę z Indii. Niech się pan zastanowi, czy i pan nie powinien przy tym zarobić.

— Jestem wzruszony pańską troską, mister Lakies, bardzo dziękuję, jestem zobowiązany.

Wymienili szereg serdecznych pozdrowień i odczytali słuchawki.

„Podziękowaniem się nie wykręcisz” — powiedział do siebie Lakies.

„Zapewne już jutro będzie chciał pozyskać pieniądze” — pomyślał Barclay. Pownowem podniósł słuchawkę i zaczął nakręcać numer.

INSPEKTOR morskiego rejestru do spraw nadzoru bezpieczeństwa przeciwpożarowego statków w Nowym Jorku mister Wooderton był zupełnie pijany. Zaterkotał telefon. Wooderton niechętnie podniósł słuchawkę. Dzwonił właściciel stoczni remontowej Barclay.

— To ty, Dick? — zapytał Barclay.

— Oczywiście, że ja — dumnie odpowiedział inspektor.

— Nie wybierają ciebie prezydentem, Wooderton? — zapytał wesoło Barclay. I już poważnym tonem: — Słuchajcie Wooderton. Są wiadomości, że radziecki motorowiec „Krasnodar” został zafrachtowany przez firmę Lakies pod ładunek jutę.

— Tak, sir. O ile o mnie chodzi..., to już o tym wiem...

— No, a czy pomyśleliście o jakiejś roboocie u nich dla nas?

— Mała nadzieja, sir, na rosyjskich statkach bezpieczeństwo przeciwpożarowe... zawsze dobre...

— Nie leńcie się, Wooderton, nieźle zapłacę.

— Dobrze, mister Barclay, postaram się.

— I Wooderton odłożył słuchawkę.

W KAJUCIE starszego mechanika motorowca „Krasnodar”. Michała Timofiejewicza Umyskowa od samego rana panował nieustanny ruch. Mechanicy i motorzyści przychodzili do niego po pomoc i radę. Tokarz opowiadał, że skończył wytaczanie tulei, magazynier zapytywał, czy opłaca się tutaj, w Nowym Jorku kupować zapasowe pierścienie do łożków, lokalni agenci firm shipchandlerskich przynosili próbki farb, bosman prosił o obejrzenie windy kotwicznej.

Do kajuty Umyskowa wszedł kapitan. Starszy mechanik wstał.

— Czy widzieliście, Michale Timofiejewicz, jak przy drugiej ładowni pogięli nam rurociąg przeciwpożarowy? — zapytał kapitan. — W ubiegłą noc ładowali ciężkie

szutki i uderzyli. Teraz cała prawa strona linii przeciwpożarowej jest niezdatna do użytku. Zróbcie z tym coś, mechaniku?

— Można naprawić, tylko nie mamy odpowiedniej rury.

— W takim razie pogadajcie z ładem, może zrobi to stocznia remontowa.

Umyskow potarł ręką czoło.

— Nie chciałem tego.

— No, to jak? Tak wyjść, ryzyko, tym bardziej że idziemy po jutę. Ładunek łatwopalny.

— Tak! — Starszy mechanik zamyślił się. — Szkoda pieniędzy, trzeba płacić dewizami.

— I mnie szkoda, jednak co robić, statek jest droższy.

Umyskow po chwili powiedział:

— Zrobimy w ten sposób: porozmawiam dzisiaj ze stoczną. Jeżeli zgodzą się wyremontować za 500 dolarów, to robimy.

— Dobrze — zaaprobował kapitan i wyszedł z kabiny.

Oprowadzwszy kapitana, Umyskow zrzucił niebieski kombinezon, umył się, włożył mundur i wybierał się do stoczni.

W drzwiach kabiny natknął się na marynarza.

— Michale Timofiejewicz, wzywa was starszy oficer. Przyszli do niego inspektor bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

W KABINIE starszego oficera siedział inspektor Wooderton. Zapoznawszy się z nim, Umyskow nie usiadł, chcąc jak najszybciej udzielić odpowiedzi na pytania i udać się do stoczni.

— Jestem upoważniony, chief, do dokonania oględzin instalacji przeciwpożarowej statku — nie bez godności zwrócił się Wooderton do Umyskowa:

— Nie potrzebuje się pan trudzić — odpowiedział mechanik. — Wczoraj przy przeładunku uszkodzono nam przewód przeciwpożarowy. Proszę przyjść na inspekcję za trzy, cztery dni.

— Pan tak otwarcie mówi o uszkodzeniu przewodu przeciwpożarowego? — zdziwił się inspektor.

— A czegoż mam się obawiać — zapytał go starszy mechanik — uszkodzenie naprawimy i wszystko będzie w porządku.

— Tak, sir, tylko to kosztuje... — Wooderton chytrze spojrzał na Umyskowa i starszego oficera. — Otwarcie mówiąc, u nas w Nowym Jorku ceny za takie prace są wygórowane. Wymiana rury będzie kosztować drogo, spowoduje dużo kłopotu i zajmie dużo czasu.

— Nie pozostaje nam nic innego, jak załować, że zdarzyło się to akurat w Nowym Jorku — odpowiedział Umyskow.

— Dlaczego żałować, sir? Można łatwo wyjść z tych kłopotów: oszczędzić i pieniądze, i czas. — Wooderton jeszcze raz spojrzał na mechanika i oficera. — W dniu wyjścia na morze mogę wystawić wam zaświadczenie o sprawności instalacji przeciwpożarowej i nikt się do was nie przyczepi. Nie będzie to kosztować więcej niż 50 dolarów.

Umyskow i starszy oficer porozumieli się wzrokiem.

— I zamiast naprawionego rurociągu będziemy mieć pańskie zaświadczenie — ironicznie zauważył starszy oficer.



— Czy u was zawsze się tak robi? — zapytał niezadowolony i zachmurzony Umyskow.

— Nie uda się zrobić z nimi interesu — zorientował się Wooderton. Twarz jego nagle nabrała niewinnego wyrazu.

— Panowie chyba nie rozumieli amerykańskiego narzecza w języku angielskim. Ja zaferowałem za 50 dolarów swoje usługi, chcąc zaznajomić panów z właściwie stoczną, która szybko, dokładnie i tanio wykona remont, taniej aniżeli gdziekolwiek w Ameryce. A w dniu wyjścia na morze wystawię wam zaświadczenie.

Starszy oficer i mechanik uśmiechnęli się do siebie.

Inspektor obiecał jeszcze tego samego dnia przysłać na „Krasnodar” przedstawiciela stoczni remontowej dla omówienia warunków.

c. d. n.

ŻEGLARZE-GÓRNIKOM



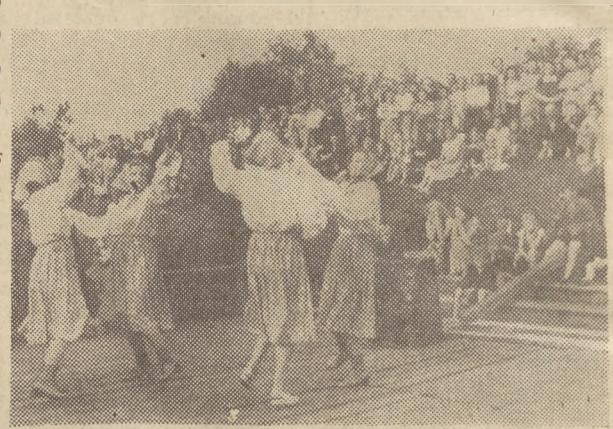
Z inicjatywy aparatu polityczno-wychowawczego Ekspozytury w Krakowie oraz przy poparciu sekretarza KP PZPR w Jawornie odbyło się spotkanie krakowskich żeglarzy z górnikiem.

Brzeg rzeki Przemszy przystrojono flagami i portretami dostojników państwowych. Górników z okolicznych kopalń przywieziono samochodami nad brzeg Przemszy. Przybyła orkiestra górnicza z kopalni „BIERUT”. Żeglarze natomiast przygotowali dwa galary, na których odbyły się występy zespołu tanecznego. Mimo złej pogody obchód trwał do późnych godzin wieczornych.

Zespół żegluga pod kierunkiem MARIU GOSTYLII zdał egzamin na płatkę, czego dowodem były długotrwałe oklaski górników i ich rodzin.

W zespole wyróżniają się DANUTA ANTOSIE WICZ, CZESŁAWA KRZĄZEK i KARMANSKA.

E. MENKE
Korespondent



ROZWIĄZANIE ZADANIA

Z NRU 14(84)

1. Barkentyna, 2. „Przyjaźni Narodów”, 3. „Jermak”, 4. rudowęglowiec.

Za trafne rozwiązanie zadań nagrody książkowe otrzymali: 1. Wanda Wilczewska z Poznania, 2. Stanisław Kozłowski ze Szczecina, 3. Zenon Skorupski z Gdyni, 4. Zofia Majewska z Gdyni, 5. Zygfryd Tarnowski z Bydgoszczy.

KRONIKA STERU

Już od kilkunastu dni pracują na własnym przadzie, otrzymywanym z dwóch pierwszych turbozespółów siłowni, maszyny i agregaty w Hucie im. Leni na. Od chwili uruchomienia siłownia ta wyprodukuje tyle energii elektrycznej, że można by nią oświetlić kilkuset tysięcy mieszkań w ciągu miesiąca.

Przed kilku dniami prze prowadzono w Szopienickich Zakładach Hutniczych próby działania pierwszego w Europie agregatu — ultra-dźwiękowego, służącego do oczyszczania dymów fabrycznych z pyłów i innych zanieczyszczeń. Próby wypadły pomyślnie.

Urządzenie to zaprojektował i wykonał zespół pracowników naukowych Centralnego Instytutu Ochrony Pracy. Jest to wspaniały, na skalę światową sukces polskiej myśli technicznej.

W Łódzkiej Zakładach Włókien Sztucznych udało się po wielu próbach wyprodukować po raz pierwszy w Polsce włókno ze szkła.

Włókno szklane — nasz najmłodszy przedstawiciel włókien sztucznych — ma ogromne zalety i dlatego otwierają się przed nim możliwości szerokiego zastosowania np. w elektro-technice do produkcji tkanin technicznych, dekoracyjnych, lin itp.

Do portu rybackiego w Swinoujściu zawinął po 6-tygodniowym pobycie na Morzu Północnym statek — baza „Fryderyk Chopin”. Przywiózł on bogaty plon połowów naszej floty: rybackiej — 32 tysięcy bezcelek śledzi.

8 sierpnia br. została otwarta we Wrocławiu Krajowa Wystawa Wynalazczości i Postępu Technicznego.

Wystawa wrocławska stanowi przegląd naszego dziesięcioletniego dorobku w dziedzinie wynalazczości i postępu technicznego we wszystkich gałęziach naszej gospodarki. Będzie ona otwarta do 30 września br.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, CAF-u, Sączewskiego, Kosycarza. Rysunki: Karłowskiego i Katerza.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych Gdynia, ul. Waszyngtona 34 na konto PKO Gdynia nr 11-110-55152. Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu, Warszawa. Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 11.600 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pao. rot. 60 gr 102 cm. klasa VII. Manuskrypty dostarczane od 5. VIII. do 10. VIII. Druk ukończono 13. VIII. Zam. 2314 W-5-12290