

WYKONALI PLAN ROCZNY

Do 4 września br. załoga Ekspozytury Rejonowej Żeglugi na Wiśle w Krakowie wykonała plan przewozów w tonach w 100,2 proc.

Do wykonania zadań przed terminem przyczynił się wzrost świadomości politycznej załóg pływających, przejawiający się w systematycznej realizacji zobowiązań długofalowych, w przekraczaniu norm przewozowych, przedłużeniu czasu jazdy, w zwiększeniu wydajności pracy.

Ponadto załogi zobowiązują się wykonać plan roczny w 140 proc. w tonach i 118 proc. w tonokm.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 18(88) - rok 4

GDAŃSK, 15-30 WRZEŚNIA 1954 R.

Cena 40 gr

JESIENNY FRONT ŻEGLARZY

ZBLIŻA się jesień, a wraz z nią stają przed naszą gospodarką nowe, poważne zadania. Musimy zorganizować jak najsprawniejszy sprzęt i skup ziemniaków. Musimy zabezpieczyć jak najsprawniej organizację przewozu masy ziemniaków do miast z jednej strony i dostarczenia wsi potrzebnych produktów przemysłowych z drugiej strony.

Wiemy, jak ciężkie w tym okresie zadania stoją przed koleją i transportem samochodowym; zadania często przerastają ich możliwości. Dlatego transportowi wodnemu winno obecnie przyświecać hasło: zwiększyć udział żeglugi w przewozach jesiennych. Każdy wodniak winien uświadomić sobie, że okres ten, tak ważny z punktu widzenia naszej gospodarki narodowej — wymaga od niego zwiększonego wysiłku.

Na doniosłość akcji przewozów jesiennych wskazuje lipcowa uchwała Prezydium Rządu. Uchwała ta nakłada także na żeglugę, jako na jednego z przewoźników — obowiązek operatywnego, od dolnego włączenia się do przewozów.

Ubiegły rok zaznaczył się znacznym wzrostem przewozów jesiennych, dokonanych przez żeglugę śródlądową, w stosunku do lat poprzednich. Szczególnie należy tu podkreślić b. duży wysiłek Żeglugi na Wiśle, która — nie raz w bardzo ciężkich warunkach zarówno atmosferycznych, jak i technicznych — docierała swoim taborom do miejsc pozbawionych dogodnych połączeń komunikacyjnych lub też w ogóle tych połączeń pozbawionych. Wysiłek załóg, ofiarna praca personelu eksploatacyjnego i aktywne włączenie się do akcji aparatu polityczno-wychowawczego tego przedsiębiorstwa, umożliwiło dokonanie przewozów z miejscowości, które „teoretycznie” nie były możliwe do obsłużenia przez żeglugę.

Mimo znacznego sukcesu w kampanii przewozów jesiennych, nie można nie zauważyć

siennych, nie można przemilczeć niedociągnięć, tym bardziej, że uświadomienie ich sobie pozwoli na lepsze przeprowadzenie akcji w roku bieżącym.

Główne niedociągnięcia roku ubiegłego można by sformułować następująco:

ŻEGLUGA NA WISLE

1 Niedostateczne przygotowanie przez zleceniodawców punktów za i wylądunkowych oraz zła organizacja przeładunków, co w znacznym stopniu zwiększyło przebieg taboru lub też uniemożliwiło wykonanie zadań w stopniu zaplanowanym. W wielu punktach za i wylądunkowych nie zwrócono do statecznej uwagi na małą mechanizację, opierając się z reguły na pracy ręcznej.

2 Brak dostatecznej ilości taboru do przewiezienia zgłoszonych do przewozu ziemniaków. Ten brak pogłębiła zła organizacja przeładunków, o której już mówiono. Wypożyczeniem kilku jednostek (barek) z rejonów dróg wodnych tylko częściowo pokryto niedobór, a przerzut taboru odrzańskiego nie był dokonany ani sprawnie, ani też na czas i niezapobiegł też brakowi taboru, jaki odczuwała Żegluga na Wiśle.

3 Brak troski o dostateczne zaopatrzenie załóg w równo w odzież ochronną i ciepłą, jak i w żywność. Znaczące wysiłki przedsiębiorstwa, aby zaopatrzenie uczynić przynajmniej dostatecznym, nie dały wyników z powodu zbyt późnego zajęcia się tą sprawą.

ŻEGLUGA NA ODRZE

1 Późne skontaktowanie się Żeglugi na Odrze z poszczególnymi zleceniodawcami, co spowodowało słaby wpływ masy do przewozów. Brak ten, jak również „sztynne rozdzielniki” nie uwzględniły specyfiki żeglugi śródlądowej (stan wody, punkty przeładunkowe) spowodował niewykorzystanie zdolności przewozowej taboru.

2 Brak terminowego uzgodnienia z pełnomocnikami skupu lokalizacji punktów przeładunkowych.

3 Niedostateczna akwizycja ziemniaków przez aparat handlowy przedsiębiorstwa w okresie złych warunków nawigacyjnych na Odrze środkowej, co odbiło

się niekorzystnie na wykonaniu zadań przedsiębiorstwa w kampanii przewozów jesiennych.

Jak widać, trudności i niedociągnięcia obu przedsiębiorstw były różne, ale dawały ten sam skutek: niewykorzystanie w maksymalnym stopniu możliwości przedsiębiorstw dla zwiększenia swego udziału w przewozach jesiennych.

Jakie należy wysnuć wnioski na rok bieżący?

Można je ująć następująco:

Przedsiębiorstwa żeglugowe winny zwiększyć swój udział w przewozach jesiennych w stosunku do roku ubiegłego:

Żegluga na Odrze co najmniej o 15 proc.

Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy co najmniej:

w rejonie Gdańska o 10 proc.,

w rejonie Żuław o 15 proc.

Żegluga na Wiśle w Warszawie co najmniej:

w rejonie Warszawy o 15 proc.,

w rejonie Sandomierza o 10 proc.,

w rejonie Krakowa o 10 proc.,

w rejonie jez. mazurskich o 25 proc.

Tak znaczny wzrost zadań będzie można osiągnąć przez:

• wysoką, elastyczną sprawność organizacyjną, operatywność działania wszystkich ogniw przedsiębiorstwa,

• bezpośrednią, terenową łączność z pełnomocnikami skupu w oparciu o lipcową uchwałę Prezydium Rządu i bezpośrednią akwizycję przez aparat handlowy przedsiębiorstw,

• dopinanie należącego przygotowania przez klientów punktów przeładunkowych, dopomożenie im w ramach własnych możliwości i doświadczenia do pokonania trudności,

• przygotowanie na czas od powiednietego taboru i używanie go zgodnie z przeznaczeniem przy maksymalnym wykorzystaniu zdolności przewozowej,

• troskliwe, sprawne zaopatrzenie załóg zarówno w odzież i żywność, jak też w prasę i książki, aby zwiększony wysiłek w okresie przewozów jesiennych nie był połączony z zanikiem pracy kulturalno-oświatowej.

Należy w tym okresie zwrócić szczególną uwagę na pracę polityczną wśród załóg, gdyż od wyników tej pracy w znacznym stopniu zależy wykonanie zadań ciągłych na przedsiębiorstwach żeglugowych w okresie przewozów jesiennych. Główną rzeczą jest, aby każdy żeglarz rozumiał wagę stojącego przed nim zadania, bowiem jego postawa przede wszystkim decydować będzie o powodzeniu kampanii.

JÓZEF MICHAŁOWSKI

DNI WIELKIEJ PRZYJAŹNI



Na statkach i w portach, w stocznich i w laboratoriach uczonych — wszędzie, na każdym niemal kroku możemy dostrzec tę wielką przyjaźń narodów polskiego i radzieckiego. Zrodziła się ona w okresie walki z kapitalistycznym i narodowościowym uciskiem, a krzepła na polach ostatniej wojny.

Ona to oświecała nam drogę, którą szliśmy przez dziesięć ostatnich lat i oświecać będzie po wsze czasy. Ona to zaoszczędziła nam wiele wysiłków, błędów i szukania po omacku właściwych dróg, gdyż czerpaliliśmy od ludzi Kraju Rad, jak z nieprzebranej skarbnicy, doświadczenia w umacnianiu władzy ludowej, w uprzedmiotowieniu naszego kraju, w przebudowie naszej gospodarki wiejskiej, w organizowaniu naszej żeglugi morskiej i rzecznej. Każda dziedzina naszego dzisiejszego życia wiąże się ściśle z przyjaźnią z Wielkim Krajem Rad.

12 września rozpoczął się Miesiąc Pogłębiania Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Stanie się on w — 10 rocznicę Polski Ludowej — wielką manifestacją braterstwa i przyjaźni, łączących nasze narody, braterstwa i przyjaźni, które są rękojmią naszych nowych zwycięstw na drodze do socjalizmu, które są gwarancją nienaruszalności naszej niepodległości i suwerenności.

Na zdjęciu: radzieccy marynarze wśród dzieci z trójmiasta w teatrze „Wybrzeże”

GŁÓWNY KSIĘGOWY — sumieniem przedsiębiorstwa

W walce o obniżkę kosztów własnych poważną rolę odgrywają pracownicy działów księgowo — finansowych. Artykuł głównego księgowego Kozielskich Stocznii Rzecznych Czesława Bicz jest pierwszym z szeregu planowanych przez nas publikacji o roli głównych księgowych w wyszukiwaniu rezerw i zmniejszaniu kosztów własnych. Spodziewamy się, iż artykuł Czesława Bicza zachęci pracowników działów księgowo — finansowych przedsiębiorstw naszego resortu do zabierania głosu w tej sprawie na łamach naszego pisma.

ZASADNICZE przemiany, jakie zaszły i zachodzą w naszym całym życiu społecznym i gospodarczym, wymagają nowego stosunku do pracy i nowego pojmowania roli głównego księgowego oraz księgowych w przedsiębiorstwie państwowym.

W kapitalizmie rola księgowo ogranicza się do biernej ewidencji wydarzeń zachodzących w przedsiębiorstwie, niejednokrotnie celowo

falszowanych na życzenie pracodawcy dla uzyskania niższego wymiaru podatkowego.

Dzisiaj prawa i obowiązki głównych i starszych księgowych, określone uchwałą Rady Ministrów z 20 stycznia 1950 r., stawiają ich w rzędzie czołowych budowniczych ustroju socjalistycznego, jako mężów zaufania lu

do wymianie książeczek żeglarskich. Obecnie Urzędy Morskie są w trakcie przygotowywania tej akcji. Z chwilą otrzymania przez uprawnionych nowych książeczek żeglarskich, stare dowody służby marynarskiej stracą swoją wartość. Przestaną być dokumentami osobistymi nie zatrudnionych w naszej flocie ludzi.

Jak wykazuje bowiem statystyka, wydano w okresie powojennym ponad 20 tysięcy książeczek żeglarskich, a pływających marynarzy mamy przecież niewiele więcej ponad kilka tysięcy.

Nie jest istotne to, że nowe książeczki żeglarskie zmieniają kolor swej okładki (będą one dla żeglarni międzynarodowej ciemnoniebieskie), ani też że ich treść zostanie nieco poszerzona (miejscem na adnotacje, np. odciski urlopów itp.). WAŻNE JEST TO, ŻE POSIADAĆ JE BĘDĄ LUDZIE, KTÓRZY SĄ FAKTYCZNIE MARYNARZAMI NASZEJ FLOTY, LUDZIE, KTÓRZY CODZIENNIE TRUDNIĄ SIĘ PRACĄ ROZSŁAWIAJĄ BIAŁO — CZERWONĄ BANDERĘ NA WODACH I PORTACH CAŁEGO ŚWIATA. WAŻNE JEST TO, ŻE LUDZIE, NIEGODNI TEJ ZASzczytnej SŁUŻBY, PRÓŻNIACY, PRZESTĘPCY I OBI BOKI PRZESTANĄ SIĘ SZCZycić POSIADANIEM TAKIEGO SAMEGO, JAKI MA KAŻDY UCZCIWY MARYNARZ NASZEJ FLOTY — DO KUMENTU.

Z. M.

CZESŁAW BICZ

SPRAWA MARYNARSKIEGO HONORU

Książeczka żeglarska to dowód osobisty marynarza. W tej niewielkiej książeczce rejestruje się czas pracy każdego marynarza. Na kilkudziesięciu stronach znajdują się dane personalne właściciela dokumentu, nazwy jednostek, na których pływał on w swym marynarskim życiu, dane o mocy silnika i wyporności statków, nazwiska kapitanów. Białe lub żółte karty książeczki żeglarskiej rejestrują zwięźle całą marynarską służbę. Mówią o stopniowym wzroście kwalifikacji zawodowych. Przypominają niejednemu dziśszemu kapitanowi Żeglugi Wielkiej i oficerowi ludowej floty handlowej minione lata wspinania się po szczeblach marynarskiej kariery. Przypominają dzisiejszym marynarzom, rozpoczynającym dopiero swój trudny, lecz porywający zawód, że droga awansu stoi przed nimi otworem.

Książeczka żeglarska to chlubny dowód Waszej, marynarze, pracy na morzu pod różnymi szerokościami geograficznymi. Nie jeden z Was, wodząc oczami po jej stronicach, wraca myślą w przeżyte ubiegłych lat, opowiada przyjaciółom dzieje minionych rejsów, snuje wspomnienia z pobytu w dalekich portach świata, opowiada o nędzy ludzi o brudnej, czarnej i białej skórze, żyjących w krajach opanowanych przez dolar. Różne są wspomnienia, tak jak różne są charakterystyki ludzkie. Lecz książki żeglarskie są jedne i te same, choć posiadają

je dzisiaj jeszcze różni ludzie.

Ma książeczkę żeglarską np. kpt. Janus, wzorowy dowódca i wychowawca załogi, mający przodujący marynarze jak np. asystent maszynowy Paweł Liedtke, palacz Józef Ostrowski, Ignacy Kruszona i wielu innych.

I mają zgola inni ludzie: pijacy i nieroby, tacy jak Mieczysław Mazur i znany popularnie osobnik Łopek. Książeczka żeglarska legitymowała się przestępca kryminalny, zdrajca Ojczyzny Klimowicz.

Niejedną z Was, marynarze, powodowały litoscia lub chęcią pozbycia się nagabującego i skomla cego o „zapomogę”, grabującego po ulicach, wiodącego do portu, osobnika w kapeluszu o obwisłym ron dzie, o zmietej twarzy, na piętnowanej pijaństwem, osobnika który, pokazując Wam niebieską, poplamioną książeczkę, mieni się Waszym kolegą — dał kilkadziesiąt złotych lub rzucał sztukę odzienia. Znał dobrze tego pseudo-marynarza Łopka, którego rejsy od szeregu lat wiodą od „Gryfu” via Portowa i plac Kaszubski do „Centralnej”. Znał pijaka Mieczysława Mazura, kundę portowa, łazika i bu melanta, żądającego od Was w imię „koleżeństwa” pieniędzy, niezbędnych w jego pijackiej „kariere”.

Ci ludzie, podobnie jak Wy, legitymują się małą niebieską książeczką, plamiącą dobre imię marynarza ludowej floty handlowej. Ta książeczka dopomaga kryminalistom Klimowiczowi do ucieczki i dokonania naieieższego

przestępstwa zdrady własnego narodu i Ojczyzny.

Nadszedł też najwyższy czas położyć kres temu sta nowi rzeczy, plamiącemu dobre imię naszego marynarza.

Dotychczas tryb wydawania i posiadania książeczek żeglarskich regulowała ustawa z dnia 2 czerwca 1902 r. Według przepisów tej ustawy książeczki żeglarskie, które właściciel nieprzerwanie przeplwiał 6 miesięcy w żegludzie międzynarodowej, przechodziła na jego własność. Prawo to, o którego zachowanie walczyły w okresie międzywojennym związki zawodowe, zabezpieczało wówczas, w warunkach kapitalistycznych rządów osobiste interesy marynarza, dając mu prawo muślowania na wszystkie statki i niezależniające go w pewnym sensie od armatora.

Dzisiaj u nas zmieniła się radykalnie sytuacja. Znikły prywatne przedsiębiorstwa żeglugowe, zasilane obcymi kapitałami. Mamy jednego armatora ludowej floty, którym jest państwo. Dla marynarzy, chcących pracować uczciwie w swym zawodzie, nie brak dziś zajęcia.

Nasza ustawa z dnia 28 kwietnia 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej, pozbała mocy wszystkie u przednio wydane, przedwojenne ustawy o pracy na morzu.

Z WROCŁAWSKIEJ WYSTAWY



Na otwartej w dniu 8 sierpnia br. we Wrocławiu Krajowej Wystawie Wynaalazczości i Postępu Technicznego resort żeglugi posiada trzy pawilony, w których zgromadzono imponujący dorobek marynarzy, portowców, żeglarzy w dziedzinie wynalazczości i postępu technicznego. Reportaż z wystawy zamieszczamy na stronie 5.

Uczmy się od naszych przyjaciół

Plan techniczny floty morskiej

STOSOWANA obecnie metoda planowania przewozów morskich i ustalania podstawowych wskaźników i mierników pracy floty ma — naszym zdaniem — szereg istotnych braków. Plan przewozów wyrażony w tonach i tonomilach ustala się na podstawie wyjścia statku z portu, a wskaźniki i mierniki pracy floty wyprowadza się na podstawie zakończonych rejsów.

Oznacza to, że jeżeli statek wyszedł w rejs na początku miesiąca sprawozdawczego i zakończy go w następnym miesiącu, to do ewidencji wykonywania planu przewozów zalicza się tony i tonomile danego rejsu w miesiącu sprawozdawczym na podstawie wyjścia statku, a do określenia jakości eksploatacji i stopnia wykorzystania statku wchodzi się całą jego pracę do następnego miesiąca.

Zdarza się, że przewozy zalicza się na podstawie wyjścia statku w jednym miesiącu, a praca statku znajduje odbicie w miernikach po 2 — 3 miesiącach, to jest po zakończeniu dalekiego rejsu. Należy przy okazji stwierdzić, że aparat dyspozytorski w istocie pozbawiony jest możliwości operatywnego zabezpieczenia i śledzenia przebiegu wykonania mierników wydajności przez statki morskie. A przecież prace eksploatacyjne statku i każdego jego rejsu. W harmonogramie przewozów na podstawie wyjścia statków, lecz również według wykonania mierników na podstawie zakończenia rejsów. W przypadku niewykonania podstawowego miernika — wydajności tony — dyspozytorzy nie mogą pozbawiać się części premii produkcyjnej.

Należy podkreślić, że obecny harmonogram pracy floty morskiej jest niedostatecznie skoncentrowany. Oto przykład. Wykonując zadania stycynowe parowiec „Lermontow” powinien był wyjść w daleki rejs, co rozwiązuje wykonanie planu miesięcznego w tonomilach. Pracownik służby eksploatacji przedsiębiorstwa żeglownego i centralnego zarządu interesuje bezwarunkowo wyjście statku w styczniu, zaś dzień wyjścia nie jest ściśle obowiązujący. Jeżeli rejs parowca „Lermontow” powinien trwać 65 dni, to przez wyjście 28 stycznia przewidziane zakończenie nastąpi 3 kwietnia. Aparat dyspozytorski nie niepokoi się szczególnie rejsom parowca „Lermontow” przez cały

czas trwania, ponieważ niezałatwienie od tego, czy kończy się 3 czy 10 kwietnia, odejście tego statku z ładunkiem w kwietniu zapewni wykonanie planu miesięcznego.

Jednakże dla oceny jakości wskaźników pracy floty nie jest obojętna data rozpoczęcia i zakończenia rejsu. Przecież przedłużenie czasu trwania rejsu powoduje stratę zdolności przewozowej statku.

Zagadnienie zgodności planu przewozów z podstawowymi wskaźnikami i miernikami pracy floty nie jest obojętne dla dyspozytorskiego aparatu.

PLAN techniczny powinien zabezpieczyć przewozy w planowanym miesiącu. Obejmuje on miesięczny plan przewozów na podstawie wyjścia statków ze wskazaniami podstawowych ładunków i ich kierunków zgodnie z zapotrzebowaniami klientów, spis statków przedsiębiorstwa żeglownego z wykazem dob i tonodób w eksploatacji i w remoncie dla każdego statku. Te części uzgadnia się ze służbą mechaniczną, która ona bezwzględnie obowiązują.

W planowaniu technicznym znajduje odbicie harmonogram ruchu statków oraz plan pracy floty, opracowany w postaci tablicy według każdego statku i każdego jego rejsu. W harmonogramie należy wykazać nośność statku przy średnich zapasach paliwa i wody; dobową szybkość eksploatacyjną zatwierdzoną przez dyrektora przedsiębiorstwa żeglownego; porę wyjścia i przeznaczenia oraz daty, godziny przybycia i odejścia statków, rodzaj ładunku, tony i tonomile na wycieczki statków; przebieg statku z ładunkiem i oddzielenie pod balastem; tonomile, które statek daje w miesiącu sprawozdawczym według „odcinka” przypadającego na 24 godziny ostatniego dnia miesiąca i wreszcie ilość dob w ruchu, na postoje dla każdego statku według „odcinków”.

Harmonogram miesięczny obejmuje wszystkie statki znajdujące się w eksploatacji, czyli statki rozpoczynające rejs z ładunkiem w mie

siu planowym, oraz statki kończące lub kontynuujące rejsy rozpoczęte w poprzednich miesiącach.

Dla statków znajdujących się w dalekich rejsach oblicza się w harmonogramie tylko tonomile na dany miesiąc, wykazując ich przebieg w milach oraz w dobach ruchu i postoju. W ogólności dla wszystkich statków przed siebiorstwa żeglownego otrzymujemy sumę ton i tonomil odpowiadającą planowi przewozów na wyjściu, jak również tonomile według pracy floty, które należy wykonać w planowym miesiącu.

PRZY takim harmonogramie nie nakłada się na aparat dyspozytorski przedsiębiorstwa żeglownego obowiązek zabezpieczenia przewozów nie tylko w zakresie wysyłki ładunków, lecz również wykonania planu pracy floty, czyli tonomil wszystkich statków znajdujących się w eksploatacji.

Na podstawie harmonogramu i zawartych w nim danych można łatwo uzyskać podstawowe wskaźniki pracy floty według „odcinków” danego miesiąca planowego. W tym przypadku tonazodoby w eksploatacji za miesiąc będą się pokrywały z kalendaryzowanymi tonazodobami. Statystyka postoiu harmonogram wykazuje dla przedsiębiorstwa żeglownego jako całości. Tonazomile ustala się na podstawie przebiegu każdego statku z ładunkiem i pod balastem oraz uwidocznionej w harmonogramie nośności. Ton przewożonego ładunku harmonogram wykazuje na wyjściu statków, a tonomile — według „odcinków” pracy floty.

Plan techniczny jest potężnym środkiem walki o przedterminowe wykonanie zadań przez każdy statek.

Inż. E. Moroz i inż. J. Panus
Tłum. H. R.

Z życia związkowego

Sukcesy zobowiązują

Należyte zorganizowanie sieci bibliotek, dotarcie z książką do czytelnika, stanowi dla aktywnych związkowych powołanie. Wodniak, portowiec i marynarz chcą czytać dobre książki, chcą otrzymywać je w najbardziej dogodny sposób. W naszych specyficznych warunkach spełnienie tych słuszných żądań nie jest ani proste, ani łatwe, szczególnie na morskich i rzecznych statkach oraz w rejonach dróg wodnych. Nie mniej możemy w tym zakresie wykazać się pewnymi osiągnięciami.

Zarząd Gł. Związku Zawodowego Pracowników Żeglownych prowadzi 3 centra księgozbiorów ruchomych w Gdańsku, Szczecinie i Warszawie. Ilość punktów bibliotecznych wynosi 269. Cyfry te, biorąc pod uwagę ilość zatrudnionych w resorcie, są dosyć wysokie.

Dużą rolę odgrywa również stan ilościowy i jakościowy księgozbiorów oraz praca personelu bibliotekarskiego. Trzeba przyznać, iż poza nielicznymi jednostkami, nie posiadamy należyte przeszkolenych bibliotekarzy.

Aby ten brak nadrobić, musimy zapewnić lepsze wykorzystanie przez naszych bibliotekarzy, organów zwanych przez WRZZ 2-tygodniowych praktyk oraz comiesięcznych seminariów, na których poza fachowymi wskazówkami z dziedziny bibliotekarstwa prowadzi się wykłady z literatury polskiej, omawia aktualne zagadnienia z życia politycznego i kulturalnego, podaje nowości wydawnicze. Musimy także szeroko zachęcać bibliotekarzy do indywidualnego uzupełniania wiadomości. Tę formę stosuje z powodzeniem np. tow. B. NASIK z PRCiP w Gdańsku — słuchacz Państwowego Zaocznego Kursu Bibliotekarskiego, tow. WOLFFOWA z RDW we Wrocławiu i inni.

Poważną bolączką jest często występujący brak odpowiednich pomieszczeń na biblioteki. Mieszcza się one przeważnie w małym, nieodpowiednim pomieszczeniu. Zdarzają się wypadki, jak np. w PLO czy do niedawna w Ministerstwie Żeglowności, że szafy z książkami stały na korytarzu. Niejednokrotnie znajdują one pomieszczenie wspólne z radą zakładową lub w lokalu biurowym. Związek Zawodowy Pracowników Żeglownych stara się zabezpieczyć bibliotekom odpowiednie warunki lokalowe.

Księgozbiory bibliotek statych mimo stałego wzrostu (np. w ub. r. zakupiono 8 000 książek), są nadal za szczupłe. Czytelnicy w dalszym ciągu narzekają na brak dostatecznej ilości literatury pięknej polskiej i obcej. W związku z tym Zarząd Gł. ZZZP zakupił w br. najbardziej poczytne książki za 100 000 zł. Niezależnie od tego, Ministerstwo Żeglowności obiecało przekazać bibliotekom związkowym 6 000 książek.

Z okazji X-lecia PRL Zarząd Gł. ZZZP przyznał najlepszym czytelnikom 70 nagród książkowych. M. im. nagrody otrzymali: WŁADYSŁAW MŁODZIEJOWSKI z Klubu Żeglarskiego w Szczecinie, WACŁAW MARCZAK ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej, MARIA ADAMSKA ze Stoczni Rzesznej w Toruniu, OLGIERD TUŚMIŁOWICZ z Żeglowności na Odrze, WŁADYSŁAW KOTYLLA, BRONISŁAW BLASZKE, GERTRUDA DWORZANSKA i inni.

Fakty te świadczą już o pewnych osiągnięciach Związku Zawodowego Pracowników Żeglownych na odcinku rozwoju czytelnictwa. To jednak zobowiązuje personel bibliotekarski i cały aktyw związkowy do jeszcze większego zbliżenia czytelnika do książki i książki do czytelnika.

JANUSZ WILEMBOREK
Instruktor KO
Zarządu Gł. ZZZP

Przegląd wydarzeń

50 SIERPANIA br. parlament francuski większością głosów odrzucił układ „europejskiej wspólnoty obronnej”. Tym samym układ o EWO, którego dzwon pogrzebowy zabrzmiął już w Brukseli, został ostatecznie pogrzebany w Paryżu. To doniosłe wydarzenie polityczne w skali nie tylko europejskiej, ale i światowej, jest wielkim zwycięstwem narodu francuskiego i sił pokoju na całym świecie. Flasko EWO dowodził, na jakiej wysokości stały siły patriotyczne Francji, które przeciwstawiały się remilitaryzacji Niemiec zachodnich, widząc w tym śmiertelne niebezpieczeństwo przede wszystkim dla niepodległości swojej ojczyzny.

PO POGRZEBIE EWO

ODRZUCENIE przez francuskie Zgromadzenie Narodowe układu o „europejskiej wspólnoty obronnej” wywołało istne zamieszanie i „trzęsienie ziemi” w Waszyngtonie i w Bonn. Prasa amerykańska podobna była w tych dniach — pisze nowojorski korespondent „Frawdy” Filipow — do placzki nad ciałem zmarłego. Tytuły w gazetach utrzymywane były prawie w żałobnym tonie: „Plan europejskiej wspólnoty obronnej — martwy”, „Tragedia europejskiej wspólnoty obronnej”, „Francuski parlament pogrzebał armię europejską” itp.

Nie trudno zrozumieć, dlaczego prasa amerykańskich monopolów tak opłakiwała śmierć EWO. Gazeta „New York Times” pisała: „To, w szczególności ciężki cios w kanceliarz Adenauera i jego politykę... ale to także ciężki cios w amerykańską politykę w Europie...”

Nie też dziwnego, że po tak bolesnym uderzeniu Adenauer zwracał się do całego glosu prasy francuskiej. Tupet kanclerza bońskiego wół zawodniczył z bezczelnością, gdy oświadczył: „Sytuacja, w jakiej znalazła się Francja, jest pożałowania godna, a nawet fatalna... A tymczasem godnym pożałowania stał się sam Adenauer, który znalazł się sam w fatalnej sytuacji załamania się całej jego polityki, opartej na „armii europejskiej”.

Butne oświadczenie Adenauera wywołało olbrzymie oburzenie we Francji. Gazeta „Combat” np. pisała o tym, że Francja chce sama decydować o swoich własnych losach, stwierdzając: „Tym gorzej dla pana Adenauera, jeśli zmarł w to do tego stopnia, że zupełnie stracił głowę”.

Ale nie tylko Adenauer „stracił głowę”. Również i jego patron Dulles rol teraz plawy o remilitaryzacji Niemiec zachodnich wbrew i przeciwko Francji, wbrew i przeciwko opinii całego świata. Przede wszystkim usiłuje przeformować przyjęcie Niemiec zachodnich do paktu północno-atlantyckiego i postawić je na równie „suwerennej” stopie, co i innych uczestników NATO.

Plany amerykańskie spotykały się ze sprzeciwem Angli, która zamierzała przed tym omówić zagadnienia remilitaryzacji Niemiec zachodnich na konferencji dwuletniej państw, tj. St. Zjednoczonych, W. Brytanii, Kanady i niedoszłych partnerów — uczestników EWO.

Jak wiadomo, wobec sprzeciwu USA i Bonn zwolnienie tej konferencji nie doszło do skutku i zostało „odroczone”. Istnienie „konceptu amerykańskiego”, „angielskiego” i niewątpliwie „francuskiego”, na razie jeszcze otwarcie nie sformułowanej, wskazuje na istniejące silne tarcia w łonie mocarstw zachodnich. Wskazują na wzrastające zamieszanie w obozie zachodnim, mieszczące dziennik niemiecki „Badische Neueste Nachrichten” pisał w artykule pt. „Dysonanse w uverturze”: „Nowe pretencje zostały poprzedzone potokiem przemówień, oświadczeń, wywiadów, pogłosek i kombinacji. Jest to prawdziwa uvertura składająca się z fałszywych tonów bez harmonii... Jasne jest, że wszystko jest niejasne...”

Ale to, co dla mieszańskich gazet nie jest jasne, zupełnie jasne jest dla nas. Oficjalne koła mocarstw zachodnich — jak głosi oświadczenie Ministerstwa Spraw Zagranicznych ZSRR w sprawie EWO — rozwijała go-rączkową działalność w celu sklecania nowej kombinacji z udziałem Anglii, przy czym cał-

kowiele przemierzają propozycje Związku Radzieckiego o stworzeniu zborowego systemu bezpieczeństwa w Europie. Kombinacje te — stwierdza dalej oświadczenie radzieckiego MSZ — mają na celu utworzenie drogi militarności Niemiec zachodnich i oszukania Francuzów nowym szyldem.

Zdaje sobie z tego sprawę opinia narodu francuskiego. Dziennik „L'Humanité” ostrzega, że „rząd mimo odrzucenia EWO, byłby gotów wyrazić zgodę na formułkę zastępczą zapewniającą remilitaryzację republiki bońskiej... Chodzi o to, aby nie było zbyt widoczne, iż w istocie rzeczy wskrzesza się EWO pod inną maską”.

Powstało pytanie: czy możliwości rozwiązania sprawy niemieckiej zostały już wyczerpane? Propozycja radziecka z lipca br. w sprawie zwolnienia konferencji czterech wskaźuje, że nie. Zwolnienie tej konferencji domagała się narody Europy, w tym i naród niemiecki. Nie jest przecież rzeczą przypadkową, że przywódcą socjal-demokraty w Niemczech zachodnich, Ollenhauer, znalazł niewątpliwie nastroje mas, oświadczył po klęsce EWO: „W tym stanie rzeczy należy zwołać konferencję czterech mocarstw, by omówić sprawy bezpieczeństwa Europy i zjednoczenia Niemiec”.

GDZIE LEŻY AUSTRALIA

Po klęsce swej polityki w Europie, dotyczącej utworzenia EWO — Stany Zjednoczone szukają pociechy w zawartym 8 września br. w Manili agresywnym pakcie Azji południowo-wschodnim tzw. SEATO (od początkowych liter angielskiej nazwy tego układu South East Asia Treaty Organisation).

W Manili pakt ten podpisał przedstawiciel ośmiu państw — Francji, USA, Anglii, Nowej Zelandii, Australii, Pakistanu, Syjamu i Filipin. Jak widzimy, państw azjatyckich — uczestników tego paktu — jest najmniej. Do paktu tego nie przystąpiły także kraje azjatyckie, jak Indie, Indonezja i Burya. Tak więc w pakcie południowo-azjatyckim, który musi być jeszcze ratyfikowany przez parlamenty państw, które go podpisały, uczestniczy większość krajów, których azjatyckimi nazwami nie można. Dotychczas uczono nas, że Australia np. jest odrębną częścią świata, ale Dulles, wbrew temu, usiłuje wnieść poprawki do geografii. Obecnie uczniowie w szkołach amerykańskich na pytanie: „gdzie leży Australia?”, będą musieli odpowiadać: „w Azji”. Tak, jak w związku z przystąpieniem Turcji do NATO musza prawdopodobnie twierdzić, że Ankara leży nad Atlantykiem... Pozostawmy jednak do rozstrzygnięcia sprawy tych „geograficznych nowości” geografom i nie mając przy tym pewności, czy niektórzy z nich na zachodzie nie ulegną dolarowemu argumentowi Dullesa.

Faktem jest natomiast, że pakt południowo-wschodniej Azji jest militarnym blokiem, wymierzonym przeciwko narodom azjatyckim, a w pierwszym rzędzie przeciwko Chinom Ludowym.

Układ o SEATO wobec sprzeciwu Anglii nie został rozciągnięty na Hongkong i Tajwan. Jednakże na nalegania Dullesa sfera działania tego układu rozciąga się, według odrębnego do niego protokołu, na Laos, Kambodżę i Wietnam południowy. Co jest — jak wiadomo — sprzeczne z postanowieniami konferencji genewskiej w sprawie porozumienia w Indochinach.

Komentując podpisanie SEATO Agencja Nowych Chin pisał: „Stany Zjednoczone będą się wtrącały w wewnętrzne sprawy krajów południowo-wschodniej Azji, dając ruch narodowo-wyzwoleńcy w tych krajach oraz przekształcać je w amerykańskie kolonie i bazy dla agresji, jak to już uczyniono na Filipinach”.

Czy uda się jednak St. Zjednoczonym cofnąć bieg historii? Znany amerykański bankier i ekonomista James Warburg pisał w „New York Times”: „Najbardziej niebezpiecznym wyobrażeniem, którego niektórzy trzymają się tak uparcie, jest mniemanie, że my możemy cofnąć wskazówki zegarów w Chinach”.

Dodajmy: i nie tylko w Chinach nie są zdolni to czynić amerykańscy monopolisci.

NASZA POMOC DLA WSI

O sprawie pomocy wsi podeszliśmy z powagą i zrozumieniem. Wiemy bowiem, że niosąc chłopom organizacyjną i techniczną pomoc, że pomagając im w podniesieniu na wyższy poziom życia kulturalnego wsi, czynimy to w tym celu, aby wsi szybko nadrobiła swoje zaległości, aby produkcja rol na wzrastała szybko i aby wsi mogła zapewnić bazę żywnościową i dostarczyć surowców dla szybko rozwijającego się przemysłu.

Jeszcze przed rozpoczęciem akcji żniwnej, wydelegowano na kilka dni fachowców do podopiecznych nam spółdzielni produkcyjnych, aby dokonali tam napraw uszkodzonych maszyn bądź sprzętu rolniczego. Pracownicy prawie wszystkich działów naszego przedsiębiorstwa ochotniczo podjęli zobowiązania pomocy w żniwach zarówno w spółdzielniach produkcyjnych, jak i w gospodarstwie naszego OZR.

W czasie trwania akcji żniwno-omłotowej, byliśmy prawie stałymi gośćmi w spółdzielniach w Grzybnie, Dłusku Gryfińskim i Baniewicach. Nawiazana łączność utrzymujemy systematycznie i obecnie spółdzielcy sami zapraszają nas na swoje zabrania. Nie ma prawie tygodnia, aby nie dzwonił do nas prosiąc o radę względnie o pomoc.

A przecież nie tak wygląda sytuacja w czasie na-

szych pierwszych wyjazdów na wies.

POCZĄTKOWO spółdzielcy nie mieli do nas zaufania i często dość niechętnie rozmawiali z nami. Nie raz trudno było znaleźć przy wodniczcego spółdzielni czy któregośkolwiek z członków zarządu. Obecnie nieufność spółdzielców do nas została już przełamana, gdyż przekonali się oni, że przyjeżdżamy im pomóc im w trudnościach tak radą, jak i pracą naszych rąk.

W przeciagu czterech miesięcy ekipa nasza uzyskała szereg osiągnięć. Nauczyliśmy się rozmawiać ze spółdzielcami, poznaliśmy ich trudności i potrzeby, które w miarę możliwości staraliśmy się wspólnie rozwiązać.

Nasza pomoc techniczna szła w kierunku przywrócenia do stanu używalności zniszczonych silników elektrycznych, poprawy i zainstalowania nowej instalacji elektrycznej, remontowania maszyn rolniczych, dorabiania brakujących części itp.

Drugi rodzaj pomocy, to uświadamianie członków spółdzielni i mobilizacja do wiosennej akcji siewnej, do zagospodarowania odlogów, rozwijania hodowli bydła. Pomogliśmy także w zorganizowaniu przedszkola, uruchomieniu szkoły oraz w rozwoju życia kulturalnego i sportu na wsi.

Niejednokrotnie spółdzielcy byli już gośćmi w naszym przedsiębiorstwie. Brali razem z nami udział w uroczystościach święta 1 Maja, w inauguracji Dni Morza, zwieźdzali nasze warsztaty okręto we, port, statki, zapoznali się z pracą marynarzy, zwieźdzali zabytki kulturalne Szczecina, byli obecni na przedstawieniu w teatrze.

CZY jednak pracę naszych ekip cechują tylko plusey? Nie, popełniliśmy też i błędy. Błędem naszym jest, że nie potrafiliśmy dotychczas odpowiednio wyjaśnić spółdzielcom i zapobiec niszczeniu się maszyn rolniczych i wozów, które nie zakonserwowane stały przez cały rok na polu. A można było w tym celu wykorzystać duże stodoły, w których nie przechowuje się zboża.

Trzeba sobie również jasno powiedzieć, że za zepsucie się silnika elektrycznego do pompy wodnej w przedszkolu w Baniewicach ponosi winę ekipa, gdyż w czasie instalowania go nie zwrócono uwagi na konieczność założenia automatu wyłączającego silnik w wypadku niedziałania trzeciej fazy. Silnik ten włączył się automatycznie i praca na dwóch fazach w chwili, gdy trzecia była nieczynna, spowodowała uszkodzenie.

Pracą naszej ekipy żywo interesuje się podstawowa

organizacja partyjna naszego przedsiębiorstwa.

Ostatni nasz raid po spółdzielniach i POM w Bani w sprawie kampanii żniwno-omłotowej i likwidacja odlogów, w którym wziął udział sekretarz podstawowej organizacji partyjnej tow. Soliński, pozwolił nam wykryć właściwe przyczyny słabej pracy spółdzielni i podstawowych organizacji partyjnych w spółdzielniach.

Zasadniczą przyczyną słabości pracy w spółdzielniach jest brak jakiegokolwiek szkolenia ideologicznego.

W celu uaktywnienia pracy organizacji partyjnych, w spółdzielniach, plan pracy naszej ekipy przewiduje, że nasza podstawowa organizacja wydeleguje wykładowców, którzy pomogą w zorganizowaniu szkolenia partyjnego, pomogą przy sporządzaniu planu pracy, udziela instruktażu i będą opiekować się szkoleniem.

Ofiarnie pracują w naszej ekipie Józef Krawczyk, Menedyk, Ludwik Mielczarek, Przybylski i inni. Szkoda tylko, że wielu naszych pracowników odsuwa się od pracy w ekipie; nie rozumiejąc i nie doceniając pomocy, jaka jest potrzebna wsi we wspólnej sprawie podniesienia wydajności rolnictwa, a tym samym stworzenia warunków do podniesienia stopy życiowej naszego społeczeństwa.

M. GRUSZCZYŃSKI

Nowe radzieckie diesel-elektromotorowce

Z każdym rokiem rozszerzają się stosunki handlowe i ekonomiczne Związku Radzieckiego z innymi państwami. Na zamówienie rządu radzieckiego stocznie zagraniczne budują statki dla radzieckiej floty handlowej i rybackiej.

W Holandii np. buduje się statki o napędzie diesel-elektromotorowym, przeznaczone do pływania na morzach północnych. Pierwszym z nich był diesel-elektromotorowiec „Lena”, który w marcu br. zawiązał do portu w Murmańsku. Kursuje on na regularnych liniach towarowych.

Niedawno podniesiono w holenderskim porcie Flisssingen banderę radziecką na nowym diesel — elektromotorowcu „Ob”.

W lipcu odbyła się w West Hartlepool (Anglia) uroczystość przekazania Zw. Radzieckiemu statku handlowego, zbudowanego przez firmę „William Gray & Company Ltd”.

Na uroczystości przybył amb. ZSRR w W. Brytanii J. Malik, przedstawiciel „Torgpred” w Londynie Nalinin, mer miasta West Hartlepool oraz przedstawiciele brytyjskiego przemysłu stoczniowego, prasy itd. Statek otrzymał nazwę „Bohdan Chmielnicki”.

Na marginesie konferencji partyjno-ekonom. PLO

Aby przewozić lepiej, szybciej i taniej

NIE będziemy w tym artykule wdawać się w szczegółowe roztrząsanie jej przebiegu, ani też analizować tak referatu jak i dyskusji, jakkolwiek zarówno w jednym jak i w drugim można było zauważyć niedociągnięcia będące wynikiem słabej pracy przygotowawczej, niedostatecznego zapoznania załóg z głównymi zagadnieniami charakterystycznymi ekonomice zakładu. Niemniej, analiza wykonawstwa zadań przedsiębiorstwa w I półroczu br. ujawniła poważne rezerwy, które umiejętnie wykorzystane pozwolą na lepszą realizację planu II półroczu i uzyskanie daleko większych wpływów od zapłaconych.

Do tych węzłowych ogniw, od których zależy powodzenie walki o obniżenie kosztów w PLO — lepsza i tańsza gospodarka w roku bieżącym i latach przyszłych należy

SKRÓCENIE CZASU TRWANIA REMONTÓW...

Aby sprostać stojącym przed przedsiębiorstwem zadaniom przewozu masy towarowej, niezbędne jest uzyskanie jaknajwyższej gotowości techniczno-eksploatacyjnej statków. To podstawowe zadanie w naszej walce o realizację planu i obniżenie kosztów zależne jest od pracy załóg, inspektoratu technicznego i stoczni remontowej.

Zabierając głos w dyskusji główny mechanik PLO tow. Wicerek wskazał kilka podstawowych niedociągnięć wpływających na przedłużenie remontów. Są to wciąż jeszcze niedokładnie opracowane listy remontowe, brak rozeznania stanu technicznego jednostki i nie zawsze jeszcze w większości wypadków — właściwe podejście załóg do samoremontów. Dodajmy tu jeszcze wzrost awarii w ostatnim okresie, będących wynikiem bądź nie dbałości, bądź niedostatecznych kwalifikacji zawodowych niektórych członków załóg, a będziemy mieć pełen wykaz przyczyn przedłużających się remontów z winy załóg.

Niewątpliwie za ten stan rzeczy ponosi winę administracja przedsiębiorstwa, przede wszystkim inspektorat techniczny.

St. mechanicy bagatelizują niedokrotnie obowiązujące zarządzenia i instrukcje, a inspektorat nie występuje z wnioskami dyscyplinarnymi ukarania winnych.

Brak wnikliwej kontroli podejmowanych przez załogi zobowiązań i pomocy w ich realizacji również zaważył na stanie technicznym jednostek.

Czyż nie jest charakterystycznym przykładem lekceważącego stosunku st. mechanika statku „Jedność” do sprawy kosztów remontowych?

W czasie ostatniego postępu remontowego w stoczni zagranicznej, na skutek niedbalstwa załogi tolerowanego przez inspektorat — przygotowano złe specyfikacje remontową co spowodowało ostatecznie koszty w wysokości 75 000 dolarów.

Podobnych przykładów można by przytoczyć wiele. Jest to wynik niedostatecznej pracy polityczno — oświatowej prowadzonej przez statkowe organizacje partyjne i aparat KO. Jest to wynikiem niedostatecznej kontroli i opieki ze strony organizacji partyjnej przedsiębiorstwa nad grupą partyjną w inspektoracie okrętowym, która — jak stwierdził na konferencji insp. Majer — pozostawiono samą sobie.

Jeżeli chodzi o współpracę ze stoczniami, to trzeba stwierdzić, że nie postawiono jej na właściwym poziomie. Inspektorat techniczny nie potrafił twarde i konse-

28 SIERPNIĄ ODBYŁA SIĘ W PLO KONFERENCJA PARTYJNO — EKONOMICZNA POŚWIĘCONA ZAGADNIENIU KOSZTÓW WŁASNYCH.

kwentnie bić się o to, aby każdorazowo uzyskano od stoczni — ściśle harmonogram przeprowadzanych robót na okres trwania całego remontu.

Nie uczynił nic w kierunku zaciśnięcia współpracy partyjnej z organizacjami partyjnymi stoczni i Komitet PMH. A przecież szkody wynikające dla gospodarki narodowej z racji przedłużających się remontów statków są ogromne, wyrażają się w milionach złotych.

Na uwagę, jeśli chodzi o poprawę stanu technicznego floty, zasługuje jeden z wniosków zgłoszonych na konferencji. A mianowicie, sprawa utworzenia przy PLO niewielkiego warsztatu technicznego, w którym można by dokonywać drobniejszych napraw. Jest to tym bardziej słuszne, że w warsztatach tych można by niezależnie od kilku stałych pracowników — zatrudniać czasowo mechaników i członków załóg maszynowych rezerwy.

„I POSTOJÓW W PORTACH

Jak wykazują obliczenia, zaledwie 50 proc. czasu postoju statków w porcie wykorzystano w I półroczu br. efektywnie pod przeładunek. Drugą połowę czasu stracono na skutek przerw w pracy, czynności pomocniczych, czekania z powodu zmian dyspozytorskich itp.

Jasne, że poważną winę za ten stan ponoszą porty. Niemniej nie bez winy jest administracja PLO i załogi statków.

Dużo mówiono na konferencji o sprawach postojów w porcie. Atakowali porty przedstawiciele załóg, przytaczając szereg przykładów nieproduktywnych strat czasu. Niestety, towarzysze ci ograniczając się do krytyki pracy portów, nie wyciągnęli wniosków dla siebie. A wiele zależy przecież od postawy załogi, od jej stosunku do brygad przeładunkowych, od reagowania zaraz, natychmiast na wszelkie zauważone niedociągnięcia, powstałe w trakcie przeładunku, od osobistego wkładu i udziału w rozwiązywaniu tych czy innych problemów. Nie będziemy tu wymieniać wszystkich możliwości. Trzeba by załogi same przeanalizowały swój stosunek do tych zagadnień i wspólnie z administracją PLO przystąpiły do walki o skrócenie czasu postojów przeładunkowych.

Dopomóż PLO w koordynacji współpracy z wszystkimi zainteresowanymi czynnikami współdziałającymi w przewozie masy towarowej powinien Centralny Zarząd PMH, który dotychczas — jak stwierdził na naradzie dyr. Szynarowski — nie zrobił nic w kierunku dopomożenia przedsiębiorstwu w tym palącym problemie.

Czas, aby Centralny Zarząd przeszedł od rejestratora i biernego obserwatora do roli faktycznego kierownika i koordynatora pracy podległych przedsiębiorstw.

PEŁNE WYKORZYSTANIE TONAŻU...

Jakkolwiek pominięto w dyskusji to źródło rezerwy — niemniej nie wolno nam o nim zapominać. Sprawy wykorzystania pełnej nośności statku nie docenialiśmy jeszcze zarówno eksploatację, jak też załogi pływające. Np. do dziś dnia Eksploatacja III nie zainteresowała się koniecznością uporządkowania faktycznej nośności parowca „Wisła”. Jakkolwiek niewątpliwie krwio się tu poważna rezerwa

Brak z jednej strony troski administracji o pełne wykorzystanie nośności, a z drugiej obojętne przechodzenie załóg obok tego zagadnienia i cechujące wielu mechaników „chomikarstwo” — wożenie ponadnormatywnych zapasów materiałowych itp. poważnie podraża koszty eksploatacyjne.

„I WSPÓŁPRACA Z „POLFRACHEM”

Sprawa współpracy z „Polfrachtem”, a raczej jej braku, zajęła obszerne miejsce tak w referacie jak i w dyskusji. Omówili to ważne zagadnienie towarzysze Skorupiński i Szynarowski, wykładając na konkretnych przykładach olbrzymie straty, jakie ponosi nasza gospodarka na skutek braku dostatecznej dbałości „Polfrachtu” o interesy naszej floty, wskazując szerokie możliwości lepszego wykorzystania naszego tonażu bez naruszenia zasad instrumentalności floty. Zagadnienia wzajemnej współpracy obu przedsiębiorstw, kryjącej w sobie olbrzymie rezerwy obniżenia

kosztów floty, niewątpliwie CZPMH postawi w najbliższym czasie w centrum swej uwagi.

Trudno jest w jednym artykule ująć i szczegółowo omówić wszystkie źródła i drogi wiodące do obniżenia kosztów własnych przedsiębiorstwa. A rezerw tych, jak wykazały obrady konferencji jest wiele. Do nich należą: gospodarka materiałami rozchodowymi, szerszy niż dotąd rozwój ruchu racjonalizatorskiego we flocie, ruch wsółzawodnictwa pracy, walka o pełne wykorzystanie mocy produkcyjnej jednostek, oszczędna i właściwa gospodarka bunkrem i paliwem płynnym, koszty osobodnia itp.

W porównaniu do lat ubiegłych w ostatnim okresie zrobiliśmy poważny krok naprzód w dziedzinie lepszej i racjonalniejszej gospodarki na tych wszystkich odcinkach tym niemniej wiele jeszcze pozostało do zrobienia. Dotychczasowa żywiołowość, jaka cechowała naszą walkę o obniżenie kosztów, musi zastąpić systematyczny skoordynowany plan walki, którego podstawą są wnioski wyłożone na konferencji.

Z. MAJOR

Takich przeładunków jak najwięcej



W wydziale V portu gdyńskiego przodu brygada sztawerska nr 120. Grupa Jana Formeli z tej brygady osiąga średnio 186 proc. normy

„PUSZCZAJĄC port gdyński pragnę wyrazić podziękowanie za sprawną i doskonałą załadunek statku. Specjalnie wyrażam podziękowanie za doskonałą sztafeterkę...”

W ten sposób kapitan wioskiego statku Luigi Grondona wyraził załozde i dyrekcji portu uznanie za sprawną załadunek motorowca „Minerva”.

Co się na to złożyło? Od początku do końca — sprawną i przemysłową organizacją przeładunku. Sprawa nie była bynajmniej prosta. Statek zabierał mieszany ładunek tranzytowy — cement

oraz tarcie. Towar był złożony w 3 różnych miejscach. Jego właściwe rozmieszczenie w ładowniach miało zdecydować o tym, czy statek weźmie całe cargo czy też nie. Inną trudność stanowiło zabezpieczenie tarcie przed szkodliwymi wpływami pyłu cementowego. Tak więc opracowanie planu oraz zabezpieczenie właściwego procesu załadunku jeszcze przed wejściem statku stanowiło o wyniku.

Cel ten osiągnięto dzięki zgranej współpracy kontrahentów, głównie spedytora „Spedrapidu” i Zarządu Portu.

MIMO stosunkowo wysokiej raty przeładunkowej załadunek cementu nie nastąpił większych trudności. Wszystko zależało od tego, jak będzie przebiegał załadunek tarcie w wydziale V.

— Nie ładowaliśmy jeszcze tak dużego statku — mówi kierownik Rybicki. — 60 proc. składu naszych brygad przeładunkowych stanowią nowozawerowani, niewykwalifikowani robotnicy. Było więc nad czym pomyśleć. Za nim przystąpiliśmy do załadunku. Wiele zależało również od dobrego ustawienia statku przy nabrzeżu.

Rzeczywiście. 150-metrowy „Minerva” tylko częściowo swojego korpusu przylegała do nabrzeża. Rufa wybiegała daleko w basen poru.

— Tak zrobiliśmy, aby było jak najlepiej ładować — pada wyjaśniająca odpowiedź.

Nie ma co — cumownicy gdyńscy sprytnie i dobrze wykonali trudne w tym wypadku zadanie. — A jak poradziłeś sobie z tym, że wielu robotników pracuje w porcie dopiero od 2 miesięcy i brak im często doświadczenia w przeładunkach — pytamy st. brygadzie Stanisława Szczepańskiego.

Po prostu zmieniliśmy skład brygad w ten sposób, że w każdej była odpowiednia ilość starych robotników, którzy stanęli na naj-

bardziej odpowiedzialnych stanowiskach i w czasie pracy pouczali swych młodszych towarzyszy.

OBSEKOWAŁEM pracę tak zorganizowanych zespołów z brygady nr 120. W końcowej fazie załadunku nozawerbowani robotnicy, pracujący w grupie I, dorównywali takim doświadczonym towarzyszom, jak Jan Formela, Jan i Józef Bieliński, Franciszek i Józef Turzyński.

Podobnie było w grupie II, gdzie przykładem świecili sztafeterzy: Bronisław Keler, Kazimierz Meyer, Roch Gładkowski, Jan Labich. Dobrze spisywał się kobiecy zespół sztawerski z mł. bryg. Bronisławą Kaszubowską.

Miedzy obu grupami i poszczególnymi zespołami rozgorzało współzawodnictwo. Wydajność szła w górę. 10 sierpnia 10 ganków załadowano 875 m³, a następnego dnia 13 ganków ułożono w ładowniach 1136 m³. W dzień później coraz sprawniej pracujące brygady podały i ułożyły na statku 1351 kubiczków tarcie. Od 150 do 250 proc. normy osiągały poszczególne zespoły.

Wiadomo nam że 12 sierpnia na drugiej zmianie dzięki szybkiej orientacji st. bryg. Szczepańskiego 2-godzinny przestoju. Uważnie śledząc bieg przeładunku w porę dostrzegł on, że niedostateczna jest podstawka wózków z tarcie pod statek. „Zerwał” więc odpowiednią ilość ludzi ze statku i pomógł robotnikom pracującym na placu.

STATEK zakończył załadunek dnia 15 sierpnia o godz. 3. Dobra organizacja przeładunku, ofiarne wysiłki brygad wygospodarowały 9 dni i 5 godzin dyspezu, za który kapitan nie tylko podziękował, ale i zapłacił wysoką premię.

Głośnym echem odbił się w porcie rekordowy załadunek „Minerva”. Potrzeba, aby to echo nie przebrzmiało tak szybko. Dobrze będzie, jeśli kierownictwo portu dokładnie przeanalizuje przebieg tego załadunku i wyciągnie konstruktywne wskazówki na przyszłość.

Z takich pozytywnych faktów, jak dobre operatywne kierowanie załadunkiem przy szerokim współdziałaniu spedytora, stosowanie dzwignów ładowych w przeładunku tarcie, wysoka wydajność nowozawerowanych brygad — trzeba wysunąć odpowiednie wnioski. Ich konsekwentna realizacja doprowadzi do tego, że każdy statek wychodzący z Gdyń w morze będzie eksportował nie tylko dobrze załadowany, ale również wdzianą ramieć za dobrą obsługę.

A chyba każdy portowiec, wie jak bezcennej wartości jest ten eksport.

J. P.

Poznaliśmy miasto przyjaciół



Gmach teatru, opery i baletu w Rydze

W CZASIE ostatniego postoju parowca „Olsztyn” w porcie ryskim, z-ca kapitanem tow. Kowalski i sekretarz podstawowej organizacji partyjnej tow. Kosterwa zwrócili się na prośbę załogi do przedstawicieli „Infloty”, żeby pomógł w organizacji statku, żeby załoga mogła wycieczkę do Rydy. Niedługo czekaliśmy na zaliczenie naszej prośby. Zresztą byliśmy pewni pozytywnej odpowiedzi. Przecież we wszystkich portach Kraju Rad miejscowe władze wykazują wielę troski o marynarzy obcych państw, a szczególnie o polskich marynarzy. Przysłane przez „Inflot” z Rygi auto turystyczne zabrało 24 wolnych od pracy członków załogi, którzy zgłosili chęć zwiedzenia miasta — jego zabytków i nowych budowli.

Wycieczka dała nam moc wrażeń. Wiele zadmierzamy naszej przewoźności. Towarzyska ta umiała przykuć uwagę i zainteresować uczestników wycieczki rzeczami, które trudno byłoby dostrzec przeciętnemu spacerowiczowi. Jak wynikało ze słów naszej przewodniczki, nazwa miasta i portu wywodzi się od nazwy niewielkiej rzeczki Rydy, która w dawnych latach wpadała do Dźwiny. W późniejszym etapie rozwoju miasta rzeczka ta została zasypana, gdyż jej koryto wysychało, a ponadto stanowiło przeszkodę w dalszej rozbudowie miasta.

Ryga składa się ze starego miasta, które swym wyglądem i charakterem przypomina stary Gdańsk. Bogate miasto portowe stanowiło w dawnych wiekach jakomyś dla państw ościennych. Dlatego wokół Rygi ciągnęły się mury obronne, w których było 8 baszt. 3 z nich zachowały się do dziś. Za murem był szeroki wał obronny, który kazał rozkopać car rosyjski Piotr Wielki. Za wałem znajdowała się fosa, napełniona wodą. Ten duży rów jest zachowany po dziś dzień i stanowi jakoby wazniutką rzeczkę, malowniczo przepływaną przez śródmieście Rygi, poprzecinane mostkami.

Ryga — bogate miasto handlowe — przechodziła różne krole losów. Władali nią Krzyżacy, potem przeszło dwa wieki, następnie panowali w niej Szwedzi. Rosja carska stała uważała ją za swą własność i często toczyła o nią boje.

Stare miasto posiada wiele zabytków budowlanego, obrazujących wszystkie niemal style.

Np. w Wielkim Zborze, wybudowanym w stylu gotyckim, ale które częściowo w stylu barokowym i romańskim. Wynika z tego, że budynek ten był rozbudowywany przez wiele wieków.

Owczesne kupiectwo wybudowało w starej Rydze kilka domów, charakterystycznych dla tej epoki. I tak stoi tu dom „Miole Gildy” oraz dom „Wielkiej Gildy” w stylu gotyckim z pięknymi witrażami. Sale wewnątrz są przyozdobione herbami miast, z którymi kupcy prowadzili handel. Wśród herbów jest kilka polskich, jak Szczecin i Kołobrzeg.

Np. w Wielkim Zborze, wybudowanym w stylu gotyckim, ale które częściowo w stylu barokowym i romańskim. Wynika z tego, że budynek ten był rozbudowywany przez wiele wieków.

Wycieczka dała nam dużo, wzbogaciła naszą wiedzę. Mielimy możność na żywych wizerunkach twórczości człowieka odczuć jego zdolności i wyrobić sobie właściwe pojęcie o narodzie łotewskim, o obywatelach jednemu z republik Związku Radzieckiego, budujących nowe życie swego kraju.

K. W. Korespondent

Parowiec „Kolno” — przodującym trampem w PZM

POLSKA Żegluga Morska wychodzi z założenia, że bez pogłębionego rozeznania pracy statku przez załogi nie możemy się liczyć z uzyskaniem pozytywnych wyników we współzawodnictwie.

Celem skierowania współzawodnictwa na najistotniejsze zagadnienia produkcyjne i ułatwienia załogom siedzenia jego wyników, PZM przykłada wielką wagę do ścisłej analizy, przeprowadzanej wspólnie (załoga i administracja) na naradach roboczych. Taką bowiem analizę daje załozde pełny obraz przebiegu pracy.

Administracja nie ogranicza się do podawania załogom jedynie procentu wykonania planu w tonach i w tonomilach, ale informuje ją, jak kształtowała się szybkość w morzu, przebieg przeładunku, zagospodarowanie czasem w dyspozycji i to w stosunku do norm statystycznych oraz do założonego kwartalnego — miesięcznego.

W naszym przedsiębiorstwie jest to możliwe, gdyż w oparciu o plan kwartalno-miesięczny na II kwartał opracowano plan szczegó-

wy, zawierający szybkość poszczególnych wycinków rejsu, jak i koniecznych przebiegów balastowych itp.

W ten sposób opracowane zadania i ich wykonanie nie tylko umożliwiają właściwą ocenę, ale również ułatwiają załozde skierowanie współzawodnictwa na słabe wycinki pracy statku.

Dla uzmysłowienia systemu tej oceny przytoczę powody wysunięcia parowca „Kolno” na I miejsce wśród statków trampowych. Statek ten wykonał plan kwartalno-miesięczny na II kwartał w 207,2 proc. w tonach i w 145,3 proc. w tonomilach. Tak znaczne przekroczenie zadań nastąpiło skutkiem dołożenia dokowania na okres późniejszy. Zadania wynikające z Narodowego Planu Gospodarczego na I półrocze parowiec „Kolno” wykonał w 179,5 proc. w tonach i w 184,3 proc. w tonomilach, a roczny plan w 60,5 proc. w tonach, w 84,1 proc. w tonomilach. Nieproporcjonalne wykonanie w tonomilach o ilości ton nastąpiło w wyniku zwiększenia o 39 proc. średniej trasy przebiegu ładunku. Procent balastów był

o 4 proc. mniejszy, czyli, re-lacje były lepiej ustawione. niż zakładaliśmy; szybkość przebiegu w morzu zwiększona o 5 mil na dobę, przeładunek był szybszy o 534 ton na dobę. Przez zwiększoną szybkość w morzu i skrócenie czasu przeładunku procent czystej produkcji, czyli procent ogólnego czasu zużytego na przebieg w morzu był o 3,5 proc. większy. Z tych powodów wydajność wyrażona w jednostce produkcyjnej tonomili była o 12,7 proc. większa od założonej. Mimo skrócenia średniego przebiegu ładunku o 33,4 proc. wydajność wyrażona w tonach przewiezionej masy dla naszego handlu zagranicznego wzrosła o 92,1 proc.

Widzimy stąd, jak duże osiągnięcia uzyskał parowiec „Kolno” w II kwartale br. i jakie ekonomiczne korzyści przyniosły te osiągnięcia naszej gospodarce narodowej.

Ponadto w II kwartale „Kolno” uzyskał 2,1 proc. oszczędności w paliwie, zaś 5,2 proc. oszczędności w zapatrze.

Możemy stwierdzić, że zagadnienie współzawodnictwa na parowcu „Kolno” jest nie

tylko sprawą samego kierownictwa i aktywów całego kolektywu. Z drugiej strony system przenoszenia na statek szczegółowego obrazu wyników pracy załogi jest metodą godną rozpowszechnienia we wszystkich przedsiębiorstwach żeglugowych.

Osiągnięcia parowca „Kolno” w II kwartale należy przypisać kap. Piotrkowskiemu i całej załozde, a nie tylko walorom technicznym statku. Powodem tego jest ożkroczenie w I półroczu przez załozde statku „Kolno” poszczególnych skorygowanych norm statystycznych, opracowanych dla tej jednostki na podstawie pracy statku od 1951 r. Mianowicie w skali półroczu statek zwiększył szybkość przebiegu w morzu o 6 mil na dobę, przeładunek przyspieszył o 214 ton na dobę, a przebiega balastowe zmniejszył z 22,4 proc. na 11,4 proc. W wyniku tego wydajność w tonomilach wzrosła o 64 proc. w stosunku do normy, a wydajność w tonach na skutek zmniejszenia przebiegu ładunku w morzu zmalała tylko o 25 proc.

Piotrkowski Korespondent

Aby szybciej były remontowane statki

WŁAŚCIWYM miernikiem wykonania zadań przez stocznię remontową jest terminowość i jakość przeprowadzanych remontów.

Jak w tym świetle ocenić dotychczasową pracę Gdańskiej Stoczni Remontowej? Zastanówmy się nad terminowością remontów.

Wykonujemy i przekraczamy nasze miesięczne operatywne plany remontów. W roku bieżącym oddaliśmy w zaplanowanym czasie względnie przedterminowo wiele jednostek po remoncie kapitalnym lub średnim, nie licząc remontów bieżących, które z reguły wykonujemy w czasie planowanym. Przyjeliśmy i wyremontowaliśmy 12 jednostek ponad plan. Tym niemniej przedterminowo w I kwartale 6 statków, nie licząc paru innych jednostek znajdujących się w chwili obecnej w remoncie, jak „Lech”, „Oksywie”, „Rataj” i „Hugo Kollataj”.

Słuszny jest więc powód do twierdzenia, że nie wykonujemy w pełni naszych zadań. Trzeba jednak pamiętać o tym, że dotrzymanie terminu remontu zależy nie tylko od stoczni, ale również i od armatora.

Jakie przyczyny doprowadzają do przedłużania się remontów?

Zasadniczą przyczyną jest niedostateczne rozeznanie przez stocznię stanu technicznego jednostki.

Na podstawie naszych doświadczeń można stwierdzić, że remont jednostek, które już przechodziły go w kraju, a szczególnie w naszej stoczni (np. „Warmia”, „Gliwice”, „Nowa Huta”) postępuje sprawnie, ponieważ stan techniczny tych jednostek znany jest w stoczni. Natomiast remonty jednostek, które dotąd remontowane były za granicą, z reguły ulegają przedłużeniu.

Podstawiając jednostkę do remontu armator nie precyzuje przeważnie zakresu prac i niejednokrotnie dopiero po orzeczeniu PRS-u można ustalić, czy remont ma być średni czy kapitalny.

Brak znajomości stanu technicznego jednostki przez armatorów powoduje często wzrost pracochłonności remontu ponad wszelkie przewidywania, co, rzecz prosta, wprowadza zakłócenie w ustalony tok pracy stoczni.

A to przykład. Na parowcu „Lech” armator dopiero w czasie remontu zlecił dodatkową wymianę agregatu motorowego na parowy, z

czym wiąże się konieczność wykonania innych poważnych prac, jak dorobienie sieci rurociągów i wykonanie nowego fundamentu.

Niewątpliwie jeszcze w czasie eksploatacji tego statku armator wiedział, że dynamicznie pracuje, lecz nie zgłosił tego stoczni w specyfikacji zasadniczej, a dopiero dodatkowo. Na tej samej jednostce armator zlecił między innymi przegląd turbiny, wiercenie otworów koniolkowych w płytach pokładu dla dokonania pomiarów oraz remont kompresora, tymczasem w praktyce okazało się, że przegląd turbiny przekształcił się w remont kapitalny, wiercenie otworów w wymianie całego pokładu ochronnego.

Takich przykładów poważnego rozszerzenia zakresu prac remontowych podać można znacznie więcej i to niemal na wszystkich jednostkach.

Kierownictwo stoczni zbyt bezkrytycznie przyjmuje od armatorów wiele zleceń dodatkowych, których terminowe wykonanie napotyka na poważne trudności, a to z powodu nadmiernego obciążenia pracą niektórych wydziałów.

ANALIZA przyczyn opóźniających postęp remontów byłaby niejedną i jednostronną, gdybyśmy jednak pominęli braki i błędy w organizacji pracy w stoczni. I tej już tylko sprawnie poświęcić uwagę w dalszej części artykułu.

Dotychczas nie potrafiliśmy należycie opisać organizacji remontów. Już pierwszy etap remontu często go zostawia bardzo wiele do życzenia. Do demontażu agregatów i urządzeń, mimo zaznaczającej się ostatnio poprawy, mistrzowie wysyłają słabo wykwalifikowanych robotników, którzy pracę tę wykonują w nieprzemysłowy sposób. Następstwem tego jest niedokładne rozeznanie uszkodzeń, błędne znakowanie poszczególnych elementów, niewłaściwe przechowywanie zdemontowanych części do czasu ich obróbki.

Niedbały demontaż odbija się później na przebiegu dalszego remontu, zwłaszcza zaś w jego końcowej fazie.

Wąskim gardłem naszego zakładu jest praca wydziału mechanicznego. Brak dostatecznej ilości wytaczarek, to karek i spawarek sprawia, że zdemontowane ze statku mechanizmy i urządzenia zbyt długo czekają na obróbkę.

Ale wiadomo również, że istnieją realne wewnętrzne możliwości lepszego wykorzystania posiadanych maszyn. Kierownik wydziału tow. Bryl winien lepiej widzieć te możliwości. Do wykrycia niewątpliwie istniejących rezerw przepustowości parku maszynowego pomoże kierownictwu wydziału opracowanie bardziej dokładnego niż dotąd schematu obciążenia maszyn.

POSTĘPEM remontu statku kierują budowniczowie. Od ich inicjatywy i przemyślanej decyzji zależy przebieg remontu. Są tacy budowniczowie, jak Edward Krawczyk i Basura, którzy umiejętnie organizują pracę na jednostce. Znajdują to wyraz między innymi w końcowym stadium remontu. Dzięki właściwej kolejności wykonywanych zadań, robotnicy z poszczególnych wydziałów nie przeszkadzają sobie w pracy, nie depczą sobie po piętach. Praca przebiega bez zakłóceń.

Obok tych wyróżniających się budowniczych, pozostali nie zawsze potrafią właściwie kierować tokiem remontu na statku i w takich wypadkach remont przebiega chaotycznie, przedłuża się.

SPOTKAMY się w stoczni z nierazkimi wypadkami brakorobstwa. Przeciwnie się ono zarówno w pracy robotników jak i pracowników umysłowych.

A to kilka przykładów z tej dziedziny. W wyniku nie właściwego opracowania obróbki mechanicznej łożysk ramowych na parowcu „Narocz” uznano je jako brak i trzeba było obrabiać je ponownie. W wydziale rurowym mistrz Lewandowski nie panuje nad organizacją pracy. Robotnicy z jego brygady, nie mając pełnego obciążenia robotą, szukają tylko łatwych i popłatnych prac, np. przy demontażu, unikając natomiast trudniejszych. Do szło do tego, że opuścili odpowiedzialne i pilne prace na parowcu „Lech”, udając się samowolnie i bez kart robotniczych do prac demontażowych na motorowcu „Karpata”.

Błędy i niedociągnięcia w remontach — to również w dużej mierze wynik niedostatecznego nadzoru międzyoperacyjnego. Pracownicy działu kontroli technicznej sprawdzają stan i jakość robót dopiero po ich wykonaniu. Nie brak dowodów, że i pracownicy izby pomiarów podchodzą niekiedy niedbale do swych obowiązków. Ilustracją tego jest remont stat-

ku „Narocz”. Na skutek błędnie dokonanych pomiarów płyt poszycia, na 2 tygodnie wstrzymano prace remontowe kadłuba tej jednostki.

WYPADKI te świadczą, że niektórzy nasi pracownicy i robotnicy nie wykazują należytego poczucia odpowiedzialności za wykonywane zadania. Ten brak świadomości — to wynik nie dostatecznej pracy masowo-politycznej wśród załogi. Sprawa podniesienia tej świadomości winny w szerszej niż dotychczas mierze zająć się zarówno aktywni związkowcy, jak i organizacja partyjna. Rada zakładowa winna zacieśnić więź z załogą; podnieść to jej autorytet. Fakt zorganizowania grup agitatorów dopiero w ostatnich miesiącach świadczy, że i organizacja partyjna w stoczni ma poważne załogi w dziedzinie pracy politycznej wśród załogi. Organizacja partyjna widzi te załogi. Ostatnio nie brak dowodów, że towarzysze partyjni bardziej interesują się

postępem remontów, wnioskami w napotykanie trudności i pomagają w ich przezwyciężaniu; lepiej planują pracę i nie dopuszczają do brakorobstwa.

Wykonanie zadań III kwartału wymaga od kierownictwa i załogi naszej stoczni większej niż dotychczas mobilizacji szerszego uruchamiania wewnętrznych rezerw. Mamy bowiem do odbiorzenia szereg założeń po przedniego okresu. Warunkiem wywiązania się z tego obowiązku jest oddanie do eksploatacji, jeszcze w tym miesiącu, co najmniej 4 jednostek po remoncie kapitalnym. Zadania te są możliwe do wykonania i ambitna załoga naszej stoczni niewątpliwie je wykona.

W. DZITKOWSKI

Dyrektor
Gdańskiej Stoczni
Remontowej

WEZWANO NAS NA RATUNEK

BYŁO to w niedzielę, 15 sierpnia br. Załoga wypocząwała po trudach pracy minionego tygodnia. Cześć snuła się leniwie po pokładzie, inni zaś przy gotowywali się do wyjścia na miasto, gdy nagle o godzinie 15 wezwano nas na akcję ratowniczą do angielskiego statku „Arnewood”, który niefortunnie wpakował się na mieliznę na Odrze.

Na holowniku zapanował ożywiony ruch. Przygotowaliśmy się do wyjścia w morze. W niespełna godzinę później „Posejdon” szedł całą parą na pomoc „Anglikowi”.

Już o godzinie 19,45 przyjeżdżaliśmy do burty parowca „Arnewood”, który nie spodziewał się tak szybkiej pomocy. Jednak nawet ten pośpiech nie przesłaniał nieufności do nas. Angliki nie wierzyli, abyśmy jedynym, marnym — według ich zdania — holownikiem, mogli im pomóc. Przy podpisaniu kontraktu kapitan Scott nie zgodził się na pracę godzinową, wolął podpisać „no curena pay”, co znaczy „nie wykonasz, nie zapłacisz”. Załoga „Posejdon” bynajmniej nie zrażała się opinią Angliki i przystąpiła z pełnym zapałem i energią do pracy.

Przez całą dobę załoga nie szczędziła sił, pracując bez przerwy, ofiarując w poczuciu obowiązku i godności polskiego marynarza. W poniedziałek 16

sierpnia o godzinie 13.17 „Arnewood” został ściągnięty z mielizny. Nie uszkodzony statek po płynął w dalszą podróż.

A oto co powiedział kapitan Scott o załodze „Posejdon”: „Oznajmiam, że holownik „Posejdon” był wezwany na pomoc memu statkowi w niedzielę dnia 15. 8. br. o godz. 15.00 „Posejdon” przybył o godzinie 19.45 i po ustaleniu kontraktu przystąpił do operacji ściągnięcia statku z mielizny. Prace trwały do poniedziałku, godziny 13.17. Poiecam bardzo kapitanowi „Posejdon” i załogę za jej znośność fachu. Wyrażam szczerze uznanie i dziękuję załodze ratowniczej holownika „Posejdon” za jej godną postawę przy ściągnięciu mego statku z mielizny na Odrze.

Edward Scott.
Kapitan s/s „Arnewood”.
My, marynarze z „Posejdonu” jesteśmy dumni ze swych osiągnięć, które przysparzają chwały naszej banderze.

Stanisław Hebel

Korespondent

PODPISALIŚMY UMOWĘ

WDRUGIM kwartale br. współzawodnictwo międzyzakładowe objęło po raz pierwszy wszystkie przedsiębiorstwa podległe CZ PMH. 18 sierpnia br. kolegium Ministerstwa Żegluga i Przemysłu Zarządu Głównego ZZP dokonały podsumowania wyników współzawodnictwa. Pierwsze miejsce i zaszczytny tytuł przodującego zakładu w PMH oraz sztandar przechodził ZZP uzyskała załoga Polskich Linii Oceanicznych. Tytuł zaś przodującego statku PMH zdobyła załoga motorowca „Lechistan”.

Drugie miejsce we współzawodnictwie statkowym przypadło załodze motorowca „Przyjaźń Narodów”.

O zajęciu pierwszego miejsca przez PLO zadecydowało wykonanie planu przewozów w tonach w 99,9 proc., w tonomilach w 114,9 proc., w wpływach w 116,8 proc. Do zwycięstwa załogi PLO przyczyniły się również wyniki osiągnięte w zakresie szkolenia zawodowego i akcji socjalnej. Zadania przewożone wykonały PLO dzięki wysiłkowi marynarzy oraz pracowników lądowych, którzy wykazali inicjatywę w mobilizacji środków, zabezpieczających realizację i przekroczenie planu przewozowego.

W zakresie gotowości technicznej statków i kosztów własnych PLO uzyskały gor-

sze wyniki od pozostałych przedsiębiorstw PMH, lecz lepsze od własnych wyników w I kwartale br. Jednak trzeba zaznaczyć, że w II kwartale br. uzyskano mniej oszczędności paliwa i smarów w porównaniu z I kwartałem br.

Poważnym krokiem naprzód w organizowaniu współzawodnictwa, krokiem, który przyczyni się do przekształcenia go w ruch ciągły i systematyczny, jest umowa o zobowiązaniach długofalowych, zawarta między dyrektora i radą zakładową PLO reprezentującą załogi. Umowa ta nakłada na kierownictwo PLO i radę zakładową większą odpowiedzialność za wykonanie zadań produkcyjnych oraz za polepszenie warunków bytowych i kulturalnych załóg.

Szczególnie ważne jest to, że umowa wskazuje wszystkim pracownikom większe i szersze możliwości osobiste i oddziaływania na przebieg wykonawstwa zadań produkcyjnych i kształtowania się wyników pracy przedsiębiorstwa. Postanowienia umowy obejmują bowiem całokształt działalności przedsiębiorstwa, dając załogom statków i pracownikom lądowym bogatą i różnorodną tematykę do podejmowania szczegółowych zobowiązań.

SAM projekt umowy o zobowiązaniach długofalowych był w ciągu sierpnia szeroko dyskutowany przez załogi na statkach, które w tym czasie były w portach Gdynia i Gdańsk.

W toku dyskusji załogi statków poruszyły szereg istotnych, ważnych zagadnień. Wiele troski poświęcili marynarze sprawie należytego przygotowania statków do okresowego remontu. Systematyczna kontrola mechanizmów, prowadzona na jednostkach, umożliwiła załogom rozszerzenie samoremontów.

W ścisłym związku z pracą wykonania z planami produkcyjnymi, załoga „Piasta” widzi poważne możliwości skracania postojów remontowych.

Krytycznie oceniały załogi gospodarkę materiałową na statkach. Wykazano wypadki marnotrawstwa, jakich nie brak z powodu niskiej jakości materiałów. Stawiano mocno sprawę zaostreżenia kontroli dostaw materiałów, dokonywanych tak przez „Baltone” na jednostki, jak przez poszczególne placówki handlowe do magazynów PLO. Marynarze dawali przykłady strat, spowodowanych dostawą materiałów wybrakowanych lub w złym gatunku.

Z uznaniem wyrażały się załogi o poglądowym instruktazie prowadzenia gospodarki cieplnej na stat-

kach. Instruktaz ten zobowiązał się prowadzić działek energetyka PLO. Dla ułatwienia załodze wykonywania bieżących zadań, kierownictwo PLO zobowiązało się do bardziej precyzyjnego opracowywania planów rejsowych i dokładniejszego opracowania planu prac przeładunkowych oraz przeholowań w portach polskich.

W dyskusji zwracano uwagę na brak wymiany doświadczeń pomiędzy statkami. Poważne więc zadanie przypada prasie resortowej i zakładowej, w której załogi powinny pisać nie tylko o dobrych wynikach, ale i o sposobach, dzięki którym osiągają te wyniki. Z możliwości tej w jak najszerszym zakresie winni korzystać przede wszystkim przodownicy floty, jak bosman Alfons Mysliarz, Celestyn Zieliński, Aleksander Babczyk, wiper Marian Jastrzębski, asystent maszynowy Paweł Liedtke, ochmistrz Jerzy Rose, Zofia Rużkowska z działu hotelowego i wielu innych.

Z DUŻYM uznaniem załogi spotkały się zobowiązania dyrekcji i rady zakładowej w zakresie stabilizacji kadr, poprawy technicznego zaopatrzenia statków w przyrządy pomiarowe, przygotowywania specyfikacji remontowej, powołania komórki konsultacyjnej dla eksternistów, składających egzaminy na dyplom porucznika ŻM i mechanika IV klasy.

Ze zrozumiałym zainteresowaniem omawiali załogi zobowiązania w zakresie poprawy warunków bytowych, socjalnych i kulturalnych.

Wiele uwagi poświęcono także sprawom, jak odzież ochronna, instruktaz w zakresie BIHP, badania lekarskie marynarzy, udających się w strefę tropikalną, budowa domów mieszkalnych spółdzielczych i budowa domów jednorodzinnych. Poruszono również zagadnienie cen współzawodnictwa. Po stawieniu wniosku, aby przy ocenie wyników zwracać przede wszystkim uwagę na takie sprawy, jak wkład pracy załogi dla utrzymania statku w wysokiej gotowości technicznej i eksploatacyjnej, wykonanie planu przewozów, stan BIHP i szkolenia zawodowego na jednostkach, osiągnięcia w dziedzinie racjonalizacji, obniżki kosztów własnych.

Wnioski zgłoszone w trakcie dyskusji, znacznie wzbogaciły projekt umowy. Aczkolwiek nie dotarliśmy z nią do wszystkich załóg, to jednak możemy stwierdzić, że jest ona wspólnym dziełem załóg pływających i pracowników administracji.

Podpisanie umowy dokonano na konferencji partyjno-ekonomicznej w dniu 28 ub. m. Obecnie zadaniem jest zabezpieczenie jak najlepszych warunków realizacji jej postanowień. Osiągniemy ten cel poprzez aktywizację grup związkowych, przez wciągnięcie do ruchu współzawodnictwa wszystkich marynarzy i pracowników lądowych, przez rozszerzenie wewnątrzzakładowego współzawodnictwa między jednostkami pływającymi i służbami PLO.

JADWIGA JABŁECKA

Kierownik sekcji
współzawodnictwa PLO

Na przykładzie parowca „Jedność Robotnicza”

NIE TĘDY DROGA

PODOBIE jak we wszystkich zakładach przemysłowych, tak i w Szczególnej Stoczni Remontowej cała załoga żyje obecnie zagadnieniem kosztów własnych. W toku szerokiej dyskusji, prowadzonej na ten temat, robotnicy i pracownicy analizują całokształt gospodarki w stoczni, podsumowują osiągnięcia i wskazują wiele nie wykorzystanych dotąd rezerw w walce o obniżkę kosztów własnych.

Ogólnie biorąc, dotychczasowa dyskusja daje niedwuznaczny obraz, że walka o koszty nie przedstawia się u nas najlepiej, szczególnie jeżeli chodzi o zasadnicze zadanie, tj. wykonywanie w terminie przewidzianych planem remontów statków.

Jakkolwiek bowiem plan obniżki kosztów przekroczyliśmy i mamy na tym polu osiągnięcia, jak np. zaoszczędzenie przez tabor samochodowy w I półroczu br. 1500 litrów benzyny, oraz inne nie mniej poważne oszczędności w różnych działach, to jednak przedłużające się często kroć remonty narażają naszą gospodarkę na niewspółmiernie wyższe straty.

Żeby nie być gołosłownym, postaram się przytoczyć kilka cyfr.

Weźmy dla przykładu remontowany u nas statek „Jedność Robotnicza”.

Eksploatacja tego statku w ciągu doby daje przeciętnie 350 dolarów.

I teraz pomyślmy, gdybyś-

my tak przed terminem, o 15 dni wcześniej oddał do eksploatacji parowiec „Jedność Robotnicza” (w myśl podjętego zobowiązania), to w poważnym stopniu obniżylibyśmy koszty własne i przyczynilibyśmy się do wzbogacenia gospodarki narodowej o sumę około 5 250 dolarów.

Niestety, tak się nie stało i co gorsze już dziś możemy wyraźnie powiedzieć, że nie tylko nie daliśmy możliwości uzyskania dodatkowej sumy, ale przetrzymując statek na stoczni poza planowanym terminem, narażamy armatora, a za nim całą naszą gospodarkę na wielkie straty przekraczające 10 000 dol.

PRZYKŁAD „Jedności Robotniczej” jest charakterystyczny dla stosunków pa-

ni w naszej stoczni. Omówimy więc szerzej, na przykładzie tego remontu, źródła niedociągnięć.

Parowiec „Jedność Robotnicza” pozostaje nadal w remoncie. Miał już 1 sierpnia, w którym statek miał być — w myśl zobowiązania — oddany do eksploatacji. Miał także i 15 sierpnia, tj. planowo — umowny termin oddania tej jednostki do eksploatacji. Przedterminowanie remontu przeciągnęło się co najmniej 15, jeśli nie więcej dni.

Gdzie tkwią faktycznie przyczyny, które doprowadziły do niedotrzymania przez stoczniowców „słowa honoru”, bo przecież tak można nazwać podpisanie przez nas

listu gwarancyjnego na remont statku „Jedność Robotnicza”.

Zła organizacja produkcji to najważniejszy grzech, który zemielił się i mścił się nadal na terminowości remontu. Szef produkcji, mimo podpisania osobiście listu gwarancyjnego, nie wykazał od samego początku należytych trosk o dotrzymanie zobowiązania. Nieprzydzielenie od chwili rozpoczęcia remontu jednostki budowniczego na statek, nie dając od początku ludzi na „Jedność Robotniczą” było przyczyną tygodniowego opóźnienia. Słabe zainteresowanie się przebiegiem prac i dziwna bez troska to najważniejsze grzechy szefa produkcji.

Inż. Tkacz jako z-ca gł. technologa miał opracować i przygotować do zatwierdzenia przez MRS proces nitowania kotłowej. Opóźnił to tak że lekko myślnie o kilka dni, co w efekcie również przedłużyło remont.

Winę ponosi i kontrola techniczna, która nie sprawdziła czy alest na nity jest właściwy, zahamowała robotę pracowników kotłarni na przeciąg 10 dni. Zaopatrzenie zaś nie dostarczyło wielu materiałów w przewidzianym terminie. Wydział kadłubowy naraził stocznię na konieczność przetrzymywania przez 8 dni statku w doku na własny koszt. Szczerze zahamował pracę warsztat konserwacji. Postradano winę ponosi tutaj też plano-

wanie prac przez szefostwo produkcji.

JEDNA z najpoważniejszych prac przypadła wydziałowi maszynowemu, który mimo ofiarnej pracy młodzieżowej brygady Sikorskie go, nie zdał egzaminu. Winę za to ponosi kier. wydziału ob. Pokojski, który chociaż jest zdolnym fachowcem, zbyt mało troski przejawiał o to, by prace przebiegały sprawnie i niezbyt energicznie walczył o usprawnienie pracy w warsztacie mechanicznym.

Tak wyglądają zasadnicze przyczyny, które wpłynęły na niedotrzymanie zobowiązania i zarazem w dużej mierze spowodowały, że nasza stocznia nie wykorzystata tak poważnych rezerw, tkwiących w przedterminowym wykonaniu remontu.

Zasadniczy wniosek, jaki wypływa z tej analizy, to usprawnienie organizacji i dotrzymanie podjętych zobowiązań.

Przykład nie wykorzystanych możliwości i błędów w pracy remontowej na parowcu „Jedność Robotnicza” winien być nauką na przyszłość. Bowiem bez należytej organizacji pracy, bez pomocy ofiarnej wysiłku robotnika pracą organizacyjną kierownika, nie uzyskamy nigdy zamierzonych celów.

I o tym trzeba pamiętać.

MIECZYSLAW KOWALSKI

Korespondent



14 sierpnia br. podpisano również umowę o długofalowym współzawodnictwie w Polskiej Żegludzie Morskiej. Zdjęcie górne przedstawia moment podpisania umowy przez dyrektora PZM Mariana Gronowicza i wiceprzewodniczącą Rady Zakładowej Zygmunta Wojciechowskiego. W czasie uroczystości zabrali głos kpt. Juliusz Bogucki (na zdjęciu z prawej) z młodzieżowego statku „Wieczerek”. Wyraził on przekonanie, że wszystkie załogi pływające będą ściśle współpracować z administracją i dolażą starań, aby w pełni zrealizować postanowienia umowy, od czego zależy wykonanie rocznego planu przewozowego.



NA WROCŁAWSKIEJ WYSTAWIE WYNALEZCZOŚCI

MAM opisać wrażenia z Wystawy Wynalazczości i Postępu Technicznego we Wrocławiu. Z miejsca przynajmniej się, że doprawdy nie wiem od czego zacząć. Może się mylę, ale chyba Wy byście też znaleźli się w takiej sytuacji, gdybyście widzieli ogrom, rozmach i bogactwo wystawionych tam eksponatów.

W 40 pawilonach prezentuje swój 10-letni twórczy dorobek w dziedzinie techniki i mechanizacji przemysłowej maszynowy i hutniczy, żegluga i kolej, górnictwo i budownictwo, rolnictwo i leśnictwo, przemysł chemiczny i energetyczny oraz inne gałęzie naszej gospodarki.

Czego tam nie ma! Na prawo od wejścia przyciąga wzrok prototyp polskiego kombajnu S-4, wyprodukowany w Fabryce Maszyn Żniwnych w Płocku, udoskonalony ciągnik „Ursus”, brzozy talerzowe i inne maszyny rolnicze. Tuż obok zwraca uwagę entuzjastów motoryzacji wspaniały 350 cm „Junak”. W pawilonie przemysł maszynowego wzbudzają zachwyt i dumę różne tokarki i frezarki, piły i szlifierki, model fabryki kwasu siarkowego. Trudno wszystko zapamiętać i wyliczyć. Jeden pawilon jest bardziej interesujący od drugiego.

O proszę! Wśród drzew stoi na pozór zwykły domek jednorodzinny. Ale gdy przyjrzymy się z bliska, przekonamy się, że można go złożyć. Dosłownie złożyć z pre-

przekonać się, że rozwój naszej techniki idzie w tym kierunku, aby ciężką pracę ludzką zastąpić pracą maszyn. Możesz przekonać się i o tym, że postęp naszej techniki zmierza również w tym kierunku, abyśmy mogli żyć coraz lepiej i dostatniej. Tak, wrocławska wystawa uczy i jednocześnie raduje.

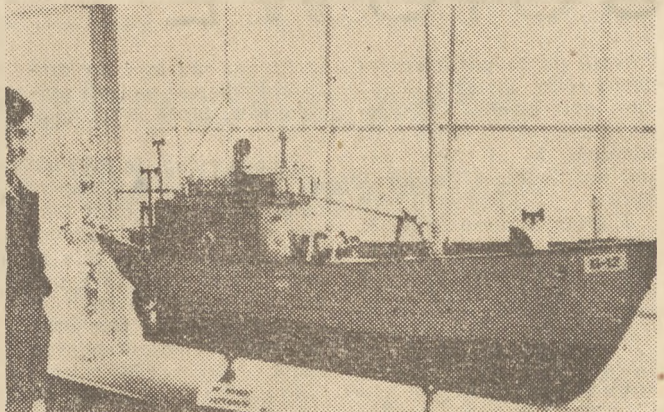
NIE potrzeba długo rozglądać się aby odnaleźć wzrokiem pawilony resortu żeglugi. Już z daleka widać powiewającą na wietrze różnobarwną gałę flagową. W trzech pawilonach zgromadzono imponujący dorobek pracowników morza, żeglarczy i wodniaków.

W pawilonie pierwszym i obok niego zgrupowano eksponaty — wynalazki i udoskonalenia, które usprawniają pracę naszych portów i czynią ją lepszą, które znajdują zastosowanie w budownictwie morskim. A więc np. mechaniczny trymer, zbudowany według pomysłu MICHAŁA PRZYBYLSKIEGO, tuż obok urządzenia do mechanicznego trzymywania węgla na statku — projekt WOJCIECHA OFIARY, prze grody progowe do zabezpieczenia brzegów i budowli morskich według pomysłu inż. IGNACEGO WILSKIEGO lub modele pali żelbetonowych inż. WŁADYSŁAWA JACEWICZA. Są tu również pomysły racjonalizatorów z Toruńskiej i Poznańskiej Stoczni Rzecznych, jak np. MAKSYMILIANA DOJEC.

więc widzimy tu m. in. kolbki i opisy, objaśniające istotę „Chemorgu” — metody zmiekania wody kotłowej, opracowanej przez inż. CZESŁAWA NOSZCZYŃSKIEGO, obok zaś pomysły ROMUALDA ŁAWRYNOWICZA dot. chłodzenia silnika głównego typu „Sulzer” na statku „GENERAL

tem przy wydobywaniu wra- ków z topieli morskiej czy też z kaprysami naszych rzek. Często spotykamy tu nazwiska kapitana POINCA BIELECKIEGO, MONKI, SADOWEGO i innych.

Przed opuszczeniem pawilonów żeglugi wziąłem do ręki księgę pamiątkową. Zwie- dzający zapisali w niej już



Oto jeden z najbardziej atrakcyjnych eksponatów wystawionych w pawilonach żeglugi — model superkutra B-12

BEM”. Prosty w konstrukcji, a zarazem ciekawy jest projekt ROMANA STRĄGIEWSKIEGO sondy automatycznej, która eliminuje ciągłe mierzenie głębokości rzeki. Zegar sondy zamontowany w sterówce wskazuje w każdym położeniu statku głębokość nurtu.

Trzeci pawilon jest prze-

wiele kart. „Z WIELKIM PODZIWIEM I ZARAZEM WIELKIM UZNANIEM DLA MARYNARZY OGLĄDAM PAVILON MORSKI, KTÓRY SPROWADZAŁ MNIE TU KILKA RAZY” — oto pierwszy wpis, na który padł mój wzrok. Prawda, że mówi on sam za siebie. Ta nuta uznania i dumy z osiągnięć naszych pracowników morza brzmi we wszystkich

Ok

LIST OTWARTY

do Zalóg Fabrycznych Instytucji, przedsiębiorstw państwowych i społecznych.

My, kierownicy Baz Paliwowych Ośrodków Maszynowych woj. lubelskiego zwracamy się do Was, Towarzysze, z prośbą o pomoc w następującej sprawie:

Województwo nasze, jako wybitnie rolnicze odczuwa poważnie brak większych zbiorników do magazynowania produktów naftowych w POM i brygadach traktorowych. Zasadniczo magazynowanie paliw płynnych odbywa się wyłącznie w beczkach 200 l. Z tego powodu mamy poważne trudności w terminowym odbiorze zamówionych produktów naftowych, skąd powstają przestoje cystem kolejowych i zablokowanie składów naftowych ZPGS i CPN.

Brak większych zbiorników jest poważną przyczyną opóźnienia się wykonawstwa prac polowych i pełnej realizacji planów państwowych. Wzrastają również koszty własne, spowodowane codziennymi dowozami paliwa do magazynu POM i brygad traktorowych. Równocześnie stwierdzamy, że na terenie wielu zakładów pracy, szczególnie województwa zachodnich, znajduje się poważna ilość nie używanych zbiorników o różnej pojemności, leżących bezużytecznie od kilku lat.

W związku z tym zwracamy się do Was z apelem o zgłoszenie zbędnych i nie używanych zbiorników o pojemności od 1000 l. w wyżej, nadających się do magazynowania paliw płynnych. Mogą to być zbiorniki, które wymagają niewielkich remontów i uzupełnień. Przez realizację naszego apelu, przyczynicie się do uprządkowania terenów waszych zakładów pracy, usuwając zbędne zbiorniki, a nam dopomóżcie do wprowadzenia racjonalnej i oszczędnej gospodarki produktami naftowymi. Wpływie to dodatnio na zmniejszenie się kosztów własnych oraz systematyczne wykonanie planów państwowych.

Wszelkie informacje o nie wykorzystanych zbiornikach należy kierować do Centralnego Zarządu Państwowych Ośrodków Maszynowych, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.



Michał Przybylski objaśnia zwiadzającym działanie urządzenia do trzymywania rudy, skonstruowanego według jego pomysłu

fabrykowanych elementów i KIEGO i HUBERTA GÓRZ- to zaledwie w ciągu 4 dni. Koszt jego budowy nie przekroczy 18 tysięcy zł. Już wkrótce wielu z nas będzie mogło zamieszkać w takim jednorodzinny domku.

Wszystkie eksponaty mają tę wspólną cechę, że są dziełem rąk i mózgu polskiego robotnika, technika i inżyniera, że są dziełem naszych racjonalizatorów i wynalazców. Zwiadzając wystawę, na każdym kroku możiesz

ZACZEŁO się od tego, że po wojnie należało uruchomić port. Wśród wielu z tym związanych prac stanęła sprawa pilotażu. W 1946 roku zebrali się garstka marynarzy, która zaczęła badać zakamarki odyskowanego portu. I tak zaczął się żywot pilota szczecińskiego. Wiele dociekań, wiele pracy nad samym sobą. Mijały lata, port się rozrastał. Ruch statków dawno przekroczył cyfry notowane przed wojną, a tu początkowa garstka pilotów-pionierów kształciła już nowych towarzyszy pracy.

Jest prawo pisane i prawo zwyczajowe. W praktyce morskiej utarło się, że z chwilą gdy do radca — pilot wstąpi na mostek kapitański, staje się faktycznym dowódcą statku, a właściwy kapitan oddaje mu w ręce kierownictwo, polegając na jego doświadczeniu. Tego zaufania nie wolno pilotowi zawieść. Zaufaniem tym obdarzają nas kapitanowie różnych bander i takim samym zaufaniem darzy nas państwo ludowe.

W początkach naszej pracy, do gęraty do nas echa „reklam”, jaką nam chcieli wyrobić dawni piloci niemieccy. Skutki były takie, że wielu kapitanów na sekundę nie opuszczano mostku kapitańskiego. Podejrzliwie śledzili każdą, nieraz bardzo trudną decyzję naszego młodego pilota. Bo przecież na dnie toru wodnego utrzymaliśmy w spuściznie wojennej dziesiątki wraków. Nadziać się było łatwo...

Pamiętam doskonale, kiedy w 1948 r. wchodziłem na pokład pierwszego statku zachodnio-niemieckiego, który po wojnie zawi-

MILAMI MIERZYMY SPRAWĘ POKOJU

nął do Szczecina. Siedemdziesięcioletni kapitan równie starego parowca „Elisabeth” spod daszka czapki nieufnie spoglądał na mnie, a stojąc tuż przy mnie, gotów był w każdej chwili skorygować moje rozkazy. Lecz na pożegnanie, już przy wyjściu w morze, zostawił krótką notatkę. Na kwiecie pilotowym wpisał tylko dwa słowa: good pilotage. Tak było w początkach. Czy dziś praca pilota jest mniej odpowiedzialna i trudna?

JEST jesień. Noc. Duży motorowiec norweski „RENA”, załadowany węglem, opuszcza port. Na mostku starszy pilot BALCZEWSKI. Noc ciemna, tylko światła nabieżników i bliski pław świetlnych mrugają do skupionego pilota. Statek miją Swinoujście, za kilka chwil do burty podpłyne pilotówka. Krótki serdeczny uścisk dłoni, życzenia „szczęśliwej drogi” i po kilkugodinnym wysiłku nastąpi odpłynięcie. Ale co to? Balczewski skupia się jeszcze bardziej. A przecież już tylko łamacz fal, ostry zwrot na prawo, ustawienie statku na pierwszy kurs morski... I tu nagle z mroków nocy i mgły rozbiły światła i wyłoniła się czarna masa statku, całą mocą prążącego na „Rene”.

Dzień po dniu, noc po nocy, piloci odmierzają milę po mili. Nagrodą za naszą pracę są listy, jakie od czasu do czasu otrzymujemy Kapitanat Portu z wyrazami

serdecznych podziękowań za sprawną obsługę w porcie i za dobrego pilota.

Pilot TADEUSZ WOJCIECHOWSKI był drugim oficerem na statku „ELBLĄG”. Będąc w Norwegii, w czasie postoju uciął pogawędkę z kapitanem norweskiego statku. Nie rozmawiał z nim jako pilot czy oficer, ale po prostu jak marynarz z marynarzem. Pilotkami o portach, o sztormach, o trymerach, o różnych statkach. I z tej rozmowy przyniósł nam takie określenie starego Norwega, który mu powiedział: „Szczecin lubię. Wiesz dlaczego? Bo gdy w Swinoujściu wejdzie pilot na mostek, to bracie walę się do łóżka i spokojnie śpię”.

W RÓCNIE jednak jeszcze na chwilę do tej historii z pilotem Balczewskim. Otóż kapitan „Reny” widząc, że katastrofa jest nieunikniona, że zbliżający się statek niechybnie zderzy się z jego statkiem, był już przygotowany na najgorsze. Lecz on, kapitan „Reny” nie śmiał przejąć dowództwa od pilota, bowiem ze ściśniętej jego krtani nie mógł wydostać się żaden rozkaz. I całe szczęście. Bo kiedy „Rena”, statek 140-metrowy, posłuszny błyskawicznej decyzji pilota Balczewskiego skręcił i o parę zaledwie stóp przeszedł obok niezdecydowanego przybysza z morza, nie wyrzucając sobie i jemu szkody, wtedy kapitan zdołał jedynie złapać czapkę, cisnąć ją o podłogę i ze śmiechem, serdecz-

nie dziękował naszemu pilotowi za zbawienny manewr.

Wypadek ten nie jest odosobniony. Tak samo dziękował pilotowi NOWAKOWI za szybką decyzję kapitan szwedzkiego statku „STARJAGER”, gdy na skutek zacięcia się steru, parowiec dosłownie o centymetry minął kamienną ostrogę falochronu. Nasz „WIELUN” tylko dzięki błyskawicznej i wprost intuicyjnej decyzji pilota WIECZORKA, wy-



I nagle z mroków nocy i mgły rozbiły światła i wyłoniła się czarna masa statku całą mocą prążącego na „Rene”

szedł z takiej opresji, że mógł być zatopiony przez inny statek, któremu również w najniebezpieczniejszym bodajże miejscu na Zalewie zaciął się ster w położeniu „lewo na burcie” i całą parą akurat zmierzał, by wernąć się w lewą burzę „Wielun”.

W ciemną noc pilot SWIETLIK spotkał na kursie barkę, którą

wiatr zerwał z cum. I też dzięki śmiałej i szybkiej decyzji barki i statek nie odniósł najmniejszych uszkodzeń.

Nie będę daleki od prawdy, jeśli powiem, że każdemu z nas nieraz już stawała przed oczami kolizja lub awaria, a tylko zdecydowana komenda wyprowadzała statki z niebezpiecznej sytuacji.

Pilot czuwa. Piloci jako pierwsi witają statki na gościnnych wodach portowych, piloci ostatni żegnają załogi wychodzące w morze.

Pierwsze i ostatnie wrażenie z pobytu w Polsce obcych załóg uzależnione jest od nas, pilotów. O tym nigdy nie zapominamy. Bo najlepszą reklamą portu naszego na wszystkich morzach jest międy innymi bezawaryjna praca pilota.

D. F. Szczeciński pilot

MOJA CÓRKA I JA

MNIE wychowali rodzice, ale szkołę średnią ukończyłam dzięki temu, że lek- cjami zarabiałam na opłacenie nauki i mieszkania w mieście.

Moja córka czwarty rok chowa się bez ojca, ukończyła pierwszą klasę, a ja mogę pracować, gdyż dziecko po nauce jest w świetlicy szkol-

nej, gdzie jada obiady, za co placę grosze.

Do 1945 r. na palcach mogłam policzyć filmy, na które mogłam uczęszczać, nie mówiąc już o teatrze i cyrku. Moja córka ma 8 lat i już teraz nie potrafi policy- czy, ile razy chodziła do kina, teatru kukielkowego czy cyrku.

Do 1939 r. wyjazd na wczas- sy był dla mnie pojęciem z bajki. Moja córka spędziła jeden miesiąc na luksusowo urządzonej przez Żeglugę na Odrze kolonii w Opolnicy i w każdym liście pisała: „Kochana Mamusi! Jest mi tu tak bardzo dobrze. Mamy hu- stawki, szlągawki, karuzele, chodzimy też do kina”.

Powiecie, drodzy Czytelnicy, dlaczego piszę o tym do „Steru”.

Dziś bowiem w 10 lat po wojnie, przyzwyczailiśmy się iść do rady załadowej po skierowanie na wczasy, bo „ona nam się należy”. I- dziemy do działu kadr po kartę urlopową, „bo nam się należy”. Idziemy do ubezpie- czalni po skierowanie na le- czenie sanatoryjne, „bo nam się należy”. I tak z przed- szkolem, żłobkiem itd. Teraz w życiu codziennym nie za- stanawiamy się nad tym, że jeszcze 10 lat temu też pra- cowałam, byliśmy takimi samymi ludźmi, a nie mieli- śmy tego wszystkiego.

Gdyby 10 lat temu została z małym dzie- ciem bez męża, gdy- bym nawet znalazła pracę, to nie miałabym gdzie je zo- stawiać. Dziś bez trwogi my- śle o przyszłości mojej cór- ki. Gdyby kiedyś jej oprócz ojca zabrakło jeszcze i mat- ki, wiem, że nie zginie w ne- dzy i poniewierze. Zaopieko- wałoby się nią nasze pań- stwo i wychowało na warto- ściowego człowieka.

Sądzę, że nie można przejść obojętnie obok tych spraw do porządku dzien- nego. O tym należy pamiętać stale. Ofiarą pracą powin- niśmy przyczynić się do wzbogacenia naszego pań- stwa, żeby z czystym sumie- niem korzystać ze wszyst- kich dobrodziejstw, jakie za- pewnia wszystkim ludziom praca nasza władza ludowa.

ELEONORA BUTOWA
Korespondent

Za najlepsze korespon- dencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: E. Trojanowski z portu szczecińskiego, M. Ko- walski ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej, W. Leonow z Żeglugi na Odrze w Szczecinie i I. Tomaszewski ze stoczni „Odra” we Wrocławiu.

Dlaczego?

...na parowcu „Jed- ność”, wychodzącym w morze 11 sierpnia br. z Gdyni, nie przygotowa- no na czas listy załogo- wej, na skutek czego sta- tek czekał nieproduktyw- nie 2 godziny na odpra- wę? Termin wyjścia stat- ku ustalono dokładni- na nadaradzie w dniu 10 sierpnia i było dosyć cza- su na wcześniejsze przy- gotowanie potrzebnych dokumentów.

...w Zarządzie Portu Gdańskiego nie wykonano w I półroczu br. 24 robo- tów związanych z dziedziną BHP, ujętych w załączniku do mowie zbiorowej? Mie- dzy innymi nie zainsta- lowano urządzeń wenty- lacyjnych w hali warsz- tatów w Wistoulściu.

...w Gdańskiej Stoczni Remontowej stoją bez- czynnie od kilku miesię- cy 3 nowe kompresory powietrzne, a dział in- westycyjny nie przedsię- bierze energiczniejszych kroków, aby je urucho- mić na okres jesienno- zimowy, w którym zu- życie sprężonego powie- trza znacznie wzrasta?

...w Gdańskiej Stoczni Remontowej prowadzi się nieracjonalną gospo- darkę materiałową? Nie- kiedy zamiast instalo- wać na remontowanych statkach gotowe części zamiennne, zleca się wy- konanie ich warsztatom

ŁAŃCUSZEK

To przykre, lecz muszę drażliwą tę sprawę wyłożyć wam rymem, jak kawę na ławę. Drażliwa, wstydliva i przykra — to fakt, lecz pilna, załatwić ją trzeba.

Więc tak: Marysi, swej lubej — nazwijmy go Marek na dzień jej imienin chciał kupić zegarek. Pomyślał więc Marek: po licha mi sklep, do sklepu niech chodzi

kto kiep.
Mam Franka, co „robi” w zegarkach.
dostarczy mi taki jak chce zegareczek.
Co głowa, to rozum, a więc „szafa gra”.
Kupił. Niedrogo.

(Bez cła).
A chodzi — jak złoto.
Choć z ręki do ręki
nachodził się sporo

za funty, za „miękkie”.
Bo Marek od Franka, a ów Franek znów
na porcie go kupił za kilka „słów”
prosto ze statku, bo jeszcze się zdarza,
przemysłnik

przebrany
w mundur
marynarza,

żulik, co tylko jednego chce:
szybko obłowić się.

I tak to ze statku na ląd oczajdusze,
jak cumy rzucają szmuglerski łańcuszek.
Podaje łańcuszek towarów na ląd
z brudnych —

do brudnych rąk
Lecz może by kogoś tak wzięła raz chętką
obejrzeć łańcuszek —

po nitce do k'ębka.
I stwierdzić, interes w tym główny kto ma?
Kto pierwsze skrzypce gra?
I myślę, że załóg postawa ucziwa
pomóże rozzerwać łańcuszka ogn'wa.
Bo pomyśl — kto łańcuch z żulików spleść mógł?
Odpowiedź jest prosta:

wróg!

ZBIGNIEW SKUPIŃSKI



FLANCE BIUROKRACJI

W kwietniu br. rozprawiano wśród pracowników stoczni „Odra” we Wrocławiu flance kapusty i pomidorów, dostarczone przez OZR. Należność miano pobrać ratami. Tymczasem całą sumę potrącono pracownikom na raz — po czterech miesiącach (Z korespondencji J. Tomaszewskiego).

Czytelnik sam rozsądzi niech.
Natury cud, czy zwykły pech,
że w biurach „Odry” weszły znów
rozsaady... kapuścielanych głów.

KAMIEŃ POD NOGI

Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Elblągu opóźnił rozładunek barek z kamieniem, ponieważ Ekspozytura w Bydgoszczy nie przygotowała na czas urządzeń przeładunkowych, w myśl umowy z odbiorcą. (Z korespondencji M. Ziolkowskiego — sternika barki „Z — 3046”).

Barka przy barce, za barką barka
czeka, więc słusznie ów sternik sarka.
Na kamień czekają budowie i drogi,
a wy je rzucacie żeglarzom pod nogi.

REJONOWI
DRÓG WODNYCH W OPOLU

W Rejonie Dróg Wodnych w Opolu nie jest obsadzony referat współzawodnictwa pracy. (Z korespondencji B. Wojtkowiaka)

Niech się Rejon ów opamięta
i skombinuje wnet referenta.
Bowiem dróg wodnych takie bezdroża
współzawodnictwo zatopić może.

DROGA PRZESZŁĄ



Droga wiedząca do uzyskania paliwa dla holowników należona jest wieloma przeszkodami. Stwarzają je biurokraci z dyrekcji Żegluga na Odrze: zanim magazyn CPN wyda paliwo, trzeba uzyskać w dyrekcji 8 podpisów. (Wg korespondencji M. Różyskiego).



TEŚCIOWE

Starsi czytelnicy (czytelnicy, bo czytelniczek starzych w ogóle nie ma), zapewne pamiętają, że w dawnych czasach, kiedy w humorze i satyrze grasowała jeszcze wszelka tandeta, jednym z „żelaznych” tematów do żartów, felietonów i humoresek była — teściowa. Jak już satyrykowi nie przychodził żaden dowcipny pomysł do głowy, to łapał się za teściową. Ewentualnie płodził dowcip o jakaluch. Pozostawała mu jeszcze możliwaś połączona obydwu tematów i skłębienia humoru i jakaluchowej się teściowej. I tak ta najczęstsza pocziwa w życiu postać, w literaturze przekształcała się w coś w rodzaju potwora, zatrutego życia spokojnym, młodym ziemniakiem.

Ale teściowa i jakala nie zginęły bezpowrotnie jako ewentualny temat dla humorysty. Tę rolę, z zapalem godnym lepszej sprawy, przejęły nasze jakaluchy. Bo ile to już cierpkich uwag padło pod ich adresem, ileż żartów i złośliwość krąży na temat tych złych teściowych naszej go spodarki morskiej.

Do wielu złośliwych, lecz niestety, słusznych żartów, dorzucimy jeszcze jeden, bo okazała się nuda rza się znakomita.

Czy znaliście „Kajtkę”? Bo jeśli tak, to teraz go nie poznacie. Jak go w swe czule ramiona wzięły aż dwie teściowe — Stoczni Szczecińska i Stocznia Remontowa, to z zupełną jeszcze do rzeczy holownika, zrobili inwalide.

Najpierw dwa lata znęcała się nad nim ta pierwsza, później resztę zniszczyła dokonana druga. Tej ostatniej mamy szczegółnie za złe to, że eksploatowała „Kajtkę” do własnych potrzeb. Wynik tych zabiegów: pęknięcie korpusu su cylindra niskiego ciśnienia z powodu złe ustawionych kraników odwadniających oraz stałe zaoliwianie się kotła, spowodowane zastosowaniem niewłaściwego filtra. Cóż, wcale się nie dziwię owemu „Kajtkowi”, że po tych nieszczęsnych manipulacjach tak się z rozpaczczą za oliwia.

Do owych nieporozumień między złymi teściowymi a złym, wtrąciła się wreszcie głowa rodziny — Ministerstwo Żegluga i polecilo przekazać „Kajtkę” Żegludze na Odrze w dniu 1 lipca 1953 r. (Cała „zabawa” zaczęła się w styczniu 1951 roku!) Szczecińska Stocznia Remontowa oczywiście terminu nie dotrzymała, ale dała słowo, że odda ho-

lownik do 15 października tegoż roku. Słowa tym razem dotrzymała, tylko że: a) z dwutygodniowym opóźnieniem. b) „Kajtkę” nadal nie nadawał się do użytku.

I teraz dopiero zaczęła się nowa „polka”. Taniec ten trwa po dziś dzień, a



do zabawy włączyła się jeszcze jedna teściowa (siła złego na jednego) — PRS.

Krótko mówiąc — termin było jeszcze bardzo dużo, za to roboty bardzo mało. Tymczasem zdrowie „Kajtki” wciąż się pogarsza. Już mu tam lekarze z PRS-u znaleźli, że 75 proc. rur kotłowych jest do tak zwanego „luftu”, a nie do

Nowy środek lokomocji



OZR przy Kozłach Rzecznych od wie-

lu miesięcy czyni starania o przydział talonów na

rowery i motocykle dla swoich pracowników. Niestety — bezskutecznie. Jak dotąd trwa jedyna wymiana pism między OZR Prezydium Wojew. Rady Narodowej i Zarządem Zaopatrzenia Robotniczego w Ministerstwie Żegluga. Zamiast talonów pracownicy otrzymują różne „wyjaśnienia”. Ponieważ mieszkają oni daleko od miejsca pracy, chyba będą zmuszeni zastosować racjonalizatorski pomysł naszego rysownika.

(Z koresp. S. Jabłońskiego).

PRS-owi w Gdańsku

Na zlecenie szczecińskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze placówka PRS w Szczecinie przeprowadziła w maju br. pomiary holownika „Brzeg” w celu wystawienia karty pomiarowej. Normalnie dokument taki otrzymuje się z PRS w Gdańsku w ciągu dwóch tygodni. Ale tym razem karty dla „Brzegu” nie nadesłano z Gdańska do dnia dzisiejszego. (Z korespondencji W. Leonowa).

Czas — to pieniądz, więc uparty

PRS-ie

słowa owe

zapamiętaj:

Nie graj w karty za pieniądze

BYCZA
„ZABAWA”

Martwiłem się, że tegoroczny urlop mam już za sobą. Ze wczasy wykorzystałem. Ze następne dwa tygodnie słodkiego nierobstwa — dopiero w przyszłym roku.



A teraz spadło na mnie nowe zmartwienie: że nie jestem pracownikiem Żegluga na Odrze we Wrocławiu, bo miałbym dodatkowy urlopik. Po prostu wyjechałbym w sierpniu z ekipą żniwną do PGR-ów. Mówię wam — żyć nie umierać. Nic się nie robi, można się pięknie opalić, a owoce tam takie, że palce lizać. Nikt nikogo nie pilnuje, do roboty nie zachęca. „Czwarteczka” też nie jest źle widziana. W ogóle — można się pobyczyć.

Bycza zabawa.

J. OSEI

To warto
PRZECZYTAĆ

W NASZEJ literaturze fachowo-morskiej ukazały się po ostatniej wojnie 2 prace z zakresu meteorologii morskiej. Obie są już wyczerpane i pracownicy morza oczekują nowego wydawnictwa, omawiającego te zagadnienia. Dlatego w roku przyszłym Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych wyda obszerną książkę (podręcznik) dla marynarzy, omawiającą zagadnienia z tej dziedziny praktycznej wiedzy morskiej.

Tymczasem Wydawnictwa Komunikacyjne wydały 30 stron liczącą broszurę A. Pieżyńskiego pt. „POGODZNAWSTWO” (w cyklu „Poradnika Rybaka Morskiego”), która choć przeznaczona jest specjalnie dla rybaków, może służyć również i marynarzom floty handlowej (szczególnie tym, którzy pływają w rejsach bałtyckich i po Morzu Północnym). Dla tego też krótko ją zreferujemy.

Po podaniu podstawowych wiadomości z meteorologii (czynników meteorologicznych i ich współdziałanie) broszura zajmuje się różnymi praktycznymi zagadnieniami meteorologicznymi. Tak więc mowa jest tu o masach po-

wietrza, o powstawaniu układów frontalnych, o układach wtórnych; następnie omówiono organizację służby synoptycznej, mapy synoptyczne oraz komunikaty i wzrokowe sygnały ostrzegawcze. Ta część kończy się ogólną charakterystyką pogody na obszarach Morza Północnego i Bałtyckiego.

W trzeciej części broszury podano zestawienia klimatyczne dla Morza Północnego i Bałtyku, a więc dane dotyczące ilości dni mglistych, sztormowych i burzowych oraz kierunków wiatrów sztormowych.

Na końcu broszury znajduje się zestawienie terminów i wyrażen używanych w morskich komunikatach meteorologicznych, skala wiatrów Beauforta, fotografie podstawowych rodzajów chmur oraz 6 map synoptycznych. W treści znajduje się ok. 30 wielobarwnych rysunków.

Wszystkie ilustracje wykonane są bardzo starannie. Praca napisana jest przystępnie i starannie. Odda ona niewątpliwie duże usługi na szym pracownikom morza.

(y)

Która odpowiedź jest dobra?



W jakiej stoczni budoje się nowy statek naszej żegluga przybrzeżnej „Mazowsze”?
a. polskiej
b. węgierskiej
c. duńskiej
d. włoskiej.



W jakiej służbie zdobył tytuł admirała Polak Krzysztof Arciszewski?
a. hiszpańskiej
b. angielskiej
c. holenderskiej
d. portugalskiej.



Jak nazywa się polski statek, który przed paru laty odbył słynny rejs do przebiegającej w Antarktydzie radzieckiej floty wielorybniczej „Siwa”?
a. „Praca”
b. „Waryński”
c. „Gen. Walter”
d. „Karpaty”.



Jak się nazywa mała, skalista wysepka na północnym wschód od Bornholmu?
a. Rugla
b. Oland
c. Christiansö
d. Ven.

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

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NRU 16 (86)

1. „Nogat”, 2. dźwięk mostowy, 3. odbywam próbę szybkości, 4. „Smok”.
Sopot, 2. Zygmunt Winerowicz z Wrzeszcza, 3. Edward Messner z Wrzeszcza, 4. Danuta Kawecka z Gdyni, 5. Bogusław Knapik z Torunia.
Książki wysyłamy pocztą.

UWAGA
CZYTELNICY!

Od 1 stycznia 1955 r. kolportaż naszego czasopisma przejmie PPK „Ruch”.

W związku z tym informujemy, że zamówienia i przedpłaty na prenumeratę tygodnika „Ster” przyjmować będą placówki pocztowe właściwego rejonu doręczeń, na którego terenie zamieszkuje prenumeratordobiorca.

Prenumeratę na rok 1955 prosimy zamawiać w placówce pocztowej w terminie od dnia 11 listopada do dnia 10 grudnia 1954 r., wpłacając należność wg cen uwidoczonych na ostatniej stronie. Zamówienia w prenumeracie zbiorowej prosimy kierować bezpośrednio do Oddziału Wojewódzkiego PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10. Numer konta PKO, na które należy wpłacać należność z tytułu zamawianej prenumeraty zbiorowej, podamy w IV kwartale br.

Celem zapewnienia ciągłości i uniknięcia przerw w dostawie naszego czasopisma, prosimy naszych czytelników o dotrzymanie podanego terminu składania zamówień.