

Wyprzedzili czas

NASZ czytelnik Marian Gajewski zawiadamia, że Rejon Drog Wodnych w Warszawie, dzięki realizacji zobowiązań, wykonał do końca września br. plan roczny w 103,7 proc., a łącznie z byłymi rejonami w Wyszowie i Ostrołęce w 100,4 proc. Do tego osiągnięcia poważnie przyczynili się robotnicy placu budowy w Rajszewie, pracownicy administracyjni oraz załogi pływające, zabezpieczając terminowo do stawy materiałów budowlanych.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 22 (92) - rok 4

GDAŃSK, 15 - 30 LISTOPADA 1954 R.

Cena 40 gr

NASILIC PRACĘ POLITYCZNĄ W KAMPANII WYBORCZEJ

9 LISTOPADA ODBYŁO SIĘ PLENUM KOMITETU POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ PARTII ROBOTNICZEJ W PMH, POŚWIĘCONE OCENIE DOSTĘPNOŚCI PRZEBIEGU KAMPANII WYBORCZEJ DO RAD NARODOWYCH. W OBRADACH WZIĘLI UDZIAŁ SEKRETARZE PODSTAWOWYCH ORGANIZACJI PARTIJNYCH STATKÓW I PRZEDSIĘBIORSTW LĄDOWYCH CZ. PMH ORAZ Z-CY KAPITAŃ DO SPRAW KO. W PLENUM UCZESTNICZYŁ RÓWNIEŻ KIEROWNIK WYDZIAŁU MORSKIEGO KW PZPR TOW. TADEUSZ STUŁA.

PROWADZONA obecnie kampania wyborcza jest akcją o wielkim politycznym znaczeniu. Będziemy wybierali w naszym kraju około 21 000, a w samym województwie gdańskim ponad 7 000 radnych, którzy przez okres najbliższych trzech lat będą gospodarzami w naszych województwach, miastach i gromadach, od których pracy zależać będzie w poważnym stopniu dalszy rozwój naszej Ojczyzny.

Idzie o to, aby w rezultacie obecnej prowadzonej kampanii trwale wzrosło poczucie odpowiedzialności całego społeczeństwa za pracę Rad Narodowych, aby całe społeczeństwo aktywniej i bardziej wydawnie pomagało im w pracy. Idzie o to, aby jeszcze mocniej okrzepł nasz Front Narodowy, aby z tym większą energią i zapałem realizował głoszone w programach wyborczych plany dalszego umacniania naszej Ojczyzny i podnoszenie dobrobytu narodu.

TRAGICZNY WYPADEK NA MOTOROWCU „BATORY”



28 PAŹDZIERNIKA br. motorowiec „BATORY” wracający z kolejnej podróży do Indii, przechodził w pobliżu wyspy KRETY. Siła wiatru sięgała 6 stopni skali Beauforta.

Fale zaczęły zalewać pokład statku. Załoga pokładowa otrzymała rozkaz założenia ochrony na iluminatory kabiny. Olbrzymia fala, przerastająca nadbudówkę zaskoczyła marynarzy, wykonujących polecenie i trzech z nich: JANA RUTKOWSKIEGO, STEFANA STANISZA I MIECZYŚLAWA BIELIŃSKIEGO zmyła z pokładu.

Mimo natychmiastowej akcji ratunkowej i wielogodzinnych poszukiwań, zaginionych marynarzy nie udało się odnaleźć.

Kilku innych członków załogi „Batoro” uległo poważnym obrażeniom.

Jeden z nich KLEMENS MOSIELSKI zmarł następnego dnia w szpitalu okrętowym.

W poniedziałek 8 bm. odbył się w Gdyni pogrzeb zmarłego marynarza. W pogrzebie wzięli udział przedstawiciele Partii, związku, kierownictwa naszej floty, załoga „Batoro”, przedstawiciele zakładów Wybrzeża oraz ponad 2 tysiące mieszkańców trójmiasta. Nad grobem marynarza pochyliły się liczne szalandy oddając hołd jemu i towarzyszącym, którzy zginęli w głębinach Morza Śródziemnego.

Rada Państwa odznaczyła pośmiertnie poległych przy pracy marynarzy złotymi krzyżami zasługi.

Rodzinyi tragicznie zmarłych, opiekowała się troskliwie rada zakładowa i dyrekcja Polskich Linii Oceanicznych, przysługując im stałą rentę.

agitacyjna, prowadzona przez niektóre organizacje partyjne i powołany aktyw polityczny nie dorasta do wagi stojących obecnie zadań.

Mamy we flocie takie statki, na których jak dotąd nie przystąpiono jeszcze w ogóle do pracy, aczkolwiek wszystkie egzekutywy i oficerowie KO otrzymali już odpowiednie instrukcje i materiały. Na parowcu „Ślask” np. towarzysze postraktowali to zagadnienie czysto administracyjnie. Sprawę wyborów omówili po prostu w formie programowej. Zmienił się też sposób myślenia. Na statkach jest zbyt uboga treść w jej treści jak i stosów formach. Organizuje się wieczerzy wspomnień, prowadzone są dyskusje na temat obecnego i dawnego życia marynarzy. Jednak aktyw nasz często spłyca zagadnienie, nie tłumacząc ludziom przyczyn tych wszystkich przemian, nie wskazując zasadniczej roli jaką w tych wszystkich przemianach, odgrywa fakt, że mamy w naszym państwie władzę ludową, której głównym terenowym organem są Rady Narodowe.

Oceniając w świetle odbytego Plenum — dotychczasowy przebieg kampanii wyborczej na terenie naszej floty zauważyć można obok nie wątpliwie osiągnięć poważne braki i niedociągnięcia będące wynikiem niedoceniania przez wielu aktywistów naszej floty politycznych zadań kampanii.

W wielu organizacjach partyjnych PMH nie widać dotąd dostatecznie głębokiej pracy politycznej, nie widać dostatecznej mobilizacji w kierunku rozwinięcia jak najszerzej akcji uświadamiającej wśród załóg.

I jakkolwiek przygotowania organizacyjne do wyborów przebiegają zarówno na statkach jak i w zakładach lądowych sprawnie — to jednak praca propagandowa —

już sam fakt, że spośród tak licznie zebranych członków komitetu i aktywistów, głos w dyskusji zabrało zaledwie 10 towarzyszy świadczy, że pozostali poprostu nie mieli o czym mówić, że z jednej strony niedogłębnie poznali zagadnienie — z drugiej zaś niedostatecznie kontrolują pracę polityczną na powierzonych sobie odcinkach.

Za wyjątkiem z-cy kpt. z parowca „Jarosław Dąbrowski” tow. Beima i tow. Buchina z „Lublina”, którzy omówili dość szczegółowo pracę aktywów zgromadzonego pod przewodnictwem KFN, żaden z dyskutantów nie pokazał form pracy uświadamiającej, prowadzonej przez agitatorów, nie wskazał konkretnych przykładów, jak organizacja partyjna dopomaga statkowemu czy zakładowemu Komitetowi Frontu Narodowego, jaki jest udział członków partii w pracach KFN, jak popularyzuje się programy wyborcze, kandydatów itp.

Nie mówiąc o niedociągnięciach i przyczynach ich powstawania.

W referacie wygłoszonym na Plenum, sekretarz komitetu PMH tow. Drygański przytoczył kilka nader jasnych przykładów wskazujących na niebezpieczne tendencje spływania pracy politycznej, a nawet zastępowania jej metodami administracyjnymi i dyrygentwami.

Zamiast odpowiednio rozwijać akcję uświadamiającą wśród pracowników i dopomóc KFN w politycznym zabezpieczeniu zebrania, na którym wysuwano kandydatury na radnych — sekretarz podstawowej organizacji partyjnej PLO tow. Murzynowski wolał mniej się potrudzić, zbierając poprostu agitatorów tuż przed zebraniem i dając im polecenie by po wysunięciu przez przedstawicieli zakładowego KFN czterech kandydatów bili brawa nie dopuszczając tym samym do zgłoszenia innych kandydatów. O tym jak dalece szkodliwym jest takie postępowanie nie trzeba chyba szeroko rozwodzić się.

Obowiązkiem naszym jest przecież przekonywać masy o słuszności stawianych kandydatów, zabezpieczyć drogą politycznego uświadamiania, wysuwanie przez nich właściwych kandydatów, a nie stosowanie tego rodzaju kuglarskich metod.

Zastanówmy się gdzie tkwi źródło tych poważnych niedomagań?

Źródła tych szukać należy przede wszystkim w słabym kierowaniu przebiegiem akcji ze strony Komitetu PMH i aparatów KO.

Prawda, że instrukcje rozესlano, że przeprowadzono odprawę, że dano zadania.

Brak jednak rzetelnej kontroli pracy organizacji partyjnych i oficerów KO nie mobilizował aktywów przedsiębiorstw i statków. Nie widać też w terenie pomocy członków egzekutywy Komitetu PMH. A trudno oceniać siedząc za biurkiem, trudno w takich warunkach widzieć zagrożone odcinki pracy.

Niestety, ten styl pracy cechował dotychczas egzekutywę komitetu partyjnego flocy,

co zresztą samokrytycznie towarzysze stwierdzili.

Nielatwo będzie teraz w przededniu wyborów odrobić te poważne zaniedbania. Wy maga to pełnej mobilizacji całego naszego aktywów, wymaga większej operatywności w kierowaniu akcją ze strony Komitetu. Wymaga zespołenia i połączenia — dotychczas często jeszcze dwutorowej pracy Komitetu i Aparatu KO. Bowiern sama instrukcja wytyczająca linię działania organizacjom partyjnym w toku kampanii (taką wg uchwały ma do dnia 12 bm. opracować Komitet) nie wystarczy. Trzeba by aktywistów Komitetu dotarli w ślad za instrukcją na każdy statek obsługując zebrania, przeprowadzając instruktaż dla agitatorów, zaznajamiając partyjnych i bezpartyjnych marynarzy z istotą i zadaniami rad narodowych, omawiając programy wyborcze.

Nie mówiąc o niedociągnięciach i przyczynach ich powstawania.

Z obrad III Krajowego Zjazdu Racionalizatorów resortu żegluga

W dniach 22 — 23 października br. obradował we Wrocławiu III Krajowy Zjazd Racionalizatorów resortu żegluga. W naradzie wzięli udział Minister Żegluga tow. Popiel, przewodniczący Zarządu Głównego ZZZP tow. Pietrzak, przedstawiciel wydziału komunikacyjnego KC PZPR tow. Cholewa i dyrektor Departamentu Techniki tow. Janczewski. Referat wygłoszony przez tow. Pietrzaka omawiał szczegółowo rozwój ruchu racjonalizatorskiego w resorcie żegluga. W dyskusji wzięli udział przedstawiciele wszystkich zakładów pracy.

RUCH racjonalizatorski w resorcie Żegluga ogarnia szerokie szeregi pracowników. 1 wniosek przypada na 7 pracowników technicznych, podczas gdy w całym kraju stosunek ten wynosi 1 do 17.

Plan wniosków racjonalizatorskich za I półrocze wykonany został w 102 procentach.

Niektóre przedsiębiorstwa wykonywały już roczny plan wniosków, np. CZ PMH wykonał plan roczny do dnia 16 września br., a PPD „Dalmor” do 23. 9. br.

Resort Żegluga szczylił się na wystawie we Wrocławiu wieloma cennymi pomysłami racjonalizatorskimi np. „Trymerem” pomysłu Przybylskiego i Blachowiaka, urzadzeniem Wojciecha Ofiary, służącym do trzymowania węgla, „hydrokretem” Jankowskiego i W. Poinca, „pontonami” cylindrycznymi W. Poinca i wieloma innymi wynalazkami.

Rada Państwa w uznaniu zasług odznaczyła jedenastu naszych racjonalizatorów Krzyżami Zasługi. Wśród odznaczonych są tacy jak: Władysław Dudzikowski — ZP Cłańsk, Ryszard Kalinowski — PLO, Stanisław Jasnowski — ZP Gdynia, i Karol Cymorek — RDW Krosno na Odrze.

Nasze osiągnięcia są więc bardzo duże, tym nie mniej nie brak i niedomagań.

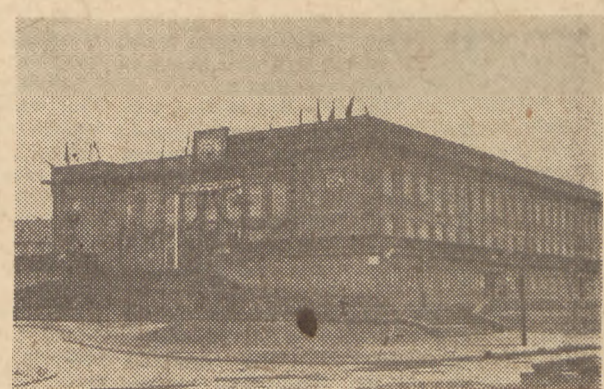
LE jest — powiedział minister Popiel, że w planowaniu i sprawozdawczości traktuje się równo wszystkie pomysły bez względu na ich ciężar gatunkowy.

Należy uwypuklić te wynalazki i usprawnienia, które likwidują trudności produkcji, a dopiero wtedy zorientujemy się jak naprawdę przedstawia się nasz ruch racjonalizatorski. Również je

Nowy Morski Dom Kultury

ROZWIJAĆ wśród ludu pracę kulturalno-oświatową na miarę wielkich zadań naszego budownictwa socjalistycznego, koncentrować tę pracę wokół walki o wykonanie planów produkcyjnych, oto naczelne zadanie świetlic, klubów i domów kultury.

W 37 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej — Nowy Port, do niedawna zaniedbana w dziedzinie kulturalnej dzielnica Gdańska, otrzymała Morski Dom Kultury. Został on zbudowany w wyniku realizacji jednego z przyrzeczeń programu wyborczego Miejskiego Komitetu Frontu Narodowego w Gdańsku.



Aktu otwarcia tego nowego, wspaniałego ośrodka życia kulturalnego, dokonał przodujący dźwięgowy z portu gdańskiego — Tadeusz Znamierowski, kandydat na radnego Miejskiej Rady Narodowej.

Nowy obiekt posiada wspaniałą salę teatralną i kinową, salę dla zespołów artystycznych i pracownię dla racjonalizatorów, bogaty księgozbiór techniczny i literatury pięknej, salę gier i zabaw dla dzieci, piękną kawiarnię.

Rodziny pracowników portu gdańskiego, mieszkańcy Nowego Portu, Wistulowskiego, Letniewa, Brzeźna znajdują tu więc warunki do pogłębienia swych wiadomości zawodowych, do rozwinięcia swych uzdolnień i upodobań; korzystać będą z miłej kulturalnej rozrywki.

W nowej placówce kulturalnej rozpoczęły już swą pracę: kilkadziesiąt osób licząca orkiestra symfoniczna i chór, zespoły recytatorskie i teatralny.

Na zdjęciu — gmach Morskiego Domu Kultury w Nowym Porcie.

nie stojące nie od dzisiaj przed naszymi organizacjami partyjnymi i związkowymi.

Narada wykazała, że wiele dobrych pomysłów, nie zostało w ogóle wprowadzonych do produkcji, albo zastosowano je w małym zakresie, nie propagując ich wśród innych zakładów pracy. Np. Zarząd Portu w Szczecinie zna zaledwie połowę pomysłów, zastosowanych z powodzeniem na terenie portów w Gdańsku i Gdyni — jak stwierdził inspektor techniczny ZP Gdynia.

Niektóre zakłady tłumaczyły swoje słabe osiągnięcia brakiem odpowiednich funduszy na racjonalizatorstwo lub skąpstwem głównych księgowych, którzy obcinają premie przyznane racjonalizatorom, albo wprost odmawiają wypłaty nagród i pieniędzy na realizację projektów. Jest to dowodem braku współpracy wszystkich czynników zainteresowanych ruchem racjonalizatorskim w zakładzie.

Jednym z zadań głównego księgowego jest ochrona kapitału zakładowego przed marnotrawstwem, toteż trzeba mu wykazać korzyści jakie przyniesie przedsiębiorstwu realizacja projektu, a niewątpliwie zrozumie on, że da to większe oszczędności niż nie wypłacenie premii racjonalizatorowi. Trzeba też pamiętać o zaplanowaniu odpowiednich funduszy na realizację wniosków i premie dla racjonalizatorów. Takie planowanie jest możliwe o ile oprzymy je na problemach wymagających usprawnienia w zakładzie, a nie na jałowej cyfrze wniosków. Wtedy pomysły racjonalizatorskie nie będą leżeć w szufladzie, ale szybko zostaną rozpatrzone i włączone do produkcji, zwiększając wydajność pracy i obniżając równocześnie koszty własne. Racjonalizatorów zaś zachęcać do szukania nowych rozwiązań. A wówczas w całej pełni „projekty racjonalizatorskie przyspieszą wykonanie planów produkcyjnych” jak głosiło celowe hasło III Krajowego Zjazdu Racionalizatorów we Wrocławiu.

Z frontu walki o węglel

Parowiec „Lublin“ ma dobrych gospodarzy



W CZŁÓWCE statków przodujących w oszczędnej gospodarce węglem znajduje się parowiec „Lublin“. Załoga jego zaoszczędziła bowiem w III kwartale br. 77,8 tonn węgla co stanowi — w stosunku do normy — 7,2 proc. ogólnego zużycia bunkru. Zaoszczędzić nie poważnej ilości cennego surowca nie jest jedynym sukcesem załogi starego „Lubina“, który produkuje i w innych „konkurencjach“ współzawodnictwa między-
statkowego.

Zawsze gotowi do rejsu — tak krótko można scharakteryzować gospodarzy parowca „Lublin“, który przed terminem wykonał operacyjny plan przewozów za III kwartał br. i to w stosunku: 131 proc. w tonnach i 132,3 proc. w tonnomilach. Aby dopełnić obrazu dodajmy, że statek ten do 25 października zrealizował państwowy plan przewozów w tonnach — 102 proc. i tonnomilach — 111,6 proc. Do tego dnia wykonał również 46,2 proc. w tonnach i 44,4 proc. w tonnomilach planu za IV kwartał br.

TROS KliWE RECE
ZAŁOGI

Wiadomo, że na ogół załoga nie ma bezpośredniego wpływu na dopływ masy towarowej. Sukces więc marynarzy z parowca „Lublin“ polega nie na tym — że mia-

Palacz Podjaz niedawno zastrutował na „Lublinie“ Właśnie III mech. Leśnik i przodujący palacz Gołab „wzorowadzał“ go w swojej technice palenia (od lewej palacz Gołab, mech. Leśnik i palacz Podjaz)

ła co wozieć lecz że nieprzerwanie wozila. I to punktualnie nadrabiając niejednokrotnie szybszymi przełotami, „nawalanki“ gestorów i przeładowców.

Troskliwie też pielegnowali marynarze poważnie już zużyte mechanizmy statku, by uzyskać maksymalne (możliwe w tym stanie) obroty maszyny. Mało tego. Znajac dobrze — z jednej strony sytuację na stoczni remontowej, a z drugiej naprężone zadania planu przewozów przedsiębiorstwa — postanowili przesunąć na dalszy, niż planowano, termin okres „sanatoryjnych wczasów“ statku. „Lublin“ miał bowiem już od 1 października iść na remont klasy 4-letniej. Podleczy-my cię sami „staruszku“ i jeszcze popływasz, bo tak trzeba — orzekli marynarze, choć zdawali sobie sprawę, że walka o utrzymanie technicznej gotowości statku nie będzie łatwa.

Minął październik, przeszła połowa listopada, a parowiec „Lublin“ punktual-

nie kursuje na swojej linii. Ba, mimo steranych mechanizmów „konsumuje“ mniej węgla niż jeden parowiec w lepszym stanie. Nienajgorzej jest też wykorzystanie mocy eksploatacyjnej maszyny które wynosi 79,2 proc. Jak to się dzieje? Uchyliłyśmy rąbką tej „wielkiej tajemnicy“, której na imię... nie, to sobie powiemy na końcu.

NIE TYLKO STARSZY
MECHANIK...

Z początku jakoś nie kleiła się rozmowa. Palacz Bojęć, Kiełtyka i Gołab dość nieufnie spoglądali na laika — intruza, który chce poznać tak według nich prostą i zrozumiałą zasadę oszczędnej gospodarki węglem.

— My tam nie dla reklamy pracujemy, a zresztą jest też o czym gadać, oszczędza się bo to przecież dla siebie i szkoda bez potrzeby marnować węgla... — i ani się spostrzeżliśmy, jak i moi rozmówcy. Jak zatopiliśmy się w żywej rozmowie.

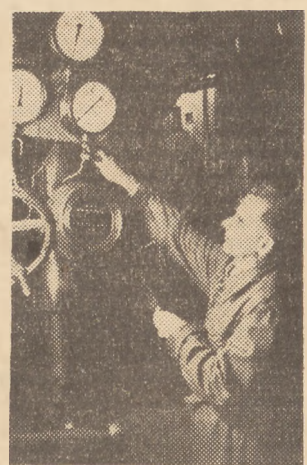
Stosunkowo młodym palaczem, nie tylko wiekiem, lecz i stażem jest Jan Bojęć. Pływa on bowiem na statkach dopiero od stycznia br., lecz miał szczęście popracować na „Wiśle“ pod komendą doświadzonego gospodarza statku — st. mech. Urbanka. Edukacji dokończył towarzysze pracy na „Lublinie“, gdzie tow. Bojęć od kilku miesięcy przebywa. Dziś dorównuje on już takim mistrzom jak palacze Kiełtyka i Gołab.

— Czyszczenie i szlakowa nie — mówi Bojęć — to najcięższa praca. Trzeba wykonywać tę czynność jak najszybciej i jak najstaranniej. Jak najszybciej by utrzymać ciśnienie pary i jak najstaranniej, bo to decyduje o wynikach dobrego palenia i oczywiście o oszczędności węgla. Dalszą czynnością, którą trzeba wykonać również szybko i starannie jest nalozienie cienkiej i równomiernej warstwy węgla na żar-

pozostały w palenisku. Nie wolno podsympać jednorazowo za dużo węgla. Niektórzy palacze tak robia bo to mniejsza mitrega — oburza się młodzieńki palacz — ale zapominają oni, że przecież w ten sposób marnuje się niepotrzebnie węgiel.

— Tak, tak, dobre oczyszczenie, szybkie i sprawne oraz równomierne zasypianie rusztów węglem to rzecz bardzo ważna — rozważa głosno palacz Kiełtyka. Według mnie — ciągnie dalej — w pracy palacza nie ma wielkiej filozofii, ale trzeba sumiennie przyłożyć się do roboty. Chcesz dobrze i oszczędnie palić, nie możesz ani na chwilę zagapić się lub zagadać na wachcie No i jeszcze jedno — trzeba stale douczyć się. Palacz powinien znać dobrze drenarz. Zresztą nie tylko drenarz. Trzeba zaznajomić się z pracą każdego mechanizmu w maszynie, jak pracuje, na jakiej zasadzie, jak się go obsługuje, bo to mi to za gospodarz, który umie tylko sytać węgiel, a o reszcie mówi: niech się starszy mechanik martwi. Taki to i w remoncie nie dopomóż i jeszcze zaszakować może statkowi.

Tak jak Kiełtyka myślą wszyscy palacze na parowcu „Lublin“, myśli starszy mechanik Jerzy Skrzypiński, mechanicy Borsuk i Leś-



O tak. Manometr sprawdzony teraz tow. Skrzypiński poświęcił nam chwilę rozmowy

niak, myśli as. maszynowy Kreński. W czasie wolnym od pracy palacze zapoznają się kolejno z działaniem pomocniczych mechanizmów pomagając w przeprowadzaniu samoremontów.

Na kursie szkolenia zawodowego II stopnia zapoznają się palacze teoretycznie z całością pracy w maszynie by potem praktycznie, lecząc serce statku, pogłębiać swą wiedzę. Bo rozumieją dobrze, że gdy nie tylko star-

Chcemy mieć
dobrych stewardów

JAKOŚ posiłku, jaki otrzymuje załoga i wysokość kosztu osobodnia, zależy między innymi od racjonalnej gospodarki stewarda i do brej pracy kucharza. W PŻM nie brak dobrych stewardów, jak Makarewicz, Ryłwiński, Bem i dobrych kucharzy, jak Wołyński, Kotarba, Brzeszczyński i inni. Zdarza się jednak, że na stanowisku stewarda znajduje się człowiek o niskich kwalifikacjach zawodowych i nie mający zamiłowania do tej pracy. Np. dział kadr PŻM uparł się, aby zrobić stewarda z ob. Maksymiliana Maćkowiaka, choć on sam kilkakrotnie oświadczał, że nie czuje się na siłach podjąć tej pracy.

Zle również odbijają się na gospodarce statkowej częste zmiany stewardów. Powodują one wzrost kosztu osobodnia, a załozdę przynoszą rozgoryczenie. Najwyższy też koszt w PŻM mają statki „Bug“, „Notec“, „Kra-ków“, i „Toruń“.

Wyjątkowego pecha ma motorowiec „Bug“, gdzie stewardów zmienia się po jednym lub dwu rejsach. Kiedyś, nawet kucharza zabrakło na statku i załoga musiała raczyć się suchym pro-wiantem.

szy mechanik umie wprawnym uchem wyczuć nierównomierny stukot maszyny, gdy o to by nie zaziębić kotłów dba nie tylko III mechanik, gdy każdy członek załogi maszynowej wie do czego służy każdy zawór, każdy tłok i przewód — dłużej żyje statek i jak najoszczędniej gospodaruje załoga.

STACJA BUNKROWA NIE
PODAJE KALORYCZNOŚCI
WĘGLA

Mówiąc o oszczędnej gospodarce węglowej na parowcu „Lublin“ nie sposób pominąć działalności oficerskiej szarży maszynowej. A więc przede wszystkim st. mechanik Skrzypiński. I on, tak jak zresztą wszyscy główni gospodarze maszyny, ma swoją „hipotekę“ w dziale głównego energetyka PLO. „Hipoteka“ tow. Skrzypińskiego jest czysta.

W przeciwieństwie do wielu I mechaników sporządza on dobre raporty obrazujące jasno, faktyczny stan oszczędności i wykorzystania stanu statku. Żywy bezpośredni kontakt utrzymywany z biurem energetyki pozwala na natychmiastowe usuwanie zaistniałych trudności i dobrą pracę mechanizmów.

Jest jednak jedna dotychczas nie rozwiązana sprawa absorbująca myśli tow. Skrzypińskiego. Mianowicie: nie podawanie przez stację bunkrową stopnia kaloryczności węgla. Te dane — mówi tow. Skrzypiński — ułatwiłyby nam sprawdzenie zużycia węgla, pomagając równocześnie do udzielenia właściwego instruktażu załodze odnośnie racjonalnego spalania.

Myśl słuszna. Warto by Centrala Węglowa porozumiała się w tej sprawie z zarządami poszczególnych kopalni, które przecież posiadają specjalne laboratoria, i tam można by przeprowadzać każdorazowo badanie kaloryczności węgla przeznaczonego na nasze statki. Bowiem tam gdzie idzie o oszczędność potrzebnego surowca jakim jest węgiel nie trzeba załować pracy ni trudu.

NIE MA TAJEMNIC JEST
TYLKO RZETELNA PRACA

— Bo palacze Kiełtyka, Gołab, Bojęć, Godliński, Słachurski, Podjaz i węglarz Biegaj, pracują z sercem, Kochają swój trudny zawód, wiedzą, że im więcej przewiozą towarów, im więcej zaoszczędzą paliwa, tym szybciej rozkwitnie i bogatszym stanie się nasz kraj, a piękniejsze i dostatniejsze będzie życie jego gospodarzy.

Z. STEFANOWICZ
Korespondent PŻM

Dobrze rozwija się życie kulturalne
i sport na naszych statkach
gorzej jest z zaopatrzeniem bibliotek

KOESPONDENT z parowca „Białystok“ ob. Ta deusz Kalicki donosi nam, że w Sunderland (Anglia) odbyły się ostatnio rozgrywki sportowe między załogami trzech polskich statków: „Batory“, „Białystok“ i „Bałtyk“.

Najlepiej spisała się załoga motorowca „Batory“, która zwyciężyła w kilku konkurencjach, a mianowicie: w siatkówce, strzelaniu, pingpongu i szachach. W bilardzie chińskim zwyciężyła załoga parowca „Bałtyk“.

Spotkanie zakończyło się wieczornicą na statku „Bato-

Najlepsi do Rad

W CAŁYM kraju trwa wielka kampania wyborcza. Mieszkańcy miast i wsi z gospodarską troską dyskutują nad programami wyborczymi. Zgodnie z ordynacją wyborczą w zakładach pracy, w hutach i PGR-ach, w gromadach i w wyższych uczelniach, na jednostkach pływających naszej floty i w portach odbyły się zebrania, na których wysunięci zostali kandydaci do Rad Narodowych.

Najlepsi i najaktywniejsi do Rad — pod tym hasłem nasi pracownicy morza — marynarze i portownicy, uczniowie Szkół Morskich i stoczniowcy wybrali swych kandydatów. Oto kilku z nich:

Stanisław Bartłomowicz — I mechanik z parowca „Lech“ — kandydat do Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni. Towarzysz Bartłomowicz, dyplom I mechanika uzyskał w nowo-odrodzonej flocie. W 1948 r. ukończył on jako przodujący uczeń Szkołę Morską. Ogromna praca, wzorowe wykonywanie swych obowiązków, troska o statek jego stan techniczny postawiły I mech. Bartłomowicza w rzędzie marynarzy — przodowników prac floty. Żywo interesuje się tow. Bartłomowicz życiem i pracą swych kolegów.



Leopold Celujka — marynarz ze statku „Praca“, Motorzysta Celujka, członek egzekutywy podstawowej organizacji partyjnej więzionego tankowca „Praca“, przez 6 miesięcy przebywał na Tajwanie i swym zachowaniem, nieugiętą postawą dawał przykład kolegom, zachęcał ich do wytrwania. Wielki hart, głębokie umiłowanie Ojczyzny stawiają tow. Celujkę w rzędzie wieloletniej rzeszy tych najlepszych i najofiarniejszych, których 5 grudnia wybierać będziemy na gospodarzy naszego kraju.

Na radnego do Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni portownicy gdynscy wysuneli kandydaturę przodującego robotnika Stanisława Jasnowskiego.

W ciągu swej długiej pracy zawodowej i społecznej w porcie zebrał on wiele doświadczeń, dobrze poznał życie i potrzeby załogi.

Pełniąc obecnie obowiązeki brygadzysty w brygadzie szkoleniowej w wydziale I umiejętnie przekazuje on swą wiedzę zawodową nowo-wzrobowanym do portu robotnikom.

Dobrze znają wielkiego przyjaciela młodzieży — swą profesorkę Weronikę Dalidutko, uczniowie Technikum Morskiego w Gdyni. Toteż gdy na zebraniu Komitetu Frontu Narodowego padła jej kandydatura na radnego, cała młodzież aprobowała ją z entuzjazmem. Tow. Dalidutko bierze żywy udział w życiu uczelni, szkolącej przyszłe kadry pracowników morza.

Czego uczą doświadczenia
brygady nr 23

W drugiej połowie października br. w wydziale I portu gdańskiego — zreorganizowano sztauerką brygadę nr 23. Osiągała ona bowiem najniższą wydajność i nie cieszyła się dobrym imieniem w porcie. Skład brygady uzupełniono sztauerami z innych zespołów. Na brygadzystę w ten sposób „zlepionej“ grupy robotniczej kierownictwo wyznaczyło dobrego i energicznego robotnika ANTONIEGO LEWANDOWSKIEGO. Po kilkunastu dniach pracy brygada nr 23 uzyskała rekordowy wynik przy załadunku cementu (507,5 tonn w ciągu 7 1/2 godz.). Jakimi drogami doszła brygada do takiego sukcesu? Odpowiedź na to dał sam brygadysta.

NIE wesoło mi było kiedy dowiedziałem się, że mam objąć kierownictwo w brygadzie nr 23. Zadanie nie było proste. Brygada stanowiła zlepek. Byli w niej robotnicy, którzy pracowali w porcie dopiero od 5 miesięcy. Część z nich przyszła z brygady nr 17, która nie miała dobrej opinii w porcie. W dodatku mniej było wtedy roboty w przeładunkach i skierowano nas do pomocy w PGR. Niewiele tam zarobiliśmy — ludzie sarkali, niektórzy nawet głośno. Takie były początki naszej wspólnej pracy.

Sytuacja zaczęła się zmieniać dopiero kiedy przyszły pierwsze przeładunki. W pracy i przez rozmowy zacząłem poznawać swych towarzyszy.

Wiele cennych wskazówek, jak podchodzić do ludzi, udzielił mi sekretarz organizacji partyjnej Józef Kucza i przewodniczący rady oddziałowej Klemens Żolnowski. Starannie organizowałem robotę, a po jej wykonaniu wspólnie omawialiśmy wyniki. Dużo mówiliśmy o współzawodnictwie. Na przykładach pokazywałem moim współtowarzyszom, jak nasza coraz wydajniejsza praca wpływa na rozwój kraju, na poprawę naszego życia. Rozmowy te odnosiły swój skutek. Nie postrzeżenie praca zaczęła iść coraz lepiej. Nie obeszło się jednak bez przeszkód. Był wśród nas jeden sztauer z dawnej brygady nr 17, który próbował bumelować i rozrabiać. Ludzie nie dali się jednak zbalać i bumelant opuścił brygadę.

Każdy dzień pracy, walka z trudnościami hartowały nas i bogaciły nasze doświadczenie. Budziły w nas wiarę, że przy dobrej i szczernej woli można stale ulepszać pracę i osiągać coraz to lepsze wyniki i zarobki. Coraz śmielej spoglądaliśmy na przodujące brygady, jak np. na brygadę nr 12 Stanisława Kakareko, brygadę nr 9 Zbigniewa Sumery, czy brygadę nr 1 Leona Tuska.

KTOREGO dnia zaczęto podejmować w wydziale zobowiązania dla uczczenia Rewolucji Październikowej. Z tą inicjatywą wystąpiła brygada nr 12. Postanowiliśmy i my godnie odpowiedzieć na wezwanie. Usprawnimy organizację pracy, podnieśliśmy wydajność. Bedziemy skracać postój statków. Dorównamy w wynikach przodującym brygadam. Przecie nie święci garnki lepią. Mogą inni, mo-żemy i my. Przychodziliśmy wcześniej do roboty. Uważnie obserwowaliśmy pracę innych brygad. Postanowiliśmy tak organizować przeładunek, żeby nie mieć ani jednej minuty przestoju. Osiągnięcie tego celu zależało od przygotowania odpowiedniego sprzętu pomocniczego, od dobrej i zgranej współpracy obsługi sprzętu zmechanizowanego i od dzwigowego. Przed rozpoczęciem przeładunku szczególnie omawialiśmy z wózkarzami i sztaplarzami oraz dzwigowymi plan pracy. Dzięki temu unikaliśmy nieporozumień i przerw.

Ważną sprawą, na którą zwracaliśmy coraz większą

uwagę było odpowiednie ustawienie się przy pracy. Na przykładach omawialiśmy nasze dotychczasowe błędy. „Każdy, czy to na lądzie czy na statku musi mieć pełne ręce roboty i o to trzeba by nam wszystkim bić“ — stało się zasadą naszej pracy.

Wszedł do portu statek „Argodon“ po cement. Skierowano nas do tego przeładunku. Postanowiliśmy pokazać czegośmy się nauczyli. Dzięki szczegółowemu zaplanowaniu przeładunku — jak „w zegarku“ poszła robota. Kilkadziesiąt razy w ciągu zmiany sprawdzałem jej przebieg i na lądzie i w ładowni statku. Robota „grała“.

Sztaplarz Tadeusz Rudziński, wózkarki: Aleksandra Zazucha, Maria Lis, Jadwiga Kulig i dzwigowy Czesław Koczan — wszyscy żyliśmy jednym pragnieniem — przeładować jak największą ilość cementu w najkrótszym czasie. W PŻM Wielkiej Rewolucji Październikowej. Jak przystało pracowaliśmy w ładowni sztauerzy Józef Dąmrat, Ludwik Traciński, Józef Edel, Wojciech Dułak, Ryszard Gawliński, Anatol Karpik, Józef Zieliński, Stanisław Wszelaki i Witold Lewicki. Wszyscy dopisali. Osiągnęliśmy sukces. W ciągu 7 1/2 godzin przeładowaliśmy 507,5 tonn cementu, wykonując normę w 539 proc. Był to rekord. Wypracowaliśmy ten wynik dobrą organizacją pracy i wspólnym ofiarnym wysiłkiem. Przekonaliśmy się raz jeszcze, że w organizacji przeładunków kryją się wielkie rezerwy wydajności. Realizacja zobowiązania październikowego ugruntowała w nas wiarę we własne siły i wytyczyła brygadzie nowy, właściwy kurs, którym postanowiliśmy iść.

Towarzyszom z Gdańskiej Stoczni Remontowej pod rozwagę

Gdy 2 miesiące temu rozmawiałem z dyrektorem Gdańskiej Stoczni Remontowej na temat niezadowalającego przebiegu remontu parowca „Lech” usłyszałem wyjaśnienie, że stocznia jest mocno obciążona ponadplanowymi remontami i że to jest główną przyczyną trudności. Można było zatem przypuszczać, że po zakończeniu pracochłonnych remontów statków: „Morska Wola”, „Hugo Kollataj” i „Rataj”, wzmoże się wreszcie tempo robót i na parowcu „Lech”. Tak też sądzili wszyscy — i załoga i armator — i stocznioownicy. Niestety jednak praktyka zadawała kłam tym optymistycznym przewidywaniam. Termin zakończenia remontu parowca „Lech” znowu został przedłużony.

Czym więc wytłumaczyć taki obrót rzeczy? Przecież obecnie stocznia nie jest załadowana robotą i co więcej, od pewnego czasu ma znaczną nadwyżkę produkcyjną.

Remont parowca „Lech” jest nielatwy i dlatego wymaga większej uwagi i troski. Niestety — o ile w początkowej fazie (przy demontażu urządzeń) stocznioownicy wykazywali duże zainteresowanie statkiem, o tyle potem za niedbalbą najbardziej pracochłonną robotę przy maszynie głównej i turbinie. A przecież remont tych elementów decydował o wyjściu statku ze stoczni.

Marynarze alarmowali o powstającej sytuacji. Co dwa tygodnie statkowa rada techniczna organizowała narady, omawiające postęp remontu. Uczestniczyli w nich także przedstawiciele stoczni. Sytuacja nie ulegała jednak po ważniejszej zmianie. Prace postępowały nadal żółtym krokiem, a kierownictwo stoczni stale wyszukiwało jakieś powody dla uzasadnienia tego. A więc najpierw była mowa o nasileniu prac na parowcu „Rataj”. Potem

przez okres 1½ miesiąca żółte tempo prac montażowych przy maszynie tłumaczono niewłaściwą linią walu. Obecnie „Rataj” już dawno opuścił stocznia, a i z wałem okazał się „diabeł nie taki straszny jak go malowano”. Po prostu st. mechanik Bartłomiej dokonałszy obliczeń luzów wykazał, że pomiary przeprowadzone przez stoczniowców były błędne. Czas jednak nie czekał i obecnie trudno odrobić paromiesięczne zaniechania w remoncie. Jednak ze stałej zlej zasady, zwalania winy na innych, wielu towarzyszy ze stoczni nie chce w dalszym ciągu zrezygnować.

W liście wysłanym przez kierownictwo stoczni do PŁO czytamy więc: że na skutek zaleceń PRS i armatora stocznia prosi o dalsze przedłużenie terminu ukończenia parowca „Lech”.

Kto zatem ponosi winę za zwłokę w remoncie? Oczywiście PRS i armator. Tak chcą postawić sprawę stocznioownicy. Nasze zdanie jest jednak inne. Ponownemu trzytygodniowemu opóźnieniu remontu „Lecha” można było zapobiec, albo w najgorszym razie można było okres ten skrócić do paru dni.

Na przykładach remontów statków „Kołno” i „Generał Walter” wykazaliśmy, jak wielką rolę w przebiegu remontu odgrywa ścisła współpraca załogi statku i stoczniowców.

A jak układa się ta współpraca w remoncie „Lecha”? Można powiedzieć, że jest! Że jej nie ma. Marynarze wykazali inicjatywę organizując częste narady robocze i zapraszając na nie stoczniowców. Jednak wnioskom z tych narad za mało uwagi poświęcało kierownictwo i organizacja partyjna w stoczni. Gdy w dniu 19 czerwca br. z-ca kapitana Kowalski zwrócił się do egzekutywy organizacji partyjnej stoczni

o nawiązanie ściślejszej współpracy, usłyszał taką odpowiedź (wg protokołu statkowego) że „Wy (marynarze) tylko robicie narady produkcyjne w czasie godzin pracy, omawiacie wasze potrzeby i stałe do nas przychodzicie. My natomiast mamy wiele roboty...”

Niewątpliwie, wieloma sprawami musi interesować się egzekutywa stoczniowej organizacji partyjnej. Jednakże pilny remont „Lecha”, to sprawa nie z rzędu tych mniej ważnych. Można było inaczej odpowiedzieć na inicjatywę marynarzy.

Wiele cennych informacji mogą dostarczyć protokoły i zapiski z narad. Wynika z nich np., że w dniu 21 sierpnia wziął udział w naradzie roboczej na statku członek stoczniowej egzekutywy tów. Czeblakow. Nie mogłem

Rosną młodzi remontowcy

Nasza młodzieżowa brygada monterów maszyn parowych Szczecińskiej Stoczni Remontowej powstała przed rokiem.

Nie mieliśmy doświadczenia w pracy, dlatego też szef produkcji i kierownik wydziału nie dopuszczali nas początkowo do żadnych poważniejszych robót. Było to dla nas przykre, ale również i mobilizujące. Zrozumieliśmy, że przede wszystkim musimy dążyć do podniesienia swoich kwalifikacji zawodowych. Pierwszym egzaminem naszej sprawności było układanie wału korbowego na łodołamaczu. Pracą kierował opiekun naszej brygady, mistrz warsztatu maszyn parowych ob. Panek.

„Egzamin” wypadł pomyślnie. Wał ułożyliśmy w ciągu 12 dni, a kontrola techniczna przyjęła robotę bez żadnych zastrzeżeń. Dyrekcja Stoczni wysłała wówczas naszego brygadzystę Sikorskiego na

praktykę do Stoczni Gdańskiej. My zaś staraliśmy się nauczyć jak najwięcej w czasie pracy. W ciągu roku wykonaliśmy remont maszyn głównych na 8-miu statkach. Ostatnio ułożyliśmy wał korbowy na parowcu „Jedność Robotnicza”. W czasie remontu tego statku przeke-naliśmy się, jak wielką pomocą jest współpraca mechaników statkowych ze stoczniowcami. Tu również zastosowaliśmy z dobrym wynikiem nasz pomysł racjonalizatorski ułatwiający pasowa-nie dławic patentowych. Do świadczenia rocznej pracy naszej brygady można streścić w kilku słowach.

Aby osiągnąć dobre wyniki w pracy, trzeba bezustannie podnosić swoje kwalifikacje zawodowe, wierzyć we własne siły i kochać pracę.

MIECZYSLAW KOWALSKI
Korespondent

Gdy pracy towarzyszy myśl nowatorska

Przed wyjściem z Gdyni w kolejny rejs, a następnie w morzu załoga motorowca „Generał Walter” przeanalizowała możliwości podjęcia zobowiązań dla uczczenia 10-lecia Polski Ludowej. M. in. zobowiązaliśmy się opracować i zastosować do końca listopada br. 20 wniosków racjonalizatorskich.

Od słów przeszliśmy do czynów. W podróży do portów Ameryki Południowej zrodziły się pierwsze pomysły, dzięki którym lżejsza i łatwiejsza stała się nasza praca zawodowa. W pierwszym rzędzie wymienić trzeba przyrządy do zdejmowania dolnych głowic silnika, dławic karterowych i ognio-wych. Zastosowanie tych przyrządów, których projektodawcami i wykonawcami są asystent maszynowy Grzył i motorzysta Łyżwa, skróciło niemal czterokrotnie te czynności i zapewniło maksimum bezpieczeństwa przy ich wykonywaniu.

Grzył i Łyżwa nie poprzestali jednak na wniesieniu tego tylko pomysłu. Dru-gim z kolei usprawnieniem było opracowanie i zastosowanie tulei wzmacniających z dodatkowym klinem, która położyła kres dotychczasowemu rwanu klinów wałków napędowych przy wirówce ropy i oliwy.

Cała załoga myślała jak usprawnić pracę, jak najlepiej — przy zmniejszonym wkładzie — wykonać swoje zadania. II mech. Wendland długo zastanawiał się, jak ulepszyć branie pomiarów luzów korbowych i krzyżul-cowych. W rezultacie — pomysły, opracowane przy współudziale towarzyszy z maszyn, zatwierdziła Rada Techniczna. Dzisiaj zdaje już egzamin. Motorzysta Kilimkowski opracował przy rząd ulepszący warunki i skracający czas usuwania szlaku z kotła pomocniczego.

Rozwojem ruchu racjonalizatorskiego na statku żywo

interesował się I mech. Grabowski, który nie tylko omawiał te sprawy i dawał wskazówki grupie związkowej działu maszynowego, ale w indywidualnych rozmowach wskazywał mechanikom i motorzystom możliwości ulepszenia działania poszczególnych mechanizmów. Sam również dawał dobry przykład, czego wyrazem jest m. in. opracowanie wspólnie z mot. Korzeniowskim 3 wniosków, z których jeden dotyczył przyrządu pozwalającego prowadzić do-datkową analizę pracy silnika.

Ruch racjonalizatorski rozwinął się również i wśród załogi pokładowej. Ciesła okrętowy Jachurski, bosman Bezpalski i inni marynarze opracowali wiele wniosków, mających na celu obniżkę kosztów własnych i oszczędność czasu roboczego. Radiooficer Lewicki w trosce o „oko statku” — radar — poświęcił sporo czasu na opracowanie ulepszenia warunków jego pracy. Warto tu wspomnieć i o przyszłych marynarzach, uczniach Szkoły Morskiej, odbywających praktykę na naszym statku. Oni to pod kierunkiem tow. Warchola wykonywali techniczne rysunki pomysłów naszej załogi.

Niesposób wymienić tu wszystkich wniosków, jakie załoga opracowała w jednej tylko podróży. Ale wydaje mi się, że warto kilka słów wspomnieć o ich powstawaniu, o tych pierwszych chwilach.

Zaraz na początku podróży agitatorzy partyjni i zwiazkowci ruszyli do pracy. Mieli oni początkowo wiele trudności, gdyż niektórzy członkowie załogi nie wierzyli w to, że na naszym statku istnieją możliwości opracowania aż 20 wniosków. Usilna jednak praca

radę oddziałowej, szerokie omówienie tej sprawy na szkoleniu ideologicznym i w grupach związkowych przyniosły pierwszy owoc. Był on bodźcem nawet dla tych towarzyszy, którzy początkowo stali na uboku.

A rezultat naszego dorobku racjonalizatorskiego jest taki, że przy zmniejszonej

ilości nadgodzin, w porównaniu z poprzednimi podróżami, wykonaliśmy więcej prac i do tego przy mniejszym wysiłku załogi. Ten sukces stworzył możliwości dalszego rozwoju ruchu racjonalizatorskiego i nowatorskiego na naszym statku.

MARIAN DĄBROWSKI
Korespondent

Na kursie kapitanów Żeglugi Wielkiej

Na kursie kapitanów ŻW — odbywającym się w Ośrodku Szkolenia Zawodowego CZ PMH, spotykamy prawie samych młodych ludzi, którzy dopiero kilka lat temu opuścili Szkołę Morską. Ten kilkuletni okres pozwolił nam na praktyczne opanowanie naszego zawodu, ściśle związał z morzem i statkami — z ludźmi i atmosferą nowej Ludowej Marynarki Handlowej.

Poznaaliśmy pracę na morzu, jej sens, jej trudności i jej urok. To wszystko dało nam mocną podstawę, w oparciu o którą — nie w sposób sztubacki, ale z głęboką potrzebą rozszerzenia swej wiedzy — uczestnicy kursu przystąpili do dalszej nauki.

Widzimy na kursie wielu ludzi, których nazwiska niejednokrotnie ukazywały się w naszej prasie. Wielu młodych oficerów, którzy w ciągu kilku lat swej pracy potrafiliby zdobyć szacunek i poważanie swych współtowarzyszy ze statków, wielu przodowników pracy i aktywistów pracy społecznej.

Jest tu st. oficer z parowca „Wieluń” — Aleksander Nowicki — wielokrotny przodownik pracy, odznaczony srebrnym krzyżem zasługi, jest odznaczony złotym krzyżem zasługi i orderem „Nila” II oficer z motorowca „Czech” — Władysław Galiński, jeden z tych, którzy bohatercko ratowali załogę tonącej kanonierki „Sollum”, dalej: jeden z przodujących oficerów PZM Jerzy Jezłowski, sekretarz podstawowej organizacji partyjnej na motorowcu „Batory” — II oficer Zygmunt Jaskuła, st. of. Telesfor Bielcz, st. of. Jan Adamek, jest wspomniany ze szczerą sympatią przez załogę tankowca „Karpaci” jako dobry wykładowca w szkoleniu zawodowym — II of. Wojciech Strzałkowski.

Ludzie ci — przodujący w pracy zawodowej i społecznej — przodują teraz w nauce. A nie jest to wcale łatwe. Program szkolenia jest b. obszerny i trzeba solidnie posiedzieć nad książką. Dzień więc godzin dziennie wykładów i 28 przedmiotów — poruszamy od zagadnień eksploatacyjnych i prawnych, poprzez nautyczne i techniczne, a kończąc na szkoleniu sanitarnym. Opanowanie tego bogatego programu wymaga ciągłej i systematycznej pracy.

NACZELNA troską naszej podstawowej organizacji partyjnej stała się sprawa jak najpełniejszego opanowania wiedzy morskiej przez wszystkich słuchaczy kursu

— partyjnych i bezpartyjnych.

Nauka — to nasze zadanie produkcyjne, a wykonanie planu — to ukończenie przez wszystkich kursu z dobrymi wynikami — postanowiliśmy. Celowi temu służyć zorganizowane pod kierunkiem organizacji partyjnej grupy sa moksztalcen owe, w których wspólnie przerabiamy bieżący materiał i przygotowujemy się do egzaminów. Praca grup kierują grupowi, którzy jednocześnie pełnią funkcję agitatorów. Są oni odpowiedzialni za opanowanie ma

teriatu przez członków swej grupy.

A teraz kilka słów o naszych wykładowcach. Są nimi doświadczeni kapitanowie i specjaliści w dziedzinie zagadnień morskich.

Dużym zainteresowaniem cieszą się wykłady kpt. Gorazdowskiego, kpt. Gierłowskiego, kpt. Gładysza, kpt. Bykowski, sędzię Ko-szewskiego, ob. Kona i innych.

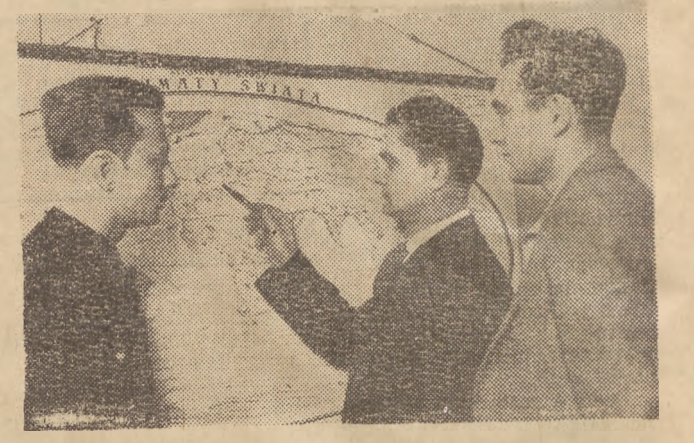
Pisząc o naszym życiu i pracy na kursie chciałbym jednak poruszyć nie tylko jego dobre strony. Oto kilka krytycznych spostrzeżeń.

Wprawdzie komórka szkolenia CZ PMH zaopatrzyła słuchaczy w niektóre, możliwe do nabycia, podręczniki i pomoce naukowe, słuchacze z poza obrotu Trójmiasta otrzymali zakwaterowanie i wyżywienie w Domu Marynarza (w formie stypendium) lecz na tym rola organizatorów i opiekunów skończyła się. Trzeba by towarzysze z CZ PMH częściej do nas zagładał i interesowali się naszymi dotychczasowymi metodami pracy na kursie, programami i wykładami.

Wnioski te i spostrzeżenia mogą się przydać przecież przy organizowaniu podob-

nych kursów w przyszłych latach.

Słusznym też byłoby, gdyby zarówno dyrekcja PŁO jak i CZ wykorzystywały okres trwania naszej nauki na za-poznanie słuchaczy z bieżącymi i przyszłymi zadaniami stającymi przed naszą flotą. Zbliżyłoby to nas i uczyniło z nami zagadnienia produkcyjne, współpracy z administracją, nowe formy współzawodnictwa czy szkolenia zawodowego na statkach, a kierownictwo przedsiębiorstwa uzyskałoby przeszkolony aktyw, który będzie szerzej patrzył



Przodujących kursantów — (od lewej) Aleksandra Nowickiego, Jerzego Jezłowskiego i Wojciecha Strzałkowskiego — zastajemy przy mapie klimatycznej świata

Teraz więc, by na organy zwołanych odpraw kapitanów, czy aktywów gospodarczych floty — znaleźli się również uczestnicy kursu — przedsiębiorstwo i statki tylko na tym zyskają.

Ogólnie jednak należy stwierdzić — mimo tych czy innych niewykorzystanych możliwości — że kurs swoje zadania już w tej chwili spełnił i pozwolił słuchaczom rozbudować swą wiedzę teoretyczną, zgruntować ją, połączyć ściślej z już zdobytą praktyką. W jakim stopniu — to pokażą egzaminy końcowe. Jedno jest pewne, że my słuchacze w pełni doceniamy zaszczytne wyróżnienie i zaufanie, jakim obdarzyły nas nasze władze, kierując nas na kurs — i zaufania tego nie zawiedzimy.

EDMUND MIKINA
Korespondent

Parowiec „Bytom” w rejsie do Chin Ludowych

9 MAJ 1954 r. Pamiętam dobrze tę słoneczną nie-dziele. Pamiętają ją też dzie-dzielnicy. Wyruszyliśmy przecież z gdyniejskiego portu



Na zdjęciu fragment wieczornicy, urządzonej na motorowcu „Batory” w dniu Święta Wojska Polskiego

W dniu Święta Wojska Polskiego na wielu naszych statkach odbyły się akademie okolicznościowe. Na parowcu „Batory” pływającym do Indii, zorganizowano w dniu 12 października br. uroczystą wiec-zornicę dla załogi.

W bogatej części artystycznej wystąpił chór okrętowy, reweleři, zespół re-cytatorów i orkiestra. Na szczególne uznanie zasłu-

żył chór z solistą KOZŁOWSKIM, pod dyrekcją BOROWSKIEGO.

Burzliwymi oklaskami nagrodziła załoga wykonawców, dzięki którym zdążyła od Ojczyzny spędzić miłą wieczór, łącząc się z całym krajem w obchodzie 10-lecia Ludowego Wojska Polskiego.

R. PIETRASZEK
Korespondent

Dzięki realizacji podjętych zobowiązań, jak np. przetrzymywanie węgla z III ładunku do bunkru głównego oraz wyczyszczenie we własnym zakresie kotłowni, uzyskali-smy znaczne oszczędności w czasie i dewizach. Przez indywidualne i międzywachtowe współzawodnictwo pod-niosła się wydajność pracy i jakość robót. W rezultacie wykonaliśmy plan przed terminem.

ŻYCIE na „Bytomiu” nie ogranicza się jedynie do pracy zawodowej. Zorganizowano kursy szkolenia zawodowego i w zakresie 7 klas szkoły podstawowej. Raz w tygodniu odbywa się szkolenie ideologiczne.

Początkowo życie kulturalne nie rozwijało się po-myślnie, ponieważ większa część załogi gwałtownie zam-strowała na nasz statek i nie wiadomo było, co można komu powierzyć. Lecz i te trudności przełamaliśmy. Obecnie mamy zespoły świą-tlicowe, jak chór, kółko sceniczne i deklamatorów. W świetlicy bardzo często wi-dzi się marynarzy pochylonych nad szachownicą lub książką. Późnym wieczorem oglądamy filmy wyświetla-ne statkowym aparatem. Na-sza sekcja sportowa również nabiera coraz więcej życia. Dowodem tego może być kilka meczów siatkówki rozeg-ranych w Chinach Ludo-

wych z radzieckimi i polskimi załogami statków.

Oto fakty, mówiące o naszej pracy i rozwijającym się pomyślnie życiu kulturalno-oświatowym. Sukcesy te zawdzięczamy w pierwszym rzędzie dobrej pracy aktywu partyjnego, który poprzez szkolenie ideologiczne i właściwie prowadzoną agitację umiał dotrzeć do umysłów załogi, zainteresować wszystkich marynarzy zadaniami statku i wskazać im właściwą drogę w pracy i życiu codziennym.

Dużą rolę też odgrywa planowe rozłożenie pracy przez kierowników działów. Należy wymienić st. oficera Bronikowskiego, który nie tylko utrzymuje wzorowy porządek w swoim dziale, lecz również prowadził szkolenie zawodowe.

Poważny wkład w nasze osiągnięcia włożyła organizacja ZMP-owska, z której przeważnie rekrutują się przodownicy pracy, jak Ryszard Czygier, Henryk Popiński i Henryk Grzesiak.

Dobrze wywiązywaliśmy się ze swych zadań. Jest to dla nas bodźcem do dalszej, jeszcze wydajniejszej pracy.

ZDZISŁAW ROCHOWSKI
Korespondent

Sesja Pomorska Polskiej Akademii Nauk

WIOSNA br. minęło 500 lat od chwili gdy w rezultacie zwycięskiego powstania przeciwko krzyżakom, Gdańsk wraz z innymi miastami i ziemiami Pomorza Wschodniego ponownie wszedł w skład Państwa Polskiego.

Dla uczczenia tej rocznicy, zorganizowano uroczystą sesję Polskiej Akademii Nauk, która obradowała w Gdańskim Ratuszu Staromiejskim w dniach od 25 do 28 października br. Zadaniem tej sesji było naukowe, marksistowskie naświetlenie 500-letnich dziejów Pomorza od pamiętnego roku 1454 aż po dzień dzisiejszy oraz omówienie osiągnięć Polski Ludowej na Pomorzu i w przemyśle morskim w okresie 10-lecia jej istnienia.

W pierwszym dniu sesji wygłoszony został referat profesorów S. Hoszowskiego i K. Lepszego pt. „Walki o zjednoczenie Pomorza z Polską w okresie od XV do XVII stulecia”. W drugim dniu referat profesorów A. Bukowskiego i T. Cieślaka pt. „Pomorze w dobie narastania i rozwoju kapitalizmu”.

Szczególnie ciekawym był referat prof. K. Piwarskiego pt. „Stosunek państw imperialistycznych i burżuazji polskiej do praw Polski do morza i Pomorza”, w którym omówiony został okres międzywojenny i czasy II Wojny Światowej na Pomorzu. Szczególnie obszernie prelegent omówił targi międzynarodowe o przyszłość ziem pomorskich na Konferencji Paryskiej, wpływy imperialistów na sprawy tzw. Wolnego Miasta Gdańska i ulęgę wobec imperialistów zachodnich i zdradziecką dla własnego narodu politykę polskiej burżuazji rządzącej w Polsce przedwojenowej.

W DYSKUSJI nad tym referatem m. in. omówiono faktyczną rolę jaką odegrał prezydent USA, W. Wilson w tej sprawie.

W roku 1919 ów rzekomy przyjaciel Polski oświadczył, że Gdańsk i jego okolice ma

być wolne lub umiędzynarodowione albo niezawisłe, ale w żadnym wypadku nie mogą przyspaść Polsce.

Takie samo było zresztą stanowisko i innych zachodnich „przyjaciół” Polski: np. ówczesny minister spraw zagranicznych W. Brytania, lord Balfour sadził, że „można uczynić z Gdańska wolny port i w ten sposób zadowolić Polskę”. Takie stanowisko zajmowali również dyplomaci francuscy.

Czy utworzenie Wolnego Miasta Gdańska i przyznanie Polsce skrawka jałowego, niezagospodarowanego wybrzeża morskiego „zadowoli” Polskę? Owszem, zadowoliło, ale nie Polskę, nie naród polski: zadowoliło burżuazyjny rząd Polski idący na pasku mocarstw zachodnich, które nie chciały dopuścić

bowiem zwróceniu byli na wschód, na tereny Ukrainy i Białorusi, gdzie zdobywali dla siebie olbrzymie majątki obszarne. Taka sama była też polityka ich spadkobierców burżuazyjno-obszarowego rządu Polski, który już w roku 1920 zorganizował najazd na młode państwo radzieckie w celu „odbrania” niepolitycznych terenów Ukrainy. Sprawa powrotu rdzennie polskich terenów nad Bałtykiem była dla rządu tego mało ważna.

Co prawda dano Polsce w Wolnym Mieście Gdańsku i w porcie gdańskim szereg uprawnień politycznych i gospodarczych. Lecz zbratany z niemieckimi imperialistami (którzy rzeczywiście rozdzielili w Gdańsku) rząd Polski praw tych nie mógł wykonać.

sie II Wojny Światowej znalazł się w Londynie, przysłał Polskę widzieli oni znów z ograniczonym dostępem do morza i z granicą zachodnią przebiegającą tuż koło... Bydgoszczy.

Wbrew jednak temu stanowisku „przedstawicieli” Polski z emigracji, naród polski wrócił w 1945 r. na długie, piastowskie wybrzeże Bałtyku, wybrzeże Mieszka, Chrobrego i Krzywoustego, które wywalczyła dla nas bohaterska Armia Radziecka.

O walkach tych i o pierwszych pracach nad uporządkowaniem zniszczonego wybrzeża oraz o rozwoju gospodarki na Pomorzu w okresie 1945—1954 mówił referat inż. Z. Cwieka i mgra J. Gluzińskiego pt. „Osiągnięcia Polski Ludowej na Pomorzu i w gospodarce morskiej”, w którym m. in. podano szereg ciekawych liczb. I tak na przykład: pod względem pojemności floty nasza jest obecnie dwa i pół raza większa od tej, którą mieliśmy bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości. Przyjmując stan z roku 1945 za 100, wzrost pojemności naszej floty przedstawia się następująco:

1945	1948	1950	1953	1954 plan
100	166	206	233	255

Znacznie wzrosły przewozy naszej floty. Jeżeli przewozy (w tonnach) w 1949 r. przyjmujemy za 100, wzrost ten będzie się przedstawiał następująco:

1949	1950	1951	1952
100	134	195	219

Polskie statki docierają dziś na bardzo odległe morza: gdy w r. 1949 średnia odległość przewozu wynosiła 1920 Mm., to w r. 1953 — już 3590 Mm.

Jeśli chodzi o wartość przeladunku (w cenach niemieckich) w portach polskich, to mamy również stały wzrost: gdy rok 1949 = 100, to w r. 1953 wartość przeladunkowa towarów wzrosła do 106, a w r. 1954 (plan) — do 117.

Oprócz posiedzeń plenarnych sesji odbyło się jednocześnie szereg posiedzeń Komitetu Językoznawczego i Komitetu Pedagogicznego PAN, na których omawiano sprawy gwar polskiej oraz historii i stan obecny oświaty i szkolnictwa na Pomorzu.

Sesja dała bogaty materiał, który dobitnie wykazuje jak ważną dla Polski było i jest Pomorze oraz jak poważny jest udział wybrzeża morskiego, gospodarki morskiej w naszej socjalistycznej gospodarce i w kształtowaniu przyszłych dziejów naszej Ludowej Ojczyzny.

Dodać należy, iż wyniki sesji zostały przez biorących w niej udział naukowców zreferowane szerszym kręgom obywateli na specjalnie zorganizowanych spotkaniach w Elblągu, Olsztynie, Toruniu, Bydgoszczy, Słupsku, Koszalinie i na sesji sprawozdawczej Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

B. ZMIGRODZKI

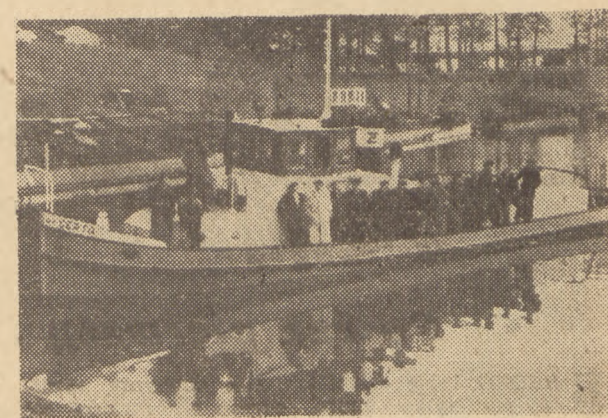
Cenna inicjatywa

Z AŁOGA holownika „Dra wa”, jako pierwsza w Ekspozyturze Przewozów Lotniczych w Szczecinie, wycofana wnioski z niedawnej konferencji partyjno-ekonomicznej.

Dla obniżenia kosztu tonokilometra, załoga „Dra wy” podjęła konkretne zobowiązanie:

1. utrzymania jednostki w stałej gotowości technicznej,
2. przeprowadzania remontów i przeglądów technicznych we własnym zakresie,
3. oszczędzania kwartalnie 50 kg oleju silnikowego.

Czyn chełmińskich stoczniovców



28 października br. Stocznia Reczna w Chełmie przekazała Zegludze na Wiśle holownik motorowy „Certa”.

Holownik ten został dostarczony Stoczni w 1951 r. w postaci bezużytecznego wraka.

Na wniosek dyrekcji Zegludgi na Wiśle w Warszawie stoczniovcy przystąpili do odbudowy wraka.

Holownik ten jest całkowicie wykonany w Stoczni Chełmno, oraz jest pierwszą jednostką rzeczną, na której została zastosowana dysza „Kortha”.

Przy odbudowie holownika szczególnie wyróżnili się kier. produkcji Kazimierz Blumkowski, technik Bernard Michler, brygadziści kadłubowy Jan Lubinowski, brygadziści ślusarski Mikołaj Kozłowski oraz brygadziści oddziału maszynowego Jan Wronski i Tadeusz Wyłangowski.

Wiele też zasług położył ślusarz Drażdżewski, oraz monter Jarzyna, który pod kierownictwem inż. Romanowskiego założył instalację elektryczną na holowniku.

Na zdjęciu — stoczniovcy na pokładzie holownika „Certa”.

Jerzy Kurarzewski
Korespondent



Sala obrad w czasie konferencji

ścić do zbyt ostrych tarć z imperialistami niemieckimi. Postulaty burżuazyjnego rządu polskiego w sprawie Pomorza i w ogóle zachodnich granic Polski były bardzo skromne, bo dla rządu tego, ważniejsze były „sprawy wschodnie”.

Wiemy z historii — i na sesji wielokrotnie o tym mówiono — że Polska magnacko-szlachecka odwracała się od spraw morskich, od spraw floty morskiej, portów morskich — rządzący dawną Polską magnaci całą twarzą

Cała nasza gospodarka morska okresu międzywojennego znajdowała się pod znakiem kontroli kapitału zachodniego. Prof. T. Ocioszyński podkreślił np. jak ostra walka toczyła się o kapitał z polską myślą aby polski ładunek przewoziła polska bandera; obcy kapitał różnymi sposobami przeszkadzał rozwojowi, i tak bardzo małej, handlowej floty polskiej.

LEKCJA historii niczego nie nauczyła sanacyjnych dostojników, którzy w cza-

Karta robocza i jej zadania w stoczni

KAZDA operacja techniczna powinna być odpowiednio udokumentowana. Jednym z takich podstawowych dokumentów jest karta robocza. Jednak wartość kart roboczych nie jest doceniana przez wielu pracowników za kłódów produkcyjnych. War to więc przypomnieć czym powinna być karta robocza. A więc:

- poleceniem wykonania określonej pracy,
- kartą zaangażowania funduszu plac,
- instrukcją podającą sposób wykonania roboty ze wskazaniem z jakich pomocy należy korzystać,
- upoważnieniem do pobrania z magazynu określonej ilości materiałów,
- sprawozdaniem wykonania planu pod względem ilości i asortymentu,
- sprawozdaniem wykozystania czasu pracy, stanowiącym podstawę dla kontroli norm,
- stwierdzeniem jakości wykonanej pracy,
- podstawą do opracowania sprawozdawczości okresowej.

Oczywiście, aby karty robocze spełniały te zadania, koniecznym jest aby były właściwie sporządzone oraz aby zabezpieczone były ich sprawny i terminowy obieg.

A jak ta sprawa przedstawia się w stoczniach rzecznych?

Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: K. Noga z Zegludgi na Odrze, H. Prośniewski z Płockich Stocznii Recznych, E. Mikina z Polskiej Linii Oceanicznych i A. Lewandowski z Zarządu Portu Gdańsk.

Karty rozpisuje się w prze ważającej części nie na podstawie realnej dokumentacji lecz wg uznania techników technologów lub nawet według uznania mistrza i żądań robotników. W wielu wypadkach robotnicy rozpoczynają pracę bez kart roboczych, uzupełniając je dopiero po zakończeniu pracy. Spływ kart nie jest uniformny, w wyniku czego 70—80 proc. kart otrzymuje rachuba po zakończeniu miesiąca tj. w czasie od 1 do 6. Wypełnianie kart pracy pozostawia wiele do życzenia, a czas zużyty podawany jest w większości niedokładnie, a nieraz bywa celowo fałszowany przez wykonawcę danej pracy, dla uzyskania wyższego zarobku.

W wyniku kilkuletniej obserwacji doszedłem do wniosku, że głównym powodem tych trudności są:

- nadmierna ilość dokumentacji pierwotkowej, która powoduje, że pracownicy inżynierzy no-techniczni cały swój czas poświęcają zapisywaniu wielu kg papieru miesięcznie zamiast zajmować się tworząc pracę w produkcji,
- nieodpowiednie normy pracy, które ujmują w stoczniach poszczególne czynności, czyli operacje pierwotkowe,
- brak planowania warsztatowego,
- słaba dyscyplina produkcyjna, umożliwiającą dowolne ujmowanie technologii wykonywanych robót.

Pomimo tego, że problem usprawnienia dokumentacji jest sprawą niezmiernie ważną i już od kilku lat omawiana, niewiele lat na tym odcinku zrobiło. A warto się tą sprawą zainteresować, gdyż kryją się tu poważne rezerwy, mogące przynieść

dużą obniżkę kosztów własnych przedsiębiorstw stoczniovców. W szczególności jest tu pole do popisu dla naszej inteligencji technicznej, która dotychczas wykazała mało zainteresowania tymi zagadnieniami.

Czesław Bicz

Tymczasem nad obozem rozbitków szalała zima... Przebiegały przez nią krótkie, lakoniczne radiowe wiadomości, bo Krenkiel oszczędzał akumulatory. Oboz żył pod znakiem pracy nad zagospodarowaniem się i stworzeniem możliwie najlepszych warunków bytu. Wsłuchując się dzień i noc w groźne trzaski pół lodowych, by w porę odeprzeć ewentualne niebezpieczeństwa, szybko wznoszono barak z brezentu, kuchnię i piekarnię. Uratowanie żywności powinno było wystarczyć na parę miesięcy. Otuchy dodawały komunikaty donoszące o szybko organizowanej pomocy lotniczej. Największą troską było przygotowanie lotniska, na którym z dnia na dzień spodziewali się powitać załogi niosące im pomoc. Rozbitkowie wiedzieli, że użyte będą wszystkie środki, aby pomoc przysłać jak najszybciej. Wiara ta dodawała im sił do przetrwania wszystkich przeciwności i zorganizowania życia na krze.

Tymczasem w kraju z wielkim rozmachem organizowano akcję ratowniczą. Na czele Komitetu Ratunkowego stanął W. Kujbyszew, zastępca wiceprzewodniczącego Rady Komisarzy Ludowych, który przede wszystkim zaważył do współpracy wszystkich doświadczonych polarników. Pracowano bez chwili wytchnienia, pamiętając, że każdy dzień zwłoki może zaważyć na losie rozbitków. Niemniej każda decyzja musiała być przemyślana i opracowana w najdrobniejszych szczegółach. Każdy zdobywał się na najwyższy wysiłek wiedzy, że tam, na dalekiej krze, czekają z ufnością pomocy. Z najodleglejszych miast i wsi Związku Radzieckiego napływały na Kremel setki i tysiące listów. Cały kraj chciał dopomóc rozbitkom. W błyskawicznym tempie mobilizowano wszystkie możliwe



3) (Dalszy ciąg)

środki transportu, poczynając od psich zaprzęgów, a kończąc na lotniach.

Główny ciężar akcji ratunkowej spoczął jednak na samolotach. Na bazę lotniczą wyznaczono Wankarem na Półwyspie Czukockim, do którego skierowano samoloty z Moskwy, Leningradu, Władywostoku, Pietropawłowska na Kamczatce, Chabarowska i Alaski.

Pierwszy wystartował lotnik Lapidewski, którego samolot znajdował się najbliżej miejsca katastrofy. Już 18 lutego rozbitkowie otrzymali wiadomość, że Lapidewski z obserwatorem Pietrowem startują z Wankarem. Na krze zapanaowała radość, ale kobiety i dzieci, które postanowiono wysłać w pierwszej kolejności, nadaremnie czekali na lądowisku. Poważny defekt silnika uniemożliwił lot.

W kilka dni później z malej osady czukockiej w Uellen wystartował drugi samolot, ale i on musiał zawrócić z drogi. Nielepiej powiodło się przy następnych próbach. Lotnicy długo krążyli nad samym obozem, nie mogąc go dostrzec w szalejącej zamieci śnieżnej. Trzeba było czekać na polepszenie warunków atmosferycznych. Samolot Lapidewskiego wylądował w obozie dopiero 5 marca, zabierając kobiety i dzieci do Uellen.

Lapidewski opowiada swoje wrażenia z pobytu w obozie:

„Po 2 godzinach lotu ukazują się przede mną czarna linia, wyraźnie odcinająca się od zwałów lodu i szczytów między nim. Zniżam lot i widzę ludzi biegnących ku nam...”



Widzę ludzi biegnących ku nam...

Widzę ludzi biegnących ku nam. Zatrzymuje ich wielka szczelina. Część zawraca do obozu po łódź

Po chwili przeprowadzają się na lotnisko. Wyciągamy z samolotu świeże mięso jelenia, naładowane akumulatory dla radiostacji, lampy, łopaty i benzynę oraz smary dla Babuszkina. Jesteśmy serdecznie witani — częstują nas gorącym kakao. Wkrótce pojawia się towarzyszy Schmidt i jego zastępca, towarzyszy Bobrow.

Oglądamy zaimprowizowane lotnisko. Niepokoją nas jego małe wymiary. Decyduję się na zabranie 10 kobiet i 2 dzieci oraz akumulatorów do naładowania. Odciągam samolot na kraniec plażeczki, podgrzewam motor. Start!

Następnego dnia w krze utworzyła się niebezpieczna szczelina i rozerwała barak, który zajmowały do niedawna kobiety. Rosnące wlewały zwały lodów otoczyły ze wszystkich stron oboz. Nie zważając na zamieć śnieżną, uzbrojeni w łopaty ludzie odpychali, każdy na wyznaczonym sobie odcinku, napływające kry. Niewiele to pomaga; z dnia na dzień sytuacja w obozie stawała się cięższa.

Daleką i niebezpieczną drogą miało przed sobą 17 bohaterskich samolotów, dążących na pomoc obozowi Schmidt. Grupa Wodopławników, ukończonych w Chabarowsku montaż przywiezionych z Moskwy aparatów, wystartowała natychmiast do Uellen. Trasa prowadziła nad pasmem nie zdatnych gór Anadyrskich, ale lotników nie odradzały żadne niebezpieczeństwa. W rekordowym czasie, skracając każdą chwilę odpoczynku, 22 marca wylądowali w odległości 500 kilometrów od obozu, w Wagajewo, jedynie zabezpieczonej od wiatrów zatoczce Morza Ochockiego, i tam przeczekali burzę, uniemożliwiając dalszy lot.

c. d. n.

STER na smoki i tytke

Po raz pierwszy i ostatni

BARDZO lubię dzieci i to nie tylko cudze. I bardzo się cieszę, że w naszym państwie dziecko otoczone jest taką opieką i kultem. Przejawów tej troski o młode pokolenie nie brak: dodatki rodzinne, szczepienia ochronne, prewencja, kolonie i obozy letnie... Dobrze być dzieckiem w naszym kraju, zle dzieciomniałym biurokrata. Bo nie popieramy bezdusznych urzędników, którzy miast serca mają w piersi zasuszone żalęzniczki.

Nie darzymy sympatią owych biurokratów m. in. dlatego, że najczęściej nie



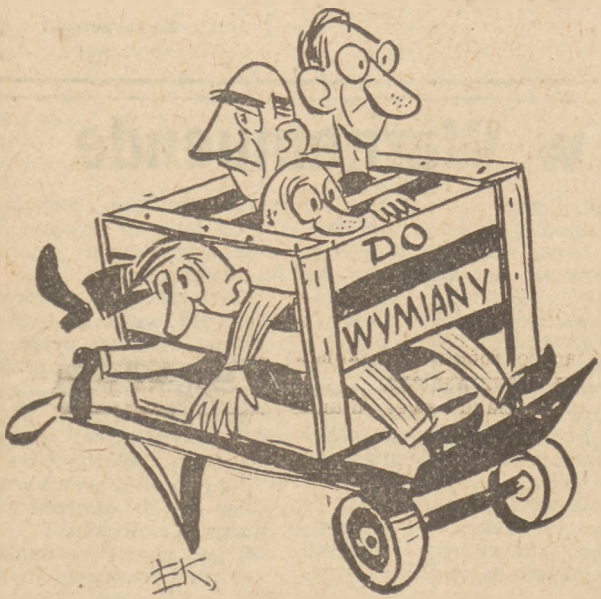
lubią dzieci, szczególnie cudzych. Ostatecznie można by wybaczyć tę niechęć po

wiedzy urzędnikom Zarządu Stowarzyszenia Starzych Kawalerów, gdyby takie stowarzyszenie istniało. Ale zupełnie pojąć nie mogę, skąd takie indywidualia biorą się w instytucjach o charakterze naprawdę społecznym. Dziwił się też niezmiennie Ignacy Dzieliński, majster kadłubowy z Toruńskiej Stocznicy Rzecznej. To znaczy — najpierw bardzo się ucieszył, kiedy rada zakładowa powiadomiła go, że jemu, jego żonie i dzieciom przynano wcześnie w Pobierowie. Bo majster Dzieliński — to nie lada majster zarówno w produkcji jak i w życiu rodzinnym: wysoko przekracza normę i w produkcji i w dziedzinie przyrostu ludności. Szczęśliwy ojciec jest przy tym racjonalizatorem (oczywiście w produkcji).

Przynano mu więc w nagrodę te wcześnie. Było w rodzinie Dzieleńskich radości co nie miara, ale do czasu. Bo oto pewnego pięknego dnia okazała się rzecz dziwna i zasmucająca: okazało się, że w niektórych instytucjach nie wszyscy lubią dzieci, nawet jeśli jest to potomstwo zasłużonego racjonalizatora. Znalazł się bowiem w Zarządzie Głównym ZZPZ ktoś, kto skreślił nazwisko majstra Dzielińskiego z listy kandydatów do Pobierowa, ponieważ ma... za dużo dzieci. Tak, to smutne. Ale jedno jest w tej historii bardzo pocieszające. Taki „argument” sfabrykowany w organizacjach związkowych — po raz pierwszy. I mamy pewność, że po raz ostatni.

Ogłoszenie

W wydziale I Portu Gdynskiego, z winy administracji brak od dawna dostatecznej ilości szetów do przeladunku towarów beczkowanych.



Z taką poradą spieszę ja tu, dać ogłoszenie do gazety: „Zamienię kilku starych biurokratów na nowe szety”.

Na opak

W żegludze śródlądowej przydziela się żeglarzom kombinowany robocze i ciepła odzież. Przy zmianie załogi ubranie to pozostaje na jednostce. W efekcie kombinowany często nie pasują na członków nowej załogi.



Nos dla tabakiery? Bywa. Więc w myśl owego zdania można wszak dopasowywać załogę... do ubrania.

Guzik warta

W punktach sprzedaży OZR-u Żegluga na Odrze nadal niedomaga dystrybucją. Np. w Nowej Soli zalega sklep 3000 guzików podczas gdy we Wrocławiu brak zupełnie tego towaru.

(Z korespondencji M. R.)

Zasupłany snuje motek dystrybucji kołowrotek. Wszystkie wątki pięknie płacze w bzdury i nonsensu gaszcze. Trzeba przyznać, że nie łatwa sprawa — wszystko tak pogmatwać, pokiebać, skomplikować i klienta wykołować; praca żmudna i nie krótka zrobić z niego głupka — dudka, i nie lada trzeba werwy, by mu całkiem zszarpać nerwy. Nie tak łatwo jest już dzisiaj doprowadzić go do hysła. Ale przyznać muszę to, że orze tylko tak jak może macając rynek handlu owa dystrybucja towarowa.

Każdy żeglarz dobrze wie, że tak się dzieje w OZR-ze: w jednym sklepie pełno „Maggi”, drugi za to całkiem nagł, w trzecim znowu marmolady tony piętrzą się wzdłuż ląd. Tutaj same są warzywa, ówde lura, zamiast piwa. Wrocław nie ma zaś guzików, za to Nowa Sól bez liku; We Wrocławiu nic, atoli trzy tysiące w Nowej Soli.

Zasupłany snuje motek dystrybucji kołowrotek. Wszystkie wątki pięknie płacze w bzdury i nonsensu gaszcze. Dziwny ma ku temu dar ta dystrybucja guzik warta.

ZBIGNIEW SKUPIŃSKI



Jak oszczędzać

Niektórzy używają do tego skarbanki, inni pończochy. Bardziej świadomie obywateli zanoszą oszczędności do PKO. Więc szosę nie ma z tym żadnych kłopotów, ponieważ są to ludzie żonaci.

Sposobów oszczędzania jest wiele, wszystkie one jednak zaczynają tracić już myślką. Są przestarzałe. Żyjemy przecież w dobie postępu, wszystko staramy się unowocześnić. To też z ogromnym uznaniem należy powitać niezwykle cenną, śmiałą i nowatorską inicjatywę Bydgoskiej Żegluga na Wiśle. Jej wkład do wiedzy o metodach oszczędzania dokonana przełomu w tej zaniedbanej dziedzinie.

Otóż pracownicy owej instytucji zatrudnieni na holownikach nie mają już żadnych trudności z oszczędzaniem. Pomaga im w tym dyrekcja przedsiębiorstwa, która wychodzi z założenia, że najtrudniej wydać pieniądze, których się nie posiada. Nie wypłaca się poborów żeglarzom, a ściślej mówiąc — nie wypłaca się w terminie. Albo też organizuje pasjonującą (doprowadzającą do pasji) zabawę w ciuciubabkę, w której udział biorą pobory oraz żeglarze: pracownicy i pieniądze krążą po tra-

sie i nijak spotkać się nie mogą. Szalenie zabawne, a przy tym kształcące, gdyż uczy oszczędzania.



Wprawdzie żeglarze robią w tym czasie długi u kapitana, ale to już nie jest winą instytucji. Po co kapitan pożyczka?

Tak czy owak, załogi Bydgoskiej Żegluga to nie umniejsza. Tym bardziej, że dobrodziejstwa owe świadczy ona żeglarzom raczej bezinteresownie. Po prostu — nie jest zainteresowana w terminowym planie poborów.

A szkoda.

Na podstawie korespondencji z holownika „Gopło” opracował Skl.

Byle do wiosny

Brak zegara na widocznym miejscu w wydziale I Portu Gdynskiego utrudnia pracę personelowi dyspozycyjnemu.

Nowinę dobrą oraz radosną mam, że wasz kłopot nie będzie wieczny. Byle do wiosny, byle do wiosny będziecie mieli zegar (słoneczny).

Wrocławskim „zuchom”

Wskutek niedołęstwa Działu Ruchu Wrocławskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze holownik „Nysa” pozostał bez załogi. Spowodowało to kilkudniowy postój holownika i oczywiście znaczne straty.

Przez wrocławskich kilku „zuchów” jestem pełen niepokoju, że przekształcą swój Dział Ruchu w Dział Bezruchu i Przestojów.

9:1

SPORT a szczególnie jedna z jego dyscyplin — mianowicie piłkarstwo — żywo interesuje naszych marynarzy, którzy nie ograniczają swych zainteresowań li tylko do odczytywania „od deski do deski” skąpych na ogół wiadomości z tej dziedziny zamieszczanych w „Głosie Marynarza”, lecz sami formują drużyny i organizują mecze międzystatkowe. Nie rzadkie wypadki, że taki amatorski mecz rozgrywa się pomiędzy drużyną z polskiego statku a marynarzami-pilkarzami z zagranicznych jednostek.

Różne są wyniki takich meczów. Czasem „leją” na szczy, ale częściej nasi piłkarze zwyciężają.

Zalogę motorowca „PIAST” znaleźmy dotychczas — jeśli chodzi o życie kulturalno-oświatowe ze stynnego we flocie zespołu świetlicowego. Nikt jednak nie domyślał się, że na „Piastie” znajdują się pierwszorzędną pilkarze. Zresztą i sama załoga nie zdawała sobie z tego sprawy, aż do czasu rozegrania stynnego już dziś w „marynarskim świecie” meczu „PIAST” i „WARMIJA” przeciwko załodze norweskiego statku „FANA”, który odbył się 22 października br. w Antwerpii.

Nie bardzo wierzyli też w swoje siły przypadkowo dobrani, niezgrani ze sobą członkowie drużyny „Piasta” i „Warmii” udając się na boisko Norwegów, którzy w Antwerpii posiadają swój klub sportowy. Własny klub, boisko i co najważniejsze, wysłannicy ekwipunek Norwegów sprawili, że jeszcze przed meczem zrzędył miny naszych zuchów. No bo jakże mogło być inaczej. Ostatecznie koszulki i spodenki mieli jednakowe. Ale buty... Przed wyjazdem z Gdyni nikt się nie zatrudzczył o pobranie z magazynu tych wszystkich akcesoriów, a teraz? Stoją tu na boisku kilka minut przed meczem, a na nogach mają solidnych pilkarskich butów, mają spacerowe trzewiki... Torwedzy jednak okazał się do brym kolegami. W szatni znajdowało się kilkanaście par zapasowych butów. Wypożyczyli.

Godz. 15 — zbliża się czas rozpoczęcia meczu. Kapitan JANUS podchodzi do bramki, przy której sku pili się nasi gracze. — No, jak nie wygracie, to ja wam „pokażę”. Przez tydzień jeśli nie dostaniecie — żartuje zawsze wesoły kapitan „Piasta”.

Na trybunach zgromadziła się znaczna liczba entuzjastów piłki nożnej. Na masztach załopotaty dwie kilkanaście dni temu „Piast” odpłynął w nowy rejs. Może w tym rejsie marynarze spotkają norweskich przyjaaciół ze statku „Fana”, którym przecież obiecali rewanż. Tym razem pilkarze nasi zaopatrzyli się już w koszulki, spodenki i buty. Życzynym im powodzenia w przyszłych rozgrywkach piłkarskich. — m —

Uwaga prenumeratorzy „Steru”

WZWIĄZKU z przejęciem od 1 stycznia 1955 r. przez PPK „Ruch” w Gdańsku całkowitego kolportażu „Steru”, ulega zmianie dotychczasowy sposób opłaty prenumery na rok 1955. Zatem zamiast jak dotychczas na konto administracji „Steru”, zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują listonosze oraz placówki pocztowe właściwego rejonu doręczeń, na terenie którego zamieszkuje prenumerator. Opłaty prenumery przyjmują bezpośrednio Oddział Wojewódzki PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10, konto PKO XI-4080/110. Na przekazie PKO należy podać tytuł zamawianego czasopisma, ilość egzemplarzy oraz okres prenumery.

Prenumerata 1 egz. kwartalnie — 2.40 zł, półrocznie — 4.80 zł, rocznie — 9.60 zł.

Ostateczny termin płaenia prenumery „Steru” na I kwartał 1955 r. upływa z dniem 10 grudnia br. Wpłaty dokonane po tym terminie zaliczone będą na II kwartał 1955 r.

Również w terminie do 10 grudnia br. należy opłacić prenumeratę „Steru” na pierwsze półroczcie, względnie na cały rok 1955.

W 1955 r. utrzymana będzie przejściowo dotychczasowa forma zamawiania prenumery „Steru” przez kolporterów zakładowych. Nadal zatem kolporterzy ci przesyłać będą zamówienia bezpośrednio do PPK „Ruch” w Gdańsku. Kolporterzy zakładowi tytułem poniesionych kosztów potrącają sobie, przy wpłacie ogólnej należności za zgłoszone prenumery, 10 proc. prowizji, przekazując na konto „Ruchu” w PKO nr XI-4080/110 należność netto.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Uklejewskiego i Sączewskiego. Rysunki: Karłowski i Terlecki.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Wojewódzki PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10 na konto PKO XI-4080/110. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie 9,60. Informacji w sprawie prenumery opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch” Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 1 900 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne Pap. rot. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczano od 5. XI. do 11. XI. 54. Druk ukończono 13. XI. Zam. 3230 W-5-26684