

Marynarze! Strzeżcie honoru naszej bandery na dalekich morzach świata

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 9(103)-rok 5

GDĄSK, 1-15 MAJA 1955 R.

Cena 40 gr

Wykonaniem zobowiązań witamy 1 Maja

NASI marynarze i dzień 25 ub. m. załoga Gdańskiej Stoczni Remontowej. Czynem pierwszomajowym stocznicy zabezpieczyli terminowe ukończenie remontu statku „Fryderyk Chopin”, a przed planowanym czasem oddali do eksploatacji jednostki „Puszczyk”, „Puchacz”, „Skowronek” oraz pogłębiarkę „Inż. Wenda”.

Żałoga motorowca „Marian Buczek” wyczyściła we własnym zakresie ładownie po zbożu, co zapobiegło dwudniowemu przestojowi statku w zagranicznym porcie. Marynarze z motorowca „Czech” wspólnie z dokera mi bułgarskimi przyspieszyli o 23 godziny załadunek statku w porcie Burgas.

O wykonaniu wielu podjętych zobowiązań zawiadomiły załogi statków: „Olsztyn”, „Kolno”, „Kielce”, „Kraków”.

Przyspieszyć przeładunek statków — oto treść zobowiązań portowców Gdyni, Gdańska i Szczecina. Zaszczynie wywiązują się z nich portowcy gdynscy z wydziału I. W ciągu 22 godzin załadowali 5000 ton cementu na statek „Framontana”, wykonując w 350 proc. portową ratę przeładunkową. Osiągnięciem tym ustanowili rekord przeładunkowy w skali krajowej. Do uzyskania tego sukcesu znacznie przyczyniła się ofiarna praca brygad sztauberskich nr 113, 133, 144 pod kierunkiem brygadzystów Stefana Adamskiego, Jana Malca i Brunona Trzebiatowskiego.

Ponad 70 proc. podjętych zobowiązań zrealizowała na

nym czasie wykonała wiele innych prac.

Żałoga h/p „Nurzec” patrzyła na plan. Długo zastanawiali się żeglarze jakie podjąć zobowiązanie. Wreszcie ktoś rzucił:

— Może byśmy spróbowali skrócić czas trwania rejsu? Myśl się podobała. Jeszcze chwilę radzono co i jak, gdzie przyspieszyć, co z postojami nocnymi. Kpt. Julian Manikowski wziął wreszcie pióro do ręki.

— To chyba napiszemy zobowiązanie. Żałoga holownika „Nurzec” skróci w kwietniu o 2 dni czas przejazdu na trasie Bydgoszcz — Kostrzyn — Bydgoszcz.

Ładownicy również włączyli się do ogólnego nurtu. Oto pracownicy bydgoskiego pogotowia technicznego wykonują poza planem bumsztaiki, trapy, bosaki, a nawet skrzynie p-pożarowe na piasiek, na które materiał otrzymali z odpadków drzewnych. Magazynierzy zaś zreorganizowali swoją dotychczasową pracę i zamiast we trzech — jak dotychczas — biegać wokół jednej jednostki każdy obsługuje inną.

Wiele załóg i brygad robotniczych podjęło się przekroczyć plan kwietniowy i walczy o to z całą stanowczością. Gdzieniedzie podejmuje się długofalowe, roczne zobowiązania, które następnie posłużą do opracowania zobowiązania — umowy.

Na morzu i w portach, wzdłuż Odry i Wisły, w stocznich, RDW, portach rzecznych, na holownikach i barkach widać wzmożone tempo pracy w dniach przedmajowych. To robotnicy realizują swój czyn. Ich zapał wzmożła jeszcze trzecia kolejna obniżka cen — widomy znak konsekwentnej realizacji wskazań II Zjazdu Partii.



Brygada tow. Szczecchowskiego z Działu Kadłubowego bydgoskiej Bazy Remontowej już wykonała swoje zobowiązanie — naprawiła i zamontowała koła pędziszowe na holowniku „Gdynia” o trzy dni przed terminem.

Podobne sukcesy w skracaniu remontu statków „Jan”, „Dzięcioł” i „Korab I” uzyskali stocznicy szczecińscy. We współpracy z pierwszomajowym wysunęli się na czoło brygady Sikorskiego, Łukowiaka i Radkego.

449 zobowiązań zespołów i indywidualnych podjęła załoga Gdynskiej Stoczni Remontowej. W ich realizacji wysunęli się na czoło: kadłubowcy z brygady Kłopa, wyposażeniowcy z brygady Gołębińskiego i inni.

WRDW Gorzów załoga h/m „Poniatowski” wyremontowała swoją jednostkę przed terminem a w zaoszczędzo-



I znów 1 Maj. Jedenasty Maj w wyzwolonej Ojczyźnie. — Maj ludzi wolnych, ufnie patrzących w przyszłość, której kształt nadajemy własnymi rękami. Czerwone proporce na portowych dźwigach, gale banderowe na statkach. Święto!

Na ulice polskich miast i wsi wyszliśmy ze śpiewem, ze sztandarami. Jest radość w naszych sercach, jest dumą w naszej postawie. Nie zmarnowaliśmy tych dziesięciu lat. Stworzyliśmy dzieło, które rośnie i krzepnie. Stworzyliśmy Polskę Ludową — dom każdego człowieka pracy. W trudzie wywalczyliśmy wysoką rangę przemysłową naszego kraju, w trudzie i znoju rodzi się rosnący dostatek w domu robotnika i inżyniera. Chłopa i marynarza.

Nielatwą idziemy drogą. Lecz siły i hartu dodaje nam świadomość, że jest to droga jedyna. Siły, hartu i ufności dodaje nam każde kolejne zwycięstwo na tej drodze odniesione, każdy krok zbliżający nas do celu. Drogie i bliskie jest nam dzieło naszych rąk. Zasłużone są owoce naszej pracy: kolejną obniżkę cen witamy postanowieniem dalszego wzmocnienia wysiłków, by owoce te pomnożyć, by jeszcze łatwiejsze, jeszcze dostatniejsze stało się nasze życie.

Wiemy — są na świecie ciemne siły, które wyciągają macki, by zrabować nam to, co najdroższe. Wiemy — są na świecie ciemne siły, które chciałyby kłaść klody w szprychy koła historii, by odwrócić jego bieg. Są na świecie pijani nienawiścią szaleńcy, którzy w zbrodniczych rojeniach snują plany obalenia władzy ludu na 1/4 kuli ziemskiej, którym sen z powiek spędza każda wieść o naszej rosnącej sile, sile obozu socjalizmu.

Bezsilna jest ich wściekłość, daremne będą ich knowania. Nie udało się Churchillom „zdusić komunizm w kołysce”, nie uda się imperialistom zawrócić z drogi narodów, które budują socjalizm. Nasz obóz ma nad nimi przewagę milionów serc, które biją dla sprawy, ma nad nimi przewagę idei, która uskrzydla narody, ma nad nimi przewagę celu, który opromienia drogę milionów bojowników o sprawiedliwość społeczną, o niezawisłość narodów, o braterstwo ludzi.

Nasz obóz czerpie siłę z niewzruszonej potęgi Związku Radzieckiego, który obalił w proch potęgę Hitlera i który szantażowi atomowych szaleńców przeciwstawia zwartość 200-milionowego narodu, zdolnego powalić każdego, kto pokusiłby się raz jeszcze na drogę Hitlera wkroczyć.

Sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim — oto gleba, na której rośnie siła nasza — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim to źródło osiągnięć naszych — i każdego kraju demokracji ludowej. Nic nie zdoła tego sojuszu nadważyć, nic nie zdoła tej przyjaźni zakłócić.

Ślepa, zwierzęca nienawiść do klasy robotniczej, do mas pracujących, do narodów walczących o swe prawa rodzi w głowach szaleńców plany atomowych zbrodni. Ślepa, zwierzęca nienawiść do postępu, chciwość złota, choćby okupione krwią milionów rodzi zbrodnicze plany nowej wojny, wtedy, gdy nie zasklepiły się jeszcze rany zadane ludzkości poprzednią wojną.

Ale narody świata nie chcą wojny. Wehrmacht niemiecki, faszyzm — to nie tylko wróg Polski i Związku Radzieckiego — to wróg wszystkich narodów Europy. W obozach hitlerowskich ginęli obok Polaków — Francuzi i uczeni Niemcy, a bomby Luftwaffe spadały nie tylko na Warszawę, lecz i na Londyn i Coventry.

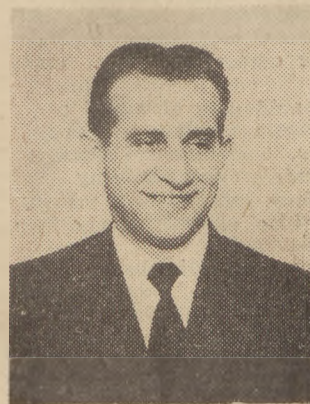
Narody nie chcą wojny i nie chcą kolonialnego ucisku. Narody Azji nie chcą zamienić kolonizatorów angielskich i francuskich na amerykańskich. Chcą wolności — i pokoju. I patrzą z podziwem na wielki naród chiński, który wyzwolił się z pięć wieków niewoli, patrzą z szacunkiem na naród wietnamski, który bohaterką walką zdobył wolność i prawo kroczenia własną drogą.

Narody nie chcą wojny — chcą pokojowego współistnienia krajów o różnych ustrojach, chcą wysiłku pokojowej pracy — a nie wysiłku zbrojeń, chcą zniszczenia zapasów broni atomowej i zakazu jej produkcji, chcą by odkryta geniuszem ludzkiego umysłu energia atomowa służyła człowiekowi, Życiu — a nie śmierci.

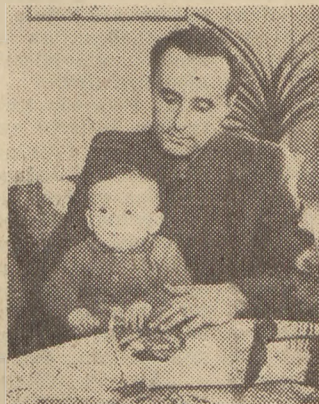
Gołąb pokoju, sztandar walki o pokój wzniesiony przez Związek Radziecki i cały obóz socjalizmu — zdobywa świat. Miliony rąk, które sztandar ten dzierżą, pokrzyżują plany imperialistów, pokrzyżują plany szaleńców.

1 Maj, Towarzysze! Nasz Maj. Święto ludzi walczących o sprawę człowieka, o przyszłość ludzkości. Święto ludzi walczących o pokój. Wysoko wzniesmy sztandar, Towarzysze! Z ufnością patrzymy w przyszłość. Z nami są miliony braci na wszystkich kontynentach świata.

POJDA NA CZELE MAJOWEGO POCHODU



Przodującym marynarzem na parowcu „Kraków” jest KAZIMIERZ BERNISZ — III mechanik. Z jego inicjatywy załoga maszynowa podjęła dodatkowe zobowiązanie pierwszomajowe — dokonania generalnego remontu wind na rufie oraz mechanizmów pomocniczych. Czyn marynistów przyczynił się do skrócenia postoju jednostki w stoczni.



Dobrymi wynikami w pracy zawodowej oraz serdecznym stosunkiem do kolegów wyróżnia się spośród załóg statku „Lechistan” II mech. FRANCISZEK MARUCHA. Wiele troski wykażuje on o oszczędność gospodarki paliwem. W I kwartale br. marynarze „Lechistana” zaoszczędzili 10 proc. materiałów pędnych. Na zdjęciu tow. Marucha ze swoim synkiem Henrykiem.



MIECZYSLAW KOPACZ jest przodującym ślusarzem — brygadystą w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Przewodzi młodzieżowej brygadzie im. „Czapajewa”, która wyrabia 170 proc. normy. Wykonaniem zobowiązań pierwszomajowych młodzieżowcy znacznie przyspieszyli wykonanie robót kadłubowych na s/s „Lublin”.



EDMUND WISNIEWSKI jest st. nurkiem Polskiego Ratownictwa Okrętowego. W ciągu 5 lat pracy w PRO wyrósł na dobrego fachowca i zyskał sobie uznanie załogi i kierownictwa. Nie małe usługi oddał przy wydobyciu wielu wraków. Za ofiarę na pracę został wyróżniony Złotym Krzyżem Zasługi.



JAN STACHOWICZ przeszedł na wrocławskim holowniku „Gubin” — od 1953 r. — wszystkie szczeble od palacza do mechanika. Na ten szybki awans zasłużył sobie rzetelną, sumienną pracą. Mechanik Stachowicz szeroko stosuje metodę socjalistycznej opieki nad maszynami. Dzięki jego gospodarskiej zaopiekliwości i praktyce, na holowniku od dwu lat nie nastąpiła jeszcze żadna awaria.



BRYGADA OSTROWSKIEGO przez cały okres zimowy miała huk roboty — czyszczenie kotłowni na kilku bydgoskich holownikach. Praca ta jest trudna i dlatego niechętnie podejmują się jej robotnicy stoczni. Wzięli się więc do niej z gwałtem. Szybko i sprawnie wykonali swe zadanie pomocnicy maszynisty Bazyli Stalnerski, Jan Maślanka i Marceł Kluszczyński.



JOZEF RUTKOWSKI — brygadysta działu pochylniano-łodziarskiego, odznacza się nie tylko dużymi zdolnościami organizacyjnymi, ale i pomysłowością w pracy. Do największych jego osiągnięć racjonalizatorskich należy skrócenie czasu wodowania jednostki. Rutkowski uzyskał to likwidując środkowe koła przy wózkach wyciągowych.

WARSZAWA

żyje przygotowaniami do V Festiwalu Młodzieży

Odsłonięty wygląd przybierze Warszawa w czasie trwania Festiwalu. Warszawa otrzyma kilkanaście nowych skwerów i kwietników. Planuje się również zwiększenie ilości punktów świetlnych. Niektóre dziedzinie miasta będą odnowione.

Dla 30 tys. młodzieży przybyłej z zagranicy: delegatów, członków zespołów artystycznych i sportowych, zarezerwowane będą domy akademickie i szkoły — wolne w okresie wakacyjnym. W stołecznych domach akademickich zamieszka 10 tys. gości. Wszędzie też zorganizuje się pralnie i punkty usługowe.

Krajowi uczestnicy Festiwalu, którzy przyjadą w czterech turnusach po ok. 38 tys. młodych chłopców i dziewcząt, mieszkać będą w 3 miasteczkach festiwalowych: na Rakowie, Grochowie i Bielanych — w olbrzymim, 2-tysięcznym lesie namiotów.

Do obsłużenia Festiwalu będzie zgromadzonych w Warszawie dwa i pół tysiące samochodów. Przygotowuje się również kilkadziesiąt specjalnych pociągów, którymi przyjedzie do Warszawy młodzież ze wszystkich stron Polski.

Tysiące uczestników V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów przyjeżdżają z zagranicy pociągami i samolotami. Młodzież ze Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej przybędzie specjalnymi pociągami, z których każdy obliczony jest na 1000-1200 podróżnych. Uczestnicy z krajów kapitalistycznych przyjadą na Festiwal w grupach lub też indywidualnie.

Na Okęciu lądować będą setki specjalnych samolotów ze wszystkich stron świata. Będą one przeznaczone głównie do przewozu gości honorowych, grup artystycznych, sportowców i dziennikarzy.

Wybitny holenderski realizator filmowy Joris Ivens, bawiąc przejazdem w Warszawie, odwiedził Międzynarodowy Komitet Przygotowawczy V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów o Pokój i Przyjaźń. Gość przeprowadził rozmowy z przedstawicielami tego Komitetu i oświadczył m. in.:

„Zarówno w Polsce, jak i w innych krajach, które odwiedziłem ostatnio, widziałem, że hasła Festiwalu: „Pokój i Przyjaźń” wywołały wielki entuzjizm wśród młodzieży, jeszcze większy niż przed poprzednimi Festiwalami.

Fakt, że obecnie, w chwili tak doniosłej dla sprawy pokoju, młodzież całego świata bez różnicy narodowości przekonała i wiary bierze się na Festiwalu, aby omówić sprawy swej przyszłości, poświadcza, że młodzież ma nadzieję na wywołanie pokoju i przyjaźni między narodami”.

„Kariera“ Stanisława Talarka

Szukał lepszego życia... znalazł śmierć

W IELU ludzi w Polsce, a między nimi zapewne wielu marynarzy, oglądało film produkcji krajowej p.t. „Kariera”. Film ten jedni chwalili, inni znów ostro krytykowali.

Zostawmy jednak sprawę oceny filmu krytykom, dla nas zaś wyciągniemy z filmu sens. Jaki mieli na uwadze realizatorzy. Jest nim fakt, że każdy agent, każdy dywersant przetrzucony na teren naszego kraju nie tylko niechcinnie zetknie się ze skuteczną interwencją władz bezpieczeństwa, ale napotyka na coraz bardziej nieprzejednaną postawę całego społeczeństwa.

O tej wielkiej prawdzie mówi nie tylko film „Kariera”. Mówi o niej życie, mówią ostatnie procesy warszawski i szczeciński, mówi niedawny fakt zlikwidowania siatki szpiegowskiej Idzikowskiego.

„Kariera” każdego, kto odważy się podnieść rękę na naszą Ojczyznę, każdego kto tę Ojczyznę próbuje za judaszowe srebrniki sprzedać w ogółom pokój, wrogom ludzkości, jest dziś sprawą

nie ulegającą wątpliwości dla każdego Polaka.

Toteż coraz trudniej międzynarodowym biurom szpiegostwa i dywersji w rodzaju „Wolnej Europy” znaleźć kandydatów do takiej roboty. Coraz mniej amatorów błyskawicznej kariery i łatwych zarobków znajdujących się w ich mocodawcy. Muszą oni uciekać się do innych metod werbowania dywersantów i szpiegów, do metod, które nie zawsze dają oczekiwane rezultaty...

W dniu 28. II. 1955 roku, w Sztokholmie roznosił gazetę udając się do budynku przy ul. Karlavägen 26 znalazła przed drzwiami prowaźcami do radia „Wolna Europa” zwłoki młodego mężczyzny. Z rany w okolicy serca broczyła krew, obok leżał nóż, który upuścił martwiącego palce.

Zaalarmowana policja stwierdziła, że popełniono samobójstwo, a człowiekiem, który targnął się na własne życie jest były marynarz polski ze statku „Kraków” — Stanisław Talarek.

Jaki był powód popełnienia przez Talarka samobój-

stwa prawie dokładnie w rocznicę zdrady Ojczyzny i bandery? Dlaczego zrobił to przed drzwiami „Wolnej Europy”?

Co skłoniło Talarka do dezercji? Czy zaimponował mu i oszołomił blachtr kapitalistycznego „dobrobytu”? Czy zniechęciły obietanki rajskiego życia w „wolnym świecie”? Czy dał się omamić wyrafinowanym oczom „pięknej Krysiny” spotkanej „przypadkowo” w jednym z portowych barów Sztokholmu?

Trudno dziś to stwierdzić, jednak pewne jest, że zaraz po dezercji Talarek trafił pod „opiekę” emigracyjnych agentów, z których jeden, niejaki Lisieński, szczególnie się o niego zatroszczył.

Zatroszczył się o pierwszą o to, by nie dostał stałej pracy, w wyniku czego Talarek utrzymuje się z doręczanego zmywania talerzy w różnych knajpach, choć jest niezłym elektrykiem. Zatroszczył się o to, by Talarek nie otrzymał wizy do Kanady, o którą się starał licząc, że w innym kraju „młodem i mlekiem płynące go zachodzą” poszczęści mu się lepiej.

I tak powoli zaciska się pęta misternie zarzucona przez agenta Lisieńskiego, współpracownika „Wolnej Europy”.

Talarek znalazł się w matni. Antypolskie wypowiedzi dla prasy (jakie wyciągnął podstępnie od niego Lisieński i jego koledzy po fachu Zaba i Norwid) oraz fakt, że dezercerował z polskiego statku napawają go strachem i powstrzymują prawdopodobnie od powrotu do kraju. Zresztą „opiekunowie” straszą go niewątpliwie i szantażują. Ostatnie źródło utrzymania — pracę pomywacza utracił i nie ma nadziei na uzyskanie jakiegokolwiek zajęcia.

Mimo że zdradził kraj i banderę, mimo że jest słabym człowiekiem, nie chce jednak zdecydować się na proponowaną mu zbrodnię, nie chce zostać szpiegiem.

Z człowieka pogodnego, o spokojnym charakterze (jak

oceniano go podczas pracy na statku) staje się podobny do szczonego zwierzęcia. Szantażowany przez agentów, nikomu niepotrzebny, odrzucający i poniewierający wi dzi przed sobą tylko jedno rozwiązanie — śmierć.

I nie jest przypadkiem, że epilog tej tragicznej „kariery” w „wolnym świecie” zakończył się przed drzwiami „Wolnej Europy”.

Za tymi drzwiami siedział człowiek, który odebrał Talarkowi Ojczyznę, rodzeństwo, dobre imię, spokój i uczciwą pracę. Człowiek, który wyciągał chwiejące łapy po umacznane krwią dolary, nie zważał się przerwać nici młodego życia byłego marynarza Stanisława Talarka.

Patrząc na tę tragiczną historię należy sobie jasno zdać sprawę z roli do jakiej panowie Lisieński przeznaczał wszystkich tych, którzy lekkomyślnie wyrzekają się największego skarbu człowieka — Ojczyzny.

Trzeba aby wszyscy zrozumeli, że ciężki i okrutny jest los tych, którzy zdradzili naród i kraj, że miast obietnicy dobrego życia, bez troski i nimbów bohaterstwa czekają na nich macki obcych wywiadów, upokorzenie, poniewierka, upodlenie lub śmierć.

Ale to nie wszystko.

Należy także zastanowić się jak zabezpieczyć niedoświadczonych, lekkomyślnych ludzi przed losami jakiegoś spotkał Talarka.

Wydaje się, że po zastanowieniu, wielu z nas dojdzie do wniosku, że przeprowadzane pogadanki demagogiczne, metody jego działalności, zalecenia zbrojnego wychodzenia na ląd, czynnej służby trapowej — to nie wymysły utrudniające marynarzowi życie, ale bron przy pomocy której można i trzeba paraliżować zbrodnicze plany naszych wrogów. Wrogów, których łupem pał Talarek i którzy wyciągają drapieżne łapy po coraz to nowe ofiary.

J. N.

Z życia ZPPZ

Rada Zakładowa ZP Gdańsk weszła na dobrą drogę

III PLENUM KC PZPR i III Kongres Związków Zawodowych wskazały przy czynny wielu błędów i braków w działalności związków zawodowych, jak również wytyczyły drogę do podniesienia pracy na wyższy poziom.

Realizując te wytyczne wiele instancji związkowych na szego resortu przezwycięża słabości w pracy i lepiej wykonuje swoje zadania.

DLACZEGO BYŁO ZŁE...

Jeszcze pół roku temu wiele do życzenia pozostawała działalność organizacji związkowej Zarządu Portu Gdańsk. Rada zakładowa słabo powiązana z radami oddziałowymi i grupami związkowymi „zza biurka” usiłowała kierować pracą związkową.

Doszło do tego, że w III kwartale ub. roku na 150 grup, w 36 nie było mężów zaufania. W OZR i w administracji hotelu robotniczego „Narwik” nie działała żadna grupa związkowa. Poza komisją bytowo-mieszkaniową, która lepiej pracowała, inne komisje strukturalne działały od przypadku do przypadku. Komisja społeczno-ubezpieczeniowa nie odbywała w ogóle posiedzeń.

Pracujący w wąskim kolektywie etatowi pracownicy rady zakładowej nie mogli oczywiście podjąć pracy. W ciągu 3 kwartałów ub. r. narosły sterty niezłatwionych spraw i wniosków zgłaszanych przez robotników. Brak kontroli prezydium rady doprowadził do rozróżnienia gospodarki majątkowej związkowej, aż do wypadków defraudacji włącznie. Wszystko to nie budowało radości zakładowej autorytetu wśród załogi. Załoga nie czuła opieki ze strony organizacji związkowej i w ciągu ub. roku zaczął maleć procent należących do związku. W niektórych wydziałach przeładunkowych około 30 proc. członków związku załagało od 1 — 2 lat ze składkami.

...I JAK PRZEZWYCIĘŻYLI TRUDNOŚCI

Z terenu coraz więcej odzywało się głosów krytykujących istniejący stan. Zwolnione w sierpniu ub. r. plenium dokonało zmiany prezydium, do którego weszli: Wł. Gniewkowski (przewodniczący), A. Kuśmierczyk, Z. Giza i H. Borkowska.

Nowe prezydium gruntownie przeanalizowało istniejącą sytuację w organizacji związkowej. Prace rozpoczęło od rozpatrzenia niezłatwionych do-

tychczas 250 podań i wniosków. Równolegle rada zakładowa pracowała nad zaktualizowaniem grup związkowych. Przeprowadzono uzupełniające wybory i zlikwidowano „białe plamy”. Zwiększono ilość grup ze 130 na 190. Przez mężów zaufania rada zakładowa nawiązywała coraz silniejszą więź z załogą. Dzięki umiarkowanie prowadzonej pracy usiłowała poprawić portowa organizacja związkowa powiększyła się w ciągu I kwartału br. o 20 proc., a 388 członków uregulowało zaległe składki. Istotnie wzrósł członkostwo wymagał bardziej sprężystego kierownictwa. W tym celu zorganizowano 6 dalszych rad oddziałowych.

Okres zbliżającej się kampanii sprawozdawczo-wyborczej rada zakładowa postanowiła wykorzystać dla dalszego usprawnienia pracy związkowej. Duża pomoc przyniosła radzie zakładowej organizacja partyjna portu. To warzyse partyjni przeprowadzili wśród załogi pracę polityczną, wyjaśniając rolę i znaczenie związku, korzyści i przywileje płynące z przynależności do organizacji związkowej. Dzięki tej pomocy poważnie wzrósł autorytet organizacji związkowej i polepszyła się współpraca dyrekcji z radą zakładową.

W wyniku kampanii sprawozdawczo-wyborczej, która kierowała 185 aktywistów do nowych władz związkowych weszli ludzie z wieloletnim doświadczeniem organizacyjnym. Załoga należycie oceniła wkład pracy ustępującego prezydium. Do nowej rady zostali wybrani ponownie towarzysze Gniewkowski, Kuśmierczyk i Giza.

Nowowyzbrani aktywiści kowcy postawili sobie jako naczelne zadanie stałe umacnianie więzi z załogą. Droga do tego celu prowadzi przez głęboką demokratyzację całego życia związkowego, przez rozwijanie krytyki, samokrytyki oraz przestrzeganie kolegiatności w pracy.

Po wyborach dokonano szczegółowego podziału pracy pomiędzy wszystkich członków rady i przystąpiło do realizacji wniosków zgłoszonych przez załogę w czasie kampanii sprawozdawczo-wyborczej.

Robotnicy portu gdańskiego często widzą na nabrzeżach członków rady zakładowej, którzy interesują się warunkami pracy załogi i ułatwiają jej wykonywanie zadań. Tak było np. przy załadunku cementu na statek „St. Margaret” w dniu 5 marca br. w Wydziale I Brygada JANA Błada działając według wskazówek przewodniczącego rady zakładowej, posłużyła się przyczemami, co w nieznacznie stopniu ułatwiło jej

uzyskanie rekordowego przeładunku.

Systematyczne odprawy z aktywnymi umożliwiają radzie zakładowej kontrolę nad pracą rad oddziałowych i grup związkowych.

Wiele troski i uwagi poświęca rada zakładowa ożywieniu pracy komisji strukturalnych. Widzimy to na przykładzie komisji wspólnej wodnictwa przy radzie oddziałowej Wydz. III. Komisja ta pod przewodnictwem Marcela Warczyńskiego coraz lepiej kieruje rozwojem współzawodnictwa.

Towarzysze z rady zakładowej zdają sobie dobrze sprawę z wielu braków i nie doceniają w pracy portowej organizacji związkowej. Wiedzą o tym, że tym szybciej je zlikwidują im ściślejsza będzie ich więź z załogą, im szerszy aktywny przyciągną do realizacji podejmowanych prac.

LEOKADIA PAŁKIEWICZ
instr. Zarządu Głównego ZPPZ



Przegląd wydarzeń

W okresie ostatnich dwóch tygodni dwie sprawy przyciągają uwagę opinii publicznej. Są to: konferencja krajów Azji i Afryki w Bandungu oraz wyniki rozmów moskiewskich między rządem radzieckim a rządem austriackim.

KONFERENCJA DWÓCH KONTYMENTÓW

Stany Zjednoczone, zaniepokojone konferencją w Bandungu usiłowały ją stoperdować od wewnątrz. Temu celowi miały służyć: skrytobójczy zamach na samolot, wiozący członków delegacji chińskiej do Bandungu oraz dywersyjne wystąpienie przedstawicieli Cejlonu i Iraku. Dywersja amerykańska nie osiągnęła jednak celu. Została ona potępiona przez narody i Stany Zjednoczone znalazły się w obliczu politycznej izolacji w Azji.

Z dużym uznaniem i poparciem natomiast spotkało się przemówienie Czou En-lai. Odpowiadało ono bowiem dążeniom i pragnieniom narodów Azji i Afryki do niezawisłości narodowej, do skończenia z kolonializmem i wejścia na drogę samodzielnego rozwoju gospodarczego, politycznego i kulturalnego.

Przedstawiciele prasy amerykańskiej w Bandungu oczekiwali, że przemówienie Czou En-lai spowoduje rozbieżności między Chińską Republiką Ludową a innymi krajami Azji i Afryki. Spotkało ich jednak oczarowanie.

„Delegacja chińska — powiedział Czou En-lai — przybyła na konferencję, aby szukać dróg wiodących do jedności, a nie do sporów. Czy istnieje podstawa do znalezienia wspólnej platformy między nami? Tak jest, istnieje. Przytaczając większość narodów Azji i Afryki cierpiących, lub nadal cierpiących z powodu ucisku kolonializmu. Wszyscy to przyznajemy. Jeśli będziemy szukali wspólnej platformy, dążąc

do zlikwidowania cierpień i klęsk spowodowanych przez kolonializm — wówczas będzie rzecz bardzo łatwą znalezienie wzajemnego zrozumienia, wzajemnej sympatii i poparcia — zamiast wzajemnej podejrzliwości i strachu, wzajemnego separowania się i antagonizmu. Oto dlaczego zgadzamy się z deklaracją premierów pięciu krajów, ogłoszoną po konferencji w Bogorze i nie wnosimy innych propozycji”.

Pozycja zajęta przez chińską delegację przy czyniła się do sukcesu konferencji w Bandungu, o czym świadczy, uchwalony 24 kwietnia br. wspólny komunikat uczestników konferencji.

Wyniki konferencji w Bandungu są dowodem, że idea pokojowego współistnienia państw o różnych ustrojach toruje sobie zwycięską drogę, wbrew amerykańskiemu wysiłkom, wbrew wrogom pokoju.

PRZYKŁAD AUSTRII

Jakie sukcesy można osiągnąć w uregulowaniu spornych zagadnień międzynarodowych, przy istnieniu dobrej woli stron, uczestniczących w rokowaniach — wskazują wyniki rozmów radziecko-austriackich w sprawie zawarcia traktatu państwowego z Austrią. Komunikat, wydany po tych rozmowach głosi, iż Austria nie przyłączy się do żadnych bloków wojennych, ani nie dopuści do zakładania baz wojskowych na swoim terytorium. Austria prowaździć będzie, w stosunku do innych państw, niezależną politykę, zabezpieczającą wykonanie tych postanowień.

Z drugiej strony rząd radziecki wyraził zgodę na wycofanie z Austrii — z chwilą podpisania traktatu państwowego — wojsk czterech mocarstw do 31 grudnia bieżącego roku. Ponadto rząd radziecki zgodził się na pozy-

Podpisanie umowy

o współzawodnictwie pracy

W PLO odbyło się podpisanie Umowy o Współzawodnictwie Pracy na 1955 r. Umowa została opracowana w oparciu o zobowiązania długofalowe, podjęte przez załogi statków, służbę ładową, Radę Zakładową i dyrekcję PLO.

Z ramienia załogi umowę podpisał: przewodniczący Rady Zakładowej tow. J. Dubiel, jako zastępca tow. W. Skupień, sekretarz G. Hryczyszyn i skarbnik W. Nowak. W imieniu dyrekcji podpis pod umowę złożył dyrektor PLO tow. Wilhelm Goliński.

Komunikat o wynikach rozmów radziecko-austriackich wywołał głębokie wrażenie również i w Niemczech zachodnich. Oto co o tym pisał francuski dziennik „Figaro”:

„Austria otrzymująca niezawisłość i wolność w zamian za obietnicę, że nie będzie uczestniczyła w żadnym sojuszu militarnym, że nie zgodzi się na zakładanie obcych baz na swym terytorium — oto obraz, jaki możemy sobie wyobrazić, jeśli tylko spojrzeć na tę kwestię z perspektywy czasu”.

21 kwietnia br. naród nasz obchodził uroczystość 10-lecie zawarcia traktatu polsko-radzieckiego o sojuszu, braterstwie i pomocy wzajemnej. Jednocześnie obchodziliśmy 85 rocznicę urodzin twórcy państwa radzieckiego — Lenina, którego idee oświecają drogę ludzkości ku komunizmowi.

Przemawiając na uroczystej akademii w Moskwie, poświęconej pamięci Lenina, redaktor naczelny „Prawdy” — tow. Szepilow, w odpowiedzi na wzmagające się knowania wrogów pokoju, powiedział:

„A jeśli wbrew woli narodów wodzireje obozu imperialistycznego w przystępie szalu spróbują rozpętać nową wojnę światową, to wówczas ze strony państwa radzieckiego, jego wiernych sojuszników, ze strony wszystkich postępujących sił w kapitalistycznym i kolonialnym świecie, gorąco popierających idee demokracji i pokoju, nastąpią cięsy tak potężne i na taką skalę, że obróca w gruzy cały przegrnity gmach imperializmu...”

Słowa te są wyrazem przewagi siły obozu pokoju i postępu nad siłami wsteczniactwa i wojny. Są wyrazem niezłomnych idei leninizmu, które stały się siłą materialną.

Lepiej gospodarować czasem statków

W OSTATNIM czasie nastąpiła pewna poprawa w przeładunku statków linii dalekowschodniej. Załogi naszych portów przekraczają umowne raty i zgodnie z warunkami umów o współpracy z armatorem, inkasują od niego znaczne premie za pociąg. Realizacja umów o współpracy przyczynia się stale do podnoszenia poziomu pracy obu stron. Ostatnio np. podwyższono dzienne raty przeładunkowe o 50 ton dla każdej relacji.

Obserwujemy zatem ogólną dążność do usprawniania obsługi statków linii dalekowschodniej. Istnieją jednak nadal przeszkody, nad usunięciem których za mało się pracuje.

CZESTE HOLOWANIE

Sprawną postep obsługi statków zależy od przygotowania masy towarowej w bazach załadowczych. W porcie gdańskim bazami takimi są nabrzeża Holenderskie i Czesłowski. Tutaj więc powinny być skoncentrowane o ile możliwości pełne ładunki dla statków. Niestety, bazy załadowcze w Gdyni nie stwarzają tych możliwości. W rezultacie statki zabierają ładunek z kilku rozrzuconych składowisk w porcie i tracą czas na holowanie. Ostatnio na przykład motorowce: „Półkój”, „Przyszłość” i „Edward Dembowski” brały ładunek aż z czterech miejsc, co pociągnęło za sobą konieczność 3 holowań. Wiadomo, że każde takie holowanie zakłóca tok obsługi, powoduje przerwę w załadunku dochodzącą niekiedy do ośmiu godzin.

Znacznie korzystniej ukladają się sytuacja w porcie gdańskim, gdzie statki linii dalekowschodniej biorą ładunek przeważnie z dwóch składowisk.

Warto więc rozważyć przy czynny, dla których statki w Gdyni muszą po ładunek „chodzić po porcie”. Obiektywną przyczyną tego jest szczupłość placów składowych. Istnieje jednak i powody natury subiektywnej, a do nich zaliczyć trzeba przede wszystkim to, że ani spedytor, ani zarząd portu nie wykazują należytej troski i starań o to, aby w bazach komasować jak największą ilość ładunków. Niedostatecznie pilnuje również tej sprawy armator, skoro stawia się go wobec faktów do konanych.

Zagadnienie składowania ładunków w bazach jest uregulowane zarządzeniem Ministra Żegludgi (Nr 167 — § 173), które mówi, że stat-

ki dowożące ładunki dla linii dalekowschodniej są obowiązkowo składane w bazie tej linii. Niestety nie przestrzegają się tego zarządzenia i statki linii regularnych bliższego zasięgu wyładują partie towarów 150 ton i większe w swojej bazie przy nabrzeżu. W rezultacie tego, statki linii dalekowschodniej ładujące z konieczności przy nabrzeżu, bardzo często otrzymują niepełną obsługę ganków, bo pierwszeństwo mają tam jednostki bliższego zasięgu.

AWIZACJA ŁADUNKU

Planowanie załadunku statku zależy w dużym stopniu od należytego zabukowania towarów. Bukowanie powinno być dokonane co najmniej na 6 do 7 dni przed



Wiele troski o zapewnienie należytego frontu pracy przy obsłudze statków linii dalekowschodniej wykazuje tow. JÓZEF PUCHAŁSKI, brygadysta z wydziału II w porcie gdańskim.

rozpoczęciem pracy na statku. Tyle bowiem czasu potrzeba dla należytego przygotowania ładunków, dokumentów i opracowania sztaupla. Niestety — bukiowanie przeprowadza się bardzo często na trzy do czterech dni przed rozpoczęciem załadunku statku, na skutek tego, że zarówno „Polfracht” jak i spedytor nie dość wcześnie informują o podziale masy towarowej, dowożonej statkami linii zachodnio-europejskiej. A jeżeli udzielają tych informacji na konferencji bukiingowej, to są one bardzo niedokładne. Przykładem wielkiej rozbieżności między awizowaną na konferencji masą towarową a faktycznie nadeszłą, może być ostatnio przykład statków „Kolorbrzeg”, „Mazury”, „Estrowski” i „Brygada Makowskiego”. Jednostki te miały przywieźć ładunek w ilości 9.500 ton z przeznaczeniem dla statków oceanicznych „Przyjaźń Narodów” i „Edward Dembowski”. Do ostatniej chwili

budowano plany załadunków obu jednostek w oparciu o zapowiedzianą masę towarową. Rzeczywiście przekreśliła wszelkie rachuby. Statki przywoziły bowiem tylko 3595 ton, o czym można było się przekonać dopiero w czasie wyładunku towaru. Trzeba więc było „w ostatniej chwili” dobokowywać brakującą masę towarową na statki oceaniczne, układać sztaupla, co — rzecz jasna — utrudniło właściwe przygotowanie ładunków i utrzymanie harmonogramu obsługi statków.

WNIOSKI

Jakie widzimy możliwości przezwyciężenia omawianych trudności w obsłudze statków linii dalekowschodniej?

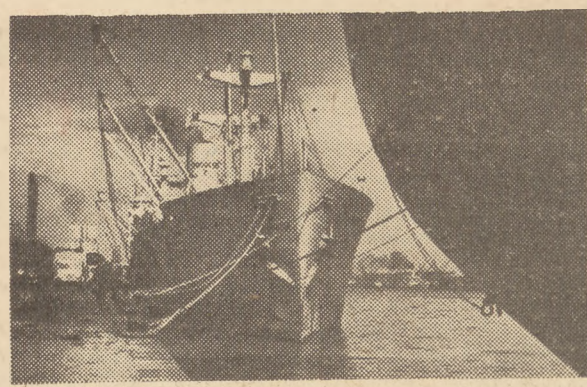
Wydaje się, że sprawą zasadniczą powinno być racjonalniejsze rozłożenie masy towarowej na oba porty, tj. Gdańsk i Gdynię. Fakt, że w ostatnim okresie port gdański ładował średnio mniej niż jeden statek miesięcznie, podczas gdy port gdański ładował do czterech statków, skłania do wysunięcia wniosku postulującego przerzucenie części masy na Gdańsk. Tutaj bowiem istnieje większe możliwości wykorzystania rezerw składowiskowych dla gromadzenia większych partii towarów w jednym lub dwóch miejscach załadunku statków. Port ten posiada również odpowiedni potencjał urządzeń przeładunkowych. Ostatnie

załadunki m/s „Warszawa” i m/s „Przyjaźń Narodów” do wodza, że port gdański mógłby miesięcznie podjąć się załadunku dwóch statków linii dalekowschodniej. Takie rozwiązanie zapobiegłoby by okresowym przeciążeniom portu gdyńskiego oraz zbędnym i pracochłonnym przesztankom ładunków, jakie wynikają z racji ładowania w 2 portach, co obserwowaaliśmy w Gdyni na parowcu „Pulaski” (przesztanek skrzyż załadowanych w Gdańsku).

Można także i trzeba zrobić więcej dla usprawnienia awizacji. Sprawa ta nabiera szczególnego znaczenia, gdy zważywszy, że statki linii dalekowschodniej ładują około 40 proc. masy towarowej do wożonej, składowanej w porcie zaledwie na okres kilku dni. W interesie więc wszystkich kontrahentów leży, aby „Polfracht” i spedytor lepiej ułożyły współpracę ze swoimi agentami zagranicznymi i egzekwowały od nich wcześniejszą i dokładniejszą informację. Nie można bowiem dopuścić do takich wypadków, że o ilości i rodzaju dowożonych ładunków przekonujemy się dopiero po przybyciu statku do Gdyni lub Gdańska. Właściwie przygotowana i na czas dostarczona informacja o ładunkach stanowi istotną podstawę dla opracowania procesu technologicznego obsługi statków i o tym stale trzeba pamiętać.

J. P.

ZWYCIĘZCY I KWARTALU



We współzawodnictwie międzypokoleniowym PLO zwyciężyła w I kwartale br. załoga parowca „Kilinski” przed m/s „Nowa Huta” i m/s „Milekiewicz”. W okresie tym „Kilinski” pełnił służbę jako transportowiec — z dala od kraju — na wodach południowo-chińskich, przewożąc repatriowaną ludność cywilną i jej dobytek z południowego do północnego Wietnamu. Marynarze „Kilinskiego” dobrze wywiązali się ze swych zadań. Własnymi siłami zapewnili statkowi wysoką gotowość techniczno-eksploatacyjną, dzięki czemu nie miał on przestojów.

0 egzaminach dyplomowych

Absolwent kończąc Szkołę Morską nie jest jeszcze oficerem PMH. Zostaje nim dopiero po złożeniu egzaminu dyplomowego z odbytej praktyki morskiej.

Komisja egzaminacyjna przy PSM w Gdyni po dłuższej przerwie wznowiła w listopadzie ub. roku swoją pracę. (W przyszłości, komisja będzie się zbierała regularnie co kwartał).

Wydaje się, że warto przeanalizować wyniki przeprowadzonych dotychczas egzaminów. Niestety, świadczą one o bardzo niedbalym przygotowaniu się absolwentów do egzaminu dyplomowego. Większość sprawozdań składanych komisji egzaminacyjnej jest opracowana bardzo niestarannie, a czasem wprost niechlujnie. Nierad-

ko zdarza się, że całe fragmenty sprawozdań są po prostu przepisane z książek fachowych lub notatek wykładowców w Szkole Morskiej, a nie na podstawie praktyki na statku. Niektóre ze sprawozdań absolwentów są opracowane gorzej aniżeli sprawozdania np. uczniów III kursu SM z praktyki w kacynej.

Również egzaminy ustne wykazały poważne braki wiadomości fachowych.

Na ogół — jak wykazały egzaminy — lepiej przygotowani są mechanicy, choć wielu z nich ma duże braki z dziedziny elektryczności.

Nawigatorzy wykazali bardzo niski poziom, świadczący o braku należytego zainteresowania o wzbogacenie wiedzy nabytej w Szkole Morskiej.

Niektórzy absolwenci tłumaczyli się, że w ciągu 3-4 lat od ukończenia Szkoły zdążyli dużo zapamiętać. Nie jest to argument, ponieważ wiedza w oparciu o praktykę z biegiem czasu rośnie a nie zmniejsza się. Po za tym egzamin dyplomowy należy składać możliwie jak najwcześniej, a nie dopiero po kilku latach.

Trzeba jednak przyznać, że absolwenci przygotowujący się do egzaminów nie mieli należytej opieki i pomocy ze strony administracji przedsiębiorstwa żeglownego, kierownictwa i organizacji partyjnej na statku. Zwalczając w PSM, gdzie statki chodzą na liniach krótkich — możliwości gruntownego przygotowania się do egzaminu były bardzo

złe. Absolwent pracujący na stanowisku mł. marynarza, nie miał możliwości zapoznania się z przyrządami nawigacyjnymi czy sprawami eksploatacji statku — a oficerowie niechętnie pomagali swym młodszym kolegom.

Nieco lepiej jest w PLO, gdzie absolwent pływając na liniach długich jako asystent ma możliwość lepiej zapoznać się z pracą statku. Administracja PSM i PLO powinna więc postarać się o to, aby absolwent PSM przygotowujący się do egzaminu dyplomowego miał jak najlepsze warunki praktyki oraz pomoc oficerów i inspektorów technicznych.

Organizacje partyjne i ZMP powinny dopilnować stworzenia absolwentom dobrych warunków praktyki. Absolwenci zaś muszą być jak najlepiej wykorzystani i jak najprędzej stanąć do egzaminu dyplomowego.

Sprawozdanie z praktyki trzeba opracować starannie i uczciwie, gdyż stanowi ono dowód zasobu wiedzy fachowej przyszłego oficera PMH. Pomyślnie złożenie egzaminu dyplomowego powinno być sprawą honoru każdego absolwenta. Nie wolno zapominać o tym, że i zagranica patrzy na nasze młode kadry jako na wychowanków Polskiej Ludowej. Niech więc wysoki kwalifikacje młodych oficerów będą dowodem wartości naszej marynarki handlowej.

Bolesław Boberowski
członek
komisji egzaminacyjnej
z ramienia KW PZPR

Z najmiłszego rejsu po ojczystym kraju

„Warszawa” „Warszawa” po Warszawie

GDYBY był przyrząd do mierzenia uczuć przyjacieli to w wypadku odwiedzin załogi m/s „Warszawa” u towarzyszy z Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu — nie wytrzymałby napięcia. Tak bowiem serdecznie, z takim dużym uczuciem i szczerością przyjmowani byli w FSO marynarze z m/s „Warszawa”. Odczuwali to na każdym kroku, czy to w bezpośrednich rozmowach, w hałaśliwych, pełnych stuku i fioletowego blasku spawarek — halach produkcyjnych i montażowych, czy też w czasie uroczystego spotkania.

I jeszcze w jednym miejscu spotkali ich nie tylko jako niespodzianka. Było to

w przedszkolu przyzakładowym, gdzie przybywających marynarzy powitała... orkiestra i chór dziecięcy, które wykonały piękne utwory. A potem nastąpiły recytacje. Z wierszy i wierszyków spacerowców żerańskiej fabryki przywitali słowa o miłości Ojczyzny, rodziców i o tym, że „biały gołąbek leci po to, aby spokojnie mogły urodzić się dzieci”. I choć marynarze to ludzie zahartowani, odporni na groźny żywioł, tym razem poddali się. Z nieodpartą mocą przychodzą wówczas wspomnienia z krajów, gdzie widzą setki dzieci żebrzących, gdzie nieludzki ustrój każe nie wiedzieć milionom dzieciaków co to radość, opieka, zabawa i uczucie, w którym nie pragnie się chleba. Już taka choćby wizyta to najbardziej przekonująca lekcja wartości naszego ustroju.

Hala produkcyjna przywitała nas zgrzytem pił, szumem wiertarek i obrabianiem i... uśmiechem młodości. Bawimy się maszynami obsługującymi w 70 proc. młodzież. Wspólna polska młodzież, która pilnie uczy się w radzieckich towarzyszy opanowała sztukę produkowania samochodów. Tej galeji produkcji, której w Polsce międzywojennej nie było, tej galeji, która dopiero teraz rozwija się, całkowicie zaspokajając potrzeby rynku krajowego. I pomyśleć, że popularne „Warszawy”, składowane się z około 6000 części są produkowane prawie całkowicie w kraju i przez młodziaków fachowców.

Ale tych „dziwów” jest w Warszawie więcej, bo... na każdym kroku. Cała Warszawa powstaje od nowa, cała Warszawa nie była nigdy tak piękna i tak urzekająca. Gospodarze starali się jak mogli, abyśmy zobaczyli wszystko. A więc nowe osiedle Praga II, gdzie znalazła mieszkanie pracownicy FSO, „Pałac pod Blachą”, Mariensztadt, trasę W-Z, uroczą Starówkę z murami obronnymi, Muranów, nowoczesnym dworcem centralnym, klubów Warszawy — dumny Pałac Kultury i Nauki, MDM i wiele innych.

Dwa dni pobytu minęły w „karsmawskim tempie”. Jedno wrażenie gonilo drugie, piękno nie pozwoliło długo rozkoszować się pięknem innym, wzruszenie ustępowało miejsca zachwytowi, zachwyt — podziwowi. Wszystko co widzieliśmy w Warszawie, serdeczność jaką byliśmy otoczeni przez załogę FSO, sprawiła, że wspomnienia znotujemy na różowych stronach naszych pamiętników. A więc jak zatytułujemy? „Warszawa” — „Warszawa” — po Warszawie, a nad tym mniejszymi literkami: „Z najmiłszego rejsu po kraju”.

MAK

Przed Dniem Oświaty, Książki i Prasy

Dlaczego brak literatury fachowej w porcie

Można śmiało twierdzić, że w dorobku Oddziału Morskiego Wydawnictw Komunistycznych nie znalazła się dotąd ani jedna książka z dziedziny gospodarki morskiej, którą by można było określić jako zbyteczną lub chybioną. Mimo posiadanych czasem niedociągnięć i braków, książki wydawane przez W. K. spełniają (od strony wydawcy) swe zadanie: upowszechniają racjonalne metody pracy w transporcie morskim. Tym niemniej trzeba również stwierdzić, że o ile książki traktujące o żegludze, rybołówstwie, zagadnieniach kolejowych itp. znajdują szybki zbytek, to pozycje o tematyce portowej, drukowane w ilości tysiąca i mniej egzemplarzy, nie są rozprzedawane.

Nad przyczynami tego zjawiska radzili przedstawiciele W. K. z portowcami gdyńskimi. Portowcy nie wykazują wielkiego zainteresowania dla praktykowanej dotychczas formy popularyzowania nowych metod organizacji pracy oraz nowej techniki w portach. Książki zalegają więc półki i magazyny księgarskie. Ze względu na znaczne rezerwy niewykorzystanych dotychczas wydań, „Dom Książki” nie podejmuje się rozprowadzania nowych książek o tematyce portowej, co dla W. K. stwarza poważne trudności w zawieraniu dal-

szych umów na wydanie nowych pozycji. Skutkiem tego wytworzyła się trudna sytuacja: tematyka portowa ujęta w niewykorzystanych książkach deaktywizuje się, książki stają się powoli makiem, a umowy na nowe ich opracowania W. K. mogą zaważyć z autorami dopiero po wypływie poprzednich wydań. Istnieje — co prawda — możliwość podjęcia przez wydawcę nowych tematów dotychczas nieopracowanych, jednak przed przystąpieniem do opracowania nowej książki W. K. żądają od zainteresowanych tematów instytucji czy przedsiębiorstwa konkretnego zgłoszenia — zakupu odpowiedniej ilości egzemplarzy. Ma to na celu zabezpieczenie się przed ewentualną nierozprzedaną książką w normalnej drodze księgarskiej.

W związku z wytworzoną sytuacją należy zastanowić się nad dwoma sprawami: nad sposobami wzmocnienia czytelnictwa w portach oraz dalszego zapoatrzywania portów w potrzebną literaturę fachową.

Kluczem do rozwiązania szeregu wyżej opisanych trudności, jest obudzenie wśród portowców większego zainteresowania dla książek fachowych.

Jest sprawą jasną, że rozprawienie książki o nakładzie od 1 do 2 tysięcy egzemplarzy wśród wielotysięcznej

reszty portowców, a także pracowników innych zainteresowanych przedsiębiorstw i instytucji nie powinno stwarzać specjalnych trudności. Jeżeli trudności takie dzisiaj istnieją oznacza to, że jest zorganizowana w portach propaganda czytelnictwa, że słaba jest sieć kół portowych książek. Zapomni o tym, że podstawowym warunkiem popularyzacji książki fachowej jest ilość punktów zetknięcia się czytelnika z książką w zakładzie pracy. Możliwości takiego stylu widzimy w nagrodzeniu pracowników książkami fachowymi, bądź też w przydzielaniu książek jako pomocy naukowej w szkoleniu zawodowym itd. Istnie jest wiele innych jeszcze sposobów rozpowszechniania książek fachowych, jak np. gabloty z tytułami pozycji wydawniczych, punkty sprzedaży książek w miejscach pracy (w wydzielonych, hotelach robotniczych, świetlicach itp. Rzecz jasna — spopularyzowanie wśród załóg czytelnictwa fachowego wymaga pracy uświadamiającej. I dlatego dyrekcje, rady zakładowe i organizacje partyjne powinny dołożyć większych wysiłków w krzewieniu czytelnictwa w portach. Jak wiemy, sprawa ta pozostawia dotychczas wiele do życzenia.

Mgr Wacław Heybowicz

Przyjemnie było w Madrasie

Przyjemnie jest spotkać polski lub radziecki statek w dalekim porcie zagranicznym. Załoga s/s „Jedność” miała w tym wypadku podwójną przyjemność. Kiedy bowiem przybyliśmy do Madrasu, przy nabrzeżu stał już polski statek „Braterstwo”, a w kilka dni później przybył radziecki parowiec „Stalin ad”. Rozpoczęły się więc wzajemne odwiedziny. Towarzysze z radzieckiego statku zaprosili nas na film, wypożyczając nam równocześnie kilka filmów na czas postoju. Nasza załoga odwzajemniła się im wypożyczeniem filmów polskich. Wkrótce też powstała myśl rozebrania międzystatkowego turnieju szachów i warcabów. W warcabach nasza załoga pokonała marynarzy „Stalin ad”, ale w szachach ulegliśmy im. Potem drużyna siatkarzy z „Jedności” rozegrała mecz z załogą „Stalin ad”. Zwyciężyli marynarze radzieccy.

18 lutego br. rozegraliśmy mecz piłki nożnej z hinduską drużyną Związku Doków w Madrasie. W skład naszej reprezentacji weszli członkowie załogi „Jedności”, „Braterstwo” i „Stalin ad”. Mecz zakończył się nieoczekiwanie wynikiem remisowym 1:1.

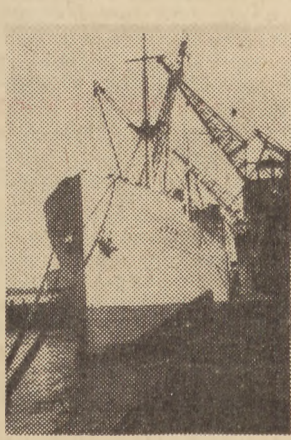
W drugim tygodniu postoju statku w Madrasie do-

szła nas wiadomość, że przebywająca od dłuższego czasu na terenie Indii delegacja radzieckich działaczy kultury i nauki, przybyła do Madrasu. W związku z tym postanowiliśmy zorganizować spotkanie naszej załogi z delegacją. Do zrealizowania tego zamierzenia pomógł nam ambasador PRL w Indiach, który przybył do nas z Delhi. Jeszcze tego samego dnia otrzymaliśmy wiadomość, że mimo ograniczonego czasu pobytu w Madrasie, delegacja zgodziła się przybyć na statek. Pod kierownictwem asystenta Bańńskiego rozpoczęły się gorące próby zespołu artystycznego i dekorowanie świątlicy. Wreszcie przybyli oczekiwani goście. Wśród członków delegacji był dyrektor moskiewskiego teatru — Zawadzki, poeta Surkow, przedstawicielka antyfaszystowskiego komitetu młodzieży — Iwanowa, korespondent — Morow, poeta gruziński Asharfi i wielu innych działaczy kultury i nauki. Delegaci zapoznali się z pracą naszej załogi a w bezpośredniej rozmowie żywo interesowali się naszym życiem codziennym. Podczas uroczystego obiadu nasz zespół artystyczny starał się dać z siebie wszystko. Gościom podobał się nasz skromny program,

Wymiana doświadczeń z wodowych z marynarzami radzieckimi, rozrywki sportowe i kulturalne oraz wizyta delegacji radzieckiej na długo pozostaną w naszej pamięci.

J. LEŚNIEWSKI

Setna podróż „Lecha”



Już sto rejsów w służbie na linii regularnej Gdynia — Hull — Gdynia odbył w okresie od 1 czerwca 1950 r. parowiec „Lech”. Jubileuszową podróż odbył marynarze „Lecha” na zaoszczędzonym paliwie w okresie I kwartału br. Załozę statku życzymy dalszej owocnej pracy w służbie dla Polski Ludowej.

Moja córka wyjdzie tylko za pływającego marynarza

KIEDY marynarz wraca do kraju, czule wita go stęskniona żona i spragnione ojcowiskiej pie-szczoty dzieci. Nie ma w tym nic dziwnego. Tak samo wita rodzina każdego męża i ojca wracającego z dłu-ższej delegacji służbowej. Jest jednak często pewna różnica między powrotem marynarza a „ładowca”. Bo- wiem na powrót marynarza oprócz najbliższej rodziny, czekają niecierpliwie rów- nież dalsi krewni, znajomi, sąsiedzi...

Czyżby to był dowód wiel- kiego uznania dla pięknego zawodu marynarza?

Niestety, nie zawsze. Bo, powiedzmy sobie szczerze. Jedna kuzynka czeka po pro- stu na pomadkę „Max Fac- tor”, druga zaś na nylony, szwagierka spodziewa się perfum, bratowa jest pewna, że tym razem otrzyma wy- marzoną chustkę turecką, a szwagier ani przez chwilę nie wątpi, że dostanie obiec- aną zapalniczkę... itd. itd.

Wszyscy ci krewni czy zna- jomi marynarza, tak się już przyzwyczaili do otrzymywa- nia różnych prezentów z rejsu, że nie widzą w tym nic nadzwyczajnego. „Niech przywozi... przecież jest ma- rynarzem — zarabia dosyć”.

Prawdę mówiąc, nawet sa- mi marynarze przywykli do grania roli „dobrego wujusz- ka” czy „Dziadka Mroza”, który każdego musi czymś obdarować.

Kiedyś, mój znajomy, pan Z., kupował samochodzik dla swego dziecka. Obok niego stał elegancko ubrany mę- żczyzna i — przebiegając wśród różnokolorowych pitek.

Kiedy pan Z. wybrał sa- mochodzik, zapłacił i chciał wyjść, nieznajomy mężczyz- na zwrócił się do niego z prośbą: „jak pan sądzi, któ- ra z tych pitek jest najład- niejsza dla małej dziewcz- ynzki? Potem dał tonem wyjaśnienia: — „właśnie wró- ciłem z rejsu i dopiero w Gdyni przypomniałem sobie, że obiecałem córeczce przy- wieźć ładną piłkę, ale... nie potrafię jakoś wybrać”. Pan Z. poradził mu kupić czer- woną piłkę. Marynarz z u- śmiechem podziękował i na- głe powiedział: „ach, prze- praszam... zapominałem. O tworzył tęczkę i... podał pa- nu Z. kilka pomarańcz mło- wiac: — niech pan je weź- mie dla swego dziecka, dla mnie to drobiazg... jestem marynarzem.

Przytoczony przykład jest jednym z wielu świadczą- cych o tym, że rola „dobre- go wujuszka” weszła już mocno w krew naszego ma- rynarza. Czy to jest źle?

Nielatwo jest odpowiedzieć na pytanie „tak” lub „nie”. Jednak spróbujmy to wytłumaczyć.

Każdy „ładowiec” wie o tym, że marynarz zarabia le- piej od niego. Niewielu jed- nak pracowników lądowych zastanawia się nad tym, że praca marynarza jest ciężka i pełna niebezpieczeństw. Nie każdy też pamięta, że marynarz żyje stale zdala od swych najbliższych, a niewie- lu chyba ludzi zgodziłoby się na takie warunki pracy i ży- cie za wynagrodzenie „łado- we”.

Marynarz ma prawo ze- swym uczciwie zapracowa- nym zarobkiem zrobić to co zechce. Może więc wydać je na eleganckie stroje dla sie- bie i rodziny, lub na piękne umeblowanie mieszkania, budowę domu czy na robie- nie prezentów przyjaciołom i znajomym.

Samo dawanie upominków nie jest złe, ale zła jest nie- wątpliwie atmosfera wytwor- ziona przez ludzi otaczają- cych marynarza.

Odnosi się wrażenie, że właśnie ta dziwna atmosfera jest niebezpiecznym zło- gą co spotyka marynarza w dal- szej pracy i życiu.

Zyczenia krewnych nie kończą się, a wręcz przeci- wnie — stają się z biegiem czasu coraz śmielsze, coraz bardziej natarczywe i kłopot- liwe.

Spełnianie tych życzeń sprowadza często na drogę szmuglu i innych machina- cji. Trzeba przecież na te rozliczne wydatki zarabiać. Z tymi dalszymi krewny- mi i znajomymi jest jeszcze pół biedy, bo można im po prostu odmówić wykonania zamówienia... najwyższej się o braża. Gorzej jednak, że ko- rzenie tego „niezwykłego u- znania” dla zawodu maryna- rza, sięgają nieraz bardzo głęboko. Nierzadko bowiem, czerpią swe soki wśród drob- nomiejszych, którzy z ca- łą przebiegłością polują na marynarza.

Mowa tu o nielicznych już — na szczęście — mamu- siach, które zwyczajem przodków swatają córkę za wybranego zięcia. Otóż panie te zrobiły się bardzo „postępowe”. Nie swatają dziś za żadnego hra- biego czy ex-fabrykanta bo- wiedzą, że to pozycja straco- na. „Moja córka będzie ma- rynarzową” — mówi taka mama z pełnym przekon- niem o trafności swej decy- zji.

Córeczka, rzeczywiście wy- chodzi za marynarza (nie ko- niecznie oficera, byle tylko pływał) zapewniając sobie i rodzicom dobrobyt — cho-

ciaż może i szczęścia osobi- stego nie znajduje.

Nie ważny jest charakter „uszcześliwionego” w ten sposób marynarza. Nie waż- ny jest też jego wykształce- nie i zainteresowania. Waż- ne jest tylko to, że pływa i dobrze zarabia. Proszę się nie obrażać, nie twierdź- wcale, że takich małżeństw marynarskich jest dużo, ale jednak są. Znany jest na- wet w marynarskiej gwarze specjalny termin określają- cy takiego „uszcześliwio- nego”. Nazywa się go po pro- stu „portmonetką”.

Taka żona — o której mo- wa — jest bardziej niebez- pieczna od wszystkich dal- szych krewnych i znajo- mych. Taka żona, którą za- wód męża interesuje o tyle tylko, o ile daje jej wygod- ne życie, piękne stroje i pie- niądze na zabawę — nie da- nie się zbyt odmowa. Już ona zna sposoby na to, aby wy- musić od męża większe do- chody i cenniejsze prezenty i trwa to tak długo aż on wpada...

— No dobrze — powiedzą może ci, którzy doczytali ar- tykuł cierpliwie do tego miej- sca — to wszystko praw- da, o tym dobrze wiemy, ale po co o tym pisać, czy to coś pomoże?

Macie trochę racji. Rozwa- żania na ten temat na pew- no nic nie pomogą tym, któ-

rzy lubią pędzić naprzód z zamkniętymi oczyma...

Jednak te małżeństwa ma- rynarskie, które pragną iść przez życie z otwartymi o- czyma, zastanowią się nad ty- mi sprawami i dojrzą prostą drogę, na którą warto wejść choćby po to, aby zapewnić sobie i swym dzieciom ży- cie spokojne i radosne — bez obawy, że może się po- silić noga, na nieczystym interesie.

WOJCIECH OWICZ



Nasza flota handlowa powiększyła się o nową jednostkę. Jest to piękny motorowiec „Małgorzata Fornalska” (ex „Giuseppe Canepa”) o wyporności 9695 ton, zbudowany na stołecz- nym w 1941 roku. Szybkość statku wynosi 14,5 węzła.

Dyskutujemy o obniżce kosztów

Można zmniejszyć ilość „claimów”

ZAGADNIENIE opieki nad ładunkiem to wiecznie żywy temat rozmów i dyskusji we flocie. Nie brak przykładów, że wie- lu kapitanów, oficerów i ma- rynarzy wykazuje daleko idącą troskę o ładunek. Jed- nakże sprawa ta nie stoi jeszcze u nas na właściwym poziomie. Mówią o tym lic- zne wypadki zgłaszanych pod naszym adresem przez od- biorców roszczeń ładunkowych, czyli tzw. popularnie „clai- mów”, w związku z którymi musimy płacić odszkodowa- nia sięgające znacznych sum. Ilość „claimów” moż- na ograniczyć przede wszy- stkim przez zapobieganie wy- padkom powodującym uszko- dzenie towaru i to powinno być niewątpliwie naszą głów- ną troską.

Aby uniknąć strat z powo- du „claimów” armatorzy u- bezpiecniają się w specja- lnych towarzystwach ubezpie-

zeniowych. tzw. „Protection and Indemnity Associations” (skrót: P & I).

Im armator ma mniej „claimów” tym płaci niższą stawkę ubezpieczeniową i tym mniejsze odszkodowanie wypłaca P & I.

Istnieje zatem zgodność interesów armatora i towa- rzystwa ubezpieczeniowego, którzy wspólnie zainteresowa- ni są w tym, aby „claimów” było jak najmniej. Stwarza to podstawy do jak najszers- zego korzystania z pomocy przedstawicieli P & I.

Niestety — kierownictwo statku często nie wie, lub nie zdaje sobie sprawy z te- go, że P & I posiada prawie we wszystkich większych por- tach swoich przedstawicieli, których obowiązkiem jest nieść statkom pomoc w wy- padku „claimu”.

A oto przykład świadczą- cy o tym, że kierownictwo statku nie pamięta o moż- liwości korzystania z usług a- gentów P & I. Od kapitana naszego statku, który zawi- nął z cukrem na Małtę otrzy- maliśmy telegram informują- cy o zamoczeniu części ładunku. Kapitan złożył pro- test morski i zapłacił co ma jeszcze uczynić. Kto pyta nie błądzi. Udzielono drogą ra- diową wyjaśnienia, że tre- ba skontaktować się z przed- stawicielami P & I. Czyż jednak kapitan nie powinien sam o tym wiedzieć?

Unikniemy wielu „clai- mów”, jeśli dopilnujemy właściwego przygotowania dokumentacji ładunkowej. W portach krajowych łat- wiej jest z tym — do- kumentację bowiem przy- gotowuje administracja. Mi- mo to przeoczenia też się czasami nadają. Wiadomo, jak ważne jest umieszczenie w konosamencie klauzuli „loaded on deck at shippers risk”. (Załadowano na pokład na ryzyko nadawcy) — jeśli towar przyjeżdża do przewo- zu na pokład. Znany wypadek kiedy pracownicy biura por- towego armatora, przedsta- wiciel „Polcarga” i oficer ładunkowy pominęli wpisa- nie tego zastrzeżenia do do- kumentów. Tego zaś rodza- ju „przeoczenia” powodują bardzo często poważne „clai- m” przy wyładunku towa- ru.

Znacznie trudniej jest do- pilnować właściwego przy- gotowania dokumentów w portach zagranicznych. Trze- ba zatem wykazywać tan-

ku i uzyskali wyrok na swą korzyść, dlatego że konosa- ment nie wspominał nic o zastrzeżeniu zawartym w C/P.

Ważną sprawą jest więc umiejętne posługiwanie się odpowiednimi klauzulami przy wystawianiu konosamen- tów.

Konosamenty podpisuje za- zwyczaj kapitan statku. Nie każdy z agentów jest dostatecznie staranny lub uczci- wy. Od uczynności dowództwa statku więc zależy, czy do- kumenty wystawiono właści- wie, czy w dostatecznej mie- rze został zabezpieczony in- teres polskiego armatora.

Dużą uwagę należy więc zwracać na jakość opakowa- nia. Jeśli kapitan sądzi, iż opakowanie towaru nie jest odpowiednio P & I zaleca wpisanie odpowiedniego nie- dostrzeżenia (klauzuli).

Jeśli towar jest ładowany bez opakowania, a konosa- ment nie zawiera żadnej o- tym wzmianki — należy u- mieścić w nim następującą krótką uwagę: „niechronio- ny — przewóz na ryzyko za- ładowcy”.

Jeśli statek ładuje towar na warunkach czarterpartii, która nie przewiduje specja- lnego formularza konosamen- tu, (np. konosamentu arma- tora) kapitan powinien uwa- żać, by w konosamencie przedstawionym mu do pod- pisu, figurowała nieodzowna klauzula: „All terms, condi- tions and exceptions of Char- ter Party dated... are deemed to be contained herein” („Wszystkie przepisy, warun- ki i zastrzeżenia czarteru z dnia... uważa się jako zawar- te w niniejszym konosamen- cie”).

A oto przykład zaczerpnię- ty z literatury obcej, pod- kreślający wagę tej klauzuli. Pewien statek wynajęto do przewo- zu na warunkach czar- terpartii, która zawierała za- strzeżenie, że armator nie od- powiada za skutki niedbal- stwa kapitana, oficerów i za- logi. Przyjmując ładunek ka- pitán podpisał konosament zawierający jedynie uwagę o warunkach czarterpartii. Sta- tek ten zatonał wraz z to- warem z powodu niedbal- stwa załogi. Posiadacze ko- nosamentu zaskarżyli arma- tora na sumę 25000 funtów angielskich, stanowiącą rów- nowartość zatopionego ładun-

ku i uzyskali wyrok na swą korzyść, dlatego że konosa- ment nie wspominał nic o zastrzeżeniu zawartym w C/P.

Za całość i bezpieczeństwo tak statku jak ładunku odpo- wiada kapitan (armator).

Aby uniknąć zapłaty „clai- mów” niesłusznych, lub mieć podstawy do uregulowania ich we właściwy sposób, armator musi udowodnić, że w czasie przyjmowania ładunku do przewo- zu statek był zdolny do żeglugi (sea- worthy).

Zdolność ta zależy zarów- no od stanu technicznego statku jak i od jakości sztau- erki. Nie zawsze jest ona wy- konywana właściwie.

Jeden z naszych statków przywoził partię blachy do Gdyni. W czasie rejsu szta- ple blachy osunęły się po- wodując uszkodzenia pewnej części towaru. Wina za to spada na załogę, która w porcie załadowczym nie do- pilnowała sztauerki. Dlaczego do tego doszło?

Na wielu statkach przy- zwyczajono się, że o jakości sztauerki w portach krajo- wych troszczą się głównie pracownicy biur portowych armatora, zaś w portach za- granicznych — agenci i ich stewartorzy. Niewątpliwie ek- sperci i stewartorzy są pomo- cą dla statku. Nie należy jed- nak bezkrytycznie na nich polegać.

Podaliśmy kilka typowych przykładów, które miały zi- astrować, jak właściwie po- uesta przez załogę opieką nad ładunkiem może zapobiegać powstawaniu „claimów”.

Wiemy, jak wiele jest w tej dziedzinie do zrobienia. W tym celu pożyteczną rzec- zą będzie zaopatrzyć statki w adresy przedstawicieli P & I w portach zagranicz- nych. Należałoby również o- pracować dla statków pewne treściowe materiały szkolenio- we z dziedziny opieki nad ładunkiem. Marynarze powin- ni zgłaszać administracji swoje uwagi na temat zała- dunku towarów, przydatno- ści i rodzaju opakowania.

Wspólnym wysiłkiem i go- spodarską troską o ładunek możemy ograniczyć szkody w towarze do minimum i tym samym stworzyć moż- liwość znacznej obniżki ko- sztów własnych we flocie.

I. KORKOZOWICZ

kier. Sekcji Lewantynskiej PLO

na tę pracę we własnym za- kresie. Stocznia zlecono tylko wytoczenie wałki, którego sa- mi nie byliśmy w stanie wy- konać. Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że przy remonte wypróbowałyśmy urządzenie racjonalizatorskie, które można zastosować również na innych bliźniaczych statkach. Na kilka godzin przed zakończeniem za- ładunku praca przy rejestrze była zakończona. W ten sposób załoga maszynowa dała jeszcze raz dowód swego socjalistycz- nego stosunku do pracy.

Załoga maszynowa m/s „Ko- pernik” może poszczycić się jeszcze jednym osiągnięciem. Kiedy „Kopernik” kończył wy- ładunek w Konstancji, do portu przybył zbiornikowiec polski — „Karpacz”. Załoga „Karpacz” mu- siała wykonać w czasie krótko- kiego postoju wiele pilnych prac remontowych. Nasi ma- szynowcy widząc, że ich kole- gów mają trudności z termino- wym wykonaniem remontów, zaoferowali „pomoc sąsiedzką”. Z inicjatywy st. mechanika tow. Kiedyka nasza załoga ma- szynowa poszła w sobotę po ukończeniu swej pracy poma- gać przy remontach na „Kar- patch”.

W akcji tej oprócz motorzy- stów Dudzińskiego i Krakowiaka — którzy najbardziej wyróżni- li się w pracach na „Karpatach” — trzeba specjalnie podkreślić udział pracownika hotelowego Możejki oraz mar. Jerzego Bis- to.

Liczne osiągnięcia i różnorod- ne formy w pracy na naszym statku są wynikiem kolektyw- nego życia oraz właściwej pra- cy naszej organizacji partyjne- j i związkowej. Właściwe zabez- pieczenie pojętych uchwał i zobowiązań oraz należąca i sprężysta kontrola, stwarzają atmosferę szlachetnego współ- zawodnictwa zarówno w pracy zawodowej jak i we współzyciu załogi.

Jerzy Ferenc

korespondent m/s „Kopernik”

Jest słoneczny i upalny dzień. S/s „Jedność” zbliża się do kresu swej podróży. Marynarz i palacz wachtowny już o świetle budzą rozespaną załogę. Trzeba wstać, nim słońce wejdzie wyżej, póki jest możliwe chłod- no, bo pracy pozostało jeszcze bardzo wiele, a jutro, wejdzie- my do Madras. Bosman Toma- ski budzi śpiących na sztywnym łuku marynarzy. Punktualnie o 5.30 załoga rusza do pracy. Na dziś pozostała próba wyre- montowanych wind ładunko- wych. Załoga pokładowa zebra- na pod bakiem, rozdziela mę- dzy siebie prace. Trzeba wyła- dować z łuku liny, które przez trzy tygodnie podróży przez Morze Czerwone i Ocean Indyjs- ki leżały bezużytecznie, przy- gotować osprzęt ładunkowy, no i wykończyć malowanie. Statek nie może przeleźć wejść do portu z zaminowanym „mit- shipment”. Poza tym część załogi musi skończyć pukanie pokładu i konserwację.

Przystąpiono energicznie do pracy. Asystent maszynowy Łeśniewski ze swoją bratową młodą absolwentką Szkoły Morskiej Karłowiczem, Karo- lewskim i Gruszczyńskim doko- nują przeglądów. Robotą idzie szybko i sprawnie. St. mech. Łeśniewski zawsze swo- ją radą. Robotą pali się w re- kach asystenta. Inni próbują mu dorównać.

Po dwóch godzinach inten- sywnej pracy szot miłshipu bieleł się jasną farbą, na dzio- bie leżały przygotowane liny cumownicze. Windy chodziły całą parą. Czas na śniadanie. — Po tej pracy będzie ono na pewno dobrze smakowało — mówi do mł. mar. Dąbrowskie- go usmarowany Karolewski.

Po śniadaniu załoga wraca do pracy. St. mech. twierdzi, że wszystko mu leży z ręką, jeśli widzi wokół siebie zrezygnowa- ne twarze, dlatego też zachęca do śmiechu i żartów.

A ubierzcie tam jakie koszule, bo ze słońcem nie ma żartów — dodał jeszcze troskliwie. — Na- wet się człowiek nie obrażał, a tu obiad — „ubolewa” cięśia Kłowski, któremu niały nie brak humoru. — Znowu woja- ga do jedzenia, co za cięśia... — krzyczy na ciele gardło.

Równocześnie dzwoni na po- kładzie i w maszynie oznajmiły rozpoczęcie wachty 12-4 II ofie. Jaszewski wystoczył jak z procy ze swej kabiny i po- biegł na mostek. Z rozłożeni statkowców rozlega się głos z- cy kpt. Mośniewskiego: „Pudamy wiadomości „Głosu Marynarza”. W mesach „łoga wzięła słuch. Przyjemnie jest kilka tysięcy mil od kraju usłyszeć choćby naidrobniejszą wiadomość.

Oto rewelacyjna wiadomość o udośpieniu Polce przez Zwią- zek Radziecki badań w dziedzi- nie energii atomowej. Wreszcie wiadomość z PMH, z naszego Wybrzeża. W tym momencie myśli załogi biegna do pozosta- łych w kraju rodzin i bliskich. Będą musieli jeszcze długo cze- kać na nasz powrót. Ale nie czas na rozmyślanie, bo już bosman przypomnia, że przerwa obiadowa dobiega końca. Za kilka godzin rodzin będziemy w Madrasie. Wieczorem odbyła się jeszcze krótka narada poświę- cona pracom przewidzianym w tym porcie.

J. ŁEŚNIEWSKI

Nasz wkład w przygotowania do V Festiwalu Młodzieży

SOLIDARYZUJĄC się z młodzieżą całego świata uczniowie Szkoły Morskiej przystąpili z zapałem do prac przygotowawczych przed V Festiwalem Młodzie- ży.

Dzięki dołemu zapałowi uc- zniowie, prace te objęły wszy- stkie dziedziny życia szkolne- go.

I tak np. w dziedzinie kul- turalno — oświatowej zano- tować można szereg osią- gnięć. Stworzony został ze- spół chóralny, który wraz z orkiestrą szkolną spotkał się z wielkim uznaniem w czasie występów na terenie Trójmiasta. O jego warto- ściach świadczy zresztą naj- lepsze zajęcie II miejsca na eliminacjach zespołów arty- stycznych.

Poza tym zorganizowana została sekcja malarska. Am- bitni członkowie tej sekcji postanowili urządzić w dniach Festiwalu wystawę swych obrazów. Prace takich uczniów jak Włodarczyka, Urbaniaka lub Króla — prze- ważnie o tematyce morskiej — świadczą o tym, że wysta- wa będzie niewątpliwie na- dobrym poziomem. Przy Zar- dzie Szkolnym ZMP powsta- ła redakcja gazetki „Nasza Trybuna”, w której co ty- godnie umieszczane są wado- mości informujące o postępie



Młodość uśmiech i piosenka

pracy przedfestiwalowych. Często na łamach „Naszej Trybuny” spotyka się kryty- kę, satyrę lub zdjęcia i ry- sunki, które są uzupełnie- niem ciekawych i interesu- jących młodzież informacji. Na specjalne uznanie zasłu- gi energiczny redaktor na- czelny „Naszej Trybuny” kol. Kaczyński.

Dużym wkładem pracy mo- ga się poszczycić sekcje mo- delarska, plastyczna i huma- nistyczna. Ta ostatnia przy- gotowuje się także do obcho- du Roku Mickiewiczowskie- go.

Dla lepszego poznania piek- na ojczystego kraju, zorga- nizowane zostały dla przed- ujących grup uczniowskich wycieczki do Warszawy, Kra- kowa i Zakopanego, które przyniosły wiele miłych wra- żeń.

Szeroka i aktywna działal- ność przejawia także sekcja sportowa. Wielką atrakcją były dla młodzieży pływackie mistrzostwa szkoły. Zorga- nizowane przez kol. Parań- skiego. Dużą popularnością cieszyły się także mistrzostwa szkoły w siatkówce, których organizatorem był kol. De- nesniuk. Reprezentacyjna dru- żyna piłki nożnej rozegrała już wiele zwycięskich spot- kań z drużynami innych szkół lub zakładów. Druży- na piłkarska w dużej mierze zadowolona swe sukcesy czo- łowym zawodnikom: Buga- jowi i Czaji.

Dofinansowe osiągnięcia są dla nas bodźcem do dal- szych wysiłków w celu god- nego przygotowania młodzie- ży Szkoły Morskiej do V Festiwalu. Specjalne słowa uznania za sumienną pracę na terenie sekcji artystycz- nych należą się kierownikó- wu świetlicy, jak też i wy- chowawcom ob. ob. Muszyń- skiemu i Czarskiemu.

RYSZARD EIBEL
korespondent PSM

Kto zwróci stracony zarobek?

W Gdańsku przycupnęły ciężko naładowane barki. Leniwie snują się smużki dy mu z kominów. Ocieżałe po ruszają się ludzie. Ale pod tym pozornym spokojem ki pi burza uzasadnionej złości. No bo jak...

W marcu do Bydgoszczy zaczęły przychodzić wagony z cementem. Wyładunek trwał dość długo — najpierw na magazyn, później na barki. Po długiej zimie tęsknią załogi do uczciwej żeglarskiej roboty, do krzątania w portach, no i do „tłuszczyjszych” portfeli po chudych zarobkach zimowych. Poweseleli więc na widok załadunku.

— Dobrze się starają w tym roku.

Mruczał jednak z niezadowoleniem sternik Józef Kołaczynski z „Z-3038”, gdy przyszło mu wyruszyć na szlak przed samymi świętami.

— Nie mogli to wcześniej wziąć na hol. Niechby już i później. Ale właśnie teraz zostawia samych chłopaków w szkole i jechać. Kołaczynski kręcił się, gniewał — później jednak przycichł i zaczął dumać. To był wstęp do rozmowy z załogą.

— Wiedzie teraz w porcie w Gdańsku tłoku nie ma.

Jak zaraz wyruszymy to nie długo po świętach nas wyładują i załadują. Nawet się nie obejrzymy jak znów będziemy w Bydgoszczy. Normę jakbyśmy już mieli w kieszeni. A może da się jeszcze dodatkową jazdę zrobić? Wypadłoby jakieś 180 proc.

Takie rozumowanie trafiło nawet do przekonania żony, której ciężko było rozstać się z dziećmi. Szybko przecież obliczyła najpilniejsze wydatki. Trzeba zapłacić Dom Dziecka za chłopców, starszy jedzie na wycieczkę do Krakowa, trzeba pokryć część kosztów, no i parę złotych dać mu do ręki, a i płaszcz koniecznie trzeba kupić.

Pojechali. Do Gdańska do tarli 11 kwietnia i stanęli. Już dziesięć dni mija, a oni wciąż stoją na kotwicy. Zresztą nie tylko oni. Oczekują na wyładunek także 10 dalszych barek bydgoskich, a załogi pomstują.

Dłaczego na początku nawigacji zdarzył się przestój?

Jeszcze w lutym przedstawiciel „Hartwiga” porozumiał się z dyrekcją Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle o zma gazywowanie cementu. Część od razu miała być załadowana

na barki i po spłynięciu kry podstawiona do Gdańska. Obowiązujące terminy trudno było wtedy ustalić. Tymczasem na rynku frachtowym coś się „pokreśliło”. Statki po cement zaczęły przychodzić mniej regularnie. Żegluga zaś zaniedbała przeprowadzenia ponownych rozmów i ustalenia konkretnych terminów, wychodząc z prostego założenia — wypadnie krótki przestój — to bez znaczenia, ale plan zrobimy.

Dopiero na słuszne protesty załóg zaczęła się biegania, zwalanie winy na cudze barki, szukanie rozwiązań — a przestój rósł. Rósł i strata załóg. Uniemożliwiono im przecież wykonanie normy, nie mówiąc już o nadwyżkach.

Kto więc zwróci im stracony zarobek?

Załatwcie wreszcie

— Taki to już los bufetowych — westchnął ciężko urzędnik Zarządu Zaopatrzenia Robotniczego przy Min. Żeglugi i podrapawszy głowę ołówkiem, schował pismo „ad acta”. Sumienie urzędnika zostało uspokojone, bo jakże: i stempel na piśmie przybity, i data nadejścia wpisana, i przeczytane było dokładnie, i w akciech tam gdzie trzeba spożęto i...

...a że dyrekcja Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle prosi o zezwolenie na wypłatę go dzin nadliczbowych dla bufetowych OZR, które zamiast ośmiu godzin pracują w kiosku dwanaście, to inna sprawa. Niech zaczekają, kiedyś się wyjaśni.

I rzeczywiście wyjaśniło się. Po upływie dwóch miesięcy (lutym — kwietniem) kierownik OZR był akuratem w Ministerstwie Żeglugi i upomniał się o odpowiedź.

Ale dusza biurokraty to odporny twór. Był czymś nie da się znieść, więc dla świętego spokoju poinformowano kierownika, że bufetowe przejdą przecież w przyszłości na prowizję, więc po co teraz załatwiać sprawę.

No, a co będzie z wynagrodzeniem dla bufetowej, która zawsze dłużej pracowała, jeśli odbywało się jakieś zebranie lub konferencja?

Niestety na taki wyczyn jak jasno sprecyzowana odpowiedź — ZZR sobie nie pozwolił. Wiadomo! Przecież uchwała, paragraf, przepisy, zalecenia, polecenia...

Może jednak teraz się ktoś zdecyduje, co?

Na podstawie korespondencji

J. J. opracował Wis

Pieniądże rzucone w błoto

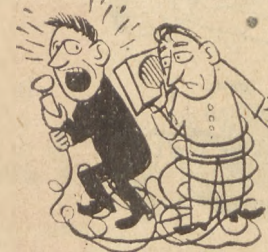
Walczymy o obniżkę kosztów własnych, szukamy oszczędności i z reguły je osiągamy. Ale równocześnie nierzadko bywa, że garściami wyrzucamy w błoto złotych, a nawet tysiące.

A oto przykłady.

W ub. r. zaplanowano zradiofonizowanie portu w Ka puściskach. Inicjatywa szus na. Całą akcję powierzono dwóm pracownikom: Dunajskiemu i Wiciemu (obydwaj już nie pracują w dyrekcji Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle), którzy się nie a nic na radiofonizacji nie zna li. Sprawę kupna aparatury przekazali Ekspozyturze w Gdańsku, bez bliższego sprecyzowania — po prostu zlecono zakupić mikrofon, 2 wzmacniacze i megafony. Ekspozytura kupiła je (takie jakie były) i oddała do rak ob. Dunajskiego. Zapłacono za nie ponad 8 tys. złotych.

Z napięciem oczekiwali pracownicy portu i załogi pływające na muzykę. Tymczasem po zainstalowaniu, z megafonów popłynęły ciche zgrzyty i charczenie. Wzmacniacze oddano do Państwowej Wzorcowej Spółdzielni Pracy Usług Wielo koszt remontu wyniesie pół tysiąca. Dziś mikrofonu używa orkiestra, jeden wzmacniacz stoi bezużytecznie na biurku, drugi wraz z aparatem radiowym w szafie rady za kładowej, a w kłesgowości figuruje zapis: na zradiofonizowanie portu Kapuściska wydano prawie 9 tysięcy złotych. Oto drugi przykład marnotrawstwa.

W Bydgoskiej Żegludze na Wiśle leży w magazynie do upłynięcia około 2 ton rusztów paleniskowych. Nikt ich nie chce wziąć, bo i po co — paleniska są przebudowane więc nie nadają się.



koszt remontu wyniesie pół tysiąca.

Dziś mikrofonu używa orkiestra, jeden wzmacniacz stoi bezużytecznie na biurku, drugi wraz z aparatem radiowym w szafie rady za kładowej, a w kłesgowości figuruje zapis: na zradiofonizowanie portu Kapuściska wydano prawie 9 tysięcy złotych.

Oto drugi przykład marnotrawstwa.

W Bydgoskiej Żegludze na Wiśle leży w magazynie do upłynięcia około 2 ton rusztów paleniskowych. Nikt ich nie chce wziąć, bo i po co — paleniska są przebudowane więc nie nadają się.

Ale widocznie jakiś „ciulacz” zakupił je, a przedsięwzięcie lekkomyślnie, bez zbadania potrzeby zapłaciło.

Podobnych przykładów można przytoczyć więcej. O czym one świadczą? Nie tylko o marnotrawstwie, ale o bezdusznym „odwalaniu” pracy przez pracowników na odpowiedzialnych nawet sta nowiskach. Ci sami pracownicy podnieśliby wielki krzyk, gdyby ktoś zmarnował pieniądze przeznaczone na ich pobory, a niemal co dzienne narażają na straty państwo a więc i własną kieszeń.

J. J. korespondent

...albo bociana

W Brdyjuściu już od jesieni ub. r. nieczynny jest wodociąg. Żeglarze z barek zmuszeni są zaopatrywać się w wodę ze studni, w której pływają zabry.

Żeglarze na was okropnie psioć, że woda żabami usiana. Zainstalujcie zatem wodociąg. Albo przy studni bociana.

OZR contra GZG

Naprzeciw przystani rejonowej Ekspozytury Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle w Gdańsku znajduje się znana żeglarska restauracja pn. „Ołowianka”. Prowadzi ona wyłącznie sprzedaż wódki i zimnych zakąsek zamiast obiadów, o jakie przede wszystkim pyta się glaz lub pasażer schodzący ze statku na ląd.

Obok „Ołowianki” znajduje się stołówka OZR. Zajmuje ona pomieszczenie o powierzchni 40—50 m kw. i tylko cudem daje sobie radę z wydawaniem 70 pracowniczych obiadów dziennie.

Plan operacyjny obu zakładów żywieniowych oraz ich zadania w obecnej sytuacji kształtowały by się mniej więcej w ten deseni: „Ołowianka” w obszernym, widnym i należycie urządzonej lokalu, w oparciu o wyroby spirytusowe, pracuje „na bazie” i „po linii” jednego głębszego ze śledzikiem, natomiast stołówka OZR w małym, zakwalifikowanym do zam-

knięcia pomieszczeniu, wal czy o przygotowanie gorących posiłków.

Wreszcie bomba pękła. Kierownictwo OZR, po otrzymaniu od komisji sanitarnej polecenia zamknięcia stołówki, wystąpiło w 1954 r. do Wydziału Handlu Prezydium MRN z wnioskiem o przydzielenie lokalu „Ołowianki” na stołówkę. Wydział Handlu „połknął” pismo i zaprzęszając je w gąszczu papierkowych spraw — do dnia dzisiejszego nie udzielił odpowiedzi. Kierownictwo OZR zwróciło się więc do Prezydium WRN.

Tam, mimo, że dyrekcja GZG skłonna jest przekazać lokal „Ołowianki”, odpowiedziano krótko: — nie. Wobec tego przewodniczący rady zakładowej w Ekspozyturze tow. Dziegielewski postanowił zreferować sprawę w... Ministerstwie Żeglugi.

Na skutek takiego postawienia sprawy zerwała się burza protestów, wezwań, tłumaczeń, itd. itd. Wypo-

wiało się Min. Żeglugi, Min. Handlu Wewnętrznego, Zarząd Zaopatrzenia Robotniczego, dyrekcja Warszawskiej Żeglugi na Wiśle Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle i... w dniu 18 marca br. sprawa została za-decydowana. Historycznego dla OZR dnia przybył do Gdańska przedstawiciel Zarządu Zaopatrzenia Robotniczego Min. Żeglugi ob. Szeszyło i po rozmowie w Prezydium omijanej dotychczas Dzielnicy Rady Narodowej ustalił, że z dniem 1 kwietnia 1955 r. „Ołowianka” przejdzie lokal OZR.

Nadszedł 1 kwiecień. Fra

cownicy OZR przecierali ze zdziwienia oczy widząc szeroko otwarte drzwi restauracji, przygotowującej się do codziennych czynności.

— O źle — pomyślał kierownik OZR i w te pędy pobiegł do Prezydium DRN.

— Co, lokal, jaki, kto, komu z jakiego tytułu... Co, że wam zamkają stołówkę?... No, no, trudno nie trzeba rozpaczować. Zrobi się...

I zaczęło się od początku. Tylko niewiadomo jak długo jeszcze „piłepałka” OZR contra GZG potrwa. Jak długo!

Wis

Nieładnie panowie

7 kwietnia, dziecko sternika Kazimierza Wicińskiego, podczas postoju barki w porcie kozielskim doznało silnych poparzeń. Kiedy sternik powiadomił o tym wypadku pracowników ruchu, żaden z nich nie udzielił pomocy.

Dopiero na interwencję lekarza, zespół portowy zdecydował się wystać auto, celem przewiezienia dziecka do szpitala.

Na tym jednak historia się nie kończy. Kiedy bowiem po opatrunku w szpitalu, sternik chciał z powrotem odwieźć dziecko na barkę okazało się, że auta już nie było. Zadzwonił więc do administracji z prośbą o powtórne przysyłanie samo-

chodu, stąd jednak otrzymał odpowiedź, że wóz oddany został do dyspozycji Komitetu Miejskiego PZPR w Koźlu.

Gdy sternik z chorym dzieckiem na ręku udał się do Komitetu, wyjaśniono mu, że nikt szofera nie wywalał ani nie zamawiał samochodu, ale widząc trudną sytuację towarzysze z KM udzieliли swego wozu.

Tak to podeszli urzędnicy żeglugi do sprawy prostego człowieka. Załatwienie sprawy sternika metodą „byle się pozbędzie” z pewnością nie przyniosło im zaszczytu, a wręcz przeciwnie — zasługuje na nagane.

T. KONDEL korespondent

O leki pracopedne

Kierownictwo statku „Wigry” zamówiło jeszcze w lutym br. w dziale zaopatrzenia PZM brakujące leki do apteczki. Jak dotąd zamówienia nie zrealizowano.

Apteczka pusta, lekarstw brak, więc chyba czas wypelnic braki? Lecz sam się bardzo głowie, jak wycisnąć leki z biurokraty.

Chyba głosować za tym będę, By dać mu leki pracopedne, przeczyścić biurko trochę mu Bez przerywania snu. (Bo biurokrata także człowiek A dla człowieka sen to zdrowie).

Mustrowanie na „gorąco”

Nie łatwo jest kompletować załogi na statki przy odczuwanym braku kadr we flocie. Dlatego też o zamustrowaniu załogi trzeba zacząć myśleć dostatecznie wcześniej. W żadnym wypadku nie wolno armatorowi tej sprawy pozostawiać „otwartej” do ostatnich dni

postoiu statku w porcie. Niestety wypadki mustrowania „na gorąco” zdarzają się dość często. Ostatnio przykładem tego może być m/s „Edward Dembowski”.

Statek ten w dniach od 2 do 16 kwietnia br. wyładowywał i załadowywał w porcie gdynskim. Wydaje się, że dwa tygodnie — to dość czasu, aby skompletować załogę. Inne zdania są widocznie pracownicy działu załogowego, skoro dopuścili do tego, że statek ukończony z załadunkiem w dniu 16 kwietnia o godz. 21, nie mógł wyjść w rejs przez dalsze 16 godzin, na skutek braku jednego członka załogi.

Nie da się już wymazać strat finansowych wynikłych z powodu przestoju statku. Przestój ten jednak nie będzie zupełnie bezowocny,

jeśli pracownicy działu załogowego wyciągną z niego odpowiednie wnioski dla usprawnienia swej pracy. Proponujemy, aby zaczęli oni od uaktualnienia w kartotekach miejsc zamieszkania marynarzy. Nie będą wówczas po 6 godzin szukać adresu marynarza w Oliwie, gdy od dawna mieszka on w Gdyni.

J. P.

ILUSTROWANY SŁOWNIK TERMINOLOGII MORSKIEJ



...wolno naprzód



...cała naprzód

