

SERDECZNIE WITAMY

W IMIENIU TYSIĘCY MARYNARZY I WODNIKÓW, SERDECZNIE WITAMY DZIELNĄ I BOJOWĄ ZAŁOGĘ M/S „PREZYDENT GOTTWALD”, KTÓRA WYKAZAŁA GŁĘBOKI PATRIOTYZM I BRONIŁA HONORU BANDERY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ PRZED BRUTALNYM NACISKIEM I PERFYDNYM SZANTAŻEM BANDYTÓW KUOMINTANGOWSKICH, INSPIROWANYCH PRZEZ PIKARTÓW AMERYKAŃSKICH.

PREZYDIUM ZARZĄDU OKRĘGU ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI WARSZAWA.

Marynarze z m/s »Prezydent Gottwald« wrócili po rocznej niewoli do kraju

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 11 (105) Rok 1 — Gdańsk, 1—15 czerwca 1955 — Cena 40 gr.

II Zjazd ZZPŻ wybrał nowe władze

W DNIACH 28 i 29 maja br. w Morskim Domu Kultury odbył się II Krajowy Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi.

Po zagajeniu obrad, które go dokonał przewodniczący ZZPŻ tow. Szynarowski, powołano prezydium Zjazdu, w którym m. in. zasiadli sekretarz CRZZ tow. Stachacz, Minister Żeglugi tow. Popiel, kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Kowalski, konsul generalny Republiki Czechosłowackiej tow. Stareczek, sekretarz ZG ZZPŻ tow. Kowalski, aktywiści związkowi, przodownicy pracy oraz nowatorzy produkcji.

wą okazali się uprawnionymi do głosowania.

Referat sprawozdawczy z działalności Zarządu Głównego ZZPŻ wygłosił tow. Szynarowski, poczem złożyła sprawozdanie Komisja Rewizyjna.

Na podstawie wygłoszonego referatu wywiązała się ożywiona dyskusja, w której delegaci ustosunkowywali się do działalności ZG ZZPŻ oraz poruszali ważne zagadnienia, nurtujące w ich terenie.

W czasie trwania obrad do prezydium Zjazdu wpłynęły telegramy z życzeniami owocnych obrad. M. in. załoga zespołu pogłębiarskiego s/s „Inż. Wenda”, pracująca

Romuald Ilczenko, Wiktor Bednarek, Józef Mordarski, Zygmunt Olszewski, Henryk Kostrzewski, Stanisław Bukowski.

Plenum: — członkowie Plenum: Mieczysław Brajburg, Bronisław Chitrow, Jerzy Dzwonkowski, Anna Gienbin, Czesław Gluch, Jan Hańko, Urszula Haniś, Lucjan Ignaczewski, Bogumił Kotkowski, Pius Krasinski, Edward Kubański, Lucja Krajewska, Antoni Kroll, Zygmunt Lewandowicz, Jan Maliszewski, Franciszek Minikowski, Henryk Misiak, Kazimierz Orłowski, Roman Pawłowski, Antoni Roseker, Franciszek Sobolewski, Stanisław Szymanowski, Tadeusz Stuła, Antoni Wandas.

Zastępcy członków Plenum: Mikołaj Butchusain, Marcei Cherek, Paweł Filipiak, Stanisław Jasnowski, Barbara Kędzicka, Zbigniew Owicki, Kazimierz Kusiak.

Komisja Rewizyjna: Mieczysław Cholecki, Jadwiga Jabłocka, Jan Kibort, Zenobiusz Porski, Tadeusz Szymański.

Zastępcy członków Komisji Rewizyjnej: Mikołaj Bochomoz, Franciszek Godzicki, Antoni Pykiel.

SPRAWOZDANIE
ZE ZJAZDU
MIESZCZAMY
NA STR. 4 i 5



Delegaci z zacięciem słuchają referatu sprawozdawczego

Zebrań uczcili jednominu tow. ciszą pamięć marynarzy z „Batorego” i rybaków z m/t „Czubatka”, którzy zginęli na morzu pełniąc swą trudną i zaszczytną służbę dla Polski Ludowej.

Spośród 209 delegatów, wybranych na konferencjach okręgowych i zakładowych na Zjazd przybyło 167 w tym 17 kobiet i 6 młodzieńców, którzy po sprawdzeniu przez Komisję Mandatową

przy pogłębieniu toru wodnego Szczecin — Świnoujście życząc Zjazdowi jak najlepszych obrad, zobowiązała się wykonać plan produkcyjny w 150 proc. Załoga h/p „Łada” z okazji Zjazdu podjęła zobowiązanie palenia w 40 proc. niesortem i w 60 proc. mianem węglowym oraz wykonania na miesiąc przed terminem półrocznego planu przewozów. Pozdrawiając Zjazd, żeglarze z h/p „Tryglaw” postanowili plan przewozów br. wykonać do 30 lipca 1955 r. Życzenia owocnych obrad nadesłali również m. in. załoga z Żeglugi na Odrze we Wrocławiu.

W pierwszym dniu Zjazdu delegaci obecni byli na sztuce Moliera „Chory z urojenia” — wystawianej przez amatorski zespół artystyczny Centrali Rybnej. W drugim dniu oglądali występy zespołu baletowego Morskiego Domu Kultury, słuchali utworów w wykonaniu kwartetu ZDK z Gdyni, soliści z chóru „Arki” i zespołu mandolinistów z ZDK pod kierownictwem T. Dornarowicza. Delegaci zgłoszili występującym artystom serdeczne przyjęcie.

W wyniku głosowania do władz związkowych wybrano: Prezydium: Włodzimierz Szynarowski — przewodniczący, Stanisław Kowalski — sekretarz, Czesława Wachowska — sekretarz.

„13 maja 1954 r. o godz. 15 min. 28 czasu pekińskiego, po uprzednim patrolowaniu przez samoloty amerykańskie został ostrzelany i siłą uprowadzony przez uzbrojonych czangkajszekowców polski statek handlowy „Prezydent Gottwald”.

Przez długi czas nie było żadnych wiadomości o marynarzach uwięzionych na Tajwanie. Pierwsze, skąpe wieści przywieźli marynarze zbiornikowca „Praca”.

Matki, żony i dzieci marynarzy, tęskniły i drżały o zdrowie i życie ukochanych osób. Razem z rodzinami marynarzy myślał o uwięzionych nasz Rząd i cały naród. Nie tylko myślał ale i walczył o uwolnienie porwanych marynarzy.

Nasze słuszne żądania popierały gorąco miliony marynarzy, dokerów i robotników krajów demokratycznych i kapitalistycznych.

Wreszcie radosna wieść lotem błyskawicy obiegła całe Wybrzeże, cały kraj... „gotwaldowcy” wracają — 26 maja będą już w Gdańsku...”

Z powrotu marynarzy z m/s „Gottwald”, cieszyli się nie tylko ich krewni, przyjaciele, czy koledzy ale i ludzie, którzy tych marynarzy nie znali i nigdy może nie widzieli.

Rano 26 maja przybyła ze Stalinogrodu 20-osobowa delegacja przodowników kopalni „Prezydent Gottwald”. W czasie, dzielącym ich od spotkania z marynarzami, rozmawiali oni z rodzinami powracających, składając im serdeczne życzenia z odzyskania drogich osób.

Górnicy Jerzy Liszka wspomina datę 13 maja 1954 r. kiedy m/s „Prezydent Gottwald” zagrabiony został przez bandę Czang Kajsze-ka. Wieść ta, jak grom uderzyła w załogę kopalni. Przewodniczący ZMP — górnik Jan Kocił wracał myślnie do pierwszego spotkania z marynarzami w Stalinogrodzie.

Bezpośrednio po zakończeniu rejsu do Chin mieliśmy odwiedzili statek „Prezydent Gottwald” mówi on. Niestety do spotkania w Gdyni nie doszło.

Około godz. 14, w budynku PLO zaczęły zbierać się rodziny wracających z Tajwanu marynarzy. Wszyscy są wzruszeni i podnieceni.

Zofia Wardyn, ze izami ra dości wspomina słowa męża usłyszane rano przez radio. Kiedy usłyszała „Zosińko,



Nareszcie wśród swoich najbliższych!

już jutro będziemy razem” — całowała z radości aparat radiowy. 6-letnia Elżunia Wardyn nie mogła doczekać ranka. Już w nocy budziła mamusię i chciała wstawać, aby nie spóźnić się na powitanie tatusia. Równie podniecone są starsze córki Krystia i Basia.

Żona IV mechanika Maria Laskowa, otrzymała około 20 telefonów: z głębi kraju, skąd różni ludzie nawet mało znani, wyrażali jej serdeczne życzenia w związku z powrotem męża.

Henryka Jampicha — ucznia Technikum Budowy Okrętów w Gdańsku, ścisłali koledzy szkolni, manifestując swą radość z powrotu jego ojca.

Na lotnisku we Wrzeszczu czekają już tłumy ludzi — choć jest dopiero godz. 16. Port lotniczy udekorowany jest flagami sygnałowymi. Na masztach łopoczą flagi Polski, ZSRR, Chińskiej Republiki Ludowej i Szwecji.

Na hangarze wisi ogromny transparent z napisem „Ojczyzna wita swych synów — marynarzy z m/s „Prezydent Gottwald”.

Tłumy oczekujących rosną, osiągają cyfrę wielu tysięcy osób. Sztandary, transparenty, kwiaty, wzruszone twarze — wszystko to stwarza niebywały obraz spontanicznej manifestacji społeczeństwa. Dochodzi godz. 17. Temperatura uczuć oczekujących rośnie. Rodzice z-cy kpt. Zbigniewa Nawrota patrzeć co chwilę na niebo. Przytęchali na powitanie syna aż z woj. lubelskiego.

Jest i narzeczona tow. Nawrota Kazimiera Kozłowska — studentka Akademii Medycznej w Lublinie. W tym roku kończy farmację, mają się wkrótce pobrać. Jest bardzo wzruszona.

W pobliżu czeka żona III mechanika Aleksandra Rosteckiego z 2-letnim Jacusiem. Mały chłopczyk nie wszystko rozumie, ale co chwila powtarza słowo „tatuś... tatuś” — choć nie bardzo go pamięta. Miał przelecieć w chwili pożegnania zaledwie 8 miesięcy.

Wreszcie rozległ się warkot samolotu. Na horyzoncie ukazała się jego sylwetka.



Trudno było „gotwaldowcom” wydrzeć się z entuzjastycznie ich witającego tłumu.

Wśród oczekujących matek, żon i dzieci padały okrzyki „Mój Stasio wraca...”, „Tatus... tatuś...”. Wzniosły się w górę ręce z kwiatami. Samolot przeleciał nad lotniskiem honorowo okrążenie i szedł do lądowania. Wtedy żywił wzięty górą nad oprowadzaniem. Pękły kordony służby porządkowej i tłumy ludzi pobiegły w stronę samolotu.

Dzielni marynarze motorowca „Prezydent Gottwald” są wszystkim bliscy i drozy. Wszyscy poczuli do nich prawo własności, gdyż wszyscy walczyli o ich powrót popierając działania Rządu Polski Ludowej.

Wreszcie drzwiczki samolotu rozwarły się i zaczęli wychodzić „gotwaldowcy”: kapitan Mikołaj Szemiot, asystent pokładowy Erwin Netkowski, I mechanik Jan Nawrok, z-ca kapitana Zbigniew Nawro, i oficer Ed-

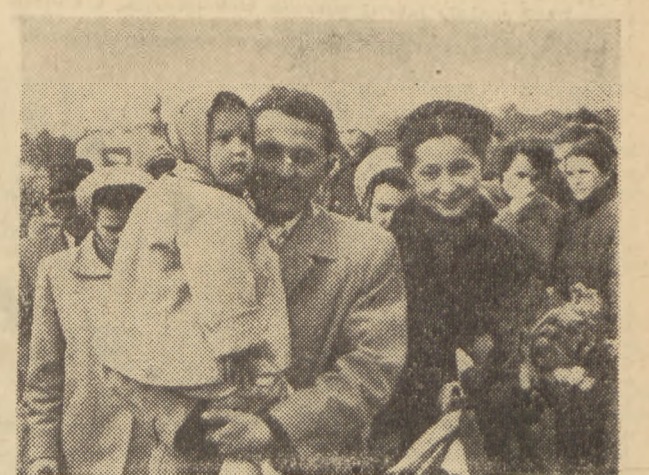
mund Aukstutals, II oficer Tadeusz Drączkowski, radio oficer Jan Arczyński, II mechanik Bogusław Bednarek, III mechanik Aleksander Rostecki, IV mechanik Stanisław Lasek, ochmistrz Jerzy Grześkowiak oraz Jerzy Dołaziński, Zdzisław Czajka, Piotr Jampich, Franciszek Wardyn, Antoni Zera, Juliusz Podciewski, Henryk Gronk i Wangelis Tsołakis. (Marynarz Marian Łęckowski po został chwilowo w szpitalu w Bangkoku).

Żyły radości, uściski, pocałunki, kwiaty...

Przedstawiciele Szwedzkiego Czerwonego Krzyża, panowie Beer i de Geer z podziwem patrzyli na ogromny entuzjazm tłumów.

Po powitanach rodzin, na stajni oficjalna część spotkania. Wiceprzewodniczący Woj. Rady Narodowej tow. Gregorek i przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi tow. Szynarowski — podkreślali radość i dumę z powrotu „gotwaldowców”, dziękując Szwedzkiemu Czerwonemu Krzyżowi za wydatną pomoc. Kiedy głos zabrał kapitan m/s „Prezydent Gottwald” Mikołaj Szemiot — rozległy się oklaski i gorące okrzyki „niech żyją...”

Wśród spontanicznych owacji zabrał głos z-ca kapitana tow. Nawrok. „Żyjemy w dobie pokoju. Istnieją porozumienia międzynarodowe. Nie stety, mimo to nasz statek płynął w odległości 400 mil od Tajwanu był patrolowany przez samoloty amerykańskie a potem napadnięty przez bandytów Czang Kajsze-ka. Dzięki niezłomnej postawie i ścisłej współpracy marynarzy obroniliśmy honor polskiej bandery. Zadowoliliśmy się wiarą Ojczyźnie i narodowi, wrócili do swoich.



Ewunia Grześkowiak jest nieco zdziwiona widokiem tylu ludzi, ale pocatunki odzyskanego tatusia i słowa kuzynki Danuty Grześkowiak, uspokajają ją. U tatusia czuje się najlepiej.

Miła uroczystość

Zdzisław Papis — bosman motorowca „Hugo Kofaltaj”, obchodził w dniu 10 maja „r.” — 26 rocznicę swej pracy na morzu.

W dowód uznania za wieloletnią i sumienną pracę, jubilat otrzymał serdeczne życzenia i książkę z podpisami załogi. Skromny upominek jest dowodem dużego szacunku, jakim bosman cieszy się wśród marynarzy.

Redakcja „Steru” życzy jubilatowi jeszcze wiele lat pomyślnej pracy w PMH.

Dochowali wierności banderze

Skończyły się cierpienia bohaterskiej załogi m/s „Prezydent Gottwald”, która przez 12 miesięcy i 5 dni przebywała w niewoli czangkajszekowskich piratów. Wyśiłki Rządu Polskiego, walczącego o zwroćcie wolności polskim marynarzom, uwieńczone zostały pozytywnym rezultatem. Taiwańscy bandyci ulegli się opinii świata, milionów ludzi pracy w różnych krajach, którzy solidaryzując się z narodem polskim potępiłi bezprawie oraz zbrojne metody, jakimi posługuje się klika kuomintangowska.

Napad na zbiornikowiec „Praca”, a wkrótce po nim na m/s „Prezydent Gottwald” — przeplwający ok. 400 mil od Tajwanu — był dokładnie obmyślona „impresja” polityczna, inspirowana przez Waszyngton, choć wykonana rękami czang kajszekowskich pachołków. Gwałt popełniony wobec polskiego statku w okresie konferencji genezyjskiej, radzącej akurat 13 maja 1954 r. nad przerwaniem wojny w Wietnamie, posiadał swą głęboką i wyraźną wymowę. Był jedną z licznych prowokacji dalekowschodnich wymierzonych przeciwko dążeniom pokojowym ludzkości.

Podobnie jak inne prowokacje tak i uprowadzenie m/s „Gottwald” nie na wiele zdały się amerykańskiemu imperializmowi. Dziś, kiedy bohaterzy „gotwaldowcy” są między nami, kiedy w dniu 26 maja o godzinie 17. wysiedli z samolotu dotykając stopami wytyśkioną tam na Tajwanie polskiej ziemi — wiemy, że droga powrotu do ukochanej przetrwał Ojczyznę usiana była cierniami. Wprawdzie krótko, lecz jakże dobitnie zobrazowali to w swoich przemówieniach powitalnych kapitan „Gottwalda” Mikołaj Szemiot oraz jego zastępca Zbigniew Nawrok.

— Dumny jestem ze stanowiska swej załogi — mówił kpt. Szemiot — dumny, że załoga statku wykazała tyle hartu, miłości i wielkiego przywiązania do Polski Ludowej, iż żadne represje ani szyskany czangkajszekowski agentów nie zdołały jej złamać.

— Na Tajwanie — oświadczył zastępca kapitana Nawrok — nie szczędzono nam gróźb i „ponętnych” propozycji. Z jednej strony pokazywano strzykawkę z trucizną, z drugiej — tacę z kielichami wina, kabarety, kobiety, słowem cały bezwartościowy „blichtr” zachodniego świata.

Cóż jednak mogły zdziałać najwymyślniejsze przesłuchania policyjne, najwspanialsze obietniczki, skoro jedynym pragnieniem „gotwaldowców” było bronić honoru marynarza polskiego, dochować wiary Ojczyźnie i narodowi, wrócić do swoich.

Bohaterskich marynarzy z m/s „Prezydent Gottwald” spotkała po powrocie do kraju zasłużona nagroda. Witali ich ze łzami radości rodziny, żony, dzieci, narzeczona. Witali ich koledzy z PMH, górnicy ze stalinogrodzkiej kopalni węgla „Prezydent Gottwald”, znani i nieznani przyjaciele. Witali ich wielotysięczny tłum mieszkańców Wybrzeża — społeczeństwo całego kraju.

Długo oczekiwany moment powrotu „gotwaldowców” do rodzinnych pieleszy urzęczył ich. Niechaj po doznanych w taiwańskiej niewoli trudach nabierają no wych sił do ciężkiej i odpowiedzialnej pracy na morzu, do pracy w służbie pokoju, pod tak przez nich umiłowaną biało-czerwoną banderą.

Przegląd wydarzeń

W dniu 14 maja br. podpisany został Układ o Przyjaźni, Współpracy i Pomocy Wzajemnej między uczestnikami Konferencji Warszawskiej — ZSRR, Polską, NRD, Czechosłowacją, Węgrami, Rumunią, Bułgarią i Albanią. W oświadczeniu, ogłoszonym po złożeniu podpisu Polski na układzie, premier Cyrankiewicz powiedział:

„Stworzyliśmy sprawną system współpracy i wzajemnej pomocy, wolnych, równych i zaprzyjaźnionych narodów. System ten, wzmacniając nasze dotychczasowe układy dwustronne, stanowi wyraz ścisłego zespolenia wysiłków pokój miłujących narodów w obronie Europy, zagrożonej przez militarystkę niemiecką w Niemczech zachodnich.

Wejście w życie układu warszawskiego, którego ostrze skierowane jest przeciwko remilitaryzacji i odbudowie Wehrmachtu w Niemczech zachodnich jest mocną zaporą przeciw agresji, zapora rozciągająca się od granic Niemieckiej Republiki Demokratycznej po granice Chin Ludowych. Ta siła, reprezentowana przez 900 milionów ludzi, zamieszkałych na tak olbrzymim terytorium, ta siła stojąca za układem warszawskim, napawa nas również pewnością, że nie powtórzy się więcej rok 1939, rok tragedii naszego narodu.

Będąc mocnym ostrzeżeniem pod adresem odwetowych i agresywnych kół imperializmu niemieckiego i jego protektorów — Stanów Zjednoczonych, układ warszawski, wyraża jednocześnie wolę narodów obozu pokoju zmierzającą do odprężenia międzynarodowego, wynika to z charakteru i istoty układu, który w odróżnieniu od paktu północno-atlantycznego, jest układem otwartym dla wszystkich państw, które zechcą doń przystąpić. Dlatego też układ zawiera punkt, mówiący o tym, że w wypadku utworzenia systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie, straci on swą moc obowiązującą. Jednocześnie układ warszawski nie wiąże rak NRD w jej walce o zjednoczenie Niemiec na podstawach demokratycznych i pokojowych, gdyż — jak to niejednokrotnie stwierdzaliśmy — utworzenie takich Niemiec przyczyniłoby się do odprężenia międzynarodowego i utrwalenia pokoju nie tylko w Europie, ale i na całym świecie.

PRZYKŁAD AUSTRII

Jednym z przykładów tej polityki to zawarcie traktatu państwowego z Austrią. Podpisanie traktatu państwowego z Austrią nastąpiło na drugi dzień po podpisaniu układu warszawskiego. Jest to poważny wkład w sprawę utrwalenia pokoju w Europie.

Również i w tym wypadku decydującą rolę odegrała pokojowa inicjatywa Związku Radzieckiego, która jak wiadomo, doprowadziła do pozytywnych wyników rozmów radziecko-austriackich w Moskwie. Traktat państwowy z Austrią przewiduje, iż Austria nie będzie wiązała się z żadnymi blokami wojskowymi. Cztery mocarstwa, które podpisały ten traktat zobowiązały się wycofać z Austrii swe wojska i zapewnić jej neutralny byt państwowy. Oznacza to, że w centrum Europy, obok Szwajcarii, powstaje drugi kraj neutralny, który nie może być wykorzystany jako baza wypadowa przeciwko jakimkolwiek krajom.

Jeśli przypomnimy sobie, że Stany Zjednoczone zmierzały do przekształcenia Austrii w bazę paktu atlantyckiego, to stanie

się dla nas jasne olbrzymie zwycięstwo sił pokoju, odniesione w sprawie rozwiązania kwestii austriackiej.

Wścieka się na to Adenauer. Gdy wśród społeczeństwa niemieckiego nieodparcie narasta przekonanie, że jeżeli można było rozwiązać sprawę Austrii drogą rokowań — to dlaczego nie można było rozwiązać tą samą drogą kwestii niemieckiej. „Dla nas, Niemców, powiedział prze wodniczący SPD Ollenhauer — podpisanie traktatu państwowego (z Austrią — przyp. red.) jest dowodem, że poważne pertraktacje między czterema mocarstwami mogą przynieść pomyślne wyniki. Każdy Niemiec zadać sobie musi w obecnej chwili pytanie, dlaczego Niemcy nie mogą wykazać takiej odwagi i zdecydowania. Gdy nad Austrią wschodzi słońce wolności nad Niemcami — wskutek ich współpracy w realizacji układów paryskich zbierają się ciężkie chmury”.

Jasne jest, że St. Zjednoczone, które pod naciskiem woli narodów musiały zrezygnować z „polityki siły” w sprawie austriackiej, szukają teraz nowych sposobów stordowania zarysowującego się odprężenia w Europie. Tym się też tłumaczy ich szantaż w stosunku do Jugosławii, która weszła na drogę normalizacji stosunków ze Związkiem Radzieckim.

SPOTKANIE W BELGRADZIE

Zapowiedź wizyty delegacji rządowej ZSRR w Jugosławii wywołała zrozumiałe poruszenie na zachodzie. My, ze swej strony, możemy być zadowoleni, że okres nienormalnych stosunków z Jugosławią odchodzi w przeszłość. Wszystko bowiem co służy normalizacji w stosunkach między państwami, służy jednocześnie odprężeniu międzynarodowemu i pokojowi. Perspektywa dalszego polepszenia stosunków radziecko-jugosłowiańskich budzi obawy tylko tych, którzy nie są zainteresowani w łagodzeniu, lecz w zaostrzeniu napięcia w stosunkach międzynarodowych.

Wpływowy dziennik angielski „Observer” pisał w związku z wizytą delegacji radzieckiej w Belgradzie: „Rosja widocznie pragnie obecnie szybkiego odstąpienia napięcia w Europie”. Nie można oczywiście odmówić słuszności temu twierdzeniu.

„Dalsza poprawa stosunków radziecko-jugosłowiańskich — pisze „Prawda” — podyktowana jest interesami obu państw, ogólnymi interesami wspólnej walki o utrwalenie pokoju na całym świecie.”

Zapowiedź wizyty radzieckiej delegacji z Chruszczowem na czele w Belgradzie powitało społeczeństwo Jugosławii — jak pisała gazeta „Borba” — z zadowoleniem. A prezydent Tito podkreślając doniosłość tej wizyty oświadczył: „Celem rokowań nie jest tymczasowe rozwiązanie, lecz stworzenie trwałej podstawy, na której należy w ogóle opierać w przyszłości stosunki w świecie”.

Jedną z podstaw tych stosunków jest idea pokojowego współistnienia państw o różnych ustrojach. Dlatego też z takim zadowoleniem przyjęła opinia światowa porozumienie zawarte w Wiedniu w sprawie spotkania czterech mocarstw na najwyższym szczeblu. W związku jednak z wystąpieniem Dullesa i Eisenhowera, usiłujących stawiać budne warunki przed tym spotkaniem — m. in. dotyczące zmian ustrojowych w Europie wschodniej narody domagały się rzeczywistych rokowań, a nie tylko rozmów o rokowaniach.

— Ach, jak ten czas długo płynie — niecierpliwie się Stanisław Lasek, poprawiając się w fotelu samolotu wiozącego go wraz z innymi „gottwaldowcami” do kraju. Pozostało jeszcze aż 5 minut. Naraz samolot obniża lot, ziemia jest coraz bliższa, w małych pudełkach domów coraz wyraźniej widać okna. Oto lotnisko, a na nim... Co to? Ależ to przecież tłumy ludzi. Ławą biegną do samolotu. Tak się cieszą z naszego powrotu? Wzruszenie i ścis w krtań nie pozwalają na dalsze myśli. Oczy są pełne łez. Lasek ogląda się na kolegów. Wszyscy w tej chwili myślą to samo — wszyscy w oczach, które przez rok wypatrywały Ojczyznę mają łzy. Tak dobrze być z tobą, Polsko!

Dom, w którym mieszka Lasek jest jakby wstawiony w zieleni. Zazwyczaj cicho tu i spokojnie, tak spokojnie, że dokładnie słychać rozmowy z sąsiedniego zabudowania. Jeszcze ciszej było tu przez ostatni rok. Wszyscy jego mieszkańcy razem z żoną Marią czekali na powrót „swojego” Stasia. Przy każdej okazji mówili o nim. Narazie spełniły się ich życzenia. Postanowili więc zgodnie go przyjąć. Włazili się do tego wszyscy znajomi, ba — nawet wielu nieznajomych.

Cale podwórko zostało dokładnie wyrabiane, drzwi i schody udekorowano wiencami ze świeżych (nawet przedwojennych) kwiatów. Włazili się do tego wszyscy znajomi, ba — nawet wielu nieznajomych.

29 maja br. był dla bohaterki załogi m/s „Prezydent Gottwald” dniem wielkiego i radosnego przeżycia. Podczas akademii — poprzedzającej przyjęcie wydane na cześć „gottwaldowców” i przedstawicieli Szwedzkiego Czerwonego Krzyża w Grand Hotelu w S. nocie — minister żeglugi tow. Mieczysław Popiel udekorował marynarzy z „Gottwalda” wysokimi odznaczeniami państwowymi.

W krótkim przemówieniu minister Popiel podkreślił wspaniałą postawę polskich marynarzy, którzy mimo perfidnego nacisku wroga wytrwali do końca, odrzucając ze wstrętem wszelkie namowy do zdrady.

Z kolei minister Popiel udekorował orderem „sztyndar pracy” II klasy: Jana Arczyńskiego, Edmunda Auk szkalskiego, Bogusława Bednarukę, Tadeusza Drązkowskiego, Jerzego Grześkowiaka i Zbigniewa Nawrota. (Na zdjęciu).

Krzyż oficerski orderu odrodzenia Polski otrzymał: Zdzisław Czajka, Piotr Jampich, Stanisław Lasek, Mikołaj Szemiot, Wangelis Tsolakis i Franciszek Wardyn. Złotymi krzyżami zasługi

podnieceni. Psotne zwykle dzieciaki sąsiadów są dzisiaj nad podziw grzeczne. Odświętnie ubrane, pociągają czerwonymi noskami. One też czekają na pana Stasia, to przecież dla niego znosili świerk.

Ostatnie przygotowania skończono. Wszyscy z niecierpliwością czekają na przyjazd. Ale oczekiwanie wydaje się za długie. — Gdzie jest ojciec? — ktoś

brał ciepło własnego domu, w którym czekała na niego miłość. Po świeżo wygrabionej ścieżce stawia pierwsze kroki, stapa po ziemi, za którą tak tęsknił. Grupa mieszkańców stoi w uroczystym milczeniu, wszyscy płaczą z radości, że wrócił do nich, że znowu będą razem. Częstość go kieliszkiem winy. Bierze go drżąca ręka i kiedy dopija ostatnią kroplę, wszyscy wołają: — niech

wśród których przez cały okres niewoli myślał przebywać. Honorowe miejsce dla niego jest imponujące. Krzesło spowite jest w zieleni i kwiaty. Zupelnie jak dla młodożeńca.

Do drzwi cisną się coraz to nowi goście. Wszyscy chcą choć słowo zamienić z Laskiem, chcą mu powiedzieć jak bardzo za nim tęsknili, jak martwili się o jego los i jak przez to stał im się bliższy. Na schodach zgromadziła się grupka chłopców. Na jej czele stoi Henio Musiatowicz. Przyszedł z nim do wujka, aby dowiedzieć się o niewoli, bo przecież jutro w gimnazjum muszą o tym powiedzieć kolegom. Wszyscy interesowali się jego losem. Są dumni, że „ich gottwaldowiec” wrócił.

A Lasek z radością patrzy na wszystkich. Wszystkim chciałby odpowiedzieć, każdemu radby podziękować za okazaną serdeczność i opiekę nad rodziną. Ale czy można to uczynić od razu? Wreszcie przemógł w sobie wzruszenie i mówi: — tak długo czekałem na tę chwilę, ale byłem pewien, że będę wśród was. Jestem bardzo szczęśliwy z okazji i miłości. Myśl o kraju i o was dodawała nam hartu i wytrwałości w niewoli. Wasze gorące przywitania było dla nas nagrodą za dni cierpienia. Ostatnie słowa tłumia pocałunki rodziny.

Czas wypić kawę. Na stole, wśród białych-czerwonych bukiecików róż i tulipanów, leży podarunek teścia Józefa Sampa — piękny tort. Na nim słodki napis: „Serdecznie witamy — 13.5.54. — 26.5.55.”

Z. MAKOWSKI



O takiej chwili marzył Lasek przez cały rok.

zapytuje i nie widzi, że stoiżyle! Choć grupka nieduża, on tuż obok i szare oczy raz to okrzyk jest mocny, radość, tak radosny jak jego powrót. Każdy ścisła mu ręce, każdy chce być najbliżej niego i choć w kilku słowach wyrazić radość z powrotu.

I oto po przeszło rocznej niewoli wchodzi w furtkę człowiek, który odrzucił złudne obietnice i mimo szukan, groźb i prowokacji — wy-

Odznaczenia i awanse dla „gottwaldowców”

odznaczono: Jerzego Dolacińskiego, Henryka Gronka, Erwina Netkowskiego, Jana No



waka, Juliusza Pocięjewskiego, Aleksandra Roteckiego i Antoniego Zera.

Awanse na wyższe stanowiska otrzymali: Zbigniew Nawrot na oficera kulturalnego II stopnia, Tadeusz Drązkowski na I oficera, Edmund Auk szkalski na ka-

pitana, Bogusław Bednaruk na I mechanika, Stanisław Lasek na III mechanika

których nasi marynarze pozdrawiają „gottwaldowców” i wyrażają radość z okazji po-

wrotu ich do kraju. Depesze nadesłały m. in. załogi ze statków „Batory”, „Edward Dembowskiego”, „Pulański”, „Jarosław Dąbrowski”, „Generał Bem”, „Morska Wola”, „Wisła”, „Kutno”, „Waryński”, „Czech”, „Karpaty”, „Mazury” i „Śląsk”.

Duży rozmach cechuje amatorską twórczość artystyczną. Do istniejących i dalej powstających zespołów artystycznych zgłaszają się pracownicy żeglugi, aby po pracy rozwinąć swe uzdolnienia (na zdjęciu z lewej).

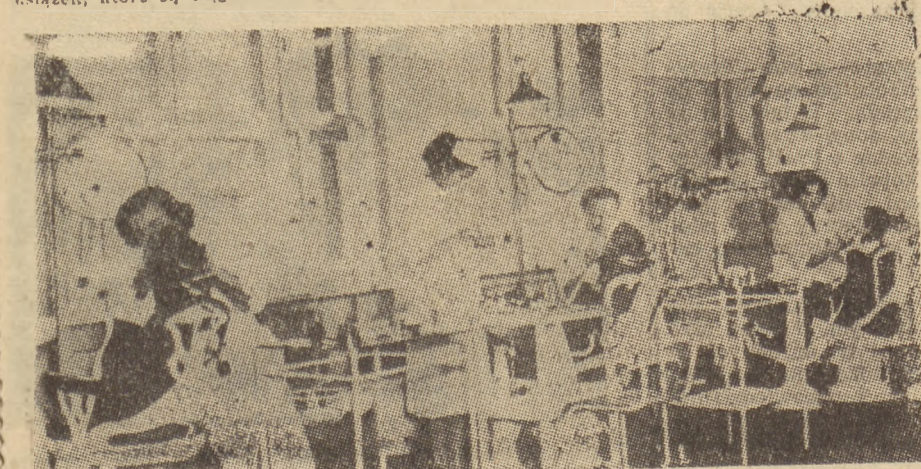


Rozwija się również społeczne współzawodnictwo pracy, które kierowane przez ZPPZ odgrywa decydującą rolę w wykonaniu planów produkcyjnych.

NA ZJAZD PRZYSZLIŚMY Z OSIĄGNIĘCIAMI



ZPPZ posiada już 345 punktów bibliotecznych, z których korzysta tysiące żegluzowców. Do ich dyspozycji jest 128,535 książek, które są ciągle uzupełniane najnowszymi wydawnictwami.



Jeśliby przyjąć ilość członków ZPPZ w IV kw. 1953 r. za 100 proc. to wzrost ich kształtował się następująco: w IV kw. 1954 r. — 185,38 proc. i w I kw. br. 107,34 proc. (cyfry na mapie oznaczają procent należących do związku w stosunku do zatrudnienia).

Szczecińscy stocznioy postanowili lepiej pracowac

DRUGA konferencja partynjo-ekonomiczna w Szczecińskiej Stoczni Remontowej dobrze spełniła swe zadanie. Dała ona przegląd całokształtu pracy tego zakładu, oraz rzetelną analizę wykonania uchwały z pierwszej konferencji (30 września 1954 r.).

Z głęboką troską o dobro zakładu ujawnili towarzysze błędy i niedociągnięcia, które przeszkadzały w uzyskaniu lepszych wyników. Na ogólną ilość 21 wniosków z ubiegłej konferencji zrealizowano tylko 12. Ani dyrekcja ani organizacja partyjna stoczni nie wykazywały dostatecznej troski, aby do realizacji podjętej uchwały zmobilizować całą załogę, jak również zaniedbały kontrolę wykonywania poszczególnych postanowień uchwały. W związku z tym nie osiągnięto zakładanego wzrostu mocy produkcyjnej zakładu, co znalazło swój wyraz w poważnym przedterminowaniu remontów jednostek w IV kwartale ub. r.

O tym, jak wielkie rezerwy produkcyjne tkwiły w wysuniętych wnioskach na pierwszej konferencji, świadczą wyniki uzyskane dzięki realizacji choćby tylko jednego wniosku, dotyczącego dziennego planowania przebiegu roboczo-godzin na statkach. Wprowadzenie w życie tego wniosku stworzyło warunki dla lepszego wykorzystania siły roboczej i parku maszynowego, co z kolei po-

woliło stocznię na wykonanie z nadwyżką planowych zadań w I kw. br.

Te jak również inne pomysły kształtujące się obecnie wskaźniki nie mogą jednak w żadnym wypadku uspokajać czy nastrojać opty-



Brygada monterów maszynowych Kaniewskiego należą do produkujących zespołów roboczych w Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Przekraczając wysoko normę, monterzy wykazują wiele troski o wysoką jakość wykonywanych prac.

mistycznie. Odwrotnie, dowodzą one, że stocznia w okresie międzykonferencyjnym a szczególnie w IV kw. ub. r. zaprzepaściła poważne możliwości wygospodarowania rezerw produkcyjnych i obniżki kosztów.

Odpowiedź na pytanie co robić, aby nie powtarzać się stare błędy dały sami robotnicy i pracownicy — którzy wzięli żywy udział w dyskusji.

O WŁAŚCIWY STYL PRACY KIEROWNICTWA...

Dyrektor stoczni inż. Ryszard Erbel, samokrytycznie przyznał, że dyrekcja pracowała w oderwaniu od załogi, że omijała organizację partyjną, że nie analizowała z egzekutywa planów, nie zasięgała rady dla przewyższania trudności produkcyjnych.

Brak współpracy dyrekcji z organizacją partyjną, jak również bierne ustosunkowanie się kierowników działów do wniosków wysuwanych przez załogę na naradach, wywarzały w stoczni klimat, który sprzyjał narastaniu jakiegoś frontu przeciwko inteligencji technicznej. Dyrekcja zamiast zbliżyć się do robotników i wspólnie z nimi i organizacją partyjną dążyć do uzyskania porady i likwidowania zadrzeń, stanęła po stronie tej części inteligencji, która dufna w swoje siły, nie liczyła się z krytycznymi głosami załogi, nie uczestniczyła w naradach, nie wyrażała gotowości do współpracy.

Pracownicy hotelowi zobowiązali się skrócić o 10 proc. czas swoich prac planowych i doprowadzić do wykonania przy czyszczeniu drzewa. Asystent maszyn Kobielski podjął indywidualne zobowiązanie wytoczenia 14 nowych końcówek przewodów paliwowych motoru głównego. Do realizacji zobowiązań przystąpili już następnego dnia.

W ciągu kilku dni drzewo zostało oczyszczone. Do wykonania tej pracy najwięcej przyczyniła się załoga hotelowa, która w ciągu dwóch dni zrezygnowała nawet z czasu wolnego po pracy.

Przy ościeżowaniu rdzy na pokładzie specjalnie wyróżnił się bosman Langowski, który dobrą organizacją pracy pomógł marynarzom osiągnąć jak najlepsze wyniki. Również z-ca kaptana tow. Żurawski przyłączył się do czynu i-szo małowego, a swoją pracę i umiejętności po dedziściem do marynarzy zyskał sobie ogólną sympatię i zaufanie wszystkich marynarzy.

FRANCISZEK BULA

korespondent m/s „Mickiewicz”

Puchar czeka na marynarzy-sportowców

W pierwszym kwartale br. statki PMH zachodzące do chińskiego portu Whampoa, spotkała bardzo miła niespodzianka. Zorganizowano tam międzystatkową spartakiadę obejmującą takie gry jak: bilard, szachy oraz siatkówkę, tenis, piłkę nożną itp. Każda załoga polskiego statku stojącego w Whampoa, ma prawo wystawić drużynę i wziąć udział w spartakiadzie, która trwać będzie do końca bieżącego roku.

W pierwszych rozgrywkach wzięły udział załogi statków „Curie-Skłodowska”, „Współpraca” i „Kościszko”, a do tej chwili na pewno wiele innych statków przylączyło się już do tej imprezy.

Piękny puchar w Domu Marynarza w Whampoa czeka na najlepszych sportowców PMH.

(k.)

ków, którzy krytykując istniejący stan rzeczy, wskazywali sposoby rozwiązania wielu pilnych zagadnień.

Samokrytyczne wypowiedzi kierowników stoczni to zdrowy objaw. Świadczy o tym, że kierownictwo zrozumiało swe błędy, że postawiło nowo zmienić styl pracy.

niem organizacji partyjnej jest przebieg inicjatyw w wykonaniu tego pilnego postulat.

„I LEPSZA ORGANIZACJA PRACY

Brak jasnego sprecyzowania zakresu kompetencji poszczególnych komórek stoczni, wadliwy obieg dokumentacji technicznej, słaba koordynacja dyspozycji, często błędna kalkulacja robót — oto przykłady świadczące o poważnych zaniedbaniach organizacyjnych. Jaskrawym dowodem braku kultury technicznej jest niszczenie sprzętu o czym pisaliśmy w nr 6(100) „Steru”.

Ze można i stanowczo trzeba odpowiednimi posunięciami organizacyjnymi usprawnić gospodarkę narzędziową dowiodły ostatnie doświadczenia. Dzięki konsekwentnemu egzekwowaniu przez kierownictwo zarządzenia o obowiązku zdawania narzędzi do wypożyczalni, ilość przetrzymanych narzędzi przez robotników zmalała w ciągu 3 ty-

Odrobić te zaległości

Do niewesołych doszliśmy wniosków w czasie rozmowy z ob. Czajewskim przewodniczącym komisji głównej PLO, która czuwa nad realizacją postanowień dwóch konferencji partyjno-ekonomicznych. Prawie połowa statków nie ustosunkowała się w ogóle do uchwał konferencji. Załogi tych statków nie nadesłały wniosków w sprawie obniżki kosztów. Wśród nich znaczny procent stanowią jednostki bliskiego zasięgu, jak „Rysy”, „Puck”, „Turnia”, „Mazury”, których załogi mają częsty kontakt z krajem i nie mogą tłumaczyć się brakiem instrukcji czy pouczeń.

Brak wniosków dowodzi, że niedostateczna jest nadal popularyzacja problematyki kosztów wśród marynarzy. Aparat KO w PLO mógłby więcej działać w tej dziedzinie. Niektóre załogi nie rozumiały, że walkę o obniżkę kosztów trzeba rozpocząć od własnego podwórka i stopnio-

godni do połowy. Dzięki sumiennej pracy kierownika wypożyczalni — Bronisława Kempy, w ciągu kilku tygodni poważnie zmniejszyło się marnotrawstwo narzędzi w wydziale kadłubowni. Ilość wystawianych kart zużycia ograniczono z 500 do 60.

Stała troska o postęp organizacyjny to trudny obowiązek — przede wszystkim kierownik wydziałów, mistrzów oraz budowniczych. Właściwie pojmują to zadanie inż. Ozimek z wydziału maszynowego, mistrz Jan Pańk, budowniczy inż. Janowski i inni. Ich metody pracy trzeba jak najszerzej spopularyzować.

W wyniku II konferencji partyjno-ekonomicznej stocznioy szczecińscy podjęli uchwałę, zawierającą szereg istotnych wniosków, zgłoszonych w czasie dyskusji. Ich pełna realizacja ma na celu odrobienie zaniedbań, dalsze podniesienie zdolności produkcyjnej zakładu i wykonanie zwiększonych zadań.

wo rozszerzać ją na inne odzinki pracy. Nie wie o tym np. załoga m/s „Piast” skoro w nadesłanym wniosku radzi... wybudowanie przez PLO palni. Czyżby na szarym „Piście” nie było już nic do zrobienia dla obniżki kosztów?

Słabą działalność wykazują komisje problemowe i wydziały.

Od ostatniej konferencji partyjno-ekonomicznej nie nastąpił w PLO zdecydowany zwrot w walce o obniżkę kosztów, sprawa ta nie stała się bliską wszystkim pracownikom.

W niedługim czasie odbędzie się w PLO sprawozdanie z konferencji partyjno-ekonomicznej. Wiele do tego czasu można odrobić zaległości, jeżeli kierownictwo polityczne i administracyjne pobudzi opieszałych do przyspieszenia realizacji podjętych uchwał.

J. P.

O KUCHARZU STATKOWYM

Kiedy odwiedzam nasze statki handlowe powracające z dalekich mórz, załogi opowiadają mi różne ciekawostki ze świata, mówią o swej pracy, współzawodnictwie, o sukcesach i trudnościach.

Nie zdarzyło mi się jednak dotąd, aby ktoś z załogi opowiadał mi o... kucharzach. A przecież bez żadnej przesady można powiedzieć, że od kucharza okrętowego najbardziej chyba zależy humor i dobre samopoczucie załogi.

Ostatnio będąc na parowcu „Kościszko” przypadkowo wśród zdjęć z ostatniego rejsu pokazywanych mi przez zastępcę kpt. tow. Lecha, zobaczyłem fotografię dwóch ludzi w białych kitlach i czapkach kucharskich.

— To nasi kucharze — powiedział z dumą tow. Lech — załoga bardzo ich lubi, zwłaszcza tego starszego. Szefunio to starszy kucharz Józef Nowotnik. Jest to cichy pracownik, który wszystkie umiejętności fachowe i całe serce wkłada w pracę. Marynarze czują się na statku jak... u żony. Palacz Jan Kordylak zapytany o kucharza uśmiechnął się i powiedział: — nasz kucharz to morowu chłop. Nawet w tropiku nikt na niego nie narzeka, choć tam to naprawdę trudno ludziom dogodzić. U nas w maszynie wszyscy go chwala.

Ochmistrz Siemalski zdradza mi w zaufaniu, że swoje sukcesy gospodarcze zawdzięcza głównie Nowotnikowi, który nigdy nie dopuszcza do zepsucia się prowiantu. Wszystko żyje w odpowiednim czasie. Słusznie też Nowotnik już po raz drugi został przodownikiem. — Tak zresztą było i na innych statkach — dodał II oficer Zdzisław Hejko. — Nasz szefunio był już przodownikiem na „Mazurach”, a przedtem na motorowcu „Generał Walter”. Sam zresztą znam go z tego stat-

ku — mówi Hejko — i to dobrze o nim świadczy, że wcale nie „zepsuł się” przez te kilka lat pływania — co zdarzyło się niektórym innym kucharzom.

Zdecydowałem się zaglądnąć do „królestwa” Nowotnika.

Szefunio stał z wielkim nożem przy stole i kroił pachnący schab do obiadu. Kiedy zapytałem czy załoga jest zadowolona z jego kucharskich wyczynów, zażenowany nie wiedział co odpowiedzieć.

Nowotnik zna się dobrze na sztuce kulinarnej, bo choć jest „młodym” marynarzem (pływa dopiero 4 lata), to kucharzem samodzielny jest już od 1923 roku. Jest zawsze pogodny



Co dziś gotujemy szefie?... pyta mł. kucharz E. Holuj — st. kucharz J. Nowotnika

i wesoły, a rusza się jak młody, mimo swoich 54 lat.

Długo jeszcze chodziłem wśród załogi s/s „Kościszko”, ale nie znalazłem takiego, który żalił by się na szefa kuchni. Wszyscy, z którymi rozmawiałem na temat kucharza uśmiechali się, jakby uśmiech Nowotnika udzielił się całej załodze.

W. Kasprowski

Dyskutujemy na temat

CZY TAK MOŻE POZOSTAĆ?

ZABIERAJĄC głos w dyskusji na temat poruszonych przez ob. Owicza, w artykule zamieszczonym w 8 numerze „Steru”, stwierdzam słusność postawienia marynarzom pytania „Czy tak może pozostać?”

Jako marynarz śmiało mogę odpowiedzieć — nie. Tak nie może pozostać. My marynarze, nie chcemy aby za granicami kraju mówiono o nas jako o dobrych kupcach, by w Colombo wolano za nami na ulicach — „pieprz”...

„Pieprz”, — oceniając nas jako handlarzy. Chcemy aby widziano w nas przede wszystkim dobrych marynarzy Polskiego Ludowego, ludzi światłych i rozumnych, którym nie są obce również kina, muzyka i teatr.

Uważam bowiem, że właśnie m. in. na ten cel otrzymujemy dodatek zagraniczny w postaci dewiz. Daleki jestem od tego, bym miał trwać w tenby, gdybym w gorących krajach „Wschodu” czy „Południa” — biegł do parku gasić swoje pragnienie wodą z fontanny...

Pije piwo — co zresztą czynią i inni koledzy. Nasz dodatek wystarczy nie tylko na piwo, ale i na zakup czegoś dla żony i dzieci. Wystarczy również i na bono do „Baltony”. Nie mogę zrozumieć, jak można być tak śmiesznym, by odmawiać sobie rzeczy potrzebnych człowiekowi do regeneracji siły więc koniecznych do życia tym bardziej że wystarczy na to. Wróćmy jednak do tych upominków, o których pisze autor artykułu i nazwijmy je „tonowe”, (od tonu),

Państwo dało nam możliwość przywozu różnych towarów zagranicznych w ramach naszych książeczek, a także poza nimi — gdy zachodzi potrzeba.

Nie wolno nam jednak przeobrażać się w kupców, myśleć i kalkulować wyłącznie nad zakupem tego lub innego towaru dającego ubocze zyski. Trudno jest przecież jednocześnie dobrze wiązać się ze swoimi obowiązkami służbowymi.

Handel rozpoczyna się zwykle bardzo niewinnie. Dziesięć kilo kakao, no jeśli ma dużą moję rodzinę — to zgoda, ale pięćdziesiąt — to już trochę za wiele. Przez 3 miesiące rodzina nie jest w stanie tego skosztować. Biega taki spocyny „biedak” po magazynach i sklepach. Tu za drogo, tam o pięć centów taniej i nawiązuje znajomości. „Przyda się na drugi raz” — myśli sobie, wciąż gając się w interesiki.

Następnym razem weźmie się więcej — kupiec poznał kupca. Dla pana wszystko — mała prosba i... kontakt nawiązany. Czy mało jest takich „kupców”?

Dobitne przykłady tej „dobroczynności kupieckiej” mieliśmy w procesie szczecińskim. Kupowali, kupowali po coraz niższej cenie, aż... zaczęli sprzedawać Ojczyźnie.

Uważam, że te wszystkie przejawy zdolności handlowych jak i te „tonowe” prezenty dla żon, godzą bez wątpienia w dobre imię marynarza Polskiego Ludowego.

Idźmy dalej. Autor artykułu bardzo słusznie porusza

sprawę tak zwanych „ciulaczy”, których spotkałem i na moim statku. Służę przykładami. Siedziałem w meszynie kiedy przez cieniutki splot usłyszałem pomrukiwanie kołeg... dziesięć razy... stowardziście pięć... Pomyślałem, że kolega rozwiązuje jakieś zadanie, doszła się zawodowo — to bardzo ładnie. Ale niestety omyliłem się. Za chwilę wpadł on do messy z karką i ołówkiem w ręku i zapytał: — ile dni możemy być jeszcze w rejsie? (choć to dopiero początek podróży). Zrozumiałem cel pytania i uśmiechnąłem się — liczy swoje dewizy... — A kakao w Bejrut po ile — nie wiesz?

Biedaczysko nie miał spokoju. Najpierw nie zgadzała mu się ilość dni podróży — było ich trochę za mało. Wreszcie ta cena. Czy może on spokojnie wykonywać swe obowiązki? — jasne, że nie. Inny przykład: rzecz działa się w Chinach Ludowych. Jechałszy pociągami z Tientsinu do Szanghaju. Podróż dość długa. Była nas mała garstka. Jeden z naszych kolegów nie jadł, choć wagon restauracyjny znajdował się tuż obok. Pierwszego dnia bolał go żołądek, drugiego watoła. Współczuliśmy biedakowi. Trzeciego dnia zajechaliśmy na miejsce. Klark zaprosił nas na obiad do restauracji. Nasz biedny kolega znowu był chory, poprosił tylko o szklankę herbaty. W czasie obiadu zapytał sąsiada: — po ile za płacicie? — Chyba po dwa dolary — odpowiedział tamten.

— Co, dwa dolary? — zdumiał się nasz biedny chory. miał się nasz biedny chory.

A potem zwrócił się do mnie i powiedział: — to dobrze, że nie jadłem. Sądziłem, że znowu opanował go ten niezdolny ból, ale uśmiechy sąsiadów wydały mi się podejrzane. Zacząłem powątpiewać w tę chorobę. Rachunek zapłacił... klark.

Kiedy wychodziliśmy z lokalu nasz „chory” zaklął sarchazję i spłunął. Załował, że minęła go okazja. Nawet za herbatę zapłacił, a można przecież było się dobrze najeść — przechrztył sprawę.

Po zaokrętowaniu nasz „szefunio” popadł w inną chorobę, nie mniej groźną od poprzedniej — „gorączka kupna”. Biedaczysko chciał wykupić cały jedwab w domu towarowym, liczącym kilka pięter. Może miał liczną rodzinę składającą się z pięciopiękną?

O tym czy dobrze postępowaliśmy kolego — nie możemy pisać. Każdy sam potrafi to ocenić. Pragnę jednak zastrzec się z góry, że nie myślę nikogo namawiać do obżarstwa, aby mi nie zarzucano (jak autorowi artykułu) chęci namawiania do trwonienia dewiz za granicą. Rozumiem — jak zresztą i wielu kolegów marynarzy — istotną celowość dewiz, które nie powinny być środkiem do uprawiania spekulacji czy przeprowadzania transakcji handlowych. Są one przeznaczone na godziwy rozryw (o czym pisze również ob. Owicz) w czasie długiego nie raz rejsu, oraz na zakup „nietonowych” upominków dla rodziny.

Słuszna krytyka zawarta w artykule dyskusyjnym

poroże niektórym marynarzom w przewyższeniu ich resztek niezdrównej tendencji gwałtownego wzbogacenia się i sprowadzi ich z krzywej drogi, a nas ustrzeże od zła.

Dziwną mnie bardzo sprawiła lista podpisanego, przez kilka żon marynarzy, z którymi zresztą nie zgadzam się. Nie wiem czy ich mężowie podzielają moje zdanie. Sądzę, że tak.

Z listu żon marynarzy wynika, że nie rozumiały one wychowawczego sensu listu ob. Owicza, jak również przebiega pewna tendencja jego autorki, które traktują „Baltone” jako kantor wymiany dolarów na złotówki, a kwestię budowy domków lub celowo mylnie interpretują. Nie mogę zrozumieć sprawy możliwości podjęcia nia zarobków przez samych marynarzy — o której pisał autorki listu. Czy to może przez te „tonowe upominki” i łamanie ustaw lub omijanie ich?

Uważam, że ustawa o zniesieniu ograniczenia zakupów zagranicznych nie jest po to, abyśmy mieli stać się kramarzami, ale po to, byśmy mogli z niej korzystać bez żadnej przesady.

Moje zdanie w poruszonych przez ob. Owicza sprawie brzmi:

Tak nie może pozostać. Musimy zmienić nasze postępowanie i godnie, a nie po kupczyńskowsku reprezentować naszą ludową banderę na wszystkich morzach świata.

KARBOWIAK HENRYK

28. V.
1955

II KRAJOWY

Z referatu sprawozdawczego Zarządu Głównego ZZPŻ

PODSTAWOWYM zadaniem związków zawodowych jest codzienne łączenie walki o wykonanie planów produkcyjnych z troską o co, raz pełniejsze zaspokajanie materialnych i kulturalnych potrzeb człowieka pracy. W jednej i w drugiej dziedzinie ZZPŻ przyszedł na II Krajowy Zjazd z osiągnięciami.

Wykonanie przez resort NPG 1954 r. w 113 proc. w cenach niezmiennych, przekroczenie przez porty morskie planów przetadunkowych o 37,6 proc. — mówią same za siebie.

Osiągnięcia te są wynikiem wzrostu świadomości robotnika, jego pełnej poświęcenia pracy, wzrostu postępu technicznego i lepszej organizacji. Niewątpliwie zasługą ma w tym wszystkim aktyw związkowy.

W okresie międzyzjazdowym nasz Związek w walce z dotychczasową kampanią rozwinął ruch socjalistyczny współzawodnictwa pracy. Wzrosła ilość współzawodniczących, obejmując podstawową część załóg. Poważną dźwignią wzrostu aktywności załóg było wprowadzenie współzawodnictwa długofalowego oraz zakładowych umów zbiorowych, opartych o plany techniczno-przemysłowo-finansowe i konkretne zobowiązania, podejmowane przez brygady i grupy związkowe.

Zródłem wzrostu wydajności pracy jest m. in. ruch racjonalizatorski. W tym zakresie nastąpiła poprawa. Np. w 1954 r. roczny plan zgłoszeń wykonano w 120 proc., z równoczesnym wzrostem o 4,1 proc. realności

że analiza wykonania planu finansowego należy wyłącznie do administracji. Takie podejście jest niesłuszne.

Obecnie węzłową sprawą jest skierowanie ruchu współzawodnictwa na pełne wykonanie zadań obniżki kosztów własnych. Coś niecoś w tym zakresie zostało już zrobione. Rozszerzono w br. współzawodnictwo długookresowe, zwiększono ilość ZUZ, które są poważnym orężem do wykrywania nowych rezerw i ich uruchomienia. Ale tylko wtedy spełnia one swą rolę, gdy wszystkie instancje związkowe, a przede wszystkim rady zakładowe będą systematycznie czuwały nad ich realizacją. Brak kontroli bowiem przyczynił się w ub. r. do beztrzęsłego suntu administracji, co spowodowało niewykonanie wielu zobowiązań np. aż 102 i a 273 w krakowskiej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle.

Ogromne możliwości uruchomienia rezerw, a tym samym poprawy wskaźników ekonomiczno-finansowych daje stosowanie przodujących metod pracy. Świadczą o tym choćby efekty uzyskane w porcie gdynskim przy stosowaniu metody Kowalewa. Natomiast brak konkretnej pomocy organizacyjno-technicznej doprowadził do tego, że metody Burlikowa, Rusłana i Kryłowa istnieją — szczególnie w żegludzie śródlądowej — w zasadzie tylko na papierku. Nie zawsze także doceniano słuszną inicjatywę robotników, jak np. hasło tow. Nikodemskiego. Ani Zarząd Główny, ani Ministerstwo Żegluga nie wykazały w okresie sprawozdawczym dość energii, by dokonać pizelomu w tej dziedzinie. Popularyzuje się nowe metody ale przeważnie bez właściwego rozeznania, bez dostosowania do terenu. A wiemy, że do przyjęcia nowej metody nie wystarczy sama propagan-

tym odcinku nie jest dobrze. 226 tys. straconych roboczogodzin na skutek wypadku świdawcy, że lekceważy się troskę i wysiłki Partii i Rządu, dążących do stałej poprawy bezpiecznych warunków pracy.

Różne były przyczyny wypadków: zła organizacja pracy, brak dozoru, pijanstwo. Niewłaściwe wykorzystanie kredytów finansowych też miało tu swój udział. W 1954 r. wydatkowano na te cele ponad 50 milionów zł., lecz wydatkowano je mechanicznie ograniczając się przeważnie do zaopatrzenia robotników w odzież ochronną i rozbocza. Zaś kredyty na usprawnienie procesów technologicznych, zakłady całego resortu wykorzystwały tylko w 43,8 proc.

Rozmaite stosowano metody walki z wypadkowością. Zorganizowano w portach dwa gabinety ochrony pracy, w których przeszkolono około 8000 robotników. Prowadzi się instruowanie i szkolenie nowo przyjętych pracowników. Społeczni inspektorzy pracy w latach 1953/54 wydali 6450 założeń i uwag, z których wykonano jednak tylko 73 proc.

Ostatnia reorganizacja, dzięki której związki otrzymały szerokie uprawnienia powinna znacznie poprawić stan bhp w zakładach pracy. Pierwszy krok już zrobiono. Powołani techniczni inspektorzy pracy przeprowadzili kontrolę w 26 zakładach, wydając 2433 założeń. Włączyli się oni również do akcji opracowywania ZUZ i zobowiązań długofalowych oraz przeprowadzili analizę działalności służby bhp.

TROSKA O SPRAWY BYTOWE

Stała opieka nad pracownikami i jego rodziną, mająca na celu podnoszenie stanu zdrowotności oraz materialnych i kulturalnych warunków — oto następne ważne zadanie związków zawodowych.

6970 dzieci, które znajdują w br. troskliwą opiekę w przed szkołach, żłobkach itp. prowadzonych przez zakłady pracy naszego resortu, jest niezaprzecalnym dowodem realizowania przez związek tego właśnie zadania. Gorzej natomiast przedstawia się sprawa opieki lekarskiej. Pozbawione są jej przedszkółka w Żelechowie i Radziwiu. Niezbyt dobrze wygląda lecnicznictwo przemysłowe — zwłaszcza po likwidacji Morskiego Urzędu Zdrowia.

Przychodnie specjalistyczne w porcie gdynskim rozrzucone są na przestrzeni 5 km., rozlokowane w przypadkowych pomieszczeniach i pozbawione elementarnych urządzeń sanitarnych. Od roku toczy się spór między Ministerstwem Zdrowia a Ministerstwem Żegluga o to, kto ma budować Portowy Ośrodek Zdrowia. Skutek jest taki, że robotnicy portowi, stocznicy, marynarze i inni pracownicy resortu żegluga na terenie Gdyni nie znajdują właściwej opieki lekarskiej.

Poważną rolę odgrywa przebieg przez związki spraw kierowania pracownikami na leczenie uzdrowiskowe. Ma to głęboki sens. Chodzi o to, że nie kto inny jak właśnie Związek jest najbardziej powołany do podejmowania decyzji, kto i z jakich zawodów powinien korzystać z tego rodzaju leczenia. Doświadczenia pierwszego kwartału wykazały jednak, że zakładowy aktyw socjalno ubezpieczeniowy, nie starał jeszcze na wysokości zadania. Dlatego zorganizowano przy Zarządzie Głównym narady instruktorskie.

Sprawy mieszkaniowe, kwatery zbiorowe nie są jeszcze należycie postawione w resortie żegluga mimo, że nastąpiła już i tu pewna poprawa. Wiele kłopotów sprawiają OZR. Zorganizowano 59 stołówek i 123 bufety, 66 warsztatów szewskich i

krawieckich, 10 pralni i wiele innych agend. Wyniki jednak osiągnięte przez te placówki oraz działalność gospodarstw rolnych są niezadowolające. 18 milionów straty jakimś zamknięto bilans 1954 r. sygnalizując, że trzeba całą uwagę skoncentrować na gospodarności w OZR. Plenum Zarządu Głównego zobowiązało się ostatnio do podniesienia pracy związkowej we wszystkich placówkach OZR.

KILKA SŁÓW O PRACY KULTURALNO-OSWIATOWEJ

Praca oświatowa należy do najbardziej zaniedbanych od cinków. Świadczą o tym dane statystyczne i głosy z terenu. A przecież jest to jedna z ważnych form wychowania nowego człowieka.

Zorganizowana na początku 1954 r. przez Zarząd Główny krajowa narada aktywów KO i realizacja wniosków jak: prowadzenie kwartalnych porad instruktorów KO, szkolenie kadr, praktyki bibliotekarzy, seminaria dla świetlicowych umożliwiły uzyskanie pewnego dorobku.

Dziś istnieje poważna sieć świetlic zakładowych, przy hotelowych i czerwonych kaciach. Są świetlice: osiedleniowe, pływające, domy kultury i kluby. Dowodem że ich pracy jest choćby to, że do eliminacji zespołów artystycznych przystąpiło w br. 105 zespołów z resortu żegluga, z czego 43 weszły do eliminacji wojewódzkich. Zorganizowano 120-osobowy polsko-czechosłowacki Zespół Pieśni i Tańca spełniający na Olszycyżynie poważne zadania.

Wzrosła w resortie poczynność książek. Przyczyniła się do tego dalsza rozbudowa bibliotek i punktów bibliotecznych oraz ich zaopatrzenie. Nastąpiła także pewna poprawa w pracy i ilości kół samokształceniowych, kursów języka rosyjskiego oraz zespołów czytelnich.

A JAK WYGLĄDAJĄ SPRAWY ORGANIZACYJNE

Można by uniknąć wielu braków występujących w działalności Związku, gdyby stosowano odpowiednie metody kierowania i zacieśniono więź między aparatem związkowym a szerokim aktywnym. Tymczasem przez okres półroczny Prezydium Zarządu Głównego pracowało w oderwaniu od mas członkowskich. Często podejmowano decyzje jednoosobowo. Formalnie odbywały się posiedzenia, na których sprawy referowały poszczególne wydziały Zarządu Głównego. Padły na nich wnioski, zalety i uwagi. Najczęściej jednak Prezydium zajmowało stanowisko wydziału, gdyż nie tkwiąc w terenie nie mogło znać nurtujących go problemów, a tym samym ograniczało się do papierowej oceny. Doprowadziło to do zetrucia kolegiálního charakteru kierownictwa, hamowało rozwój krytyki i samokrytyki. Dlatego zaszła konieczność zmian w kierownictwie Związku. Od tego czasu nastąpił pewien przełom. Nie znaczy to, że zrobiono już wszystko.

Nauczono się właściwie sporządzać plany pracy, a w

torńskiej i ustawienie komórek problemowych powinno w tym dopomóc. Nieodrodnym jednak warunkiem jest praca oparta na oddolnej krytyce. Należy więc stworzyć dla niej odpowiednią atmosferę, gdyż dotychczas krytyka i samokrytyka istniała za sadniczo „od święta“ na wiel

● Dążyć do systematycznej poprawy warunków bhp oraz wnikliwie rozpatrywać i załatwiać wszystkie bolączki. A przez systematyczny rozwój i pogłębianie pracy masowo-politycznej i kulturalno-oświatowej podnosić świadomość robotnika, wzmacniać dyscyplinę i czujność



Delegaci żywo interesują się obradami.

ostatnim czasie coraz konsekwentniej dążyć do ich realizacji. Słabo jest nadal z kontrolą wykonania własnych uchwał i zleceń. To samo dotyczy uchwał instancji nadrzędnych np. IV Plenum CRZZ. Pomoc Zarządu Głównego dla rad zakładowych i Zarządów Okręgu w wielu wypadkach jest jeszcze niedostateczna. W konsekwencji doprowadziło to do tego, że w niektórych radach nie powołano jeszcze komisji strukturalnych. W innych zaś istnieją one tylko na papierze.

Aby usunąć niedociągnięcia, aby dobrze wypełniać zadania postawione przed Związkiem trzeba podnieść styl pracy zarówno Zarządu Głównego jak i Okręgów. Dokonana ostatnio reorganizacja, powołanie grupy instruk-

kich konferencji i zjazdów.

Podsumowując dwuletnią pracę ZZPŻ, jego osiągnięcia i braki, można nakreślić następujące kierunki działania.

● Mobilizować marynarzy, żeglarzy, wodniaków, portowców, stoczników, pracowników administracji wokół planów przewozowych i produkcyjnych. Organizować twórczą inicjatywę robotników dla dalszego rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa pracy i stosowania przodujących metod. Waleczyć z formalnym i biurokratycznym stosunkiem do współzawodnictwa. Organizować codzienną, dekadową i miesięczną kontrolę i ocenę przebiegu współzawodnictwa długookresowego i realizacji ZUZ.

wobec wrogiej działalności.

● W większym niż dotychczas stopniu wzmoć troskę o człowieka pracy.

● Stałe i uporczywe ulepszać styl i metody pracy instancji związkowych, wzmocnić kontrolę wykonania uchwał i wytycznych. Należy przy tym kłaść szczególny nacisk na uaktywnienie grup związkowych, jako podstawowych ogniw w pracy związkowej. W oparciu zaś o coraz lepszą pracę grup związkowych docierać do każdego członka związku, a szczególnie do pracowników dotychczas niezrzeszonych.

● Nadal rozwijać i pogłębiać łączność z najszerszymi masami robotników, inżynierów i techników, zespalając ich wokół naszej Partii.

Uzbroić masy w oręż ideologiczny

(Wystąpienie kier. Wydz. Komunik. KCPZPR - tow. Kowalskiego)

W DRUGIM dniu obrad II Zjazdu Związku Zawodowego Pracowników Żegluga, zabrał głos kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR — tow. Kowalski.

— Chciałbym poruszyć między innymi, dwie zasadnicze sprawy — mówił tow. Kowalski, które warto podkreślić specjalnie dobitnie, aby zwrócić na nie uwagę działaczy związkowych.

Pierwsze, to niezmiernie ważna sprawa właściwego

rozeznania i dokładnej znajomości toczącej się walki klasowej. Wiemy o tym, że nasi portowcy, rybacy i marynarze pracują na styku ze światem kapitalistycznym.

Wiadomo również, że pracownicy naszego resortu pozostają pod szczególnym obciążeniem wroga, który różnymi sposobami usiłuje werbować ich dla swych celów. Niektórzy marynarze czy portowcy nie doceniają jeszcze ostrości toczącej się walki w poszczególnych wypadkach idąc na lep kłamliwych obietnic lub ulegając prowokacjom czy szantażowi, stają się świadomie lub nieświadomie ślepym narzędziem w ręku wroga.

W tym wszystkim nie jesteśmy bez winy. Aktyw związkowy powinien wyjaśniać robotnikom i marynarzom aktualną sytuację polityczną, uczyć umiłowania Ojczyzny, rozwijać czujność. Trzeba również pokazywać perspektywy dezertarów i zdradców, którzy kończą przeważnie tak jak Talarok.

Nasz Związek powinien uzbroić kadry resortu w nieugiętą siłę dla przeciwstawienia się próbom wroga penetracji we wszelkich postaciach. Wiadomo, że wróg nie przebiega w środkach. Próbuje on pozyskać ludzi dla swych celów przez rozpamiętanie ich, ułatwianie prze-

mytu itp. Dlatego sprawa wzmocnienia walki z penetracją wroga powinna być mocniej stawiana na naszym Zjeździe.

Towarzysze zabierający głos w dyskusji mówili o sprawach dużej wagi, ograniczając się jednak prawie wyłącznie do problemów naszego resortu. Dyskutanci nie wzięli w wypowiedziach swojej walki z walką całego narodu o umocnienie naszej Ojczyzny, naszego budownictwa socjalistycznego.

Wiadomo, jak ważnym problemem jest dla nas sprawa umacniania sojuszu robotniczo-chłopskiego, podnoszenia zdolności produkcyjnej rolnictwa do potrzeb, jakie stawia przed nim nasza gospodarka narodowa. Dobrze, że w referacie poświęcono miejsce temu problemowi, że jednak, że nie został on w dyskusji rozwinięty. Trzeba abyśmy wszyscy pomagali podciągać się rolnictwu w wyższej i dlatego warto również na ten temat mówić w dyskusji.

Naszym zadaniem jest umacniać oddziaływanie klasy robotniczej na chłopstwo, umacniać kierowniczą rolę klasy robotniczej w sojuszu robotniczo-chłopskim



Referat sprawozdawczy wygłasza tow. Szynarowski

projektów. Na uzyskanie takich efektów wpłynęło wprowadzenie współzawodnictwa międzyzakładowego o tytuł najlepszej komory wynalazczej i KTRB. Do skonalnych wyników w tej dziedzinie wykazuje się PMH oraz większość RDW.

Poważnym błędem w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego jest jednak dysproporcja jaka istnieje między zgłoszeniami a realizacją wniosków. 1800 projektów nie załatwionych w końcu ub. r. świadczą o tym, jak dużo jeszcze jest tu do zrobienia.

O OBNIŻCE KOSZTÓW WŁASNYCH

W resortie żegluga w ub. r. koszty własne były o 5,9 proc. wyższe aniżeli zaplanowane. Przede wszystkim przyczyniło się do tego rybołówstwo i żegluga śródlądowa. O 12,9 milionów zł przekroczyły koszty własne również Morskie Stocznie Remontowe. Niepokojący jest przy tym brak troski o jakość produkcji i mienie społeczne, o likwidację uszkodzeń i kradzieży — zwłazszcza w portach, rozluźnienie dyscypliny plac i rozrzuca gospodarstwa materialna.

III Plenum KC postawiło zadanie bezwzględnej oszczędności z praktyką niewykorzystywania planu obniżki kosztów własnych. Wprawdzie Zarząd Główny i Okręgi i aktywny związkowy żywo interesowali się planami produkcyjnymi, ale zbyt słabo wglądali w koszty uważając,

ds. Konieczny jest tu konkretny plan działania, zabezpieczenie organizacyjno-techniczne i czynny udział personelu inżynierów i techników, czego często brakowało.

450 SPRAW W KOMISJACH ROZJEMCZYCH

Poważnym osiągnięciem związków zawodowych jest powołanie do życia Zakładowych Komisji Rozjemczych. W resortie żegluga istnieje ich obecnie 126. Komisje te rozpatrzyły 450 spraw, a w 500 wypadkach udzieliły porad prawnych. Najczęściej wysuwanymi bolączkami były sprawy płacy, świadczeń z tytułu układów zbiorowych, zwolnień z §§ 32 i 18 oraz sprawy urlopowe.

Działalność komisji rozjemczych pozwoliła Zarządowi Głównemu głębiej wnikać w sprawy nierzeczywiste w resortach. Można stwierdzić, że na tej podstawie Zarząd Główny wystąpił o uregulowanie płac i premii, które już doprowadzono do skutku w MSR, stocznich rzecznych, bazach remontowych, a także częściowo w drogach wodnych.

POPRAWIA SIĘ STAN BHP

Na zebraniach sprawozdawczo-wyborczych wielu dyskusyjantów domagało się większej opieki i troski Związku o stan bhp. Rzeczywiście na



Delegaci PMH tow. Lewiński i tow. Krasieński przeglądają program Zjazdu

ZJAZD ZZZPŻ

29. V.
1955

Główny kierunek — gospodarność

(Wystąpienie Ministra Żeglarni ton. Popiela)

Jak wiadomo w br. obcho-
dzimy 10-lecie naszej gospo-
darki morskiej.

Warto więc, choć po kró-
cie, zbilansować dorobek mi-
nionego okresu.

W ciągu dziesięciolecia flo-
ta z dowozowej stała się oce-
aniczną. Statki polskie od-
wiedzają regularnie porty
Chin, Indii, Ameryki Połud-
niowej a ostatnio zaczyna-
my zawiązać do Indonezji.

Porty stały się w coraz
większym stopniu tranzytowe.
Rybołówstwo z chalupni-
czego, bałtyckiego rozwija
się w przemysłowe i daleko
morskie.

Mimo niewielkiego wzros-
tu taboru, trzykrotnie zwięk-
szyła przewozy żegluga śród-
lądowa, dzięki przyswojeniu
sobie nowych metod eksplo-
atacji, które rozwijamy w
oparciu o doświadczenia ra-
dzieckie.

Morskie stocznie remonto-
we przejęły lwią część re-
montów statków polskich i
zaczynają remontować obce.
Stocznie rzeczne aczkolwiek
niewykorzystane w pełni za-
czynają oszczędzać się z pro-
dukcją prototypów.

Krystalizują się koncepcje
zasadniczej przebudowy dróg
wodnych oraz wykorzystania
ich dla potrzeb energetyki i
rolnictwa.

Mamy więc nie mały do-
robek. Pomyślnie wykonali-
śmy w ub. roku nasze zadania
planowe w zakresie pro-
dukcji.

Jednakże uczymy się zbyt
powoli umiętnego gospoda-
rowania, czego dowodem
jest przeszło 20 milionów zło-
tych strat. Wynikły one głó-
wnie w rybołówstwie oraz
w OZR-ach. Powinniśmy
więc dołożyć wszelkich sta-
rań, aby nasz resort wy-
szedł z roli dłużnika skarbu
państwa.

Dla uzyskania poprawy w
naszej gospodarce musimy
wykorzystać nauki płynące
z błędów popełnionych w ro-
ku ubiegłym.

Rybołówstwo, które w ub.
r. po raz pierwszy od 7 lat
wykonało zadania planowe,
nie powinno zachłystywać
się sukcesami i dopuszczać
do nieprzemysłowych akcji.
Stosownie w CZRM przestało
się mówić o potrzebie trze-
ciego statku-bazy w br. To-
warzysze widzą możliwości
wykonania zadań w oparciu
o dwie bazy i czarterowane
w okresie szczytowych po-
tęg statki PMH. Ten przy-
kład, jak i inne podobne
wskazują na budzenie się
zmysłu gospodarczego na za-
cofanych dotychczas pod-
tych względem odcinkach.

OZR-y są ciemną plamą
naszego resortu. Poszliśmy
na burzliwy i nieplanowy
rozwoj, pochopnie przejmując
często zdewastowane ma-
jaki. Przez brak nadzoru do-
puszczono do niewłaściwej
gospodarki hodowlanej i w
dotychczas gołym okiem kra-
dziej. Zaległości w pracy
OZR szybko odrobimy, gdy
bezwzględnie odpowiedzialni
dyrektorzy administracji,
główni księgowi i aktywi spo-
łeczni poświęcą im tyle u-
wagi i troski, ile wykazują
w walce o wykonanie podsta-
wowych zadań planowych.

Porty nasze z nadwyżką
wykonały swoje plany pro-
dukcyjne i dały dodatkową
akumulację. Fakt ten nie
może jednak nikogo uspokoić.
Na skutek licznych prze-
stojów statków flota nasza i
handel zagraniczny poniosły
poważne straty. Wiele jesz-
cze rezerw można wyzwolić
usprawniając organizację
pracy. Centralny Zarząd Por-
tów ma wiele jeszcze do zo-
bienia dla polepszenia ko-
ordynacji z centralami hand-
lowymi i PKP. Stosownie jest,
aby oceniać wyniki pracy
portów głównie według te-
go, jak obsługują one flotę.

Morskie stocznie remonto-
we przyniosły znacznie wyż-
szą akumulację niż plano-

wano. Osiągnięcie to nie jest
jednak właściwym mierni-
kiem pracy stoczni. Źródłem
ponadplanowej akumulacji
w stoczniach jest bowiem
przeważnie zawyżone koszty
rysowania remontów, pozos-
tawiające liczne luzy, za
którymi ukrywa się wiele
zaniedbań i braków. Wiemy,
że nielata jest sytuacja w
stoczniach. Stocznicy na-
potykają na znaczne trudno-
ści przy wprowadzeniu roz-
rachunku gospodarczego, w
ustaleniu właściwego wskaź-
nika wykonania planów. Nie
wolno jednak zawyżoną kal-
kulacją pokrywać błędów i
niedociągnięć w organizacji
prac remontowych i niedba-
łstwa. Wydaje się słuszne,
aby za jeden z głównych
mierników gospodarności sto-
żni przyjąć terminowe wy-
ście statków z remontu.

Rozwijając ruch współza-
wodnictwa musimy główną
uwagę zwrócić nie tyle na
ilość podejmowanych zobo-
wiązań — jakkolwiek maso-
wość ruchu jest sprawą za-
sadniczą — ile na stronę ja-
kościową.

Więcej uwagi należy także
poświęcić zakładowym umo-
wom zbiorowym. W ub. r.
administracje niektórych
przedsiębiorstw podpisały
wiele nierealnych zobowią-
zań, których w rezultacie
nie wykonano. Umowy po-
winny być opracowywane
przy szerszym współudziale
centrali Ministerstwa i z
większym poczuciem odpo-
wiedzialności. Jest sprawą
ważną, aby zawierały one
więcej zobowiązań z dzied-
ziny postępu technicznego, co
ułatwia uzyskiwanie wzros-
tu płac przy jeszcze więk-
szym wzroście wydajności.

Stwierdzamy poważne nie-
dociągnięcia w zaspokajaniu
potrzeb socjalno-bytowych
pracowników resortu. Wiele
do zyczenia pozostawia stan
pomieszczeń załogi na jed-
nostkach rybackich. W br.
Prezydium Rządu przezna-
czyło na poprawę warunków
socjalnych w rybołówstwie
poważne sumy. Należy za-
bezpieczyć ich celowe i ra-
cjonalne zużycie. Trzeba tak-
że ułożyć pracy pałacy na
jednostkach żeglugi śród-
lądowej przez lepsze rozwią-
zanie wentylacji kotłowni.

Pewien postęp mamy na
odcinku zaspokajania po-
treb mieszkaniowych pra-
cowników naszego resortu.
Niestety, tylko dzięki wlas-
nemu budownictwu przyza-
kładowemu. Jeśli jednak
jdzie o budownictwo przyza-
kładowe to powinniśmy do-
łożyć większych starań o
przygotowanie na czas doku
mentacji technicznej.

Szereg poważnych niedo-
ciągnięć wykazuje obecnie
stosowany system lecznic-
stwa ogólnego, którym kieru-
ją wydziały zdrowia Rad
Narodowych. O ile w br. sy-
tuacja nie ulegnie poprawie,
wystąpią do Ministerstwa
Zdrowia z wnioskiem o przy-
wócenie odrębnej służby
zdrowia.

Chciałbym przejść do jed-
nego z najważniejszych za-
niedbań. Ofiary, jakie mo-
rze pochłonęło w ostatnich
czasach świadczą o tym, że
sucho i bezdusznie podcho-
dziliśmy do spraw bezpie-
czeństwa żeglugi; że zbyt słabo
zwalczamy złe nawyki i brak
dyscypliny; że zbyt słabo
walczymy o wprowadzenie
najnowszych sprzętu ratow-
niczego. Bylem na pogrzebie
rybaków z m/t „Czubatka”.
Widziałem rozpacz matek i
żon, słyszałem bezradny
płacz dzieci, widziałem szes-
cero osieroconych dzieci sz-
ty Jabłońskiego, z których
najstarsze ma 12 lat. Chwi-
le takie powodują niezapom-
niany wstrząs w każdym
człowieku. Trzeba, aby
wstrząs ten ogarnął wszyst-
kich naszych działaczy go-
spodarczych i związkowych.
Rok 1955 musi być zwrot-

nym rokiem w walce o po-
prawę bezpieczeństwa mary-
narzy. Trzeba radykalnie
podnieść organizację, współ-
działanie jednostek pływają-
cych i dyscyplinę. Kapitano-
wie, jako w pełni odpowie-
dzialni za życie marynarzy
powinni stanowczo wykorzy-
stywać swe uprawnienia w
tym zakresie. Nasi społeczni
inspektorzy bhp powinni
aktywniej pracować i śmielej
wysuwać w stosunku do ad-
ministracji żądania, których
realizacja ma zabezpieczyć
zdrowie i życie człowieka
przed niebezpieczeństwami
życiowymi i chronić od wypad-
ków przy pracy.

Życie potwierdziło słusz-
ność naszej polityki kadro-
wej we flocie. Dumni jeste-
my z postawy jaką wykazali
nasi marynarze ze zbiornikow-
ca „Praca” i z m/s „Pre-
zydent Gottwald”. Lwia
część załóg nie ugięła się pod
naporem szantażu i szyskan-
wroga.

W naszej polityce kadro-
wej nie unikaliśmy jednak
pomyłek zrodzonych z ase-
kurantstwa. Były wypadki
zwolnień z floty w oparciu o
nie sprawdzone do końca za-
ruki. Realizując wskazania
III Plenum przystąpiliśmy
do naprawiania popełnio-
nych błędów. Dążeniem na-
szym jest doprowadzić do
stabilizacji kadr we flocie.
Równocześnie jednak jak
oka w głowie strzec będzie-
my honoru naszej bandery i
nie dopuścimy, aby ktokol-
wiek swym niewłaściwym

postępowaniem naraził go-
na szwank.

Wiele mamy do zrobienia
w dziedzinie demokratyzacji
naszego życia. Musimy zwal-
czać biurokrację, rozwijać
kolegialność w pracy, stwa-
rzać klimat do zdrowej od-
dolnej krytyki.

Równocześnie jednak trze-
ba likwidować próby rozra-
biactwa, dążąc wytrwale w
każdej sprawie do wyświe-
tlenia prawdy.

Poważne zadania stojące
przed nami w zakresie za-
bezpieczenia życia i potrzeb
człowieka pracy jak również
w zakresie wzmocnienia gospo-
darności, wymagają większe-
go współdziałania admini-
stracji z radami zakładowymi
— stwarzania im lep-
szych warunków dla należy-
tego spełnienia roli organiza-
tora i wychowawcy mas.



Grupa delegatów z portu gdyniejskiego.

Migawki z dyskusji

Referat sprawozdawczy
przewodniczącego Zarządu
Głównego ZZZPŻ tow. Szyna-
rowskiego wzbudził zain-
teresowanie delegatów, któ-
rzy w ożywionej dyskusji po-
ruszali omawiane względnie
pominięte w referacie zagad-
nienia. Tematyka dyskusji
choć odbiegała często od tre-
ści sprawozdania, w większo-
ści jednak analizowała spra-

dnak krytyki działalności
Zarządu Głównego. Nie szczę-
dzono jej natomiast przy om-
awianiu działalności posz-
czonego rad zakładowych i
grup związkowych. Tow.
Sierociński wspominał także
o pracy Centralnego Zarza-
du Portów, który po prze-
niesieniu do Warszawy stracił
kontakt z terenem.

Omawiając współzawodnic-
two, stwierdził, że pomija
się wypłacanie premii za os-
zczędne zużywanie paliw płyn-
nych i smarów. Rada Zakła-
dowa i grupy związkowe nie
zalatwiają też w terminie
pretensji robotników — do-
tyczających dodatków rodzin-
nych. Nie analizuje się tak-
że przyczyn, z jakich zwalnia-
ni są z pracy robotnicy i pra-
cownicy umysłowi. Niedosta-
tecznie pilnuje się awansów
portowców, jak np. bosma-
nów portu, którzy przez wie-
le lat nie mogą osiągnąć wyż-
szej grupy płac.

Wzywając Zarząd Główny
i Zarząd Okręgowy do ściś-
lejszej współpracy z radami
zakładowymi podkreślił ko-
nieczność śmielszego niż do-
tychczas krytykowania biu-
rokracji Centralnego Zarza-
du Portów i tępienia przeja-
wów bezduszności w pracy.

Tow. Maruszewski — czo-
nek Rady Zakładowej Zarza-
du Portu Szczecin położył
duży nacisk na niewyko-
nanie wielu uchwał po-
dejmych przez instancje
związkowe. Apelowal
do Zarządu Głównego ZZZPŻ
o częstsze odwiedzanie te-
renu i analizowanie jego
potrzeb bezpośrednio na
naradach grup związkowych
i rad zakładowych. Poza za-
gadnieniami natury produk-
cyjnej tow. Maruszewski do-
pomina się o zażegnienie
stajki odpowiednio urządzo-
nych placówek kulturalnych.

W Gdyni, Gdańsku i Szcze-
cinie nie żałuje się funduszy
na organizowanie imprez ar-
tystycznych a nawet na budo-
wę nowych pomieszczeń dla

PODSUMOWANIA dysku-
sji II Krajowego Zjazdu
ZZPŻ dokonał sekretarz
CRZZ tow. Stachacz. W prze-
mówieniu swym wskazał on
na przełom, jaki zaczął się
zarysowywać w pracy na-
szego Związku.

Charakteryzując pracę Za-
rządu Głównego od I Zjaz-
du tow. Stachacz stwierdził,
że nie była ona należyście
prowadzona. Styl pracy Pre-
zydium pozostawiał wiele do
zyczenia. Nie realizowano
wielu uchwał I Zjazdu. Przy-
czyn tych niedociągnięć
tkwiły przede wszystkim —
stwierdził tow. Stachacz —
w niefortunnym doborze Pre-
zydium. Życi, wykazało, że
ludzie choć oddani sprawie
i częściowo przygotowani,
kiedy zostali powołani do tak
odpowiedzialnych zadań, nie
dali sobie rady, nie przyjęli
do siebie odpowiedzialności
w zakresie związkowego sty-
lu w swojej pracy. Brak
troski o związkowy grosz —
czego dowodem np. jest wy-
datkowanie 170 tys. złotych
na same sztandary i propor-
ce — obok braku kolegalno-
ści w pracy i jednoosobowe

Pogłębić

zapoczątkowany przełom

(Wystąpienie sekretarza CRZZ tow. Stachacza)

podejmowanie decyzji, to
źródła niedociągnięć w pra-
cy byłego Prezydium.

Plotkarstwo, klikowość, ku-
moterstwo — rzecz jasna —
nie mogły też wpłynąć ko-
zystnie na całokształt pra-
cy związkowej.

Po III Plenum KC, po
zmianach Prezydium, któ-
re trzeba było dokonać,
wiele się poprawiło w pracy
Zarządu Głównego.

Nasz związek ma już spo-
ro osiągnąć. Jednak do zde-
cydowanego przełomu jest
jeszcze daleko.

Duży krok naprzód zrobio-
no w kierunku dalszego roz-
woju współzawodnictwa. 11
zakładowych umów zbioro-
wych zawartych w przedsię-
biorstwach resortu żeglugi w
porównaniu z 5-ciomą z ro-
ku ubiegłego to poważny do-
robek. Ale jeśli chcemy —
podkreśla tow. Stachacz —
aby umowy te zostały w ca-
łej rozciągłości zrealizowane,
aby korzyść z nich była jak-
największa, należy koniecznie
zmocnić kontrolę nad ich
realizacją. I to jest zadanie,
które Zarząd Główny powin-
nie wziąć sobie do serca.

Trzeba także zwrócić uwagę
i na to, aby instancje zwią-
zkowe mocniej wiązały umow-
y z życiem związkowym,
zaś Prezydium Zarządu Głó-
wnego przynajmniej raz w
miesiącu powinno analiza-
wać ich realizację.

Do stycznia na odcinku
spraw bytowych panował nie-
ład. Nikt na przykład nie
wiedział ile jest zapotrzebo-
wanych na leczenie sanatoryjne,
ludzie nie otrzymywali plano-
wo urlopów. Rzecz jasna, że
taki styl pracy związkowej
nie wpływał bynajmniej ko-
zystnie na podniesienie zdro-
towości robotników. Dope-
ro od stycznia Zarząd Głó-
wny wyszedł z własnym pla-
nem unormowania tych
spraw. W wyniku nawiązania
ściślejszej łączności z
CRZZ ustalono realny limit
skierowań do sanatoriów i na
wczasie. I tak ZZZPŻ otrzymał
w br. 1300 skierowań do sa-
natoriów oraz 1000 skiero-
wań na leczenie profilakty-
czne. Sukces ten świadczy,

że przy dobrej organizacji
pracy, Prezydium Zarządu
Głównego dużo może zdzia-
łać.

W wielu zakładach pracy
nie jest jeszcze należycie po-
stawione zagadnienie urlo-
pów. Są przedsiębiorstwa —
wskazał tow. Stachacz —
które udzielają urlopu często
według własnego widzi mi-
sie. Nie chodzi o to, aby de-
zorganizować urlopami pracę
przedsiębiorstwa, lecz aby
wykorzystywać je plano-
wo. Pracownik wtedy powin-
nie otrzymać urlop, na kie-
dy był on planowany. Do za-
dań ogniw związkowych i
Zarządu Głównego należy
sprawowanie kontroli na
tym odcinku. Rozwiązanie
tego zagadnienia niewątpli-
wie wzmocni autorytet zwią-
zku, a co za tym idzie, świa-
dzenia statutowe spełnienie
będą z większym zrozumie-
niem istotnej roli związku.

Jak dotąd sprawa składek
stanowi dużą bolesną kłódkę
Związkowcy muszą zro-
zumieć i należy im to wy-
tłumaczyć, że planowe uisz-
czanie składek warunkuje
kolei wypłacanie zapomóg
związkowych.

Dyskutanci stawiali jako
zagadnienie odcinki działko-
we. Słusznie. Dotychczas je-
steśmy w posiadaniu około
2300 ogródków działkowych,
ale przy dobrej woli i nieco
większym wysiłku można w
krótkim czasie ilość tę pod-
woić, a nawet potroić. Trud-
niejsze jest zagadnie-
nie budownictwa mieszka-
niowego, ale i na tym odcin-
ku można by mieć większe
osiągnięcia, gdyby Prezy-
dium Zarządu Głównego u-
miał odpowiednio stawiać
zagadnienia wobec resortu i
większą troską otoczyło bu-
downictwo ZOR.

Jak dotąd nie było należy-
tej współpracy z resortem. I
to jest błąd. Prezydium Za-
rządu Głównego powinno za-
cieśniać współpracę z resor-
tem. Zrealizowanie tego po-
stulatów niewątpliwie wpłynie
korzystnie na poprawę stylu
pracy związkowej i umoc-
nienie jego osiągnięć.

Miedzy innymi dopominał się
on o opracowanie przez Za-
rząd Główny specjalnej in-
strukcji dla współzawodnic-
twa, które we flocie nie mo-
że opierać się na ogólnych

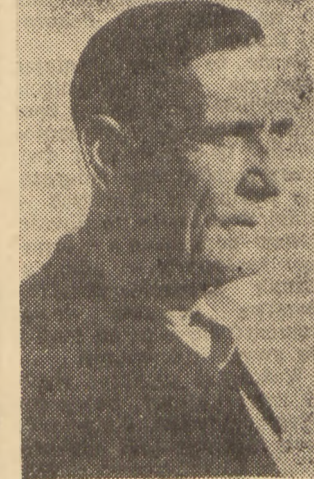
zasadach przyjętych dla la-
dowych zakładów pracy.

Tow. F. Minikowski —
członek Rady Zakładowej w
Stoczni Rzeszowej „Zacisze”
we Wrocławiu skrytykował
brak współpracy między dy-
rekcją stoczni a Radą Zakła-
dową. Uważa, że za mało ró-
wnieży wagi przywiązywało
się do szkolenia związkowe-
go, na skutek czego robotni

cy nie znają przysługują-
cych im praw. Omawiając
kwestię terminowego wpla-
cania składek związkowych
wzywał do zwrócenia specja-
lnej uwagi na systematyczne
ich regulowanie co we wro-
cławskiej stoczni jest lekce-
ważone.

Sporo czasu poświęcił on
omówieniu niedostatecznej
działalności OZR (na skutek
braku transportu) oraz bra-
kowi odzieży ochronnej, o ja-
ką dopominają się stocznio-
cy.

Dyskutanci wykazali dużą
troskę o poprawienie pracy
związkowej i wyeliminowa-
nie dotychczasowych błędów,
odbijających się niekorzyst-
nie zarówno w pracy zawo-
dowej jak i warunkach by-
towych związkowców. Prze-
jawiało się to szczególnie wy-
raźnie w wypowiedziach de-
legatów: Mąkockiego z
PZM, Gniewkowskiego z Za-
rządu Portu Gdańsk, Owid-
kiego z Zarządu Portu Szcze-
cin, Hryczyszyna z Polskich
Linii Oceanicznych i in-
nych.



Delegat RDW Kraków tow.
Woloch.

ALARMUJĄCY BILANS



W Płocku przeszkolono aktyw związkowy

Rada Zakładowa przy Rejonie Dróg Wodnych w Płocku zorganizowała 8-tygodniowy kurs szkolenia związkowego. W szkoleniu wzięło udział 40 pracowników: członków komisji strukturalnych, mężów zaufania i niektórych aktywistów. Wykłady poświęcone najbardziej istotnym zagadnieniom związkowym miały te ważną zaletę, że powołano je z terenem i planem produkcyjnym.

Kurs ukończyło 38 słuchaczy (na zdjęciu) przy czym wyróżnili się technikiem Józef Zakrocki, tokarz Jan Flak i kpt. Teodor Kijek. Zdobyte na kursie wiadomości niewątpliwie pomogą do postawienia pracy związkowej na właściwym poziomie.

CZ. FUZ
korespondent

Aby zakładowa umowa zbiorowa spełniła swe zadanie

W kwietniu ub. roku we Wrocławskich Stoczniach Rzecznych „Odra” i „Zacisze” podpisano zakładowe umowy, które ze strony załóg gwarantowały terminowe wykonanie planu, zwiększoną wydajność pracy i obniżkę kosztów własnych — natomiast ze strony kierownictwa przedsiębiorstw stworzenie dogodniejszych warunków pracy i poprawę bytu pracowników.

Mimo to, że doniosłość i ważność tej nowej inicjatywy była przez ogół stoczniowców odpowiednio oceniona, niektórzy z nich mieli pewną wątpliwość, czy wszystkie zawarte w umowie punkty będą zrealizowane, czy dyrekcja przedsiębiorstw wywiąże się z przyjętych na siebie zobowiązań.

Obecnie wątpliwości te nie istnieją. Załogi stoczni przekonały się o pożytki zakładowych umów zbiorowych i ich mobilizującą wartość, choć w części umowy dotyczące kierownictwa stoczni „Zacisze” ujawniały się pewne luki.

JAK oświadczają stoczniowcy z „Odry” bez umowy określającej wyraźne obowiązki załogi, wykonanie planów produkcji za 1954 rok, napotkałoby na wiele trudności. Dzięki umowie ożywił się ruch współzawodnictwa. W związku z tym, zwiększyła się też wydajność pracy (7,9 proc.) W wyniku realizacji umowy, za łoga stoczni zakończyła roczny plan produkcji przed terminem, uzyskując na koniec roku sporą nadwyżkę.

A jak przedstawia się realizacja zobowiązań dyrekcji?

Trzeba powiedzieć, że w „Odrze” i ta część umowy została wykonana. Odbremontowano ruchomy dźwig. Zainstalowano obrotnice do wykonywania części używanych przy produkcji, względnie remoncie szaland.

Dużym osiągnięciem jest również otwarcie gabinetu dentystycznego oraz przychodni lekarskiej z kilkoma poradniami.

Załoga stoczni „Odra” korzystając z wielu udogodnień uzyskanych w wyniku realizacji zakładowej umowy — zarówno warsztatowych jak i bytowo-kulturalnych zgłosiła przy zawieraniu umowy na 1955 r. około 60 nowych wniosków, z których większa część została zakwalifikowana do przyjęcia.

A CO ZROBIONO w „ZACISZU”?

NIEMAŁE także sukcesy w realizacji zakładowej umowy zbiorowej osiągnęła stocznia „Zacisze”. Zgodnie z podpisaną umową roczny plan produkcji miał być wykonany w 106 proc., a zrealizowano go z nadwyżką (116,93 proc.).

W pierwszych miesiącach po podpisaniu umowy duży wpływ na lepszą wydajność pracy miał wprowadzony akord. Aby uniknąć nieporozumień, wszelkie reklamacje załogi regulowała komisja norm czasowych, likwidując na miejscu pretensje robotników.

Rozwijające się pomyślnie współzawodnictwo ogarnęło 92 proc. załogi. We wrocław-

BYDGOSKA Żegluga na Wiśle kwietniowy plan przewoźowy wykonała w tonach w 45,7 proc. i w tonokm w 47,4 proc. Sytuacja jest alarmująca. Dlatego spróbujemy odpowiedzieć na pytanie — jakie były tego przyczyny.

Dział techniczny Bydgoskiej Żeglugi oddał w kwietniu do eksploatacji nawet większą niż zaplanowano ilość holowników. Pamiętamy, że do remontów przystąpić miało 30 holowników. Trzeba więc przyznać, że ten dział włożył rzeczywiście wiele starań i pracy. Mimo to nie uniknięto niedociągnięć. Mianowicie przekroczone plany w ilości jednostek, ale nie przekroczone go w ilości KM. Przekazano bowiem do eksploatacji w pierwszym rzucie jednostki o małej mocy maszyn. Spowodowało to — naturalnie w połączeniu z nie dość wnikliwą dyspozycją — np. taką sytuację, że 1 barkę załadowaną 175 t masy towarowej musiały

holować aż 3 jednostki „Szczupak”, „Lin” i „Certa”.

W Ekspozyturze gdańskiej sytuacja wyglądała jeszcze gorzej. Dział techniczny oddał tam do eksploatacji zasadniczo tylko 3 holowniki, które zdążyły wprowadzić obrotowe barki, ale na szlaku Wisły odstawały je załadowane do Przegalina. Tymczasem przewidywano, że gdańskie jednostki będą transportowały pociągi rzeczne aż do Tczewa. W takiej sytuacji Bydgoska Żegluga zmuszona była wygospodarować ze swe go szupłego stanu posiadania około 37 holowników, czyli miesięczną pracę 1 holownika o średniej mocy.

Niedobory w sile uciążowej musiały w efekcie dać przestoje taboru barkowego, powiększone nie dość operatywną dyspozycją. Największe jednak straty czasu wynikły w portach morskich. W Szczecinie 12 dni stała barka „Z-2001”, 7 dni — „Z-2018” itd. Przestoje kilku nastu barek w porcie gdań-

skim i inne przestoje wynikające bądź z niedostatecznego szarmonizowania ruchu taboru rzecznoego ze statkami morskimi, bądź też z nie przygotowania przedsięwzięcia do przeładunku (w Wiślinkach, Nadbrzeżu, Sztutowie) obniżyły wykonanie planu miesięcznego.

Można by przytoczyć jeszcze inne powody, które w pewnym stopniu wpłynęły na niewykonanie planu. Choćby wewnętrzna niezdrowa sytuacja w Bydgoskiej Żegludze. Demobilizowała ona pracowników administracji i powodowała, że w momencie gdy powinni ześrodkować wszystkie siły na produkcję, rozpraszali je na plotki i rozrabiaństwo.

Główną przyczyną było jednak późne otwarcie trasy. 15 kwietnia została otwarta żegluga na Warcie. Między 9 i 15 kwietnia otwarte zostały poszczególne rejonu Wisły, Noteć i drogi wodne na Żuławach. Tym samym stracono dla nawigacji połowę miesiąca.

Jeśli dopowiemy przy tym, że NPG jest napięty — przewiduje on wykorzystanie taboru barkowego w tonach w 400 proc., w tonokm w 140 proc., a w sile uciążowej w 158 proc. — i że na jego podstawie ukształtowane są plany operatywne jasne się staje, że tak dużej str-

ty czasu nie można było nadrobić.

Jakie nauki trzeba wyciągnąć z przykładu kwietniowego? Uczyniła to już w pewnym stopniu Bydgoska Żegluga. Pomogła do tego egzekutywa, która zwróciła uwagę na najbardziej zagrożone odcinki i wzmocniła je przez odpowiednie zlecenia partyjne oraz pracę aglacyjną. Rada zakładowa przez mężów zaufania stara się obecnie zachęcić żeglarzy do bardziej wydajnej pracy. Trzeba przyznać że środki te pomogły, gdyż do połowy maja realizacja zadań przebiega już mniej więcej planowo.

Nie wszystkie jednak trudności zdołano usunąć. Żegluga całodobowa w dalszym ciągu nie jest uprawiona. Przedsiębiorstwo tłumaczy się tym, że holowniki są małe i nie ma miejsca dla dwumianowej obsady. W rozwiązaniu tego zagadnienia powinien pomóc Centralny Zarząd. Widziałby chyba możliwości, jeżeli w ten sposób ustawił załogi planu.

Należałoby ponadto zastanowić się jeszcze nad dwiema sprawami dotyczącymi taboru holowniczego. W obecnej sytuacji taborowej przy znacznej ilości starych holowników szczególnie ważna jest troskliwa obsługa, która może podnieść stan techniczny taboru i zmniejszyć ilość remontów. Załogi holowników jednak nigdy nie są pewne na jakiej jednostce będą pływać. W ostatnim prawie momencie kompletuje się ich skład. W czasie nawigacji następują dalsze przerzuty. Załoga nie czując się więc gospodarzem jednostki nie dość starannie opiekuje się maszynami i urządzeniami. Usiłuje przede wszystkim wysoko wykonać normy, nie oglądając się na przyszłość. Ustabilizowanie kadr, przywiązanie ich do jednej i tej samej jednostki znacznie poprawi tę sytuację.

Drugim zagadnieniem, które warto by rozwiązać jest zmniejszenie istniejącej dziś dysproporcji między taboru barkowym a holowniczym. Spójrzmy na ten problem oczami marynarza z barki. Wie on, że przeciętnie około 50 proc. załóg barek nie wyrabia normy, względnie przekracza ją w

niewielkim stopniu, że z tej przyczyny nisko kształtuje się ich zarobek. Czy mobilizuje go taki stan do podnoszenia wydajności lub nocnej pracy?

Najwięcej skarg słyszy się właśnie na ten temat, że żeglarz chce pływać a nie bezczynnie stać w porcie. Czy żeglarz ma na to decydujący wpływ? Nie. Ma na to jednak wpływ ilość taboru holowniczego. Przecież 25 proc. nieproduktywnego czasu barek przypada właśnie na oczekiwanie na holownik. W Bydgoskiej Żegludze bardzo niekorzystnie bowiem kształtuje się stosunek ton wymię rzonych barek do KM. Wynosi on 12,6 ton na 1 KM czyli ponad 2-krotnie więcej niż przewidują to planowe wskaźniki. Należałoby więc zwiększyć tabor holowniczy w stosunku do planu przewoźowy i przez to wyeliminować przynajmniej ten rodzaj przestojów.

Przestoje w portach morskich to następna równie poważna strata czasu. Sygnalizowaliśmy już o niej nie raz. Wydaje się, że nareszcie należałoby znaleźć jakieś właściwe rozwiązanie. Wprawdzie tabor morski ma pierwszeństwo przed rzeczynym i to jest zupełnie zrozumiałe, to jednak nie można spychać taboru rzecznoego na jakiś nieokreślony szary koniec.

Kot kilka zagadnień, których rozwiązanie — według nas — pozwoli uniknąć w przyszłości podobnego alarmującego stanu, jaka wnikała w kwietniu w Bydgoskiej Żegludze na Wiśle.

S. Jaworska

prawę warunków pracy i płacy.

(Wis)

WYRATOWALI RYBAKÓW

Był piękny, wiosenny dzień. W okolicy Puław dwaj rybacy Sikora i Capala wybrali się na połów ryb. Gdy ich łódź znalazła się między wysepkami zaczęła spływać kra. Poziom wody gwałtownie się podnosił, a łódź wraz z rybakami znalazła się w lodowych olkowach. Niebezpieczeństwo wzrastało z minuty na minutę.

Na wezwanie rybaków nadbiegła ludność z okolicznej wsi. Przybyła również milicja wodna. Nikt jednak nie miał odwagi udzielić zagrożonym pomocy.

Ktoś wreszcie zawiadomił Rejon Dróg Wodnych w Pu-

ławach. Tam natychmiast zorganizowano ekipę ratowniczą, do której zgłosili się Ryszard Pawłowski, Stanisław Nastaj, Antoni Piaseczny i Stefan Woszczyk. Nie zważając na niebezpieczeństwo, na spienionym nurcie rzeki i krę dotarli oni do rybaków i przewieźli ich na brzeg.

Spółdzielnia Pracy „Sandacz” przesłała dzielnym wodniakom gorące podziękowanie za uratowanie pracowników, a RDW wyróżnił wodniaków nagrodami.

Franciszek Gawżał
korespondent

O NAUCE, POMOCY I MODELARNI

Heniek Sokołowski wciąż powtarzał, że nie ma głowy do matematyki. Ta jego słabość była także odpowiedzią „ilustrowaną” w dzienniku klasowym.

Zbliżał się właśnie II Zjazd ZMP. Maniek Szware, ten co to na meczu wbił dwie bramki „Budowlanym”, zbliżył się po zebraniu zetemowskim do Henryka.

— Chcesz, pomogę ci w „matemacie”, Henryk zawstydział się, ale wyraził zgodę. Od tej pory, to jest od pierwszych dni lutego każ-

Witkowski. Kiedy przystąpił do sprawy Edka, Swatko poprosił o głos. Miał już gotowy, obmyślony ze wszystkimi szczegółami plan własnego zobowiązania.

— Pozwólcie mi — powie



Kiedy przystąpiono do omawiania sprawy Edka, Swatko poprosił o głos

dego prawie wieczoru spotkać ich można we dwójkę „oalkuwających matemę”. Wykładowczyni Krutal usmiecha się — „teraz nie boję się o Sokołowskiego, Manieka wyciągnę go”.

Na tym samym zebraniu przeanalizowano także sprawę Edka Jurkowskiego. Zle było z chłopakiem: 5 dwój, odebrane stypendium, wstyd Romek Swatko z IIB — czyli nek zarządu szkolnego ZMP, przyszedł do Technikum ze Szkoły Zasadniczej, jako przodownik nauki. Podobnie jak Janek Rundzio i Stasiak

dział trochę uroczystości — zaołkować się Jurkow-skim.

Po sali przeszedł szept niedowierzania. Jak to, on sam chce wyciągnąć Edka z pięciu niedostatecznych?

Liczył resztą na dobrą wolę Jurkowskiego. Edek chętnie przychodził nie tylko na wspólne odrabianie lekcji, ale także i na konsultacje prowadzone przez profesorów. Na zebraniach ZMP-owskich Swatko składał meldunki o postępach Edka w nauce. Były zadowolające.

W kwietniu Edek Jurkow-ski nie miał już ani jednej dwójki.

Szerokie schody w dół. Duża, widna suterena. Szczęk stalowych zasuw, skrzyp ciężkich, hermetycznych — jak w łodzi podwodnej — drzwi. Oto i modelarnia.

Marian Pawlik — „kierownik” i Marek Swiderski — „starszy instruktor” modelarni (oba z IIB) z poważnym głosem go oprowadza-ja.

— O, takie robimy modele.

Mam przed sobą dwa duże modele jachtów. — Pływające — wyjaśnia Swiderski. W maju urządzimy regaty. Mój „Jaś” też weźmie udział.

— A to — mówi Pawlik, pokazując wielką płachtę papieru — rysunek techniczny jachtu klasy międzynarodowej „Olimpia”. Budują go Jacek Kowalski i Jerzy Kabczyński.

W kącie stoi tokarka. Samiśmy ją remontowali, własnymi rękami — mówią pokazując dionie. — I motor i pas. Tylko pas był parcia ny, trochę wystrzępiony, więc przysłała taka komisja BHP i kazała zdjąć.

Przy drzwiach stoi otwarta drewniana szafa. — Nareszcie! — wykrzykuje — nareszcie widzę model statku rzecznoego. Jest malutki jak dłoń. Z jednego klocka.

Śmiesznie dziecinny w porównaniu z „Olimpią”.

— Jak miałem dwa lata też takie budowałem — rzucam rozczarowany.

— Ech, żartujecie.

— A właściwie...

— No, co właściwie. Brak checi, serca, zamiłowania. Ale jachty — cacy.

— Wcale nie — „kierownik modelarni” znika gdzieś. Po chwili przynosi plik różnych, kartonowych tezek. Pokazuje mi ogromny sztywny arkusz z wykresem chyba prądów morskich...



Edek chętnie przechodził nie tylko na wspólne odrabianie lekcji, ale także i na konsultacje

— Wiecie co to takiego? — Gólsztrom — mówię i zamykam oczy, żeby ukryć wstyd. — Nie. To linie teoretyczne rzecznoego statku. Czy z takiego wyniku można zro-

bić model? — „kierownik” macha ręką.

Nie patrząc mi w oczy patrzy papier z powrotem do różowej teckki. Teraz już wiem, dlaczego nie robią model tych statków, z którymi związane będzie ich przyszłe życie.

To tylko fragmenty. Życie szkoły jest znacznie bogatsze, obfite w wydarzenia. I z pewnością ciekawsze niż to, co opisałem wyżej. Gdybym chciał się pokusić na pełniejszy opis życia szkoły, musiałbym wspomnieć i o tych czterech szalupach remontowanych własnym prymem i o budowie pomostu, który z braku materiału jest dopiero w projekcie i o kłopotach profesora Dowgiałły z locją rzecznoą, o praktykach wakacyjnych i setce innych spraw. Ale można je pominąć, zwłaszcza, że w przyszłości wróci-

my i do nich. Nie można na tomiast pominąć milczeniem faktu, że Wrocławskie Technikum jest produkującą szkołą w rejonie żeglud. Bo to jest najważniejsze.

HENRYK SACZEWSKI

Dlaczego nie noszę munduru marynarskiego

„Ster” zamieścił niedawno artykuł jednego z korespondentów statkowych w sprawie mundurów.

Na podstawie tego artykułu mógłby ktoś sądzić, że w

Polsce nikt nie nosi marynarskich mundurów. Tak jednak nie jest i w związku z tym postanowiłem zabrać głos właśnie na łamach „Steru”.

Jestem jednym z tych, którzy noszą mundur marynarski, a więc sprawy związane z nim nie są dla mnie obojętne. Poza tym otrzymuję go od naszego przedsiębiorstwa, a Instrukcja Pilotowa mówi: „...pilot w służbie powinien być w mundurze...”. Tylko, że w tym jest małe „ale”. Mundur noszę tylko w służbie. Dlaczego? Pozwól sobie przytoczyć kilka faktów.

Twierdząc, że mundur marynarski, poza nielicznymi wyjątkami jest noszony nie przez marynarzy, lecz przez różnych osobników do tego nieuprawnionych. Bardzo często mundur ten jest niekompletny, albo też... zbyt „kompletny”. A więc czapka fasonu nieokreślonego. Emblematycznie oficerowski, przyczepiony zawsze w nieodpowiednim miejscu (za wysoko). Bardzo często wisi i kołysz się w taki marszu. Jeżeli osobnik ów jest w płaszczu, to konieczne szerokie naramienniki i konieczne dużo złota tzw. „ornatowego”. Fason płaszcza jest na ogół różnorodny, najczęściej zbliżony do wojskowego. Jeżeli zaś osobnik ów będzie bez płaszcza, to oczy przykuwają błądliwie dołnych części rękawów marynarki. Łatwo się domyślić, że spodnie konieczne i dołu szerokie i wygniecione (przebieżająco) marynarze nie mają czasu na taką drobnostkę, jak

prasowanie). Buty różnego kalibru od brązowych zamkniętych do butów z cholewami. Przyznacie mi chyba Ob. Redaktorze, że widok niezbyt zachwycający, a jeszcze gdy dodamy do tego obrazu gesty i słownictwo, to na samo wspomnienie, może zrobić się słabo.

Nie będę zamieszczał konkretnych przykładów, bo „Ster” to nie miejsce dla ich popularyzacji. Chciałbym tylko wskazać jeszcze przyczyny tego stanu. Według mnie dzieje się tak dlatego, że:

● Nie ma w Ministerstwie Żegluga żadnej instrukcji mundurowej. Uważam, że chyba Ministerstwo jest upoważnione do wydania takiej.

● Żadne organa porządkowe nie kontrolują uprawnień do noszenia dyktandki i mundurów. A przecież określa to Rozporządzenie Prez. Rady Ministrów z dn. 12.5.1932 r. (Dz. URPL Nr 41) poz. 348). Zarządzenie co prawda stare, lecz można wydać nowe.

● Prasa morską ani codzienna Wybrzeża nie zajęła się tym zagadnieniem. Często opisanych karykatur odpadałaby na skutek wyśmiania.

● Przedsiębiorstwa podległe Min. Żegl. nie robiły dotychczas nic, aby przynajmniej ujednolicić kroje mundurów.

Może będą złośliwi, którzy całe moje wystąpienie określą mianem dziecinady. Ja w każdym razie uważam, że nadszedł czas aby te sprawy uregulować.

Z. ZIOŁKOWSKI
korespondent

ZA NAJLEPSZE KORESPONDENCJE

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Fr. Buła z PLO i Fr. Gąwiał z RDW Puławy.

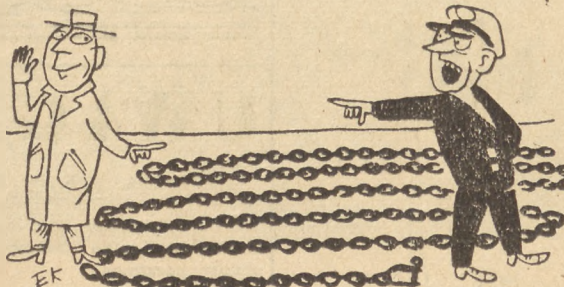
Sami nie wiedzą co posiadają

Tak można by streścić historię, którą wyciągamy na światło dzienne z mroków blisko 2-letniego zapomnienia. Tyle bowiem czasu leżało na placu w Stoczni Gdańskiej importowane statkowe łańcuchy kotwiczne, w ilości 8 przeszło i 8 szaki (około 6 ton). Łańcuchy posiadają pełną wartość użytkową i kosztowały 2800 dolarów.

Czym zatem wytłumaczyć fakt, że nie zostały one do-

magowały okazania takich dowodów przy odbiorze łańcuchów. Sprawa wygląda więc wprost groteskowo. Nie ma dotychczas siły, żeby zlikwidować tę czysto formalną przeszłość. Nie pomogły liczne pisma, telefony i wizyty lokalne. Nie ma komu zająć się łańcuchami, które nadal leżą na otwartym placu i rdzewieją.

Ostatnio chęć kupna łańcuchów zgłosiła świnoujska „Odra”. Niestety — sprze-



tychczas upłyniętym, że mimo zapotrzebowania nie sprzedano ich?

Po prostu tym, że w ciągu 21 miesięcy nie udało się ustalić, kto jest właścicielem tych łańcuchów: czy Stocznia Gdańska, czy też Polska Żegluga Morska w Szczecinie. Stocznia odgrywa się od łańcuchów twierdząc, że są one własnością PZM. Ta zaś nie mając dokumentów potwierdzających prawo własności, nie kwapi się z ich przejęciem, choć wiadomo że Stocznia nie wy-

daż nie doszła do skutku, no bo rybacy nie mogli dobić targu z właścicielem, którego... przecież nie ma.

Trudno jest przewidzieć, jak galej potoczy się sprawa.

Mamy jednak nadzieję, że nasza notatka będzie dla kompetentnych czynników sygnałem do wszczęcia eiergicniejszych poszukiwań, które doprowadzą w końcu do wykrycia właściciela i zmuszenia go do sprzedaży niszczących łańcuchów.

J. P.

Do gadatliwych



W Szczecińskiej Stoczni Remontowej, niektórzy towarzysze jak np. Szkudlarek, Borkowski wykazują dużą aktywność, ale... w słowach.

Aktywnie na każdym zebra-

niu

Do pracy mobilizując

Pytam was — o wymowni — czemu

Sami tak źle pracujecie?

MIECZYSLAW KOWALSKI

korespondent

„Skomplikowana” sprawa

17 stycznia br. zachorował Czesław Kopeć, mechanik z gdańskiej Ekspozytury Żegluga na Wiśle. Nie-



zdolność do pracy przewlekła się prawie do 3 miesięcy. Wiadomo, że choroba w każdym razie nie wzbogaca, Kopećowi zaś wyplacono wynagrodzenie za ten okres według najniższej stawki. Dlaczego?

Kopeć jest pracownikiem umysłowym — jak wszyscy kapitanowie, mechanicy i

kontrolerzy statków w żegludze śródlądowej. Pracownik umysłowy otrzymuje za okres choroby pensję zasadniczą oraz premie jaką w tym czasie uzyskało jego przedsiębiorstwo. Takie też zarządzenie wydał Centralny Zarząd obejmując nim również i żalugi pływające. Nie przewidział tylko jednej rzeczy, że żalugi pływające są wynagradzane według innego klucza. Był goska Żegluga na Wiśle 11 lutego prosiła więc Centralny Zarząd o wyjaśnienie. Niestety, sprawa nie jest taka prosta, gdyż do dnia dzisiejszego wyjaśnienia brak.

Z tego też powodu Kopeć uważa się jednak za pokrzywdzonego i domaga się wyrównania.

(J)

Chuligański wyczyn sternika

Sternik barki „Z-2441” — Dębski, znany jest wśród wrocławskich żeglarzy z nałogowego pijanstwa. Okazuje się, że kupuje on wódkę nie tylko za własne, ale i cudze pieniądze, wydłużając je w formie pożyczki od młodych pracowników żegluga.

Ostatnio sternik pożyczył 110 zł od 19-letniego bosmana M. Benneka z barki „Z-4430”. Kiedy po upływie kilku tygodni Bennek poprosił Dębskiego o zwrot pożyczonej kwoty, ten w odpowiedzi zwerbował bandę pijaków i napadł na chłopca w kabinie barki.

Na alarm wszczęty przez napadniętego, Dębski wraz z kompanami uciekł z jednostki, grożąc bosmanowi ponownym napadem.

Obecnie, gdy wzmagamy pracę nad wychowaniem młodych kadr, chuligański wybrzyk sternika Dębskiego jest specjalnie szkodliwy. Powinien on być sygnałem do ostrzeżenia czujności aktywności demoralizującego wpływu tak szkodliwych jednostek jak Dębski.

T. KONDEL
korespondent

Niezbyt korzystna zamiana

Parowiec „M. Buczek” wrócił już z Chin do Polski kiedy otrzymał polecenie PLO, aby wymienić z m/s „Kiliński” kilku marynarzy. „Randez-vous” nastąpiło na Morzu Chwistkim.

Jedynym środkiem łączności pomiędzy statkami była szalupa, za pomocą której kapitan parowca „M. Buczek” przekazał trzech członków załogi: mł. marynarza i 2-ch stewardów oraz nieco mowiantu, a m/s „Kiliński” przesłał nią „osoby” jadące do kraju. Ku zdumieniu załogi „M. Buczka” zamiast marynarzy, spryciarze z „Kilińskiego” przysłali... 4 matki, 6 bażantów, jednego węża białego i 2 lisy tropikalne. Choć załoga „M. Buczka” czuła się nieco pokrzywdzona na tej zamianie, nie pozostało jej nic innego jak podnieść kotwicę i ruszyć do Gdyni.

„Pasażerów” zakwaterowano w klatkach. Jednego liska, który robił bardzo miłe wrażenie, „przytulił” w swej kabinie starszy mechanik. Ale po dwóch nocach miał go już dość, ponieważ lisek

wydzierał zapachy wręcz inne niż „Soir de Paris”. Przeniesiono więc liska do klatki, za co się obraził i znikł bez śladu.

Niektórzy myśleli, że wyskoczył za burtę, ale byli i tacy, którzy od tego dnia, szczegółowo badali każdą sztukę mięsa — podejrzewając, że kucharz maczał w tym palce. Już życie załogi wracało do równowagi, kiedy pewnego wieczoru rozesła się sensacyjna wieść: — wąż biał znikł z klatki... Tego było już za wiele. Czyżby znowu kucharz?

Załoga wszczęła gorączkowe poszukiwania. Radiooficer, który był zdania, że wąż sam uciekł — całą noc zamknięty w kabinie rozmyślał nad głupotą niewdzięcznika. Po kilku godzinach, znaleziono węża spiętego pod barką. Radiooficer jednak tak się na niego oburzył, że prze stał chodzić koło klatek.

Przez kilkanaście dni był spokojny. Nagle w pobliżu Sopotu rozległ się donośny głos syreny: — alarm — „człowiek za burtą”. Błyskaw-

icznie spuszczone szalupę i wyratowano... matkę, której widocznie nie podobala się praktyka na morzu i próbowano uciec do Singapuru. Reszta „pasażerów” czuła się nawet nieźle.

Byłoby wszystko w porządku, gdyby nie fumigacja w Szczecinie. Tym razem była

ona bardzo skuteczna, gdyż działała nawet po wywiezieniu statku, o czym mogłyby świadczyć 4 bażanty i 1 matka — gdyby jeszcze żyły...

Reszta niecodziennych „pasażerów” parowca „Marian Buczek” doznała szczęśliwie do bram oliwskiego Zoo.

Wit

Dźwigowa przeszkoda

3 maja br. h/p „Bożymir” miał załadować w Por-



Miejskim we Wrocławiu 12 beczki oliwy. Już o godz.

8,30 holownik stał pod dźwigiem.

Kpt. Waliczek i mechanik Grobosz zawiadomili kierownika Zespołu Portowego, że trzeba załadować oliwę na holownik. Dźwigowemu się jednak nie spieszyło i zaczęły się kilkunastominutowe targi. Warto przy tym dodać, że cały ładunek trwał 12 minut. W taki właśnie sposób opieszłość Zarządu Portu i dźwigowych spowodowała trzy-godzinny przestój holownika.

marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Nie wiem jak komu, ale mnie artykuł o córce, która wyjdzie tylko za pływającego marynarza przypadł do gustu. Bo i rzeczywiście, niektórzy straszną na gonkę robią na „pływającego”, uważając go za fejdyną „dobrą partię w tych ciężkich czasach”. Sam już kilkakrotnie dzięki wysokiej gotowości technicznej umysłu uniknąłem poważnych następstw (jak wiadomo jestem jeszcze ciągle kawalerem). I chociaż chęć nie zmienił bym stan cywilny, to jednak wyłączenie za „portmonek” nie myślę się zatrudniać.

To jest proszę Redaktora, tylko jedna strona medalu. Bo oprócz tych, które tylko z „pływającym”, są i tacy, którzy tylko pływają.

Po co pływać — wiemy wszyscy i wiedzą ci, którzy się do tego tak strasznie rwa. Przychodzą oni do floty z góry już przygotowanym planem: „Jeden — dwa rejsy, trochę dewiz, ciut — ciut handelku i na jakiś czas starczy. Kto wie, może w tym czasie u-

ruchomią komunikację na księżyc, więc pójdzie się tam. Wszystko jedno gdzie, byle tylko z dodatkiem dewizowym”.

Już liczyć to oni dobrze potrafią. Zresztą nie dziwnego — z reguły bowiem tacy goście mają wyższe wykształcenie. Dziwić się, prawda? Ale to nie moja wina, że obywatelom magistrów, inżynierów i niektórych dyrektorów, chleb „lubelski” zbrzydł i wolą „wbijać w krzyże” — nocne porce.

Przychodzi taki gość na statek schludnie ubrany, kapelusz „panama”, na rękach jasne „głazki” i parasol. Trapi: „myślę, że to kontrola z Ministerstwa Żegluga uprzejmie zapytuje: — Obywatel zapewne do kapitana w sprawie eksplo-

atacji, nieprawdaż?

— O nie — grzecznie odpowiada dżentelmen — ja tu w sprawie zatrudnienia, czyli zostałem na ten okręt zaangażowany. Pan pozwoli, że się przedstawię: (to mówiąc zaangażowany, elegancem ruchem ściąga rękawiczkę) magister Graf, były dyrektor Przedsiębiorstwa Rozkopywania Ulic.

Trapiowy nie wiedząc co począć z uściśniętą przez magistra dłoń, jakąż się zapytuje: — no, dobrze, ale w jakim charakterze pan magister będzie pływował?

— Jeśli chodzi o pływanie to tylko żabką, a tu na tym okręcie zajmę stanowisko orbisowskie.

— To znaczy...

— „to znaczy prakty-

kanta hotelowego.

I zaczyna się Redaktorze na statku „miesiąc czystości”. Wszystko jest brudne, kabiny sprzątają samary: arze, którzy patrzą na męczarnię „orbisów” — klną i wyęcają go u-



jego obowiązkach. Ale kiedy magister — praktykant płynie w drugi rejs, ochmistrz płacze ze złości. Bo jeśli mu powie np.: — pro-szę przygotować bieliznę do prania, ten mu nieraz ko hardo odpowiada: — co? — szukaj pan sobie ludzi do roboty. A biedny ochmistrz, gdyby był w kadrach na pewno by takich znalazł.

mgr st. mar.
JAN SZPILKA

Dlaczego?

PZM o postępie przeładunku statków? Nie dochodziłoby do tego, gdyby klarkowie częściej odwiedzali statki i zasięgli od Zarządu Portu ściślejszych danych o przeładunku — zwłaszcza o terminie jego ukończenia. ...spedytor C. Hartwig w

Gdańsku nie wykazuje należytej dbałości o dostarczanie odpowiedniego opakowania dla ładunków niebezpiecznych?

Przykład tego mogliśmy obserwować w końcu marca br. w magazynie portu gdańskiego, gdzie beczki zawierające towary niebezpieczne ciekły, a spedytor przez szereg dni zwolewał z wymianą opakowania.

Ułatwić życie żeglarzom

Żeglarze zatrudnieni na barkach Wrocławskiej Żegluga na Odrze otrzymali niedawno koce i bieliznę, którą co pewien czas oddają do pralni. Robią to jednak bardzo niechętnie, gdyż pralnie — zarówno we Wrocławiu jak i w Szczecinie — oddają bieliznę niedopraną. Wobec tego większość załóg kupuje my-

dło i proszek za własne pieniądze, przekazując brudną bieliznę do domów.

Sprawą tą należy się bliżej zainteresować i albo po prawić pracę pralni, albo ustalić normy zużycia mydła i proszku wydając te środki żeglarzom korzystającym z przydziału bielizny.

Drugą z kolei bolączką jest brak siatek w iluminatorach na skutek czego w lecie (kiedy iluminatory są często otwarte) wlatują do kajut owady, przeszkadzając żeglarzom w wypoczynku.

Muslin nie jest przecież drogi i zabezpieczenie nim



iluminatorów nie sprawiły dyrekcji dużych trudności. Dla dobra załóg pływających należałoby te niedociągnięcia jak najszybciej usunąć.

T. Kondel

ROZMOWA

— Serwus, Władek. Dawno się nie widzieliśmy

— A dawno. Będzie rok. Powiedz, co u ciebie słychać? Pracujesz jeszcze w Żegludze?

— Jasne. Właśnie mamy postój. Nim skompletuję barki, minie ze dwa dni. Rozglądam się za jakimś sklepem z obuwiem. Dostałem premię za bezawaryjne pływanie i chciałem sobie kupić jakieś letnie sandały. Mam ochotę na brązowy zamsz. Zamsz bardzo podobny do mojej dzławeczyny.

— Premie bezawaryjna?

Wiesz, ja też pływam na swoim gracie już czwarty rok bez awarii. Ale co tam, u nas w plockim Rejonie nie ma takich premii.

— Nie dostajecie?

— Nie. Chociaż wiele jest u nas barek i statków, które całymi latami pływają bez awarii. Tacy sternicy jak Michnowski, Arusiak i Modziejewski oraz załoga holownika „22 Lipca” podejmują wiele zobowiązań jazdy bezawaryjnej i realizują je z dużym powodzeniem, a mimo to żadnych premii nie otrzymują.

— Nie rozumiem dlaczego tak jest. Wiesz, dam ci radę. Napisz o tym do „Steru”. Może ktoś kompetentny wyjdzie na jego powołanie niewypłacania premii.

— Słusznie. Napiszę.

CZESŁAW FUZ
korespondent

LADUNEK ...ale jaki?

Niedawno donosiliśmy o otwarciu „filii” oliwskiego ZOO na motorowcu „Kiliński”.

Sądźmy, że niedługo trzeba będzie przeprowadzić reorganizację i ogród zoologiczny w Oliwie — nazwać filią „Kilińskiego” bo właśnie tu jest więcej zwierząt.

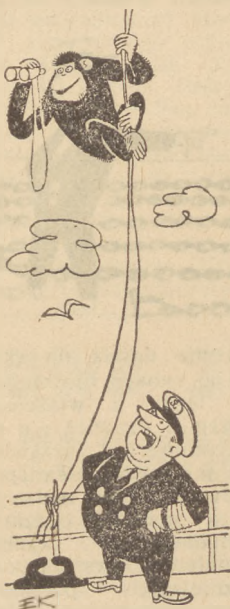
Wietnamskie węże-ba, małpki, bażanty i lisy tropikalne prędko zorientowały się, że polscy marynarze kochają zwierzęta i jak „w dym” na „Kilińskie”. A statek... zanurza się coraz bardziej.

Należy żałować, że program Szkoły Morskiej nie obejmuje wykładów z dziedziny opieki nad zwierzętami i dlatego trafiają się czasem na statku tzw. „nieporozumienia towarzyskie”.

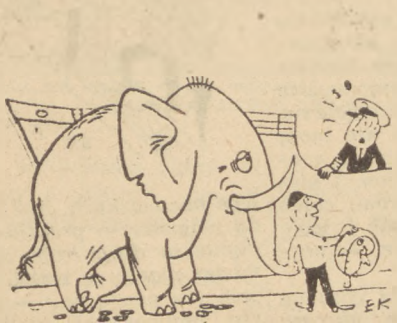
A oto jak sobie wyobraża te perypetie nasz rysownik E. Karłowicz.



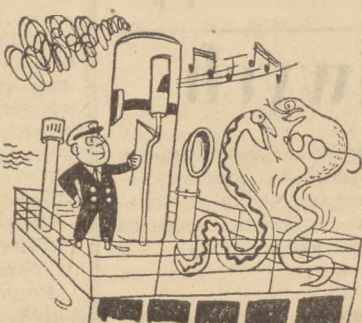
— Zaraz mówiłem, że jeśli je nauczymy mówić to będą kłopoty



— Oddaj lornetkę, bo sam po nią wejdę!



— Jeszcze tylko dwie sztuki kapitanie...



— Czy nie uważasz, że pod syreną lepiej się tańczy niż pod fujarką fakira?

Naukowcy radzą nad ujściem Wisły

Rumowisko odkładane przy ujściu Wisły do Zatoki Gdańskiej tworzy wyspę, dzielącą koryto rzeki na dwa ramiona. W ten sposób powstaje nowa delta Wisły. Proces ten trwa już od lat i jest dość niebezpieczny. Narastanie bowiem tej wyspy grozi zmniejszeniem i spłyceniem rybnego ujściowego, co pogarsza warunki spływu łodów.

Jednak niebezpieczeństwo temu trzeba zaradzić. Dlatego też już od wielu lat ujście Wisły jest przedmiotem badań. Rejon Dróg Wodnych w Tczewie — administrowany tymi władzami — powołał do współpracy w tej dziedzinie gdański Instytut Morski. Zebrane dotychczas materiały pozwalają na stworzenie koncepcji racjonalnej zabudowy ujścia Wisły i w efekcie usunąć groźące niebezpieczeństwo. Instytut Morski w pracach swoich opierał się również na eksperycie wybitnego naukowca ra-

ckiego prof. dra Zenkowskiego. Aby pracownikom portowym przedstawić możliwości posługiwania się różnymi rodzajami sprzętu i środkami transportu wewnątrzportowego, które to urządzenia w decydującym stopniu wpływają na wydajność pracy przy przeładunku towarów w beczkach, oraz aby dać wskazówki co do prawidłowego

O przeładunku drobnicy w beczkach

Jednym z najpopularniejszych opakowań stosowanych w handlu i transporcie morskim, stosowanym od najdawniejszych czasów, jest beczka drewniana. Za szeroki stosowaniem beczek przemawia duża ich wytrzymałość, szczelność i łatwość manipulacji. Dziś jednak spotykamy częściej w przeładunkach portowych, z tym że beczki drewniane zastępują być wypierane przez beczki metalowe oraz różnego rodzaju beczki (metalowe, ze szkła, masy papierowej lub fibry).

Ładunki drobnicowe w beczkach i beczkach stanowią 15-20 proc. ogólnej masy drobnicy przechodzącej przez porty. Dlatego też porty muszą być zaopatrzone w odpowiedni sprzęt i urządzenia ułatwiające manipulację ładunkami w tym opłakującym, bowiem składowanie, przewóz i sztutowanie w ładowni okrętowej można wykonywać szybko i sprawnie tylko przy użyciu właściwego sprzętu oraz zachowaniu przepisów odnoszących się do tej grupy ładunków (z punktu widzenia techniki na manipulacji i przeładunku kształt oraz wymiary i ciężar ładunków w beczkach i beczkach zmniejszają do traktowania ich jako odrębną grupę).

W załączniku znajduje się alfabetyczny spis najważniejszych ładunków pakowanych w beczkach lub beczkach.

Całość liczy 72 strony; ilustrują ją 49 rysunków i fotografie. Broszura ma jasny układ, napisana jest bardzo przystępnie i pożytek z niej dla robotników portowych jest duży.

F. Duda, K. Bartuszyński i Czech W. Budzyński a w sekcji tanecznej: Z. Rabsztynowa, E. Filusz, R. Szafarczyk i G. Ginter.

Ludzie ci, jak zresztą i wielu innych żyją zespolem, cieszą się jego rozwojem i nie pomijając żadnej próby — świecą przykładem dobrze spełnionego obowiązku.

Zespół ma jednak i swoje kłopoty. Najpoważniejszy z nich to brak sceny i lokalu do prób, zarówno dla sekcji artystycznej jak i chóru.

Dlatego też należy przyspieszyć budowę hali widowiskowej przewidzianej na 1956 r. Kierownictwo „Klubu Żeglarskiego” i Zespołu musi się zwrócić w tej sprawie do Zarządu Głównego ZPPZ a na pewno spotka się z pomocą. W miarę możliwości powinni pomóc dyrekcje Kozielskich Stoczni Rzeźniczych i Kozielskiego Zespołu Portów, tym bardziej, że ich kierownicy tow. tow. Kokot i Gliński żywo interesują się Zespołem i wraz z Radą Zakładową stoczną robią dla „Klubu Żeglarskiego” wiele dobrego.

Ponadto zespół występuje dotychczas w strojach krakowskich, a przecież zgodnie ze swymi założeniami artystycznymi powinien reprezentować Opolszczyznę. Stać unosek, że członkowie zespołu muszą posiadać stroje opolskie.

W życiu kulturalnym Opolszczyzny, polsko-czechosłowacki Zespół Pieśni i Tańca odgrywa niepoślednią rolę. Nie od rzeczy przeto będzie zwrócić uwagę kierownictwu Zespołu na braki repertuarowe. Trzeba stanowczo pomyśleć o nadaniu repertuariowi wyraźnego folkloru opolskiego.

Przecież w artystycznym dorobku rejonu opolskiego nie trudno będzie znaleźć charakterystyczne pieśni i tańce, które Zespół może społeczeństwu przypomnieć i odpowiednio je popularyzować.

I o tym nie powinno się zapominać.

(Wis)

Kozielski zespół

Zespół Pieśni i Tańca liczy około 150 osób (w tym 26 Czechów), podzielonych na sekcje: chór, tańce, orkiestrę.

W czerwcu ub. r. dyrygent Aleksander Warykiewicz i choreograf Alina Knyszewska przygotowali zespół do pierwszego występu.

Obecnie kozielski Zespół Pieśni i Tańca ma już za sobą 25 występów. Część wokalistów muzycznego repertuaru została nawet nagrana przez Polskie Radio Stalinogród.

Dużym sukcesem Zespołu po zdobyciu pierwszego miejsca w wojewódzkich eliminacjach, jest wejście do III etapu ogólnopolskiego konkursu amatorskich zespołów artystycznych z okazji 10-lecia Polski Ludowej i V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów, zorganizowanego w pierwszej połowie maja br. we Wrocławiu. Należy podkreślić, że zespół kozielski jest „najmłodszym” zespołem spośród 25, jakie zjechały do Wrocławia.

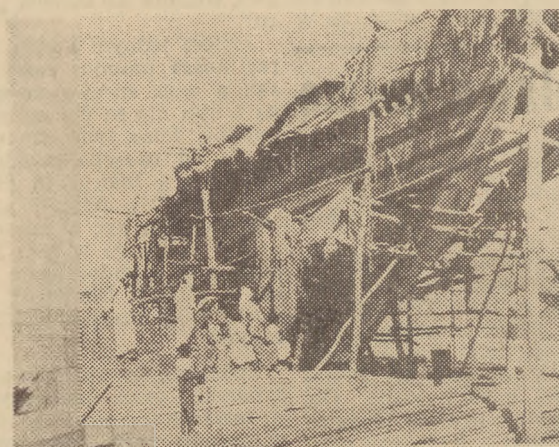
W ogólnej pracy zespołu na pierwsze miejsce w sekcji chóralnej wysuwają się: U. Philippowa, S. Ardelli, E. Filuszowa, Czesi J. Ryśkowiak i J. Wójcik; w sekcji muzycznej:

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Uklejewskiego, Pałkiewicza. Rysunki: Karłowicz.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglarki 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-1080/110. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju — Gdańskie Zakłady Graficzne, Pap. rot. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczono od 24. 5. do 31. 5. 1955 r. Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 11.300 egz. Druk Druk ukończono 2. 6. 55. Zam. 1610. W-6792.



JAK PRZED TYSIĄCAMI LAT



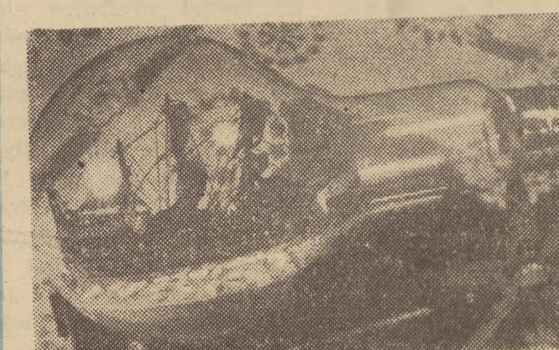
Kuwait w Zatoce Perskiej należy do najstarszych ośrodków budownictwa okrętowego na świecie. Budowa jednostek pływających odbywa się tu dziś jeszcze takimi samymi prymitywnymi sposobami jak przed kilkoma tysiącami lat. Rysunki nowych statków wykonywane są najwyżej... patykami na płasku. Zamiast nitów używane są drewniane kołki. Wiedzę techniczną zastępują miejscowi budowniczowie statków tradycją, doświadczeniem i instynktownym wyczuciem. Zdjęcie powyższe przedstawia budowę w Kuwajcie jednostki o ok. 70 tonach wyporności, przeznaczonej do uprawiania żeglugi handlowej pomiędzy Afryką oraz Indiami.

RATUNKOWY... KUFER



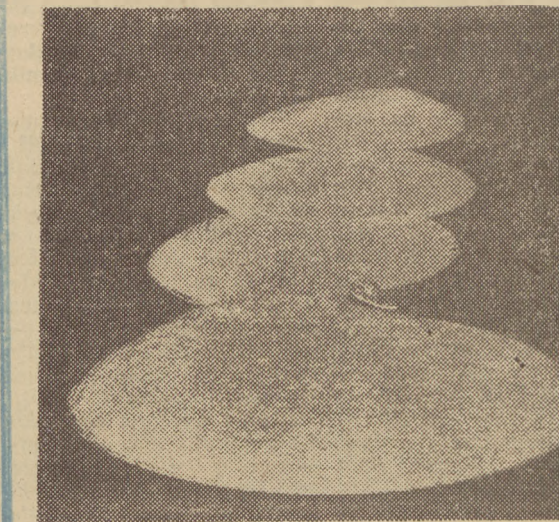
O latającym kufrze wspomina jedna z popularnych bajek. Na pewno ją znacie. A czy słyszeliście o kufrze ratunkowym? Tym razem — oczywiście — to nie bajka, a rzeczywistość choć dziwny wynalazek. Kufier ratunkowy wynalazł w końcu ub. stulecia Niemiec Krenkel z Lipska. Kufier posiadał zamykane, okragłe otwory w wieku oraz w dnie i mógł być używany jak każdy inny. W razie tonięcia statku właściciel kufra — po wyrzuceniu zawartości — wkładał go na siebie nierzadko pas ratunkowy i odpływał. Pływaność zapewniały kufrowi korkowe ślany.

GINACY KUNST



Budowanie misternych modeli wspaniałych fregat czy krepkich brygów miniaturowej wielkości, umieszczonych sprytnym sposobem w butelce czy — jak to widać na powyższym zdjęciu — w żarówce, było dziedziną, w której celowali starzy marynarze. Choć ta odmienna modelarstwa zanika dziś coraz bardziej — wiemy, że są w PMH marynarze, wykonujący modele w butelkach. Może któryś z nich przeczyta te słowa i naśle nam zdjęcie swojego dzieła, celem zamieszczenia w „Boćianim Gniedzie”?

ZGADNIJ - CO PRZEDSTAWIA ZDJĘCIE?



Odpowiedź: Oryginalny sposób transportowania drewna na jeziorze Michigan w Półn. Ameryce.