



Radośnie obchodziliśmy DNI MORZA

Z DUMA i radością świętowaliśmy tegoroczne Dni Morza. Inaugurując je przecięciem wstęgi sopockiej wystawy, minister Żegluga tow. Mieczysław Popiel m. in. powiedział:

narzy i pracowników administracji udekorowano złotymi, srebrnymi, brązowymi krzyżami zasługi oraz medalami dziesięciolecia. Portowcy gdańscy czcili Dni Morza w Morskim Domu

zasługi. Dalszych 7 portowców otrzymało brązowe krzyże zasługi, a 144 odznaczonych zostało medalami dziesięciolecia.

Nowa świetlica w Gdańskim Stoczni Remontowej po raz pierwszy w dniu 25 czerwca zgromadziła tylu ludzi. Na uroczystą akademię licznie przybyli stocznicy i ich rodziny. Za stołem prezydenckim zasiadł minister żegluga tow. MIECZYSLAW POPIEL, dyr. CZ Stoczni Remontowej GOSZCZEWSKI, przedstawiciel KW PZPR tow. STUŁA, wiceprzewodniczący Prezydium MRN MAKOWSKI i inni.

Po przemówieniach, minister Popiel udekorował przodujących stoczników odznaczeniami państwowymi.

Srebrne krzyże zasługi otrzymali m. in. WŁODZIMIERZ DZITKOWSKI — naczelny dyrektor Stoczni, AUGUSTYN SCHMIDT — z działu dokowego, WEADY-SŁAW ŻMUDZIŃSKI — silnikowiec, KAZIMIERZ WIL-

Kultury — w Nowym Porcie.

Po referacie dyr. Mokosy wielu pracowników portu otrzymało wysokie odznacze-

„Podsumowując dziś 10-lecie naszego dorobku — trzeba przypomnieć sobie, jak na przestrzeni wieków kształtował się stosunek Polski do spraw morskich. Był okres w XVI wieku, gdy 160 statków rocznie wypływało z Gdańska poza wody cieśniny Sund. Jednakże z czasem było ich coraz mniej. Polska szlachecka nie doceniała znaczenia morza. Kierowała swe oczy w kierunku ziem wschodnich, dążąc do ich ujarznienia.

Polska w okresie międzywojennym nie posiadała faktycznie własnej floty. Kilka parowców wozło emigrantów. Bredzeniem o „polskich koloniach” sanacyjni wodzowie chcieli stworzyć pozory „mocarstwowości” Polski na morzu”.

Nigdy nie może być mocarstwem morskim kraj, nie posiadający własnego przemysłu okrętowego. Te niezbędne warunki stworzyła dopiero władza ludowa. Zakłócały się na falach budowane przez naszych stoczników okręty. Dziś polskie statki docierają do wszystkich zakątków świata. Zbudowaliśmy już ponad 100 pełnomorskich jednostek. Część ich sprzedaliśmy na eksport pokrywając w ten sposób dużą część inwestycji w Nowej Hucie, Wierzbicy i innych budowlach socjalizmu. Dokonujemy zasadniczych zmian naszego ratownictwa okrętowego. Czynione są przygotowania, aby zastosować nowoczesną technikę ratowniczą. Stworzyliśmy również od podstaw potężne zaplecze remontowe naszej floty.

Partia i Rząd wysoko oceńni wkład pracy ludzi morza. Na uroczystych akademiach w zakładach pracy naszego resortu, dziesiątki pracowników otrzymało wysokie odznaczenia państwowe i cenne nagrody.

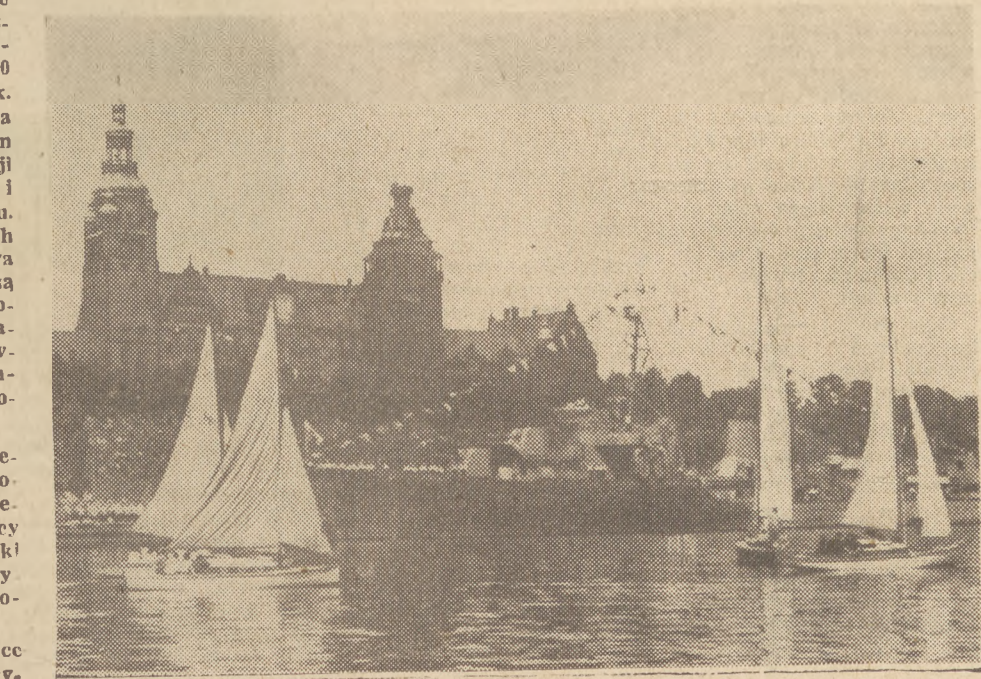
W Polskiej Marynarce Handlowej około 200 mary-



Minister żegluga tow. Mieczysław Popiel, dekoruje brązowym krzyżem zasługi przodownika Gdańskiej Stoczni Remontowej — Kazimierza Tobiasza.

nia państwowe. Na piersi MA — kadłubowiec i LEON PAWŁA WITKIEWICZA, STANISŁAWA STANA, JERZEGO SIEROCIŃSKIEGO i STANISŁAWA WALCZA-KA zawisły srebrne krzyże

(Dokończenie na str. 2)



STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 13(107) rok 5

GDANSK, 1-15 LIPCA 1955 R.

Cena 40 gr

Zlikwidować przestoje barek w Szczecinie

POŚRÓD wielu przyczyn przestojów barek w Szczecinie poruszyć tylko te, które zalicza się do kategorii przyczyn subiektywnych. Część z nich ma swój początek w organizacji pracy przedsiębiorstw żeglugowych, reszta w niewłaściwej pracy Zarządu Portu Szczecin i przedsiębiorstw współpracujących.

W portach górnej Odry zgrupowanie barek jest najczęściej wynikiem nierytmicznego dopływu masy towarowej z lądowych central dyspozycyjnych. Przed naszą służbą handlową stoi więc poważne zadanie zlikwidowania systemu uderzeniowego dostawy masy towarowej, a wprowadzenie w to miejsce równomiernego potoku podaży. Zlikwidowanie przyczyn powstawania korków już w punktach początkowych rejsu, zadecyduje o rytmicznym i sukcesywnym przebiegu taboru przez całą trasę, jak też poważnie zapobiegnie hałdowaniu barek w Szczecinie.

W Bydgoskiej Żegludze planowy i rytmiczny przebieg pociągów zakłócony jest brakiem dostatecznej siły holowniczej. Dla przeholowania barek bydgoskich na odcińku Kostrzyn — Szczecin potrzeba co najmniej 3 holowników tymczasem tę trasę obsługuje do dnia dzisiejszego tylko jeden holownik.

W rezultacie barki bydgoskie oczekiwały po tygodniu i dłużej w Kostrzynie na wyjście na trasę. Tam zgromadzone w liczbie kilkunastu, stałem wchodziły do Szczecina, aby z kolei odbyć tu następną porcję czekania. Nim wreszcie ZnO przysłała z pomocą, barki bydgoskie miały już poważny przestój. Opracowanie i podpisanie umowy agencyjnej przez dyrektorów Żegluga na Odrze i Bydgoskiej Żegluga na Wiśle nie zlikwidowało trudności jakie istniały w zakresie współpracy tych przedsiębiorstw w Szczecinie.

Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej likwidując pod ekspozyturę Bydgoską w Szczecinie zapominał o bardzo ważnej rzeczy. Mianowicie umowa agencyjna normująca obowiązki i prawa Ekspozytury Szczecińskiej w stosunku do taboru bydgoskiego, powinna jednocześnie uzbroić kierownika Ekspozytury szczecińskiej we wszystkie środki potrzebne do wykonywania wynikających z niej zobowiązań. Tymczasem zlikwidowano po prostu 3 etaty Żegluga Byd-

goskiej — nie zwiększając odpowiednio szczecińskiej Ekspozytury.

Umowa agencyjna miała więc charakter połowiczny, gdyż nakładając obowiązki na żeglugę odrzańską nie zapewniała warunków do należytej współpracy tego przedsiębiorstwa z Bydgoską Żeglugą. Zamiast współpracy było jednostronne świadczenie w holowaniu. Ponieważ barki bydgoskie stanowią liczbowo ponad 50 proc. trasowych barek odrzańskich, holowniki szczecińskie miały pełne śruby roboty. Ta okoliczność wywarzała niewłaściwą atmosferę w stosunkach między dwoma braćmi przedsiębiorstwami. Bydgoską dyrektora opanował pewien kompleks niższości wobec wrocławskich potentatów. A wystarczyło przecież przewidzieć nie usługi holownicze umieścić na rzecz Bydgoskiej Żegluga w planie operatywnym Ekspozytury Szczecin a już holowniki odrzańskie bez „laski” pomagały Bydgoszcz. Tego Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej nie zrobił. W zamian za to „ratując” ogólny plan śródlądzie przeniesiono w kwietniu z Bydgoszczy dodatkowo na Wrocław 90 000 tonokilometrów, co przekreśliło planową pomoc.

Od kwietnia jednak wiele się zmieniło w metodzie planowania. Wyszły z remontu dalsze holowniki, wiele nowych myśli ożywiło żeglugę. Przedstawiciele Dyrektora przedsiębiorstw na naradzie w Szczecinie omówili dokładnie dotychczasowe bolączki i powzięli cały szereg realnych wniosków, które w tej chwili weszły lub wchodziły w życie.

Najbliższe dni pokażą nam czy usprawnienia w dostateczny sposób uzdrowiły i podniosły organizację pracy żegluga. Trzeba się jednak liczyć z tym, że na dłuższą metę i taki układ nie będzie właściwy. Należy już teraz przygotować placówkę żegluga w Szczecinie do pełnienia od 1956 r. nowych, właściwych jej obowiązków. Trzy polskie przedsiębiorstwa żeglugowe oraz jedno niemieckie potrzebują w Szczecinie wspólnego agenta-spedytora. Rzecz jasna, że agent śródlądzie w Szczecinie nie może być jednocześnie armatorem i dla tego przewozy przejałyby całkowicie Wrocław. Do tymczasowej współpracy z DSU wykazuje, że Ekspozytura w Szczecinie potrafi być operatywnym i sprawnym agentem.

Dla zapewnienia należytej koordynacji taboru trzech przedsiębiorstw żeglugowych należy niezwłocznie zapewnić żegludzie śródlądowej w Szczecinie warunki pracy. I tu właśnie okazuje się drugie oblicze Szczecina. Pozytywna śródlądzie na terenie portu nie jest właściwa. Łączy się to jak najściślej z zagadnieniem współpracy z ZPS. Jedną z podstawowych przyczyn powstawania korków szczecińskich to zbyt lekkie traktowanie partnera ze śródlądzie przez ZPS. Wyda się, że magiczne słowo „demurrage” przesłania zbyt często brak zrozumienia dla barki z węglem lub z rudą, tak, jak gdyby praca załóg na tych barkach nie stanowiła także choć może w mniejszym zakresie jak o brót morski, o dewizach.

Żegluga wprawdzie korzysta obecnie z trzech placów (Huk, Górnośląskie i Mak), to jednak ich zdolność przeładowczą w relacjach barko-

wych jest niewystarczająca. Barki oddające z reguły pierwszeństwo statkom morskim pozostają zbyt często na przestoju. Wysuwa się tu paląca konieczność przydzielenia żegludzie śródlądowej placów interwencyjnych. Po przejęciu przez ZPS nabrzeży Parnica i Chorzowskiego tym bardziej istnieją realne możliwości lepszego zabezpieczenia interesów przedsiębiorstw żeglugowych.

Dla usprawnienia rozładunku w Hucie Stołecznej niezbędne jest utrzymanie stałej gotowości urządzeń przeładunkowych, a w wypadku ich remontów niezwłoczne zawiadomienie dostawców o przerwach w rozładunku. Obecnie jedna suwnica przechodzi remont i barki z rudą stoją. A przecież huta mogłaby na czas tego remontu zapewnić sobie usługi dźwigu pływającego i nasze załogi nie czekałyby bezczynnie po kilkanaście dni.

Taka sytuacja w Szczecinie nakazuje postawić dwa zasadnicze wnioski:

Opieka nad delegacją z Tanganiki

Z okazji zbliżającego się V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Warszawie, zakłady pracy resortu żegluga oraz ZO ZZPZ w Warszawie postanowiły objąć opieką nad delegacją, która przybędzie na Festiwal z Tanganiki.

Już obecnie przygotowuje upominki dla tej młodzieży. Trwają też przygotowania w świetlicach i klubach dla uroczystego przyjęcia gości z dalekiej Afryki.

FRANCISZEK GAWIOŁ korespondent

Interesy śródlądzie wymagają ustalenia w porcie własnej bazy operacyjnej. Należy też nawiązać stałą, bliską współpracę z CZP poprzez narady pomiędzy CZS, Sr. i CZP.

Dla operatywnego usuwania przeszkód na terenie portu, Żegluga na Odrze w Szczecinie wraz z ZPS i hutą odbywać powinny co najmniej dekadowe narady dyspozycyjne dla uzgodnienia węzłowych zagadnień a codzienne dla ustalenia planu dobowego operacji przeładunkowych.

Ponieważ wszystkim jednakowo zależy na poprawie warunków pracy w Szczecinie nie należy czekać na wielkie inwestycje portowe lecz w pełni wykorzystywać obecne możliwości portu i zabezpieczyć równie dla wszystkich stron prawa do jego eksploatacji.

JANUSZ MACIEREWICZ

Dar Wietnamczyków przekazemy Tow. Bierutowi

(Korespondencja z Wietnamu)

Długofalowe zobowiązania z nimi są skromne, proste, załogi s/s „Kiliński” powie- ale od serca. Są też i takie te w związku z zacierterowa jak np. otrzymane przed niem go do repatriacji lud- świętem 1 Maja wspania- ności cywilnej i wojska w- ły dar w postaci pięknych Wietnamie dobiegają końca. kłów słońia, oprawionych w estetycznie wykonany postu- ment z mahoni. Jest to dar V strefy ofiarowany nam za zasługi położone przy repa- triacji ludności i jej mienia.

Nasza praca mimo cięż- ni. Zaczęliśmy też myśleć o kich warunków żegluga, od- dalszym jego przeznaczeniu.



samego początku układała się pomyślnie. Dzięki zrozumieniu przez załogę znaczenia naszych rejsów, wysiłek włożony do ewakuacji przyniósł zwycięstwo. Najlepiej zresztą świadczy o tym zobowiązania powzięte przez załogę jak: bezawaryjne pływanie i wykonanie wszystkich remontów własnymi siłami (aby uniknąć przestojów). Szczególną opieką otaczaliśmy ładunek przyjmowany i zdawany na pełnym morzu. W ten sposób zdobyliśmy zaufanie i przyjaźń do rodu wietnamskiego, którego niezwykle serdeczność do nas jest naprawdę trudna do opisanie. Często otrzymujemy też prezenty. Niektóre

Wszyscy zgodnie stwierdzili, że dar ten... Postanowiliśmy jednak wysunąć projekt omówić na zebraniu Rady Oddziałowej. Kiedy przewodniczący ZARĘBSKI oznajmił, że otrzymany dar zalegająca zamierza przekazać i sekretarzowi KC PZPR tow. Bierutowi, słowa zagłuszyła burza oklasków. Co do tego wszyscy byli jednomyślni.

Zaloga „Kilińskiego” jest dumna, że dobrze wykonała zadanie wyznaczone jej przez partię a symbol wdzięczności ludności wietnamskiej za tę pracę, przekazuje tow. Bierutowi.

HENRIK KEYHA korespondent s/s „Kiliński”

Najlepsi w I kwartale

Podczas ostatniego Plenum Zarządu Głównego ZZZP delegat Ministerstwa Żeglugałi tow. Hirszbajn za komunikował członkom Plenum ostateczne wyniki uzyskane przez poszczególne przedsiębiorstwa w I kwartale br. we współzawodnictwie o tytuł przodującego zakładu w resorcie.

Tytuł przodującego zakładu w resorcie uzyskało przedsiębiorstwo rybołówstwa morskiego „Barka” w Kołobrzegu. Wraz z zaszczytnym tytułem przedsiębiorstwo otrzymało sztandar przechodni ministra żeglugałi tow. Popiela i Zarządu Głównego ZZZP.

Poza tym pierwsze miejsce we współzawodnictwie w I kwartale br. przyznał (według specjalizacji): Gdyńskiej Stoczni Remontowej, Zarządowi Portu Gdynia, Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu, Żegludze na Odrze i Toruńskiej Stoczni Rzemnej.

(Wis)

Radośnie obchodziliśmy Dni Morza

(Dokończenie ze str. 1)

piel PAWŁA BENKOWSKIEGO — silnikowca, MARIANA KUCHTA — energetyka, OLEGA NIEMCZYKA



W radosnym pchodzie idą „dziesięciolatkę”

— głównego technologa i innych.

Wśród odznaczonych medalami dziesięciolecia widzieliśmy ANTONIEGO ZYCHA, JÓZEFA WRZESIŃSKIEGO, MICHAŁA SARNIKOW.

SKIEGO, FELIKSA ZAWADZKIEGO i innych. Wielu stoczniovców otrzymało cenne nagrody rzeczowe: motocykle, rowery, radioodbiorniki, aparaty fotograficz-

ne, adaptory, teczki skórzanego, kupony wełny i maszyny do szycia.

Dni Morza są także świętem Marynarki Wojennej. 24 czerwca w sali teatru „Wy-

brzeź” w Gdyni odbyła się akademicka, w której referat wygłosił dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał ZDZISŁAW STUZIŃSKI.

— W dniu naszego święta — powiedział kontradmirał Stuziński — najpiękniejszym podarunkiem, jaki składamy my, wojenni marynarze, narodowi polskiemu — to przyrzeczenie, że wyżej podnosić będziemy poziom gotowości bojowej naszych jednostek, mnożyć szeregi przodowników wyszkolenia, umacniać dyscyplinę i porządek wojskowy. Wierni do końca przysiędze wojskowej, najlepszym tradycjom floty polskiej, godnie strzec będziemy honoru i sławy biało-czerwonej bandery.

Na zakończenie „Dni Morza”, święta Marynarki Wojennej i Dnia Stoczniovców odbyła się w Gdyni defilada oddziałów Marynarki Wojennej i manifestacja ludności. Na trybunie honorowej witali owacyjnie, stanęli: prezes Rady Ministrów tow. Józef Cyrankiewicz, wiceprezes Rady Ministrów i minister obrony narodowej Rokossowski, sekretarz KC

PZPR tow. Edward Ochab,

dziński oraz konsul generalny ZSRR tow. Talyzin.

Równym, zgranym krokiem idą oddziały Marynarki Wojennej. Nad nimi — las bagietów. Oficerowie, marynarze. Zielone mundury, stalowe hełmy — to morska piechota. Mocny krok, opalone twarze. Zrywają się oklaski.

Na ich sprawności bojowej, na nowoczesnym sprzęcie, jakim nasi marynarze dysponują, możemy polegać.

Potem maszerują kolumnami szkoły: Morska, Rybołówstwa Morskiego, młodzież gdyńskich szkół ogólnokształcących i najmłodszy — 10-latk. Niosą transparent z napisem: „Mamy tyle lat co Polska Ludowa”. Idą załogi Stoczni Komuny Paryskiej, delegacja Stoczni Gdańskiej, załogi statków: „Pulaski”, „Współpraca”, „Stalowa Wola”, „Gdańsk” i „Generał Bem”. Grupa nurków z Polskiego Ratownictwa Okrętowego budzi powszechny zachwyt — to oni wydobyli „Gneisenaua” Matlak, Sadowy, to nurkowie znani każdemu mieszkańcowi Wybrzeża.

Długo jeszcze potem ciągnął się barwny korowód de-



Defilują delegacje załóg statków PMH

wiceprezes Rady Ministrów tow. Franciszek Jóźwiak, minister żeglugałi tow. Mieczysław Popiel, minister przemysłu maszynowego tow. Roman Fideleski, wiceminister obrony narodowej, szef sztabu generalnego, generał broni Jerzy Bordziłowski, I sekretarz KW PZPR w Gdańsku tow. Jan Trusz, przewodniczący Prezydium WRN tow. Walenty Szeliga, dowódca Marynarki Wojennej kontradmirał Zdzisław Stu-

legacji różnych zakładów pracy.

Po defiladzie na lądzie Józef Cyrankiewicz i Konstanty Rokossowski dokonali przeglądu jednostek bojowych na redzie.

Uroczysta defilada i manifestacja z okazji Dni Morza odbyła się również w Szczecinie. Jak Polska długa i szeroka, światłowało na akademickich i wieczornicach Dni Morza.

Z plenarnego posiedzenia ZG ZZZP

Komisje Społeczne Plenum czuwać będą nad wykonaniem uchwał Zjazdu

15 bm. odbyło się plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żeglugałi, poświęcone omówieniu i realizacji uchwał II Krajowego Zjazdu delegatów naszego związku.

Po zagajeniu Plenum przez tow. Wachowską zabrał głos sekretarz ZG ZZZP tow. Kowalski.

— W dotychczasowej praktyce — mówił tow. Kowalski — członkowie Plenum nie mieli przydzielonych konkretnych zadań. Na skutek czego pomoc aktywowi Zarządu Głównego dla zakładowych organizacji związkowych była na ogół niedostateczna.

Tak rzeczywiście było, a przecież w naszym resorcie człowiek powinien być wychowywany specjalnie troskliwie, gdyż 75 proc. zatrudnionych styka się często z krajami kapitalistycznymi lub z ludźmi tych krajów oraz z ich wrogiem, demoralizującym oddziaływaniem, które może wypaczać charakter mniej uświadomionych jednostek. Dlatego też tym bardziej trzeba skończyć wreszcie z wyłączeniem odpowiedzialności zlatowych członków Prezydium pracę związków na każdym odcinku jego działalności. Powinni być za to odpowiedzialni również członkowie Plenum.

Omawiając w dalszym ciągu sposoby realizacji uchwał tow. Kowalski wskazał na trzy zasadnicze zadania, a mianowicie: na mobilizowanie mas pracujących resor- tu żeglugałi do świadomego udziału w rozwoju produk- cji i zaostreniu walki o gospodarność, na systematyczne dążenie do podnoszenia poziomu życia szerokiej

mas marynarzy, portowców, żeglarzy i stoczniovców oraz na konieczność walki o podnoszenie poziomu ideologicznego i kulturalnego naszych związkowców.

Kończąc swój referat tow. Kowalski podkreślił, że wszyscy członkowie Plenum i aparat instruktorski zarówno Zarządu Głównego, jak i zarządów okręgowych muszą cały wysiłek skierować na niesienie większej pomocy dla grup związkowych i rad

zakładowych. Sprawa obrony interesów mas robotniczych, pełne wykonywanie umów zbiorowych, sprawy bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, stan stołówek, zwalniania z pracy bez porozumienia ze związkami, rozdział mieszkani, zaopatrzenie itd. — oto podstawowe zadania, jakie bezzwłocznie należy rozwiązać, jeśli mają być w pełni zrealizowane wskazania III Plenum KC, IV Plenum CRZZ i zalecenia delegatów na Zjazd.

Z kolei członek Prezydium tow. Olszewski przedstawił Plenum projekt Zarządu Głównego ZZZP dotyczący utworzenia spośród członków Plenum 7 komisji społecznych: socjalno-bytowej, pracy, masowo-politycznej, działalności kulturalno-oświatowej i szkoleniowej. Niezależnie od tego, powstanie oddzielna komisja, tzw. problemowa, której członkowie załatwiać będą sprawy poważniejsze, trudne do rozwiązania w ramach organizacyjnych tej czy innej komisji.

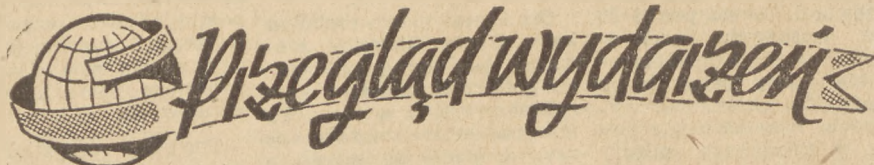
Projekt poddany został pod dyskusję. Wszyscy zebrani uznali konieczność powołania do życia takich komisji i stwierdzili, że oddadzą one duże usługi w realizacji uchwał II Krajowego Zjazdu, w zacieśnieniu współpracy z grupami związkowymi i radami zakładowymi.

Część zebranych zwróciła uwagę na proponowany skład osobowy komisji twierdząc, że ludzie do nich należący dobierają wnikliwie, licząc się z ich specjalnościami fachowymi i charakterem bieżącej pracy.

Dyskusję podsumował tow. Kowalski komunikując, że Plenum uchwaliło projekt utworzenia komisji z tym, że zmienia się niektórzy ich członkowie, zgodnie z poprawkami wniesionymi w dyskusji.

Na zakończenie tow. Kowalski wyraził nadzieję, że ukonstytuowane na II Krajowym Zjeździe Plenum dołoży wszystkich starań aby wykonać ciężące na nim obowiązki.

(Wis)



NIGDY chyba ludzkość nie żywiła takich nadziei na urzeczywistnienie swych dążeń do pokoju i zwycięstwa zasady współistnienia państw o różnych ustrojach politycznych i gospodarczych, jak w ostatnich dniach. Sprzyja temu klimat polityczny na arenie międzynarodowej, wytworzony całym poprzednim wysiłkiem państw obozu pokoju a zwłaszcza ostatnimi propozycjami i posunięciami rządu Związku Radzieckiego.

Sila tych posunięć, jest tak wielka, uznanie opinii światowej dla konstruktywnej polityki radzieckiej tak wielkie, że nawet najbardziej zatwardziali zwolennicy polityki „z pozycji siły” zmuszeni zostali do mówienia o pokoju, o rozbrojeniu, o możliwości pokojowego współistnienia. Nie oznacza to jeszcze, że rządy mocarstw zachodnich rzeczywiście pragną realizować hasła pokojowe, a których mówią. Na to potrzebne są dowody praktyczne, a nie słowa. Dowody zaś wskazują, że rządy mocarstw zachodnich mówią co innego, a robią co innego.

Oto np. w Stanach Zjednoczonych, w przededniu jubileuszowej sesji ONZ i konferencji czterech mocarstw w Genewie, rozpętana została histeria wojenna w związku z ćwiczeniami obrony przeciwatomowej. W Niemczech zachodnich Adenauer gorączkowo przygotowuje ustawy o utworzeniu nowego Wehrmachtu. W Londynie odbyła się separatystyczna konferencja USA, W. Brytanii i Francji w związku z mającą się odbyć konferencją genewską. Dulles i Eisenhower wysuwają absurdalne żądania pod adresem krajów demokracji ludowej itp.

Wszystkie te praktyki wskazują, że rządom mocarstw zachodnich potrzebne są rozmowy o rozbrojeniu a nie rzeczywiste rozbrojenie, rozmowy o rokowaniach a nie znalezienie praktycznej platformy współpracy i współistnienia.

POLITYKA I SERCE

PREMIER Nehru, wyjeżdżając z Moskwy powiedział: „Sądzę, że wyjeżdżam stąd jednocześnie bogatszy i uboższy niż przyjechałem. Uważam, że wyjeżdżam bogatszy dlatego, że będę miał tak wiele przepięknych wspomnień o naszej przyjaźni i o przyjęciu, jakieście nam zgotowali. Wyjeżdżam stąd uboższy dlatego, że zostawiam tu swoje serce”.

Przeciwnikom pokoju i przyjaźni między narodami nie podobają się te słowa tak, jak nie podobają się wspólna deklaracja Bułganina i Nehru. Oto, co pisał amerykański dziennik „New York Times”: „...pozostawili on tam (tj. Nehru w Moskwie — przyp. nasz), również część swego zdrowego rozsądku”. Sądźmy, iż słowa te nie świadczą wcale o tym, by redaktorzy „New York Times” mieli choć trochę rozsądku.

Co głosi wspólna deklaracja podpisana przez Bułganina i Nehru w Moskwie? „Zdecydowanie wszystkich głównych zasad współpracy: wzajemne poszanowanie terytorialnej integralności i suwerenności, nieagresja, nie ingerencja w wewnętrzne sprawy z jakiegokolwiek bądź motywów o charakterze gospodarczym, politycznym, czy ideologicznym, równość i wzajemne korzyści oraz pokojowe współistnienie.”

Przewodniczący rady ministrów (ZSRR) i premier (Indii), czytamy w deklaracji — są przekonani, że te zasady, które ostatnio zyskują coraz większe uznanie, mogą być stosowane na coraz większą skalę i że w przestrzeganiu tych zasad przez państwa w ich stosunkach wzajemnych tkwi główna nadzieja na

usunięcie strachu i nieufności ze świadomości narodów oraz na osłabienie dzięki temu napięcia międzynarodowego”.

Jeśli do tego dodamy, że deklaracja stoi na stanowisku zakazu broni atomowej, przyjęcia Chin Ludowych do ONZ oraz zwrócenia Taiwanu Chinom — to rzeczywiście niektórym ludziom stojącym na gruncie polityki „z pozycji siły” może się umysł zamieć od tego stopnia, by całkowicie stracili zdrowy rozsądek.

W SAN FRANCISCO I W HELSINKACH

19 CZERWCA br. rozpoczęła się w San Francisco jubileuszowa sesja ONZ, poświęcona 10-leciu istnienia tej organizacji. Stała się ona okazją do podsumowania i oceny dotychczasowej działalności ONZ oraz do wskazania dróg do odprężenia międzynarodowego.

Dwa przemówienia na tej sesji przyciągnęły uwagę opinii światowej — Eisenhowera i Molotowa. Eisenhower, jak zwykle, mówił o niebezpieczeństwie „agresji” ze strony komunizmu i starał się w związku z tym uzasadnić amerykańską politykę „z pozycji siły”. Molotow, którego przemówienie było pięciokrotnie przerywane oklaskami, wskazał na istniejące możliwości odprężenia. Przemówienie Molotowa — jak pisała francuska gazeta „Combat” — „zakresem poruszonych zagadnień i precyznością odbiło silnie od bezbarwnego i mglistego przemówienia, które wygłosił prezydent Eisenhower”.

Trzeba od słów przejść do czynów — powiedział Molotow — do podjęcia takich kroków, które doprowadzą do przywrócenia niezbędnego zaufania między państwami. Jakież więc są te kroki?

1. Wznowienie w życie uchwały ONZ o zakazie propagandy wojennej we wszystkich krajach.
2. Osiągnięcie porozumienia między wielkimi mocarstwami w sprawie likwidacji baz wojskowych na obcych terytoriach.
3. Rozszerzenie prac w dziedzinie pokojowego wykorzystania energii atomowej.
4. Wycofanie obcych wojsk z terytorium Niemiec.
5. Uregulowanie nie rozwiązanych dotychczas problemów na Dalekim Wschodzie zgodnie z zasadami poszanowania suwerenności i integralności terytorialnej.
6. Usunięcie dyskryminacji hamującej rozwój współpracy gospodarczej i handlu międzynarodowego.
7. Rozszerzenie międzynarodowych stosunków kulturalnych.

Proponując te, plus zakaz produkcji broni termojądrowej oraz powszechne rozbrojenie — to droga, po której pragną kroczyć wszystkie narody. Wyraz temu pragnieniu dali przedstawiciele narodów na zgromadzeniu sił pokoju w Helsinkach.

Otwierając Zgromadzenie prof. Joliot-Curie powiedział:

„Zbyt długo uważano opinię publiczną za czynnik niewątpliwie ważny, lecz bierny. „Urabiali się opinie” po to, by narzucić jej decyzje podejmowane poza nią. Dzisiaj światowa opinia publiczna stała się aktywna, która zabiera głos zanim jeszcze te decyzje zostaną powzięte. Fakt ten uznaję za wszystkie strony. I nikt dziś nie może zaprzeczyć, iż narody domagają się uniemożliwienia wojny. Żądaniu temu musi stać się zadość”.

W trosce o życie ludzi morza

BYŁ piękny słoneczny dzień. Na pokładzie stał ku stał marynarz oparty o reling. Nagle przechylił się lew, wpadł do morza. Już w kilkanaście sekund po ogłoszeniu alarmu „człowiek za burtą”, do wody wskoczyło dwóch marynarzy ratowników z pasami korkowymi, a za nimi, załoga statku wyrzuciła niedużą pakę w brezentowym pokrowcu. Paka zakotłowała się na wodzie i nagle zaczęła samoczynnie pęcznieć. Po czterech sekundach — na wodzie unosiła się wygodna tratwa z impregnowanego materiału, zdolna pomieścić osiem osób. Tratwa „napompowała się” samoczynnie gazem CO₂ z własnego zbiornika otworzonego szarpnięciem sznura w chwili wyrzucenia jej za burtę. Po kilku minutach marynarze wdrali się po specjalnej drabince na tratwę i wciągnęli za sobą uratowanego koleżkę. Jego życie nie już nie groziło. Cała akcja ratownicza trwała około trzech minut.

Opis powyższy dotyczył tylko... pokazu zastosowania w ratownictwie morskim — no wczesnej tratwy ratunkowej. Na pokładzie był obecny minister żeglugałi Mieczysław Popiel i liczni przedstawiciele resortu żeglugałi.

Tratwa jest pomyślana przede wszystkim na wypadek rozbicia się statku, kiedy to ludzie muszą się liczyć z ewentualnością dłuższego przebywania na morzu. Dlatego też posiada ona

podwójną podłogę i namiot o podwójnych ściankach. W ten sposób rozbitekowi chronią się przed deszczem, zimnem lub skwarem słońca co — jak stwierdzili naukowcy — jest dla rozbiteków bardzo zabójcze niż głód. Wewnątrz tratwy znajduje się odpowiednio rozłożony, niezbędny dla rozbiteków sprzęt jak: piwująca i wodoodporna lampka elektryczna, nie tonący nóż uniwersalny, koło ratownicze z liną długości 20 metrów, dwie rakietki spadochronowe i dwanaście rakiet świetlnych małych.

Są również środki żywnościowe: 2 kilogramy specjalnych cukierków odżywczych i 18 puszek wody słodkiej. Na wypadek uszkodzenia po wloki — tratwa jest zaopatrzona w specjalne korki gumowe służące do natychmiastowego zatkania otworu, oraz „latki” i klej specjalny, za pomocą których można uszkodzenie usunąć. Utracą przy uszkodzeniu ilość gazu można uzupełnić powietrzem i w tym celu tratwa posiada mieśnek do pompowania. Trzeba tu jeszcze dodać, że na daszku tratwy jest lampka sygnalizacyjna, zapalająca się automatycznie natychmiast po zetknięciu się tratwy z wodą. Do kompletu sprzętu należy również aparat radiowy nadawczo-odbiorczy. Tratwa nie jest wywrotna i przy wyrzuceniu za burtę nie może ulec rozbiciu. Tyle o budowie i wyposażeniu tratwy.

Teraz posłuchajmy jak ocenili ją specjaliści w dziedzinie ratownictwa morskiego. Kpt. Poinc stwierdził, że tratwa ta jest wyrazem najnowszej techniki niesienia ratunku człowiekowi na morzu. Jest ona bez porównania lepsza od szalup, które bardzo często rozbijały się już w chwili spuszczenia na

tego tankowca. Poruszono brak jakiegokolwiek sprzętu do wiosłowania co jest równoznaczne z poddaniem się woli żywiołu. Brak uchwytu do podnoszenia tratwy na statek, jest niewątpliwie poważnym mankamentem jeżeli chodzi o użycie tratwy do ratowania człowieka, który wypadł za burtę.



wodę — o burtę statku. Po tym niezmiernie ważny jest namiot, który jak wykazał naukowcy ma bardzo duże znaczenie dla zdrowia rozbitek. Cała tratwa z wyposażeniem waży zaledwie 63 kg co również ma ogromne znaczenie.

W dyskusji padły również uwagi krytyczne. Podkreślono słabą odporność materiału, z którego jest ona zbudowana, na działanie ropy lub benzyny rozlanej na wodzie np. z tona-

Byli też uwagi na to, że ewentualne uszkodzenie tratwy przez rykiny lub ryby — pily itp.

Na ogół wszyscy zebrani zgodzili się z tym, że tratwa mimo mankamentu stanowi poważny przełom w ratownictwie morskim i rokuje jak najlepsze nadzieje podniesienia bezpieczeństwa na morzu. Oczekujemy więc jak najwcześniejszego zastosowania nowej tratwy w PMH i rybołówstwie morskim.

W. K.

Dyskutujemy na temat

Czy tak może pozostać?

UWAŻAM, że dyskusja ja ka toczy się od pewnego czasu na łamach „Steru” na temat „handlowych interesów”, którymi pasjonuje się część naszych marynarzy i ich rodzin jest bardzo na czasie i porusza bardzo istotny i palący problem, który jak dotychczas był zbyt rzadko omawiany publicznie.

Wszyscy dobrze wiemy, że pewna część naszych załóg zajmuje się różnego rodzaju „interesami handlowymi”. Stopień „legalności” tych interesów i ich rozmiar są rozmaite. Od „legalnego” handlu przedmiotami z „Baltony” i przywożonymi w tym celu z zagranicy — aż do zwykłego szmuglu.

Moim zdaniem każda z tych działalności handlowych jest szkodliwa. Uważam, że nie należy również zbyt rozróżniać tych spraw, gdyż stanowią one o gniewa tego samego problemu.

Dodatek dewizowy, który otrzymują marynarze ma określony cel i przeznaczenie. Ma on służyć marynarzom w portach zagranicznych dla zorganizowania godziwej rozrywki, teatru, kina, wycieczki itp., daje im możliwość dokonania osobistych drobnych wydatków, jak również zapewnia możliwość zakupienia prezentów dla rodziny. Chodzi tu o to, aby nasz marynarz nie potrzebował szukać pomocy w tej dziedzinie u różnego rodzaju usługowych elementów za granicą, aby był niezależny, jednym słowem od środowiska obcego, a bardzo często — jak wiemy — wręcz wrogo go. Nie wydane za granicą dewizy marynarz może przy tym zużytkować w „Baltonie” na zakup przedmiotów osobistego spożycia; podnosząc w ten sposób stopień życia swej rodziny. W tej dziedzinie zrobiono za mało i moim zdaniem należałoby stworzyć warunki, aby marynarze mogli za nadwyżki dewizowe zakupować takie w „Baltonie” eksportowe środki budowlane na budowę własnych domków mieszkalnych, wysokiej jakości przedmioty osobistego użytku jak samochody, motocykle, lodówki itp.

Nasi marynarze są dobrze uposażeni, ich warunki pracy są bardzo dobre a poziom życiowy ich rodzin nie jest w najmniejszym stopniu zagrożony. Dlatego też żaden marynarz nie potrzebuje do rabiać „na boku”. Niektórzy co dowiecniejsi kaucykowcy, starają się usprawiedliwić swoje groszorstwo mo tywami natury ogólnopolskiej — czym zarabiają in nych. Chcą „ratować i wspo magać” nasz „słabo pracują cy” handel zagraniczny, zapo ratując społeczeństwo w deficytowe artykuły. Przede wszystkim nikt ich o to nie prosi. A po drugie handel zagraniczny jest w państwie socjalistycznym zmonopolizowany w ręku tegoż państwa i bez zezwolenia nikt nie ma prawa go uprawiać, tym bardziej osoby prywatne. Rozporządzenie Rady Ministrów z 28 grudnia 1953 r. nie zezwala bynajmniej na uprawianie handlu międzynarodowego przez osoby prywatne. Daje ono jedynie moż ności osobom powracającym

z zagranicy na przywiezienie po opłaceniu cła potrzebnych im przedmiotów osobistego użytku. Taki jest duch i cel rozporządzenia.

Istota zagadnienia polega na tym, że można być albo dobrym marynarzem, albo dobrym „handlowcem”. Te dwie rzeczy są sobie przeciwstawne i druga hamuje rozwój pierwszej. Działalność handlowa demoralizuje i wypacza marynarza. Jego apetyty rosną w miarę udanych transakcji, zaczyna wszędzie węszyć za interesem, idzie na coraz bardziej ryzykowne przedsięwzięcia i w końcu jest za późno na odwrót z raz obranej drogi.

Większość tego rodzaju roz maitej „działalności handlowej” powoduje przed jej późniejszą różną niepożądaną kontakty w kraju z elementami zdemoralizowanymi i spekulanckimi, za granicą zaś z różnego rodzaju naciągaczami do tego celu osobnikami, którzy pod płaszczykiem „drobnych interesów” realizują swoje ciemne cele. A wiemy przecież dobrze z procesu w Gdyni i Szczecinie jak się to kończy w najbar dziej skrajnych wypadkach.

Trzeba dodać, że bardzo często te „interesy handlowe” są połączone z koniecznością zatajenia ich przed toczącym. Z początku taki marynarz — handlarz wstydzi się uprawianego procederu, ale po jakimś czasie przyzwyczajają się, ciepłiej i staje się typowym dwulicowcem. Na zewnątrz piękne frazesy i zgrywanie pozytyw nego bohatera, wewnątrz du sza krętacza, groszorstwa i cwaniaka.

Jedną z głównych przyczyn tego, że część naszych marynarzy ulega „gorączce złota” jest to, że sprawa ta jak dotychczas była omawiana na najczęściej w gronie wąskiego aktywu partyjnego lub administracyjnego, a w szerszym gronie marynarzy jedynie „od święta”. Organi zacje partyjne na statkach, aparat KO i szerokie grono uczuciowych i ofiarnych marynarzy nie walczy jeszcze dość energicznie z wszelkiego rodzaju przejawami tej gorączki. Na wielu statkach jeszcze dziś podchodzi się tolerancyjnie do szeregu drobnych przejawów tej choroby, która jak rak toczy i zaraża zdrowe organizmy.

Drugą istotną przyczyną tej choroby jest zbyt okólnikowe omawianie tych spraw, często niechęć do imiennego wskazywania winnych i ogólnisk zła.

Często niechęć ta jest tłumaczona fałszywie rozumianą zasadą koleżeństwa. Nie raz marynarze rozumują tak: — po co ja mam kolede szkodzić przez ujawnianie jego wykroczeń, braków czy niedociągnięć, zabiora mu prawo pływania, a ja będę go miał na sumieniu. Nie trzeba chyba tłumaczyć całej błędności tego rozumowania. Właśnie przez takie rozumienie krytyki dochodzi do wypaczania się i moralnego upadku niektórych marynarzy. Przecież sprawa uchwycenia rozwijającej się choroby w zarodku, ma zasadnicze znaczenie dla jej przezwyciężenia. Zwrócenie uwagi, omówienie sprawy w kolektynie, nawet ukaranie

marynarza, który dopiero za czyną, może ustrzec go od dalszego brnięcia. Krytyka, omawianie tych spraw w szerszym gronie załogi na statku jest właśnie orem, który może pomóc a nie zaszkodzi pojedynczemu marynarzowi i wychowywać kolektyw. Oficerowie KO i inni aktywiści ze statków oraz a parat kadr zbyt często gromadzą różne materiały dotyczący wykroczeń marynarzy i w wypadku ich nagromadzenia stawiają wniosek o usunięcie członka załogi z floty, zamiast stawiać te sprawy natychmiast na zebraniach załogowych i przeciwnie wrzody, które tu i ówdzie powstają. Zbyt mało prowadzi się profilaktyki na statkach przeciw demoralizacji i wypaczaniu jednostek pod wpływem warunków pracy naszej floty w środowisku kapitalistycznym. To właśnie jest główną przyczyną, że coraz to od pada ktoś z rodziny marynarskiej, że trzeba go przesu nąć z pracy we flocie do pracy na lądzie, dla jego własnego dobra i dla dobra ogółu. A wiele tych wypadków można by uniknąć.

W wielu wypadkach „moralnymi sprawcami” takich wypadków są właśnie ci, którzy bądź dla „świętego spokoju” bądź przez tolerancyjność, czy też właśnie przez fałszywe rozumienie koleżeństwa ukrywają lub nie do stosunkowo się zdecydowa nie do przejawów schodzących kolegi na złą drogę.

Istotnym problemem jest stosunek rodzin marynar-

skich do spraw szmuglu. Zna marynarza ma bardzo duży wpływ na to, jakim jest jej mąż na statku. Niestety część żon marynarskich traktuje pracę męża jedynie jako dobry interes. Nie tylko nie czują na tym, aby mąż w tej trudnej i odpowiedzialnej pracy nie wypaczał się, ale bywają wypadki, że dopinguja jeszcze do różnych machinacji.

Każdy rejs marynarza jest traktowany przez taką żonę jako kolejne wysłanie go po sprawunki lub po towar na sprzedaż. Wiem, że wielką część żon oburza ten stosunek i że ich postawa jest godna żony marynarza Polskiej Ludowej, jednak ta zdrowa moralnie większość nie dostatecznie jednocy się w walce o moralną postawę wszystkich marynarzy i ich rodzin oraz o właściwy wpływ rodzin na mężów, synów czy braci pływających we flocie.

W głównej mierze groszorstwem zajmują się w naszej flocie ludzie o niskim poziomie moralnym, którzy nie stety jeszcze stale dostają się na statki. Zdarzają się jednak wypadki, że tej chorobie poddają się zdecydowa nie pozytywne jednostki. Znamy jest wypadek, że pewien długoletni przodownik pracy jednego z przedsiębiorstw Wybrzeża starał się dłuższy czas o przyjęcie do floty. Nareszcie gdy dopiął swego — zaczął pływać — zaraz w drugim rejsie został przychwycony na chęci nielegalnego przewiezienia do kraju kilku zegarków. Znam także wypadek, że jeden z przodujących absolwentów

naszej Szkoły Morskiej został w pół roku po rozpoczęciu pracy w PMH przychwycony na nielegalnych transakcjach. Przecież nie po to chyba ktoś stara się o pracę w PMH, aby jak najprędzej wzbogacić się i porobić w rekordowo — krótkim czasie wszystkie zakupy, ale dlatego, że chce pracować w tym fachu, że on go interesuje, że jest dobrze płatny itd. Ale chcąc pracować dłużej w tym fachu trzeba go szanować, trzeba docenić ufanie jakim obdarza Partia i Rząd tych, którzy są skierowani na ten odpowiedziany odcinek.

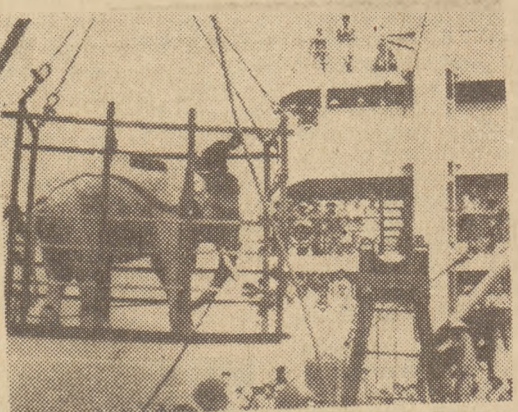
Wydaje się, że jeśli ktoś na jedną szalę postawi łatwe zarobki, a jednocześnie stałą niepewność czy to się nie wyda, możliwość stracenia pracy we flocie, utratę dobrej opinii itp., a na drugą dobre warunki materialne, pewność jutra i pracę w fachu podziwianym przez cały naród, to wybór jest oczywisty i bezsporny. Bohaterstwo i ofiarności naszych marynarzy jest znana na całym świecie, a nasza marynarka spełnia skutecznie rolę, którą jej przeznaczyła Partia i Rząd.

Przełamaliśmy wiele przytków czarnej spuścizny kapitalistycznej w naszej flocie, trzeba i tę chorobę wyprzeć ze społeczności marynarskiej. Dokonać tego możemy tylko walcząc na każdym kroku z jej przejawami, do czego jest powołany każdy uczuciowy marynarz naszej floty, a szczególnie aktywny partyjny, związkowy i aparat KO.

W. L.

O „Kilińskim” i słońiach na materacach...

W SZYSCY zapewne wiedzą już jakie rejsy ma s/s „Kiliński” na wodach Ludowego Wietnamu. Rejsy liczą się na dziesiątki, przewiezieni pasażerowie na dziesiątki tysięcy, a ładunek na setki ton. Załadunek i wyładunek odbywa się wśród niesłabnących okrzyków: „MOUON NAM BALAN”, wznoszonych przez tysięczne rzesze ludności i wojska, którzy darzą nas „Balan” (Polaków) dużą sympatią. Statek pływa bez awarii, częściowo na zaoszczędzonym paliwie, zdobywając z rejsu na rejs



Pierwszy z ładowanych słońi odbył podróż napowietrzną w klatce...

coraz większe uznanie u wietnamskich towarzyszy. Coraz lepszą ocenę zyskujemy nawet w dystryktach PLO, czego dowodem są wysokie noty uzyskane w klasyfikacji współzawodnictwa między statkami w IV kwartale ub. r. oraz w I kwartale roku bieżącego.

Jak „Kiliński — Kilińskim” jeszcze nigdy statek ten nie był tak wysoko notowany we współzawodnictwie. Niektórzy twierdzą, że trzeba było do tego właśnie charteru, możliwe. Nawet i ruch racjonalizatorski ożywił się ostatnio, czego dowodem jest wysłanie 4 wniosków do komórek racjonalizatorskiej PLO. „Ludziska” (tj. załoga) nie mogą się jednak nadziwić, że w IV kwartale gdy „Kiliński” zajął 4 miejsce we współzawodnictwie, otrzymaliśmy od dyrekcji telegram z gratulacjami. Obecnie, gdy zdobyliśmy 1 miejsce, depeszy nie ma. Ucieka dzień za dniem i tydzień za tygodniem, a depeszy jak nie było, tak nie ma. Włodocinie telegram natrafił na zaburzenia w „eterze”. Nie łatwo jednak wytłumaczyć to załozde.

Wielkie ożywienie zrobiło się, gdy doreczono pocztę. „Agitatorzy” ryczeli na całe gardło: — kolede, pocztę, prościutko z Gdyni, patrzcie, jaka duża koperta... listy, listy. Niebawala rzecz, jak na 9-miesięczny rejs pocztą kapitańska dotarła do statku aż... z rąk. Rozgoryczenie dosięgło zenitu, kiedy po otworzeniu koperty stwierdzono, że większość pocztę stanowią... okólniki PLO. Z braku słów, każdy dostał więc po okólniku i czytał: zarządze-

nia, instrukcje, zalecenia, ostrzeżenia, anulowania itd. itp.

Najwięcej ucieszyli się kierownicy działów i krzyczeli radosnym głosem: — hurra... nareszcie mamy arkusze spisowe (tj. diuki tematów na dzień 31 grudnia ub. r.). Wprawdzie było to już 15 marca, ale to nic, formalności stało się zadość — „arkusiki” dotarły. Dotarły też i okólniki... z dnia 30 grudnia ub. r. Raptiem człowieku po siedemdziesięciu kilku dniach dowiedział się o nowych normach żywienia. Ochmistrz kiwał smutnie głową. — Szeffe, wiecie, że racie mięsne zmniejszono od przeszło dwóch i pół miesiąca? Wszyscy z zainteresowaniem studiowali nowe normy. Czytał je też i dlatego, że nie było listów. Ktoś tam z cicha zaklął: moja na pewno napisała, ale gdzie ten list wsiakł?

Ktoś stojący blisko mnie wrzasnął przeraźliwie: — soki, soki i po dwa owoce w tropiku. To wspaniale, wprost klasycznie. Normy na medal! Stojący z tyłu „Kazto Dobrodusznik” zapytał przeraźliwie cieniutkim głosem: — ochmistrzu, kiedy dostaniemy soczki? Ja tak lubię soczki. A kiedy owoce?

— Zapewne wydacie je wstecz, od grudnia — mówił ktoś — przecież okólnik... — Co tam okólnik — przeczał drugi — wstecz nie wydadzą, ciężka sprawa, trzeba by zapytać PLO o zgodę.

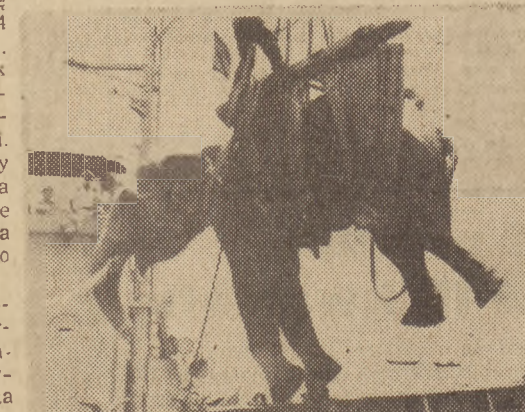
— Jaką zgodę? Co za zgodę? — przerywają inni. W normach napisano jak „wół” — ćwierć soku i po dwa owoce. Delegat żywnościowy doradza jednak napisać do PLO: — dobrze umotywuście, podpiszcie i lotniczą do kraju.

Dyskusję przerywa starszy oficer: — słuchajcie, ja w sprawie materacy...

— Materacy? — a co niewygodnie sypiacie?

— Ja owszem — dziękuję, ale chodzi mi o słońie.

— Co słońie? Jakie słońie? Po co im materace? No wiecie, słońie na załogowych mate-



Drugiemu dano materace załogowe, ale słoń „chuligan” nie docenił dobrego serca marynarzy...

Młodzież PMH przygotowuje się do festiwalu

ZBLIŻA się dzień wielkiego wydarzenia w życiu młodzieży całego świata — V Festiwal. Chłopcy i dziewczęta całego kraju z wielkim zapalem przygotowują się do uczczenia oraz uczestnictwa w tym Festiwalu. Nie pozostaje także w tyle i młodzież PMH.

Zarząd ZMP przy Polskiej Marynarce Handlowej powołał do życia komitet, którego zadaniem jest organizowanie życia i pracę młodzieży naszej floty oraz przygotowanie do udziału w Festiwalu. Na statkach i na lądzie prowadzone są pogadanki na temat Festiwalu. Młodzi marynarze zapoznają się z historią Festiwalu oraz dowiadują się o znaczeniu tych imprez, które łączą całą młodzież świata i manifestują jej solidarną wolę walki o pokój i braterstwo.

Hasło uczczenia Festiwalu zobowiązaniami rzucił ZMP-owcy ze statku „Romuald Traugutt”, podejmując się pracować dodatkowo 180 godzin przy remontach i konserwacji statku. Zobowiązali się oni także rozwijać kulturę fizyczną przez organizowanie spotkań pikarskich, siatkówki i zawodów lekkoatletycznych na lądzie, zaś na statku przeprowadzać rozgrywki szachowe i warcabowe.

Hasło rzucone przez młodzież statku „Romuald Traugutt” podchwycili ZMP-owcy z wielu jednostek naszej marynarki handlowej.

Zobowiązania te mają charakter sztafety. Jak dotąd w sztafecie wzięły udział kola ZMP na statkach: „Małgorzata Fornalska”, „Bem”, „Piast”, „Mickie-

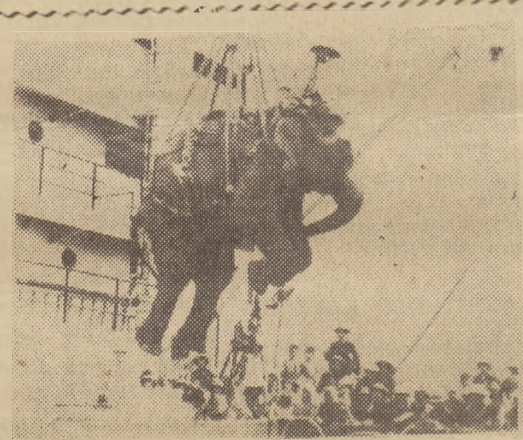
wicz”, „Gdańsk”, „Batory”, „Białystok”, „Kościszko” i inne. Ogółem młodzież floty przepracuje około 1000 roboczogodzin w ramach czynu festiwalowego. Cyfra ta nie jest pełna gdyż meldunki o realizacji i podejmowaniu nowych zobowiązań napływają w dalszym ciągu.

Na m/s „Batory” rozwinęło się między grupami zetempowskimi współzawodnictwo w realizacji przedfestiwalowych zobowiązań. Proporzec przechodził ufundowany przez Zarząd ZMP przy PMH zdobyła ostatnio grupa hotelowa, która wykazała się największymi osiągnięciami nie tylko w pracy zawodowej, ale społecznej i kulturalnej.

Oprócz współzawodnictwa zetempowcy przygotowują podarunki dla delegatów na Festiwal.

Niemniej ożywioną działalność przedfestiwalową wykazują kola „Polfrachtu”, „Baltony” i dyrekcji PLO. W PLO powstaje ZMP-owski świetlicowy zespół artystyczny. Ponadto wszystkie kola lądowe przygotowują się do międzyszkolowej spartakiady. Najlepsi sportowcy oraz zespoły będą wydelegowane na Festiwal. Jak dotąd dobre wyniki w sporcie uzyskali Stanisław Szpak z Polskiego Ratownictwa Okrętowego, Gładczenko, z „Polfrachtu” oraz Ambroziak ze Szkoły Morskiej. Należy także wspomnieć o tym, że kola na wszystkich statkach biorą udział w konkursie gazetki ściennych. Najlepsze zespoły redakcyjne spotkają się na V Festiwalu młodzieży całego świata.

H.S.



więc trzeci i następne musiały zadowolić się zwykłą siatką z lin manilowych...

racach, niech śpią na ziemi.

— Pozwólcie, że wam wytłumaczę. Będzie ładowane słońie i trzeba je wciągnąć boma-mi na lina, a pod „brzuszek” trzeba podłożyć im coś miękkiego, żeby zwierząt nie uszkodzić.

— Aha, więc ile?

— Cztery.

— Dobrze, ale zrobimy maleńki protokółik.

„transfer” materacyków z hotelu na pokład. — Dobrze, zróbmy — zgrzytnął zębami „pierwszy”. Podpisaliśmy „transfer”, a tymczasem ci z pokładu już przysyłały materace do lin manilowych. Pracy tej przyglądały się rzesze pasażerów i podziwiali nasze starania o słońia.

Wkrótce do statku przybiła barka ze słońiami.

— „Włara”, spieszcie się z tym szpajsem, siatka będzie zaraz potrzebna, a poza tym warto zobaczyć to „załadunkowe przedstawienie”.

Pierwszego ze słońi „uproszono” aby wszedł do klatki pospawanej z żelaznych sztabek. Nie wiem jakim sposobem „kanacy” (poganiacze słońi) zrobili go na „szaro” i osiągnęli swój chytry cel. Kiedy jednak słoń „wyładował” w ładowni zaczął strasznie „rozrabiać”. Dobrze, że nie zrobił tego w czasie swojej powietrznej podróży.

Wpadł w „wisielczy humor”, rozwałił klatkę łbem i podeptał ją „nóżkami”... na miazę.

Następny słoń był o tyle szczęśliwszy od pierwszego, że „zasuwał” do ładowni na załogowych materacach. Trzeci słoń, mimo podeszłego już wieku (70 lat), musiał odbyć podróż powietrzną w tak zwanym „śpioszku-chama-ku”, czyli specjalnej siatce manilowej. Strasznie jednak w powietrzu ryczał i pomstował na swojego poprzednika słońia — „chuligana”, który po wyładunku w krótki sposób rozprawił się z materacem — „wycierając” go prostą o niego nogi. Z materaca naturalnie pozostały strzępy. Dobrze, że w kabinie leży protokółik zdania materacy. Trzeba być zawsze przewidującym. Na pokładzie zatrzymała mnie grupa kolegów. — Może napiszecie coś o tych słońiach? — Dobrze, napiszę. — No, i może by tak o tych sokach i owocach?.. Zgodziłem się.

HENRYK KEYHA
korespondent s/s „Kiliński”

Statek i ładunek ocalał

Statek francuski „Betune” po opuszczeniu portu ryskiego z ładunkiem węgla do Reuen, osiadł w Zatoce Ryfskiej na mieliźnie. Ponad 20 godzin załoga własnymi siłami starała się uwolnić statek. Wyrzucono za burtę kilkadziesiąt ton ładunku, a gdy i to nie pomogło, kapitan wezwał pomocy.

Na miejsce awarii udał się radziecki statek ratowniczy Nurek po zbadaniu oświadczył, że „Betune” osiadł na dziobie na mieliźnie. Dla uratowania statku jej

kapitan był gotów poświęcić cały ładunek. Jednak marynarze radzieccy zaproponowali napelnienie komór rurowych kilkuset tonami wody. Tak też zrobiono a wówczas część dziobowa statku nieco się podniosła. Pozwoliło to na ściągnięcie „Betune” z mieliżny.

Statek i ładunek ocalały. a kapitan serdecznie podziękował marynarzom radzieckim za udzieloną pomoc. „Betune” wzięła kurs na Reuen.

(hso)

BAJKA

Opowiem Wam dzisiaj bajkę o wiosłowaniu i motorówce. Rzecz dzieje się we Wroclawskiej Żegludze na Odrze.

Otóż we Wrocławiu znajduje się centralny magazyn, skąd załogi pobierają łańcuchy, liny, farby, części zapasowe i wymienne urządzenia pokładowych i tysięcy innych niezbędnych przedmiotów. Bajka nasza nie była by taka ciekawa, gdyby nie to, że wiele barek nie podpinają pod magazyn, a zatrzymuje się w znacznym odległości. Czasem kilometry, czasem dwa... Żeglarski, który chce np. udać się do magazynu po naftę, wsiada w łódkę i rozpoczyna wiosłowanie. A właściwie, walkę z prądem wody, z przeciwnym wiatrem, z oporem łodzi... Najczęściej z walki tej, która trwa godzinę albo i więcej, żeglarski wychodzi zwycięsko. Ale gdy dobieje do celu — czyli do magazynu — nie ma już siły ruszyć ani ręką ani nogą.

A tu trzeba załadować na łódkę materiał i rozpocząć wiosłowanie od nowa. Tymczasem wiatr zmienia kierunek (tak jest nie tylko w bajkach) i trud wiosłowania rozpoczyna się od nowa. Byłoby jeszcze pół biedy, gdyby dojeżdżający do barki można było spokojnie wypocząć. Ale takie rzeczy zdarzają się tylko w bajkach, w rzeczywistości bowiem trzeba przywieziony sprzęt ustawić w odpowiednim miejscu i chwycić co prędzej wiosła, gdyż holownik powolizduje już niecierpliwie. Wiele nieraz bywa złości z powodu tych magazynowych podróży. Opóźniają one przecież odjazdy pociągów, a tym samym nie pozwalają na punktualne i regularne pływianie.

— A motorówki?
— Zaraz, zaraz będziemy i o nich mówić. Nie bądźcie w gorącej wodzie kąpani. Otóż niefedem z tych, co to łódką do magazynu podpinają, pomyślał sobie: — ot, gdyby tak kursowała na tej trasie jakaś motorówka... Przecież są motorówki i to zupełnie nie wykorzystane. Czasem minie taka, ale tylko wodę zmaci, fal narobi, i że omal łódkę nie wyrzuci i tyle...

Odpyhują więc barki na trasie do Koźła, do Szczecina,

do Berlina i niejednemu żeglarski wyrwie się życzenie: — „żeby tak była motorówka...”

No, ale opowiadaniem życzenia tego spełnić nie możemy. Może je natomiast spełni dyrekcja Żegludgi na Odrze. Włączamy się więc do chóru życzeń barkarzy i wdychamy: — „żeby już nie trzeba było o tym pisać drugiej bajki...”

Na podstawie listu I. PERZYŁY

oprac. (hs)

Czy mogę być korespondentem »Steru«

„Zwracam się z zapytaniem czy mógłbym zostać korespondentem »Steru« Pracuję na statku. Piszę wiersze i opowiadania.

Proszę jednocześnie mnie poinformować jakie trzeba spełnić wymagania, aby zostać korespondentem”.

Zalaczam pozdrowienia

Rajmund Hanke

Drogi Ob. Hankel Cieszy nas bardzo, że wyraziłeś życzenie nawiązania z nami współpracy. Rola korespondenta terenowego jest bardzo odpowiedzialna i zaszczytna. Chętnie przyjmujemy Was w szeregi korespondentów naszego pisma.

O czym ma pisać korespondent? O wszystkim czym żyje zakład pracy, załoga Waszego statku. Jakże ma ambicje, co zrobiła i co jeszcze chce osiągnąć. Możecie pisać o stołówce i o przyzakładowym przedszkolu, o organizacji pracy i życiu kulturalnym, o sporcie i o szkoleniu zawodowym.

Trudno tak jednym tchem wymienić te wszystkie sprawy, o których chcemy aby

nas korespondenci pisali. W każdym razie na podstawie tych kilku wyjaśnień zorientujecie się już z pewnością o co chodzić powinno korespondentowi, gdy bierze pióro do ręki.

Donosicie nam także, iż piszecie wiersze i opowiadania. Są to formy już wybitnie literackie i radzimy Wam nawiązać kontakt z pismami literackimi. Opowiadania za mieszczamy o ile treść ich i problematyka mieszczą się w ramach zagadnień naszego resortu, tj. resortu żegludgi. Chętnie zamieścimy wspomnienia starych żeglarskich, oparte na źródłowych materiałach lub opowiadanie, które w sposób ciekawy i ładny obrazuje nam walkę o nowe, socjalistyczne oblicze naszej żegludgi.

Przyjmując Was w szeregi naszych korespondentów przesyłamy ankietę, która po wypełnieniu odesłacie do redakcji. Życzymy Wam po myślnych wyników w trudnej i odpowiedzialnej pracy korespondenta

REDAKcja

Słodkie oszustwo

Cukierek — wiadomo — słodka rzecz. Łasi są na cukierki i dzieci i dorośli. Dlatego też sprzedają cukierków w sklepie OZR Żegludgi na Odrze we Wrocławiu jest działalnością pożyteczną i piękną.



A kiedy sprzedają ciekierków jest działalnością niepożyteczną i niepiękną?

Wtedy, gdy zamiast cukierków sprzedaje się w pudełkach obrzydliwą paczkę z domieszką błota. Takie właśnie cukierki kupiła nasza korespondentka Eleonora Butowa. Cukierki, oczywiście zamiast na stół przywędrowały do redakcji. Widok ich sprawił, że od pewnego czasu nikt z nas na cukierki nie może patrzeć.

Kierownik OZR-u Frankowski wyraził podobno zdanie, że „handel to rzecz najjaśniejsza, zresztą cukierków takich mamy wiele i coś musimy z nimi zrobić”.

Słusznie. Coś trzeba z nimi zrobić. Byłoby nie sprzedawać, gdyż jest to zwykłe oszukiwanie klientów. Trzeba natomiast odesłać cukierki do wytwórni. A przy zakupie hurtowym — dokładniej sprawdzać ich jakość.

ha.

Tylko dla... bumelantów



Niezbyt przyjemnie jest czekać pod taką kasą na wypłatę za okres pracy przepłatanej... bumelantem. Tym bardziej, że patrzy na to koleś ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej.

Lepiej więc odwrócić się — może nie rozpoznają... W każdym razie lepiej będzie, jeśli do następnej wypłaty przestaniesz się zaglądać do kieszonki i do butelki, a kasę — choć pomysłowa — będzie miała coraz mniej interesantów”.

S O S

Żalugi Odry i Wisły sygnalizują, że na wielu jednostkach pływających (barkach i holownikach) brak jest sprzętu ratowniczego, a ten który jest, często nie nadaje się do użytku.

Oczywiście — Wisła czy Odra to nie oceany, ale chociaż po nich suchą nogą mogą najwyżej fakirzy, a takich w Żegludze nie ma. Czyżby więc nie należało pomyśleć o kamizelkach i innym sprzęcie ratunkowym?

BALLADA DZIADOWSKA

Lat temu chyba dwa, albo więcej zdarzył się w porcie Szczecina wypadek, który w tej to piosence opowiem, a więc zaczynam:

Był sobie pewien Piotrowski Stasiuś, co myśleć lubiał szalenie. Stasio na rzeczy — rzecz można — znał nie wymyślił więc usprawienie.

A potem poszedł do komisji, skłonił się przed nią głęboko i rzekł: „Nie będziem węgla trwonili wydając go pi razy oko”.

Zaraz opisał to urządzenie w Komisji Wynałazczości, żeby dla statków węgla ważenie wprowadzić dla oszczędności.

Więc w tej komisji byli mu radzi i rzekli: „Brawo Stasiuś. Lecz sprawdź pomysł wszak nie zawadzi, zatem poczekaj se krzynek”.

No, i poczekał Stasio cierpliwie, aż dostał list stemplowany, że jego pomysł, w pospiesznym trybie będzie realizowany.

Pomyślał Stasio: „Tryby — więc niby zrobią to szybko na pewno. Nie wiedział, że żeń te ichne... tryby” wycisną leżkę nie jedną.

I upłynęło wiele miesięcy, jesień i zima i lato. O projekt nikt się nie pytał więcej, grosza nie dano mu za to.

Aż w zeszłym roku, tak coś w marcu „Ster” ruszył sprawę na nowo. Kogo potrzeba, porządnie skarcil i zrobił go „na perłowo”.

W stół uderzono, no to nożyce wnet z portu się odezwały: Sam ob. dyrektor z pohladem licem nadesłał list okazały.

W owem liście napisał czule prawie takimi to słowy: Dziś obiecuję — jak rany tutek że projekt machniem Stasiowy.

No i machali, aż się zmachali! Od tego machania... piórem. Teraz już mileża, widać pospali się w porcie i ludzie niektórzy

A tu już latek uciekło dwójce, oj Stasiu, Stasiu — n'choć, a usprawienie sporozło twoje w porcie szczecińskim w komorze

Dziadowska pieśnią, w dziadowskich rymach

opowiedziałem wam o tem, jak się w owym porcie Szczecina marna robi robota.

ZBIGNIEW SKUPIŃSKI

WIDMO

Czy wierzyć w duchy, upiory, zwiidy i widma? Nie wierzyć? Ja też nie wierzyłem, ale teraz już sum doprawdy nie wiem. Gdybyś, drogi, a w duchy niewierzący czytelniku, zablądził przypadkiem do Technicznej Bazy Taboru Pływającego Zarządu Portu Szczecin — przekonał byś się naocznie, że widma istnieją.

Spójrz — świta. Na mrocznym jeszcze tle nieba majaczą kontury jakiegoś olbrzyma. Ciała na nim nie wiele, w lekturkach błyskach przedświutu czerwonoawo połyskuje szkielec Wysoko wzniesione ramię zda się na coś wskazywać, kogoś oskarżać.

Widmo. Od czasu do czasu wiatr morski zaszumi w jego żebrach — gluchymi i przenikliwymi Upiór jęczy wtedy i zawodzi. Coś w nim chrząści i brzęczy po-
tępieńczo.

Masz dość tego makabrycznego opisu? Żądasz bardziej realnych szczegółów? No, to — służę. A więc po kolei.

Widmo nie jest tanie. Widmo kosztowało 10 milionów złotych, widać drogie, bo jest ich mało na rynku. Widmo nie żyje, ponieważ nie ma serca, podobnie jak i ludzie, którzy to widmo na świat powołali. Widmo jest dobrondujące, gdyż nikogo jakoś nie straszy, jeżeli 10 milionów złotych (jego cena), nie spędza się z nim i nie komu.

Widmo, nie zawsze było kościotrupem. Kiedyś, bo-

dał w 1947 r. widmo było jeszcze żywym, pracowitym, dorodnym dźwigiem. Silnym, 7-tonowym pływającym dźwigiem.

Na pewno pływającym, bo nawet nieżyłby ten dźwig rejs: Od Żegludgi na Odrze (to ona właśnie usadziła w jego kurację owe 10 milionów zł.) — to

pem — widmem.

A swoją drogą — jacy ludzie zrobili się niewiarliwi na duchy. Bo ja bym na miejscu ludzi odpowiadających za doprowadzenie dźwigu do stanu „widmowego” — jednak chyba tego upiora się bał. Tym bardziej, że podobno można go jeszcze ożywić. Brać mu tylko serca — motoru.

No i oczywiście opieki ludzi, którzy sami mają serce.

Ski.

Co z tymi nadgodzinami?

Raniutko, kiedy wszyscy jeszcze śmacznie śpią, wstają szoferzy wrocławskiej ŻNc, przygotowują auta i wyruszają w teren. Jeden do gospodarstwa OZR-u, żeby na czas przywieść do stołówki mleko, mięso, śmietanę, rzodkiewki, inny śpieszy do odległej fabryki po części za miennie do remontujących się holowników.

Potem pracowity dzień, przemierzanie dziesiątków i setek kilometrów po szosach i drogach całego niemal województwa. Wszystkim kończy się ośmlogodzinny dzień pracy, tymczasem godzina czwarta zastaje szoferów da-

Uzupełnione przysłowie

Przed dwoma laty załoga holownika „Gubin” przekazała Radzie Zakładowej Żegludgi im. Odrze we Wrocławiu aparat radiowy do naprawy. Mimo wielokrotnych prób załogi, aparat do tej pory nie został zwrócony.

„Gadać do lampy” — to formułka stara, lecz dziś do niej nowe słowo dopowiem. Mówić do Rady: oddajciej aparat, znaczy — gadać do lampy... radiowej.

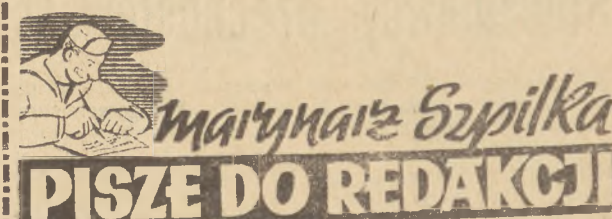
Z. S.

O małą mechanizację

W porcie miejskim we Wrocławiu brak jest zwykłego, podręcznego dźwigu do załadunku beczek z oliwą na holowniki. Kierownictwo zespołu portowego powinno jak najszybciej pomyśleć o takim urządzeniu, ponieważ ręczne windowanie beczek powoduje nieraz wypadki.

Telewizja, radary, napęd atomowy, a tu dźwiga zwykłego zabrakło dla statków. Skonstruujemy czym prędzej choćby dźwig biurowy, żeby dźwignął styl pracy różnych bezduszników.

Z. S.



Nie wiem jak koleś, ale ja proszę Redaktora zawsze marzyłem (i marzę) o żonie. Tak o żonie. Dobra żona to prawdziwy skarb. Płyniesz długie miesiące, a wspomnienie o niej i o domu, w którym ona właśnie w tej chwili gotuje barszczyk zabieleny, dodaje ci siły do roboty. Na samą myśl o jej pięknych włosach, oczach, ustach itd. masz uczucie, jakby ktoś miodem po sercu lał.

Jakoś się dziwnie dotychczas składało — mimo, że jestem chłopak bez piegów — że nie zdążyłem się jeszcze wydać. Mam nawet niezgorsze mieszkanie z wszelkimi wygodami, ale dotychczas nie trafiłem na swój typ. Dotychczas wszystkie były nietypowe. Prawie tak samo jak część ci wymienne do naszych wind. Co człowiek weźmie do ręki to z innej parafii.

Bywało że już, już byłem zdecydowany zanieść dokumenty do „cywilnego księdza” ale w ostatniej chwili okazywało się, że kandydatka ma feler. Nie żłatego, żeby była brzydka lub nosiła pantofelki wielkości futerału do puzonu. Skądże znowu. Były nawet przykości i z wdziękiem ale brak im było szósteczki niości stosunków. Takich, wiecie, stosunków towarzyskich w PLO. Zdziwienie się zapewne, dlaczego ja chcę mieć szeroko ustosunkowaną żonę. O, to do zawarcia małżeństwa warunek nr 1. Jeśli tego nie ma, młodożeniec skazany jest na wieczną niepewność, brak rozeznania w tzw. terenie i już z góry może założyć, że będzie przez wszystkich traktowany „per trap”.

Co innego taki, którego obrotna żona wie wszystko. Ten ci dopiero ma uznanie!

Wszystcy się z nim liczą. Grzesznie znaczący a proszą o informacje, a już kapitan to ma go za moralnego „adiutanta”. On zaś chodzi pewny, każda wypowiadając cedi przez zęby i na się za straszego chojraka. Przynajmniej tak, jakby miał na statku delegaturę Polskiej Agencji Prasowej i myśleć, że może nie ma podstaw? Jeszcze jakie.

Bo np. kapitan zapytuje z morza dyrektora PLO jak będzie następny rejs. Chodzi po prostu o rozłożenie prac samoremontowych na godziwe terminy (tu nas lipy nie ma). Dyrekcja prawie natychmiast dokładnie odpowiada — a jakże szyfrem — że będzie to podróż okrężna. A więc zeganacie terminy samoremontu.

Tymczasem kolega — po siadacz żony bez felerów, otrzymuje list, w którym połowica z najmniejszymi szczegółami donosi mu, że następny rejs będzie do takiego to portu, że będziemy wielebni maszyniści, że staniami w kilku (dokładnie wymienia) portach, że Staska i Wacka zmuszają i jeszcze kilka „dobiągów”. Czy taki kolega ma prawo być ważny? Oczywiście.

Ciekawy jest tu fakt, że niektórzy pracownicy PLO od dłuższego czasu nie chcą być taką dobrą żoną. Widać lepiej im odpowiada rola dobrej cioci, która to w zaufaniu, na ucho szepce „tajemnice” swym ulubionym siostrzeńcem. A szkoda.

W każdym razie, gdybyście Redaktorze znali jakiegoś odpowiedni materiał na żonę, dajcie znać (adres znajcie). Tylko koniecznie szyfrem, bo na statku jest jeszcze jeden kawaler i gdyby się dowiedział to mógłby mnie ubiec.

st. mar. Jan Szpilka

Dlaczego?

Kierownik działu kadry w Zarządzie Portu Gdańsk nie docenia inicjatywy robotników, którzy żywo interesują się pracą przedsiębiorstwa, wskazują na popełniane w niej błędy? Monter silnikowy Julian Złoty złożył w III dekadzie maja br. oświadczenie krytykujące postępowanie działu kadry, który począł



...kierownik działu kadry w Zarządzie Portu Gdańsk nie docenia inicjatywy robotników, którzy żywo interesują się pracą przedsiębiorstwa, wskazują na popełniane w niej błędy? Monter silnikowy Julian Złoty złożył w III dekadzie maja br. oświadczenie krytykujące postępowanie działu kadry, który począł

...w Gdynińskiej Stoczni Remontowej prowadzi się rozruch gospodarki farbanii.

Ostatnio widzieliśmy tam wiele otwartych i porzuconych puszek blaszanych, zawierających około 227 kg „resztek” farb. Fakt ten stwierdzono w pierwszej dekadzie czerwca br. a więc w okresie przygotowań do konferencji partyjnej ekonomicznej. Nie świadczą o chwałobnie o popularyzacji walki o obniżkę kosztów własnych w Stoczni.



Wobec tego że listy placu za nadgodziny są przez ob. Eksztajn przetrzymywane, co utrudnia pracę działowi finansowemu i zniechęca kierowników do pracy prosimy dyrektora i Radę Zakładową ŻNc o definitywne załatwienie tej sprawy.

Im szybciej tym lepiej

