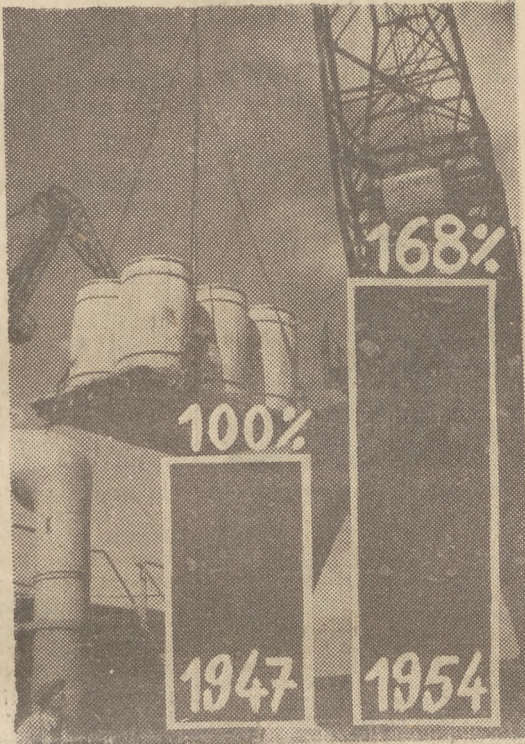


DNI MORZA 1955

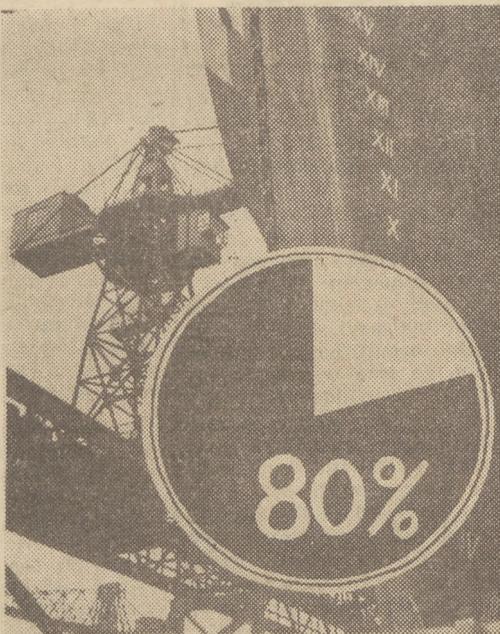
witamy podsumowaniem dorobku dziesięciolecia



Nasza flota z dowozowej stała się oceaniczna. Statki polskie zawiązały do 31 krajów świata. Bandere naszą można spotkać m. in. w Chinach Ludowych, Indiach, Ameryce Południowej, a ostatnio w Indonezji.



Porty stały się w coraz większym stopniu tranzytowe. Jeżeli założymy ilość przeładowanej w 1947 roku masy towarowej z tranzytu jako 100 to w 1954 roku osiągnięliśmy wskaźnik 168.



Morskie stocznie remontowe przejęły całą część remontów statków polskich i zaczęły remontować obce. Stoczniowcy coraz skuteczniej walczą o przyspieszenie terminów i podnoszenie jakości remontów.

Mimo niewielkiego wzrostu taboru, trzy krotnie zwiększyła przewozy żegluga śródlądowa, dzięki przyswojeniu sobie nowych metod eksploatacji, które rozwijamy w oparciu o doświadczenia radzieckie.

Polskie Ratownictwo Okrętowe obok skutecznie przeprowadzonych akcji ratowniczych, wykonało kilkadziesiąt prac nurkowych — niektóre z nich stanowią osiągnięcia na skalę światową.

Nasze osiągnięcia i nasze zadania

W NASZEJ gospodarce morskiej, która w okresie 10-lecia rozkwitła do nie znanego w Polsce przedwojennej poziomu, poważne miejsce zajęły w ostatnich latach obok stoczni produkcyjnych, portów, żegluga i rybołówstwa — morskie stocznie remontowe.

W blisko trzydziestoletnim okresie swego istnienia morskie stocznie remontowe wyrosły na poważne zakłady przemysłowe o dostatecznej mocy produkcyjnej dla zapewnienia gotowości technicznej naszej floty.

Szybki rozwój stoczni remontowych wyraża się wzrostem mocy przerobowej o 85 proc. (w roboczo-godzinach), której efektywność po parta jest równocześnie wzrostem powierzchni użytkowej hal produkcyjnych o 73 proc., wyposażenia obrabarkowego o 50 proc., nabieża o 70 proc. Co najważniejsze — rozszerzyliśmy we własnym zakresie o 33 proc. wąskie gardło, które stanowiła niewystarczająca moc dokowa dzięki intensywnemu i skutecznemu wysiłkowi naszych zakładów nad dobudową względnie odbudową z wraków doków i pontonów.

Rozwój stoczni pozwalał na stały wzrost ilości remontowanych jednostek. Potwierdza to dobitnie fakt, iż w br. około 80 proc. ogólnej puli remontowej floty wykonywane będzie przez nasze stocznie.

Likwidujemy w br. nagminne poprzednio wypadki przeterminowania remontów. I tak, jeżeli w roku ubiegłym mieliśmy 565 statków-dni względnie przeterminowania w stosunku do terminów umownych w skali wszystkich armatorów, to już w I kwartale br. doprowadziliśmy bilans opóźnień i przeterminowanego zdawania jednostek do 3 statków-dni względnego opóźnienia. W szczególności rozliczenie w statko-dniach z armatorami rybołówstwa dalekomorskiego („Dalmor”, „Odra”) w szczytowym nasileniu remontów w I kw. br.

JERZY GOSZCZEWSKI
mgr inż.

Dyrektor Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych

po raz pierwszy wypadło całkowicie dodatnio.

Coraz częściej i chętniej korzysta z usług stoczni remontowych armator zagraniczny. W I kwartale br. Gdańska Stocznia Remontowa przeprowadziła poza remontem 14 jednostek zagranicznych w porcie, roczne dokowania 3 jednostek fińskich i 1 statku bandery włoskiej. W br. planujemy znaczne rozszerzenie usług remontowych dla zagranicy.

Ten niewątpliwie pozytywny obraz rozwoju stoczni remontowych nie może nam jednak przesłonić faktu, że dotychczas osiągnięte efekty nie są jeszcze wystarczające.

Niezadowalający jest koszt jak również — długotrwałość remontów decydująca o procencie gotowości technicznej i użytecznej eksploatacji floty. Blisko 180 tys. roboczo-godzin na remont kapitalny rudowęglowca typu SOLDEK w Szczecińskiej Stoczni Remontowej w ub. r., około 60 tys. roboczo-godzin w roku ub. na remont średni lugro-trawlera przy 100 dniach postoju remontowego na jednostkę w 1954 r. i nawet wybitnie skróconym do 47 dni w br. postoiu lugro-trawlera — to wskaźniki, których nie możemy traktować jako zadowalające.

Postoje remontowe i koszty remontu można i należy znacznie skrócić. Nie da się tego jednak osiągnąć w poważniejszej mierze bez gruntownej zmiany gospodarki remontowej w ogóle i jej organizacji na stocznich w szczególności.

OPANOWAĆ SERYJNĄ PRODUKCJĘ REMONTU

Dotychczasowy system remontu na stocznich nosi charakter wybitnie indywidualnej, jednostkowej produkcji. Podstawą dla planowania i wykonania remontu stanowi opracowana dla każdego statku specyfikacja remontowa, na podstawie której stocznia opracowuje każdorazowo technologię remontu i indywidualnie uruchamia dokumentację warsztatową.

Należy stwierdzić, iż stosowany u nas system tzw. planowo — zapobiegawczych remontów przewiduje określony zakres robót dla każdej kategorii remontu, czego

nie przestrzegają ani nadzór klasyfikacyjny PRS, ani armator. W rezultacie nawet remonty tej samej kategorii, jednostek tego samego typu są w praktyce różne i zakres żądanych robót przekracza zazwyczaj istotne potrzeby, i pierwotne zamierzenia.

Znana przy tym zła praktyka rozszerzania przez armatora i PRS zakresu remontu przez cały czas jego trwania, zlecaniem wielu robót dodatkowych tym bardziej dezorganizuje warsztat.

Konieczne jest przystąpienie do projektowania standaryzacji remontów dla jednostek tego samego typu, z typowym zakresem robót i kosztorysem oraz zryczałtowanym dla danej kategorii remontu kosztem.

Należy odstąpić nie tylko od zasady wykonywania części na warsztacie w czasie trwania remontu, ale i samych remontów typowych agregatów i urządzeń. Armator powinien posiadać odpowiedni zapas tych agregatów i urządzeń i remontować je przed wejściem statku do stoczni. Ten stosowany w ZSRR zespolowy system remontów („agregacyjny metod sudoremonta”) w powiązaniu ze standaryzacją kosztu remontu pozwoli przejść na przemysłową metodę produkcji o serijnym charakterze, możliwym wbrew panującemu przekonaniu, również w produkcji remontowej.

ZMIENIĆ METODĘ PLANOWANIA I ANALIZY

Plan remontów ujęty ilościowo w roboczo-godzinny i wartość, poparty jest rzeczowym, rocznym i kwartalnym planem remontów jednostek z określeniem terminu wejścia i wyjścia statku z remontu i jego pracochłonności. Ewidencja wykonania planu oraz analiza ekonomiczna bazuje na wykonaniu planu według wartości kosztorysowej — ilości jednostek — i rozliczeniu statku dni postoju. Jest to niewątpliwie postęp w stosunku do dawnego okresu planowania i „produkcji roboczo-godzin”. Jest absolutnie niewystarczające dla prawidłowego planowania i przygotowania mocy produkcyjnej i materiałów oraz analizy kosztów i oceny efektów. Rozbieżność między ilością i rodzajem planowanych do remontu i faktycznie podstawionych statków oraz kategorią i zakresem ich remontu

(Dokończenie na str. 2)

Powrót na morze

Mysleli, że na wieki zabiorą w niewolę Szmaragd wód (tych szumiących Mową dla nas znaną, że zawsze będzie padał cień czarnej swastyki Na odłask zoryzysiający Na falach co rano.

Mysleli, że cię można wyrwać z naszej duszy Zagłuszyć myśl o tobie I zatrzeć w pamięci, Odebrać naszym portom ich prawdziwe miano Wolność zagrzebać w grobie Historię przekreślić.

Cóż zostało z ich mrzonek, gdzie te ich zamiary Prysnęły w ogniu klęski Jak bańka mydlana A Bałtyk znów szumi swą odwieczną mową I pieści polskie brzegi, Całując grzyw pianą Wdzięczny, że już na fale cień nie padnie wrogi Że polskie znów okręty Znaczą morskie drogi.

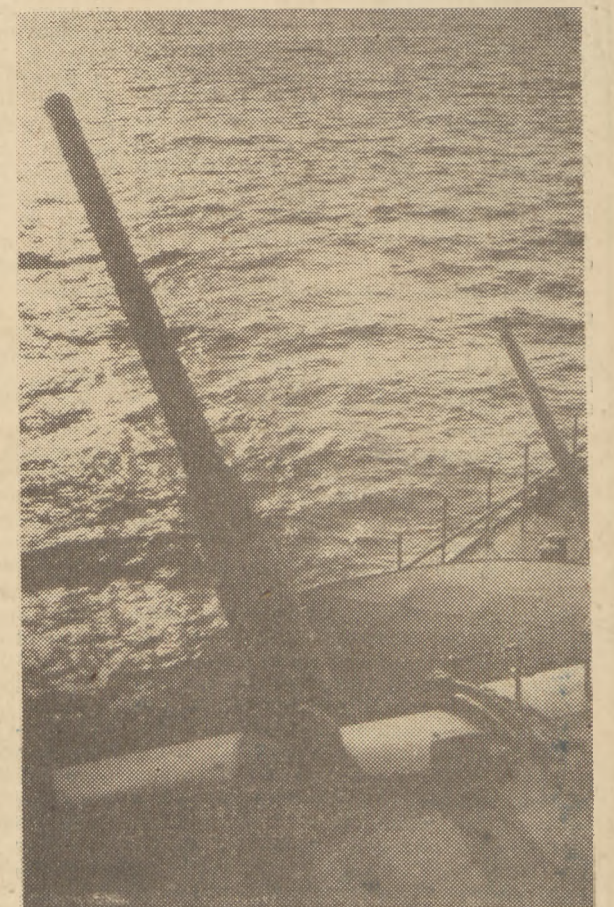
Tylko dziw go ogromny czasami ogarnie Kiedy ujrzy dokoła Światła statków licznych A od brzegów przyjazne mrugają latarnie Na falach wywołując Tysiąc barw prześlicznych

Od stoczni coraz głośniejsze echo się rozlega — w takt pracy szumi morze — Duma w piersi wzbiera — Marynarz polski okręt kieruje ku brzegom I znów biało-czerwona Lopocze bandera.

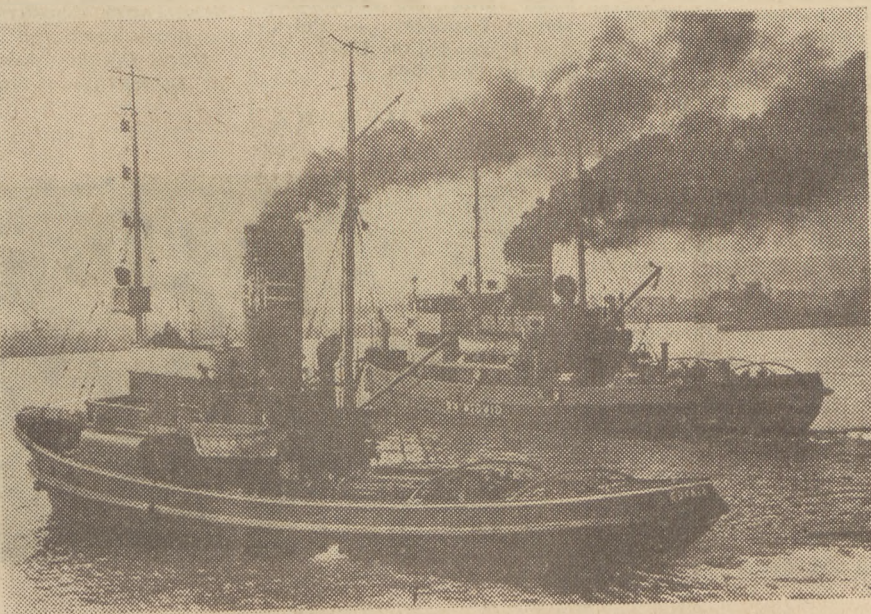
Wróciliśmy na morze silniejsi niż przedtem, Ufni w przyszłość I wierni tradycjom żeglarzy — Stoczniowię i inżynier budują okręty Dziwią się w szkołach dzieci Męstwu marynarzy.

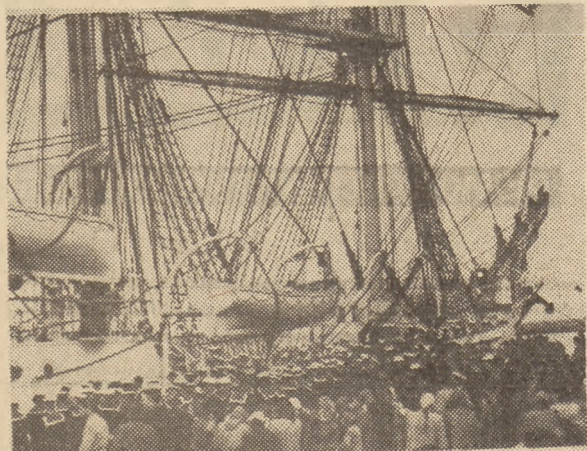
Słownym wiewem morza oddycha kraj cały Rybaków brat odważna Zapuszczając sieci Zdobycha z głębi morza dar wspaniały A Bałtyk łni się w słońcu I słońce w nim świeci.

T. ZALEWSKI
as. masz. m/s „General Walter”



Na straży naszego Wybrzeża wiernie czuwa Ludowa Marynarka Wojenna. Doskonale opanowane nowoczesnego sprzętu bojowego załogi okrętów i jednostek nadbrzeżnych umacniają gotowość bojową Marynarki Wojennej, która wraz z siłami zbrojnymi naszego kraju i w oparciu o potęgę Związku Radzieckiego i całego obozu socjalizmu potrafi dać odpór każdemu kto spróbuje targnąć się na naszą Ojczyznę.





Rejs przyjaźni

W dniu 2 bm. statek szkolny „Dar Pomorza” udaje się do Odessy rozpocząć „Rejs Przyjaźni”.

„Rejs Przyjaźni” odbywa się w okresie intensywnych przygotowań do V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Warszawie, a pobyt w Odessie przypadnie w chwili, kiedy stolica naszej Ojczyzny rozbrzmiewać będzie śpiewem, tętnić tańcem i radością młodzieży ze 144 krajów świata.

Uczniowie Szkoły Mor-

skiej, nim zawiną do portu odesskiego, odwiedzą wiele portów kapitalistycznych, nawiązując bezpośredni kontakt z postepową młodzieżą tych krajów.

W Odessie przysili oficerowie naszej floty przekażą młodzieży radzieckiej pozdrowienia i upominki od polskich przyjaciół, dając w chwili wolnych od zajęć kilka występów artystycznych.

J. FEDARCZYK
Szkoła Morska

Nasze osiągnięcia i nasze zadania

(Dokończenie ze str. 1)

tów, uniemożliwia jednolity ocenę faktycznego rzeczowego wykonania planu produkcyjnego i kosztów. Demobilizuje to załogę, sprzyja istnieniu ukrytych poważnych rezerw, pozwala na fakturywanie armatorów z zawyżonych kosztów i utrudnia organizowanie walki o obniżkę kosztów własnych.

Konieczne jest oparcie planu remontów o rzeczowy wskaźnik, charakteryzujący globalną produkcję remontową nie zależną od ilości i rodzaju remontowanych statków. Opracowany w ZSRR w 1941 r. przez „Morsudo-projekt” system planowania w „jednostkach umownych”, który przyjmuje w zasadzie jako miernik pojemność w BRT oraz moc w KM może być jedną z celowych dróg rozwiązania.

USPRAWNIC ORGANIZACJE WEWNĄTRZ- STOCZNIOWA

Organizacja wewnętrzna naszych stoczni remontowych jest w chwili obecnej jeszcze niezadowolająca.

Pracochłonny i żmudny system przygotowania produkcji z indywidualną dla każdego statku technologią; wadliwa i niedostateczna jeszcze praca sekcji materiałowych w dziale głównego technologa; niedoskonałe planowanie produkcyjne pozwalające ustawić rzeczowy plan warsztatowy nie dalej niż w zakresie dekady; wadliwa praca rozdzielni i niezadowolający obieg dokumentacji warsztatowej przy nagminnym braku dyscypliny organizacyjnej; niedostateczny jeszcze, mimo poważnego postępu stopień wprowadzenia norm usprawnionych — to ogólnie tylko wyrażone kompleksy naszych nie domagań organizacyjnych, koniecznych do usunięcia celem wyjścia na przemysłowy charakter produkcji.

Pewne przygotowania w tym kierunku mamy już po sobie. Morski Instytut w oparciu o szeroki zespół stoczniowców opracował zgodę z zarządzeniem Ministra Żegluga wskaźniki pracochłonności i materiałochłonności remontów oraz cenniki typowych robót remontowych. W opracowaniu jest również organizacja wewnętrzna zakładowa typowej stoczni remontowej, ujmująca całokształt zagadnień planowania i organizacji warsztatowej, przygotowania remontu i współdziałania stoczni, armatora i nadzoru klasyfikacyjnego.

Jest to tylko początek poważnej akcji porządkowania niewątpliwie trudnego i wszechstronnego zagadnienia remontu statków, które staje się podstawowe i pilne zadanie przed stoczniowcami remontowymi na najbliższą przyszłość.

Rozwiązanie tego zadania stworzy niewątpliwie w stoczniach moc produkcyjną wystarczającą na pokrycie pełnych potrzeb remontowych i uruchomienie budowy nowych jednostek jako podstawowe uzupełnienie produkcji remontowej.

Ruch strajkowy w krajach kapitalistycznych

W ANGELII ponownie wybuchł strajk dokerów. Strajk ten jest znamienny przez to, że odbywa się on wbrew zakazowi prawniczo-kierownictwa Rady Generalnej Kongresu Brytyjskich Związków Zawodowców (TUC) i kierownictwa Związku Zawodowego Transportowców i Robotników Niewykwalifikowanych, na czele którego stoi znany reaktorzysta Arthur Deakin. Walce strajkowej przewodzi Angielski Narodowy Związek Zawodowy Ładownic Portowych i Doków, którego praw nie uznają przedstawiciele i który jest także bojkotowany przez TUC.

Strajk wybuchł 23 maja. Agencja Reutera donosiła, że bierze w nim udział 20 tysięcy robotników. W największych portach angielskich, a w tej liczbie w Londynie i Liverpoolu, prawie całkowicie przerwano prace przeładunkowe na pięćdziesięciu kilku statkach.

24 maja strajk objął 6 wielkich portów. Na 175 statkach całkowicie lub częściowo przerwano prace przeładunkowe.

Prasa reakcyjna rzuciła gromy pod adresem strajkujących otwierając je, żeby rząd „nie ceremonizował się” z uczestnikami tak zwanych nieoficjalnych strajków, tj. nieusankcjonowanych przez oficjalne kierownictwo związków zawodowych. Z pogroźkami pod adresem „nieoficjalnych strajkujących” wystąpił nawet... przywódca labourystów Klement Adee, który próbował udowodnić, że strajki przyniosą szkodę samemu strajkującemu.

WALKA MARYNARZY SZWEDZKICH

W Szwecji trwało około 6 tygodni strajk 3 tysięcy członków „Asocjacji Oficerów Floty Handlowej”.

Strajkujący domagali się podwyżki płac i poprawy warunków pracy. Przedstawiciele kategorycznie odmawiali. Nie udało się również próby komisji arbitrażowej, zmierzającej do zlikwidowania konfliktu. Przeciwnie, po jednym z posiedzeń tej komisji jeszcze 20 statków stanęło na uwięzi.

Armatorzy gorąco wykazywali się do werbunku łamistraszków wśród marynarzy zagranicznych. W tym celu wysłano specjalnych werbowników do Londynu, San Francisco i Buenos Aires. Jednakże zwerbowano zaledwie kilka osób.

„Asocjacja Oficerów Floty Handlowej” wezwwała angielskie związki zawodowe i wicegubernatorów i okrętowych inżynierów mechaników do poparcia strajku. Apel ten spotkał się z szerokim oddźwiękiem. Związki marynarzy

nie tylko Anglii, lecz również Holandii i Niemiec zachodnich oświadczyły, że zabraniają swym członkom pracować na statkach szwedzkich, dopóki konflikt nie zostanie uregulowany.

Przekonawszy się, że strajkujący nie mają zamiaru odstąpić i że próby zwerbowania łamistraszków spaliły na panewce, armatorzy zmuszeni byli zgodzić się na żądania marynarzy.

ZWYCIEŚTWO GENUEŃSKICH PORTOWCÓW

Strajk genueńskich portowców, który trwał 119 dni zakończył się.

Konsorcium portu genueńskiego i wielcy armatorzy popierani we wszystkich przez rząd byli niewątpliwie przekonani, że wykorzystując armie brzołowych uda im się wprowadzić wygodne dla nich porządkę, pozahawiając związki zawodowe ich praw, aby następnie przystąpić do ofensywy na i tak już nędzne płace robotników.

Przebieg strajku, solidarność dokerów wszystkich portów włoskich i pracowników przedsiębiorstw przemysłowych wymownie świadczy o dojrzałości politycznej robotników włoskich, którzy odgładił zakusy burżuazji i wystąpili w jednolitym frontie w obronie swych praw i interesów.

Przedsiębiorcy niejednokrotnie usiłowali zorganizować pracę w porcie przy pomocy łamistraszków, ale za każdym razem próby te ponosiły fiasko. Cała klasa robotnicza Włoch poparła dokerów. Niedawno wyjechała z Genui do Rzymu delegacja strajkujących w liczbie 108 osób. Wszędzie po drodze serdecznie witali ich mieszkańcy miast i wsi.

Kiedy delegacja przybyła do Rzymu została ona powitana przez masę pracujących stolicy, które wreczyły jej podarunki oraz pomoc pieniężną.

Hart i męstwo portowców genueńskich, poparcie okazane strajkującym przez masę pracujących całego kraju oraz organizację demokratyczną, obaliły plany przedsiębiorców i rządu. 19 maja podpisane zostało porozumienie między strajkującymi a armatorami i władzami państwowymi. Zgodnie z tym porozumieniem pracownicy zachowali prawo kontroli najmu personelu. Dla nadzoru wykonania tego porozumienia utworzono specjalną komisję.

Po podpisaniu porozumienia sekretarz generalny Włoskiej Powszechnej Konfederacji Pracy Di Vittorio złożył następujące oświadczenie przedstawicielom prasy: Strajk ten przyniósł olbrzymi uszczerbek zarówno ekonomicznie włoskiej, jak i ekonomicznie Genui. Była to dla lekcja i mam nadzieję, że da ona wiele do myślenia i przedsiębiorcom i rządowi. Olbrzymia większość nas pracujących Włochów tego stopnia uświadomiła sobie swoje prawa, że nikt nie może wteńczyć narzucać im swojej woli.

Zwycięstwo portowców genueńskich nabiera specjalnego znaczenia obecnie, kiedy ofensywa kół rządzących na zdobycze demokratyczne mas pracujących jest jednym z ogniw przygotowania nowej agresywnej wojny.

Związkowy jubileusz



WŁADYSŁAW PAWLISZYN obchodził w czerwcu swój jubileusz. 19 czerwca, równo przed 10 laty, stanął do pracy w związkach zawodowych, gdzie nieprzerwanie pracuje do chwili obecnej. Równoległe z pracą zawodową kontynuuje naukę. W roku 1946, nie przerywając pracy, zdał maturę. Z początku myślał o medycynie, ale praca w związkach stała się coraz bardziej ciekawa, coraz silniej poruszała, dając wiele zadowolenia. Kocha ją i nie zamieniłaby na żadną inną.

Przegląd wydarzeń

Wobec ostatnich posunięć dyplomatycznych ZSRR (wizyta w Belgradzie, nota rządu radzieckiego do Niemieckiej Republiki Federalnej), drobniomieszczański polityk staje dezorientowany i zapytuje: — „co to się dzieje?” I nie potrafi znaleźć odpowiedzi, bo nie rozumie istoty polityki zagranicznej ZSRR, która zawsze opiera się na realnych faktach, na realnym układzie sił politycznych w świecie.

Niezmienna podstawa polityki zagranicznej państwa radzieckiego są leninowskie zasady pokojowego współistnienia, równouprawnienia narodów wielkich i małych, ich prawo do samookreślenia oraz nieingerencji w sprawy wewnętrzne innych krajów. Opierając się konsekwentnie na tych zasadach, rząd ZSRR dąży do ustanowienia normalnych i dobrosąsiedzkich stosunków z innymi państwami, do rozładowania napięcia w stosunkach międzynarodowych i utrwalenia pokoju na całym świecie.

OWOCE BELGRADZKIEJ WIZYTY

Jak wiadomo, stosunki między rządem radzieckim i rządem jugosłowiańskim (tak samo, jak między rządem krajów demokratycznych i rządem Jugosławii), nie były normalne. Zostały one zakłócone, jak oświadczył szef delegacji radzieckiej w Belgradzie tow. Chruszczow, przez prowokatorską działalność agentów imperializmu Berii, Abakumowa, dążących do osłabienia państwa radzieckiego.

Wizyta delegacji rządu ZSRR w Belgradzie miała więc na celu przywrócenie normalnych stosunków między obu państwami. Cel ten został osiągnięty i znalazł wyraz we wspomnianej deklaracji. Oto jej najważniejsze postanowienia:

po pierwsze — deklaracja wskazuje, że metoda rokowań jest drogą wodzącą do odprężenia międzynarodowego, do triumfu zasady pokojowego współistnienia;

po drugie — że współpraca między ZSRR a Jugosławią na zasadzie równości i wzajemności leży w interesie pokoju i socjalizmu;

po trzecie — deklaracja potępia politykę bloków wojskowych i wypowiada się za systemem bezpieczeństwa zbiorowego w Europie oraz za zlagodzeniem napięcia w stosunkach międzynarodowych. Dlatego deklaracja uważa za konieczne dopuszczenie Chin Ludowych do ONZ, uznaje prawa Chin Ludowych do Taiwanu, zgłasza konieczność ograniczenia zbrojeń i zakazu broni atomowej oraz rozwiązania kwestii niemieckiej na podstawie demokratycznej.

po czwarte — deklaracja zapowiada, że oba rządy będą popierać i ułatwiać współpracę między organizacjami społecznymi obu krajów w drodze nawiązywania kontaktów, wymiany socjalistycznych doświadczeń i swobodnej wymiany poglądów.

Deklaracja radziecko-jugosłowiańska jest więc doniosłym aktem i stanowi nie-

watpliwy, pozytywny, wkład do rozszerzenia współpracy międzynarodowej i umocnienia pokoju na świecie.

Włoski dziennik „Paese”, komentując tę deklarację, pisał: „Stratedyż zimnej wojny otrzymali silny cios”. Nie więc dziwnego, że w Waszyngtonie i w kołach imperialistycznych na Zachodzie zapanało zdenerwowanie i zamieszanie. Już sam ten fakt świadczy o tym, że deklaracja radziecko-jugosłowiańska służy dobrej sprawie. Warto jeszcze przytoczyć opinię francuskiego dziennika „Libération”, który na pytanie, kto wygrał w Belgradzie, odpowiada: „w Belgradzie wygrał niezawodnie pokój”.

OFENSYWY POKOJOWEJ CIĄG DALSZY

9 czerwca br. ogłoszona została nota rządu radzieckiego do Niemieckiej Republiki Federalnej w sprawie nawiązania normalnych stosunków dyplomatycznych. Jednocześnie nota zaprasza Adenauera do Moskwy celem przeprowadzenia rozmów w tej sprawie.

Nota rządu radzieckiego do Bonn wywołała ogromne poruszenie na Zachodzie, zwłaszcza w Niemczech. Londyński korespondent agencji DPA pisał: „Wiadomość o nocie radzieckiej do Niemieckiej Republiki Związkowej przyjęta została jako dyplomatyczna sensacja”.

I znowu drobniomieszczański polityk, nie rozumiejąc zasad polityki zagranicznej ZSRR, widzi w jej konkretnych posunięciach tylko sensację. Jednakże bardziej trzeźwo myślący ludzie widzą w tym posunięciu rządu radzieckiego przejaw jego konsekwentnej polityki pokojowej. Niektórzy zaś obrońcy polityki „z pozycji siły” poculi się nieswoją, odgadując sens noty radzieckiej. Oto np. dziennik francuski „Aurore” pisał: „Nadmierne zdziwienie byłoby natężeniem, Związek Radziecki pragnie uczynić bezprzedmiotowym włączenie Niemiec do bloku UZE (Unii Zachodnio-Europejskiej) i sojuszu atlantyckiego”. Oczywiście dziennik ten uważa, że to źle. My natomiast wiemy, że to posunięcie jest dobre, bo służy sprawie pokoju. Bo wskazuje drogę narodowi niemieckiemu do rozwiązania palącego problemu jednoci Niemiec na zasadach demokratycznych.

Nota rządu radzieckiego umacnia pozycję tych sił w Niemczech zachodnich, które dążą do uwolnienia się spod „opieki” Stanów Zjednoczonych, które nie chcą by Niemcy stały się narzędziem agresji i poligonem nowej wojny. Kola te, jak również wszystkie demokratyczne elementy w Niemczech zachodnich powitają notę z uznaniem. Pod ich naciskiem, pod naciskiem mas, rząd Adenauera zmuszony został w zasadzie do przyjęcia propozycji radzieckich.

Propozycja radziecka — i na tym polega jej szersze znaczenie — przysłała w chwili — jak pisał „Trybuna Ludu” — gdy w znacznej mierze, dzięki inicjatywom ZSRR, nastąpiło polepszenie atmosfery międzynarodowej. Traktat z Austrii, propozycja w sprawie rozbrojenia, pomyślny wynik rozmów radziecko-jugosłowiańskich, podróż premiera Indii do Moskwy, zapowiedziana konferencja czterech na najwyższym szczeblu — wszystko to stanowi sprzyjające tło dla tego nowego posunięcia radzieckiego.

Witając z uznaniem to posunięcie, widzimy w nim dalszy ciąg ofensywy pokojowej rządu radzieckiego, która już przynosi plony w postaci odprężenia międzynarodowego.

Spoczęli w ojczystej ziemi

8 czerwca mieszkańcy trójmiasta odprowadzili na gdyński cmentarz prochy dwóch marynarzy z m/s „Prezydent Gottwald” — Brunona Skrzypkowskiego i Jerzego Ruszowskiego, którzy tragicznie zmarli w czangkajskowskiej niewoli.

W konducie żałobnym, którego czoło stanowiła kompania uczniów Szkoły Morskiej, kroczyli delegacje z zakładów pracy, marynarze, stoczniowcy, portowcy, przed stawiciele ZZZP i Marynarki Wojennej. Tuż za trumnami okrytymi banderą Polski Ludowej szły rodziny zmarłych. Członkowie załogi statku „Prezydent Gottwald” prowadzili lub nieśli na rękach dzieci Skrzypkowskiego — Ludmiłę, Marię i Agnieszkę oraz trzy córki Ruszowskiego — Krysie, Iwonkę i Grażynkę.

Nad otwartymi grobami przemawiali sekretarz Zarządu Głównego ZZZP — Stanisław Kowalski i I oficer z m/s „Prezydent Gottwald” Tadeusz Drączkowski.

„W imieniu wszystkich związkowców, pracowników resortu żegluga — mówił n. in. tow. Kowalski — składam wyrazy głębokiego ubolewania rodzinom tragicznie zmarłych marynarzy. Ich śmierć obciąża zbiór czangkajskowski i ich codzienną pracę z USA — dającą bez skrupułów, wszelkimi drogami do zrealizowania swych niecnich zamiarów, potępianych przez wszystkich uczciwych ludzi”.

Prostymi marynarskimi słowami pożegnał zmarłych kołegów I oficer Drączkowski. „Wspólnie z nami pełniliśmy szaczną służbę na linii daleko-wschodniej, umacniając wrocz z całym narodem polskim wielką iść przyjaźni międzynarodowej. Razem z polskimi marynarzami pomagaliśmy młodej Republice Chińskiej budować jasną przyszłość z tej zaszczytnej pracy — brutalnie wytrąceni przez

tailańskich piratów. Chorzy i wyczerpani, przymuszani byliśmy do zdrady Ojczyzny, do wyrzeczenia się swoich rodzin, do utraty swoich praw człowieka. Nie przeżyłście tych prześladowań. Wasza śmierć jest przykładem jak bestialski potrafił być imperializm.

Dzisiaj ta ziemia, z której wyrosliście, na której żyliście i którą tak gorąco ukochaliście, przyjmując Wasze prochy w swoje łono. Nie pozostaliście tułaczami na odległej obcej ziemi. Powróciliście do Ojczyzny, będziecie przebywać wśród swoich, otoczeni miłością i szacunkiem”.

Przy dźwiękach marsza żałobnego trumny z prochami zmarłych marynarzy spoczęły w polskiej ziemi. Mogiły pokryły wieniec i wianki kwiatów.

Odeszli dwaj marynarze. Ich śmierć kryje w sobie cały bezmiar tragizmu, jaki przeżył tam na dalekim Tajwanie. Nie mieli dość hartu, aby jak ich współtowarzysze, w sposób nie pozostawiający żadnych wątpliwości odeprzeć wszelkie zakusy, perfidnie i popierane brutalną presją namowy wyrzeczenia się rodzin i kraju. Nie znaleźli w sobie dość siły, aby wytrwać do końca, aby nie dać się uwieść mirażowi „amerykańskiej wolności”. Osaczeni przez zgraje agentów, różnych Wąsowskich, Romanowów, Zmudzińskich, wyczerpani chorobą i roztępieniem ulegli i podpisali podstępnie podsunięte wnioski o azyl.

Ten nlegodny czyn nie przyniósł — bo nie mógł im przynieść — spodziewanego uspokojenia.

W ciągu wielu bezsensownych porażkowych nocy w szpitalu na Tajwanie, Skrzypkowski myślał o swoim loście, o trwałej rozłące z rodziną i z krajem. Jaka przyszłość czekała go na azylu i po raz drugi nie wytrzy-

mał. Gdy na jego życzenie powrotu do kraju oświadczone mu, że w żadnym wypadku nie może tam jechać, zachorował nagle i zmarł. Zmarł w szpitalu na zapalenie opon mózgowych.

A Ruszowski... On również uległ namowom agentów i zhydnom nadziejom. Wyraził zgodę na azyl. Skutki tego kroku ocenił potem. Zrozumiał, że jego współtowarzysze z „Gottwalda” wytrwają i wróca do kraju, podczas gdy on tam pozostanie. Dręczony wyrzutami sumienia, nie widząc możliwości powrotu do Polski, do żony i dzieci, nie wytrzymał, targnął się na swoje życie. Swoim desperackim krokiem chciał wymazać na zawsze swą słabość. Jaka go przyniosła do wyrzeczenia się Ojczyzny i swych najbliższych.

Cmentarz opustoszał. Jeszcze tylko grupka najbliższych — matki, żony, dzieci, przyjaciele pozostali przy grobach marynarzy. Wsłuchując się w ciszę przerywaną żalonym szlochem. Poprzez deszcz i las dochodził mnie głos syreny okrętowej. Na myśl cisną się nieodparte słowa: Pamięta! — Polska jest tylko jedna. Bądź jej wierny do końca.

J. PAŁKIEWICZ



Wiecej zainteresowania dla pracy działów kadr

NIEMAŁO krytycznych, istotnych uwag słyszeliśmy ostatnio o metodach pracy działów kadr w przedsiębiorstwach, podległych CZ PMH. Zasadniczym błędem było to, że w naszej pracy zapominaliśmy często o najważniejszym — o człowieku. Zbyt biurokratycznie podchodziliśmy do wielu potrzeb i służnych zadań marynarzy. III Plenum KC PZPR wykłono nam te braki.

W „Nowych Drogach” czytamy, że dział kadr jest placówką stojącą na straży praworządności ludowej. Wiecej zadaniem naszym jest czuwać nad odpowiednim doborem i wychowaniem ludzi, budowniczych naszej socjalistycznej gospodarki morskiej.

Należyce wywiązać się z tego obowiązku — nie jest łatwo. Zapewnienie właściwego doboru marynarzy i oficerów na jednostki — to sprawa ogromnie odpowiedzialna bowiem pracują oni w trudnych warunkach, a ponadto na styku z krajami kapitalistycznymi. Nasz marynarz musi wykazać dużą odporność na wszelką działalność i propagandę wroga. Czynnikiem decydującym jest tutaj świadomość marynarza, jego wysoki poziom ideologiczny. Pod tym względem notujemy we flocie duże dysproporcje. Nasi oficerowie za mało pracują nad podniesieniem swej świadomości politycznej. U wielu marynarzy widzimy dość szybki wzrost kwalifikacji zawodowych, przy jednoczesnym braku odpowiedniej aktywności społeczno-politycznej. Co jest powodem tych różnic?

Główną przyczyną takiego stanu jest to, że dowódcy jednostek przeważnie nie czują ciężkości na nich współodpowiedzialności za kształtowanie postawy moralno-politycznej marynarzy.

Słuszność takiego twierdzenia uzasadnić można faktami. Np. kierujemy na jednostkę marynarza, który jest człowiekiem nie budzącym żadnych zastrzeżeń. Po pewnym okresie jego pracy na statku poziom moralno-polityczny obniża się i człowiek ten dopuszcza się wykroczeń nie rzadko takich, że trzeba go przenieść ze statku na ląd lub zwolnić.

Niemalą wpływ na kształtowanie się światopoglądu marynarza wywierają częste zmiany załóg. Bywa i tak, że przeprowadza się je bez głębszej analizy, bez uzgodnienia z dowództwem jednostki.

nostki, co wywołuje nieporozumienia i niepewność. Dzieje się to dlatego, że marynarz na jednostce praktycznie nie wypada spod opieki działu kadr, a opieka dowódcy statku — jak widać — nie jest wystarczająca. Dlatego trzeba wzmocnić kierownictwo jednostek poczucie odpowiedzialności za wychowanie marynarza. Nie znaczący to jednak wcale, że administracja przenosi całą odpowiedzialność za wychowanie marynarza na kierownictwo statków. W dalszym ciągu ciąży ona na dziale kadr.

Są jednak takie sprawy, których dział kadr nie jest w stanie należycie uregulować, jak np.: sprawa dyplomów praktycznych dla oficerów pokładowych, pływających na jednostkach PRO. Aby uzyskać prawo do złożenia takiego dyplomu oficerowie ci muszą odbyć zgodnie z zarządzeniami Ministerstwa Żegluga i GUM — praktykę na statkach handlowych, co jest w rzeczywistości w PRO niemożliwe. Nie mając perspektyw wzrostu oficerowie wykorzystują każdą okazję, by przejść do służby na statkach PLO lub PZM, gdzie obok możliwości awansu zawodowego, otrzymują także lepsze wynagrodzenie. Już od przeszło 2 lat dział kadr PRO usiłuje uregulować sprawę zaliczania lat pływania oficerom pokładowym i jak dotąd bezskutecznie. Przedkładał w tej sprawie wnioski, nie mogąc doczekać się w Ministerstwie Żegluga definitywnego

załatwienia. Takie przewlekanie sprawy nie podnosi autorytetu działu kadr wśród załóg pływających.

Podobnie, jak nie podnosi go również niższe uposażenie „kadrów” w porównaniu z poborami pracowników innych działów produkcyjnych czy administracyjnych. Niższe pobyty otrzymywane przez „kadrów” świadczy, jakoby ich wpływ na wykonanie planów PRO był dużo mniejszy, niż wpływ innych pracowników. A przecież tak

nie jest. Sukcesy przedsiębiorstwa zależą są przecież od doboru, wzrostu i stabilizacji załóg. Nielatwie to zadania do rozwiązania. Ale czy w ocenie pracy działów kadr nadzór władze dostatecznie pamiętają o tym?

Nie zawsze. Zwiększa się z przegrupowaniem pracowników działu kadr, pianuje się dla nich niższe uposażenie bez wyjaśnienia przyczyn, w porównaniu z pracownikami innych działów „kadrów” otrzymują pre-

mie wg niższego współczynnika itp.

Centralny Zarząd PMH bardzo rzadko ocenia warunki i wyniki pracy działu kadr, co niewątpliwie jest krzywdzące dla pracowników tego działu, jak również nie przyczynia się do szybszego usuwania braków i błędów w ich pracy i do podniesienia jej na wyższy poziom.

MAREK RÓŻAŃSKI

Kierownik działu kadr PRO

Pierwszy rejs s/s „Malbork”

O godz. 13 dnia 30 kwietnia br. podniesiono banderę na parowcu „Malbork”. Wiele dni przed terminem został on przekazany do eksploatacji, dzięki zrealizowanym zobowiązaniom podjętym przez stożniowców szkieletowych.

Poprzednio statek odbył wszelkie próby na uwięzi i w morzu pod nadzorem technicznym MRS i armatora. Dzięki temu w porę ujawniono drobne usterki.

Kierownictwo statku z zadowoleniem przejmowało jednostkę. Podkreślano jej dobre wyposażenie w części zamienne oraz wysoką sprawność nawigacyjną statku. Szczecińska stożniowa dała dowód że w pełni zastępuje na miasto produkującą.

1 Maja o godz. 10.30 s/s „Malbork” zaanotowany przy wylądowaniu Chłobregu w Szczecinie trzykrotnym rykiem syreny oznajmił, że wchodzi się do portu i majowego. Opodal burty przeciągały barwne tony na niefestujących. Idący w czółowce pochodzą stożniowcy dumnie spoglądali na dzieło swoich rąk. Po zakończeniu pochodu mieszkańcy Szczecina dosłownie oblegali trap, pragnąc dostać się na statek i oglądnąć jego wnętrze. Ci, którzy zwinili s/s „Malbork”, jego piękne komfortowe masy, kabiny mieszkalne i świetlice, byli nim naprawdę zachwyceni.

W cztery dni potem, 5 maja o godz. 12 s/s „Malbork” odpłynął z ładunkiem w ostatni próbnym a zarazem pierwszym rejsie eksploatacyjnym, mając na burcie oprócz załogi przedstawicieli stożni, armatora i Politechniki Gdańskiej. Podróż do Zatoki Gdańskiej upłynęła na przeprowadzaniu prób spalania węgla przy różnych szybkościach. Ujawniły się zalety nowej jednostki. Wysoka sprawność maszyn, kotłowa oraz doskonały opływowy kształt sprawiły, że na mil pomiarowej — statek osiągał wspaniałą szybkość roboczą (mimo trudnych warunków nawigacyjnych), co czyniło go nową jednostką szczególnie przydatną do szybkiego przewożenia ładunków masowych. W oznaczonym miejscu czekał na gości — uczestników prób — holownik. S/s „Malbork” wziął kurs na Sztokholm.

Ledwie nas tam zacamowano, a już znaleźli się amatorzy zwiędzenia statku.

W ciągu całego postoju kpt. Jasiński niezmordowanie przyjmował i oprowadzał przedstawicieli naszych władz i mieszkańców Sztokholmu, żywo interesujących się statkiem, jego urządzeniami i eksploatacją. „Very good ship Captain” — takimi zdaniem wyrażali podziw i uznanie dla polskich stożniowców.

12 maja powróciliśmy do Szczecina. Tuż po zakończeniu podróży wkręciliśmy na pokład stożniowcy, którzy w myśl umownych gwarancji przystąpili do usuwania zauważonych w rejsie drobnych usterek.

Wielką troskę wykazują stożniowcy o należyty techniczny stan statku. W czasie spotkań z marynarzami dowiadują się, czy dobrze pracują mechanizmy i urządzenia. Cieszą się z naszych pozytywnych wypowiedzi. Przyczekają, że więcej takich jednostek zbudują dla Polskiej Marynarki Handlowej.

Wysoka techniczna gotowość jednostki nakłada i na nas marynarzy obowiązek. Musimy utrzymać tę gotowość i w pełni ją wykorzystywać dla celów eksploatacyjnych, dla wykonania z nadwyżką planów przewożenia. Nie zawiedzimy. Godnie będziemy reprezentować naszą banderę na morzach świata i sławie „złotej reki” polskich stożniowców i inżynierów.

WIKTOR FOLTYN
s/s „Malbork”

Czy to takie trudne?

Już chyba tysiąc razy wyjaśniano piszącym o sprawach morskich „szczerom ładowym” co to jest BRT i NRT, a jednak skrótów tych rozszyfrować nadal nie potrafią. Do zbioru osobliwych rozwiązań tych skrótów dochodzi jeszcze jedno: w książce pt. „Żywe miasto” (wyd. Wiedza Powszechna, 1955 r.) tej autorka, D. Biełkowska, poucza czytelników, że „NRT(!!!) — ton zarejestrowanych netto”. Skoro tak, to dlaczego autorka nie ukuła skrótów TZN?

Bohaterski czyn marynarzy

Na czesiosłowackim statku „Dietwa” stojącym w porcie Komarno na Dunaju zdarzyła się niedawno awaria. Przez kilka stonów woda dostała się do wnętrza statku i zalata wszystkie pomieszczenia.

Sygnał awarii przyjął znajdujący się wówczas w Komarno radziecki motorowiec „Kiwograd”, który natychmiast ruszył na pomoc. Po dziesięciu minutach statek radziecki dobił do hurty „Dietwy”. W tym czasie woda zdążyła już zalać maszyny i tylko pięć centymetrów dzieliła ją od palenisk.

Nie zważając na groźbę wybuchu kotłowni, cała załoga maszynowa „Kiwograd” przystąpiła do walki z żywiołem.

W ciągu dwóch godzin załoga „Kiwogradu” wypompowała wodę i statek „Dietwa” znów odzyskał pływerność.

W taki sposób radzieccy marynarze okazali pomoc swoim przyjaciółm — czesiosłowackim wodniakom.

I narady socjalne mogą być przyjemne

Okresowe narady aktywu socjalnego w Zarządzie Portu Szczecin mają już swoją tradycję.

Ostatnia narada, która odbyła się w przedszkolu w Żelchowie zgromadziła ponad 50 osób z aktywu socjalnego ZPS i przedstawicieli samorządu miejskiego, wojewódzkiego oraz Związków Zawodowych.

Gra dydaktyczna to jedna z zasadniczych metod pracy wychowawczej w przedszkolu. Toteż po referacie przeprowadzono kilka pokazowych gier i zabaw. Pokaz został starannie przygotowany przez wychowawczynię przedszkola w Żelchowie a wzmocniony pokaz „zajęć” wzbudził duże zainteresowanie.

Wojciech Owicz

PRZODUJĄCY PRACOWNICY

W trudnej i odpowiedzialnej walce o realizację planów produkcyjnych mamy coraz więcej przodujących marynarzy. Henryk Władysław Brakowski — smarownik z s/s „Kilpucki”, Henryk Grzesiak — palacz z s/s „Bytom”, Kazimierz — Pleszał — st. mar. na m/s „Batory”, Georgis Bofers — bosman z m/s „Bolesław Prus”, Stanisław Bartłomiej — st. mech. z m/s „Lech”, st. ofic. Rączkowski i inni.



Znacznymi osiągnięciami w pracy wita tegoroczne „Dni Morza” brygada sztauerska nr 102 z portu gdańskiego. Na swoim koncie ma ona rekord w załadunku cementu. Sztauerzy z tej brygady znani są nie tylko z wysokiej wydajności, ale również z przykładowej troski o ładunek. Na zdjęciu — brygadziści Jan Białkowski i Jan Białkowski — mimo przerwy spowodowanych kapryśną pogodą wykonali normę w 100%.



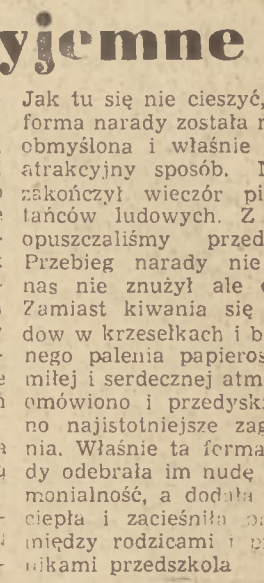
Dobre zaplanowanie robót — to podstawowy warunek powodzenia w pracy. Brygadziści Roman Wiśniewski z Wydziału Maszyn Parowych Gdańskiej Stoczni Remontowej, ale również z przykładowej troski o ładunek. Na zdjęciu — brygadziści Jan Białkowski i Jan Białkowski — mimo przerwy spowodowanych kapryśną pogodą wykonali normę w 100%.



Ja nie wypuszcze braku hasła to że stała konsekwencją sto suje w swojej pracy Ignacy Kowalski, brygadziści z Wydziału Maszyn Parowych Gdańskiej Stoczni Remontowej. Na zdjęciu: brygadziści Kowalski (pierwszy z lewej) w rozmowie z dyrektorem Stoczni tow. Kwaśkowski i brygadziści Bronisławem Wilczkiem.



Od 1948 r. pracuje w porcie gdańskim Stanisław Wicher. Zetelnym spełnianiem swych obowiązków zyskał uznanie współtowarzyszy i przełożonych. Rozwija swe kwalifikacje, pracuje bezawaryjnie i wykonuje normę w przeszło 200 proc. Ma minimalne uszkodzenia wagonów. Jest jednym z najlepszych dźwigowych-kowalów.



IZABELLA RUTKOWSKA
korespondent

Jeszcze o nastrojach we flocie

„Czy wiecie kto ja jestem?”

Niedawno pisaliśmy o nastrojach niepewności we flocie. Obraz tych nastrojów byłby niekompletny, gdybyśmy pominieli moment wyjątkowy... pewności siebie niektórych marynarzy, zrodzonej właśnie na tym gruncie.

Chodzi tu o pewien specjalny typ choroby, pojawiającej się na szczególnie bardzo rzadko, ale niezwykle bardzo przykrej dla otoczenia.

Myślę o marynarzach — inwalidach, którzy wychodząc w morze starają się przekonać swoich kolegów, że plecy mają na lądzie. Warto o tym porozmawiać. Spójnijmy więc odkryć całą tajemnicę osłaniania marynarzy — ważną rolę i pokazać ich w całej wątpliwej krasie.

Ot choćby na takim statku „BRATERSTWO”. Nie wdajemy członkowie załogi, holdu tam braterskiej miłości i koleżeńskości wspólnej pracy. Praktykant hotelowy DUS, wyraźnie wylamał się z kolektywu statkowego.

Dokucza mu wrzód waśniactwa. Pracuje bardzo niechętnie, ale za to lubi

siat intrygi i robić ferment wśród załogi.

Na wszelkie uwagi kolegów odpowiada groźbami — „czekajcie, ja wam pokażę w Gdyni” (bo niby w Gdyni zostawił swoje plecy...) Nawet kiedy kapitan próbuje przywołać go do porządku i wprowadzić na drogę uczciwej pracy, ważniak ostrzega go, że „wszystko wie i że kapitan będzie się w Gdyni tłumaczył”.

Ob. Duś pomylił się mocno sądząc, że jakikolwiek jego znajomy, choćby bardzo wpływowym, będzie osłaniał jego nierobstwo, niekoleżeńskość i intrygantwo.

Lepiej obywatelu Duś, mieć swoje plecy na statku, gdyż tam bardzo przydają się one do dźwigania ciężkiego trudu marynarskiego.

Nie lekkie życie miała załoga m/s „WARSZAWA” w swojej podróży na przełomie roku 1954/55 gdyż na statku ulokowało się aż dwóch „ważniaków”: Steward KWIATKOWSKI i praktykant hotelowy ZAB CZYŃSKI. Obaj często lekceważyli polecenia ochmi-

strza, nie wykonywali swych obowiązków zawodowych, ale za to chętnie opowiadali wszystkim, jakimi to są ważnymi osobistościami. Ob. Kwiatkowski robił na m/s „Warszawa” tylko... wycieczkę przed objęciem odpowiedzialnego stanowiska kadrowca w PLO, a Zabczyński był tuż, tuż — przed objęciem poważnej funkcji w Komitecie PZPR w PMH... Zmyślone bajki oczywiście nie spełniły się do tej chwili, choć wiele dni upłynęło już od powrotu statku do Gdyni.

Załoga jednak w czasie rejsu nie miała odważyć przeszkadzać „takim osobistościom” — w oddychaniu świeżym, morskim powietrzem i przypominając im o zaniedbanych obowiązkach zawodowych. Nawet bezpośredni przełożony ochmistra, obawiał się zwrócić im uwagę na złe postępowanie.

Bywają i inni ważniacy „urzedujący” na statku z noteskami, wytwarzający wokół siebie atmosferę „tajnej misji” wykonującej rzekomo przez nich. Zbyt cennym byłoby jednak

ku serdeczny i przyjacielski kontakt. W niedzielę 8 maja zorganizowano dla załogi radzieckiego statku i jego pasażerów wycieczkę do Gdańska.

Ponadto sportowcy ze stożni rozegrali z drużyną statku dwa mecze siatkówki, z których pierwszy wygrali goście w stosunku 5:0. Rewanżowe spotkanie zakończyło się wynikiem 3:2 dla drużyny stożniowej.

Wychodząc w morze marynarze radzieccy serdecznie dziękowali stożniowcom za umilenie im pobytu w stożni.

Jerzy Wysogrodzki
korespondent

Na parowcu „Pstrowski” widać działalność zetempowską

Młodzi, jak to młodzi — mają niewyrobione jeszcze charaktery, różne ambicje i zainteresowania. Nie brak wśród nich i takich, którzy są lekkomyślni i chcieliby lekko przejść przez życie.

Dlatego też głównym zadaniem organizacji młodzieżowej jest kierować młodzieżą, czuć nad jej wychowaniem, rozbudzać zainteresowania i kształtować jej światopogląd.

Spełniać te odpowiedzialne zadania w codziennym życiu na statku — to sprawa nie łatwa. Przekonali się o tym i zetempowcy na s/s „Pstrowski”. Jednak w trudnościach znaleźli serdeczną pomoc. Udzieliła jej organizacja partyjna. Ze zetempowcy odczuwają pomoc i opiekę świadczą ich wypowiedzi. „W naszej organizacji partyjnej mamy serdecznego opiekuna. Jej członkowie dzielą się swoimi doświadczeniami, służą radą i pomocą”.

Znaczną część załogi stanowią młodzież. Kolo ZMP skupia 11 członków, z których 5 jest absolwentami Szkoły Morskiej. Ambicją każdego z nich jest zdobywać coraz wyższe kwalifikacje i powiększać szeregi przodujących marynarzy na szel floty. Droga do tego prowadzi przez pracę nad sobą, przez szkolenie zawodowe i ideologiczne i udział w pracy społecznej. Przy wydatnej współpracy członków partii, jak np. II of. Wiesława Budnika, III of. Zygmunta Zambryckiego, z-cy kpt. Władysława Popiela

ka, organizacja zetempowska pomaga młodym marynarzom w rozwijaniu ich zdolności, w zdobywaniu coraz szerszych wiadomości fachowych i podnoszeniu poziomu ideologicznego.

Pogadanki, dyskusje, rozmowy indywidualne, wyróżniania w gazetkach ściennych, koleżeńskie krytyka — oto środki, jakimi posługuje się organizacja zetempowska w wychowywaniu swych członków.

Niektórym marynarzom, jak np. — Leonardowi Gruszewskiemu, Romanowi Waronowi, Stanisławowi Jędrzejewskiemu, Ireneuszowi Marciniakowi — pomagają w przygotowaniu prac dyplomatycznych. U innych obudziła poczucie obowiązku. Tak było np. z praktykantem Władysławem Różańskim, który ociągał się w pracy na statku. Serdeczne rozmowy, jakie przeprowadzali z nim zetempowcy i członkowie partii odniosły skutek. Zmienił się. Awansowany na mł. marynarza, świecił dziś przykładem innym członkom załogi.

Pod wpływem organizacji zetempowskiej zmienił styl swojej pracy III mech. Stanisław Jędrzejewski, skorzystał z udzielonych rad i obecnie przoduje w pracy zawodowej i społecznej, czym zasłużył sobie na przyjęcie go w poczet kandydatów partii. Nie „dopasował” początkowo do załogi mł. st. Stanisław Kruk. Nieruchliwy, bez inicjatywy... tak o nim opinie miała załoga. To było kiedyś... Pod wpływem organizacji ZMP Kruk na-

brał wiary w siebie, zmienił się, rozruszał, obudziła się w nim ambicja przodownika. Obecnie można o nim ułżywać wiele dobrego np. od bosmana Sacharewicza.

To tylko część przykładów, że organizacja zetempowska na s/s „Pstrowski” staje się ośrodkiem wychowawczego oddziaływania na całą załogę.



15 maja odbyła się w gdynskim „Domu Marynarza” IV konferencja sprawozdawczo-wyborcza ZMP w PMH. Na temat konferencji zamieścimy obszerny artykuł w następnym numerze.



listy z REJSÓW

Już w pierwszych dniach rejsu, postanowiliśmy na m/s „Mickiewicz” uaktynić życie kulturalno-oświatowe. Nasza rada kulturalno-oświatowa opracowała plan działań. Stworzono sekcje: audycji radiowych, sportu, redakcji gazetki ściennej i redakcji biuletynu statkowego. Wkład pracy kierownika rady KO tow. Jaskulskiego oraz pomocy i opiekę ze strony z-cy kpt. tow. Żurawskiego obudziły inicjatywę marynarzy. Już wkrótce były pierwsze wyniki. W świetlicy ukazała się nowa gazetka ścienna i fotogazetka obrazująca obchód I Maja w Kraju Rad, uaktyniły się radioweł statkowy oraz rozpoczęło przygotowania do wydania biuletynu.

Największą popularnością wśród załogi cieszy się sport. Kierownik sekcji sportowej tow. Zimorski troskliwie zaopiekował się sprzętem. Opracowano też grafiki rozgrywek: szachowych, warcbowych i ping-pongowych. W wolnych od pracy chwilach ping-pongistów aby uzyskać jak najlepszą formę trenują z zapalem.

Mamy również na statku wiatrołkę. Zorganizowanie zawodów strzeleckich ściśle należało do uczestników. Każdy starał się dowiedzieć, że jeszcze niedawno był wzorowym żołnierzem Polskiej Ludowej.

Ostatnio przydzielono nam rekrutkę bokserów, ale jak na razie, ta dyscyplina sportu nie znalazła sympatyków. Nasi chłopcy mają widać delikatne twarze i obawiają się zniekształcenia ich.

Życie KO obejmuje również szkolenie. Przybrało ono u nas różne formy. Obecnie odbywają się wykłady z ekonomii politycznej. Materiał dość trudny, zwłaszcza dla tych, którzy jeszcze nie stykali się z nim. Dzięki jednak dobremu wykładowemu, którym jest absolwent PSM as maszynowy Witowski, szkolenie daje dobre rezultaty.

Tow. Witowski jest zawsze starannie przygotowany do wykładu i nie czyta z książki — jak to robił niektórzy inni — wykładowcy. Dlatego też wykład jest dla nas interesujący i obudziła do myślenia. Każdy wykład rozpoczynał pytania, które nawiały do przemyśleń już wcześniej. Po wykładzie zaś, toczy się żywa dyskusja. Nie od razu było z tym dobrze, ale każdy członkowie załogi jak Wiczyński, Kobielski i Jaskulski zabierali często głos w dyskusji, potrafili ośmielić i pobudzić innych. Można powiedzieć, że nasze szkolenie daje dobre wyniki.

Franciszek Bula m/s „Mickiewicz”

Naszym ostatnim portem zagranicznym przed powrotem do kraju było Oslo. Makler obsługiwał nasz statek zaopewnił, że załadunek ukończy do godz. 23. Wyszło jednak inaczej. Do tego czasu robotnicy nie zdążyli załadować kilkudziesięciu ton ładunku i odmówili pracy w nadgodzinach. Zakończył się na to, że poszliśmy do następnego dnia do południa.

Czy mogliśmy dopuścić do takiego nieprzewidywanego przestoju? Oczywiście, że nie.

Na wezwanie kapitana ob. Wincha postanowiliśmy sami ukończyć załadunek. Kiedy robotnicy zeszli ze statku, całą załogę energicznie wznowiła praca. Z pobliskiego biurowca norweskiej celnicy ze zdziwieniem patrzyli na nas tak o północy staneliśmy do roboty i po kilku godzinach załadunek ukończyliśmy.

Nad ranem m/s „Oksywie” wyszedł w morze. Dzięki przypływowi wiatu statek z Oslo, zapobiegłom bezproduktywnemu przestoju, oraz zaoszczędził nam trochę czasu. Dzięki temu udało się zakończyć załadunek i rozpocząć pracę robotników pod-

wych i na pokrycie innych o-

W tej samej podróży kiedy statek znajdował się w Sundzie, radiotelegrafista Górski odebrał wezwanie o pomoc. Żądał jej nasz trawler „Kasiopea”, który wszedł na mieliznę. Meldunek natychmiast przekazano kapitanowi.

Po zorientowaniu się w sytuacji podjęto decyzję i statek wziął kurs na miejsce, w którym znajdował się m/t „Kasiopea”. W dwie godziny później przybyliśmy do stojącego na mieliznie statku. Obok krecyli się dunskie motorówki ratownicze i holownik Statek rybacki wiedział, że idziemy z pomocą wstrzymał się z przyłączeniem pomocy. Dzięki jednemu, za którego trzeba było słono zapłacić dewizami.

Warunki atmosferyczne były fatalne — silna wiatry dochodziła w burwach do 8° w skali Beauforta. Mimo to przywiozliśmy na mieliznę statek, na komendę „cała naprzód” m/s „Oksywie” zaczął ciągnąć trawler z mielizny.

Istotną niebezpieczeństwo zderzenia naszego statku na mieliznę, dzięki jednak umiarkowanemu kierownictwu przez kapitana i I of. Włodzimierza Dronka oraz zgranemu wysiłkowi całej załogi, akcja zakończyła się pomyślnie. Trawler został ocalony.

Z radością uczestnicząc w spełnieniu obowiązku wzięliśmy kurs na macierzysty port — Szczecin.

Nasz radio przyjął telegram, w którym rybacy z „Kasiopei” wyrażali nam gorące podziękowanie za udzieloną pomoc.

JERZY HOMAS, m/s „Oksywie”.

W tym celu przystąpiliśmy do postępuj statku w Port Saldzie

zalogę naszą już w morzu o-

czyliła ładownie i przygotowa-

ła je do załadunku cebuli. Lu-

biłany przez wszystkich przo-

downik pracy bosman Galdow-

ski zobowiązał się jeszcze tros-

kliwiej dbać o dobrą konser-

wację statku i utrzymanie

wzorowej czystości.

Załoga maszynowa ze st. me-

chanikiem Franciszkiem Was-

ilem zastosowała w obecnym re-

jsie osiem usprawnień, w wyni-

ku których skrócono poważnie

czas remontu mechanizmów i

osiągnięto lepszą kontrolę ich

działania. „Maszynowcy” szczy-

ście tym, że w czasie kilku

ostatnich podróży nie dopuścili

do żadnych przestoju. Poza

tym zaoszczędzili oni wiele ton

paliwa i smarów.

Dzięki dobrej pracy całej za-

łogi nasz statek znalazł się w I

kwartale br. w pierwszej

dziesiątce przodujących statków

floty.

Aby uzyskać jeszcze lepsze

wyniki pracy postanowiliśmy

uaktywnić współzawodnictwo

międzyzałogowe oraz zwiększyć

wykorzystanie mocy maszyn

statku.

BOGDAN GROCHOCKI

m/s „Przyjaźń Narodów”

Tak remontować statki

Rozszerzony remont roczny s/s „Gliwice”, zaplanowany na 90 dni skrócono do 35. Jest to duży sukces i warto rozważyć co złożyło się na jego osiągnięcie.

Po pierwsze — statek został przez załogę właściwie przygotowany do remontu stoczniowego. Dobrze i na czas opracowano specyfikację remontową, wiele ujętych w niej robót wykonała załoga statku.

Tuż przed wejściem do stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni, marynarze jeszcze raz wspólnie ze stoczniowcami przeanalizowali listę remontową, w wyniku czego dokładnie ustalono, które roboty wykona stocznia a które załoga.

Po drugie — dopisała organizacja pracy w stoczni. Z-ca szefa produkcji iż-

Brunon Piątek wspólnie z kierownictwem statku ustalili szczegółowy harmonogram remontu i włożyli duży wysiłek aby przyspieszyć jego wykonanie. Najpoważniejszą pozycją były prace kotłarskie i remont maszyny głównej. Mistrz z działu kotłarskiego — Stanisław Piwowar i mistrz z działu maszyn parowych — Kurak wezwali swoje zespoły do współzawodnictwa, dzięki czemu zabezpieczono terminowe wykonanie najważniejszych pracochłonnych pozycji remontu. Jedną z nich były roboty rurarskie.

Późno nadeszła dokumentacja na wykonanie skrzyni cieplnej do maszyny głównej. Zespoły rurarskie pracujące pod kierunkiem mistrza Pawła Wiśniewskiego postanowiły zwiększonym wy-

siłkiem nadrobić to opóźnienie. Dzięki wykonaniu tego zobowiązania podłączyli we właściwym czasie rurociągi parowe dla przeprowadzenia prób maszyny głównej.

Zapewniono również należytą front pracy na doku. Mistrz z kadłubowni Jan Lisowski czuwał nad zachowaniem rytmiki. Należy brać, gdy patrzyło się na pracę załogi dokowej. Kowale Gerard Kreft i Nadolski oraz spawacz Edmund Kujawski wykazali maksimum troski, aby przyspieszyć ustalone terminy ukończenia robót na doku. I rzeczywiście — skrócono je do połowy planowanego czasu — z 14 na 7 dni.

Po trzecie — dużo pracy i serca włożyli w remont marynarze: m. in. I of. Zygmunt Bałtoń i bosman Kazimierz Kondracki oraz I mech. Piotr Ludwiczak i III mech. Kazimierz Kleczkowski. Ci ludzie sprawnie kierując wykonaniem prac remontowych pociągali osoby swoim przykładem innych członków załogi.

Owocem były codzienne operatywne narady kierownictwa statku z z-ca szefa produkcji czy z budowniczym Kosińskim. Dzięki kontroli bieżących prac oraz dokładnemu planowaniu robót na dni następne przewidywano trudności, podpowiadano sobie lepsze sposoby wykonywania zadań, w porę wykrywano niedokładności. Dzięki temu remont był wykonany równomiernie. Znalazło to swój wyraz w końcowej jego fazie: nikt nikomu nie siedział z robotą na karku, drobne roboty nie hamowały prac montażowych w maszynowni.

Sowiecie opłacił się trud włożony w przyspieszenie remontu.

Dzięki zgranej pracy stoczniowców i marynarzy, s/s „Gliwice” przekazało do eksploatacji na 55 dni wcześniej niż planowano. O tyle zwiększyła się techniczno-eksploatacyjna gotowość statku. Została stworzona i wykorzystana możliwość uzyskania ponadplanowych wpływów za fracht.

W wygospodarowanym czasie statek odhyla rejs z dżezem do Angli, następnie w przywiezie tomasynę z Antwerpii do Szczecina i odbędzie podróż do Szwecji z węglem.

Roman Ciszewski

inspektor techniczny PZM

Załoga s/s „Olsztyn” nadal przoduje

Różne były nastroje wśród załogi, gdy zapadła decyzja, że s/s „Olsztyn” zmieni armatora i będzie eksploatowana przez PZM w Szczecinie. Rozmaitości plotki i komentarze poprzędzające nasze przejście z PLO do PZM nie działały na marynarzy zachęcająco i dawały dużo do myślenia. Z nieufnością odnosiła się część załogi do tego, co jest w Szczecinie. Ten i ów z marynarzy myślał „zrobi się jeden rejs i zobać”.

Niektórzy po cichu myśleli nad sposobami przeniesienia się do PLO. Żal im było zrywać ze „starym” armatorem. Nie bez racji s/s „Olsztyn” zawsze znajdował się w pierwszej dziesiątce przodujących statków PLO, a w II kwartale 1953 r. zajął nawet drugie miejsce we współzawodnictwie między statkowymi.

Od przejścia s/s „Olsztyn” do PZM minęło już 5 i pół miesiąca i nie się w pracy na statku nie zmieniło. Załoga tak jak dawniej dba o jednostkę, walczy o wykonanie planu, o obniżkę kosztów własnych. Plan przewożów za I kwartał br. wykonaliśmy w 127 proc. w tonalich. Nie mieliśmy w tym czasie żadnej awarii ani przestoju z winy statku. W oszczędnym gospodarowaniu paliwem zajmujemy pierwsze miejsce wśród jednostek PZM. Nasze koszty utrzymania jednostki są niższe od przewidzianych normami.

Są jednak pewne sprawy, nad którymi nie można przejść do porządku dziennego bez „ale”. Dział zaopatrzenia PZM nie zawsze dostarcza na czas materiały do statku. Należałoby zmienić miesięczny system rozliczenia prowiantowego w dłuższych podróżach, gdyż sporządzanie miesięcznego remanentu prowiantu w gorącym klimacie naraża chłodnię statkową na nadmierne obciążenie i ewentualne uszkodzenie, a prowiant na zepsucie. To samo dotyczy rozliczeń z inwentarza i materiałów rozechodowych wszystkich działów, które dotychczas dokonywano kwartalnie. Wprowadzenie rozliczeń miesięcznych zmniejsza kierowników działów do sporządzania remanentów fikcyjnych.

Obecnie nasz statek jest po rocznej klasie, którą odbył w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Zaplanowany po stół w stoczni załoga statku skróciła o 12 dni, a to dzięki wielu samoremontom wykonanym w czasie rejsów. Dużą pomoc w czasie postoju w stoczni okazał inspektor techniczny nadzorujący wykonanie naszych prac remontowych oraz pracownicy stoczni, którzy dobrą organizacją pracy oraz zrozumieniem wysiłków załogi do pomogli do przedterminowego przekazania statku do eksploatacji. Do skrócenia remontu przyczynili się również inspektorzy MRS, którzy przeprowadzili oględziny statku w czasie eksploatacji.

Trzeba tu nadmienić, że roczna klasa statku miała się odbyć w listopadzie ubiegłego roku. Jednak dzięki realizacji zobowiązań podjętych przez załogę, przesunięto termin remontu rocznego o 5 miesięcy.

Za przykładem marynarzy z „Olsztyn” poszły obecnie załogi innych statków PZM. Przygotowują koły do przeglądów klasyfikacyjnych na postojach międzyrejsowych. Dużą rolę w podnoszeniu poziomu pracy na statku i pogłębianiu gospodarności wśród marynarzy odgrywa szkolenia zawodowe i ideologiczne, na które uczęszcza cała załoga. Ze pilnie przykładają się nasza załoga do nauki świadczą ostatnie egzaminy pałaczy, jakie odbyły się w czasie postoju statku w Szczecinie. Wszyscy marynarze z działu maszynowego oraz jeden z hotelowy zdał egzamin z wynikiem dobrym.

Nasza załoga jest w pełni świadoma swych zadań i wywiązuje się z nich ku ogólnemu zadowoleniu. Krótkie pogadanki na temat stosunków politycznych i gospodarczych niektórych krajów, jak również wycieczki organizowane w portach zagranicznych przez dowódcę two statku, dają marynarzom możliwość ugruntowania poglądów, umacniają ich świadomość, przywiązanie do bandery i miłość do naszej Ludowej Ojczyzny.

MAURZYCY ŚWITAŁA

kapitan s/s „Olsztyn”

Dyskusjiemu o temat

Czy tak może pozostać?

Po przeczytaniu artykułu dyskusyjnego pt. Czy tak może pozostać? czułam, że poruszone problemem warty przemyśleń. Miałam zamiar sama podjąć dyskusję, ale przynajmniej szczerze. Że u siebie wszystko było dla mnie jasne, gdyż w artykule była przecież mowa o legalnym przewożeniu towarów z zagranicy. Zabranie głosu ułatwiło mi przeczytanie „listu żon marynarzy” i wypowiedzi oficera PMH ob. Karbowiaka. Teraz uważa, że słusznie poruszone przesłady w za-

krach prezentów. Sama jestem żoną marynarza i wiem o tym, że zarobki męża, dając nam możliwość życia na zupełnie dobrej stopie, bez potrzeby spekulowania dewizami, czy załatwiania się handlem. Mój mąż, część swego dodatku dewizowego wydaje na drobne wydatki związane z postojem w portach zagranicznych jak: kino, teatr, naboje, przejazdy itp. Nie wnioskam w szczególności tych wydatków, gdyż rozumiem, że są one niezbędne. Oprócz tego, ma często przywozić jakieś miłe pamiątki z egzotycznych krajów, zabawkę dla dzieci czy perfumy dla mnie. Zresztą mogę stwierdzić, że perfumy czy inne kosmetyki w dobrym gatunku, każdej kobiecie sprawiają przyjemność i jak mi wiadomo, żadna z żon marynarzy nie gardzi nimi. Mimo tych wydatków zagranicznych, z każdego rejsu nasza parostaje jeszcze sporo dewiz do zrealizowania w

„Baltonie”. Jasne, że część towarów zakupionych w „Baltonie”, czasem odsprzedaje do punktu sklepu MHD czy „Delikatesów” aby uzyskać pieniądze na wydatki domowe. Wydaje mi się, że taki sposób użytkowania dewiz jest zupełnie logiczny i dostosowany do potrzeb.

Mimo to mogę śmiało stwierdzić, że jestem w stanie zupełnie dobrze żyć z pozostałymi pieniędzmi. Nie buduję co prawda w tej chwili domu rodzinnego, ale jak się orientuję, należąc do domu budowanego przez spółdzielnię, wcale nie trzeba płacić w raty gotówką (tak pisał autor listu) lecz część reguluje się ratami przez dłuższy okres czasu. A więc nie widzę konieczności gwałtownego rabiania się na budowę domu chyba, że ktoś liczy się z tym, że mąż nie będzie długo pływał. Wydaje mi się, że to jest źródło tych pośpiesznie robionych interesów handlowych o których jako żona marynarza często słyszę. Naturalnie nie mają powodu śpieszyć się ci, którzy mają czyste sumienie. Dla mnie jest najważniejsze, aby mój mąż miał przede wszystkim opinię dobrego pracownika floty, sumiennie wykonującego swoje obowiązki. Nie chcę, aby miał on opinię „dobrego kupca” przywożącego duże ilości towarów z zagranicy. lub wreszcie marynarza — ciu-łacza, który udaje biedaka

za granicą. Zresztą nie można pogodzić obowiązków służbowych na statku z kalkulowaniem dobrych interesów i bieganiem za tanimi zakupami. Wykazał to zresztą na przykładach ob. Karbowiaka.

Chciałabym jeszcze kilka słów powiedzieć o „Baltonie”. Faktycznie nierzadko działają tam handlarze, odkupujące bony dewizowe od niektórych żon marynarzy i wykupujące w „Baltonie” duże ilości atrakcyjnych towarów. Niestety, oprócz handlarzy obcych, nieznanymi z grona rodzin marynarskich, są tam również żony marynarzy. Nie rozumiem zupełnie, po co żona marynarza zajmuje się dodatkowym prowadzeniem interesów handlowych. Właściwie mł, że te właśnie handlarze, wcale nie sprzedają zakupionych w ten sposób towarów do siołska MHD czy „Delikatesów”. Ta kalkulacja widocznie nie opłaca się. Dlatego też sporo towarów zagranicznych pochodzących z „Baltony” można kupić w prywatnych sklepach trójmiasta, czy innych miast Polski — naturalnie po dużo wyższej cenie. Myślę, że i tu jest gruba przesada, gdyż jak powiedziałam, z pensji męża i reszty dodatku dewizowego można żyć bez trudności. Istnienie handlarzy w „Baltonie” poważnie utrudnia nam kupowanie tych artykułów przemysłowych czy spożywczych, które akurat są nam potrzebne. Ciekawe,

że te panie handlujące do wzięcia się o wszystkie atrakcyjne towary szybko nie anieją. Właściwie handlarze nie miałyby pola do popisu w „Baltonie”, gdybyśmy my — żony marynarzy — nie odstępowały swoich bonów a same je realizowały. Oczywiście więc same jesteśmy winne za taki stan rzeczy.

Kończąc moją wypowiedź stwierdzam, że niektórzy marynarze rzeczywiście przesadzają w zakupach za granicą, choć wcale nie wymagają tego potrzeby życiowej. To właśnie wyrabia im opinię handlarzy tak wśród naszego społeczeństwa, jak i za granicą.

Jasne, że ani mój mąż ani ja nie kupujemy towaru po droższej cenie mając możliwość kupić to samo taniej. Tak zresztą robi każdy człowiek, ale nie widzę potrzeby kupieckiego kalkulowania wydatków dewizowych. Wszyscy wiemy o tym, że według zeszłorocznej Uchwały Rady Ministrów, nie ma obecnie ograniczeń ani co do ilości, ani co do rodzaju towarów przywożonych z zagranicy. Jednak logika sama wskazuje, gdzie jest granica rozsądnych marynarskich zakupów, a gdzie zaczynają się kupieckie interesy. Moim zdaniem tak nie powinno zostać. Niech importer towarów zainwestuje w przedsiębiorstwa importowe — które przecież po to istnieją.

Stefania Zygałowicz

Rozumowanie Kalego

CZY przypominacie sobie sienkiewiczowskiego murzyna — Kali — z „W pustyni i w puszczy”? Rozumował on tak: „Jeśli ktoś Kalemu zabrakło krowy — to jest zły czynnik. Dobry, to jak Kali. Abrać komuś krowy. Upamiętniło mi się to twierdzenie, bo starszy mój brat — gdy byliśmy jeszcze dziećmi — często je stosował.

Z pod „rozumowania” słykałam się — nieścisły później w życiu dowód. Zresztą jak nie wierzycie mojemu zaradkowi — to ostatni przykład.

Zatęgi gdańskich barek niechętnie jada do Bydgoszczy, chociaż jest to dość dobra trasa. Traktuję ich bowiem do przedsiębiorstwa jak od innej „mamy”. Weźmy pierwszy lepszy dziennik podró-

ży. Spójrzcie — barka „Z-2019” załadowana została w Gdańsku 27 kwietnia, 29 — była w Przeglądzie, a tam czekała aż do 5 maja na bydgoski holownik. Myślicie, że zadnego nie było w Przeglądzie, bo są trudności z uciążliwym? Gdzie tam, były ale zabierały bydgoskie barki — poza kolejnością. Gdańskie, były im raz za duże, raz za małe.

Wreszcie ktoś się jednak zlitował nad „Z-2019” i wziął ją na hol. W 3 dni później barka była w Bydgoszczy. I znowu postój do 16 maja. Przez te dni dźwigi nie stały, wyładowywały i załadowały barki... bydgoskie. Niektóre z nich nawet zdążyły w międzyczasie wykonać dodatkowe rejsy. Barka „Z-2019” na załadunek czekała do 25 maja aby nareszcie 27 wy-

ruszyć w rejs powrotny. Przez cały miesiąc i rejs — szybko, prawda? Myślicie, że tak było tylko z jedną barką? Nie. Podobną historię miała „Z-2034”, a nawet gorszą, bo odsunięto ją już z pod dźwigu.

Pytacie co to ma wspólnego z Kalim? Chwilę cierpliwości. Otóż ci sami pracownicy z dyrekcji bydgoskiej, równocześnie baryczką narzekają na szczecińskie „Ekspozitory”. I nie tylko narzekają ale i głośno protestują, że szczecińscy robią im przestoje, że pod osłoną nocy podstawią swoje barki poza kolejnością, że nie pozwalają ludziom zarobić itd. itd.

Czy nie widzicie teraz, że rozumowanie jest podobne? Kali powiedziałaby to tak: — „Jeżeli szczecińska Ekspozitura robi przestoje Bydgoskiej Żegludzie to jest źle. — Jak Bydgoska Żegluga robi przestoje gdańskiej Ekspoziturze — to jest dobrze.

Sen o dyplomie straszy nadal

Swego czasu wydrukowałyśmy notatkę pt. „Sen o dyplomie” pletniącą nieporządek i brak dobrej organizacji pracy działu szkoleniowego przy gdańskiej Ekspoziturze Żegluga na Wiśle. Jako przykład podaliśmy na rymarza Aleksandra Bagińskiego, który mimo licznych usiłowań nie mógł doprosić się komisji, aby go przeegzaminowała. Wciąż spotykał się z odmowami lub wykrętnymi odpowiedziami ludzi

odpowiedzialnych za te sprawy.

W odpowiedzi na tą notatkę otrzymaliśmy z Bydgoskiej Żegluga na Wiśle pismo, w którym z-ca dyrektora do spraw eksploatacyjnych wyjaśnia, iż marynarz Bagiński zostanie przeegzaminowany po powrocie z wojska.

Pięknie. Ale nam się wydaje, iż autor tej odpowiedzi nie zrozumiał lub nie chciał zrozumieć istotnego sensu krytycznej notatki zamieszczonej w „Sterze”. Nie napisał bowiem ani słowa o tym czy i jak uzdrowiono niewłaściwą atmosferę w komisji egzaminacyjnej, czy pouczono jej członków, jak powinni spełniać swe obowiązki, czy przełamano ich biurokratyczny stosunek do młodzieży pragnącej się uczyć i zdobywać coraz wyższe kwalifikacje zawodowe. Wreszcie, jakie zastosowano środki, aby wypadki takie — jak z Bagińskim — nie powtórzyły się więcej. Jak nam wiadomo Aleksander Bagiński nie był jedyną ofiarą biurokratycznego systemu pracy komisji egzaminacyjnej. Takich jak on jest więcej. Co zrobiono, aby nie powtórzył się więcej takiej wypadki?

O tym wszystkim w odpowiedzi ani słowa. Dlatego też notatkę pt. „Sen o dyplomie” nadal uważamy za aktualną. I będziemy ją uważać za aktualną dopóty, dopóki nie otrzymamy rzeczowej odpowiedzi. Jak uzdrowiono pracę komisji egzaminacyjnej.

Redakcja



Od frontu i od tyłu



Oto budynek Ekspozytury Żegluga na Wiśle w Gorzowie. Ładny, prawda?



Migawki z Widuchowa

Do Widuchowa zbliża się motorówka. Silny wiatr boczny spycha ją na nabrzeże. Z przerażeniem patrzę na sterujące z cementowania haki. Lada moment motorówka uderzy w nie, bo właśnie w tym kierunku spycha ją wiatr. Awaria gotowa. Nie. Odetchnąłem z ulgą. W ostatniej chwili sternik uniknął niebezpieczeństwa. Poinformowano mnie jednak, że nie zawsze tak szczęśliwie się kończy.

* * *

W Widuchowie załogi pływające odcieły się od wszelkich wiadomości.

Zdarzył mi się 6-dniowy pobyt w tym właśnie porcie i przez 6 dni nie miałem ga zęty w rękę. Szczęśliwie się złożyło, że na jednej z barrek sternik miał prywatne radio. U niego więc słuchałem dzienników radiowych i dzięki temu mogłem przygotowywać się do prasówek. Czy nie należałoby jednak do syłać prasę do tego tak ru chliwego punktu, gdzie każdy pociąg trasowy musi się zatrzymać? Czy nie należałoby też założyć tu radiowęzła jak podobnie jak w Kostrzynie czy Cigacicach?

T. K. korespondent

Dlaczego?

„dział zaopatrzenia PLO nie przygotowuje na czas po mocniczych materiałów szta



uerskich, na skutek czego wynikają trudności w obsłu

dze statków? Przykład tego obserwowaliśmy ostatnio (III dekada maja br.) przy załadunku słoju na m/s „General Walter”. Brak papieru pakunkowego spowodował kilkugodzinną przerwę w pracy w jednej ładowni.

„dyrekcja w Szczecińskiej Stoczni Remontowej niedostatecznie troszczy się o odrobienie zaniedbań w rozwiązaniu wynalazczości pracowniczej? Ostatnio dopuściła ona do tego, że przez okres 4 tygodni nie było referenta komórki racjonalizacji, co opóźniło rozpatrywanie pomysłów i załatwienie innych pilnych spraw.

„administracja i organizacje związkowe niektórych zakładów nie stwarzają załogom możliwości uprawiania sportu wodnego? Tak jest np. w RDW Szczecin, gdzie nie trudno byłoby zorganizować sekcję kajakową. Tym bardziej, że jest wielu



amatorów tego sportu i RDW ma szczególnie korzystne warunki dla urządzenia przy stani kajakowych.

Za mało sprzętu sportowego jest w Szczecińskiej Stoczni Rzemieślniczej. Posiadanie 3 kajaków dla załogi liczącej paruset ludzi wcale nie świadczy o tym, że sport wodny rozwija się w tym zakładzie.

Nie tylko pod adresem PŻM

Uznanie wniosku racjonalizatorskiego za pożyteczny, wypłacenie premii pomysłodawcy — to jeszcze nie wszy skto.

Każdy racjonalizator przeżywa pełnię radości dopiero wtedy gdy wie, że jego pomysł jest stosowany, że ułatwia pracę innym i służy naszej gospodarce. O tej prawdzie wiedzą dobrze pracownicy PŻM, odpowiedzialni za rozwój wynalazczości.

Czy jednak świadomość tego towarzyszy im stale? Zlo-



śliwi twierdzą, że świadomość ta podobna jest do często zanikającej fali radiowej. Zanika ona u członków komisji wynalazczości, gdy... ktoś im napomknie, że podnośnik transporterowy służący do ładowania znacznych ciężarów na samochody stoi już od wielu lat nie używany w warsztatach okrętowych PŻM.; zanika

ona również gdy widzą, że ob. Stark wórkuje „starym zwyczajem” setki m² parokietów biurowych, zamiast posłużyć się elektryczną cyklinarką, zbudowaną przed trzema laty wg pomysłu jednego z racjonalizatorów; i wówczas... gdy przechodzą obok pomysłowego biurka (z szufladami na sztorc i normalnymi) przeznaczonego na przechowywanie dokumentów ładunkowych o dużym formacie. Biurko to wykoneane znacznym nakładem pieniędzy (podobno około 11 tys. zł) po wielu translokacjach służy obecnie jako... stolik pod maszynę do pisania.

Można by znaleźć i więcej podobnych przykładów świadczących o braku troski o należyte wykorzystanie pomysłów racjonalizatorskich nie tylko w PŻM, ale również i w innych przedsiębiorstwach naszego resortu. Dlatego warto, aby komisje wynalazczości przynajmniej raz na 2 miesiące przeprowadzały dokładną analizę stosowania pomysłów racjonalizatorskich, która zasygnalizuje w porę wszelkie zaniedbania i niedociągnięcia w tej dziedzinie i wskaże sposoby ich usunięcia.

Dobrá wypowiedź nagrodzimy

Kiedy wszedłem do kawiarni i skierowałem się do wolnego stolika, zauważyłem, że obok siedziało dwóch doradców badawczych. Lekko pochyleni do siebie prowadzili ożywioną rozmowę. Po twarzach było widać, że dobrze znają obaj przedmiot rozmowy i tak jeden, jak i drugi nie pozostawali sobie dłużni w odpowiedziach.

Cóż — pomyślałem — dawno się chyba nie widzieli i nie zwróciliby na nich specjalnej uwagi, gdyby nie to, że zbyt często powtarzali słowa „starek”, „chleń”, „rejs” itp., a więc typowo marynarskie. Przyjrzałem się im i niewiele trzeba było, aby dojść do wniosku, że to marynarze.

Wiem, że to nieładnie podsłuchiwać, ale dziennikarska żyłka zwyciężyła zasady dobrego tonu. Zresztą, bo ja wiem czy nie warto było słuchać rozmowy? Należała ona do typu tak często spotykanych rozmów „prywatno-służbowych”. O marynarskich wiem tyle, że jeden ma na imię Franek, drugi zaś Tolek. (Treść rozmowy przekazuję od momentu zainteresowania się sąsładami).

— No, więc dobrze — odparł Franek — zgadzam się, jeśli idzie o rejsy, ale dlaczego nie chcesz zgodzić się z naszym miejscem we współzawodnictwie? Wygląda na to, że po pierwsze nie wierzysz komisji, a po wtóre — po prostu zazdrościsz.

— Ale skądże — z uśmiechem rzekł Tolek — miejcie nawet pierwsze, na zdrowie, ale nie zgadzam się z tym, że podejmowane na waszym statku zobowiązania — które przecież w głównej mierze wpływają na ostateczny wynik — były realne.

— Jakto — oburzył się Franek — a więc uważasz, że zobowiązania podejmowaliśmy na lipe?

— Nie, tak nie uważam. Podejmowaliście je poważnie, ale treść ich była nieprzemysłowa i — jak to się u nas mówi — „no, to lu i zobowiązanie”.

— To chyba nie u nas — odrzekł Franek, mocno akcentując koniec zdania.

— My najpierw badamy co i jak, a dopiero potem...

— ...dopiero potem — prze-rwał Tolek — zobowiązujecie się do jazdy kursem, ostuka nia pokładu, pomalowania szalup i pomieszczeń pro-wiantowych oraz do „ożywie nia” życia kulturalno-oświa-towego. A w ogóle to wasze zobowiązanie przyniesie w sumie kolosalne oszczędności paliwa, smarów, dewiz, go-dzin itp. Czy nie tak?

— I uważasz, że tak nie można? Czy przy do- chciechach nie można tego zro-bić?

— Owszem można i trzeba — ciągnął Tolek — powta-rzamy, trzeba, ale jeśli w dal szym ciągu tak będziecie po-dejmowali zobowiązania, tzn. jeśli prawie wszystko to, co leży w twóch obowiązkach

służbowych podasz jako czyn — dojdzie do tego, że pływac też zaczniecie „w ramach” zobowiązań.

— Nie przesadza! — może się przypadek znalazło takie „sieroco” zobowiązanie, ale to chyba był wyjątek.

— Ładny wyjątek — z przekąsem rzekł Tolek — a cała prasa podaje to jako wasze stałe, bojowe podejście do tych spraw.

Franek zwiesił głowę i zapaliwszy następnego „Morskieskiego” zastanawiał się dłuższą chwilę. Tolek triumfująco patrzył na kolegę i zamówił kawy z kolejką kawę.

Nie wiem, jaki był rezultat rozmowy, gdyż w tym momencie wszedł do kawiarni obiekt mých sercowych zainteresowań — Bożenka.

I Ty Czytelniku — marynarzu czy żeglarzu, wiele już powiedziałeś sądów na temat zobowiązań podejmowanych przez Innych. Nie zawsze jednak myślałeś o tym sam je podejmując.

Byśmy więc dobrze się rozumieć, właściwie ocenili rozmowę dwóch przyjaciół i do-dali do niej własne spostrzeżenia — podzielcie się z redakcją Waszymi uwagami w kwestii podejmowania zobowiązań przez załogi. Chętnie je przyjmujemy i z jeszcze większą radością zamieścimy na naszych łamach.

Najcenniejsze i najbardziej wnikiwe wypowiedzi nagrodzimy wartościowymi książkami.

Mak

Konkurs gazetek ściennych

Zarząd Główny ZZPŻ ogłosił konkurs gazetek ściennych dla wszystkich przedsiębiorstw resortu żegluga.

Tematyka gazetek powinna dotyczyć zakładu pracy lub załóg pływających. Trzeba więc pokazać ludzi, którzy ofiarą pracą przyczynili się do rozwoju przedsiębiorstwa, polepszenia produkcji, oszczędności i obniżki kosztów własnych. Jednocześnie też należy pisać o brakach i trudnościach.

W ocenie brana będzie pod uwagę tematyka gazetek, forma opracowania artystyczna, szata graficzna i opracowanie zespolowe.

Rady zakładowe dostarczą jedną lub dwie najlepsze gazetki do Zarządów Okręgowych ZZPŻ (do 8 lipca br.), które do 15 lipca br. nadeślą 3 najlepsze gazetki Zarządowi Głównemu.

Zarządy Okręgowe przyznają nagrody dla 3 najlepszych gazetek okręgu: a) wydział kulturalno-oświatowy Zarządu Głównego przyzna 3 nagrody indywidualne (I — 300 zł, II — 250 zł i III — 200 zł) oraz 3 zespołowe (1000, 750 i 500 złotych).

Spełniły się marzenia młodości

BYŁ piękny słoneczny dzień. Na piaszczystym brzegu Wisły pod Włocławkiem, stała gromada icho ubranych chłopców z leszczynowymi wędkami w rękach. Z powierzchni wody tych chłopców łatwo było domyślić się, że są to dzieci robotniczych przedmieść Włocławka.

Z dala dolatywał głuchy łoskot maszyn „Celulozy”. Strzeliste kominy buchały w niebo czarnym płópuszem dymu i zapachem siarki. Ściekami, sączyła się do rzeki zielonożółta półgęsta ciecz, płynąca z wielkich wałeli drzewa świerkowego.

Trzeba było zatykać ręką nos, aby nie wdychać trujących wycieków z kanałów. Chłopcy znali ten cuchnący zapach. Nie mieli jednak odwagi iść w pobliżu miasta, gdyż policja rzeczną łamala im wędkę, a niekiedy częstowała pikażną porcją pałec gumowych.

Stali więc tu, między fabryką a brzegiem kamiennego bulwaru, czujni, zawsze gotowi do ucieczki.

Pośród tej gromadki stał chłopiec z płową blond czupryną, rozwianą na lekkim wietrze. Niesforne kosmyk zsunął mu się na czoło. Chłopiec poprawił go nerwowym ruchem ręki i dalej śledził nieruchomo gęsi spławik.

Czarna tafla Wisły, mieniła się w promieniach złotego słońca i drżała lekko, pieszczona podmuchami zachodniego wiatru. Nad wodą szły srebrno-białe krzykliwe rybitwy. Gdzieś od strony Dobrzynia rozległ się gwizd białego parowca. Po chwili statek wyłonił się spoza kępy wikliny i młóćąc bocznymi kołami wodę, zbliżył się do przystani. W górę rzeki płynął jacht.

Dokąd płynie Wista? — zapytał piegawaty blondynek swego sąsiada starszego nieco wiekiem. Do morza — odrzekł niedbale kolega.

— Co to jest morze... zadumał się młodec. Nie śmiał indagować o to kolegi, lecz nieznane słowo nie dało mu spokoju.

A statki też tam chodzą? — zapytał znowu młodec.

No, jeszcze jakie... okręty — dodał z tajemniczą miną kolega, który słyszał o tym w szkole.

To wielkie statki nie są największe?

Wcale nie pływają po morzu, jadą tylko do Gdańska.

A tratwy też nie pływają po morzu? Pewno, że nie — potopiły by się razem z flisakami.

Obaj chłopcy umilkli. Przed oczyma malca stanął często widziany obraz.

Płynie sobie tratwa, zbita z setek olbrzymich, długich pni, niesiona prądem fal. Dniem i nocą flisacy walczą z prądem i wirami kapryśnej rzeki, by nie dać się zepchnąć na mizerną. I taka wielka tratwa nic nie znaczy na morzu?

Co to za siła, jakie są wody tego dalekiego i nieznanego morza?

Jacy to śmiałowcy pływają po tym groźnym morzu, nie bojąc się zginąć w jego odmętach.

W bujnej wyobraźni chłopca morze urosło do rozmiarów giganta. Zaprzętnęło ono myśli chłopca na zawsze.

PRZYSZŁY szkolne lata a wraz z nimi wizja morza stała się realniejsza. Chłopiec poznał nazwy mórz, ich wielkość.

Dowiedział się, że za morzami żyją również ludzie choć kolor ich skóry jest różny i różna ich mowa.

Dowiedział się o wielkich podróżnikach jak Marco Pollo, Krzysztof Kolumb — którzy w jego oczach urosli do królewskiej godności. Zazdrościł im szczęścia odkrywania nowych kontynentów, zwycięstw nad potężnym żywiołem i licznych przygód.

Radością zapaliły się oczy chłopca, gdy w szkole zorganizowano wycieczkę nad morze. „Morze, nasze morze...” śpiewał razem z dziesiątą w klasie szkolnej.

Szybko jednak opanowała go gorycz i żal. Czyż mógł o tym myśleć on, syn półbezrobotnego robotnika? Często brak było pieniędzy na życie a cóż mówić o kosztownej wycieczce. On i wielu kolegów nie zobaczyło więc morza. Dlaczego tak było — nie rozumiał.

Prasa pisała niekiedy, a zwłaszcza przed Świętem Morza o potęgę Marynarki Wojennej, która „czujnie strzeże portu bram” i o dalekich rejsach naszych statków. Wiadomości te były przyczyną duchowego niepokoju chłop-

ca i często nie pozwalały mu spać spokojnie. Pewnego dnia ujrzał prawdziwego marynarza z ogorzałą twarzą, w granatowym mundurze z kołnierzem i szerokimi spodniami. Nie mógł oderwać oczu od tej półboskiej dla niego istoty. Szedł za nim krok w krok poprzez ulice miasta. Chciał o coś zapytać — zabrakło mu odwagi.

Podziwiał więc tylko każdy szczegół jego ubioru i sprężysty krok. Przez długi czas nie mógł zapomnieć „swego” matrosa.

Mijały lata i chłopiec dojrzał, lecz nieodparta myśl o morzu nie odstępowała go ani na chwilę.

Po ukończeniu szkoły podstawowej przerwał naukę, gdyż na dalszą edukację brak było środków. Zaczął szukać pracy. Nie znalazł jej.

Wybuchła wojna a wraz z nią przyszły ponure dni okupacji. Kolportaż nielegalnej prasy antyfaszystowskiej wypełnił mu dni życia. Więzienie i obóz koncentracyjny przerwały marzenie o morzu.

Wreszcie za kolczastą drutą „Buchenwaldu” zaczęły docierać radosne wieści: „Armia Radziecka gromi zwycięsko faszystów i razem z Ludowym Wojskiem Polskim wyzwala ojczyznę i wybrzeże. Wracają do macierzy przastare ziemie i porty Szczecin i Gdańsk. Otwiera się szeroka droga do morza dla wszystkich obywateli”.

Po powrocie do kraju, zaciągnął się do straży portowej. Stojąc na posterunku wsłuchiwał się w odwieczną, monotonną pieśń zielono-szafirowego morza, które go od dziecka ciągnęło ku sobie i urzekło. Widok morza dodawał mu siły do pracy.

Dziś jest on jednym z tych, którym nie straszne są niewygody i trud życia żeglarskiego, sztormy i burze.

Polska Ludowa dała mu naukę, dała mu możność zrealizowania swych długoletnich marzeń — jest oficerem PMH. Wraz z całym narodem on i jego statek realizują wielkie plany budowy szczęśliwego jutra Polski.

Żyły radości i wzruszenia świecą mu w oczach na wspomnienie pierwszego spotkania z morzem i patrząc na swą białą-czerwoną banderę topczącą na flagstoku nie może wypowiedzieć słowa.

HENRYK KARBOWIAK



250-letnie... piwo



W czasie ostatnich sztormów fala wyrzuciła na wybrzeże w pobliżu Sandwich (Anglia) 18 butelek piwa. Butelki wykonane były ręcznie i znajdowały się w morzu — według opinii archeologów — przez 250 lat. Pochodzą one z pewności z jakiegoś zatopionego statku. Mieszkańcy wybrzeża, którzy pili to piwo, stwierdzają, że miało wstrętny smak. Zawierało jednak o wiele więcej alkoholu niż to, co sprzedaje się dziś w Anglii pod nazwą „piwo”.

10 lat Polski Ludowej na morzu

18 czerwca br. w pawilonach wystawowych w Sopocie nastąpi otwarcie wystawy, która obrazować będzie dorobek 10 lat Polski Ludowej na morzu.

Flota morska i rzeczna, rybołówstwo, ratownictwo, porty, budownictwo morskie, szkolnictwo zawodowe oraz morska działalność naukowa będzie na wystawie bogato i wyczerpująco ilustrowana. Na wystawie poznamy także historię budownictwa morskiego, brazyję walkę o utrzy-

manie polskości ziemi pomorskiej i wybrzeża. Poznamy też na wystawie przodujących ludzi floty, portów, stoczni i zapoznamy się z ich najnowszymi metodami pracy.

Dając obszerny i bogaty obraz życia i pracy ludzi morza, wystawa spełni dwojaką rolę: poznamy i wychowawczą. W czasie wystawy, która trwać będzie do sierpnia włącznie, wyświetlane będą filmy o tematyce morskiej, organizowane wycieczki w morze oraz zwiedzanie portów.

NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS • NASZ KONKURS

Gdzie jest ich miejsce?

Mili Czytelnicy! Nasz grafik E. Karłowski miał wykonać rysunek statku (w przekroju) i umieścić w odpowiednich miejscach — zgodnie z wykonywaną funkcją — kilku członków załogi. Miał to wam posłużyć do omówienia poszczególnych funkcji i zależności między nimi. Miał, ale niestety nie posłużyło. Bowiem z chwilą dostarczenia rysunku do redakcji okazało się, że nie jest on taki, jaki zamówiliśmy. Mamy więc kłopot. Kłopot, o usunięcie którego prosimy Czytelników, a znając Wasze dobre chęci i nie gorszą znajomość rzeczy, wierzymy że nam pomożecie.

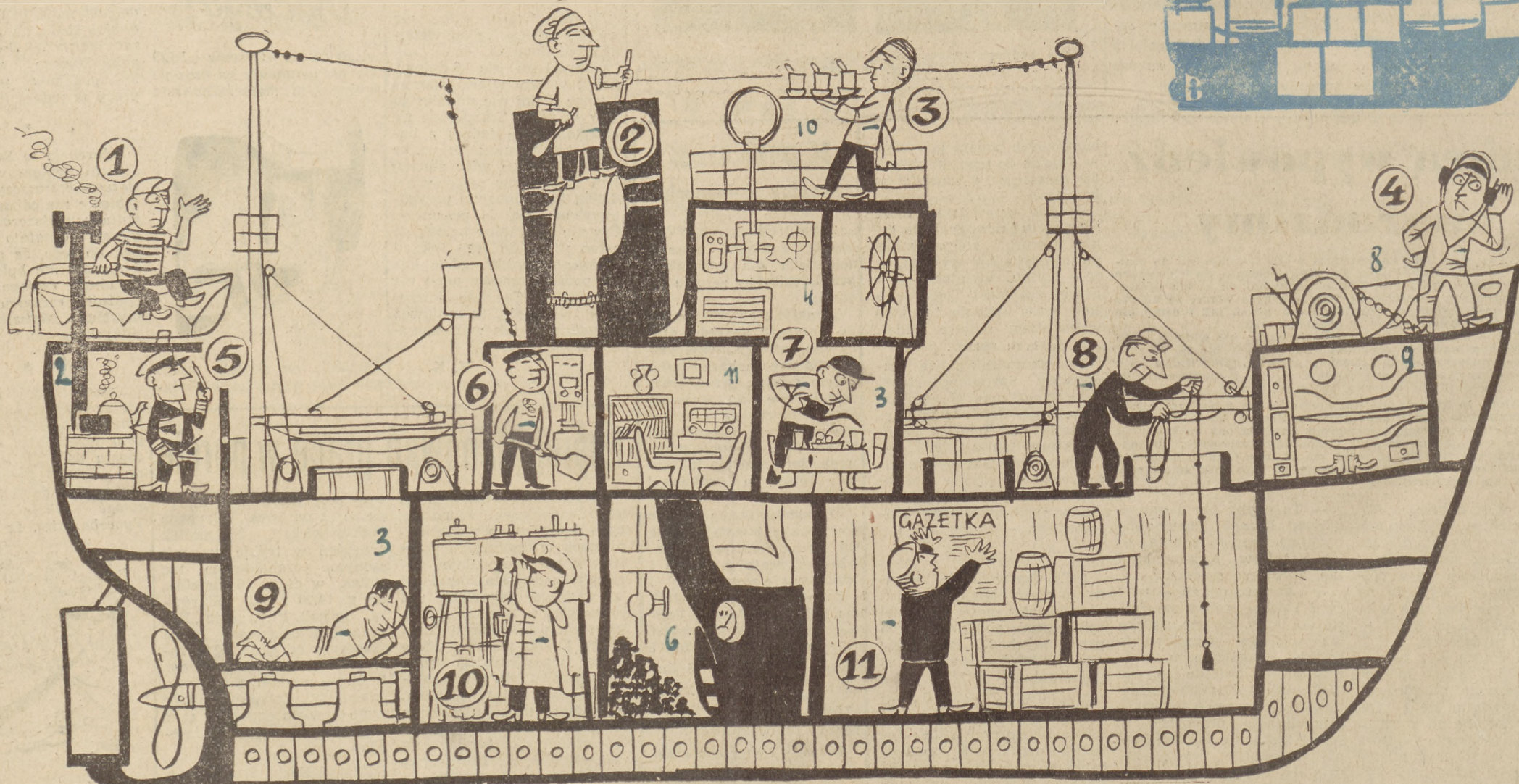
Jak widać na rysunku poszczególni członkowie załogi znajdują się w różnych pomieszczeniach, które — prawdopodobnie — nie są miejscem ich pracy. Aby więc uniknąć mogących się w rejście nadarzyć trudności należy zabawić się w dział załogowy i marynarzy (oznaczonych numerami) umieścić na właściwych stanowiskach. Służy do tego kupon-stanek (wyciąć i przesłać do redakcji „Steru”, Gdynia, ul. Waszyngtona 31), na którego pomieszczenia należy nanieść numer mającego tu przebywać marynarza.

Ponieważ na rozwiązaniu tego kłopotu bardzo

nam zależy, wrzucić sobie do serca Czytelnicy tę sprawę i w możliwie krótkim czasie (termin nadsyłania kuponów mija 15 lipca br.) przysłać nam prawidłowe rozwiązanie.

Za trafne rozwiązanie grafik E. Karłowski przeznacza jeden ze swych rysunkowych dowcipów z cyklu „Zwierzęta”, a redakcja „Steru” — 10 (słownie: dziesięć) wartościowych książek.

O przyznaniu powyższych nagród zadecyduje komisja, w skład której wejdzie trzech „przedstawicieli” przedszkola PLO i jeden z redakcji „Steru”.



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

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redakcja Kulegium — Adres redakcji: Gdynia ul. Waszyngtona 31. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Wojewódzki PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10 na konto PKO XI-4980-110. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyła za granicę oddział oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch”. Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 11.300 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne „Pap” c.d. 60 pr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczono 7. 6. do 13. 6. 1955 r. Druk ukończono 15. 6. 55. Zam. 1840 — W-6-825.