



Fragment sali obrad na II Konferencji Zarządu ZMP Polskiej Marynarki Handlowej



Uczestnicy Konferencji w czasie przerwy w obradach

Na marginesie II Konferencji Zarządu ZMP Polskiej Marynarki Handlowej

Otoczyć młodzież większą opieką

W DNIACH 6 i 7 czerwca br. odbyła się w Gdyni II Konferencja Zarządu ZMP Polskiej Marynarki Handlowej. Konferencja ta podsumowała całoroczny dorobek organizacji młodzieżowej na terenie floty.

W ciągu ubiegłych lat znacznie otmłodziła się nasza flota handlowa. Dzięki pomocy i wskazaniom partii i organizacji ZMP-owskich poważnie wzmocniły swoje wysiłki w kierunku mobilizacji młodzieży do walki o realizację zadań Planu 6-letniego na odcinku gospodarki morskiej.

W okresie dzielącym dwie konferencje znacznie wzrosła aktywność i rola organizacji ZMP-owskich w PMH. Wyrazem rosnącej świadomości politycznej i aktywności młodzieży we flocie był przebieg kampanii wyborczej do Sejmu, była akcja przygotowawcza do Zlotu Młodych Przewodników-budowniczych Polski Ludowej. W akcjach młodzieży nasza brała czynny udział. Walcząc o wykonanie zadań planu na odcinku żeglugi morskiej, o dobrego gospodarza na statkach młodzież szeroka falą włączyła się w ruchy i aktywności młodzieży we flocie. Brygady młodzieżowe z takich statków, jak „Mickiewicz”, „Hugo Kołłątaj”, „Marchlewski”, „Czech”, „Mazur” i wielu innych, inicjując nowe metody i formy pracy, poważnie przyczyniły się do zwiększenia zdolności przewozowej statków. Większość organizacji ZMP-owskich na statkach prowadzi pod kierownictwem partii konsekwentną walkę o obniżkę kosztów własnych drogi racjonalizacji i oszczędnej gospodarki bunkrem, wodą oraz eliminacji nadliczbowych godzin przez przechodzenie na nowe postępowe metody pracy.

W walce o realizację zadań planu wyrosła we flocie młodzieży przodownicy pracy, jak Adamczyk, Kobielski, Łuziński, Jankowski, Zięba, Kraska, Nowak, Fieczona, Piesztal, Kołakowski i wielu, wielu innych. 68 najlepszych ZMP-owców wstąpiło w roku ubiegłym w szeregi kandydatów Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Na terenie szkół morskich organizacje ZMP-owskie skoncentrowały swe wysiłki w walce o wyniki i postępy w nauce. W tej dziedzinie mają już spore osiągnięcia.

Niemniej te wszystkie osiągnięcia nie powinny przesłonić nam poważnych niedomagań w pracy organizacji ZMP-owskich zwłaszcza na statkach PMH.

Pewna część członków ZMP nie uczestniczy w socjalistycznym współwzrostie pracy, nie spełnia swego podstawowego obowiązku przodowania w pracy i nauce. Mówi o tym na konferencji delegat koła ZMP rezerwy PLO kol. Witkowski. Przytoczył on konkretne dowody bumelantstwa i nienależytego zachowania się takich członków ZMP, jak Sławomir Orłowski, Zdanowski, Domański, którzy opuszczali pracę, pili wódkę, oddziałując wręcz szkodliwie na

nieorganizowaną młodzież. Podobne przykłady przytaczali i inni dyskutanci. O słabej postawie moralnej Borysiwicz z parowca „Bałtyk” mówił kol. Kościelnik. Mówił wreszcie o nikłym udziale we współwzrostach członków ZMP w PRG kol. Czubiński.

Poważne niedociągnięcia w pracy ZMP wśród młodzieży znajdują swój wyraz w słabym wzroście organizacji ZMP-owskich na terenie naszej floty. Aby udokumentować ten fakt wystarczy stwierdzić, że w ub. r. organizacje ZMP-owskie naszej floty przyjęły w swe szeregi ogółem tylko 12 nowych członków.

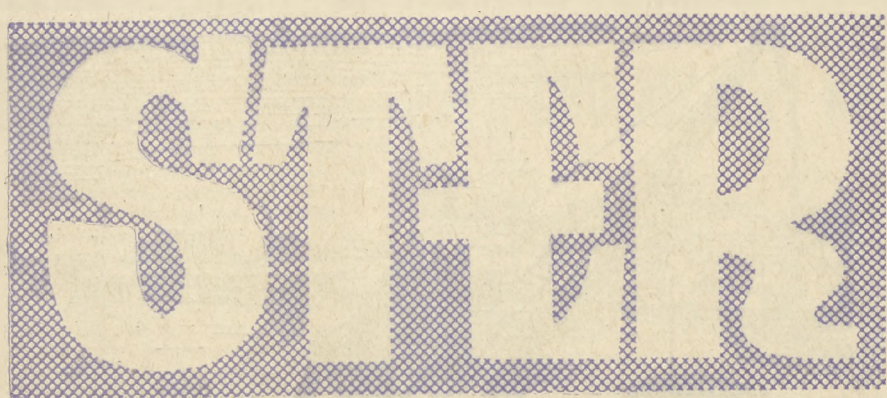
I tu nasuwa się pytanie: dlaczego tak jest, gdzie tkwią przyczyny niedostatecznej aktywności niektórych marynarzy - ZMP-owców we współwzrostach pracy, czym wytłumaczyć zbyt częste objawy demoralizacji wśród młodzieży, szczególnie na statkach PMH, w Polskim Ratownictwie Okrętowym i TMM?

Niewątpliwie jedną z zasadniczych przyczyn tego stanu rzeczy jest dorywcza, powierzchowna i niedostateczna praca polityczno-wychowawcza wśród młodzieży. Stwierdził to w referacie sprawozdawczym przewodniczący Zarządu ZMP Polskiej Marynarki Handlowej tow. Wołoszczuk, mówiąc: „Poważnym niedomaganiem w naszej pracy było sprowadzenie całej pracy nad politycznym wyświadczeniem członków ZMP wyłącznie do szkolenia”. I to szkolenie - trzeba dodać - zupełnie nie kontrolowanego, częstokroć formalnego, oderwanego od życia statku, wydarzeń w kraju i na arenie międzynarodowej. Zbyt słabo prowadzili organizacje ZMP we flocie pracę nad wychowaniem młodzieży.

Młodzież w PMH narażona jest szczególnie na demoralizujące wpływy świata kapitalistycznego, pozostaje pod szczególnym ostrzałem wrogiej propagandy. Dyskutanci podali szereg przykładów. Mówili o tym, że nie zawsze potrafiliśmy dostatecznie mocno uodpornić naszą młodzież na zgubne wpływy tego oddziaływania. Niektórzy młodzieńcy marynarze dają się oczarować tandeniem błichtrowi świata kapitalistycznego. Nie umieją dojrzeć w odwiedzanym portach poza luksusami pięknych dzielnic, nędzy zafowania i ucisku w jakim żyje podstawowa większość ludności. Statkowe organizacje ZMP-owskie nie zawsze potrafiły pomóc tym kolegom, pozostawiały ich niejednokrotnie samopas. Stąd biorą się nazbyt częste jeszcze wypadki przyswajania sobie przez niektórych młodych marynarzy obcych naszej młodzieży form życia. Fantastyczne ubrania, hulanki po knajpach, jakimś niedojrzałym, oto dowody wyraźnie potwierdzające przytoczone poprzednio sądy.

Niewątpliwie winę za tak poważne zaniedbania w pracy ZMP ponosi Zarząd. Muszą też dyskutanci ostro skrytykować jego pracę. Niesposób przytoczyć tu wszystkich wypowiedzi. Wynika z nich jasno, że pracę Zarządu cechowała aktywność. Zarząd lekczył od-

Cena 40 gr



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 | GDAŃSK, 15 CZERWCA 1953 R. | NR 12 (58)

ZAŁOGA STOCZNI „ZACISZE” przyspiesza wykonanie urządzeń dla Nowej Huty

PRACE przy budowie Nowej Huty weszły w decydującą fazę. Rozpoczęto bowiem roboty w rejonie wielkich pieców i olbrzymiej walcowni - zgniatacza.

Robotnicy całego kraju z napięciem śledzą przebieg tych robót. Załogi różnych fabryk i zakładów pracy podejmują też zobowiązania, aby przyspieszyć bądź to wykonanie, bądź też przetransportowanie poszczególnych elementów dla wielkiej budowli socjalizmu. Załoga huty „Batory” walczy o każdą dodatkową tonę produkcji. Robotnicy wydziału III w porcie gdyńskim skrócili termin wyładunku statku „Olsztyn”. Na jego pokładzie bowiem znajdował się ładunek dla Nowej Huty. Do ogólnego nurtu włączyli się również stoczniowcy. Stocznia w Płocku podjęła się wykonać w przyspieszonym terminie znaczną ilość rurociągów.

Stocznia rzeczna „Zacisze” we Wrocławiu miała wykonać w maju 30 ton konstrukcji dla Nowej Huty. Ale stoczniowcy zdecydowali inaczej. Brygady spawalnica, montażowa i inne zobowiązały się wykonać 54 tony.

I rozpoczął się wyścig z czasem. Spawacze z brygady Maślanki ani na moment nie wypuszczali z rąk uchwyty elektrod. Pikos, Tyjon i Sławiński - ci najlepsi z brygady bili wszelkie rekordy, wykonując w 3 godziny całodzienną normę.

Mimo to wydawało się, że spawacze nie dadzą rady. Było ich za mało, a przecież oni właśnie mieli najwięcej do roboty.

Wtedy przysłali im z pomocą robotnicy z montażowego z brygady tow. Maca. Bo od czegoż kolektyw i wspólne zobowiązanie.

górne instrukcje i nie kontrolował wykonania własnych uchwał. Komenderowanie, oderwanie się od terenu i nieoparcie pracy na szerokim aktywnie cechowały jego działalność. I jedna wielka rzecz, której nie wolno nam pominąć. Członkowie Zarządu ZMP nie rośli, zaniedbali szkolenie ideologiczne. Stała się rzecz niedopuszczalna - dół przerosł kierownictwo. Nie mogli wnieść nic konkretnego instruktorzy odwiedzający - wprawdzie nader rzadko - koła, bo stracili busole, stracili rozumienie polityczne. Nie mogli pomóc w pracy organizacji wysłuchane okolicznościowe frazesy, pokrywające głęboką niewiedzę i nieświadomość polityczną odpowiedzialnych pracowników Zarządu ZMP Polskiej Marynarki Handlowej.

Na marginesie konferencji nasuwają się pewne wnioski pod adresem naszych organizacji partyjnych na statkach. Nie wszystkie egzekutywy i organizacje partyjne dostatecznie opiekują się i kierują pracą ZMP. Na statku „Lech” egzekutywa organizacji partyjnej nie wykonała ani 1 punktu podjętej uchwały o pracy wśród młodzieży. Wynik: ani jeden członek ZMP nie został przyjęty do partii. Praca organizacji ZMP-owskiej na tym statku dosłownie „leży”. Podobnie było na statkach „Lechistan”, „Tobruk”, „Narwik”, „General Bem” i wielu innych.

Nie wszyscy też z-cy kapitanów do spraw kulturalno-oświatowych opiekują się należycie organizacjami ZMP-owskimi floty. Nie przypadkowo nie było na konferencji ani jednego z-cy kapitana do spraw k. o.

* * *

Przed nowowybranym Zarządem Polskiej Marynarki Handlowej stoją po ważne zadania, które wytyczyła konferencja, a które zawarte są w jej uchwale. W realizacji tych zadań muszą do pomocy i aparat k. o. Młodzież trzeba mobilizować do walki z trudnościami, wydobyć z niej największą aktywność, dopomóc w przewidywaniu braków. Systematyczne kierowanie młodzieżą i wpływanie na nią jest rzeczą bezwzględnie konieczną. Celowe byłoby zwrócenie większej niż dotychczas uwagi na życie świetlicowe, właściwy dobór agitatorów i prelegentów. W pracy z młodzieżą dobór właściwych jak najbardziej atrakcyjnych form musi być naszą szczególną troską. Organizacje partyjne na statkach powinny postawić sobie jako jeden z głównych celów ubojowanie młodzieży, uodpornienie jej na propagandę wroga. Trzeba umocnić wśród młodzieży PMH zrozumienie i przekonanie, że walka z obcymi wpływami, dalsza praca i dobra nauka to jej patriotyczny obowiązek.

Brak było malarzy. I na to znalazła się rada. Ludzie z brygady transportowej tow. Wiatrowskiego doskonale ich zastąpili. Rosła ilość konstrukcji bluszczących czerwoną minią w promieniach słońca.

30 maja - ostatni dzień realizacji zobowiązań i ostatnia konstrukcja wyszła z rąk spawaczy. Jeszcze tylko montażyści Mieczysław Baszkiewicz i Stanisław Cibor sprowadzili lekkie kształcenia spowodowane spawaniem i oto zamówienie gotowe.

Nie - jeszcze trzeba pominąć tę ostatnią konstrukcję, no i załadować. Wiatrowski wraz ze swoją brygadą ładuje 20,4 tony na pierwszy wagon i 20,75 tony na drugi, a w międzyczasie malarze konserwują minią dopiero co ukończony 13-tonowy element.

Stoczniowcy z „Zacisza” dotrzymali słowa, z dumą więc patrzą na załadowane wagony.

1 czerwca z podwójnym entuzjazmem przystąpiono do pracy. Dla Nowej Huty mają wykonać 100 ton dalszych konstrukcji. Wykonają jednak 120 - bo tak się zobowiązali.

Stoczniowcy z „Zacisza” dotrzymali słowa, z dumą więc patrzą na załadowane wagony.

1 czerwca z podwójnym entuzjazmem przystąpiono do pracy. Dla Nowej Huty mają wykonać 100 ton dalszych konstrukcji. Wykonają jednak 120 - bo tak się zobowiązali.

KOESPONDENCI PISM WYBRZEŻA obradowali w Gdańsku

W DNIU 31 maja br. odbył się w Gdańsku III Wojewódzki Zlot Korespondentów „Głosu Wybrzeża”, „Dziennika Bałtyckiego”, „Steru”, „Rybaka Morskiego”, „Polskiego Radia” oraz gazet zakładowych - „Głosu Stoczniowca”, „Na Warcie Pokoju”, „Głosu Portowca” i „Echa WPKGG”.

W zjeździe wzięło udział około 500 korespondentów robotniczych i chłopskich.

W prezydium zjazdu zasiadli: I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku tow. Jan Trusz, sekretarz KW PZPR tow. Janusz Korczyński, redaktorzy naczelni pism i gazet wychodzących na Wybrzeżu oraz zastrzeni korespondenci.

Referat na temat olbrzymich zadań prasy i roli korespondentów robotniczo - chłopskich wygłosił sekretarz KW PZPR w Gdańsku tow. Korczyński. W czasie referatu raz po raz zrywały się owacje i okrzyki wznoszone przez zebranych na cześć Nauczyciela i Wodza narodu polskie go towarzysza Bolesława Bierut, na cześć największego i wypróbowanego przyjaciela Polski - Związku Radzieckiego oraz na cześć całego obozu pokoju, demokracji i socjalizmu.

Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabrało głos trzydziestu korespondentów. Z

Oflarnie pracują załogi statków PLO

Załogi statków Polskich Linii Oceanicznych oflarnie walczą o wykonanie zadań planowych br. Już 5 statków wykonało z nadwyżką półroczny plan przewozów. Są to: motorowiec „WARYŃSKI” - 105,5 proc. w tonach i 108,9 proc. w tonomilach, motorowiec „HUGO KOŁŁATAJ” - 128,3 proc. w tonach i 100,1 proc. w tonomilach, parowiec „JAROSŁAW DĄBROWSKI” - 129,9 proc. w tonach i 134,2 proc. w tonomilach, motorowiec „CURIE SKŁODOWSKA” - 108,8 proc. w tonach i 119,5 proc. w tonomilach oraz motorowiec „MARCHLEWSKI” - 108 proc. w tonach i 118 proc. w tonomilach.

Z. MAJOR

21-28 czerwca Dni Morza

WARSZAWA PAP. Od 21-28 czerwca br. trwać będą w całym kraju „Dni Morza”, które staną się przeglądem imponujących osiągnięć naszej socjalistycznej gospodarki morskiej.

Organizatorzy „Dni Morza”, w czasie których odbędzie się uroczystość „Dnia Marynarki Wojennej”, „Dnia Stoczniowca” i „Dnia Rybaka”, stawiają sobie za cel szerokie popularyzowanie wśród społeczeństwa zagadnień morskich i rozwoju naszej gospodarki morskiej. „Dni” mają stać się poważnym czynnikiem mobilizującym cały naród do dalszego wzmacniania sił obronnych Polski Ludowej na morzu.

Program tegorocznych „Dni Morza” przewiduje w całym kraju liczne atrakcyjne imprezy kulturalne, sportowe i rozrywkowe, organizowane przy czynnym udziale Ligi Przyjaciół Żołnierza. „Dni Morza” rozpoczną się o godz. 8 rano sygnałem radiowym (gwizd syreny okrętowej).

CHINY — cel naszej podróży. Na szarej toni wody kołyszą się łodzie rybackie. Żagle ich przypominają skrzydła motyla. Ogorzali od słońca rybacy z uśmiechem, przyjaźnie i z zainteresowaniem przyglądają się naszemu statkowi. Są wśród nich i ci, którzy jeszcze nie tak dawno walczyli w szeregach armii wyzwolenczej lub w oddziałach partyzanckich. Dziś po zwycięstwie nad wstecznością, po wygnaniu obcych imperialistów wielki naród chiński stoi na straży swojej wolności.

Wraz z jutrzenią wolności zakwitło w Chinach Ludowych nowe życie. Radosny uśmiech zagościł na twarzy chińskiego rybaka. Dziś już nie jest on zmuszony oddawać większej części swoich połowów jako podatek ściągany bezceremonialnie przez władzę obojętą w jakiej formie. Zmieniły się warunki jego życia. Dawniej rybacy mieszkali na łodziach z całymi rodzinami. Na łodziach przychodzili na świat całe pokolenia. W jednym Szanghaju mieszkało w takich warunkach blisko 2 miliony ludności.

Podobnie było w Kantonie i innych miastach. Dziś stan ten zmienił się i zmienia się stale. Całkowita likwidacja „wodnego miasta” jest jednym z czołowych problemów dzisiejszych Chin.

ZMIENIŁO się również oblicze wsi chińskiej. Przeprowadzona w 1947 r. reforma rolna przeobraziła całkowicie strukturę ekonomiczną wsi. Ziemia przeszła w ręce chłopów chińskiego.

Poprzednio 80 proc. wszystkich gruntów należało do obszarników i kula-ków stanowiących 10 proc. wszystkich gospodarstw. Taki stan rzeczy niósł ze sobą dla dziesiątków milionów bezrolnych i małorolnych chłopów skrajną nędzę i głód. W trzech prowincjach (Kwangsi, Kwantung, Hunan) zmarło z głodu w latach 1946 — 47 17,5 miliona ludzi. To były skutki ustroju feudalnego w Chinach, popieranego przez światowy imperializm. Znałe są w Chinach słowa Mao Tse-tunga: „...dajemy do tego, aby przeobrazić Chiny z kraju panowania starej kultury, kraju ciemnego i zacofanego w kraj panowania nowej kultury, w kraj kwitnący i przodujący”. Dziś w Chinach Ludowych statystyka nie wykazuje śmierci głodowych, ofiar epidemii, klęsk żywiołowych. Minęły czasy, gdy prasa światowa donosiła o głodowych pochodach milionów Chińczyków w poszukiwaniu chleba.

Naród chiński z entuzjazmem realizuje wytyczne swego wodza. Ustrój ludowy — demokratyczny, który wyzwolił setki milionów ludzi pracy z wielowiekowej nędzy, zacofania, uczynił ich gospodarzami kraju i rozbudził twórczą aktywność mas.

JESZCZE O „LECHISTANIE”

W NUMERZE 10 naszego pisma w artykule pt. „Czego uczy nas remont statku „Lechistan” wskazywały na przyczyny przedłużających się remontów jednostek PMH. Podobnej treści artykuły ukazywały się w tym samym czasie na łamach „Trybunu Ludu” i „Głosu Wybrzeża”.

Głosy prasy nie przemieniały bez echa. Z inicjatywy Komitetu Wojewódzkiego PZPR zwołano w dniu 27 ub.m. naradę, w której wzięli udział stocznicy, przedstawiciele CZ PMH i zainteresowanych działów PLO.

Narada poprzedzona została powołaniem przez Wydział Morski KW PZPR komisji, złożonej z przedstawicieli Politechniki Gdańskiej, CZ MSR i CZ PMH. Zadaniem komisji było przeprowadzenie szczegółowej analizy dotychczasowego przebiegu remontu statku „Lechistan”.

Zarówno sprawozdanie komisji, jak i dyskusja na naradzie potwierdziły w całej pełni słuszność stawianych w artykułach zarzutów oraz wytyczyły drogę ich likwidacji na przyszłość.

Narada była konieczna. Dyrekcja CZ PMH i PLO bowiem niepokonyły i nie samokrytycznie ustosunkowywały się do publikacji w sprawie remontów. Mówią o tym fakty.

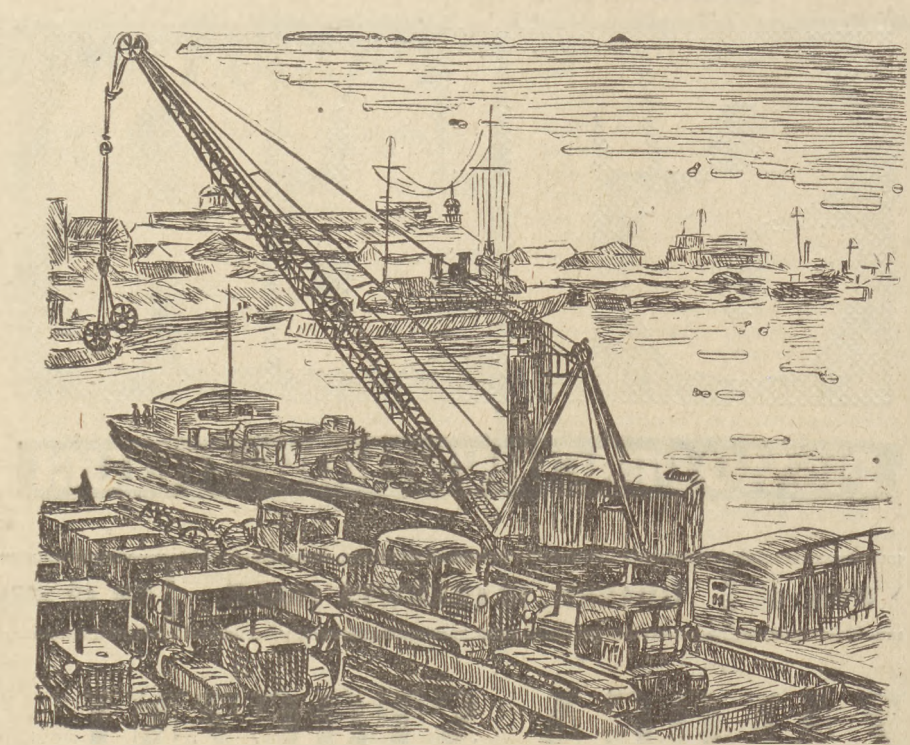
W dyrekcji PLO nie zorganizowano narady po ukazaniu się artykułów. Przygotowano natomiast „wybielające” wyjaśnienie, w którym dyrekcja PLO usiłowała sugerować rzekomo obiektywne przyczyny nienależytego przygotowania statku do remontu i zamazywać faktyczny stan rzeczy. W wyjaśnieniu czytamy m. in., że np. przetrzymanie przez 3 miesiące w inspektoracie i przesłanie stoczni nieopracowanej specyfikacji jest wytłumaczone, gdyż... „inspektor opiekujący się tym statkiem wypowiedział pracę i dlatego może przeoczyć termin”.

Podobnie nieuczciwym jest decyzyjnie o zmianie rodzaju remontu, która w konsekwencji poważnie zdezorganizowała przebieg prac remontowych na „Lechistanie”, dyrekcja PLO usiłowała przedstawić jako rzekomo słuszną.

Tyle dowiedzieliśmy się z wyjaśnienia dyrekcji PLO.

Odpowiedź na pytanie, jakie były w istocie rzeczy powody nieprzygotowania statku do remontu, dała dopiero dyskusja na naradzie.

Pion głównego mechanika CZ PMH wydał podległym przedsiębiorstwom żeglownym szereg instrukcji, regulujących sprawę nadsyłania i opracowania specyfikacji. Również i inspektorat PLO, jak wynika z wypowiedzi ob. Belczowskiego, rozesłał podobne zarzą-



Nowe życie wielkiego narodu chińskiego

Dziś miliony chłopów, dawnych analfabetów, uczęszcza na wieczorowe kursy dokształcające, garnie się z zapalem do pracy w wiejskich zespołach teatralnych. Dawniej żebracze lepianki bez okien, przykryte jedynie słomą lub sitowiem, charakteryzowały wieś chińską. Dziś są nowe, zelektryfikowane osiedla. Wiosie pokryła się siecią spółdzielni, doskonale zaopatrzonych we wszelkie artykuły przemysłowe. Można tam nabyć najróżniejsze tkaniny, piękne termosy, grzejniki elektryczne i zabawki dla dzieci.

PRZEOBRZENIU uległy również miasta chińskie. Dziś w dzielnicach „europejskich” Pekinu czy Kantonu mieszkają chińscy robotnicy i młoda chińska inteligencja. We wspaniałych parkach wśród kwiatów i zieleni bawią się roześmiane i szczęśliwe dzieci, które za panowania „białych władców” nie miały tu wstępu. Nie grozi dzieciom nowych Chin przedwczesna praca, wyzysk, niewolnictwo. Już nie płyną do Chin, kraju niegdyś „otwartych drzwi” pornograficzne „booksy” zza oceanu, gangsterskie bzdury na kolorowym papierze, bezduszne „Lify” i demoralizujące „comiksy”. Zgniotły to i zniszczyły młode stopy chińskich robotników i studentów, kroczących codziennie ulicami miast do fabryk i zakładów naukowych. Byłem świadkiem, jak wielką popularnością cieszą się dziś w Chinach wydawnictwa Szołochowa, Tołstoja, Fadiejewa, tłumaczone na język chiński.

Zmienił się całkowicie los kobiety chińskiej. Przedtem pozbawiona wszelkich praw, tyranizowana, była często ofiarą samosądów, ofiarą zbrodniczego starochińskiego ustawodawstwa. W skali światowej kobieta — Chinka była najbardziej upośledzoną z kobiet na świecie. Na specjalnej wystawie w Kantonie, poświęconej losowi kobiety — Chinki przed wyzwoleniem, można zobaczyć noże i tasaki, którymi zwyrodniali mężowie, często bezkarnie, zabijali swoje żony. Głęboką wymowę ma koszyk z trzciny, zawieszony w głównym hallu wystawy, w którym żył w toponio kobiecie — wdowie, w wypadku gdyby... chciała stworzyć nowe ognisko rodzinne po śmierci męża. Straszny był los kobiet. Cały ciężar prac związanych z walką o byt i prowadzeniem domu spoczywał na kobiecie. System kupowania żon, sprzedaży dzieci był praktykowany aż do wyzwolenia. Wszystkie ekspozycje wystawy przenikają do głębi swoją potwornością i grozą minionego okresu. I widząc dziś radosne twarze dziewcząt, zdajemy sobie sprawę, że młodość ich i ich przyszłe życie będzie wspaniałe i szczęśliwe, bo jest już życiem prawdziwie wolnych ludzi.

Dzisiaj kobiety — Chinki równouprawnione, zrzeszone w organizacjach kobiecych biorą na równi z mężczyznami udział w życiu społecznym i politycznym kraju. Widziałem brygady kobiece budujące nowe dzielnice miast i nowoczesne zakłady przemysłowe. Ich dziełem są osiedla robotnicze, jasne i wygodne, z ogródkami dla dzieci, nowe chińskie Muranowy i MDM.

W Chinach Ludowych rozwija się i kwitnie sport, powstają dla ludzi pracy nowe stadiony sportowe, stadiony — olbrzymy, nowoczesne baseny pływackie. Wszystko tonie w kwiatkach. Młodzież garnie się masowo do sportu. Szczególnie ulubionym sportem jest piłka koszykowa. Pokolenia starsze nie mogły nawet marzyć, by po moźnolnej pracy pozwolić sobie na kulturę fizyczną. Dziś dba o to i otacza szczególną troską rząd Chin Ludowych i partia komunistyczna.

Naród chiński zespolony wokół partii komunistycznej i kierowany przez nią walczy o urzeczywistnienie wielkiego celu. Na wsi czy w mieście, wszędzie daje się zauważyć entuzjazm, zapal do pracy, do budowy nowego, jeszcze wspanialszego jutra. Każdy Chińczyk wie, że o szczęśliwe życie Chin walczyli tacy, jak doktor Sun Jant-sen, wielki chiński demokrat i rewolucjonista, o którym każde dziecko chińskie śpiewa w swych piosenkach. Walczyli chińscy partyzanci pod wodzą generała Czu Teh. I dziś pod przewodnictwem Mao Tse-tunga 500-milionowy naród chiński przebudowuje swój byt w myśl zasad wytkniętych przez wielkich myślicieli Marksa, Engelsa, Lenina i Stalina. Na uroczystym przyjęciu zorganizowanym dla naszej załogi przez Związek Chińskich Marynarzy, chińscy przyjaciele powiedzieli na pożegnanie: „Powiedźcie w kraju, że nie jest rzeczą zasadniczą ładunek statków płynących do Chin, lecz nasza przyjaźń, nasz trwały sojusz i wspólne budownictwo lepszego jutra u was i u nas. Nasza praca służy jednemu celowi — utrwaleniu pokoju na całym świecie”.

Również i organizacje partyjne na statkach winny bardziej niż dotąd zainteresować się sprawami remontów. Aktyw partyjny musi rozumieć, że przygotowanie remontu to nie tylko sprawa st. mechanika. Lista remontowa i plan robót winny być przedmiotem analizy egzekutyw podstawowej organizacji partyjnej na statkach, należy je przedyskutować z załogą na zebraniu statkowej organizacji związkowej.

Organizowanie za przykładem załogi „Generała Waltera” wspólnych narad marynarzy ze stoczniovcami przed rozpoczęciem remontu, podział zadań pomiędzy obydwie załogi — stocznia i statku musi wejść w codzienną praktykę.

Przegląd wydarzeń

8 CZERWCA br. zostało podpisane w Panmunżonie porozumienie w sprawie repatriacji jeńców wojennych. Jest to wydarzenie polityczne pierwszorzędnej wagi. Otwiera ono bowiem drogę do rychłego zawarcia rozejmu w Korei i do pokojowego rozwiązania problemu koreańskiego.

Narody całego świata powitały tę wiadomość z uznaniem i wiarą, że na dzieła na odprężenie w stosunkach międzynarodowych, jaka zrodziła się tej wiosny w wyniku pokojowej polityki Związku Radzieckiego, zaczyna się spełniać.

USA przed nową próbą

POROZUMIENIE zawarte w Panmunżonie zostało podpisane przez przewodniczącego delegacji koreańsko-chińskiej generała Nam Ira i przewodniczącego strony przeciwnego generała Harrisona. Trzeba tu jednak podkreślić, że jeszcze jedna strona przyczyniła się do przyspieszenia podpisania tego porozumienia przez gen. Harrisona. Jest nią opinia światowa. Jej to nacisk spowodował, że jak podkreśla chiński dziennik „Zenminzibao”, „porozumienie to jest zgodne z podstawą rokowań, zaproponowaną początkowo przez stronę koreańsko-chińską”.

Jaka jest treść zawartego porozumienia? W skrócie można by ją ująć następująco: Jency wojenni, którzy nie zostaną repatriowani bezpośrednio po zawarciu rozejmu, zostaną przekazani komisji repatriacyjnej państw neutralnych, składającej się z przedstawicieli Polski, Czechosłowacji, Szwecji, Szwajcarii i Indii. Przedstawiciel Indii będzie przewodniczącym komisji oraz wykonawcą jej uchwał. Indie dostarczą też odpowiedniej ilości sił zbrojnych dla umożliwienia komisji spełnienia jej funkcji. Poza tym każdy przedstawiciel

inaczej zareagowały na to wydarzenie reakcyjne koła amerykańskie. Waszyngtoński korespondent francuskiej gazety „Monde” pisał, że w kołach tych perspektywa rychłego rozejmu w Korei i do pokojowego zamieszanie. Na giełdzie nowojorskiej już następnego dnia, tj. 9 czerwca, nastąpił nowy gwałtowny spadek kursów akcji. Ogólna wartość akcji spadła o 2 i pół miliarda dolarów! Ta reakcja giełdy nowojorskiej, tego newralgicznego punktu imperializmu, oznacza, że gdy kursy akcji zbrojeniowych spadają, szanse utrwalenia pokoju wzrastają.

ciel pozostałych czterech państw będzie mógł posiadać po 50 pomocników.

Sprawa losu jeńców, którzy nie skorystają z prawa do repatriacji w ciągu 90 dni od chwili rozpoczęcia działalności komisji, przekazana zostanie konferencji politycznej na wyższym szczeblu. Jeśli w ciągu 30 dni konferencja ta nie poweźmie żadnej decyzji, jeńcy uznani zostaną za osoby cywilne. Komisja udzieli pomocy tym jeńcom, którzy zechcą udać się do państwa neutralnego. Po upływie następnych 30 dni komisja repatriacyjna zaprzestaje swej działalności. Porozumienie wchodzi w życie z momentem podpisania rozejmu.

W związku z tym gazeta „Zenminzibao” pisze:

„Dla wszystkich winno być jasne, iż rzeczywiste uregulowanie sprawy repatriacji jeńców wojennych zależy obecnie od tego, czy strona amerykańska będzie ściśle przestrzegała porozumienia i czy zlikwiduje ona groźbę przymusowego zatrzymania jeńców. Wykonanie warunków tego porozumienia będzie nową próbą dla strony amerykańskiej”.

Komedia buntu „krwawego starca”

PODPISANIE porozumienia w sprawie repatriacji jeńców wywołało atak furii ze strony Li Syn-mana, marionetkowego prezydenta Korei Południowej. Eisenhower pośpieszył „uspokoić” Li Syn-mana, proponując mu zawarcie sojuszu wojennego ze Stanami Zjednoczonymi.

Zarówno burżuazyjna prasa angielska, jak i francuska ostry potępiają stanowisko Li Syn-mana, podkreślając nieodpowiedzialność jego wysoko-

Indyjska gazeta „Hindustan Times” określa wystąpienie Li Syn-mana „nie więcej, niż zwykły bluff”.

Oceniając propozycje Eisenhowera wobec Li Syn-mana gazeta chińska „Zenminzibao” pisze:

„Obecnie, gdy porozumienie w sprawie rozejmu nie jest jeszcze pod-

pisane, a konferencja polityczna nie jest jeszcze zwołana, amerykańskie zamierzają otwarcie przystąpić z kilkoma litymanowską do zmywu, które ostrze skierowane jest przeciwko konferencji politycznej. Nie może to ująć uwagi opinii światowej, która pragnie pokojowego uregulowania problemu koreańskiego”.

Nawołując w związku z tymi okolicznościami do czujności ze strony narodów organ Komunistycznej Partii Francji „Humanite” wskazuje, że „komedia buntu Li Syn-mana przeciwko Eisenhowerowi stanie się jasna, gdy wskaże się, kto popiera krwawego starca: są to ci sami ludzie, którzy niepokoją się zniżką akcji nowojorskiej”.

Kłeska partii klerykałów we Włoszech

GIEŁDZIARZE nowojorscy, imperialiści amerykańscy doznali chyba nowego szoku, gdy dowiedzieli się o wynikach wyborów do parlamentu włoskiego. Takiej klęski swojego pupila De Gasperiego i jego, a właściwie swojej partii — chadeckiej partii klerykałów, na pewno się nie spodziewali.

Przecież to chadecja przeforsowała w parlamencie antykonstytucyjną, reakcyjną ustawę wyborczą, która miała zabezpieczyć jej absolutną większość, tj. dwie trzecie mandatów w Izbie Posłów. Przecież to chadecja liczyła na to, że jej dostanie się premia w postaci 80 mandatów, gdy zdoła uzyskać choćby jeden głos więcej ponad połowę głosów.

Dlatego też czyniła ona wszystko — od wprzagnięcia mniszek i wariatów do systemu oszustw wyborczych aż do politycznych prowokacji i pakietu policyjnych — aby uzyskać te 50 procent plus jeden głos. A tymczasem wyniki wyborów, które z bólem serca musiał ogłosić rzecznik ministerstwa spraw wewnętrznych, wykazały, iż blok chadecki stracił 2 miliony 780 tys. głosów i 68 mandatów w porównaniu do wyborów z 1948 roku.

Partie koalicyjnej klerykalnej — chadecja, „socjaliści”, zdradcy Saragata, liberalowie i republikanie — nie zdołały bezwzględnej większości. W związku z tym podział mandatów musiał się odbyć według systemu proporcjonalnego.

Z wyborów wyszły zwycięsko Komunistyczna Partia Włoch i partia socjalistyczna Nenniego, sprzymierzona z partią komunistyczną. Obie te partie uzyskały blisko dwa milio-

ny głosów i 35 mandatów więcej aniżeli w wyborach w 1948 r. Partia komunistyczna uzyskała 6 milionów 122 tys. głosów i 143 mandaty, partia socjalistyczna 3 miliony 440 tys. głosów i 75 mandatów. Łącznie opozycja demokratyczna uzyskała blisko 10 milionów głosów.

Na chadecję padło 10.859 tys. głosów, która uzyskała 262 mandaty. Partie bloku rządowego uzyskały razem 303 mandaty wobec 218 mandatów lewicy. Monarchiści i neofaszyści uzyskali łącznie 69 mandatów. Blok rządowy, który liczył na to, że antydemokratyczna ustawa wyborcza przyniesie mu dwie trzecie mandatów w Izbie Posłów, doznał klęski.

Oceniając wyniki wyborów przywódcą Komunistycznej Partii Włoch Togliatti oświadczył, iż są one wyrazem wielkiego zwycięstwa partii komunistycznej. Uzyskaliśmy więcej — powiedział Togliatti — aniżeli przewidywaliśmy.

Wyniki wyborów pokazały, że komunistyczna partia jest największą i najsilniejszą partią demokratyczną Włoch. Wykazały, że klasa robotnicza, trzon narodu włoskiego, popiera swoją partię i występuje przeciw amerykańskiej partii De Gasperiego, oddającej kraj w pacht amerykańskiemu miliardom. W wyborach tych masy pracujące, głosujące na partię komunistyczną i socjalistyczną głosowały za pokojem, za wolnością, przeciwko przekształcaniu swojego kraju w amerykańską bazę wojenną.

Wybory włoskie mają ogromne, międzynarodowe znaczenie. Oznaczają one klęskę reakcji włoskiej i międzynarodowej i zwycięstwo sił postępu i demokracji, zwycięstwo sprawy pokoju.

RUNAR HANSEN
Korespondent

W PMH szeroko omawia się sukcesy, błędy i niedociągnięcia naszych załóg maszynowych, a zbyt mało uwagi zwraca się na tak odpowiedzialny odcinek pracy, jakim jest funkcyja sternika. A przecież... ale o tym mówi właśnie zamieszczony niżej artykuł pt. „Przodujące metody pracy sternika”. Poniżej zaś reprodukowujemy nadesłany nam przez naszego korespondenta tow. LESZKA ADWENTA krytyczny wiersz z rysunkiem charakteryzujący pracę niektórych sterników na parowcu „Kościszko”.

Świetnym jestem ja sternikiem
Dla mnie ster -- igraszka

Umiem dobrze kręcić kółkiem,
Trzymać kurs to fraszka.

Stopień w lewo, dziesięć w prawo
Cóż w tym jest trudnego,



Jechać mogę z taką wprawą
Tylko ja, kolego.

~ % A

Z doświadczeń radzieckich

Przodujące metody pracy sterników

W REALIZACJI planów przewozowych statku poważną rolę odgrywa zgrany wysilek całej załogi. Poważne zadania stoją także przed sternikami.

Na pracę sterników nie zwracano dotychczas w PMH właściwej uwagi, gdyż pracę tę traktowano raczej jako coś nie bardzo uchwytne. Uważano również, że można ją doskonalić tylko drogą nabywania doświadczenia. Sąd ten nie jest słuszny. Dobra praca sterników nie daje wprawdzie oszczędności materiałowych (choćby w pewnym stopniu — jak zobaczymy dalej — sternicy mają wpływ na zmniejszenie zużycia paliwa), ale przynosi oszczędności na niezmiernie ważnym dla floty odcinku a mianowicie w zakresie czasu eksploatacyjnego.

Dlatego praca sterników, podobnie jak i każda inna praca może i powinna być badana, normowana i usprawniana. O realności tych założeń upewniają nas doświadczenia radzieckie.

W 1952 roku ukazała się niewielka książeczka W. W. Zawisz pt. „Przodujące metody pracy sterników”, na podstawie której omówimy niektóre zagadnienia pracy sterników na statkach morskich.

Na podstawie wieloletnich doświadczeń z różnych typów jednostek, należy stwierdzić że statek nie: utrzymuje się ściśle na wyznaczonym kursie, lecz ma odchylenia od niego spowodowane różnymi przyczynami. Składają się na nie: działanie fal, wiatru i prądów, przechył statku na którąkolwiek burtę, niesymetryczność kadłuba jednostronne działanie śruby na statkach jednośrubowych oraz różna praca śrub i maszyn na statkach dwu- i wielośrubowych, ukształtowanie dna (statek ma tendencję do odchylenia się od kursu w kierunku większych głębokości), oraz niewłaściwe sterowanie.

Należy tutaj zaznaczyć, że w normalnych warunkach największe odchylenia wynikają właśnie z powodu niewłaściwej pracy sterników.

Niewłaściwe sterowanie i odchylenia od kursu powodują przedłużenie drogi statku, a tym samym zwiększenie czasu trwania jego przebiegu między portami. Poza stratą czasu, przez niewłaściwe sterowanie powstają również straty paliwa. Według obliczeń radzieckich naukowców np. na statku parowym, opalanym mazutem, o nośności 6000 ton przy przeciętnym odchyleniu 6 stopni od kursu, straty te wyrażają się przedłużeniem drogi statku o 10 proc. i nieproduktywnym zużyciem paliwa w ilości ok. 1,5 tony na 100 mil. natomiast przy 10-stopniowym odchyleniu ilość ta wzrasta do przeszło 2 ton na 100 mil. Również częste uruchamianie maszyny sterowej oraz duże kąty obrotów steru wpływają na nadmierne zużycie paliwa.

Jak wykazały obserwacje i badania, sternicy stosują w tych samych warunkach różne metody pracy i osiągają różne wyniki. Niedoświadczeni sternicy nie uwzględniają specjalnych warunków, w jakich znajduje się statek w zależności od kierunku i siły wiatru nie zapobiegają odchyleniom od kursu przez odpowiednie przełożenie steru, nie zawsze uruchamiają we właściwym czasie maszynę sterową. Pracę ich cechują duże kąty odchylenia steru, częste włączanie maszyny sterowej.

Na przodującym statku czarnomorskiego przedsiębiorstwa żeglugowego „Ukraina” wzorowymi sternikami są Mikołaj Janowski i Trofim Buława. Tow. Buława przy stosowaniu kompasu magnetycznego utrzymuje statek

dokładnie na kursie, zapuszczając maszynę sterową przeciętnie 3,6 razy na minutę. Inni sternicy w tych samych warunkach zapuszczają maszynę sterową 5 do 6 razy, a rozpiętość odchylenia od kursu jest w czasie ich wachty znacznie większa niż u tow. tow. Janowskiego i Buławki.

Podczas gdy kąt odchylenia steru z jednej burty na drugą u Janowskiego i Buławki nie przekracza 6 do 8 stopni, to u pozostałych sterników dochodzi on do 10, a nawet 12 stopni. Przy zmianie kursu na otwartym morzu Janowski i Buława zapuszczają maszynę sterową jedynie dwa razy, przekładając ster na większe niż zazwyczaj kąty, a potem naprowadzają statek na normalny kurs, sterując dalej w zwykły sposób. Inni sternicy przy zmianie kursu uruchamiają maszynę sterową przynajmniej cztery razy, obracając ster o kąty większe od normalnych. Na skutek tego zużywają dwa razy więcej paliwa i czasu na manewr.

Charakterystyczna jest praca sterników przy bocznym wietrze. W takich warunkach „Ukraina” zbacza w kierunku wiatru. Sternicy - stachanowcy dobrze o tym wiedzą i w porę zapobiegają odchyleniom statku. Przy wietrze z lewej burty o sile 4 do 5 stopni sternicy - stachanowcy od początku zbaczania statku w kierunku wiatru dokonują obrotu steru na prawą burtę o 4 do 5 stopni od normalnego położenia, aby w ten sposób naprowadzić statek na kurs i uniknąć zejścia z niego.

Przy zastosowaniu kompasu żyroskopowego najlepsze wyniki pracy osiągnął tow. Janowski, prowadząc statek dokładnie według planowego kursu przy najmniejszym zużyciu czasu i energii. Ilość ruchów maszyny sterowej przy nawigacji według kompasu żyroskopowego jest dwukrotnie większa, gdyż kompas ten jest bardziej czuły, jednak odchylenia od kursu są od 3 do 4 razy mniejsze niż przy kompasie magnetycznym.

Wszystkie te fakty stwierdzono drogą przeprowadzenia dokładnych badań i pomiarów. Dzięki tym pomiarom można było ustalić szczegóły przodujących metod pracy poszczególnych sterników, którym poświęcimy następne opracowanie.

ZAŁOGA PAROWCA „OLSZTYN” WALCZY O TYTUŁ PRZODUJĄCEGO STATKU

W OSTATNICH dniach odwiedził naszą redakcję korespondent z parowca „Olsztyn” tow. Antoni Czarniecki. Przyszedł do redakcji, by zapoznać się ze swoimi zadaniami i otrzymać szczegółowe wytyczne. Przyjął też swą pierwszą korespondencję. Zarówno ze słów tow. Czarnieckiego, jak i z korespondencji przebiega dumnie i radość z osiągnięć załogi parowca „Olsztyn”, która ambitnie walczy o tytuł przodującego statku w PMH.

Statek nasz — píše tow. Czarniecki — kursuje na krótkich liniach. Systematycznie przekraczamy plany przewozów. Załoga bowiem rozumie doniosłe znaczenie wykonania zadań Planu 6-letniego na odcinku morskim i nracuje ofiarnie nad utrzymaniem stałej gotowości eksploatacyjnej statku. Do wykonania tego zadania dopomaga nam szkolenie ideologiczne i zawodowe. Załoga docenia znaczenie szkolenia, czego dowodem były egzaminy, złożone przez załogę w dniu 25 maja br. Wszyscy zdołaliśmy z wynikiem dobrym.

OPERATYWNA WSPÓŁPRACA warunkiem przyspieszenia załadunku statku

DZIEKI czemu tak szybko i sprawnie załadowaliśmy ostatnio statek — takie pytanie rzucamy Antoniemu Lewandowskiemu, brygadziście z portu gdańskiego.

— Bo dobrze zaplanowano przeładunek. Bo dobra była organizacja pracy i nadzór nad robotą.

Wypowiedź tego starego robotnika portowego świadczy o tym, że znaczenie planowania operacji przeładunkowej znajduje wśród robotników właściwe zrozumienie i ocenę. Po drugie — świadczy ona o stałym i coraz skuteczniejszym wysiłku załogi gdańskiej, zmierzającej do zapewnienia coraz lepszej organizacji prac przeładunkowych.

Plan załadunku statku został ujęty w szczegółowy harmonogram, opracowany wspólnie przez port gdański i armatora.

Dobrze przygotowano również ładunek dla statku.

— Wstępnie opracowana przez spedytora lista załadowcza została wspólnie sprawdzona ze stanem faktycznym towarów na placach i w magazynach — wyjaśnia Bohdan Madoński z sekcji organizacji przeładunków i Antoni Dyk z gdańskiego oddziału Chipolbroku. Dzięki temu szczegółowo uzgodniliśmy i ustaliliśmy kolejność załadunku towarów.

W sztauplanie zwrócono również należytą uwagę na ułatwienie robotnikom sztauerki w ładowni.

Statek brał towar z trzech składowisk. Trzeba przyznać, że główny dyspozytor portu gdańskiego tow. Józef Czerwiński dobrze ustalił miejsca postoju statku przy nabrzeżach załadowczych. Znalazło to wyraz zwłaszcza na WOC-u, gdzie dzięki dobremu ustawieniu statku między magazynem nr 4 i placem nr 5 łatwo było dowozić towary na rampę. Dzięki współpracy organów dyspozycyjnych zarządu portu, spedytora i przewoźnika, skrócono załadunek towarów do ładowni II. Dysponent sztauerów z ZPGG Michał Matuszczak i przedstawiciel spedytora tow. Siemaszko zastosowali równoczesne dowożenie ładunku z Kanału Kaszubskiego dźwigiem pływającym, a z placu nr 5 wózkami elektrycznymi. Umożliwiło to na ksymalne wykorzystanie urządzeń przeładunkowych.

Podobnie skuteczną okazała się wspólna praca zarządu portu i spedytora przy załadunku towaru na parowiec w Kanału Kaszubskim. Tutaj znów równocześnie wykorzystanie wagonów wewnętrznych obrotu, jak i barek dla dowożenia ładunku pod statek zapewniło odpowiednią szybkość i rytmikę załadunku. Dzięki operatywnej współpracy szybko usuwano zaistniałe przeszkody. Gdy uległa awarii winda przeładowująca towar z barki do ładowni IV, przedstawiciele ZPGG i spedytora uzgodnili od razu na nabrzeżu zmianę dyspozycji i towar z barki wyładowano na wózek elektryczny i podwożono pod ładownię IV i V w zasięgu dźwigu portowego.

Statek ukończył załadunek w czasie o 61 godzin krótszym niż przewidywał plan. W porównaniu zaś do obowiązujących rat czarterowych załoga gdańska skróciła czas załadunku do połowy, uzyskując średnio 1087 ton na statkodobę. Stanowi to poważny sukces, zwłaszcza, gdy uwzględnimy także trudności, jak pięć przerw w powodu deszczu, przeładunek w trojakiej relacji (z placu, z wagonów i barek), pracochłonne mocowanie towaru.

Sukces ten to i wynik wewnętrznej mobilizacji załogi portowej.

Nauczeni poprzednimi błędami towarzyse z portu gdańskiego zwrócili większą niż dotychczas uwagę na znaczenie roboty masowo-politycznej wśród załogi.

Sprawnie pracowały brygady sztauerki. Osiągały one średnio 163 proc. normy.

Najwydatniej pracowała 15 brygada z mł. bryg. Władysławem Gawłem.

kąta osiągnęła średnio 212 proc. normy. Równie dobrą wydajność wykazała bryg. 8 z mł. bryg. Janem Piastowskim — 204 proc. i prowadzona przez mł. bryg. Bolesława Salaję brygada 4, wyrabiająca przeciętnie 211 proc. normy. Nie o wiele gorsze wyniki miały brygady: 2, 7 i 6.

Praktyka wykazała, że praca stałych brygad w tych samych ładowniach wzmacnia poczucie odpowiedzialności za sztauerkę. I tak np. pracująca na nocnej zmianie w dniu 2 czerwca br. w ładowni II grupa sztauerów z 2 brygady, pod kierunkiem Józefa Nasiedrowicza przesztutowała z własnej inicjatywy partię towaru dla lepszego wykorzystania ładowności statku.

Przykładną troskę o dobrą sztauerkę na statku wykazała także młodzieżowa brygada nr 15, której przewodzi mł. bryg. Władysław Gawel. Towarzysz Kania z bazy sprzętu należyście zabezpieczył ciągłość pracy wózków i sztauplerek na Kanału Kaszubskim.

W tej pozytywnej ocenie załadunku statku nie wolno nam pominąć i niedociągnięć. Do takich należy

zmiana w ostatniej chwili dyspozycji odnośnie załadunku tranzytowych autobusów z winy spedytora. A przecież sprawę tę można było wyjaśnić wcześniej, co zaoszczędziłoby załogę pracochłonnej sztauerki. Przedsiębiorstwo spedycyjne C. Hartwig nie zatroszczyło się również o przygotowanie do eksploatacji dźwigów samochodowych. Brak odpowiednich kluczy na zmianie nocej z 1—2 czerwca br. spowodował 2-godzinna zwłokę w załadunku samochodu na statek.

Najpoważniejszym jednak niedociągnięciem jest opóźnienie o 9 godzin wyjścia statku w morze, na skutek trudności związanych z mustrowaniem załogi. Gdyby o mustrowaniu załogi armator myślał nie wtedy, gdy statek ma wyjść, ale przez cały okres jego pobytu w porcie (bliżej pół miesiąca), nie trzeba byłoby bezproduktywnie stracić 5 godzin w Gdańsku na szukanie zagubionego świadectwa zdrowia lub 4 godzin w Gdyni z powodu niezastosowania się armatora do nowych przepisów o mustrowaniu.

Jop.

Dokładna dokumentacja techniczna podstawą samoremontów na statkach

W WALCE o utrzymanie pełnej gotowości technicznej statku mamy już poważne osiągnięcia. Stosując jako pierwszy w naszej flocie „sodafos” przedłużyliśmy znacznie okres eksploatacji kotłów. Przeprowadzając we własnym zakresie kilka poważnych i cały szereg drobnych remontów mechanizmów i urządzeń przedłużyliśmy o 6 miesięcy międzyremontowy okres eksploatacyjny naszej jednostki. Dzięki częściowo już opracowanej dokumentacji technicznej statku byliśmy w stanie tak przygotować opis remontu stoczninowego, że prace dodatkowe nie przekroczyły dopuszczalnych 10 proc. ogółu prac remontowych, a termin zakończenia remontu został poważnie przyspieszony. Podobne mniejsze lub większe osiągnięcia na odcinku samoremontów mają załogi wielu statków PMH.

Te osiągnięcia nie przesłaniają jednak faktu, że ani nasza załoga, ani też inne załogi nie są jeszcze w stanie przeprowadzić we własnym zakresie większych remontów. Takich, jakie przeprowadzają radzieccy towarzysze, marynarze ze statków „Woronież”, „Mieczurin” i innych, takich, które pozwalają na kilkuletnią eksploatację statków bez remontów stoczninowych. Chodzi więc tu o remonty generalne całych agregatów, przeprowadzane w czasie postoju w portach, a nawet w czasie podróży. Aby jednak móc przeprowadzać takie remonty, trzeba mieć części, trzeba z kolei mieć dokładną dokumentację techniczną, a więc rysunki, szkice metryki maszyn i urządzeń, pomiary stopnia zużycia itp. Niestety takiej dokumentacji nie ma załoga naszego statku, mimo że chwalimy się wzorowo prowadzonymi metrykami mechanizmów. Nie posiadają jej również załogi większości naszych statków. I to jest właśnie przysłówowa „pięta achillesowa” naszego ruchu — samoremontowców, jak również wszelkich remontów stoczninowych.

Wyobraźmy sobie, że któryś z naszych statków posiada już dokładnie opracowaną dokumentację techniczną. Wyobraźmy sobie, że jeden z członków załogi tego statku, mający pod swoją opieką np. skraplacz lewej maszyny głównej, zameldował pierwszemu mechanikowi: „Skraplacz wymaga gruntownego remontu”. Po zapoznaniu się ze swoimi notatkami, robionymi w zeszycie-metryce przez cały czas eksploatacji skraplacza, dodał: „Należy wymienić wszystkie uszczelki, części rur, piły cynkowe i dwa zawory”.

Starszy mechanik zbadawszy dokładnie skraplacz, po powrocie do swej kajuty zdjąłby z półki segregator z napisem: „Lewa maszyna główna”. Wyciągnąłby z niego teczkę z napisem: „Skraplacz”, zawierającą rysunki i opisy wszystkich części tego urządzenia i po zapoznaniu się z nimi nadałby do Inspektoratu Technicznego PZM radiogram następującej treści: „W czasie najbliższego postoju w Szczecinie musimy wykonać remont skraplacza lewej maszyny głównej. W związku z tym zamawiamy następujące części” (tu następuje wyliczenie nazw, ilości potrzebnych części, dane odnośnie ich stanu zużycia oraz numery rysunków, których kopie identyczne z tymi, jakie znajdują się na statku, posiadałby również Inspektorat Techniczny PZM w Szczecinie).

Oczywiście nie wtedy prostszego, jak przesłać rysunki wraz z zamówieniem do warsztatów okrętowych. Po otrzymaniu wykonanych części zapasowych, załoga w czasie postoju w porcie bez specjalnych trudności przeprowadzi we własnym zakresie remont skraplacza i statek w terminie wyjdzie w morze.

Tak wyglądałaby sprawa, gdyby nasze statki miały dokładną dokumentację techniczną i dokładnie prowadzone metryki.

Nie ma potrzeby opisywać, jak wygląda obecnie sprawa remontu skraplacza czy jakiegokolwiek innego mechanizmu statkowego, gdy statki nasze nie mają dokładnej dokumentacji. Każde, kto ma z tym coś wspólnego, doskonale wie, że zanim w porcie rozmontuje się uszkodzony mechanizm, dokona pomiarów, zrobi rysunki, wyśle zamówienie, zanim zamówienie zostanie zrealizowane, załoga maszynowni, a najczęściej pracownicy stoczni ukończą remont, statek wypadnie z eksploatacji na wiele dni, tygodni, a nie raz i miesięcy.

Dlatego też chcąc zapewnić statkowi przez jak najdłuższy okres nieprzerwaną eksploatację, drogą przeprowadzania remontów we własnym zakresie, załoga „Kopernika” przystąpiła już do opracowania dokładnej dokumentacji i opisów technicznych wszystkich urządzeń i mechanizmów statkowych. Opracowana przez nas dokumentacja wstępna w poważnym stopniu ułatwiła nam sporządzenie właściwego opisu prac remontowych na stoczni. Okres ostatniego remontu wykorzystaliśmy na sporządzenie dokumentacji i opisu tych części, które w normalnym okresie eksploatacji są dla nas niedostępne.

Praca nad sporządzeniem dokładnej dokumentacji i opisów urządzeń technicznych statku to niewątpliwie praca długookresowa, żmudna i wymagająca od załogi, a szczególnie oficerów, wiele wysiłku i poświęcenia. Konieczne jest wciągnięcie do prac nad sporządzeniem dokumentacji statku oprócz załogi maszynowej również załóg pokładowej i hotelowej. I dopiero wtedy, gdy kierownik gospodarczy statku będzie miał zapisane i w każdej chwili będzie mógł powiedzieć, ile metrów kwadratowych linoleum potrzeba na przykład na podłogę w messie, ile pluszu na kanapy w kabinach, ile ceraty na stół, jaki wymiar ma deska do krojenia w kuchni, a bosman bez drapania się w głowę, po zajrzeniu do swoich notatek powie bez zająknięcia, że do pomalowania rufowych nadbudówek potrzeba tyle a tyle kilogramów farby, a do uszczelnienia głównego pokładu tyle, a tyle kilogramów lepiku — będziemy mogli powiedzieć, że jesteśmy należycie przygotowani do samoremontów, że walczymy o oszczędność, że świadomie realizujemy przypadające na nas zadania Planu 6-letniego.

Inż. ADAM WAGNER
st. mech. z parowca „Kopernik”

Szkolenie zawodowe na „Koperniku”

W MARCU br. dział szkolenia zawodowego PZM przesłał na wszystkie statki dokładne metodyczne wskazówki. M. in. załoga parowca „Kopernik” otrzymała instrukcję w sprawie zorganizowania kursu I stopnia dla pałaczy.

Na statku od razu przystąpiono do prowadzenia tego kursu. Powołano wykładowców, którymi zostali: Henryk Giełdziak, Mirosław Łagosz i Adam Wagner. Wykłady odbywały się po pracy trzy lub cztery razy w tygodniu.

Troskliwa opieka kierownictwa i sumienna praca wykładowców zostały so wicie nagrodzone. W dniu 28 i 29 maja br. wszyscy słuchacze zdali pomyślnie egzamin. Najlepsze wyniki osiągnęli — Piotr Bunka, Jan Póchopek, Henryk Bulski, Zefiryn Migdalek i Czesław Rogowski. Są to przodownicy pracy, mający na swym koncie poważne oszczędności węgla.

Wyniki szkolenia dowiodza, że kierownictwo i załoga statku „Kopernik” dobrze rozumiały wytyczne VIII Plenum KC PZPR odnośnie szkolenia kadr technicznych. W ślad za tą jednostką również statki „Eiblag” i „Kielce” zameldowały o gotowości załogi do przeprowadzenia egzaminów.

PIOTR ZEBROWSKI
Korespondent

STER na samokrytykę

Nie wszystko złoto, co się świeci

W DNIU 21 maja br. wstawiono na zbiornikowiec „Rysy” motor m-ki „Junkers”. Nie trzeba tu opisywać radości załogi z nowego nabytku. Jeden tylko st. mechanik był niezadowolony. Spytanie z pewnością dla niego, że „nie wszystko złoto, co się świeci” zaczął wylizywać.

Motor dostarczono bez pompy wodnej chłodzącej i bez kolektora powietrznego. Wszystkie pompki paliwowe i zawory paliwowe są zużyte, a ponadto wszystkie sprężyny przy tych pompkach — popękane. Łożyska ciśnień przy pompkach paliwowych, są wyrobione, a to przecież utrudnia ruch

łożysk i uniemożliwia prawidłowe działanie regulatora obrotów.

Nie zdążyliśmy się nawet temu dobrze przyjrzeć, gdy już st. mechanik wskazał na przewody oliwy i filtry. Wszędzie pełno w nich brudu i gęstej mazi.

Na zakończenie powiedział nam st. mechanik, że łożyska są źle dopasowane i prosił abyśmy wyjaśnili w inspektoracie technicznym PLO, dla czego wstawiono na statek uszkodzony motor.

Zadośćuczyniliśmy prośbie st. mechanika.

M-ki

Zamienił biurokrata...

REMONT motoru z barki „BM 59” miał być ukończony jeszcze w marcu, lecz niestety z powodu beznamiętności biurokracji przeciągnął się do 5 maja br.



A było to tak. Do motoru potrzebne były pierścienie w ilości około 50 sztuk. Sekcja techniczna dyrekcji Żegluga na Odrze we Wrocławiu zamówiła potrzebne części w Stalinogrodzie, skąd dość szybko przysłano je wprost do Ekspozytury w dwóch paczkach.

Paczki zostały przyjęte w Ekspozyturze w dniu 27 lutego br. Kto je przyjął, nie można ustalić, gdyż podpis na pokwitowaniu jest nieczytelny. Wiać domo tylko, że załoga „BM 59” otrzymała jedną paczkę o zawartości 10 pierścieni. Druga z 40 pierścieniami przepadła bez wieści.

Na interwencję inspektora polowych, który był na barce, rozpoczął się w Ekspozyturze poszukiwanie.

Po dłuższym czasie, bo dopiero w dniu 4 maja br., znaleziono rzekomo zagubione pierścienie w magazynie, w zagubionej paczce z napisem „helmy dla Straży Pożarnej”.

Dlaczego na paczce z pilnie potrzeb

nymi pierścieniami umieszczono napis „helmy dla Straży Pożarnej” i złożono je w magazynie, wie tylko biurokrata, który kwitował odbiór paczek. Widać jest to chłop z nie byle jaką fantazją. Warto go ujawnić. Tym razem Ekspozytura zawiadzała mu przedłużenie o 66 dni postępu barki w remoncie (tyle bowiem trwały poszukiwania pierścieni), ale kto wie, na co jeszcze stać tego pomyslowego biurokrata.

TADEUSZ KONDEL
Korespondent

REMONT REMONTOWI NIERÓWNY

CZESTOKROĆ już załogi naszych statków skarżyły się na jakość remontów wykonywanych przez Gdynską Stocznia Remontową.

Do wielu skarg dochodzi jeszcze jedna, a mianowicie z parowca „Narwik”.

W czasie ostatniego postępu statku w Gdyni, stocznia dokonała szeregu napraw, które załoga po wyjściu w morze musiała przeprowadzić ponownie. Zajmujemy się wylizaniem usterek. Naprawiona tokarka została zbyt silnie ściągnięta (co miało nazywać się usunięciem luzów), że po 10 minutach pracy z uwagi na silne przegrzanie trzeba ją było zatrzymać. Z konieczności to karkę rozebrano, złożono od nowa, wówczas dopiero można było na niej toczyć potrzebne części.

Nieależnie od tego w czasie remontu tokarki zginął uchwyt samocentrujący i utracono rączkę przesuującą tryb atakujący, jak również zniszczono sam tryb.

W pompie cyrkulacyjnej zamieniono sworzeń krzyżulca. Przy montażu no-

Oszczędność bez pożytku

CZY widział ktoś strażaka bez helmu podczas gaszenia pożaru? A hutnika przy piecu bez szkieł ochronnych? Chyba niewielu było takich szczęściwców.

Tymczasem na wielu holownikach naszej żeglugi śródlądowej można zobaczyć palaczy pracujących bez rękawic ochronnych. Również załogi pokładowe wykonują wszystkie czynności bez żadnego zabezpieczenia rąk. A skutki tego? Oto bosman z wrocławskiego holownika „Perkun” Walter Karek przebił sobie liną podczas pracy dłoń. Dostał zakażenia krwi i przez dwadzieścia dni leżał w szpitalu.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że na linach stalowych tworzą się „wszy”, które są przyczyną wielu nierzadkich skażeń.

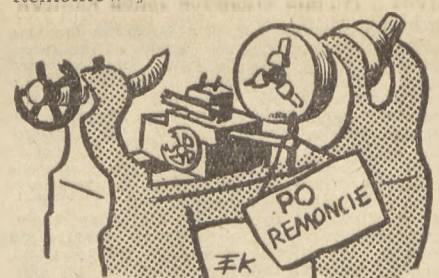
Wprawdzie marynarze otrzymują rękawice ochronne, ale... raz na dwa lata. Tymczasem zwykle już po kilku miesiącach, szczególnie przy intensywniej pracy pozostają z rękawic tylko strzępy.

Warto więc, aby dział zaopatrzenia wrocławskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze dostarczał na statki rękawice przynajmniej raz do roku, tak jak wymagają tego przepisy ochronne. Wpłynęłoby to znacznie na zwiększenie bezpieczeństwa i higieny pracy załóg pływających.

T. KONDEL
Korespondent

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze — nagrody książkowe otrzymują:

Runar Hansen z PMH, Stanisław Ziarniewicz z portu gdyńskiego i Tadeusz Kondel z Ekspozytury Żegluga na Odrze we Wrocławiu.



wykonania, a inspektoraty techniczne zwrócić większą uwagę na odbiór. Warto też Gdynskiej Stoczni Remontowej przypomnieć o apelu Wiktora Saja.

Z-nt

NA temat alkoholu, szkód, jakie wyrządza w organizmie, i strat, jakie na skutek pijaństwa ponosi rokrocznie państwo, napisano już wiele tomów.

Nie kuszę się na to, aby dzisiaj list był naukową rozprawą, choć natomiast zająć się naszym PMH-owskim podwórkiem, które w tym względzie jest, niestety, jeszcze zachwaszczane.

Skończyliśmy już dawno z bzdurnymi słowami piosenki: „marynarz w noc się bawi, w hamaku we dnie śpi”. Marynarz to człowiek twardej.



MARYNARZ SZPILKA pisze do redakcji

wymagającej dużego poświęcenia pracy. Celem naszym jest: każdym rejsem służyć jak najlepiej naszej gospodarce narodowej. W ten sposób myśli i pracuje większość marynarzy.

Lecz są i tacy — na szczęście nie liczni — którzy „nie zdążyli” się jeszcze do tego przyzwyczaić, a nasze wielkie plany widzą przez szkło butelek — naturalnie wódki. Taki jeden z drugim pijak nie zdaje sobie sprawy, że ręka, która mu nalewa wódkę, jest często ręką wroga i bandyty.

Alle wyrwijmy z naszej łaczki kilka „flaszeczek”. Pływałem właśnie na „Białymstoku”, kiedy moja uwaga zwróciła na siebie jeden z marynarzy, nieśmiaki Antos. W czasie wachty w morzu miał zawsze do pracy dwie lewe ręce. Objął się z kąta w kąt i nie tylko strasznie wzdychał (do czego okazało się później). Apełty — trzeba powiedzieć — miał cały czas dobry, w czasie obiadu „wrzucił na ruszty” za trzech. No, czekaj — myślę sobie — zobaczymy czegoś ty taki „sentymentalny”. Zbliżyliśmy się właśnie do portu i o dziwo, koleś jakoś „dostał życia”. Do pracy Antos na razie się jeszcze nie brał, ale humor mu się poprawił, „z uśmiechem na twarzy i z piosnką na ustach” krążył po pokładzie, wypatrzył ochmistrza (chodzący o parę groszy). Jeszcze statek nie zdążył dobrze zacumować, gdy lebiega wyskoczył i popędził do najbliższej knajpy. Tam dopiero zaczął żyć na całego. Koledzy, którzy z Antosem pływają dłużej, opowiadają, że on taki jest już od dawna. Podobno pije do czasu, aż zamiast pieniędzy uyciągnie z kieszeni podszewkę. A żebyście widzieli, jak wyglądał jego „bohaterki” powrót na statek.

Stoi potem przy trapię taka ponura postać, ubrany na nim zbrudzone, koszula rozchełstana, wózek nieprzytomny i belkoce coś pod nosem. Trzeba się nim jeszcze opiekować, a tu ręce aż świerzbą do zrobienia wykładu o postawie polskiego marynarza. Na drugi dzień chodzi zmarnowany i prosi o zwolnienie z pracy, bo... jest chory. Kto na tym cierpi? My — ponieważ musimy za Antosia robić.

Gdy wracaliśmy do kraju biegali i prosili o pożyczanie koszuli, bo

wstydił się pokazać w Gdyni znajomym na oczy. Nie myślał o tym, trwoniąc pieniądze na wódkę.

Alle są, Redaktorze, w naszej flocie i inni marynarze, można powiedzieć rodzeni bracia pijaków — szmuglerzy. Oficjalna ich nazwa brzmi „kreatura szmugleris”. Wiedzą, potomkowie tych, co to od „tyczka do rzemyska”. Ten d'a odmiany pracuje nadwyzczaj gorliwie przy wyszukiwaniu schowków. Nikomu nie mówi, chodzi tajemniczo i skupiony. Skupiony dlatego, że skupuje rozmaite towary.

Szmugiel zaczyna się n'eraż bardzo niewinnie. Bo np. kiedy pływałem na „Pucku”, jeden z członków załogi imieniem Zenon zaczął „pomagać” naszemu aparatowi handlu zagranicznego i na własny rachunek eksportował na razie tylko niewielkie ilości suszonych grzybów. Konczy się to jednak często na nieco grubszym imporcie, bo — jak to było na „Olsztynie”, Czesio chciał przemycić motor przycejny do łodzi.

Aktywność i pomysłowość szmuglerów nie ma po prostu granic. Słyszałem, że na jednym z naszych statków ktoś psa (takiego żywego na czterech nogach) wywiózł z kraju i sprzedał za granicą. Widać „na chleb biedakowi nie starczało” i musiał sobie coś dorobić.

Na szczęście większość naszych marynarzy to ludzie uczciwi, o czystych rękach. Brzydzimy się wyjątkami, w rodzaju pijaków i szmuglerów, których będziemy tępić z całą bezwzględnością. Marynarz ludowej marynarki handlowej musi być czysty jak kropka w Bałtyku.

Szkoda tylko Redaktorze, że takie wypadki nie są dostatecznie mocno piętnowane. Np. na wielu statkach są już biuletyny, na wszystkich — gazetki ścienne. Marynarze piszą w nich o różnych rzeczach, często gesty o „złonych migdałach”. Zamiast silić się na wiersze i dowcipy wątpliwej wartości, należałoby się zająć krytyką tych, którzy idą złą drogą. Mam niepokonną nadzieję, że stan ten ulegnie zmianie. Na zakończenie dedykuję tym, o których pisałem, pod słuchaną niedawno rozmowę:

Rzekł raz pijak do szmuglera: — bida nam kochany, ty podpadniesz bowiem kradniesz a ja, żem zalany.

mł. mar. JAN SZPILKA



ciągle pociesza nas. Panie kapitanie, cóż to za hulanie, na służbie wódkę chłiać.

Kierownictwo gdańskiej Ekspozytury przykładnie ukarało Stefańskiego. Został on dyscyplinarnie zwolniony z pracy.

Inni żeglarze, którzy również nie „wylewają za kołnierza”, jak np. ob. ob. Paweł Ciechanowski i Alfred Chudzik winni przeanalizować swoje postępowanie i zmienić swój stosunek do pracy.

Jest rzeczą jasną, że za taki stan ponoszą odpowiedzialność organizacje masowe oraz aparat polityczno-wychowawczy, który nie potrafił odpowiednio wychować załogi, rozwinąć na jednostkach pracy kulturalno-oświatowej i szkoleniowej w czasie nawigacji i wszczepić w nich poczucie obywatelskości i dumy z wodniackiego mundu-

ED. JANIPULA
Korespondent

ŚLADEM naszych interwencji

ZARZĄD Portu Gdańsk-Gdynia postawił poczekalnie na przystanku tramwajowym „Janina” (notatka „Dlaczego” w nrze 3 (49)).

W DNIU 7 maja br. został zamustrowany na statek „Lublin” praktykant pokładowy ob. Wodarczyk (notatka „Dlaczego” w nrze 10 (50)).

W WYNIKU naszej interwencji Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia odnowił pomieszczenie, w którym pełni służbę dysponent bazy samochodowej portu gdyńskiego (notatka pt. „Pomieszczenie, które wymaga natychmiastowej przebudowy” w numerze 3 (49)).

W POŁOWIE maja br. został zaokrętowany na motorowiec „Czech” mł. motorzysta, który posiada kwalifikacje tokarza (notatka w nrze 9 (55) pt. „Tokarnia na „Czechu” nie jest wykorzystana”).

W ZWIĄZKU z notatką zamieszczoną w nrze 5 (51) „Steru” pt. „Nie zaniedbywać remontów dźwigów” otrzymaliśmy



... mimo obitnic elektrownia gdańska nie zamieniła łebego transformatora w stoczni pleniewskiej? Już od dwóch tygodni spada napięcie i z tego powodu otrzymane niedawno spawarki o wyższym woltażu nie mogą pracować, co znowu powoduje częste przerwy w produkcji.

pismo, w którym dyrekcja ZPGG potwierdza słuszność zarzutów skierowanych pod adresem Głównego Mechanika, gdyż nie dokonał on koniecznej naprawy dźwigów nr 504 i 501 w porcie gdyńskim. W odpowiedzi podkreślono, że krytyka pomogła usunąć błędy i zmodernizowała załogę działu Głównego Mechanika do zwiększenia czujności i socjalistycznej opieki nad urządzeniami.

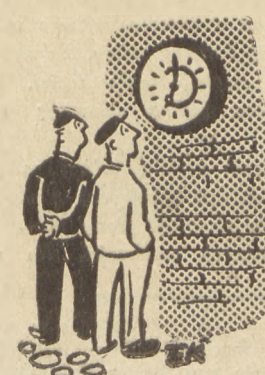
CENTRALNY Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni, odpowiadając na artykuł zamieszczony w nrze 7 (53) pt. „Sprawne przeprowadzenie wiosennego rozruchu taboru należy od nas samych” zawiadamia, że materiały zawarte w tej publikacji posłużyły Centralnemu Zarządowi i przedsiębiorstwom żeglugowym do analizy popełnionych w roku bieżącym błędów. Materiały te również zostaną wzięte pod uwagę przy przygotowywaniu planu rozruchu w przyszłym sezonie nawigacyjnym.

Dlaczego?

... kierownictwo i Rada Zakładowa portu gdyńskiego nie zainteresowały się dotychczas doprowadzeniem do należytego stanu radiowozu? Już od dłuższego czasu źle funkcjonuje wzmacniacz, przez co utrudnione jest nadawanie audycji i komunikatów



... Zarząd Okręgowy ZZPŻ w Szczecinie nie interesuje się pracą rady oddziałowej na motorowcu „Dunajec”? Przykładem tego jest fakt, że już od kilku miesięcy żaden instruktor nie odwiedził statku.



Pije Kuba do Jakuba

W CZASIE nawigacji załogi jednostek pływających żegluga śródlądowej są na ogół pozostawione sobie, gdyż dotarcie do nich nie jest rzeczą łatwą.

Niektóre załogi, wykorzystując brak stałego kontaktu z macierzystą ekspozyturą, opuszczają się w pracy, pija alkohol i nie wywiązują się należycie z nałożonych obowiązków. Wypadki w Koźlu były już ostrzeżeniem dla załóg pijących w czasie pracy. Jednak z poczynionych dotychczas obserwacji wynika, że nie poskutkowały one w takim stopniu, w jakim należało się spodziewać. Zdarzają się bowiem nadal wypadki, że sami kierownicy jednostek

na równi z załogami nie przestrzegają dyscypliny pracy. Kierownicy ci tracą autorytet wśród załogi, doprowadzając do całkowitego rozprężenia na statku.

A oto charakterystyczny przykład.

Kpt. Stefański z powodu upicia się opóźnił wyjazd wycieczki szkolnej z Krynicy Morskiej do Malborka, a wracając już o zmroku wjechał na mieliznę.

Dzieci zorientowały się, co jest przyczyną awarii i „dzielnemu” kapitanowi ułożyły nawet piosenkę.

Była wycieczka raz statek na mieliznę wlaży kapitan pijany, a sternik nasz kochany

... Centrala Jajczarsko - Drobiarska bez zapewnienia sobie uprzednio środków transportowych, zapotrzebowała w dniu 10 maja br. do przeladunku towaru w porcie gdyńskim dwie brygady ZPGG, które beczynnie oczekiwały od godz. 23 do 7 rano?

