

ZWYCIĘZCY

W międzylądowym współzawodnictwie PMH w IV kwartale ub. roku zwyciężyło Polskie Ratownictwo Okrętowe. Drugim miejscem podzieliły się: Polskie Linie Oceaniczne i Polska Żegluga Morska. III miejsce przypadło Polskiej Żegludze Przybrzeżnej.

O uzyskaniu pierwszego miejsca przez PRO zdecydowało: wysokie przekroczenie planu produkcji (142 proc.), osiągnięcia w dziedzinie racjonalizacji, wzorowe przeprowadzenie samoremontów, a także również najlepsze wyniki w realizacji umowy o długofalowym współzawodnictwie.

Tytuł przodującego statku uzyskała załoga parowca „Kielec” (PZM), II miejsce zajęli marynarze m/s „Piaszt” (PLO), III — m/s „Neptunia” (PRO).

STYLER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

WYDANIE DLA ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ

Nr 5 (99) - rok 5

GDAŃSK. 1-15 MARZEC 1955 R.

Cena 40 gr

Dyskutujemy o gotowości technicznej

Gdy analizujemy tegoroczne plany przewozowe naszej floty i porównujemy je z rokiem ubiegłym stwierdzamy, że po pierwsze — wykazują one ilościowy wzrost o 8,9 proc. w tonach i 9,6 proc. w tonomilach; po drugie statki PMH muszą je wykonać przy nieznacznej (3 proc.) wzroście średniego tonażu w eksploatacji. A zatem zapewnienie potrzebnej gotowości eksploatacyjnej staje się czołowym zagadnieniem.

Jak zapewnić tę gotowość? Jak usprawnić remonty? Wiele zależy tu od samych załóg i armatorów.

NA PRZYKŁADZIE

M/S „GEN. WALTER”

Mieliśmy w ubiegłym roku szereg statków, których załogi potrafiły zabezpieczyć wysoką gotowość eksploatacyjną. Mamy tu na myśli marynarzy „Generała Waltera”, „Lechistana”, „Pulańskiego”, „Helu”, „Piaszt”, „Olsztyna”, „Czecha” i „Mickiewicza”. Dzięki samoremontom poważnie skrócili oni roczne postoje remontowe w stocznjach, a niekiedy całkowicie je wyeliminowali.

Znane są osiągnięcia załogi m/s „General Walter”. Statek ten wykonał swój szeszoletni plan przewozów w 148,3 proc. w tonach i w 132,9 proc. w tonomilach. Marynarze „Waltera” mogli uzyskać taki sukces, bo trochę czyli się o stan techniczny statku, bo w 130 proc. zrealizowali plan samoremontów, w wyniku czego remont roczny przewidziany na 30 dni ograniczyli do 5 dni, po których na wykonanie prac na doku.

Co leży u podstaw tego sukcesu? Gospodarska troska marynarzy o powierzony statek, o jego maksymalne wykorzystanie do przewozów i uzyskanie jak największych wpływów za frachty. Znalazła ona wyraz w podjętym i zrealizowanym długofalowym zobowiązaniu. Zobowiązanie to towarzyszyło załodze przez cały rok pracy na morzu, w portach i w stocznjach.

Do uzyskania tego sukcesu nie mało przyczyniła się właściwie ułożona współpraca załogi z inspektorem technicznym PLO. Dzięki niemu wykorzystano postój statku pod wyładunkiem i załadunkiem na wykonanie w tym czasie znacznych ilości prac stoczniowych.

INICJATYWA „PRUSA”

Coraz powszechniejsza staje się troska naszych marynarzy o statek i sprawne funkcjonowanie jego maszyn i urządzeń oraz przedłużenie ich żywotności.

„Należyć do statku maksymalny plan remontów, zobowiązać załogi do wykonania własnymi siłami wszystkich prac konserwacyjnych i przeglądów — za wyjątkiem tych, które wymagają dokowania” — oto treść wniosku i zarazem zobowiązania zgłoszonego przez załogę „Bolesława Prusa” na II konferencji partyjno-ekonomicznej PLO.

Marynarze tego statku wyrażają w nim żądanie, aby wykaz planowanych samoremontów był legitymacją ak-

tywności załogi, był świadectwem tego, co dla podniesienia gotowości technicznej sama zrobiła. Zobowiązanie marynarzy „Prusa” zasługuje na szczególną uwagę. Statek ten, nie dawno nabyty, udał się w pierwszy swój rejs. Załogę statku stanowią ludzie zebrań z rozmaitych jednostek. Podjęcie tak poważnego zobowiązania świadczy o wzroście świadomości naszych marynarzy, o ich głębokim poczuciu współodpowiedzialności za gospodarowanie majątkiem społecznym. Marynarze „Prusa” postanawiają bowiem swoim własnym wysiłkiem i pomysłowością zwiększyć gotowość techniczną i podnieść w ten sposób rentowność statku. Jest więc sprawą zasadniczą, aby należycie spopularyzować we flocie inicjatywę załogi „Prusa” i organizacyjnie zabezpieczyć jej wprowadzenie na wszystkich jednostkach PMH.

NADZÓR STAŁY

Zagadnienie to wiąże się z wprowadzeniem odpowiedniego systemu klasyfikacyjnego statków, a mianowicie z wprowadzeniem tzw. przeglądów stałych, które sprowadzają się do stałego nadzoru klasyfikatora nad jednostką. Obliczenia

wykazują, że przejście na ten system przeglądów może zwiększyć gotowość eksploatacyjną naszej floty od 10 do 30 proc. Rezerwę tę uzyska się przez rozłożenie przeglądów i remontów do klasy czteroletniej (średnio 5 miesięcy postoju statku) na przeglądy roczne a nawet rejsowe.

Wygospodarowanie tej rezerwy wymaga naturalnie poważnego wysiłku organizacyjnego zarówno od załóg pływających, jak i od pracowników pionu technicznego armatora. Przestrzeganie realizacji odpowiednio opracowanego planu samoremontów, ustalenia dat przeglądów oraz ich synchronizacja w czasie i terenie — oto nie które problemy stojące przed armatorem.

Obecnie w PLO wprowadza się nadzór stały na motorach: „Hugo Koliątaj”, „Waryński” i „Generał Bem”. S/s „Jarosław Dąbrowski” będzie tą jednostką, która utworzy drogę dla wprowadzenia nowego systemu klasyfikacyjnego na parowce.

Rzecz prosta, że wprowadzenie nadzoru stałego stawia znacznie większe wymagania organizacji prac remontowych w stocznjach.

Można więc stwierdzić, że wprowadzanie nadzoru stałego będzie następować sukcesywnie w miarę przecięcia rozmaitych trudności organizacyjnych zarówno u armatora, jak i w stocznjach remontowych. Toteż w obecnych warunkach nasze wysiłki, podejmowane dla zapewnienia odpowiedniej gotowości eksploatacyjnej floty, powinniśmy zasadniczo skoncentrować na skracaniu rocznych postojów remontowych, które — jak to dowodzą uzyskane przez nas doświadczenia — powinny w praktyce ograniczyć się do 5-8 dni. Ten punkt widzenia potwierdzają również doświadczenia floty radzieckiej.

Wprowadzenie nadzoru stałego stawia znacznie większe wymagania organizacji prac remontowych w stocznjach. Toteż w obecnych warunkach nasze wysiłki, podejmowane dla zapewnienia odpowiedniej gotowości eksploatacyjnej floty, powinniśmy zasadniczo skoncentrować na skracaniu rocznych postojów remontowych, które — jak to dowodzą uzyskane przez nas doświadczenia — powinny w praktyce ograniczyć się do 5-8 dni. Ten punkt widzenia potwierdzają również doświadczenia floty radzieckiej.

Na Dzień Kobiet



8 marca. Święto kobiet, naszych żon, matek, sióstr... ALEKSANDRA GÓRSKA jest marynarzem. Bieżnie

pracuje podczas nawigacji. Ale swe zdolności artystyczne najpełniej ujawnia dopiero na zimowiskach. Tu na zimowisku gdańskim, podobnie jak w ubiegłym roku w Szczecinie, jest duszą życia kulturalnego - oświatowego. Ona to redaguje ciekawe gazetki ścisłe i wciąga do pracy świetlicowej barkarską młodzież.

Pisząc o Aleksandrze Górskiej, pragniemy złożyć wyrazy uznania dla wszystkich kobiet w żegludze, stocznjach, drogach wodnych, portach i marynarce handlowej, śląc najserdeczniejsze życzenia powodzenia w pracy i życiu osobistym.

Odnaczeni medalami dziesięciolecia

20 stycznia br. minęła 10 rocznica wyzwolenia Płocka. W tym dniu, na II nadzwyczajnej sesji Miejskiej Rady Narodowej zostali odznaczeni medalami dziesięciolecia pracownicy różnych instytucji.

Wśród odznaczonych znalazła się również grupa pracowników Rejonu Dróg Wodnych w Płocku, a mianowicie: inż. BOLESŁAW KUŹNICKI — dyrektor Rejonu, który od pierwszej chwili wyzwolenia organizował pracę w porcie handlowym; STANISŁAW KALWASIŃSKI — kapitan holownika „Pstrąg”, który przyczynił się do uruchomienia pierwszych jednostek; CZESŁAW FUZ — były palacz, a obecnie pracownik nurlowo-żeglugowy, który wiele czasu poświęca pracy polityczno-wychowawczej; PIOTR FIGIEL — strażnik, a obecnie pracownik administracyjny i działacz związkowy.

(c)

korespondent

Ośmiu długoletnich pracowników Rejonu Dróg Wodnych w Opolu zostało udekorowanych medalami dziesięciolecia. Odnaczenie to otrzymali towarzysze: Jan Kijowski, Wacław Goliszewski, Józef Thomas, Wincenty Pawłowski, Karol Pakulski, Włodzisław Korczewski, Leonard Zawadzki i Alfons Gebauer.

B. WOJTKOWIAK

korespondent

Od przemytu zegarków do kontaktów z wywiadem

Czy nie za dużo mówi się o nas we flocie o tym, że marynarze muszą być czujni? Czyż znowu tak wielkim prześlepstwem jest to, że marynarz przemyci parę zegarków? Czy marynarz nie może zabawić się na całego? Z takimi pytaniami niejednokrotnie można spotkać się wśród naszych marynarzy.

Ci, którzy śledzili rozprawę sądową, jaka odbyła się w Szczecinie przeciwko marynarzom Hejnowiczowi z s/s „Poznań” i Puchalskiemu z s/s „Kutno”, oskarżonym i skazanym za współpracę z obcym wywiadem i przemysłowo — otrzymali na te pytania jak najbardziej przekonującą odpowiedź.

Z żywym zainteresowaniem i napiętą uwagą przysłuchiwali się marynarze rozprawie sądowej w Szczecinie. Oto na ławie oskarżonych zasiadli ich niedawni koledzy, ludzie, którzy splamili marynarski honor, zdradzili swą ojczyznę. Obaj oskarżeni marynarze — Hejnowicz i Puchalski zaczęli swą działalność na pozór zgola „nie winną” — od... zegarków.

FIRMA „PALLAS”

SPRZEDAJE NAJTANIEJ...

W roku 1952 Mieczysław Hejnowicz uznał, że jego „skromny” marynarski zarobek (ok. 6 tys. zł miesięcznie) nie wystarcza na pokrycie pijackich hulańek i że trzeba trochę „dobrać”. Szybko dochodził więc do porozumienia ze swym kolegą z rodzinnego Gostynia, rzemieślnikiem Trąbką. Podzielili między sobą rolę: Trąbka dostarcza dolary i brylanty, a Hejnowicz szmugluje z zagranicy zegarki i złoto. Za te koledżeńskie przysługi obiecywał sobie zarobić 30 tys. złotych.

Z pomocą pośpieszyła mu siostra i stary „kumpel”, technik Stoczni Gdańskiej, Szafranek. Oboje dostarczają mu

420 dolarów i inkasują w zamian 42 zegarki. Spragniony odnowienia przyjacielskich stosunków ze swym dawnym szefem, szwagier Hejnowicza daje mu sztokholmski adres byłego przedstawiciela „Auto-Union” w Poznaniu, Świerzyńskiego, u którego „szwagier groszczak” był przed wojną agentem handlowym — z prośbą o przekazanie serdecznych pozdrowień...

Nie pokrywały też licznych wydatków marynarskie zarobki Zbigniewa Puchalskiego, który postanowił jak najszybciej zrobić majątek. Toteż w 1953 r. rozpoczęła ożywiony proceder przemytniczy, przewożąc do Szwecji spirytus i dolary, a do kraju — „Atlantyki”, „Doxy”, „Schaffhauseny”, „Tissoty”. Zaopatrzony przez szwagra w adres Świerzyńskiego, Hejnowicz bez trudności trafił w Sztokholm na ulicę Karlicksgatan 1. Tam też zakupuje zegarki, bowiem „szczęśliwym” zbiegiem okoliczności Świerzyński okazał się być przedstawicielem firmy zegarmistrzowskiej „Pallas”. Interes sędzi „jak po masle”, jako że firma ta okazywała szczególne względy polskiemu marynarzom, sprzedając zegarki po cenie

zniżonej o 4 dolary na sztuki. Co kryło się za tym „patriotycznym” rabatem dowiedział się Hejnowicz szybko. Świerzyński i jego „buchalter” Szwarccki wyjaśnili mu, że zamiast dolarów bardziej opłaca się wymieniać na zegarki... wiadomości szpiegowskie. Wkrótce też obaj agenci kontaktują go ze swym szefem — przedstawicielem tzw. „rządu londyńskiego”, sanacyjnym pułkownikiem Szymańskim vel Wincentym Szymańskim, pseudonim „Leonard”, zam. przy Sturegatan 19.

TESKNIĄ ZA POLSKĄ...

KIELBASA

Do tego „szefa” dotarł w lutym 1954 r. i Zbigniew Puchalski. W poszukiwaniu „to warzyśkich” kontaktów nawiązuje przez swych kolegów ze statku Szefera i Wilkowskiego bliższą znajomość z wabiącymi swymi wdziękami „rodaczkami z emigracji” — Barbarą, Krystyną i Klarą. Piętna Krystyna pracuje w sztokholmskim domu towarowym w kiosku z perfumami i tęskni nieprzytomnie za

polską... kielbasą... Puchalski jest chłopcem „rycerskim” — dostarcza nie tylko kielbasę, ale i coś do przepłukania gardła — szmuglowany przez siebie spirytus. Wszystko to byłoby zgola romantyczne, gdyby nie to, że Puchalski w kraju ma żonę i dziecko, a piękna Krystyna amanta — su tamera niejakiego „Kajtka” vel Maruszewskiego Kazi-mierza zam. przy Ostgotagatan 83. Odwiedzający często rodziców Puchalski poznaje też „Kajtkowego” kolegę, przedwojennego oficera żandarmerii (Dokończenie na str. 2)

O lepszą produkcję usług

Załoga s/t „Współpraca” załoga s/t „Współpracy” zo zameldowała o podjęciu bowiązań się nie tylko do długofalowego zobowiązania na 1955 rok. Głównym własnymi siłami szereg celem zobowiązania jest prac remontowych, lecz oto wykonanie planu przewożać opieką i ścisłą kontrolą bieżącego roku z nad-roboty wykonywane wyżką. Zadania tego planu przez stocznję.

Z zobowiązań oszczędnościowych mających na o 1 procent — zarówno w celu obniżenie kosztów tonażu jak i tonomilach. Własnych wymienić należy Realizując zobowiązanie m. in.: zobowiązanie podział maszynowy postano- wile przeprowadzić systemy, zaoszczędzenia 2 promatycznie — możliwe do cent paliwa i 6 procent oli wykonania we własnym wy w stosunku do ustalozakresie — remonty. Wyonnych norm; zmniejszenie o ka jakość wykonanych re- 20 proc. zużycie materia- montów zagwarantuje lów rozchodowych i ilość utrzymania maszyn głów- stłuczek o 50 proc. (dział nej i mechanizmów pomoc- hotełowy).

Załoga pokładowa postanowiła uaktywnić i rozszewnowiła m. in. wprowadzić trzy działalności statkowe- jako stałą zasadę czyszcze- go klubu racjonalizatorów, nie i przygotowywanie w zorganizować systematycz- morzu wszystkich tanków nie szkolenie techniczne ca- dunktowych do załadun- lej załogi dażąc do tego, ku, co pozwoli na znaczne aby każdy marynarz do skrócenie czasu postoju w końcu br. posiadał wy- obcych portach. kształcenie zawodowe co Podczas postoju w stocz- najmniej II stopnia. ni na rocznym przeglądzie. (m)

Od przemytu zegarków do kontaktów z wywiadem

(Dokończenie ze str. 1)

darmerii i dwójkarza, niejakiego Stanisława Szerszenia zam. przy Nacka 5 Box 38 i posiadacza licznych pseudonimów jak „Tokarzewski”, „Skarbek”, „Longinus”, „Szczerba”. Ów Szerszeń zbiegł swego czasu z Polski przed aresztowaniem za wrogą działalność w szeregach bandyckiej organizacji „Sem per Fidelis Victoria”, operującej w latach 1945 i 1946 w Gdyni i Gdańsku.

Takimi to drogami zawędrował Hejnowicz i Puchalski do ośrodka wywiadu imperialistycznego, tak to spotkali się na drodze zdrady swej ojczyzny ludowej, która dała im chleb i piekny, zaszczytny zawód marynarza.

„POROZMAWIAJMY

JAK POLAK

Z POLAKIEM...”

Abym zegarki nie były wyłącznym motorem działania świeżo zwerbowanych agentów pośpieszono z ich uzbrojeniem ideologicznym. Pan „pułkownik” Szymaniak (tak go przedstawił Hejnowiczowi), nie ukrywając zdobywając jego biurko fotografii „woda” Andersa jak i wiszącego na ścianie portretu Rydza Smigłego, bez ogródek przystąpił do rzeczy.

„Porozmawiajmy jak Polak z Polakiem — oświadczył — wojna jest za pasem, a więc my emigracja rychło wrócimy do Polski...”

„Wojna jest nieunikniona, a Ziemia Zachodnie wróci do Niemiec — przekonywał Hejnowicza funkcjonariusz sławetnej rozgłośni „Freies Europa” dr Michał Lisński, z którym skontaktował go „buchalet” firmy „Pallas” Szwarczi. „Emigracja polska powróci i odbierze swoje upaństwowione majątki — zapewniał p. dr Lisński — i dlatego marynarze powinni nas się trzymać, a my o nich nie zapomnimy”.

Do takich to lotów, za którymi raz na zawsze zatrzęsłymi się drzwi do Polski zaprowadziły zegarkowe poszukiwania Hejnowicza i Puchalskiego.

„I AM JOHNSON...”

Z rosnącym zdenerwowaniem przysłuchiwał się rozprawie, w pierwszym dniu procesu, Mieczysław Wiśniewski, III oficer z s/s „Kolo-brzeg”. Tegóż samego dnia wieczorem udał się do władz bezpieczeństwa ujawniając długą, przestępczą drogę, którą zaprowadziła go tam, do kąd doszli Hejnowicz i Puchalski.

Historia jego zaczęła się

w odległych od Sztokholmu o parę tysięcy mil morskich, Salonikach. Tam to Wiśniewski poznał pewnego licznika — białogwardzistę, który zaproponował mu wyprawkę i „godziwą” marynarza zabawę. Wiśniewski lubił kobiety i wódkę, a uczynny licznik przedstawił mu w hotelu „Grande Britania” grecką piękność Rulę Rabdu. Z nią to objął się Wiśniewski po mieście w dyskretnym taxi, aby znaleźć się we dwoje w cichej i romantycznej kawiarce. Ale słodkie sam na sam nie trwało długo, bowiem powabna Rula sprowadziła pewnego starszego, zażywnego jegomościa. Ten, po krótkim wstępie dotyczącym piękna krajobrazu, przechodził do konkretów — przedstawia się jako agent wywiadu angielskiego — Intelligence Service i bez specjalnego trudu werbuje Wiśniewskiego. Aby zapewnić sobie kontakt na przyszłość umówił się, że gdy kiedyś do Wiśniewskiego zgłosi się jakikolwiek „tajemniczy James” i poda hasło: „I am Johnson” (jestem Johnson), ten powinien wiedzieć, że jest to „swoi” człowiek i odpowiedzieć „I know your brother” (ja znam twój brata).

W niedługim czasie Wiśniewski opuścił słoneczne Saloniki i popłynął do kraju. Minęło parę miesięcy. Wiśniewski pływał teraz na linii bałtyckiej. Nie może zapomnieć o pięknej Ruli i posłał jej kartkę zawiadamiając, że pływa do Sztokholmu. „Teściuła” za nim i piękna Rula, o czym miał możliwość przedkładać się przekonano.

W Sztokholmie Wiśniewski spotyka się raz z Puchalskim i Wilkowskim, a przez nich łatwo trafia do owego miliego towarzystwa Krystyny, Barbary, Klary, „Kajtki” i Szerszenia. W czasie jednej z libacji Szerszeń vel Tokarzewski poprosił Wiśniewskiego na stronę i szepnął:

„I am Johnson...”

Tak to Wiśniewski złapanym w odległych Salonikach w pajęczynie Intelligence Service został przekazany jej ekspozyturze sztokholmskiej.

CZEGO UCZY PROCES SZCZECIŃSKI?

Uczy on przede wszystkim czujności, ostrzega naszych marynarzy przed lekkomyślnym zawieraniem znajomości w obcych portach. Hejnowicz odwiedza w Sztokholmie „rodaka” Świerzyńskiego, Puchalski zawięza znajomość z powabnymi „rodaczkami”, Wiśniewski poznaje w Salonikach piękną Rulę Rabdu. I wszyscy wpadają w sieć imperialistycznego wywiadu.

Wywiad imperialistyczny — czy to w wydaniu CIA, IS czy organizacji Gehlena — nie ustaje bowiem w wysiłkach, aby wyrwać z naszych szeregów marynarów, zdemoralizowane i pozyskać je dla swoich brudnych celów — namówić do dezercji lub też zaprząć do roboty szpiegowskiej przeciwko polskiemu narodowi, przeciwko pokojowi. Czyż w świetle tego nie jest najświętszym obowiązkiem każdego marynarza nie tylko wobec ojczyzny, która dała mu chleb i piekny, zaszczytny zawód, ale i wobec samego siebie, dla własnego bezpieczeństwa — być czujnym, jak najbardziej czujnym, aby nie dać się sprowokować, nie dać się złapać w sidła szantażu i wprowadzić na drogę przestępstwa?

Wrog upatruje blakających się samotnie w obcych portach marynarzy polskich. Takich łatwiej sprowokować, spojść wódką, omotać. Do grupy marynarzy dostęp jest znacznie trudniejszy — można się bowiem spotkać (niejednokrotnie tak już się stało) ze zdecydowaną odprawą. Hejnowicz i Puchalski byli „indywidualistami”.

Wrog szuka słabych stron marynarza. Dla pijaka ma wódkę, dla poszukiwacza miłośnych przygód — dziwki, dla przemysłowika — zegarki i inne „chodliwe” artykuły. Usłużnie zaspokajał tego rodzaju zachcianki Hejnowicza i Puchalskiego czy Wiśniewskiego, aby później trzymać ich mocno w garści, szantażując groźbą kompromitacji wobec władz polskich.

Co zrobili Hejnowicz i Puchalski?

Ukryli starannie swe kontakty z wrogiem.

„Chcieliśmy zgłosić się i wyznać wszystko polskim władzom bezpieczeństwa — zeznają Hejnowicz i Puchalski — ale baliśmy się ze względu na uprawiany przemysł...”

Czyż naprawdę nie mogli tego uczynić i raz na zawsze odciać się od tego wszystkiego, zasłużyć w ten sposób na zaufanie i zmniejszenie swej winy? Mogli, ale stęchli — odważyć byli tylko w szmuglu. Ale to tchórzliwe milczenie o nawiązanych kontaktach z imperialistycznym wywiadem na nie się nie zdało — czujność władz bezpieczeństwa radykalnie przerwała długą nieprzemytelną działalność i dopiero rozpoczętego szpiegowskiego procederu.

Inną drogę wyjścia znalazł Wiśniewski. Przysłuchiwał się rozprawie Puchalskiego z Hejnowiczą, przez niko-

go specjalnie nie podejrzewany, zdobył się na męską odwagę zerwania ze swą niedawną przestępczą przeszłością.

Polska Ludowa jest wspaniałomyślna dla tych, którzy zrywają ze swą przestępczą działalnością, ujawniają dobroć i prawdę swych czynów i wyrażają prawdziwą skruchę i chęć uczciwej pracy. Z tą wspaniałomyślnością spotkał się Mieczysław Wiśniewski, gdy prokurator odstąpił od ścigania go za dokonane przestępstwa.

„Niech proces ten — mówili oskarżeni — będzie przestrogą dla wszystkich”. Tak, dla wszystkich tych, którzy wędrując po drodze przestępstwa nie znajdują w sobie dość siły i odwagi, aby z niej zejść.

Hejnowicz i Puchalski spłamił honor polskiego marynarza Honor tak wysoko ceniony przez obywateli — wickość naszych dzielnych i ofiarnych marynarzy, którzy z dala od kraju, w odległych portach, na morzach i oceanach, narażeni nie tylko na ciężką walkę z żywiołem, ale i na prowokacje imperialistów — godnie reprezentowali — czerwona bandera, są ambasadorami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

R. D.

Marynarz angielski o pewnej wizycie

Na początku stycznia odwiedziła Anglię grupa niemieckich oficerów marynarki wojennej. Zaznajomili się oni z okrętami angielskiej floty wojennej oraz z bazą morską Portsmouth.

Prasa burżuazyjna starannie przemilczała fakt przebywania w Anglii tych nieproszonych gości. Jedynie dziennik komunistyczny „Daily Worker” zdemaskował istotny cel tej wizyty. W jednym z numerów opublikował on list palacza okrętowego, byłego uczestnika drugiej wojny światowej Johna Grettena. List swój Gretten zatytułował: „Nie powinniśmy współpracować z tymi, którzy zabijali naszych żołnierzy. Cena, którą zapłaciliśmy za odrodzenie floty hitlerowskiej”.

Poniżej podajemy skrócony przekład listu Grettena:

„Ciekawe, co pomyśleli krewni starszego palacza Pinchera, kiedy przeczytali w gazetach, że na okrętach floty królewskiej przebywa grupa niemieckich oficerów z szefem sztabu na czele.

Piętnaście lat temu mój towarzysz bojowy Pincher zmarł na morzu od ran. Być może, że żona Pinchera wyszła za mąż za innego człowieka. Ja o tym nie wiem. Ale wątpię, czy zapomniła ona o liście otrzymanym w maju 1940 roku i rozpoczynającym się słowami: „Admiral, rzeźbę z głębokim żalem...”

Okręt „Afridi” otrzymał rozkaz przyjęcia na pokład resztek desantu, który po roz-

paczliwej próbie zatrzymania natarcia hitlerowców przebiegał się do wybrzeża norweskiego.

„Świt nastąpił wcześnie, nim zdążyliśmy wyjść z dębnej, wąskiej szyi fiordu.



O godzinie 8-mej rano pierwsze fale nurkujących bombowców zaatakowały konwoj statków, do którego dołączyli.

Pierwszą ofiarą padł francuski niszczyciel „Bizon”. „Afridi” i inne niszczyciele otrzymały rozkaz eskortowania „Bizona”, gdy tymczasem konwoj szedł dalej swoim kursem. Część dziobowa „Bizona” była rozbita celnymi bombami i rufa jego podnosiła się stale, w miarę tego, jak dziób okrętu pograżał się w wodzie. Marynarze z załogi „Bizona” przechodzili na rufę, niektórzy skakali do pokrytej ropy i olejem wody i płynęli do naszych okrętów.

Samolot niemiecki przeleciał nisko nad wodą i ostrzeliwał jej powierzchnię pociskami zapalającymi. Kilku Francuzów, machnąwszy rękami, poszło na dno.

„Ale najgorsze dopiero się zaczynało — nagle powierz-

chnia wody zapłonęła i ludzie zmuszeni byli przerywać się przez płomienie palące się ropy naftowej. Ci, którym udało się dopłynąć do odzyskanych i zostali przyjęci na pokład „Afridi”, mieli silnie oparzone twarze, ręce i piersi. Wówczas ci z naszej załogi, którzy naiwnie przypuszczali, że toczy się „honorowa wojna”, teraz nauczyli się nienawidzić...”

„Okolo godziny 1-szej po południu znów dogonił nas konwoj Lotnictwa niemieckiego powtórzyło nalo. „Afridi” na pokładzie którego znajdowało się 60 francuskich marynarzy i 30 żołnierzy, został dwukrotnie trafiony bombami.

Kiedy wyszedłem na nadbudówkę rufową, zobaczyłem leżącego tam Pinchera. Wzrost był straszny. Nogi jego

stanowiły jeden krwawiący kawał mięsa. Ranny jęczał: „Na Boga, dajcie mi morfinę”. Troskliwie przemieszaliśmy go na drugi niszczyciel, który stał obok naszego.

„Konwoj nasz spieszyl do brzożewy ojczyzny a ataki powietrzne nie ustawały. Młody chirurg operował niemało fantastycznie. Wśród huk rozrywających się bomb ampułował on Pincherowi nogi, ale ranny zmarł wskutek szoku nerwowego.

Kiedy nareszcie zbliżyliśmy się do naszej bazy, Pinchera i jeszcze kilku marynarzy pochowaliśmy w morzu według marynarskiego zwyczaju.

Osiemdziesięciu ludzi z załogi „Afridi” było rannych lub kontuzjowanych, tak samo, jak większość żołnierzy i garstki ocalałych marynarzy z „Bizona”.

Czym wypadki te były typowe w zjawiskiem wojny morskiej? Tak, „Afridi” był tylko jednym z 2840 okrętów floty królewskiej, zniszczonych — przeważnie przez hitlerowców — w czasie drugiej wojny światowej. A Pincher był jednym z 96480 angielskich wojennych i cywilnych marynarzy, którzy zginęli w otwartym morzu.

Wraz z 5000 angielskich statków handlowych — była to cena, którą zapłacił, pozwalając Hitlerowi odbudować flotę i lotnictwo.

Czyżby Pincher i dziesiątki tysięcy innych zginęli na próżno?

W imię czego zatopione zostały tysiące statków w czasie wojny, która powinna była raz na zawsze zniszczyć niemiecki militarizm?

Czyżby po to, aby ci sami hitlerowcy, którzy uczynili tę rzeź, otrzymali prawo poznania tajemnic angielskiej floty królewskiej, otrzymali prawo odbudowania swej zniszczonej floty i lotnictwa wojenskowego i rozpętania nowej straszliwej wojny atomowej?

Musimy odpowiedzieć: „Nie. Nie dopuścimy do odrodzenia militarizmu niemieckiego”.

Satyra polityczna



Boński minister Seelohm: „Wkrótce porozmawiamy z Francją innym językiem” „Eulenspiegel” (Berlin) rys. G. Wilke

artykułu pisze: „Ratyfikacja układów paryskich zaostreży jedynie konflikt między parlamentem bońskim a ludnością, nie tylko w sprawie rearmacji, lecz co do całej polityki Adenauera. Nie jest wykluczone, że konflikt ten zaważy na losach państwa zachodnio-niemieckiego”.

NOWY PREMIER I STARA DROGA

Po blisko 3 tygodnie trwającym kryzysie gabinetowym we Francji parlament udzielił wreszcie inwestytury prawicowemu radykalowi Edgarowi FAURE'OWI. Kim jest Faure? Jest on zwolennikiem układów paryskich. Kto wchodził w skład jego gabinetu? PINAY — jako minister spraw zagranicznych, zwolennik układów paryskich; PFLIMLIN — minister finansów, ROBERT SCHUMAN — młn. „sprawiedliwości” i inni zwolennicy tychże układów. Cóż więc uzyskała Francja po wyborze nowego premiera? Obietnice poprawy sytuacji wewnętrznej. Na temat tego planu Faure'a dziennik „L'Humanité” pisze, że jedynym jego celem jest:

„zamaskowanie dążeń do odbudowy Wehrmachtu i wywołanie wrażenia, iż między uzbrojeniem hitlerowców a zadaniem zapewnienia najmniejszej choćby poprawy sytuacji mas pracujących nie ma rzekomo zasadniczej „przecznosci”.

Tak więc nowy premier kroczył bieżąc po starej drodze. Jak długo? Nie ulega wątpliwości, że walka narodu francuskiego, którego droga rozchodzi się radykalnie z drogą nowego premiera nie rokuje mu zbyt długiego żywota.

PROPOZYCJE POWSZECHNEGO ROZBROJENIA

W ZWIĄZKU z sesją Podkomisji Rozbrojenowej ONZ, która rozpoczyna swe obrady 25 lutego w Londynie Rząd Związku Radzieckiego ogłosił oświadczenie, w którym wzywa państwa do przyjęcia na siebie następujących zobowiązań:

„1. Całkowicie zniszczyć posiadane przez państwa zapasy broni atomowej i wodorowej i wykorzystać materiały atomowe wyłącznie do celów pokojowych.

2. Nie zwiększać liczebności swych sił zbrojnych i swego uzbrojenia w porównaniu z poziomem z 1 stycznia 1955 r. Jak również nie zwiększać kredytów na cele wojskowe w porównaniu z poziomem kredytów budżetowych na rok 1955.”

Jednocześnie rząd ZSRR wypowiada się za ustanowieniem odpowiedniej kontroli międzynarodowej nad przestrzeganiem tych postanowień.

Nie trzeba chyba długo dowodzić tej prawdy, że przyjęcie propozycji radzieckich wywołałoby nieopisaną radość na całym świecie. Narodziłoby wreszcie ulgę odczekać i pozbyć się koszmarnego wizerunku wojny, nie mówiąc już o tym, że pozbyłoby się finansowego ciężaru zbrojeń.

Ta perspektywa nie przypada jednak do smaku producentom broni — Kruppom, Du Pontom i innym, którzy ciągną miliardowe zyski z produkcji zbrojenowej. Jakimże więc argumentem odpowiadają na propozycje radzieckie? Oto co mówi delegat amerykański Lodge, który uczestniczy w sesji Podkomisji Rozbrojenowej w Londynie: „...Nie są to żadne plany, lecz propozycje czysto propagandowe”.

Za pozwoleniem mister Lodge, ludzkość byłaby wdzięczna, gdyby pan zgłosił podobno PROPAGANDOWE propozycje Dłaczego pan tego nie czyni? Ale na to na co pan liczy odpowiedział marszałek Żukow (na uroczystości w Moskwie z okazji 37 rocznicy Armii Radzieckiej):

„Naród radziecki — to naród pokoju. Jest on świadom swej siły, ale nikt go nie straszy. Jeżeli jednak agresorzy zaatakują naszą ojczyznę i zmuszą naród radziecki do chwycenia za broń — niechaj sami do siebie mają pretensje”.

Przegląd wydarzeń

NA parlamentach państw wszystkich kontynentów spoczywa wielka odpowiedzialność za losy pokoju. Parlamenty, które uchwalają ustawy i decydują o przyjęciu umów międzynarodowych, mogą i powinny przyczynić się do umocnienia pokoju i do zapobieżenia szkodliwemu dla sprawy pokoju rozwojowi wydarzeń międzynarodowych.”

Słowa te, wyjęte z oświadczenia Prezydium Sejmu i Rady Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, ogłoszonego w związku z deklaracją Rady Najwyższej ZSRR, wskazują nie tylko na możliwość, ale i na konieczność zapobieżenia takiemu rozwojowi wydarzeń, który grozi całej ludzkości katastrofą.

Wprawdzie w parlamentach Anglii, Francji i Niemiec zachodnich (nie mówiąc już o Stanach Zjednoczonych) istnieje niekomunistyczna większość — to jednakże nawet wśród tej większości rozlegają się coraz częściej głosy rozsądku. Są one wyrazem trzeźwego spojrzenia na sytuację, na pragnienia i walkę szerokich mas ludowych, których napór na rządy daje o sobie coraz bardziej znać. Czyż nie jest pod tym względem znamienity fakt, że około 100 posłów labourystowskich zażądało w Izbie Gmin wszczęcia rokowań z ZSRR przed ratyfikacją układów paryskich?

PRZED DECYZJĄ W BUNDESTAGU

DZIŚ, gdy piszemy te słowa, tj. 24 lutego, w Bundestagu rozpoczyna się drugie i trzecie czytanie układów paryskich. Sadząc z adenauerowskiej większości

ści można się spodziewać, jaki będzie wynik głosowania. Czy jednakże wynik ten odpowiadać będzie woli większości narodu niemieckiego? Zamiast odpowiedzi przytoczmy wyjątek z korespondencji belgijskiego korespondenta dziennika „Soleil”, który pisze z Bonn:

„Wystarczy przysłuchać się rozmowom, jakie Niemcy prowadzą między sobą, czy to w biurze, w fabryce, czy w domu. Nie znajdzie się, praktycznie mówiąc, osoby, która nie mówiłaby o tej perspektywie (tj. ratyfikacji układów paryskich — przyp. nasz) z niechęcią, nawet jeżeli osobie tej nie grozi obowiązkowa służba wojskowa.”

Takie są nastroje. Nawet gazeta „New York Journal American” musi przyznać, że „Niemcy zachodnie ogarnięte są falą dążeń, dotyczących przeprowadzenia rokowań z Rosją. Z dnia na dzień wzmagają się protesty przeciwko zbrojeniom”.

Jednocześnie rozwija się akcja pod hasłem solidarności narodów francuskiego i niemieckiego, czego wyrazem jest chociażby gorące przyjęcie z jacyim spotkał się sekretarz KC francuskiej partii komunistycznej — Duclos, występujący na wielu wiecach i zgromadzeniach w Niemczech zachodnich.

Cóż więc w takiej sytuacji oznaczać będzie decyzja ratyfikacji układów paryskich w Bundestagu, jak nie przypieczętowanie zdrady narodowych interesów Niemiec? Charakterystyczny jest artykuł p. „Rewolwa w Niemczech zachodnich” zamieszczony w angielskim tygodniku „New Statesman and Nation”. Autor tego

Na konkurs gazetki ściennych



Na statku „Różycki” często ukazywały się aktualne gazetki ścienną. Opracowywali je przeważnie Komorowski i Hlebowicz. Oni również na zjeździe gdańskiej Ekspozytury wykonali szereg graficznych i tekstowych prac. Wzięli udział w konkursie do Bydgoskiej Żeglugi na Wistę. Pomysłów dostarczali im sami żeglarze. Na zdjęciu: Hlebowicz przy rysowaniu śmiesznych scenek, bawiących załogę Ekspozytury.

Z sercem wypełnia obowiązki

Gdy jako sprzątaczką zaczęła pracę w Szczecińskiej Ekspozyturze Żegluga na Odrze, nikt jej nie znał, a dziś o **Lucynie Doleckiej** dużo dobrego opowiadają żeglarze i pracownicy lądowi.

Stało się to w ciągu niespełna półtora roku, od czasu awansowania Doleckiej na referenta socjalnego.

— To nasz dobry duch. Gdy poprzednie referentki stały skarżyły się na brak czasu, Dolecka znajduje go zawsze dosyć, by nas odwiedzić na jednostkach i pomagać w załatwianiu spraw — tak mówią o „socjalnej” załogi barki.

A okazji nie brak. Mają żeglarze kłopoty np. z nauką dzieci. Wiele na ten temat rozmawiają z Dolecką. Zawsze znajduje ona sposób, by im pomóc w tej sprawie.

Mówią o tym sternik Sławomir Gajewski (Z. n. O. — 2405) i Franciszek Wilkowsky (Z. n. O. — 2118), których synowie Janek i Edek dzięki pomocy „socjalnej” uczą się w szkole.

Czuja opiekunów za ręką Doleckiej sternik Kazimierz Czerwinski i Roman Landerski, którzy przebywają

na leczeniu w szpitalu. Z uznaniem mówi o Doleckiej marynarz Józef Targ, który zapewnił 3-miesięczny pobyt w Domu Matki i Dziecka w Stargardzie.

Często widzą „socjalną” załogi barki stojących w Stoczni Rzecznej, na Parnicy, przy Cementowni. Dolecka dostarcza żeglarzom bilety do kin, teatrów, ułatwia załogom korzystanie z łaźni, nabywanie żywności itp. Na spotkaniach z kobietami omawia ich bolączki gospodarskie i plany na przyszłość, zachęca do wysłania dzieci na kolonie letnie.

Dolecka jest czujna na wszelkie zło, na wszelką krzywdę ludzką.

Spełnia swe obowiązki z całym sercem, całym zapałem, energią i pomysłowością. Słowo do tego czerpie Dolecka z głębokiej świadomości, że na równi z lekarzami z ośrodka zdrowia, z robotnicą ze stoczni czy urzędniczką z poczty pracuje nad tym, aby nasze wspólne życie było jaśniejsze i piękniejsze.

L. P.

Za kulisami Gdańskiej Stoczni Rzecznej

„Największym złem w naszym zakładzie pracy było plajństwo. Walczymy z nim, udzielamy kar i nagan. Nie wszystko jeszcze zrobiliśmy. Nie budowaliśmy autorytetu radzie zakładowej. Za mało jest jeszcze pracy politycznej. Pamiętajcie jednak jak było przed tym w naszej stoczni? Zmieniło się. Znaczenie się poprawiło. Przynajmniej o 50 proc.” Tak ocenia sytuację w stoczni sekretarz podstawowej organizacji partyjnej. Można było sądzić, że w zakładzie, w którym przez dłuższy okres panowała atmosfera nalażona różnymi tarciami i zgrzytami, gdzie robotnicy nieufnie patrzyli na kierownictwo nareszcie zapanował spokój. Tymczasem...

Wystarczy przejść po warsztatach, aby przekonać się, że jest inaczej. Mówi się tam i głośno i na ucho o wielu sprawach.

— Prawdziwego posiedzenia egzekutywy od dawna już u nas nie było. Zawsze uczestniczy w nich ktoś z kierownictwa. A nasz sekretarz, jak zabiera głos to pilnie patrzy, czy zgadza się z nim dyrektor. Kumoty!

Wiele mówi się w stoczni o sekretarzu. I o opijaniu i tuszowaniu niektórych spraw i o jego niemoralnym prowadzeniu się. Mówi się też o wyborach do rady zakładowej, które były pierwszym raz prawdziwie demokra-

tyczne, ale tylko dlatego, że przyjechali goście z Warszawy.

Druga bardzo „popularna” postać jest dyrektor administracyjno-finansowy. Oto co słyszy się w warsztatach na jego temat.

— Robotnikowi to parę wiorów żałuje. Już od 3 miesięcy czekam na kolejkę i nie mogę się doczekać. A dyrektor 2 przyczepy powiózł.

— A z kajakami jak było? Najpierw sobie przewoźniczy rady budował, a potem dyrektor 180 zł zapłacił za listwy, aby zamydlić lądziom oczy.

Mówi się i o tym, że dyrektor administracyjno-finansowy zadziera nosa, że tłumaczy krytykę, że ostatnio po zamknięciu listy nagród jego kwota o 100 zł podskoczyła, gdy równocześnie „zapomniał” o listy nagród wstawic inż. Olenckiego itd. itd.

Niezdrowa jest atmosfera w Gdańskiej Stoczni Rzecznej w Pleniewie.

W zebranych wypowiedziach jest trochę przesady. Ale musi być i jadro prakty. Bo czyż może się mylić większość robotników?

JAKI BYŁ POCZĄTEK

Gdy Franciszek Lengowski otrzymał nominację na zastępcę dyrektora do spraw administracyjno-finansowych dziwił się załogą było duże. Byli przecież jeszcze między nimi tacy, którzy pamiętali: go jako malarza, następnego kadrowca. O! Z tego okresu pamięta go wielu. Pamiętają jego samowładztwo. Szemrania uchwały kiedy był w planowaniu. Aż nagłe...

Zasumiała cała załoga i od dawna zapiekła żale wybuchły z nową siłą. A, że nowomianowany dyrektor popiełnił szereg drobnych śmieszności, że lubi dygnitarski styl, że oprócz niego pracuje jeszcze 4 członków jego ro-

dziny w stoczni, że potrafili „zahukać” głos krytykujący, wygarniając przy sposobności różne drobne grzeszki — pogłębiło niechęć załogi do niego.

Jeżeli dodamy do tego, że tow. Miluś, sekretarz podstawowej organizacji partyjnej częściej styka się z kierownictwem niż z załogą, że chętnie podziela jego zdanie, to wystarczyło, aby na stoczni wytworzyła się niezdrowa atmosfera. Zastraszeni robotnicy nie mając poparcia ze strony organizacji partyjnej przestali śmiało w oczy krytykować.

Powszechnie panuje wśród robotników opinia, że krytyka nic nie pomoże, że stocznia rządzi klika.

A TERAZ TROCHĘ FAKTÓW

Zacznijmy od sprawy Kosińskich. W stoczni pracuje ojciec i syn. Kosiński junior był brygadziwą w dziale wstępnej obróbki. Oszukiwał on robotników nieprawidłowo obliczając im godziny, a robotę uczniów nieraz zapisywał na swoje konto. O jego machinacjach był poinformowany sekretarz organizacji partyjnej. Wniosków jednak żadnych nie wyciągnął.

Po niedługim czasie wybuchła nowa historia. Krzywdziński — nowoprzyjęty pracownik prosił o tarczę podziałową. Kosiński choć miał ją, to jednak ich nie wydał. Robotnicy znów poskarżyli się egzekutywie.

Podobno odbyło się w tej sprawie posiedzenie. Protokół niestety nie ma, jest tylko — na zażaleniu — adnotacja: „przeniesienie do innego działu”. I rzeczywiście Kosińskiego przeniesiono do konserwacji.

Ale nie na tym kończy się historia. Po niedługim czasie Kosiński znów został przeniesiony... na kalkulatora i wycenia czas właśnie byłym swoim kolegom. Kosiński ojciec zaś zatrudniony jest w odbiorze technicznym — no i „serdecznie” klasyfikuje roboty wstępnej obróbki, tak jak trzeba klasyfikować je tym, którzy jego syna „wygrzyli” z intrynatnej roboty.

A oto jeszcze jedna sprawa — Gąsiora. Jest on z zawodu cieślą — szutnikiem. Pracował na stoczni w VI grupie. Przesunięto go do OZR do działu gospodarczego. Wtedy to doszło między nim, a tow. Miluciem do nieśnasek. Gąsiora znów przesunięto na stocznia, ale już na stanowisko wagowego w IV grupie. Mało tego, premiera grudniową, która mu się należała (bo pracował jeszcze w tym czasie w OZR), wypłacono jego następcy.

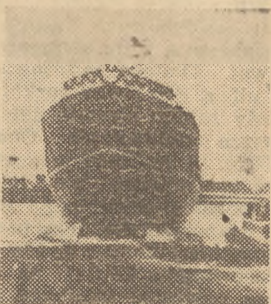
W polityce kadrowej można znaleźć więcej takich dziwnych posunięć. (Oficjalnym „opiekunem” działu kadr jest tow. Lengowski). Choćby sprawa Plegata, długoletniego pracownika, sumiennego i oddanego swojej nardziejowi. Plegat ma VI grupę uposażenia — bo jak sam twierdzi — „brak mu szkół”. Ale do nardziejowi przyjęto nowego pracownika Podsiadło na VIII grupę, a — jak robotnicy twierdzą — nie potrafi on odróżnić jednego narzędzia od drugiego.

Odbudowa „Smoka” to po rywająca praca. Polubił ją stoczniołowy z Opola. Niejednokrotnie nadiżywa się zwrotu: „pracuję z sercem”. Tym razem nie jest to przesada. Dla Opolan „Smok” to przecież nie tylko ciekawa, nowa praca, to także żywy przykład zdrowych fermentów jakie tam nastąpiły, to owoc tamtych burzliwych kłótni, śmiałej krytyki, owoc rzetelnej troski o losy zakładu pracy.

Grudzień 1954 r. Ciche do tad dyskusje i szmery krytykują się w świadome, kolektywne żądanie robotników: domagamy się rewizji norm. Chcemy pracować lepiej i wydajniej, chcemy więcej zarabiać... Co zaś do „Smoka”, to... skróćmy termin odbudowy o 3 miesiące. Na Święto Odrodzenia niech przyjdą wodniacy po odbiór.

HENRYK SĄCZEWSKI

U naszych przyjaciół



Wodniacy chiński poważnie zwiększyli ilość przewożonej siłkami rzeczny mi mas towarowej. Np. w 1953 r. przewieźli oni o 323 proc. ładunków więcej niż w 1950 roku.

Stocznia chińska budująca obecnie nowoczesne statki rzeczne. Od chwili wyzwolecia kraju z niewoli czang-kajskiej robotnicy wybudowali 275 różnych jednostek. Ostatnio zaś szczególnie pomysłowo rozwija się produkcja stoczni w Uhań.

Na zdjęciu: jednostka rzeczna budowana na stoczni w Uhań.

Tadeusz Gogga

Opolskie fermenty

Tak, wiele się zmieniło. To nie jest już ta sama stocznia co wówczas: przybyło maszyn, unowocześniono sprzęt, rozwinęto produkcję, usprawniono metody pracy, a co najważniejsze, z dawnego kopcuska stała się stocznia przyszłościowym oczkiem w głowie Centralnego Zarządu Dróg Wodnych Śródlądowych. Wciąż ktoś tu zagłada, znak, że stocznia odzyskuje właściwą pozycję.



Grupa przodujących majstrów i brygadziistów.

Ale nie nie przychodzi samo. O każdy drobiazg trzeba walczyć. A załoga stoczni potrafi walczyć w interesie swojego zakładu.

— Wiecie — mówi sekretarz organizacji partyjnej Jan Greszeta — był czas, latem zeszłego roku, że groził nam przestój... Po prostu nie było roboty, a tamto kierownictwo niewiele się o nas troszczyło. Ale nasi ludzie — Greszeta przyrzuca na znak uznania oko — nie są z tych, co to dają się kołować. Trzeba ich zobaczyć gdy krytykują. Interwencje w kierownictwie i poruszanie tej sprawy na egzekutywie nie od-

nosiło skutku. Udaliśmy się więc do KW. I co powiecie? Znalazła się robotą, znaleźli się i inżynierowie, którzy tą robotą mądrze pokierowali... * * *

„Smok” to statek nurkowy przeznaczony do pracy pod wodą — jedyny tego rodzaju obiekt na naszych drogach wodnych. Właściwie do piero będzie... Kiedy wrak tu zagłada, znak, że stocznia odzyskuje właściwą pozycję.

DAWNO już nie byłem w opolskiej stoczni RDW. Może rok, może dłużej. Dojeżdżając do Opola mimo woli uległem nawalowi cisnących się wspomnień, wrażeń i obrazów, które pamięć na nowo stawiała mi przed oczami. Przypominałem sobie rozmowę z zastępcą kierownika, racjonalizatorem (nazwiska nie pamiętam), przypomniałem sobie twarz sekretarza organizacji partyjnej. Wyłoniło się też z zapomnienia i parę nazwisk: Jan Sztydo, Lucjan Stotko... A stocznia? Ciekawe, czy na dal pracuje na tych samych starych maszynach i czy do noży w obrabiarkach wciąż jeszcze brak widziowych nakładek, na co tak bardzo żalił się zastępca kierownika?

Z daleka wita mnie łoskot pneumatycznego młotka. Alejka nad kanałem wydaje się nieco krótsza niż dawniej. Ten sam mostek, te same, na nim, spróchniałe deski... Kilka minut i jestem już na terenie stoczni.

Z dała ktoś machnął mi na powitanie ręką — poznałem go — to Michał Białek. Miał na głowie ten sam co i przed rokiem kapelusz.

— Pamiętacie mnie? Tyle czasu.

— Jakżeby nie — odparł. Często wspominał ten epizod — sprawił mi wiele nieklamanej radości...

W biurze nie zastałem stałego kierownika-racjonalizatora. Był na urlopie. Od kilku miesięcy dyrektorem stoczni jest inż. Piasek. Gdy wszedłem, przeprowadził się właśnie do nowego pokoju.

— Przepraszam, że tak nie w porę... — Ale, co znowu. Sekundeczek. Jeszcze tylko do biurka, szuflady. O, gotowe. Siadać.

I tu dochodzimy do sedna sprawy. Zła atmosfera w stoczni pleniewskiej ma swoje uzasadnienie. Wynika ona z tłumienia krytyki, które na pierwszy rzut oka nie jest tłumieniem krytyki. Wynika z takich „legalnych” wykreśleń jak owe 2 platformy drzewa, które według dokumentacji były przeznaczone dla 4 osób, ale które wywoziło się na samochodach, gdy równocześnie o samochod ciężko jest doprosić się dla przewiezienia białej pościeli z hotelu robotniczego. Wynika ona z niewłaściwej pracy i postawy sekretarza organizacji podstawowej, u którego robotnicy nie znajdują poparcia w swoich słusznym żądaniach, który odgrdył się od załogi.

To jednak nie wyczerpuje zagadnienia. Stocznia pleniewska nie leży na bezludnej wyspie. Można i trzeba mieć pretensje do Komitetu

Dzielnicy Gdańsk-Siedlce, któremu podlega organizacja partyjna tego zakładu o to, że nie znał nastrojów w tym przedsiębiorstwie. A jeśli znał, to o to, że nie reagował przeciwko tłumieniu krytyki, które się odbywa pod pozorem hamowania wyborów pijackich, że patrzył „przez palce” na „kupienie” sekretarza organizacji podsta wowej przez klika.

Można też mieć pretensje do Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni za to, że na zastępcę dyrektora do spraw administracyjno-finansowych mianował człowieka nie cieszącego się zaufaniem robotników.

Atmosferę stoczni Pleniewo trzeba natychmiast oczyścić. Trzeba wkroczyć w tamtejsze cienie i półcienie, aby „wymieść śmiecie” wydzielające niezdrowe opary.

SJ

„Ze szkolnej ławy”

Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni zorganizował w Świnoujściu kursy dla kapitanów i sterników z Odry i Wisty.

Mamy tu wielu dobrych fachowców, a mimo to nauka idzie im ciężko. Są między nami bowiem tacy, którzy w Polsce przedwrotnowej nie mogli skończyć nawet szkoły powszechnej i braku w podstawowych wiadomościach utrudniają im dalszą pracę. Ale i na to znalazła się rada. Zwołaliśmy zebranie i po omówieniu postanowiliśmy zorganizować kółka samokształceniowe, w których mocniejsi podciągają w nauce słabszych. Dużą pomoc okazują nam również wykładowcy, którzy przyjeżdżają wieczorami i uzupełniają nasze wiadomości. Jesteśmy im za to bardzo wdzięczni.

Wszyscy słuchacze przykłada się do nauki, gdyż każdy przecież chce otrzymać dobre świadectwo i dyplom. W ten sposób bowiem podlegajemy naszej Partii i Rządowi za umożliwienie zdobycia wiedzy i zawodu.

Jerzy Popiel korespondent

— Dobrze był zorganizowany kurs dla motorzystów we Wrocławiu — opowiada motorzysta BOROWSKI z Ekspozytury w Gdańsku. — Mieszkał w pięknym, nowoczesnym urzędowym Do mu Żeglarza. Na kursie byli wodniacy z Wrocławia, Głęboka, Krakowa, Warszawy, Gdańska i Bydgoszczy. Dyrekcja Żegluga na Odrze serdecznie zainteresowała się o nasze sprawy nauki i bytu. Ciekawie i przystępnie prowadzone wykłady bardzo nam się podobały. Na nich też dużo skorzystał.

Wieczorami douczaliśmy się jeszcze w kółkach samokształceniowych. Przydały nam się one zwłaszcza dla pogłębienia wiadomości o silnikach spalinowych. Pogadanki prowadzone przez instruktorów polityczno-wychowawczych były niezmiernie ciekawe.

Z rozmów Felka Żeglarza



— Dlaczego wasz holownik ma wykrzywiony ster? Miał awarię? — Nie, to po remoncie stoczniowym.

Mniej entuzjastycznie opowiadał żeglarze o kursach dla mechaników i sterników w Warszawie. Jednym z głównych niedociągnięć było słabe wyżywienie. Ożywione natomiast było życie kulturalne — oświatowe. Organizowane wycieczki do muzeów, kin i teatrów bardzo się podobały uczestnikom.

Jeśli chodzi o naukę — poziom był wysoki tak na jednym jak i na drugim kursie. W nauce wyróżniali się żeglarze Odry, zwłaszcza Stachowicz z Wrocławia i Paśluszek ze Szczecina. Kurs sterników gdańskich był jednak źle zorganizowany, dlatego że wysłano na niego sterników jednostek z napędem, a szkolenie było dla sterników jednostek bez napędu. Nieporozumienie to wynikało „po prostu” z nieścisłych informacji o kursach i rozdzielnic, przesłanych do Ekspozytury w Gdańsku.

Zespoły dramatyczne pracują

Od roku datuje się intensywny rozwój życia kulturalnego w Toruńskiej Stoczni Rzecznej. Dzięki trosce komisji KO, przy radzie zakładowej powstały 4 zespoły dramatyczne, które wystawiały kilka sztuk, jak „Zręczność i przekora” — Aleksandra Fredry, „Oświadczy” — Antoniego Czechowa i farzę współczesną pt. „Imieniny pana dyrektora”.

Z programem tym zapoznali się nie tylko stoczniowcy to rufy, ale także pracownicy cukrowni w Chelmży i chłopcy w Popowie Biskupim.

W zespołach na wyróżnienie zasługują: I. Debińska, Z. Zalewski, Z. Putza, M. Zaworski, S. Jankiewicz, Z. Wiśniewski i W. Laskowski. Wszyscy oni przodują nie tylko na scenie, lecz i w pracy zawodowej.

ODRZAŃSKIE MIGAWKI

Załogi holowników „Łada” i „Kupała” podjęły się tak przeprowadzić samoremonty maszyn i kotłów, aby mogły walczyć o tytuł najlepszej jednostki.

Wrocławscy żeglarze żywo interesują się zagadnieniami obniżki kosztów własnych, a szczególnie leży im na sercu oszczędna gospodarka budżetu. Często właśnie na ten temat dyskutują załogi holowników „Kupała”, „Dąb”, „Opole”, „Tryglaw”, „Łada”, „Żywiła” i inne, ale pierwszy wprowadził słowa w czyn ZMP-owcy Kwiecień z h/p „Swarożyc” i Janoch z „Radgost”. Zobowiązali się oni bowiem prowadzić pogadanki na temat właściwej obsługi kotłów. Pogadanki te ilustrują praktycznie, jak podgrzewać węgiel do paleniska, jak utrzymać ogień, aby mieć potrzebne ciśnienie pary. Równocześnie Kwiecień i Janoch wezwali wszystkich do brych palaczy do przeszkala-

nia tych, którzy chcą obsługiwać kotły, a nie mają podstawowych wiadomości. Zbliży się nawigacja. Jednym z poważnych kłopotów odrzańskich żeglarzy związany z tym okresem jest zaopatrzenie w żywność. Wspólne kuchnie — aby dobrze zdały egzamin — powinny być zaopatrywane w tanie produkty. Tymczasem z zaopatrzeniem są trudności, zwłaszcza w Cigacicach, Miłowie i Nowej Soli. Dotychczas chcąc zdobyć tanie artykuły spożywcze radzono sobie w rozmaity sposób. Najczęściej zakupywano na wsi barana czy świnię i zabijano na jednostce. Tak np. zrobili załoga h/p „Gliwice” i dopiero wtedy przekonała się, że taki sposób jest niedozwolony.

Jak więc mają radzić sobie korzystający ze wspólnej kuchni? Żeglarze zwracają się do dyrekcji Żegluga na Odrze z prośbą o rozwiązanie tego problemu.

Jan Perzyło
korespondent

W przededniu wiosennego rozruchu

JESZCZE jesień była w pełni, a przewozy doszły do swego szczytowego punktu, gdy już Żegluga na Odrze przystąpiła do przygotowań zimowych. Nie zaskoczyli więc nas ani pierwsze mrozy ani zaledzenie Odry. Cały tabor rzeczny w porę został zabezpieczony na zimę wiskach stałych w Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie oraz na zimowiskach pomocniczych w Nowej Soli i Cigacicach.

Doświadczenia lat ubiegłych pomogły do należytego zorganizowania życia i pracy zimujących załóg. W tym roku szczególnie bogato przedstawia się życie kulturalno-oświatowe na zimowiskach. We Wrocławiu i Koźlu ogniskuje się ono w „Klubach Żeglarza”. W Szczecinie ośrodkiem zajęć kulturalno-oświatowych jest świetlica pływająca „Malgorzata Fornalska”. Załogi statków remontowanych w stoczniach korzystają zaś z tamtejszych świetlic i urządzeń kulturalno-oświatowych oraz socjalnych.

Nie należy jednak przyszczać, że po sezonie wodniackim nastąpił „spadek napięcia” pracy, że załogi spędzają czas wyłącznie na zabawach i rozrywkach. Przerwa nawigacyjna jest wykorzystywana wielostronnie. Odbijają się kursy kapitanów, sterników, bosmanów, mechaników i palaczy, które podniosą poziom zawodu naszej kadry żeglarskiej ZZZP dało liczne skierowania na wczasy, które zapewniły godziwy wypoczynek i pozwoliły na nagromadzenie zapasu nowych sił do czekającej nas pracy. Wreszcie przeprowadza się remonty i samoremonty.

Terminowy przebieg remontów, jak również dobre jakościowe ich wykonanie jest niezwykle ważnym zagadnieniem dla sprawnego przeprowadzenia wiosennego rozruchu. Ustalenie zaś terminu rozruchu na dzień 1 marca br. wymagało od wszystkich służb Żegluga na Odrze z pionem technicznym na czele poważnej operatywności. Dlatego wprowadzono okresową sprawozdawczość z przebiegu remontów i odprawy robocze z mechanikami liniowymi, które pozwalają na ciągłość nadzoru nad pracami remontowymi. Dlatego również prawie wszyscy pracownicy pionu technicznego nadzorują remonty w terenie. Jakże są spodziewane efekty tej pracy? Tabor barkowy na wszystkie relacje należy uważać za zabezpieczony na okres wiosenny. Natomiast siła holownicza — szczególnie na odcinku Odry środkowej — budzi pewne uzasadnione obawy. Jednak sprawny i należyty wyposażony tabor to jeszcze nie wszystko.

Plan przewozowy na 1955 r. jest wysoki. Wymaga on nie tylko mobilizacji załóg i pracowników administracyjnych, ale również pełnego zabezpieczenia organizacyjnego.

Co już zrobiono w tym kierunku?

Administracja Dróg Wodnych zapewnia nas, że w bieżącym sezonie nawigacji nowo oświetlona będzie cała droga wodna Śląsk — Szczecin. W związku z tym zwiększy się przepustowość Odry,

tym samym może nastąpić znaczny wzrost przewozów towarowych. Ale ten wzrost przewozów należy zabezpieczyć pod każdym względem — nie tylko od strony przepustowości.

Niezbędne jest więc zapewnienie terminowych dostaw masy towarowej i właściwa organizacja operacji przeładunkowych. Nie możemy przecież dopuścić, aby ta olbrzymia rezerwa czasowa uzyskana przez ruch pełnodobowy była zaprzeczona na przestoje w portach. Tu na pierwsze miejsce wysuwa się zagadnienie portu w Szczecinie. Port ten w porównaniu z naszymi — śródlądowymi ma znacznie większy wachlarz zagadnień. Już samo uprzywilejowanie statków morskich stwarza dla taboru barkowego ciężką sytuację. Dlatego szczególnie troska Żegluga na Odrze powinna być sytuacja barek właśnie w tym porcie.

Jednym z właściwych instrumentów pozwalających na operatywne czuwanie nad taborom są narady koordynacyjne organizowane w Zarządzie Portu Szczecin. Narady te mają na celu kolektywne ustalanie planu pracy portu. Konieczny jest więc wsłuchanie w tych naradach wszystkich zainteresowanych. Nie może oczywiście brnąć na nich również naszego przedstawiciela, który będzie bronił interesów taboru rzeczny. Przecież wiemy wszyscy, że bezpośrednie kontakty osobiste i znajomość zagadnień portowych jest więcej warta niż morze masek i spóźnionych — zwykle — interwencji. Spodziewamy się zresztą, że i władze portowe Szczecina docenia fakt nasilenia przewozów barkowych.

Czy pracownicy Żegluga na Odrze dają sobie sprawę, jak poważne zadania stoja jeszcze przed nimi w pełnym zabezpieczeniu planu przewozów 1955 r. — należy sądzić, że tak.

Konferencja partyjno-ekonomiczna, która odbyła się 28 stycznia br. pozwoliła dotrzeć do źródeł wielu naszych błędów i niedociągłości. Opracowany harmonogram przedsięwzięć zabezpieczających nawigację br. postawił konkretne zadania przed wszystkimi pionami

organizacyjnymi, przedsiębiorstwami, Wynika z niego, że prace przygotowawcze i organizacyjne mamy jeszcze dużo.

Komisja statystyczna ma za zadanie ustalenie ilości załóg na wszystkie jednostki pływające przy ruchu pełnodobowym. Należy także dokładnie określić kwalifikacje załóg, ze szczególnym określeniem wymaganych patentów żeglarskich i odpowiedzialności kierowników zmian (wacht). Konieczne jest nawet uzupełnienie „Załącznika Ministerstwa Żegluga z 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żegluzi i spławu na śródlądowych drogach wodnych”.

Służba zaopatrzenia w operacji o analizie swej pracy przystąpiła już do zwiększenia zapasów magazynowych w Koźlu. Należy spodziewać się, że to posunięcie organizacyjne przyniesie znaczne korzyści. Barki tzw. długiej trasy dokonują przeciecz w Koźlu operacji przeładunkowych. Pobieranie materiałów i osprzetu będzie się odbywało w samym porcie w czasie postoju przeładunkowego, co automatycznie skróci ten postój. Ale nie tylko tam. Uniknie się również we Wrocławiu zbędnego przedłużania postojów dla uzupełnienia wyposażenia.

Wprowadzenie pełnego ruchu całodobowego wymaga zwiększenia rytmiki przewozowej. Dlatego zastosowane w ub. r. dla próby rozkłady jazdy znalazły obecnie daleko szersze zastosowanie. Oczywiście, że rozkłady te muszą być realizowane nie tylko przez załogi pływające i służbę dyspozytorską, lecz przez wszystkie piony. Każdy z pracowników Żegluga na Odrze powinien pamiętać, że harmonogram obsługi taboru w portach musi być dotrzymany. Muszą być również realizowane bez względu na porę doby potrzeby statków i ludzi awizowane z portów wyściowych lub trasy.

W pracy nad zabezpieczeniem ruchu całodobowego możemy się spodziewać największych trudności w kadrach. Braki załogowe mogą bowiem wybitnie zakłócić rytmikę ruchu pełnodobowego, a nawet mogą wpłynąć na jego załamanie. Uspokaja nas wprawdzie dział kadry Żegluga na Odrze zapewnieniem, że wy-

chodzi już ze swych stałych dotychczas trudności załogowych i całkowicie wywinę się ze swych zadań. Mimo to są poważne zastrzeżenia do tak optymistycznego nastawienia.

Oto kilka uwag przed rozpoczęciem nowego sezonu nawigacyjnego.

Nawigacja w 1955 r. ma szczególnie poważny charakter. Z jednej strony jest to ostatni rok naszej Sześcioletki, a z drugiej — uruchamiamy regularne przewozy do Niemieckiej Republiki Demokratycznej i obsługujemy taboru D.S.U. w naszych portach. A to podwójnie zobowiązuje nas wszystkich.

T. KAWALEC

Czy tylko robotnicy byli winni?

Przed zakończeniem nawigacji 1954 r. statek plockiego RDW — „Smiały” został wycofany z robót regulacyjnych i postawiony na zimowisku wrocławskim, załoga zaś otrzymała inne prace. Statek oddany w pieczę kierownictwa warsztatów wrocławskich. 12 stycznia br. rozpoczęto remontowe roboty na statku, pod kierownictwem mechanika Stanisława Bogusławskiego, któremu przydzielono czterech pomocników. Remont obejmował maszynę oraz czyszczenie kotła. Niektóre części trzeba było obtoczyć. Ponieważ we wrocławskich warsztatach nie ma maszyn do obróbki metalu, mechanik zebrałszy te części pojechał do Plocka.

2 lutego, tak jak zawsze, Józef Sadowski przed wyjściem ze statku podniósł po długiej i przejrzał żęzy. Po nim opuścili statek inni zamierzający prowizoryczny warsztat i oddając klucze w portierni. Jakże było zdumienie nie palacza Stanisława Balcerkowskiego, gdy następnego dnia przyszedł do pracy i zobaczył, że „Smiały” jest zatopiony. Różne były komentarze na ten temat. Robotnicy twierdzili, że nie było w tym ich winy. Ale kiedy po kilku dniach statek wydobyto na powierzchnię okazało się, że kran od ru-

Oszczędzamy

Odrzańscy żeglarze w IV kwartale ub. r. zaoszczędzili i ponad 523 tony węgla i ponad 24 tony oleju napędowego.

Największe oszczędności uzyskali: załoga holowni „Opole” z maszynistą Jerzym Salygą, która zaoszczędziła 56853 kg węgla, załoga holowni „Dąb” z maszynistą Józefem Gdyczem — 47364 kg; załoga holowni „Łada” z Arturem Centrowskim — 41213 kg. Oprócz tego wy różniły się załogi holowników: „Poleczyn”, „Świdnica”, „Sedziwój”, „Nysa” i „Bożydar”.

M. RÓŻYŃSKI
korespondent



Podobnie uzasadnić można i ten wypadek. Czy jednak winę za to ponoszą wyłącznie bezpośredni jego sprawcy? Nie, nie tylko. Jakże wypływają z tego wnioski?

Mechanicy Rejonu muszą zmienić styl swej pracy, powinni częściej odbywać narady robocze, słuchać sugestii uwag palaczy i dostrzegać podległe sobie załogi. Jeżeli każdy członek załogi maszynowej będzie dobrym fachowcem, wówczas jego stosunek do pracy będzie dużo lepszy. Kontrola techniczna za mało poświęca uwagi pracy maszynistów. Jak dotąd rzadko sprawdza, czy kocioł i maszyna jest dobrze utrzymana, nie wczuwa się w obowiązki załóg maszynowych i nie stara się przelamać stałych, rutynarskich nawyków.

To wszystko sprawia, że palacz słabo orientuje się w obsłudze maszyn statku. Wina za to spoczywa na wszystkich technicznych komórkach.

(Nazwisko autora znane redakcji)

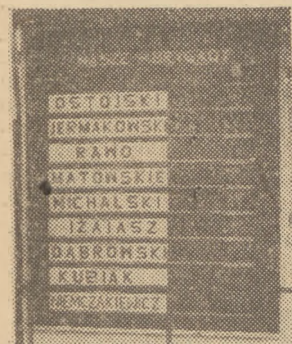
Czy wiecie, że...

Największym statkiem naszej dawnej żegluzi wiślanej była szkuta, zabierająca 20-40 i więcej łasztów (1 łaszt — ok. 2000 kg), w środku mająca żyrę, czyli — jak dziś mówimy — żelazną ściekłą nieczyśćcie, a nad nią tzw. stołce, w którym mieszaninę był maszt, po obu stronach którego znajdowały się rufy umieszczona była buda dla szypira.

Mniej znane są dziś szerszemu ogółowi statki łtewskie, używane do spławu Niemem i Szczara. Statki te nazywały się wielopalmi i zabierały 10 000 — 14 000 pudów. Czas eksploatacji — 10 lat. Ładunek mieścił się na śród statku (jak na polskiej szkucie), na przodzie była kuchnia, w tyle „szafaraja” dla gospodarza statku. Wielomni spławiano na wiosnę zboże, sienie iłane, włókno konopne i iłane, a jesienią wracano z Królów i sołm, śledziami i innymi rybami.

Henryk Szczerkowski

Dobro stoczni-dobro robotnika



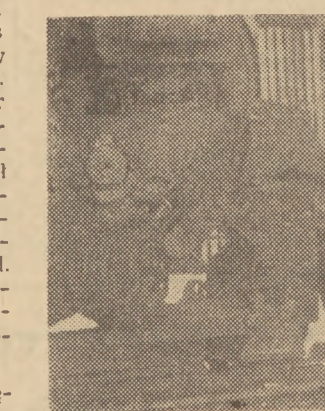
PRZED niespełna rokiem ukazał się w „Sterze” artykuł o gorzowskiej stoczni rzecznej. Zle się tam wówczas działo: i pijaństwo, i rozluźnienie dyscypliny pracy i lekceważenie zadań produkcyjnych... toteż i artykuł nie był pochlebny Ostrowi. Wytykał błędy i niedociągnięcia.

Ale od tamtego czasu wiele się zmieniło. Nowy kierownik tow. Matuszkiewicz, który przybył tu w sierpniu ub. r. z miejsca zabrał się do roboty. A sprawa nie była wcale taka prosta. Należało nie tylko podnieść dyscyplinę pracy, zważyć zle przyzwyczajenia niektórych robotników, zapewnić rozrywkę po pracy, skierować zainteresowania tych „pajacych” na tory kulturalne i sportowe, ale także stworzyć korzystniejsze warunki do systematycznego wykonywania planów produkcyjnych. Warunki te spełnić można było nie tylko przez szerokie rozwinięcie akcji wychowawczej, ale także i przez rozkładanie prac na poszczególne robotników.

Dawniej, gdy robotnik „bumelował” dzień lub dwa kierownictwo wliczało mu to do urlopu. Taka metoda, rzecz jasna, sprzyjała bumelantom i co gorsze wprowadzała chaos w harmonogramie produkcyjnym. Nowy kierownik ostro wziął się do uzdrawiania tych stosunków. Dwóch niepoprawnych bumelantów zwolniono z pracy. Kazimierza Konieczko zaś ukarano za nieobecność w pracy ściąganiem dniówki. Jednocześnie organizacja partyjna przeprowadzała kampanię wychowawczą. Z początku Konieczko „rzucił się”: — Co to za kierownictwo — wołał rozżalony — dawniej było lepiej. Ale potem zrozumiał swój błąd. Zrozumieli i inni robotnicy. Dziś Konieczko jest dobrym, zdyscyplinowanym robotnikiem.

To było pierwsze zwycięstwo nowego kierownictwa. Ale to było dopiero początek — droga do pełnego zwycięstwa, opanowania trudnej sytuacji zakładu była jeszcze daleka — należało pokonać cały szereg innych trudności. Trzeba było utworzyć brygady. — To się nie udało — przekonywał mistrz Drożkowski. — U nas już wiele razy to próbowano, ale po paru dniach rozpadały się. Kierownik nie dał jednak za wygraną. Przeprowadził kilka narad z radą zakładową i organizacją partyjną postanowił wbrew opinii niektórych mistrzów, na nowo zorganizować brygady. Po raz piąty z kolei. Ale to w tym wrześniu ub. r. i wiecie? Brygady istnieją

do chwili obecnej. Teraz robotnicy nie potrafią pracować inaczej niż zespołowo, w brygadach. Dziś już żaden z robotników nie przychodzi do roboty po karty robocze, nikt nie traci cennego czasu na ich wypisywanie. Robią to brygadziści. Wyeliminowano też niezdrowe zjawisko dobierania robót według



Brygada Ostojkiego przy mechanicznych nożycach wyremontowanych „własnym przemysłem” stoczni

własnego „widzi mi się”, lub branie prac tylko takich, które dawały wysokie zarobki. Dziś każdy wykonuje te zadania, jakie nałożył na niego kierownictwo stoczni.

Wrzesień i październik ub. r. — jak zadane inne miesiące — obfitowały w liczne narady, zebrania, dyskusje. Oweczy to był czas. Burzono stare porządki i zle przyzwyczajenia. Wiele troski i pomocy wykazał Miejski Komitet Partii w Gorzowie.

Nadchodziła zima a z nią okres remontów ponawigacyj-

nych. Na zorganizowanej konferencji partyjno-ekonomicznej stoczniowcy postanowili przełamać starą tradycję remontowania tylko i wyłącznie barek. Pragnęli w pełni wykorzystać park maszynowy do remontu holowników. Dyktacja poznańska przychyliła się do tego.



Wiele nowych, trudnych obowiązków wpłynęło na zwiększenie się zainteresowania stoczniowców gorzowskich sprawą wykrycia i uruchomienia istniejących rezerw produkcyjnych. Od roku leżały na złomie ogromne zdekompletowane nożyce mechaniczne. Przysłała je tu dyktacja poznańska. Nożyce wyremontowano, uzupełniono brakujące części i... Dziś bez nich trudno byłoby wyobrazić sobie skomplikowane i zawiłe roboty kadłubowe przy holownikach — mówią członkowie brygady Ostojkiego.

Brak gniazdek bakelitowych do wtyczek 25 amperowych przy wiertarkach grozi poważnym wypadkiem. Mimo złożonych zamówień — mówi nadmistrz Ryszard Kowalewski — od pół roku nie posiadamy tych gniazdek. Nie brak tego na rynku, tylko dyrekcja jakoś nie kwapi się z zakupem. Aby zapobiec wypadkom ogłosiliśmy konkurs racjonalizatorski na zastępcę urządzenia ochronne. Lecz to nie jest takie proste — blachy nie zastąpią bakelitu...

Wypadek powyższy powinien być dla dyrekcji poważną ostrzeżeniem, że z odbiornikiem technicznym jest u niej źle. Dział techniczny dyrekcji, zanim przysła jakieś narzędzie do stoczni powinien dokładnie sprawdzić jego działanie, a nie zadowalać się tym, że jest „nowe”. Jest jeszcze inna strona tego zagadnienia. Ze względu na bezpieczeństwo pracy istniejące zalecenie, aby reduktory, wytwornice i palniki odsyłać do reperacji do specjalnych spóździelni. Zalecenie słuszne i celowe. Ale stoczniowcy nie chcą przerywać robót — remont w spóździelni trwa nieraz bardzo długo — sami dokonują napraw i właśnie m. in., dla uniknięcia takich sytuacji należy ostrzeżenie kontrolować zakup lub odbiór z remontu narzędzi stoczniowych.

Władysław Rosolowski tworzy flaszę do kotła parowego

Wiele jest jeszcze w stoczni niedociągnięć, z wieloma trudnościami boryka się załoga i kierownictwo. Ale to najważniejsze zostało dokonane — przełamano złe tradycje, wyzbyto się niezdrowych, hamujących produkcję nawyków i — to jest właśnie to — przelomowe — zrozumiano, że dobro stoczni i dobro poszczególnych robotników to jedno.



Władysław Rosolowski tworzy flaszę do kotła parowego

Wiele jest jeszcze w stoczni niedociągnięć, z wieloma trudnościami boryka się załoga i kierownictwo. Ale to najważniejsze zostało dokonane — przełamano złe tradycje, wyzbyto się niezdrowych, hamujących produkcję nawyków i — to jest właśnie to — przelomowe — zrozumiano, że dobro stoczni i dobro poszczególnych robotników to jedno.

Czy dla eksploatatora ma wyrabiać premię stoczniovec

Obywatelu Redaktorze!

Niedawno byłem w dyrekcyj Bydgoskiej Żegluga na Wiśle i chcę z Wami podzielić się nie tylko swymi obserwacjami, ale i wątpliwościami.

Wśród wielu kolegów z tamtejszej placówki panują nastroje żalu i zniechęcenia. Po rozmowie z nimi i ja za dałem sobie pytanie — czy pracownik administracji Bydgoskiej Żegluga należy do jakiejś gorszej kategorii ludzi? No bo postuchajcie.

Górnik, hutnik, stoczniovec tyle zarabia ile zapracuje. Tak samo marynarz czy kapitan w żegludze śródlądowej — przewiezie więcej — więcej zarobi. Ale czy żeglaz może się obyć bez administracji? A kto postara się dla niego o masę towarową, kto dba o szybki wyładunek w porcie itd. itd.? Jak dobrze pracuje eksploatator to i marynarz wysoko wykona plan przewo-
zów.

Wydawałoby się więc, że eksploatator tak jak górnik, hutnik, stoczniovec czy marynarz powinien być wynagradzany w stosunku do swojej pracy. Tymczasem w Bydgoszczy premia eksploatatora właściciela jest od wykonania planu przez... stoczniovec z bazy remontowej.

Dziwicie się? Ja też. Ale jeszcze bardziej zdziwicie się, kiedy dowiedziecie się co z tego wynika.

Stoczniovec pracuje dobrze i rutynicznie, przekracza plan, tak że średnia wynosiła w ub. r. około 109 proc. W związku z tym, premie w bazach są dość wysokie i

kształtują się w granicach 85 proc.

Widzę już wasze zdumienie i prawie słyszę pytanie: — jaka więc krzywdą dzieje się eksploatatorowi? Ma zapewnioną premię, co przy trudnościach wykonania planu w żegludze (miejlny, brak wody, głębokości tranzytowe) jest chyba dla niego korzystne. A właśnie, że nie. Dzieje mu się krzywda. Cała tajemnica tkwi we współczynnikach. Bardziej jest zawile zagadnienie, ale postaram się jako tako wyjaśnić.

Bazy remontowe mają prawie dwukrotnie wyższy współczynnik premiowania niż żegluga. Bydgoska Żegluga na Wiśle dysponuje zaś 3 bazami remontowymi, których produkcja wynosi około 80 proc. całej produkcji dyrekcji. Naturalnie produkcja baz ma zasadniczy wpływ na kształtowanie się premii. A więc gdy eksploatator zrobi ogromny wysiłek, wysoko przekroczy plan przewo-
zów i naturalnie liczy — w myśl zasady — na dobrą premię, nie otrzymuje jej. Właśnie dlatego, że współczynniki premiowania w żegludze są prawie dwukrotnie niższe. Dla lepszego zrozumienia podam, że eksploatacja uzyskała w ub. r. średnią roczną wykonania planu około 126 proc. W myśl wskaźników obowiązujących

żegludze, premia kształtowała się około 82 proc., a faktycznie po uwzględnieniu produkcji baz może otrzymać tylko 48 proc. Czy to jest słuszne?

Mówili mi bydgoscy koledzy, że wystąpili do Centralnego Zarządu z wnioskiem nowego regulaminu, w którym proponują podwyższenie wskaźników dla żegluga. Wniosek ten jest słuszny. Ale ja wysunąłbym jeszcze inną propozycję — opierając się na zasadzie jak kto pracuje tak zarabia — dla każdego działu obliczać premie taką jaką sobie zapracowali jego pracownicy.

J. Malisz

PRZESTROGA

W hotelu robotniczym ZPS robotnicy skarżą się na złe zaopatrzenie w kiosk. Poza tym personel kiosku robi „oszczędności” nie owijając produktów w papier. Np. kiebasę wydają się bez opakowania, „nagusięka”.

Takim pytaniem dziś się trapię:

gdzie się podziewa z kiosków papier?

Oszczęda ktoś? — Ziarno do ziarnka, aż ureszcie... przebież się miarka.

Co się stało z pieniędzmi

Nie mogły zniknąć tak ni z tego, ni z owego. A na pewno nikt ich nie wziął. Przedsiębiorstwo zaś jest za poważne na to, żeby miało kilkaset złotych latać swój budżet. A więc co się stało z pieniędzmi? Oto pytanie, które gnębi mnie (i nie tylko mnie) od dłuższego już czasu. Nie daje mi ono spokoju. Zatrutą świeczkę odpoczynek. Budzi po nocach. Zaczęło się jeszcze w jesieni — gdy prawie każdy rejs dla żeglaza to ładny zarobek. Wtedy to właśnie

Dyrekcja Bydgoskiej Żegluga na Wiśle wyraziła zgodę. Z Czarnkowa do Kostrzyna i z powrotem kapitanował na „Elblagu” Faliński. Rejs był nadzwyczajno rzystny i po obliczeniach przy padłaby 900 złowa premia dla kapitana. Dla kapitana Pestki, bo tyle mu właśnie potrącono z poborów. Ale nie dla kapitana Falińskiego, bo jemu wypłacono tylko 235 zł.

Dlaczego tylko tyle? To bardzo „proste”. „Wisłok” stał w stoczni. Załogę jego należało więc obliczyć pobory od 60 proc. wykonania planu. Kpt. Faliński zrobił jeden rejs. Doliczono mu więc 12 proc. premii i to właśnie jest owa suma.

Ale co stało się z resztą — z 665 zł — dodatkowo jeszcze wpłaconymi przez kpt. Pestkę?

Bydgoscy żeglarze komentują to pytanie na swój sposób. — Wiadomo, że pogrzeb musi kosztować, ale Pestkę kosztował specjalnie drogo. A po cichu dodają — frajerzy. Nie mogli tego załatwić między sobą? Pies z kulawą nogą by się o tym nie dowiedział. A forsa podzielił by się sumiennie. I Pestka by nie stracił i Faliński by zarobił.

Ponieważ mnie nie zadowala to tłumaczenie pytam więc jeszcze raz — co się stało z resztą pieniędzy? Może nareszcie dyrekcja Bydgoskiej Żegluga na Wiśle gdzie mi mogła przywrócić utracony spokój.

sj.

SIADAM w szeregach interwencji

Dyrekcja Wrocławskich Stoczni Rzecznych poinformowała nas, że obecnie mleko dla pracowników wydawane jest, jak również spożywane w stołówce, co pozwala na stałe utrzymanie naczyń w czystości. Z zaistniałych zmian redakcja cieszy się wspólnie z pracownikami stoczni. Ciekawość nas jednak jak jest z higieną prac w dziale wrogim Stoczni Rzecznej „Odra”, która to sprawę dyrekcja w od-powiedzi przemleczła (notatka „Do wrocławskich stocznioveców” w nrze 23/93).

Odpowiadając na wiersz satyryczny pt. „Najwyższa cnota” w nrze 2/96) Zarząd Portu Szczecin zawiadamia, że opisany przez korespondenta wypadek na kuterze pilotowym nr 63 jest zgodny z prawdą. Za istniejący stan Szczeciński Urząd Morski ukarał kierownika kutra ob. Kozłowski mandatem.

Bydgoska Żegluga na Wiśle w odpowiedzi nadesłanej na artykuł w nrze 23/93) pt. „O załogach dwóch holowników” przynajmniej, że zarzuty postawione przez autora notatki są słuszne. Kolektyw zakładowy po zbada-niu sprawy uznał winnym mechanika ob. Franciszka Ostrowskiego, który został zdjęty dyscyplinarnie z zajmowanego stanowiska i przeniesiony do Pogotowia Technicznego.

W numerze 22/92) zamieścił-
smy notatkę pt. „Byłe do wi-
sny”, dotyczącą braku zegara
na Wydział I WOC w Gdańsku
W nadesłanej odpowiedzi Za-
rząd Portu stwierdza, że zaista
łowanie zegara jest konieczne
jednak na skutek skrócenia tej
zawieszki z planu inwestycyjnego
kierownictwo uwzględniło za-
kup zegara w Zakładowej Um-
owie Zbirowej.

BAJKA (niestety prawdziwa)

Był sobie człowiek pozba-
wiony słuchu — uczynio-
no go dyrygentem orkie-
stry. Był raz młodzień-
chremy na jedną nogę —
został gońcem. Znałem, za-
nego skądinąd, osobnika,
który był smutny i ponu-
ry — to był humorysta i
satyryk.

Coś się tu nie zgadza —
powiecie. — No cóż — w
życiu niestety tak bywa.
Więc jeśli jesteś przez na-
turę w jakimś sensie u-
pośledzony, lub jeżeli nie
posiadasz szczególnych u-
zdolnień, jeżeli przy tym
nie masz żadnego fachu —
nie martw się — los ci
pomocze.

Np. — masz spóźniony
refleks, słabą orientację,
nie znasz się na — po-
wiedźmy — sygnalizacji,
nie to — wal czym pręd-
zej do portu gdyńskiego.
na pewno zatrudnią cię
tam jako sygnalistę w
punkcie obserwacyjnym.
Spotkasz tam zresztą kole-
gę, który też się na tym
nie zna. Sygnalizuje tak,
że statki wchodzące do por-
tu tracą cenny czas. Jak



Wp. s/t „Współpraca” któ-
ry 25 stycznia został „wy-
głoszony” przez sygnalistę
gdyńskiego. Zresztą — nie
jest to jedyny przykład.
Tak bywało częściej. Jak
dotąd. Czy długo jeszcze?
— Nie wiemy. Dlatego sy-
gnalizujemy Kapitanatowi
Portu w Gdyni: punkt ob-
serwacyjny włączyć pod ob-
serwację!

S.

Dystrybucja

„Baltona” nie dos-
tarca statkom PZM
w Szczecinie, chleba
„morskiego”.

Śmieszne przypomina dy-
strybucję mi ta.
bo, niestety, tym lepsza im
mocniej jest biła.

Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Prawie wszyscy zgadzają się z tym, że przysławia znajdują szerokie potwierdzenie w życiu. I ja w za-
sadzie nie mam do tego poważniejszych zastrzeżeń. No, bo jak tu nie przyznać racji takim przysławiom jak: „Stocznia ko-
wałem PLO-uskiego statku”, „Gdzie stwardak sześć...”, „Ochmistrz z laj-
by hotelowi lżej”, „Dejma-
nom nawet wiatr w oczy wieje”, „Na „Turnie” na-
wet koza skacze” i wielu
innym. Zresztą nie dziwne
go. Są one wynikiem dłu-
goletnich doświadczeń i
już niejedną na własnej
skórze przekonał się o ich
słuszności.

Ale życie — szczególnie
w marynarce — nie po-
twierdza w wielu wypad-
kach prawd, które są tre-
ścią przysłów. Okazuje się
po prostu, że przysłowia
— owszem — jest, a z
praktyką jest nieco „na ba-
kier”.

Chodzi mi tu o przysło-
wie „Czego się Jaś (ale tu
nie o mnie mowa) nie na-
uczy, tego Jan nie będzie
umiał”.

Otóż na wszystkich stat-
kach prowadzi się (lepiej
lub gorzej) szkolenie za-
wo-
dowe. Chłopaki uczą się z
wielką chęcią, nają kaję-
ty i z zaskakującą dokład-
nością rysują w nich wy-
kresy, kotły i... zapieczki,
kwiatki i oraz tp.

Wśród innych przedmio-
tów ściśle fachowych są i
inne, ogólne jak np. och-
rona i bezpieczeństwo pra-
cy a także przyczyny pow-
stawiania pożarów na stat-
kach i zapobieganie im. I
na tych to ogólnych wykla-
dach marynarze zapoznają
się jak należy pracować,
aby uniknąć wypadku i w
jaki sposób chronić statek
przed pożarami. Co tu du-
żo mówić — przedmioty
ważne. Każdy powinien to
znać jak swoje nazwisko.
Sprawdzianem zdobytych
wiadomości są egzaminy,
które u nas na „Pokoju”

wypadły — można powie-
dzieć — jak w Akademii
Nauk. Chłopcy śpiewali
jak Tino Rossi. Wszyscy
byli zadowoleni, jakby Po-
lacy wygrali w Węgrami w
piłkę nożną.

Ale później okazało się,
że z tym „bagażem wia-
domości” nie jest najlepiej.
Ze szkolenie — szkole-
niem, egzamin — egzami-
nem, a życie — życiem. I
niby się Jaś nauczył, ale
Jan „krugom durak”.

Bo oto niedługo czeka-
liśmy, a tu jednemu z ko-
legów rakieta „sfajczyła”
się w rękach. Wypadek



przykry, ale dużo mówią-
cy, bo gdyby umiał się z
nią obchodzić, nie doszłoby
do rozerwania przed u-
życiem.

Drugi natomiast „Jan”
choć wyteżał słuch i
wzrok na wykładach p-
po-
zł i tak się nimi prze-
jmo-
wał, zostawił w kabinie
włączony piecyk elektrycz-
ny. Mało brakowało, a ze
statku — mimo, że to mo-
torowiec — zostałoby pa-
rowe wspomnienie.

Uznaję słuszność przy-
słów, sam je stosuję, ale
w tym wypadku należy je
nieco zmienić. Proponuję
np. takie: „Czego się ma-
rynarz nie nauczy i prak-
tycznie nie zastosuje —
tego potem nie będzie u-
miał”.

ml. mar. Jan Szpilka

„Ładne buty”

Jak to można sobie wspani-
nale, wygodnie urządzić ży-
cie. Trzeba tylko trochę po-
myślowości, sprytu i tupe-
tu, zwanego przez niektórych
nietaktywnych osobni-
ków — beczelnością. Bo
jakkie często bywa, że
skromne zarobki nie pozwa-
lają nam szybko uzupełnić
garderobę. Uszyłeś sobie je-
sionkę, a tu ubranie wybie-
ra się już na emeryturę, ku-
piłeś sobie garnitur, a tym-
czasem buty zamieniają się
we wspomnienie.

Jest jednak wyjście z tej
sytuacji. Przede wszystkim
trzeba postarać się o pra-
cę w OZR-ze, który posiada
własne, możliwe różnorod-
ne warsztaty naprawcze.
Następnie różnymi sztuczka-
mi (deklamowanie na zebraniach,
wazelinarstwo, nie
używanie słowa „nie”, maksim-
um „samokrytyki” przy mi-
nimum krytyki itp.), zdobyć
w OZR-ze jakieś kierowni-
cze stanowisko.

A teraz już wszystko jest
proste. Potrzebny piaszcz —
można „wypożyczyć” sobie —
z warsztatu wdzianko klien-
ta; zmieniła się ta jesionka
— zamieniła ją na inną, bar-
dziej twarzową. Zdarzy się
buty — no to od czego obu-
wie oddane przez klienta do
naprawy — znów „pożyczka”
w warsztacie i po kłopotach.
Itd. itd.

System ciekawy, nowy, o-
ryginalny. Może się upow-
szeczną. Gdyby tak stać się
miało, krzywdzącym byłoby
pomijanie milczeniem zasłu-
żonego racjonalizatora, któ-
ry ten system wymyślił, opar-
cował i — co najważniejsze
— wypróbował.

A więc ogłaszamy; jest
nim ob. Michał Stepniowski,
kierownik punktu usługow-
ych OZR przy Polskiej Że-

gludze Morskiej w Szczeci-
nie, który przez dwa tygod-
nie paradował w butach
klienta.

Ładne buty — co?

Zet

CZYSTY

Henio z całej duszy, z si-
łą, na jaką go było stać nie
nawidził Zachodu i przed-
miotów stamtąd pochodzą-
cych. Gdzie tylko mógł, do-
stojnie na każdym kroku
zwalczał przejawy — jak
to sam określał — zgnitego
kosmopolityzmu.

Kiedy tylko zauważył u
kogoś z członków załogi
krawat bądźże wzorzysty,
„wnosił” sprawę na zebranie
załogowe i twierdził,
że ten a ten jest do szpi-
ku kości przesiąknięty na-
leciwościami kosmopolitycz-
nymi.

Z całą surowością zwal-
czał np. używanie słowa
„chłop” — proponując za-
stąpić go wyrażeniem „kie-
rownik działu produkcyj-
nego”. Albo słowa „bulaj”
— określeniem „otwór do
świeżego powietrza”, lub
„trap” — „półpiętnem ma-
rynarckim”. A w ogóle, to
tych używających obce wy-
rażenia nie tylko posądzał,
ale twierdził na pewno, że
z ich kregostupem ideolo-
gicznym jest coś nie bar-
dzo.

Do szczytu zdenerwowa-
nia dochodziło u Henia
wówczas, kiedy radio po-
dając komunikat meteoro-
logiczny mówiło o wiatrach

„Niezastąpieni” utrudniają pracę

Wielokrotnie pisaliśmy, że
tokarnie znajdujące się na
statkach nie są wykorzystane,
że jeszcze zbyt mało me-
chaników potrafi je obsługi-
wać. Nie trzeba chyba wska-
zywać, ile korzyści przynosi
znajomość obróbki na tokar-
ni, jak wiele może ona po-
móc przy samoremontach.

Mimo tych bezspornych
plusów, nie wszystkie załogi
zwracają na tę sprawę nale-
żytą uwagę. Dlatego też na
wyróżnienie zasług załoga
m/s „Pokoju”. Na tym statku
nauka pracy na tokarni prze-
biega bardzo sprawnie. IV
mch. Paweł Liedke — wie-
lokrotny przodownik pracy,
energij i troskliwym wyro-
zumieniem dla „uczniów” u-
dziela im rad i wskazówek
oraz dba o ich najszybszą
samodzielną pracę. W ten
sposób załoga zapewniła już

sobie pięciu wyszkolonych
tokarzy.
Zupełnie inaczej jest jed-
nak na s/s „Kościszko”,
gdzie nie tylko nie szkoli się
tokarzy, a wręcz utrudnia się
chętym naukę. Np. ob. Ja-
kubczak, który ma już pe-
wien zasób wiadomości z te-
go zakresu, nie może prak-
tycznie tego pogłębiać.

Takie postępowanie odbija
się przede wszystkim na pra-
cy, która nie zawsze jest wy-
konywana, a po wtóre two-
rzy się ludzie „niezastąpieni”
(jak np. as. masz. Władysław
Kozłowski na s/s „Kościsz-
ko”) jak również nie można
planowo udzielać uropów.

Trzeba, aby aktyw s/s „Ko-
ściszko” ujrzał swój błąd i
jak najszybciej poszedł w
ślady „Pokoju” i już z na-
stępnego rejsu zameldował o
przeszkoleniu co najmniej 4
tokarzy.

Na próżno ich szukasz

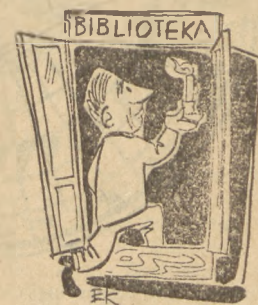
Wystarczy przymknąć o-
czy... Nawet nie. Są wszę-
dzie. Jest ich dużo, każda
na swój sposób ponętą, fi-
luterna, zalotna, każda ma
ukryty wdzięk. Noszą bar-
wę szaty, a w nich kryją
nieprzebrane skarby. Cza-
sem jest to nieczym nieokiel-
znana dzikość lub namięt-
ność, czasem smutek i tę-
sknota, żar lub powaga.

Każdy z nas ma swoje upo-
dobania, chęci, nastroje. Ka-
dy szuka w nich tego, co mu
najbardziej odpowiada, tego
z czym — przypuszcza — bę-
dzie mu dobrze, co zaspoko-
i jego pragnienia. Stały się
one dla nas źródłem, które
gasi niezaspokojony głód. A
kiedy ją poznasz i posia-
dziesz zdaje Ci się, że jesteś
pełniejszy i bogatszy o du-
żo cenne doświadczenie.

Ta przez Ciebie wymarzo-
na i wreszcie zdobyta to —
książka. To ona otwiera
przed Tobą te najszybsze
tajniki życia ludzkiego, to
ona zaspokaja Twoją chęć,
odkrywa nieznane uczucia,
to ona Cię uczy.

Uczy, ale pod warunkiem,
że książka, która ma spełnić
rolę nauczyciela jest osią-
teczna i dostępna do użytku.
I tak też myślą wszyscy ma-
rynarze Polskiej Marynarki
Handlowej. Ale nie tylko
myślą (bo tego nie słyszy
CZ PMH), bo za pomocą pra-
sy domagają się — a mają
do tego prawo — książek fa-
chowych do bibliotek na
statkach.

Bo spojrzcie, jaka jest o-
biecnie śmieszna sytuacja. W
Gdyni istnieje instytucja
pod nazwą „Oddział Morski
Wydawnictw Komuni-
kacyjnych”, której zadani-
em jest między innymi
wydawać książki facho-
we dla Marynarki Handlo-
wej.



Dzieje się to z nikomu
nieświadomych przyczyn i
przypuszczać należy, że
„klucz” według którego ob-
ob. referencji zaopatrują bi-
blioteki na statkach jest dla
nich samych wielką niewia-
domą. Bo np. czy mogą ob-
ob. referencji odpowiedzieć
dlaczego na statkach nie ma
takich książek jak: „Koszty
własne w eksploatacji stat-
ków”, „Atlas okrętowych
słyn i kotłów parowych”,
„Międzynarodowe przepisy o
zapobieganiu zderzeniom
statków”, „Manewrowanie
statkiem”, „Produkcyjne me-
tody pracy sterników radzie-
kich”, i wiele, wiele innych?
(Jeśli chodzi o ich dokładny
spis — służymy).

Sądymy, że stan ten szyb-
ko ulegnie zmianie i dotych-
czas niespełnione marzenia
marynarzy staną się realne i
zamieszkają na stałe w bi-
bliotekach statkowych.

CZYSTY

z Zachodu. Nikt nie mógł
już z Heniem rozmawiać,
pytać o coś lub prosić o ra-
dę. Henio miał zepsuty
dzień i stawał się nieprzy-
stępny.

Nie myślcie, że tylko w
czasie służby zwalcza „ob-
jawy” kosmopolityzmu.
Skądże, nie tylko. Np. w
czasie wolnym nie czyta
książek Londona, nie cho-
dzi na sztuki Shawa itp.

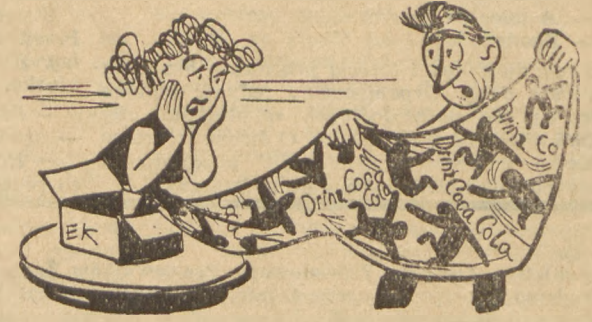
Nawet w domu Henio
manifestuje swą nienawiść
do Zachodu, chociaż...

Właśnie przed chwilą
wrócił z kolejnego rejsu,
przywożąc do domu wiel-
ką pakę. Wokół stołu sta-
nęła cała rodzina i Henio
z powagą rozwił „prezen-
ty”. Oto — przed żoną po-

łożył z dumną miną mate-
rial na suknie koloru zgni-
łej rdzy, na których obok
super per samochodów
skakali na linach olbrzy-
mie małpy, trzymające w
łapach reklamę o treści:
„Drink Coca Cola”.

— Coś ty zwarował? —
krzyknęła przerażona po-
łowica. — Przecież nasze
milanowskie są o wiele
lepsze i nie takie szkarad-
ne!

Henio chwilę wnikliwie
popatrzył na żonę, potem
na materiał i nagle zoboił
jej straszną awanturę, że
nie zna się na tym co do-
bre i piękne, że pod tym
względem jest cenniejsza i że
tylko ignorant może tak
mówić o prawdziwym sma-
ku i guście.



MAGAZYN CIEKAWOSTEK

Profr. dr Robert Heine-Geidern — wybitny historyk sztuki — wyjechał ostatnio na posiedzeniu naukowym w Wiedniu, że w Indiach i Azji Południowej już w piętnastym stuleciu naszej ery budowano statki, które mieściły do 700 ludzi, a więc znacznie większe od statków Kolumba.

Prof. Heine-Geidern, przypuszczając, że statki te mogły wcześniej przepłynąć ocean i żaglowe statki na lądzie nowego świata.

Radziecka ekspedycja naukowa, która w 1950 r. wyruszyła na podbój Arktyki, nakręciła film dokumentalny. Film nosi tytuł „376 dni na dryfującej stacji” i zawiera moc wspaniałych zdjęć. Ostatnio do filmu tego włączono część najnowszych zdjęć, pochodzących z prac wykonywanych w 1954 roku (reportaż zamieszczaliśmy w „Sterze”).

Władze celjońskie w ciągu 2 miesięcy podniosły cło wywozowe na herbatę o 25 proc.

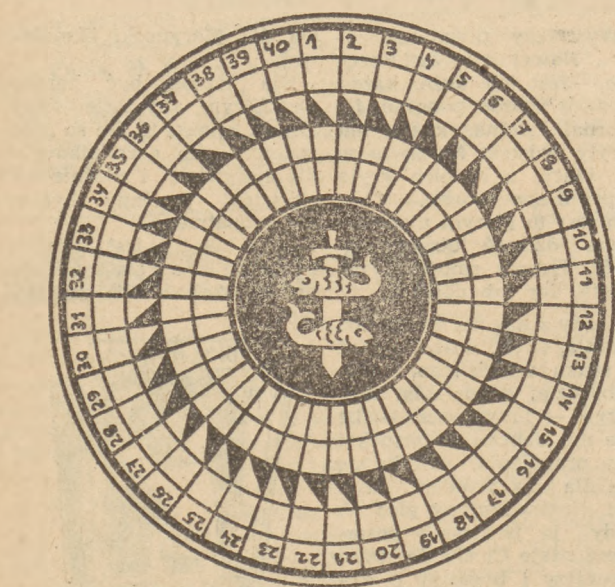
Rząd włoski — jak nieoficjalnie się podaje — zapropował podobno synonimowi azerzyści i armatorowi Onassisi (zapłaconemu ostatnio w aferze z rządem Peru), aby przekazał on swe statki handlowe i flotyllę rybacką... pod opiekę flagi włoskiej. Ta koncepcja odeszła oczywiście „nieco” kosztowała pana Onassisa — jednak transakcja ta, jako rzecz normalna w ustroju kapitalistycznym, będzie prawdopodobnie zawarta z „korzyściami” dla obydwu stron.

To jest łatwe

Kołówka

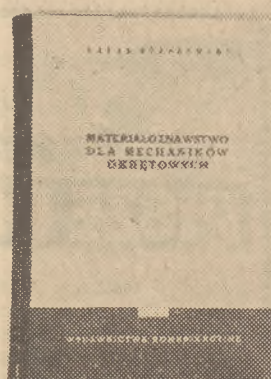
Do podanej figury wpisać kołowe 40 wyrazów 5-cio literowych o podanym znaczeniu. Oznaczony rząd środkowy da rozwiązanie.

1) robotnik portowy (inaczej), 2) statek w niewoli Czarnej Księżki, 3) tym się je, 4) opera Rymkij-Korsakowa, 5) wiatr przybrzeżny, 6) wynalazł radio, 7) smaczna ryba morska, 8) jedno z miast Wyższego Pokoju, 9) pływa pod żaglami, 10) jest przy każdym samochodzie, 11) popu-



larny polajd, 12) używa się do konserwacji metali, 13) największy tygodnik ilustrowany (u nas), 14) pije się z jajkiem i pianką, 15) „czerwony kur” (inaczej), 16) utrzymuje stateczność łodzi, 17) jednostka rybacka, 18) taniec skończy, 19) otwór kotłowniczy, 20) autor „Rewolwora”, 21) była tu bitwa floty polskiej, 22) owoc, od którego pochodzi określenie dobrego interesu (inaczej), 23) inacej pieczarka, 24) pakuje się w nie make, 25) zakończenie dżobu okrętu, 26) mają na białych maskowych, 27) robi się na zimie, 28) daje się we znaki (zima), 29) stalowe liny zabezpieczające maszt, 30) wyspa na Morzu Jońskim, 31) jedno z wielkich jezior w Związku Radzieckim, 32) mierz się tym głębokość wody, 33) kolej podziemia, 34) jest In-dyjski, spokojny itd., 35) można w nim huścić się i spać, 36)

Za prawidłowe złożenie podjętych zdjęć statków, nagrody książkowe otrzymują: 1) Adolf Gwoźdek z Olsztyna, 2) Tadeusz Niewczas, Tychów Nowy 103, 3) Andrzej Bartkiewicz z Gdańska, 4) Władysław Tarnawski z Wałcza 3, 5) Wiesław Klusiewicz z Gdyni. Rozwiązanie zadania z N-ru 2 (98): 1. jacht, 2. dukla, 3. pęgi, 4. sześć, 5. nowym. „Ster” pomaga pracownikom morza i wodniakom wykonywać ich plany produkcyjne. Za trafne rozwiązanie zadania nagrody książkowe otrzymują: 1) Wanda Lewandowska z Tczewa, 2) Zdzisław Zabkowski z Poznania, 3) Karol Głowacki z Gdyni, 4) Krystyna Zawiejska z Bydgoszczy, 5) Marian Marciniak z Krakowa. Książki wysyłamy pocztą.



Znajomość materiałów okrętowych pomoże ci w pracy

sto mechanicy okrętowi badanie nowych materiałów przeprowadza „na oko”, co nie jest przy dużej praktyce — daje zadowalające wyniki. Jednak wiać cię, niezawodnej oceny dokonano można dopiero po doborze przeprowadzonej analizie mechanicznej danego materiału.

O tym jak przeprowadzać takie analizy, jakie są własności mechaniczne materiałów używanych w eksploatacji okrętu, jakie zachodzą w nich procesy mechaniczne, których poznanie pozwala na lepszą eksploatację i konserwację maszyn i urządzeń na okrętach i statkach, o tym i im podobnych zagadnieniach mówi książka mgra inż. Rafała Staszewskiego pt.: **MATERIAŁOZNAWSTWO DLA MECHANIKÓW OKRĘTOWYCH** (Oddz. Morski „Wydawnictw Komunikacyjnych”, str. XVIII + 221, rysunków 50, tablic 55), która niedawno opuściła prasę drukarską. Książka ta jest podręcznikiem dla Wydz. Mechanicznego Szkoły Morskiej, lecz oczywiście korzystać z niej mogą wszyscy pracownicy floty, szczególnie załogi maszynowe.

Obejmuje ona przede wszystkim wiadomości o wodzie do załadowania kotłów parowych, o pałkach stalowych i płynnych (tutaj mowa jest także o technice badania materiałów eksploatacyjnych przyjmowanych na okręt, itd. Czy

te wiadomości (i odpowiednie ćwiczenia) zajmują prawie 60 proc. książki, bo są one szczególnie ważne dla mechaników okrętowych. Na przykład jeśli chodzi o badanie wody kotłowej i dawkiowanie preparatów zmniejszających ją, to wiadomo, że są instrukcje mechaniczne, które pozwalają nawet słabo wykwalifikowanej załodze maszynowej należyte regulować pracę kotła; niemniej jednak — podkreślić to należy — z całym naciskiem — zrozumienie procesów zmniejszania i badania wody kotłowej kładzie kres mechanicznemu wykonywaniu czynności i przyczynia się do przedłużania życia kotłów. Dlatego też wodzie poświęcono w podręczniku stosunkowo dużo miejsca.

Poza tymi najważniejszymi materiałami, omówiono materiały uszczelniające, ogniotrwałe i ciepłochronne, szlifierskie, drewno (ze szczególnym uwzględnieniem zagadnienia drewna w okrętownictwie), tworzywa sztuczne, kleje i kity, farby, lakiery i emalie (ze szczególnym uwzględnieniem farb okrętowych) oraz różne materiały pomocnicze, które mogą interesować mechaników okrętowych, a które występują na okrętach albo samodzielnie, albo wchodziły w skład materiałów omówionych w podręczniku. Na wstę-

pie podręcznika podano najważniejsze wiadomości z chemii — głównie nieorganicznej. Książkę tę bardzo polecamy naszym Czytelnikom. Jest ona starannie opracowana i wydawnictwa, zaopatrzone w skorowidz oraz w obszerny spis literatury z zakresu materiałoznawstwa — w kilku wypadkach — z dziedzin ściśle związanych z materiałoznawstwem okrętowym.

Książka Staszewskiego jest pierwszą tego rodzaju pracą w naszej fachowej literaturze morskiej. Niewątpliwie pomoże ona w pracy mechanikom okrętowym, choć (z powodu ograniczonego programu nauczania, wadliwego którego jest napisana) omówienie niektórych materiałów nie jest zbyt szczegółowe. Te bardziej szczegółowe wiadomości i wskazówki, ściślej mówiąc, o eksploatacji, powinny się znaleźć — zwracamy na to uwagę Wydawnictwu — w obszernej podręcznej książce dla pracowników floty, w której nym dziele mechanika okrętowego i chemika, która na pewno będzie się musiała ukazać w związku ze stałym podnoszeniem kwalifikacji naszych załóg okrętowych. Początek w tym zakresie zrobił już wydawnictwo tu szkolny podręcznik Staszewskiego. I zrobił to dobrze.

Historia jednego rejsu

BOSMAN parowca „Kolobrzeg” chodził długimi krokami po pokładzie i coś mierzyl. Potem liczył na palcach, a wreszcie wzruszając ramionami poszedł na obiad. Po drodze zatrzymał go kapitan.

— No, jak bosmanie, damy radę? — Cieszą się, kapitanie — odrzekł bosman. — Trzeba wszystko po kolei wymierzyć, dopasować, zamocować a tu nie ma, ani gniazd do sztycy, ani uch do przeciagających stalówek...

— Trudno — przerwał kapitan — musimy dać radę. Jutro o 7 zaczynamy ładować na pokład.

— Spróbujemy — mruknął bosman i poszedł do messy.

W tam podzielił się swoimi wątpliwościami z załogą. Ale marynarze nie przejęli

się zbytnio jego zmartwie-

niem. — Co tam bosmanie, nie damy rady? Nieraz gorzej bywało i zawsze jakoś „kła powało” — pocieszał go marynarz. Bosman popatrzył na nich spod ciemnych, gęstych brwi i mruknął: — A no, to zobaczymy...

Rano, robotnicy zastali statek gotowy do przyjęcia drzewa na pokład. Wzdłuż burt stały równo umocowane sztyce, przy których zwisały stalówki do umocowania ładunku.

Szybko też rosła na pokładzie góra równo sztautowanego drzewa. O 15 robotnicy skończyli załadunek i życząc załodze dobrej podróży, schodzili ze statku.

— No, jak chłopcy — zagadnął marynarz I-szy oficer — zdążymy umocować ten „decklast”? Jutro o 10 odprawa.

— Jak weźmiemy się wie-

no skończymy — odrzekł bosman.

— Jak chcecie — powiedział „chief” — ale pamiętajcie, że idziemy na północ, a tam zima nie ma żartów...

Ostatecznie, „klarowanie” statku postanowiono zacząć o godz. 22.

Kiedy o umówionej godzinie wszyscy zbrali się w messie, aby przed pracą lyknać gorącą herbatę, ktoś zaczął narzekać. „Co to za wielka robota, szkoda było wszystkich zbierać, od 6 rano też by się zjadło”.

Ale nikt go nie poparł. Bosman spojrzął na niego takim wzrokiem, że malkontent od razu przestał żrzędzić.

Początkowo robota szła nawet dość sprawnie, ale potem zaczęły się trudności. To stalówek nie można było wyciągnąć spod drzewa, to znów były one źle dopasowane. A najgorzej dokuczał zimny wiatr i zacinający ostrzy deszcz.

Co chwila ktoś uciekał do messy i lykał herbatę, ogrzewając kubkiem zgrzbianą rece. Na kaloryferach suszyły się mokre rękawice.

Wreszcie o świcie — zmęczeni, brudni i przemoczeni ukończyli całonocną pracę.

W drodze do Kanahu Kiłońskiego nikt z nas nie miał o sztorcie. Bałtyk był bardzo spokojny. Dopiero w Kanale, pilot zobaczywszy nasz ładunek zapłacił z pewnością: — z taką kupa drzewa na pokładzie chcecie iść w morze? Wiatr 100. Zresztą i tak was nie puszcza. Z powodu przypiły sztorowego słuza jest nieczynna. Wszystkie boje na „farwaterach” pozrywało i pogało w nieznane...

Nie bardzo chcieli nam się w to wierzyć. Ale kiedy przycumowaliśmy pod słuza, agent przyniósł nowe wiadomości: „W Brunsbüttel stoi 30 statków uszkodzonych w walce ze sztorciem, a 3 dalsze zaginęły bez wieści”.

Wtedy zaczęło się gadanie załogi, że „Kolobrzeg” to stary gracz, że nie przetrzyma nawet słabego sztorcia... a drzewo na pokładzie łatwo może spowodować przechyl... Już niejednen statek zginął w ten sposób.

Kiedy jednak otwarto słuza, „Kolobrzeg” wyszedł pierwszy. Pogoda nie była cudowna, ale nie było wrożyło sztorcie.

Pierwsze zwiastuny sztoru zauważono w sobotę przedświąteczną. Wkrótce morze zawrzało. Długie, gębieńaste fale najerzone brudno-białą pianą z wielkim hukiem przelewały się przez pokład, próbując porwać część ładunku. Wysokie bryzgi, przelatwały bezustannie nad pokładem.

Wachta na mostku, choć nie było deszczu, musiała stać w odzieży nieprzemakalnej. Statek staniając się na obie burtę stękał i sapał jak zmęczony starzec. Tak minęły nam święta. Wreszcie ktoś zauważył w zupełnie niespodziewanym kierunku pierwsze światło ładu, potem drugie, trzecie... Wkrótce uprzejmy pilot angielski, wprowadzał nasz statek do ujścia Tamizy.

„Kolobrzeg” manewrował zresztą w wąskich przejściach i słuzaach aż wreszcie stanął przy nabrzeżu.

Po trapię właśnie przedstawicieli władz angielskich Patrzając na światła dzielnicy portowej odpoczywaliśmy po ciężkim sztorcie. Sam wygład dzielnicy nie nastrojał nas jednak zbyt zachęcająco. Wzdłuż ciemnych słab

oświetlonych uliczk stały stare domki. W powietrzu unosił się jakiś nieprzyjemny zapach. Stary londyńczyk potrafił podobno określić po zapachu w jakiej dzielnicy się znajduje. Nikt z nas nie miał takiego doświadczenia, ale czuliśmy wszyscy, że powietrze londyńskie jest straszne. Zresztą nie dziwnego. Cały Londyn, a szczególnie jego przedmieścia to skupisko fabryk i fabryczek, rylwoni i przetwórcy oraz różnych magazynów należących do angielskich lordów lub wszedło bylskich Amerykanów. Zbyt uczynna jest tam dbałość o czyste powietrze. Wsami właściciele mieszkają w śród miastecz w tzw. „City”, albo poza Londynem w luksusowych willach.

Kiedys — zupełnie przypadkowo nawiązała się rozmowa z jednym z „liczmanów”. Mimo trudności językowych jakoś dogadał się. Anglik dziwił się bardzo, że na naszym statku wszyscy są uśmiechnięci, nikt nikogo się nie boi, praca odbywa się bez wrzasków, a wszystko jest przygotowane na czas, ba — nawet kabiny są pościelone... Kiwałą smutno głową mówiąc potem o Anglii i jej przywilaśiach. „My starzy Angliacy — powiedział — nie możemy zrozumieć dzisiejszego życia. Nasze dzieci uciekają dziś czegoś innego niż byśmy chcieli”.

Wreszcie postój w Londynie skończył się. W ciągu 2 i pół wachty dopłynęliśmy do Belgii. Skąd po krótkim postoju ruszyliśmy do Gdyni.

Wtedy wszystko szło „jak z płatka”. Wysłałmy telegramy zawiadamiające o terminie przybycia i zaczęliśmy planować, co będziemy robić w czasie postoju w porcie.

Ktoś gorliwie obliczył szybko koszt przybliżenia się do kraju za każdym obrotem śruby okrętowej. Inny znow liczył godziny dzikie go od powitania rodziny i wszystkich załog, że statek nie ma napędu odrzutowego.

Wreszcie coraz wyraźniej słyszeliśmy radio Szczecin, potem Warszawa. Ze wzruszeniem słuchaliśmy słów spikera. Oczekiwanie na oczyste brzegi, ciągnęło się nam nieskończenie długo.

Nareszcie polski pilot wszedł na pokład, potem cu mowanie i trapił połączyć nasz statek z ojczystą ziemią i naszymi korespondentami.

Na podstawie rozmowy z załogą s/s „Kolobrzeg” opracował W. K.

RACHUNEK PODLEGA ZAPŁACIE

(5)

No, i jak idzie robota, Ignatiew? — zawołał z pokładu Czepurnow.

— Nie najgorzej, tylko powoli.

— A u mnie ruszyło dobrze. Odrzuwamy całe platy — krzychał brygadziśta trzeciej brygady.

— Wiesz co powinieneś zrobić? Złączyć obydwie dźwigi i ruij nie ze środka, a z boków.

Spróbuj.

Od drugiej połowy dnia praca ruszyła szybko. Kauczuk zaczepiano z dwóch stron na hakach obydwóch dźwigów i równocześnie odrzuwano, i to nie po dwadzieścia czy trzydzieści platów, a całą warstwę, wyładowując go następnie na ład.

Na nabrzeżu rozlegał się ciągły warkot, zgrzyt i szum dźwigów. Szybko opróżniany statek w oczach wynurzał się z wody. Bosman obserwujący pracę, informował zaniekajonym głosem starszego oficera o przebiegu wyładunku.

— Nie nadajemy popuszczać cum; oni tak pracują, że obawiam się, aby naszej „Scotlandii” nie wyciągnęli na brzeg.

Idzie robota — zawołał Ignatiew do ładowni, gdzie pracował Czepurnow. — Chociaż pomógł mi radą, szandar i tak ci zabiorę.

— Nie uda ci się, Fiodor — odkrzyknął Czepurnow.

Zobaczmy. Proponuję, abyśmy nie zmieniali się, dopóki nie wyładujemy.

— Dobrze. Zanim nowe brygady zapoznają się z pracą, minie oczywiście dużo czasu.

— A więc — zgoda?

— Zgoda.

Brygady druga i trzecia pracowały bez zmian cały doby. Organizowano jedynie kolejne przerwy dla poszczególnych robotników, aby mogli odpocząć i posilić się o świcie trzeciego dnia w ładowniach „Scotlandii” pozostało na dnie po kilka zlepionych platów kauczuku.

... Rankiem do hotelu, w którym mieszkał kapitan Cold, przybiegł starszy oficer. Kapitan jeszcze spał. Ujrawszy swego oficera przerażony zapytał:

— Co się stało, chief?

— Poproszono nas... abyśmy za godzinę wychodzili — wypalił dysząc oficer.

— Co? Dokąd wychodzić? — zapytał kapitan.

— Po ładunek do Nikolajewa, ładownie są puste.

— Czy pan upadł na głowę, chief? Co pan plecie?

— Nie, master. Rosjanie dobrze pracują. Kapitan zaczął się szybko ubierać z niedowierzaniem spoglądając na starszego oficera.

Za pół godziny Cold biegł po nabrzeżu pomiędzy wysokimi stosami przyładowanego kauczuku. Ostatni unos właśnie spokojnie kotłował się na haku dźwigu.

— Niech to diabli wezmą — przeklinał Cold wbiegając po trapie. Po głowie ściekały mu strużki potu, a brwi drgały nerwowo.

— Co z maszyną? — zapytał spotkanego maszynistę.

— Maszyna rozebrana, master, remontujemy.

— Co znaczy rozebrana? — wybuchnął Cold. Ale przypomniałszy sobie o swoim poleceniu rozpaczliwie zawołał: — Jeszcze nie wyremontowaliście? Durnie, lenie...

Wszedł do kajuty i ciężko opadł na krzesło. Przed nim leżał wypełniony blankiet firmowy. Ze złością porwał go, zgłócił i rzucił za biurko.

— Podstawiono nam dwa holowniki, master — oświadczył wchodząc starszy oficer.

— Holowniki? — Cold prawie jęczał. — Za to przecież trzeba płacić...

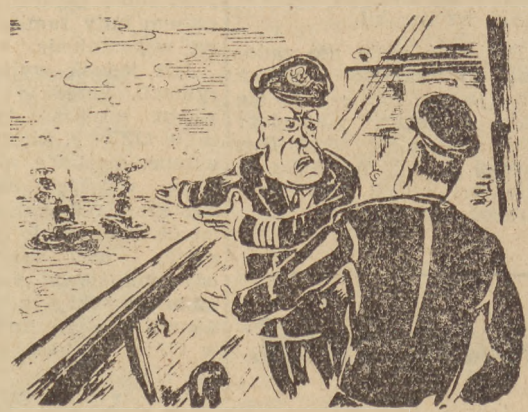
Po zejściu na ład, Fiodor Ignatiew i Wasyli Czepurnow uściśnili sobie ręce.

— No, i nie udało się odebrać ci sztandaru — mówił Fiodor Ignatiew.

— Nie tak łatwo — odpowiedział Czepurnow.

— Chociaż sztandaru nie zdobyliśmy, to jednak na duszy rażno — rzucił jeden ze stojących obok robotników z drugiej brygady — nasze radzieckie złoto zostało nienaruszone.

— Odrobnie, teraz nie my firmie, a ona nam zapłaci. — Wyładowaliśmy statek o dobę wcześniej.



Dwa przysadziste holowniki wyciągnęły „Scotlandię” z portu. Stała ona jeszcze z tydzień na redzie dopóki mechanicy nie zmontowali maszyn, a gdy zadymił jej wysoki komin i drżący głos gwizdka wezwał pilota na pokład „Scotlandii”, przybył wraz z nim przed stawiciel portu, który wręczył kapitanowi dwa papiery z herbem Związku Radzieckiego, rachunki zarządu portu za przyspieszenie obsługi angielskiego statku w radzieckim porcie i za holowanie „Scotlandii”.

Kapitan przeczytał pierwszy rachunek, następnie drugi i wykrzykiwając usta powiedział: — Rachunek podlega zapłacie.

KONIEC

Zdjęcia w numerze: Syrowatki i Uklejewskiego. Rysunki: Kartowskiego i Goska

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redakcja Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i woty na prenumeratę przysyłać należy do Oddziału Wojewódzkiego PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10 na konto PKO XI-4080/110. 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 wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przysyłać Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch” w Sekeja Eas ertu Warszawa. Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 11.300 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 g/m² 132 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczać do 18. II. do 25. II. 1955. Druk ukończono 1. III. 55. Zam. 580 — W-6-158