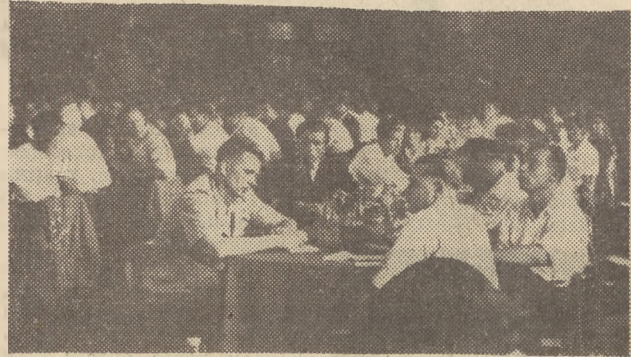


V Konferencja Sprawozdawczo - Wyborcza



W DNIACH 21 i 22 sierpnia br. obradowała w Gdyni V Konferencja sprawozdawczo-wyborcza Komitetu PZPR w PMH. Referat wygłosił I sekretarz Komitetu tow. Drygański. W dyskusji wzięło udział 25 delegatów, przedstawicieli wyższych instancji partyjnych i zaproszonych gości.

Zarówno referat jak i dyskusja zwróciły uwagę na poważne jeszcze braki w pracy polityczno-uświadamiającej na statkach i w przedsięwzięciach lądowych, na często formalne jeszcze metody pracy agitatorów i kierowników życia politycznego na statkach. Sporo miejsca w dyskusji zajęła sprawa młodzieży we flocie i jej wychowania.

Konferencja oceniając całoroczną pracę Komitetu stwierdziła, że mimo znacznych osiągnięć na drodze realizacji zadań wysuniętych przez II Zjazd naszej Partii i wskazań III Plenum KC PZPR nie uniknięto braków i niedociągnięć.

Do najważniejszych należy niedostateczne przestrzeganie przez wielu towarzyszy lenińskich norm życia partyjnego. Wzrost wykroczeń dyscyplinarnych w których uczestniczą również członkowie partii, rozwój „legalnych” spekulacji handlowych wśród załóg itp. do wadzą słabości pracy polityczno-wychowawczej na statkach PLO.

W celu zabezpieczenia realizacji zadań stojących przed organizacjami partyjnymi fлотy, konferencja podjęła uchwałę wskazującą drogi i środki dla ich jak najpełniejszego wykonania.

W wyniku wyborów ukończył się następujący skład egzekutywy Komitetu PMH:

I sekretarz — Józef Drygański, sekretarz — Bolesław Łabanowski, członkowie egzekutywy — Marian Gronowicz, Tadeusz Głodowski, Józef Michałak, Ignacy Mojonowski, Władysław Obierżyn

ski, Kazimierz Kuźel, Michał Kocot, Ryszard Wilczyński i Stanisław Zak.

Dobrze przygotować się do tegorocznej akcji przewozów jesiennych

W ZRASTA z roku na rok masa ziemiopłodów przewożonych przez żegluga śródlądową. Już w roku 1954 przewiozła ona o 155 proc. ziemiopłodów więcej niż w roku 1953. Dzięki dużemu napływowi masy towarowej, jak również lepszej organizacji i mechanizacji przeładunków Żegluga na Odrze przekroczyła wyznaczone w planie zadania. Również Bydgoska i Warszawska Żegluga na Wiśle dokonały poważnego wysiłku w celu odpowiedniego przygotowania przewozów jesiennych.

Jednak mimo wysiłków Warszawska i Bydgoska Żegluga na Wiśle nie osiągnęły planowych rezultatów w przewozach ziemiopłodów. Złożyło się na to wiele błędów i niedociągnięć. Główną przyczyną tego stanu rzeczy był fakt, że przygotowania do przewozów jesiennych nie miały charakteru kompleksowego. I tak np. Bydgoska Żegluga na Wiśle dobrze przygotowała tabor zaniebując natomiast zabezpieczeniu rytmiki dostaw i małą mechanizacją przeładunku.

Również Żegluga na Odrze mimo wysokiego przekroczenia zadań planowych popełniła wiele błędów. Do najważniejszych należał brak energicznej aktywności, czego wyrazem było przyjmowanie tylko tych ziemiopłodów, których przewóz nie nastroczał większych trudności.

Ogólnie do najważniejszych błędów i niedociągnięć

Poważne i odpowiedzialne zadania stoją obecnie przed wszystkimi rodzajami transportu. Obok swych normalnych zadań transport musi bowiem dokonać przetrzutu poważnej ilości ziemiopłodów.

O tym jak wielką wagę dla gospodarki państwowej ma sprawne wykonanie przewozów jesiennych, świadczy Uchwała Prezydium Rządu z dnia 27 lipca 1955 r. w sprawie przewozu ziemiopłodów z tegorocznych zbiorów.

nie jakie wystąpiły w żegludze śródlądowej w okresie przewozów jesiennych 1954 r., a które w mniejszym lub większym stopniu dotyczą wszystkich przedsiębiorstw żeglugowych, zaliczyć należy:

● Brak stałej i ścisłej współpracy z Ministerstwem Skupu i Ministerstwem PGR oraz podległymi jednostkami w terenie. Na skutek tego w wielu wypadkach barki oczekiwały po kilka dni na załadunek. Miało to miejsce w szczególności przy załadunku zboża w rejonie Górnej Noteci i przy załadunku buraków i innych ziemiopłodów w rejonie Żuław.

● Słaba współpraca z wojewódzkimi zespołami koordynującymi przewozy jesiennie. Na skutek tego niektóre ładunki przeznaczone początkowo do przewozu wodą, zostały skierowane na transport lądowy. Na przykład w Bydgoszczy barki oczyszczone i przygotowane do przewozu zboża w rejonie górnej Noteci na skutek niedostarczenia tych ładunków przez PZZ zostały po kilkudniowym przestoju ponownie załadowane rudą.

● Zbyt późne ustalanie z zainteresowanymi jednostkami punktów przeładunkowych w rezultacie czego, nie przygotowano w wielu wypadkach na czas urządzeń przeładunkowych, pomostów, dróg dojazdowych itp. Zarysowało się to szczególnie w rejonie Żuław.

● Niedostateczne zabezpieczenie rytmicznej dostawy masy towarowej oraz terminowego rozładunku. Powodowało to, że barki lądowane były częściowo a następnie oczekiwały przez parę dni na doładowanie względnie odpływały nie wykorzystując w pełni swej zdolności przewozowej.

● Niedostateczna współpraca z Administracją Dróg Wodnych, w wyniku czego niektóre roboty pogłębiarskie nie zostały na czas wykonane.

Nawiązać ściślejszą współpracę z terenowymi jednostkami Ministerstwa PGR i Min. Skupu celem wcześniejszego ustalenia lokalizacji punktów przeładunkowych i odpowiedniego ich przygotowania przede wszystkim przez szersze stosowanie małej mechanizacji. Aby sytuacja w tym zakresie uległa

poprawie należy przeanalizować możliwości wypożyczenia na okres przewozów jesiennych od terenowych jednostek nie zainteresowanych bezpośrednio przewozami (np. przedsiębiorstwa budowlane) urządzeń przeładunkowych jak dźwigi samochodowe, transportery itp. Trzeba również ustalić z przedstawicielami PGR i M.n. Skupu sposoby wzajemnego operatywnego przekazywania i załatwiania wszelkich interwencji dotyczących przewozów jesiennych w trybie nadzwyczajnym.

Ustalenie wspólnie z Administracją Dróg Wodnych potrzeb i terminów pogłębiania zagrożonych odcinków szlaków żeglugowych. Zaopatrzenie, ze szczególną troską, załóg w odzież ciepłą i ochronną oraz środki żywnościowe i prasę.

Lepiej zorganizować i wykorzystywać sieć agentów handlowych.

Realizacja powyższych postulatów przyczyni się do przyspieszenia rotacji taboru, zmniejszenia przestojów, a tym samym do pełniejszego wykorzystania ukrytych rezerw przewozowych.

Andrzej Olszyński

Porozmawiajmy

Jeszcze o problemie niepewności pracy we flocie

Zastanówmy się czy ten problem w ogóle istnieje? Moim zdaniem problem niepewności pracy we flocie nie istnieje, a istnieją jedynie wśród marynarzy nastroje niepewności, które za puściły nawet dość głębokie korzenie. O istnieniu tych nastrojów można przekonać się z rozmów z marynarzami, świadczą o nich wypadki niechętnego odchodzenia na urlop, braku dostatecznej szczerości w wypowiedziach, unikania walki o słuszne sprawy i wiele podobnych. W artykule tym nie kuszę się o znalezienie wszystkich dróg dla zmiany sytuacji, pragnę jedynie wywołać dyskusję w środowisku marynarskim, która pomoże instancjom partyjnym i administracji w wyłapaniu należytych wniosków.

Zajmę się głównie sprawą naświetlenia przyczyn tych nastrojów we flocie.

Jedną z głównych przyczyn są braki w pracy kadrowej we flocie.

Szczególnie w latach 1952—53 zwolniono z PMH i przeniesiono do pracy na lądzie (co i nadal się robi) sporą ilość ludzi, nie nadających się do tej pracy z różnych względów: awanturników i pijaków, ludzi zdeprawowanych, zawodowych szmuglerów itp., którzy swym postępowaniem przyniesli i przyniosą ujemną dobrą imię polskiej marynary i mieli bardzo zły wpływ na resztę załóg.

Głównym powodem tych ludzi została trafnie oceniona i powinna dla dobra o-

Domki jednorodzinne dla marynarzy

PRAGNIENIEM wielu marynarzy i pracowników PLO jest posiadanie własnego jednorodzinnego domku. Nie było to proste dotychczas, gdyż sprawa budownictwa indywidualnego nie była należycie uregulowana. Brak było dostatecznej ilości materiałów budowlanych i dysponowano szczupłym kredytem.

Inaczej sprawa ta przedstawia się obecnie. Dzięki staraniom dyrekcji i rady załadowej PLO trudności te w znacznej mierze zostały rozwiązane. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego i Ministerstwo Żegludki zezwoliły na budowę domków jednorodzinnych w ramach budownictwa przyzakładowego.

Przydzielono odpowiednią ilość materiałów budowlanych i przyznano większe kredyty. PLO przyjęły na siebie opiekę nad tym budownictwem i kierują nim

otrzymując parcelę w ORŁOWIE oraz działki w różnych miejscach w SOPOCIE. Parcele w Orłowie leżą wzdłuż rz. KACZEJ, a zamykają ją ul. POWSTANIA STYCZNIOWEGO i ul. BOHATERÓW STALINGRADU. Na przydzielonym terenie będzie można postawić około 100 domków.

Na placu budowy w Orłowie wstępne prace przygotowane są już w pełnym toku. W chwili gdy to piszę, dzieli się działki i wyznacza wykopy pod fundamenty. Rozpoczęto także produkcję płyt prefabrykowanych ze żwiru i betonu i innych. Każdy domek będzie składał się z 3—4 pokoi, kuchni i łazienki, i będzie posiadał własną instalację c.o., podgrzewacz do wody, oraz inne urządzenia i pomieszczenia gospodarskie.

W ramach budownictwa przyzakładowego, PLO pla-



Kpt. Andrzej Goebel i kierownik (Warszawskiej Spółdzielni Budowlanej) inż. Stefan Zagrodziński na placu budowy w Orłowie badają prefabrykowane płyty, z których będą budowane domki.

poprzez stworzoną ostatnio w tym celu komórkę organizacyjną.

Budowa domków weszła już w stadium realizacji. Już na terenie do zabudowy PLO 20.

nałą wybudować jeszcze w br. 20 domków w stanie surowym w Orłowie i przysłać materiał prefabrykowany na budowę dalszych 20.

Basia i Stawek idą do szkoły



Basia Bartłomiejczyk ma już roczek. Pierwsza próba odbyła się oczywiście na oczach fotoreportera, że by w drodze do szkoły nie było żadnych nieprzewidywanych niespodzianek.

Z dumą pokazuje nam Stawek Janus swoje szkolne przybory. A wszystko w pierwszorzędnym gatunku. Przy wyborze najlepszą doradczynią była, rzecz jasna, mamusia.



Pierwszego września rozpoczyna się nowy rok szkolny. Wiele dzieci po raz pierwszy przekroczyło w tym dniu progi szkolne. Zanim jednak to nastąpi, trwają w domach gorące prace przygotowawcze, narady, zakupy. Niejednemu siedmiolatkowi sprawa piórniaka czy elementarza spędza sen z powiek — gdzie kupić? W jakim kolorze? Z jakimi wzorami? A torty, kajety, ołówki i gumki — mój Boże tyle spraw na raz!

Dotarcie na str. 2

Jeszcze o problemie niepewności pracy we flocie

(Dokończenie ze str. 1)

przeciwieństwo wytworzyli ducha podejrzliwości i braku zaufania. Niektórzy oficerowie otoczyli swą pracę nimbem tajemniczości, jakoby aparat KO miał jakieś poufne i wiadome tylko dla wtajemniczonych cele.

Wielu oficerów (w początkowym okresie, a i dziś się to zdarza) postawiło siebie i swą pracę poza kontrolą i krytyką nie tylko załogi ale nawet organizacji partyjnej, wywyższając się również często ponad kierownictwo statku. Niektórzy z oficerów zamiast opierać się w swej pracy na całym kolektywie statkowym, tworzyli gruny i grupki uprzywilejowanych i zaufanych, co powodowało rozbięcie załogi, sprzyjało brakowi szczerości, plotkarstwu i rozrabiactwu.

Inna przyczyna nastrojów, niepewności tkwi w zupełnej dowolności interpretowania przez aktyw statkowy różnych norm moralnych Ogół marynarzy a nawet aktyw statkowy jest zdezorientowany — co wolno a co nie. Jeden traktuje grę w karty prawie jak zbrodnię, a drugi uważa, że zagranie sobie w brydża lub tysiąca, to bardzo stosowna rozrywka. Jeden uważa, że wszelkie picie alkoholu to prawie przestępstwo, a drugi sądzi, że wypicie kilku kieliszków, w czasie wolnym od służby — jest sprawą jak najbardziej normalną.

Różnice zdań na różne te

go rodzaju tematy są bardzo skrajne, co czym może świadczyć choćby ostatnia dyskusja w „Sterze” na temat „handlu marynarskiego”, a organizacje partyjne i aparat KO cofają się często przed zajęciem stanowiska w tych sprawach oraz od dyskusji na te tematy.

Istnieją pewnie i inne przyczyny nastrojów niepewności i złego samopoczucia niektórych marynarzy. Należy jednak stwierdzić, że u źródeł tych wszystkich błędów i wypaczeń tkwi brak dostatecznej pracy politycznej, uświadamiającej i wyjaśniającej oraz brak jednolitej nacełowanej na te sprawy metody wychowawczej stosowanej przez organizację partyjną i aparat KO.

Nie stworzono również do tychczas dostatecznej atmosfery obrony człowieka krzywdzonego lub niesłusznie ocenionego czy posądzanego. Nie stworzono dostatecznej atmosfery walki z rozrabiactwem, plotkarstwem i zawiścią, które nieustannie jeszcze mają tu i ówdzie pole do działania.

Nie trzeba dodawać, że tam gdzie są braki i błędy w pracy powstaje grunt dla działania różnego rodzaju wrogich i wicherzających elementów. Elementy te urągają opinii, że wszyscy zwolnieni z floty to „niewinny aniołki” i ofiary krwiożerczych kadrowców, lub aparatu KO; że zwolnienia z

floty następują w/g widzi mi się tego czy innego wszechwładnego człowieka; że nikt we flocie nie znajdzie sprawiedliwości i uznania; że nikt nie jest pewien dnia i godziny swej oracy we flocie.

Te i tym podobne bzdury, uparcie powtarzane trafiają do mniej odpornych marynarzy, siejąc wśród załóg za męt i niepokój. Powróćmy jednak do pytania: czy faktycznie istnieje problem niepewności pracy w naszej flocie? Odpowiedź na to pytanie może być tylko jedna. Taki problem w naszej flocie nie istnieje. Żaden uczywy, dobrze pracujący marynarz nie jest zagrożony w swojej pracy. Możemy za tym i musimy zlikwidować pokutujące nastroje niepewności, musimy wydać ostrą walkę wszystkim tym błędom i brakom, które utrzymywaniu się tych nastrojów sprzyjają.

W.

Pokój nas łączy

WSRÓD młodzieży gdańskiej Ekspozytury Żeglarni na Wiśle panowało zgodne przekonanie, że na festiwal do Warszawy powinni jako uczestnicy pojechać: palacz z „Ludomira Różyckiego”, Józef Sajko i sternik z „Okrze” Kazimierz Gasiul.

Oni też obaj wyruszyli w dniach Festiwalu do Warszawy z zadaniem przekazać kolegom delegatom z całego świata pozdrowień od młodzieży żeglarskiej Gdańska.

Pierwsze tygodnie po festiwalu w Gdańsku okresem najbardziej wyjątkowej pracy. Wycieczki, wycieczki. Załogi wszystkich statków pracują z niezwykłym poświęceniem, częstokroć po kilkanaście godzin na dobę. Nie mieli więc jeszcze kole dzy Józef Sajko i Kazimierz Gasiul dość czasu, aby nale

żyć podzielić się swoimi wrażeniami z Festiwalu ze wszystkimi żeglarzami. Zrobią to z pewnością, gdy ruch wycieczkowy zmaleje nieco. Ale chętnie wykorzystują oni każdą wolną chwilę aby choć fragmentarycznie, urywkami, w króciutkich przerwach opowiedzieć kolegom o tym, jak to było na Festiwalu.

Józef Sajko wychodzi z kotłowni. Pospiesznie wyciera pakulami uwalane w smarach dłonie. Wokół niego zbiera się grupka ciekawych.

— Chcecie wiedzieć, jak to było na Festiwalu? — uśmiecha się — w dwóch słowach to się nie da powiedzieć. Byliśmy w Warszawie zaledwie 4 dni, ale widzieliśmy tyle, jakbyśmy obejchali dookoła cały świat...

Tyle narodowości nie gościła jeszcze nigdy Warszawa, tyle języków nie słyszał jeszcze nikt dotąd.

4 dni to krótki czas, ale wystarczająco długi, aby zażyć wiele znajomości, porozmawiać z delegatami na różne tematy. Poznaliśmy o sobiście wielu przyjaciół z różnych krajów. Każdy miał na sobie inny strój, ale każdy wiedział, że ani strój

ani język, ani kolor skóry nie może ludzi dzielić. Nie było rzeźby, sprawy, która by zasadniczo poważnie dzieliła delegatów łączyła nas



Palacz Józef Sajko przy pracy

natomiast jedna najważniejsza sprawa — wola pokoju. Wiele mówiło się o wojnie. W różnych językach — ale treść słów brzmiała jednako, zgodnie — nie chcemy wojny. Manifestowali to delegaci zresztą nie tylko słowami — występy zespo-

łów artystycznych, spartakiady, wszystko cokolwiek robili w Warszawie, z czym przyjechali na Festiwal, mówiło o umiłowaniu pokoju, o nienawiści do wojny.

Zawarliśmy wiele znajomości, przywieźliśmy ze sobą sporo nie tylko autografów ale i adresów. Sami też dawaliśmy nasze adresy. Jak będę miał trochę wolnego czasu, napiszę do Korei, Bułgarii i Albanii. Mam tam wielu przyjaciół. Obiecał mi sobie, że będziemy pisać o swojej pracy, o tym jak żyje młodzież i jak walczą o utrwalenie pokoju. Pamiętacie albańską artystkę z filmu „Skandenberg”?

Mam jej autograf, a z Ko reankami dogadałem się bez trudu — znają trochę rosyjskich słów. Występy, festyny, tańce na każdym placu Warszawy, orkiestry i koro wody jak w kalejdoskopie — przesunęły się przed naszymi oczami. Żał nam było żegnać się z Warszawą. Opuszczaliśmy Warszawę festiwalową z jednym głębokim przekonaniem — całą młodzież zebrana w Warszawie, a także i ta która delegaci reprezentują, jednego pragnie najmocniej, jednego sobie życzy — pokój.

rozmawiał hs

Serdecznie witamy!



W pierwszych dniach września wraca do Gdyni s/s „Kiliński” po blisko rocznym pobycie w Wietnamie. Kilkakrotnie już pisaliśmy o niezwykłym ładunku jaki załoga tego statku wzięła do kraju. A oto jak sobie w związku z tym wyobraża nasz rysownik E. Karłowicz, żeście na ląd kapitana statku.

Z życia ZPPZ

W przyszłym roku zorganizujemy to lepiej

W II KWARTALE b. r. przeprowadzono szkolenie aktywów związkowego na terenie Okręgu Szczecińskiego. W tym to czasie zorganizowano 37 kursów i przeszkolono 847 aktywistów z podległych ZPPZ za kładowych pracy.

Najsprawniej przebiegało szkolenie w Zarządzie Portu Szczecin, tam bowiem Rady Oddziałowe zapewniły pełną frekwencję, niezły poziom i terminowe zakończenie kursów.

Jednak nie wszystkie zakłady podeszły z takim zrozumieniem do szkolenia. Nie wiele uwagi poświęciły temu ważnemu zagadnieniu

Rady Zakładowe, m. in. PRC i P i Stocznii Remontowej. Komisje szkoleniowe w tych przedsiębiorstwach nie odbyły nawet ani jednego posiedzenia. Jaskrawy przykład lekceważenia szkolenia dostarczyła także PZM — gdzie z powodu złej frekwencji musiano całkiem zlikwidować szkolenie.

Trzeba przyznać, że poważna odpowiedzialność za zaniechania spada na Zarząd Okręgowy, który nie przewidział tej sytuacji i w okresie szkoleniowym nie zorganizował ani jednej odprawy z przewodniczącymi Komisji Szkoleniowych i z kierownikami kursów, aby pomóc im w likwidacji trudności organizacyjnych i programowych.

Praca społecznej Komisji

Szkoleniowej przy Zarządzie Okręgu też była niedostateczna. Poszczególne członkowie nie przychodzili na zebrania i nie interesowali się szkoleniem. Komisja ograniczała się jedynie do kontroli, pomijając natomiast całkowicie pomoc dla Rad Zakładowych.

Trzeba stwierdzić, że na skutek tych niedociągnięć tegoroczne szkolenie nie dało pełnego instruktażu dla aktywów związkowego i nie nauczyło praktycznie pracowników aktywów Rad Zakładowych.

Popołnione błędy powinny być przykładem doświadczeniem dla ZO. ZPPZ oraz Rad Zakładowych w Szczecinie i nie mogą powtórzyć się w przyszłym roku.

Janusz Wilemborek

KONKURS

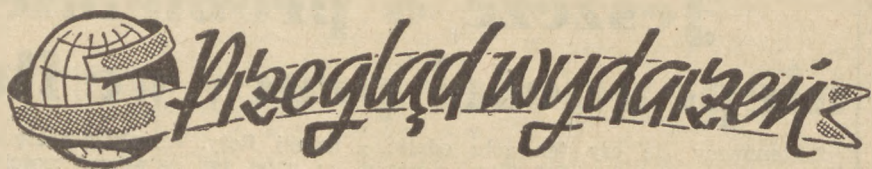
na „Pamiętnik Marynarza”

Wydział Polityczny PLO wraz z Zarządem Głównym ZPPZ ogłosił konkurs literacki na „Pamiętnik Marynarza”. W konkursie mogą i powinni wziąć udział wszyscy pracownicy PLO i PZM. Chodzi o wspomnienia związane z pracą na morzu w okresie przedwojennym, w okresie wojennym i szczególnie w minionym dziesięcioleciu Polskiej Ludowej.

Formy pamiętnika dowolne. Może to być zbiór własnych przeżyć, szkice zaobserwowane, opowiadania, nowele. Nazwa, konkurs literacki, nie powinna przerażać marynarzy nie posiadających zdolności literackich czy pisarskich. Piszcze tak jak umiecie i myślicie, po prostu list do rodziny.

Konkurs, którego celem jest wydanie zbiorowych wspomnień marynarzy rozpoczyna się 30 sierpnia br. i trwać będzie do 1 maja 1956 r.

Zgłoszenia należy kierować do Aparatu Pol-Wych. PLO podając imię, nazwisko, zawód, statek i adres domowy. Dla autorów najlepszych prac przewiduje się nagrody w wysokości: I — 2 000 zł, II — 1 500 zł, III — 1 000 zł, IV — 500 zł oraz szereg nagród pocieszenia i dyplomów.



W PONIEDZIAŁEK 29 sierpnia rozpoczynają się pierwsze z serii rokowań, zapowiedzianych uchwałami konferencji wielkiej czwórki sprzed miesiąca. Tego dnia w Nowym Jorku podejmuje prace podkomisja rozbrojeniowa ONZ, która wyniki swych obrad przedłoży czterem ministrom spraw zagranicznych, zbierającym się w Genewie w końcu października br.

Opinia światowa przywiązuje poważne znaczenie do tych pertraktacji. Postępujące odprężenie międzynarodowe, a przede wszystkim klimat konferencji genewskiej, stwarzają po raz pierwszy po II wojnie światowej warunki, w których można postawić sprawę rozbrojenia i jego kontroli na realnym gruncie. Jest zresztą rzeczą oczywistą i logiczną, że wyniki konferencji genewskiej musiały wysunąć sprawę rozbrojenia na czołowe miejsce. Jeśli bowiem istota konferencji sześciu rządów czterech mocarstw sprowadza się do przyjęcia przez wszystkich jej uczestników zasad, iż nikt nie będzie szukał rozwiązania spornych problemów międzynarodowych na drodze wojny, a będzie go szukał na drodze rokowań — to wyrzeczenie się wojny jako narzędzia politycznego winno nieść ze sobą również wyrzeczenie się przygotowania do wojny, czyli rozbrojenie w skali międzynarodowej, rzetelnie kontrolowane.

Walczące o pokój narody wiążą z tą sprawą wielkie nadzieje. Zbrojenia budzą bowiem nie tylko uzasadniony niepokój narodów, ale jednocześnie kładą się na nich ciężkim brzemieniem, obarczając szerokie masy ogromnymi ciężarami finansowymi.

JAK pamiętamy z dyrektyw konferencji wielkiej czwórki, podkomisja rozbrojeniowa ma rozpatrzyć projekty przedłożone przez wszystkie cztery wielkie mocarstwa. Rzecz za tem leży w tym, aby w wyniku obrad podkomisji zostały zbliżone ku sobie stanowiska mocarstw zachodnich (nie zupełnie jednolite w tym względzie) oraz stanowisko Związku Radzieckiego.

Czy to zbliżenie stanowisk jest możliwe? Wydaje się, że tak. W swoich propozycjach, które ZSRR przedłożył podkomisji rozbro-

niowej ONZ 10 maja br., Związek Radziecki wyszedł naprzeciw propozycjom zachodnim, zgadzając się na zmniejszenie liczebności sił zbrojnych pięciu wielkich mocarstw według propozycji państw zachodnich, a mianowicie — aby Stany Zjednoczone, Związek Radziecki i Chiny Ludowe ograniczyły swe siły zbrojne do półtora miliona żołnierzy oraz Francja i Wielka Brytania — do 650 tysięcy każde z tych państw.

Stanowisko ZSRR w dziedzinie redukcji broni klasycznych jest tym bardziej ugodowe, jeśli weźmiemy pod uwagę ilość ludności Chin oraz ZSRR, o wiele wyższą w każdym z tych krajów, niż liczba ludności w USA.

Zresztą Związek Radziecki sam dał bezpośredni przykład, podejmując ostatnio decyzję zmniejszenia swych efektywów wojskowych o 640 tysięcy żołnierzy. Decyzja ta, wypływająca z całokształtu pokojowej polityki Kraju Rad, jest jeszcze jedną ilustracją szczerých intencji Związku Radzieckiego.

W tej sytuacji gdy ZSRR wychodzi naprzeciw propozycjom Zachodu wszyscy na świecie pragnący rozbrojenia słusznie oczekują, że również mocarstwa zachodnie podejmą poważną dyskusję na temat radzieckich propozycji zakazu broni atomowych, a w pierwszym rzędzie na temat zobowiązania, iż żadne z wielkich mocarstw nie użyje pierwszej broni atomowej, jak też, że wielkie mocarstwa zwrócą się do wszystkich innych państw z apelem o podjęcie podobnego zobowiązania.

ALE sprawa rozbrojenia zawiera w sobie jednocześnie inny problem, a mianowicie kontrolę tzn. możliwość sprawdzenia czy to rozbrojenie jest naprawdę przeprowadzane przez wszystkie strony. Kontrola ta stanowi ma zatem formę gwarancji dla państwa, które się rozbraja, że inne państwo, nie przygotowuje w tym czasie agresji.

Jak pamiętamy, Związek Radziecki proponuje realne rozwiązanie, licząc się z jedną stroną z istniejącą jeszcze nieufnością między Wschodem a Zachodem, a z drugiej strony będącej najbardziej logicznym z punktu widzenia wojskowego. Wedle propozycji radzieckich, międzynarodowy organ kontrolny

posiadałby swoje posterunki w tych wszystkich punktach, które mogą być lub stać się ośrodkami koncentracji sił zbrojnych, potrzebnych dla dokonania agresji. A więc w grę wchodziłaby tu kontrola wielkich portów morskich, lotnisk, skrzyżowań dróg, autostrad, dworców kolejowych itp. Każdy, kto ma nawet słabe pojęcie o strategii, dobrze wie, że niemożliwe jest przygotowanie ofensywy bez wykorzystania wielkich dróg i węzłów transportowych.

Ze swej strony prezydent Eisenhower wysunął w toku konferencji genewskiej inną propozycję. Jest on zdania, że skuteczną formą kontroli i zabezpieczenia przed przygotowywaniem agresji byłaby możliwość dokonywania zdjęć danego kraju przez samoloty innego kraju.

Jak stwierdził premier Bułganin, rządowi radzieckiemu wydaje się oczywiście słuszniejsze i skuteczniejsze rozwiązanie, które sam proponuje, ale nie odmawia on rozpatrzenia innych propozycji, jeśli tylko autorów ich ożywia szczerze dążenie do pokoju.

RZECZA charakterystyczną, na którą warto zwrócić uwagę jest poważna ewolucja pojęcia „kontroli”, jaka dokonała się w ciągu ostatnich dziesięcioleci. W czasach „przedatomowych” przez kontrolę rozumiano faktyczną kontrolę wykonania postanowień o rozbrojeniu. Obecnie, kiedy potężna broń atomowa może przechowywać w stosunkowo niewielkich arsenałach, o wiele ważniejszym od policzenia ilości zdemobilizowanych armat staje się, utworzenie systemu alarmowego, który by mógł ostrzec, ewentualnie zapobiec grożącej agresji. Z tego zresztą wspólnego założenia wychodzą dziś właściwie wszystkie propozycje, czy to zachodnie czy radzieckie, w sprawie kontroli rozbrojenia.

Ale z takiego postawienia sprawy wypływa też inny wniosek. Najsukcesowniej kontrola rozbrojenia jest w pierwszym rzędzie odprężenie międzynarodowe i ono warunkuje narastanie wzajemnego zaufania, co z kolei sprzyja realizacji faktycznego rozbrojenia. I dlatego śledząc z dużym zainteresowaniem obrady podkomisji rozbrojeniowej ONZ, jak też wyrażając najgłębsze pragnienie, by wielkie mocarstwa osiągnęły porozumienie w tej zasadniczej sprawie, nie zapominamy jednocześnie, że problem rozbrojenia należy rozpatrywać wraz z szeregiem innych kroków, sprzyjających odprężeniu i umacnianiu przyjaźni i współpracy między narodami. Te zaś problemy będą przedmiotem obrad październikowej konferencji ministrów spraw zagranicznych.

Jest poprawa — ale...

W numerze 7(101) „Steru” zamieściliśmy notatkę pt. „SOS” w której poddaliśmy krytyce działalność komisji KO w Gdynskiej Stoczni Remontowej. A oto co zmieniło się po naszym artykule.

Od chwili ukazania się artykułu w „Sterze”, wiele się u nas polepszyło — mówię świetlicowa Danuta Kobylańska. — Nowa komisja kulturalna — oświatowa z przewodniczącym Sierackim trochę się o zaopatrzenie świetlicy w odpowiednią ilość czasopism. Mamy ich już 12. Najbardziej poczytnie otrzymujemy w kilku egzemplarzach. Świetlica rozbrzmiewa muzyką, naprawiono bowiem radio i kupiono adapter z płytami (zgodnie z postanowieniami Zakładowej Umowy Zbiorowej), ustawiono gabloty, na ścianach są dekoracje z papieru — plastyki wykonane głównie przez naszych pracowników Duńskiego i Sierackiego. Otrzymałam także wzory liter co ułatwia mi przygotowywanie aktualnych haseł propagandowych.

— A jak z frekwencją? — Muzyka, zwiększenie ilości książek w bibliotece, przyjemny wygląd lokalu — zrobiły swoje. Coraz więcej ludzi przychodzi do świetlicy. Grają w szachy, w ping-pong. Daleko jeszcze do tego, aby można powiedzieć, że z frekwencją jest dobrze. Ale czy może być inaczej, skoro świetlica jest na terenie stoczni i do tego w miejscu odizolowanym od świata?

Zyciem naszej świetlicy interesują się ludzie. Ostat-

nio byli tu również przedstawieli komisji KO z Prezydium MRN w Gdyni. Zarząd Główny ZPPZ przyznał nam 2 etaty instruktorów, których praca przyczynia się do dalszego rozwoju naszego baletu i orkiestry.

— A jak jest z rozprowadzaniem biletów na imprezy rozrywkowe? — Rośnie ilość zgłoszeń, zwłaszcza na bilety kinowe, na „Bawmy się razem” i na inne — stwierdza tow. Kobylańska. Szkoda tylko, że zgłoszenia te nie przychodzą od organizatorów KO w grupach związkowych — jak być powinno — a są zbierane przeze mnie indywidualnie.

Jest faktem, że w świetlicy wiele zmieniło się na lepsze i o taki błąd rzeczy trzeba się troszczyć stale. Ob. Kobylańska ma wiele planów, których realizacja przyczyniłaby się do dalszego ożywienia życia świetlicowego. Komisja KO powinna o tym pamiętać.

Czynnikami, który w dużej mierze przyczynił się do pełnego ożywienia życia świetlicowego w stoczni, będzie przeniesienie siedziby świetlicy w inne, bardziej dostępne miejsce.

Dlatego apelujemy do Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych, aby pomógł stoczniowcom zgryść się w uzyskaniu odpowiedniego baru. Bowiem sprawa ta ciągnie się od 3 miesięcy i jak dotychczas bez rezultatu.

Zyciem naszej świetlicy interesują się ludzie. Ostat-

J.P.

O racjonalizatorach P Z P

We współzawodnictwie racjonalizatorskim wśród przedsiębiorstw PMH, w II kwartale br. pierwsze miejsce zajęła Polska Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie.

To osiągnięcie jest wynikiem ciężkiej pracy w tej dziedzinie, której „duszą” jest wielokrotny racjonalizator ob. Jan Rybak. Potrafił on swoim entuzjazmem ożywić pracowników P Z P, wśród których wyróżniają się ob. Leszczyński, Stępkowski, Pęcherzewski i Tymczyszyn.

Jednym z najwartościowszych projektów racjonalizatorskich jest pomysł ob. Leszczyńskiego polegający na zastosowaniu zastępczych wtryskiwaczy w silniku MWM. Usprawnienie to przyniosło ponad 100 tys. zł oszczędności i niezależności przedsiębiorstwa od importu wtryskiwaczy z zagranicy.

Kierownik p/s „Telimena” Bronisław Morka skonstruował uniwersalny klucz do rozkręcania iluminatorów na statkach. Klucz ten zakwalifikowano jako nowy wzór użytkowy.

I mechanik z p/s „Diana” Antoni Stępkowski złożył projekt, polegający na zastosowaniu kapturów na przewodach zasilających kocioł. Unika się przez to ochładzania przegród siłowych kotła i przez dłuższą żywotność rur kotłowych. Usprawnienie to dało rocznie ponad 16 tys. zł oszczędności.

CZESŁAW NASKRĘT
korespondent

Dyskutujemy o obniżce kosztów własnych

Usług śruby statkowej

MAM wrażenie, że w PMH mamy jeszcze sporo niewykorzystanych możliwości obniżki kosztów własnych.

Przyjrzyjmy się bliżej choćby zagadnieniu usług śruby statkowej, na które do dziś dnia, nikt jeszcze nie zwrócił znaczniejszej uwagi.

Aby sprawa była jasna dla wszystkich powiedzmy sobie wprost co to jest właściwie ten usług śruby?

Otóż gdyby on w ogóle nie istniał, to każdy obrót śruby, posuwałby statek o cały jej skok — naprzód lub wstecz — w zależności od kierunku obrotów.

Jednakże droga rzeczywiste przebyta przez statek, jest zawsze mniejsza od drogi, którą wyliczamy na podstawie skoku śruby. Nieuniknione straty powoduje tu właśnie usług śruby, wynikający z konstrukcyjnej sprawności śruby okrętowej i nie zawsze idealnego dopływu wody do śruby w czasie jej pracy.

Tych zasadniczych podanych powyżej strat posuwu, tego względnie stałego usług śruby, w zasadzie nie jest stałym w stanie usunąć. Jednakże w praktyce obserwujemy zjawisko zwiększania się usług, któremu możemy i powinniśmy przeciwdziałać, gdyż kosztuje on kolosalne sumy.

Istnieją przepisy zalecające coroczne dokowanie statku skrobanie i malowanie dna — jeśli statek pracuje w wodach zimniejszych, a jeśli pracuje w tropiku — operacja ta zalecana jest co 6 miesięcy. U nas niejednokrotnie eksploatuje się stat-

ki nawet dwa lata bez dokowania i uważa się to za osiągnięcie gospodarcze.

Otóż jeśli podwodna część statku obrosła silnie skorupkami i wodorostami, usług śruby zwiększa się znacznie. Zwiększa się on również przy niewłaściwym sterowaniu lub przeładowaniu statku, a przy złej pogodzie (z uwagi na nieregularny dopływ wody do śruby) usług śruby zwiększa się nawet bardzo poważnie. Jak z tego wynika, można usług śruby częściowo zmniejszyć przez:

- odpowiednie załadowanie statku;
- utrzymywanie dna statku w dobrym stanie;
- odpowiednie sterowanie;

Aby lepiej zrozumieć to zagadnienie i tkwiące w nim możliwości obniżki kosztów własnych, przeanalizujemy jedną podróż okrętu statku motorowego „LEWANT”.

Statek ten przeszedł klasę roczną 1954 r. na wodzie, czyli pozostał na drugi rok w eksploatacji bez dokowania. Podwodna część kadłuba obrosła skorupkami i wodorostami do 13 mm. Spowodowało to znaczne zwiększenie tarcia wody, które jest największym oporem jaki statek ma do przezwyciężenia w morzu. W analizowanej podróży śruba okrętowa wykonała:

4843 37 obrotów, a więc przy skoku śruby 3,657 m droga teoretyczna wynosi: 4843 737 obrotów $\times$ 3,657 m = 17 713 456,209 metrów — czyli 9 564 mil morskich.

Jest to oczywiście tylko „droga teoretyczna”, gdyż droga faktycznie przebyta przez statek w tej podróży

wynosi tylko 8 359 mil morskich. A więc usług śruby (strata posuwu statku) wyniósł w tej podróży aż 12,6%.

Rozpatrzmy obecnie ile to kosztuje naszą gospodarkę narodową w przeliczeniu na złote obiegowe. Postawmy sobie przede wszystkim pytanie: ile zaoszczędzilibyśmy gdyby usług śruby w ogóle nie istniał?

Otóż wtedy dla odbycia tej samej podróży, zamiast 4 843 737 obrotów śruby, maszyna mogłaby wykonać o 12,6% obrotów mniej.

To znaczy, że 610 310 — obrotów śruby, musiała maszyna wykonać dodatkowo dla pokrycia usług. Jeśli zaś na jeden obrót śruby, maszyna zużywa 46,75 gram paliwa, to dla:

610 310 obrotów, potrzeba było 28 532 kg oleju gazowego (ropy) — wartości ogólnej = 33 810 zł.

Liczmy dalej. W podróży tej śruba wykonywała średnio — 93 obroty na minutę, a więc dla zrobienia dodatkowych 610 310 obrotów, zużyto 6 562 minuty tj. 109 godzin 22 min. Czyli czas trwania naszej podróży ze względu na usług śruby, musiał się przedłużyć o przeszło 4 i pół doby.

W tym czasie zużyto 169 kg oliwy maszynowej po 3,90 zł, wartości ogólnej 425,10 zł, oraz 76 kg oliwy cylindrowej po 3,90 zł — wartości 296,40 zł. Stracone „statkogodziny” (przy stawce ca 461 zł obiegowych za jedną statkogodzinę) mają wartość 50 479,50 zł obiegowych.

Tak więc wszystkie straty powstałe w związku z usługiem podwyższyły koszty jednej podróży o sumę = 85 010 zł obiegowych. Gdyby jednak statek był w swoim czasie dokowany i miał oczyszczone dno, wtedy przy identycznych warunkach podróży, usług śruby wyniósłby nie 12,6% a najwyżej 8 procent. Postawmy sobie też raz drugie pytanie: ile wyniosłyby oszczędności, gdyby usług śruby był utrzymany w granicach osiągalnego minimum?

Jeśli dla odbycia podróży — 8 359 mil morskich bez usług śruby, potrzeba 4 233 427 obrotów — to przy 8 procentowym usług, trzeba by wykonać tylko 338 674 obrotów dodatkowych, czyli o 271 636 obrotów mniej, niż zrobiono w rzeczywistości w tej podróży. Na tę zbyleczną ilość obrotów śruby, zużyto ca 12 699 kg ropy, ca 48 kg oliwy maszynowej, ca 33 kg oliwy cylindrowej oraz stracono niepotrzebnie 48,5

statkogodzin. Po wymnożeniu tych cyfr przez odpowiednie stawki jak w poprzednim obliczeniu straty spowodowane wyższą usługą śruby z 8 na 12,6% wynoszą ogółem w jednej podróży 37 722 zł.

W ciągu roku statek wykonał 5 podróży. Dwa lata pracy statku musiało poważnie wpłynąć na osiągnięcia eksploatacyjne w wykonaniu planów przewozowych. Zrozumiałe jest jednak, że nie pozostało to bez wpływu na jego stan techniczny. W ciągu drugiego roku eksploatacji były takie podróże, w których usług śruby dochodził do 16%.

Dokładną analizę kosztów związanych ze zwiększeniem się usług śruby za cały ten rok, można by przeprowadzić dopiero w zestawieniu z wpływem frachtowym za ten okres.

Ponieważ jednak brak mi do tego odpowiedniego materiału, kończę moje wywody bezsprzecznym stwierdzeniem że walka o utrzymanie minimalnego usług śruby, może dać w skali całej naszej floty poważne oszczędności, jeśli zajmijmy się bliżej tym zagadnieniem.

H. ŁAWRYNOWICZ
starszy mechanik
m/s „Lewant”

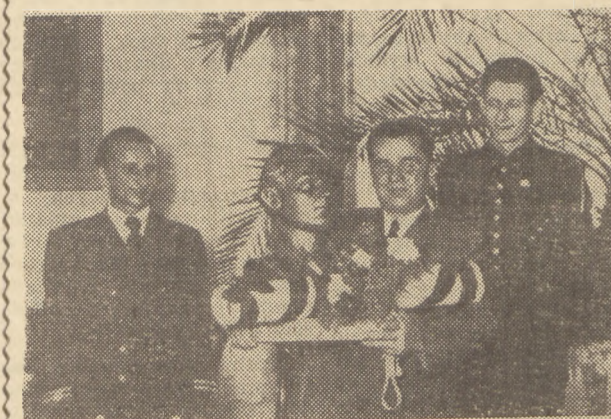
Lepiej organizować wyjazdy ekip łączności

Jednym z przejawów ścisłej łączności miasta ze wsią jest pomoc, jakiej udzielają chłopom załogi zakładów przemysłowych przy sprzeczce zbóż.

Doceniając wagę tej pomocy pracownicy Gdyńskiej Stoczni Remontowej. W dniu 21 sierpnia br. 220 osób zrealizowało ze świętecznego wypoczynku i wyjechało na wieś do pomocy przy żniwach. Wyjeżdżali z głębokim przeświadczeniem, że ich ręce zostaną w pełni wykorzystane do pracy. Czy tak zawsze jest?

Jedna grupa w ilości 150 osób została skierowana do PGR Stęgna, w zespole PGR Stuttgart. Stocznicy wyjechali z Gdyni o godz. 7.30. Niewłaściwe rozczepienie terenu doprowadziło do 2 godzinnej straty czasu, ty le bowiem zmarnowano na szukanie dróg dojazdu do Stęgni. Wzmocniona pracą stocznicy obiecywali sobie nadrobić to opóźnienie. Nie było to jednak takie proste. Już na wstępie po

Górnicy z kopalni „Piaś” u marynarzy z m/s „Piaś”



Ostatnio odwiedziła załogę m/s „Piaś” delegacja kopalni „Piaś”. W czasie spotkania,



które upłynęło w bardzo serdecznej atmosferze, górnicy podarowali marynarzom piękną rzeźbę przedstawiającą popiersie górnik (zdjęcie górne). Marynarze odwzajemnili się, przekazując w darze dla załogi kopalni model statku (zdjęcie dolne).

C

Przodujący oficer floty

Dojść do rangi oficera, zostać kapitanem na statku — jest marzeniem każdego marynarza. Dobrze wiadomo, jak trudno było to marzenie zrealizować za czasów Polski sanacyjnej. Dużo na ten temat mogą powiedzieć nasi starsi marynarze, którzy awans oficerski wysługiwali sobie dziesiątkami lat służby z często i poniewierki. Czy w pełni zdają sobie z tego sprawę nasi młodzi marynarze, wychowani w jakichś odmiennych warunkach Polski Ludowej? Czy rzetelną codzienną pracą placą swą ojczyznę za bezpłatną naukę, za szerokie możliwości awansu?

Sa daty, do których się często wraca. Dla Aleksandra Nowickiego taką datą jest dzień 1 kwietnia 1951 r., kiedy to jako świeżo upieczony absolwent Szkoły Morskiej w Szczecinie rozpoczął na s/s „Wieluń” zaszczytną służbę marynarza. Przyszedł na statek z niemałym zasobem wiedzy i z mocnym postanowieniem praktycznego jej spożytkowania. I temu pozostał wier

ny.

Dziś Nowicki jest I oficerem. Statek i jego załoga są dla niego drugim domem rodzinnym, którego czuje się gospodarzem.

Jest młody. Liczy sobie 27 lat, ale posiada już niemałe doświadczenie. Zdobytą je pracą nad sobą. Żywo interesuje się metodami pracy przeładunkowych w portach. Ilustracją tego może być jego trafny wniosek dotyczący załadunku tarczy na statek. Do niedawna ładowało się ją w naszych portach systemem równoległym, rozdzielając jedną partię konosamentową do poszczególnych ładowni. Taką sposobem załadunku nie stwarzała jednak warunków dla przyspieszenia wyładunku w porcie przeznaczenia — w Londynie, gdzie tarcie składa się na barki wg partii konosamentowych.

Przy rozłożeniu bowiem jednej partii w kilku ładowniach barka musiała być często przeciągana spod jednej ładowni do drugiej, co przedłużało czas wyładunku. Uniknąć tego można, gdy każda z partii konosamentowych będzie zasztatowana w jednej ładowni. Nowicki podzielił się swym spostrzeżeniem z kpt. Marlanem Owadnickim, który w następnej podróży nr 236 polecił portowcom gdańskim załadować tarcie w sposób wskazany przez I oficera. W rezultacie — wyładunek w



Londynie został przyspieszony o 2 dni. Wyładowca londyński wyraził się z całym uznaniem o nowym sposobie sztatowania tarczy, który praktykują obecnie również i inne polskie statki.

Przytoczony przykład nie jest odosobniony, Nowicki systematycznie i umiejętnie prowadzi analizę wyników pracy statku. Jest ona dla niego bodźcem do lepszego wykorzystywania możliwości przewozowych statku.

W drodze obliczeń poprawił niedokładne dane określające stateczność s/s „Wieluń”. Obecnie statek zabiera większy ładunek tarczy na pokład — a jego zdolność załadowcza zwiększyła się o 50 standartów.

Bogactwem swą wiedzę Nowicki chętnie dzieli się z kolegami. Część można zastać go nad książką z II of. Lucjanem Kowackim, III of. Tadeuszem Musielakiem, którym pomaga w dokształcaniu się. Zachęca marynarzy do korzystania ze szkolenia przywarsztatowego. Wiele z niego skorzystał Józef Wieckowski.

Załoga parowca „Wieluń” lubi I oficera, za jego pracowitość i koleżeńskie podejście. Ceni go za wiedzę zawodową i polityczną, którą jako wykładowca w sposób przystępny i ciekawy przekazuje kolegom na kursach szkolenia. W ciągu 4 lat wzorowej pracy na morzu Nowicki zebrał sporo zasług. Fakt ten m. in. podkreśla nadana mu odznaka przodownika pracy i srebrny krzyż zasługi.

Ostatnio komisja współzawodnictwa P Z P wyróżniła Nowickiego mianem „lepszego starszego oficera za okres II kwartału br.

J. PAŁKIEWICZ

Chcemy płacić składki

OB. REDAKTORZE! W czerwcu br. będąc w jednym z portów zagranicznych, otrzymaliśmy wśród wielu pism także komunikat Rady Zakładowej PLO — Nr 1/55. Do dnia dzisiejszego najcięższe umyśli na m/t „KARPATY” dumają nad nim tak jak kiedyś nad krzyżówką ob. JABŁECKIEJ podaną w drugim numerze biuletynu „Cała naprzód”. Bo i na pewno ob. Redaktor też nie zgadłby „inicjałów bruneta — pracownika Działu Zaopatrzenia”. Nawet nasz ochmistrz, który z racji swej go stanowiska przebywa w „Zaopatrzeniu” mówi, że po tak długim okresie od chwili wyjazdu z kraju, może ten brunet jest swym starszakiem.

Jednakże nam chodzi nie o krzyżówkę a o składki związkowe, gdyż w wyżej wspomnianym komunikacie Rady Zakładowej rozestaliśmy na wszystkie statki, jest wymieniony m. in. nasz statek, który zalega ze składkami za 5 miesięcy. Dalej jest mowa, że — „Rady Oddziałowe” na wyżej wymienionych statkach zaniedbały ten odcinek pracy, ale nie tylko ten... i — że składki członkowskie ściągają i a bieżąco świadczą o wysokości poziomu wyrobień połącznego członków załóg

statkowych i grup związkowych.

Wyjechaliśmy z kraju 3 grudnia 1954 r. Do listopada ub. roku składki płaciłmy na bieżąco, więc pytamy się gromkim głosem — jak mamy teraz płacić, będąc daleko od kraju, przegadając nikt z nas polskiej waluty za granicą nie posiada. Była nawet taka koncepcja, aby upoważnionego członka załogi wystąpić do Rady Zakładowej w celu uregulowania naszych zaległości. Jednakże ta koncepcja odpadła, gdyż nie dano nam wizy. Komunikat o którym piszę został wydany w maju, a ten artykuł piszę w lipcu. Przez ten czas w dalszym ciągu nie płacimy składek i prawu podobnie zapłacimy je dopiero późną jesienią po powrocie do kraju. A więc już w tej chwili zaczynamy wyświadczać się na czoło statków, które nie płacą składek. Cóż będzie gdy minie 10 miesięcy, a my nie zapłacimy składek? Na pewno dostaniemy znów „komunikat”, w którym nasze wyrobień polityczne spadnie do zera. Dla tego też jesteśmy poważnie zaniepokojeni Ob. Redaktorze i prosimy o radę jak wybrnąć z tej sytuacji i „na przyszłość” nasze wyrobień polityczne jeszcze przed przyjazdem do kraju

Chcę jeszcze powrócić do zaniedbanych (wg komunikatu) odcinków naszej pracy związkowej. Oprócz „odcinka składek” jest powiedziane — „ale nie tylko ten”. My pytamy się — jaki? Jeżeli ta uwaga ma stanowić wytyczne do dalszej naszej pracy, to prosilibyśmy jednak o bardziej konkretne wskazówki. I jeszcze jedna sprawa. Czy ob. Redaktor będąc oderwanym od kraju przez 10 miesięcy nie mając żadnej gazetki lub też materiałów związkowych poza dwoma numerami „Cała naprzód” — mógłby na odcinku związkowym podnieść swą świadomość — na pewno nie. I my też nie. Niekiedy z nas twierdzą, że w jednym z pokojów Rady Zakładowej nazbierała się taka ilość czasopism związkowych, że przesłoniła całkowicie nasz statek i dlatego pracownicy Rady nie wiedzą, gdzie podziały się „Karpaty”.

Kończąc ten list, zapewniam w imieniu załogi, że nam wszystkim jednak szkolić się i po powrocie do kraju wykazać swe wyrobień polityczne, chociażby nawet przez zapłacenie składek związkowych za cały okres podróży.

E. D.

Co z tymi pomysłami?

Od dłuższego już czasu, pracowników operacyjnych Wydziału Eksploatacji „Chłibo” nurtuje myśl, jak przyspieszyć przeładunki statków i skrócić przestoje w portach.

Jeszcze w październiku 1953 r. przesłano do ówczesnego Klubu Racjonalizacji P Z P pięć wniosków dotyczących usprawnienia przeładunków. Pół roku później racjonalizatorzy zostali zawiadomieni o odrzuceniu ich wniosków.

W uzasadnieniu podano, że jedno z założeń: „rozpracowanie przez Morski Instytut Techniczny” — pismo TP2/5301/14/3/54 z dnia 5 maja 1954 r., inne — „zostały już zgłoszone wcześniej” — pismo TUW/Ga-5301/51/1/54 z dnia 16 kwietnia 1954 r., a jeszcze inny „nie został przyjęty do realizacji, gdyż ZPG jest w posiadaniu podobnego projektu, który będzie realizowany w najbliższej przyszłości” — pismo z dnia 12. I. 1955 r. itp.

Byłoby wszystko w porządku gdyby dziś te wspomniane w pismach wnioski racjonalizatorskie, zostały rzeczywiście zastosowane w praktyce.

Tak jednak nie jest. Robotnicy ZPG w dalszym ciągu — po pierwszej kropki deszczu, przerywają pracę przy przeładunku drobnicy i innych towarów wrażliwych na wilgoć, np. cukru — choć wniosok tow. Jerzmana usprawniający przeładunek w czasie deszczu, został złożony przed dwoma laty i tyleż czasu jest rozpracowywany przez MIT. Warto to wspomnieć, że na statkach obsługiwanych tylko przez „Chłibo”

polbrok, przestoje spowodowane złą pogodą w okresie od maja 1954 r. do maja 1955 r. wyniosły 40 statkogodzin, czyli spowodowały stratę około 600 000 złotych.

Z powodu niewłaściwego zmechanizowania czyszczenia ładowni po ładunkach maso wy jak fosfory, np. statek „Przyszłość” miał w marcu br. przestój 40 godzin, a przecież ZP Gdynia odrzucając wniosek tow. Wodkacza, że „w najbliższej przyszłości zostanie zastosowany lepszy system mechanicznego czyszczenia ładowni”.

List Dyrekcji „Chłibo” do dyrektora ZP Gdyni z dnia 1 czerwca br., z prośbą o przyspieszenie w/w w/w wniosku, do dziś pozostał bez odpowiedzi.

Wspólna narada w tej sprawie, uzgodniona na dzień 7 lipca br. nie odbyła się, gdyż jej organizator ob. Szymanek — kierownik Sekcji Wynalazczości ZP Gdyni, „niespodziewanie” wyjechał do Gdańska, nikogo o tym nie uprzedzając i... do tej pory milczy.

Uważamy, że najwyższy już czas, aby ZP Gdynia dotrzymał zapowiedzi i zastosował przy przeładunkach nowe formy mechanizacji oparte na wnioskach racjonalizatorskich pracowników portowych i żeglugowych. Przyczyni się w ten sposób do dalszej obniżki kosztów eksploatacji portów i statków, co na ostatniej Konferencji Partyjno - Ekonomicznej ZP Gdyni stawiano jako naczelne zadanie wszytkich pracowników żeglugi.

JANUSZ MICHALIK

Lepiej kierować pracą grup partyjnych

LICZNE są obowiązki zastępcy kapitana statku. Jest on odpowiedzialny za całokształt pracy politycznej z załogą. Aby z-ca kapitana pomyślnie wykonał ciążące na nim odpowiedzialne zadania musi on przede wszystkim otaczać największą troską i udzielać największej pomocy statkowej organizacji partyjnej.

Doświadczenia wykazują, że w wykonywaniu tego zadania, niektórzy z-cy kapitańscy popełniają błędy, wynikające przeważnie z niewłaściwego ustawienia się do pracy z organizacją partyjną, względnie z braku odpowiedniego wyrobienia politycznego. Błędy te przejawiają się rozmaicie. Niekiedy wynikają z zarozumiałości, lub niewiary w siłę organizacji partyjnej. Niektórym z-cy kapitańscy wydaje się, że posiadają jakąś nieograniczoną władzę i wte dy usiłują dyktować pracę nie tylko egzekutywy ale i podstawowej organizacji partyjnej, co wywiera ujemny wpływ na całokształt pracy partyjno-politycznej na statku. Przykłady na to możemy znaleźć na statku „Gdańsk”. Inni zastępcy kapitańscy obierają odmienną również niewłaściwą metodę. Starają się współżyć z załogą w zbyt daleko posuniętej poufałości i koleżeństwie, co prowadzi do kumoterstwa. W następstwie takich kumoterskich stosunków wynikają wyrocznia dyscyplinarne. W walce z nimi tacy „popularni” wśród marynarzy zastępcy kapitańscy popadają w skrajność. Zamiast oddziaływać wychowawczo na słabszych członków załogi, dopuszczają do masowego karania winnych. Tak postępował np. z-ca kapitana Teodor Blaszczyk na m/s „Waryński”. W

ciągu jednego tylko rejsu dokonano na tym statku aż 7 zapisów karnych w dzienniku okrętowym, a z rozpatrzeniem dwóch dalszych wniosków o ukaranie wstrzymano się do powrotu do kraju.

Nie byłoby tego rodzaju sytuacji, gdyby kierownictwo aparatu pol-wych. w przedsiębiorstwie częściej kontrolowało pracę z-ców kapitańskich, lepiej ich instruowało, przenosząc doświadczenia przodujących oficerów politycznych floty.

Trzeba zdawać sobie jasno sprawę, że z-ca kapitana jest pracownikiem specjalnie przeszkolonym dla prowadzenia pracy politycznej. Natomiast sekretarz czy członkowie egzekutywy statkowej organizacji partyjnej nie zawsze posiadają odpowiednie przygotowanie metodyczne i doświadczenia. Od zastępcy kapitańscy, od jego inicjatywy i udziału w pracy organizacji partyjnej na statku, od jego osobistego wpływu na członków partii zależy w dużej mierze wyniki pracy politycznej na statku.

PODSTAWOWYM ogniwami tej pracy są grupy partyjne. Nie zawsze działalność ich układa się jednak na odpowiednim poziomie. Wina za taki stan rzeczy obciąża często zastępców kapitańskich, którzy za mało wnikają w pracę organizacji partyjnej. Wiadomo na przykład, że słabo działały grupy partyjne na statkach „General Bem”, „Waryński”, „Lechistan”. Dlaczego do tego doszło? Bo pracą grup partyjnych nie dostatecznie interesowali się z-cy kapitańscy. Zapomnieli oni o uchwale Biura Organizacyjnego KC PZPR w

sprawie pracy grup partyjnych. Na skutek nieznajomości tej uchwały, nie skierowali działalności grup partyjnych na właściwe tory. Dopuszczono do tego, że np. na „Waryńskim” grupy partyjne zostały po prostu przekształcone w grupy związkowe. Gdyby zastępcy kapitańscy uważnie czytali prasę, znaleźliby w niej wiele cennych wskazówek, jak należy prawidłowo kierować pracą grup partyjnych i agitatorów i nie dopuściliby do tak poważnych wypaczeń.

Towarzysze z podstawowej organizacji partyjnej na s/s „Kościszko” uważnie studiują prasę partyjną. W jednym z numerów „Trybuny Ludu” znaleźli artykuł o pracy grup partyjnych i agitatorów. Szczegółowo omówili go na posiedzeniu egzekutywy i zawarte w nim wytyczne wprowadzili w życie.

W rezultacie grupy partyjne na s/s „Kościszko” zaczęły pracować lepiej. Odmawia się na nich wszystkie sprawy związane z pracą danego działu, jak np.: współzawodnictwa, walki ze spekulacją. Na jednym z zebranych grup partyjnej działu pokładowego tow. Alfred Chlebionek wysunął wniosek o opracowanie tzw. „dziesięciodniówek”, czyli szczegółowych planów samoremontów dla każdego stanowiska na statku. Wniosek był twórczy — jego wprowadzenie zapewniło lepszą kontrolę realizacji planu samoremontów i zobowiązań. Wniosek ten został przyjęty przez grupę związkową i wprowadzony w życie. Dzięki temu wygosparowano o 3 proc. wyższe oszczędności aniżeli jak pierwotnie zaplanowano.

Na zebraniach grup partyjnych na s/s „Kościszko” rozważa się sprawę dyscypliny wśród załogi. Na jednym z nich — omawiano fakt zażegnania w czasie służby członka partii — III oficera. Po dokładnym rozpatrzeniu sprawy towarzysze wystąpili z wnioskiem (grupa partyjna nie ma prawa karać) o udzielenie oficerowi upomnienia na otwartym zebraniu. Takie postawienie sprawy w niczym nie podważało autorytetu III oficera, odwrotnie — podziałało wychowawczo na innych.

Wyżej przytoczone przykłady dowodzą, że przy odpowiednim instruktżu, działalność grup partyjnych, jest twórcza, wytwarza zdro

wą atmosferę pracy na statkach, pomaga w przełamaniu skostniałych form pracy we flocie. Rozpatrywanie i załatwianie przez grupy partyjne spraw drobniejszej wagi przyczynia się do podnoszenia poziomu zebrań podstawowej organizacji partyjnej. Na zebraniach tych są omawiane sprawy najważniejsze, problemowe. Z-cy kapitańscy powinni więc w pełni doceniać znaczenie grup partyjnych i właściwie kierować ich działalnością na statku. Dobra praca grup partyjnych a w nich i agitatorów — to połowa pracy politycznej, za którą z-cy kapitańscy są odpowiedzialni.

LESZEK LECH

Przodują w racjonalizacji

W walce o miano przodującego zakładu w Centralnym Zarządzie Morskich Sił Zbrojnych Remontowej sukces odniósł załoga Gdańskiej Stoczni Remontowej — zwyciężając w II kwartale br. we współzawodnictwie na polu wynalazczości. W okresie tym stocznioy gdański złożyli 126 projektów, z których 41 zostało za stosowanych w produkcji. Przyniosła one około 150 tys. zł oszczędności rocznie.

Największą ilość wniosków złożyli m. in. ślusarze Bernard Wiśniowski i Antoni Kwietniewski oraz stolarz Władysław Dunajski.

Aktywną działalność racjonalizatorską wykazuje mistrz z działu dokowego Eu

geniusz Ciborski. Dotychczas złożył on 26 cennych wniosków, z których 22 zostało wprowadzone w życie. Znaczną ich ilość dotyczy dziedziny bhp, jak np. prymitywne: cewka zanikowa, konstrukcja przełącznika prądu na doku itp. Spośród innych wniosków Ciborskiego ułatwiających pracę, wymieniać należy walki do malowania kadłubów statków. Ich stosowanie obniża koszty własnej produkcji stoczni o około 40 tys. złotych rocznie.



Racjonalizator Eugeniusz Ciborski

Dobry początek

DZIEŃ podobny jeden do drugiego. Wachty, posilki, sen i czas wolny. Dzień za dniem... tydzień za tygodniem... krótki postój w jakimś porcie... Listy z domu i do domu... i znów morze, piękne słońce, — męczące parne noce. Dla rozrywki — bilard chiński, szachy, warcaby, prasa, książki i kino. Mogłoby ktoś zapytać. Czy marynarzowi potrzeba jeszcze czegoś więcej? Tak, — potrzeba mu trochę humoru, szczerzego wesołego śmiechu, trochę śpiewu. Nie stęty, na wielu naszych statkach jest o to najtrudniej.

Nasze filmy nie dostarczają tego. Radia, które mogłyby dać sporo urozmaichenia można słuchać jedynie na Bałtyku. Po miesiącu ogląda się wszystkie filmy po kilka razy, a gazety i czasopisma przejrane są od „deski do deski”, płyty — znane, a do końca rejsu zostało jeszcze trzy — cztery miesiące.

Pod koniec podróży do Chin Ludowych, wśród załogi s/s „Przyszość” dały się słyszeć nieliczne głosy proponujące, że warto by zorganizować jakiś zespół. Do tych, którzy najwięcej o tym mówili należał przeswego pióra w wesołych fe-

wodniczący koła ZMP kol. Jeżyna.

Ale kiedy wystąpił on z projektem wesołych audycji, spotkał się z brakiem wiary w powodzenie tej imprezy. Mówiono — „My przecież nie mamy pełnej polskiej załogi, brak u nas młodzieży”, „to może się udać na Bałtyku lub na jakimś innym statku, ale nie u nas”. Jednak pewnej niedzieli, w porze obiadowej odezwała się rozgłośność na statku. Audycje przeprowadził z-ca kpt. a na zakończenie powiedział, że odtąd już będą one nadawane co niedzielę i zaprosił do współudziału w nich całą załogę.

Najważniejsze było zrobienie.

Następne audycje spotkały się już z uznaniem całej załogi. „Transmisja” z mistrzowskich rozgrywek bilarda chińskiego na statku, felieton „Spacerkiem po s/s Przyszość” — „Powrót Maniusia z rejsu” bardzo się wszystkim podobały.

Z każdym występem wzrasta ilość naszych artystów. Znaleźli się i nowi recytatorzy, śpiewacy, jak również i nowe siły próbujące swego pióra w wesołych fe-

letonach. Oto oni: Przybyszewski, Karlo, Nowak, Karp, Rojanowski, Białkowski, Basak i Pawlak.

Jednak na nich lista ta na pewno się nie skończy. Na tę półgodzinną, niedzielną audycję z niecierpliwością czeka cała załoga. Potem mamy kilka dni wspomnień, komentarzy i śmiechu.

M. Pietras
As. R/O

O sporcie na s/s Gdynia

Marynarze też mają różne zainteresowania sportowe. Jedni lubią pograć w piłkę nożną, w siatkówkę, a inni w warcaby, szachy lub bilard chiński. Nie chodzi tu o żaden sport wyczynowy, ale po prostu o rozrywkę kulturalną, bo przecież kilkutygodniowy nieraz postój za granicą — uprzykrza sę.

Na s/s „Gdynia” przydzielono gry stolowe i część sprzętu sportowego dopiero po półrocznej eksploatacji statku — pisze nasz korespondent R. Frydman — i do tego czasu byliśmy pozbawieni tych rozrywek. Ostat-

nio jednak ożywiło się u nas życie sportowe. Świadczy o tym rozegrany ostatnio w Hull trójmecz siatkówki pomiędzy s/s „Gdynia”, s/s „Szczecin” i s/s „Kutno”. Trójmecz zakończył się zwycięstwem s/s „Gdynia”. Następnie wygraliśmy również mecz z „Lechem” oraz ze statkiem radzieckim „Kalininograd”.

Można by jeszcze bardziej urzeczywistnić u nas życie sportowe, ale do tego potrzebne są nam bokserskie rękawice, dysk, kula i oszczep. Mam nadzieję, że dyrekcja PZM po przeczytaniu notatki spełni naszą prośbę.

Kto za to zapłaci?

II Konferencja Partyjno-Ekonomiczna w PLO wyraża nie wytyczyła drogi walki o obniżkę kosztów własnych. A u nas, na m/t „Karpaty” każdemu rzuca się w oczy — biurokratyczne i nieprecyzyjne załatwianie spraw ze strony „ład”, powodujące poważne straty.

„Karpaty” jak wiadomo mają długie przełoty i na krótkich postojach wymagają poważnego wkładu pracy — szczególnie w maszy-

nie. Odpływając z kraju (3 grudnia ub. roku) zabraliśmy zapasowe tłoki, które bez remontu stocznioy nie nadają się do użytku, 4 grudnia ub. roku wysłaliśmy do Inspektoratu PLO pismo, w którym dokładnie podano, jakie prace należy wykonać przy pozostawionych w kraju 4 tłokach.

W czasie podróży, zaszła potrzeba wymiany jednego tłoka i pozostaliśmy bez tłoków zapasowych, o czym Inspektorat Techniczny PLO

został zawiadomiony pismem z dnia 2.2.55 r. W dalszych pismach z dnia 6 marca i 19 marca podkreśliliśmy ponownie, że tłoki, które posiadamy na statku nie nadają się do użytku bez remontu stocznioy i prosiłiśmy, aby tłoki leżące w kraju przygotowywać do użytku i w razie potrzeby dostarczyć na statek. Tak wyglądała sytuacja, gdy otrzymaliśmy polecenie wykonania trzeciej podróży bez zawijania do portu krajowego.

Gdy otrzymaliśmy zawiadomienie, że do Port-Said przyjdą nowe tłoki ucieszyliśmy się, że będziemy mogli wykonać remont we własnym zakresie. Kiedy jednak odebraliśmy je okazało się, że są one takie same jak te, które mamy już na statku tzn. nie przygotowane przez stocznio. Ciekawie jesteśmy, kto zapłaci za: niepotrzebny ich transport na m/s „Warszawa”, wyładunek i magazynowanie przez miesiąc w Port-Saidzie, a wreszcie za załadunek na m/t „Karpaty” około 3 ton tego zbędnego balastu, ki ry wozimy zamiast ładunku?

Podobnie było z naszymi podnośnikami, które są w opłakanym stanie. Aby uniknąć zakupu za granicą, wysłaliśmy 7.2.55. pismo z prośbą o przysłanie nam jednego podnośnika do Konstancy — gdyż używanie obecných koliduje z przepisami bhp.

W odpowiedzi otrzymaliśmy z Inspektoratu telegram, że „flaszczug” otrzymamy po powrocie do kraju, byliśmy więc zmuszeni wypożyczyć je ze stoczni w Konstancy, co naturalnie pociągnęło za sobą wydatek dewiz.

Jeżeli i na innych statkach sprawy są tak samo „załatwiane”, to nie trzeba być „specem”, aby zorientować się, jakie straty ponosimy dzięki tej nieprecyzyjnej gospodarce. Przypuszczam, że Inspektorat Techniczny PLO wyciągnie z tego odpowiednie wnioski i podobne wypadki nie będą się powtarzały.

Eugeniusz Dakowicz

Zakończenie kursu oficerów-elektryków



Centralny Zarząd PMII zorganizował 5-miesięczny kurs szkoleniowy oficerów-elektryków okrętowych III klasy. Uczestniczyło w nim 27 marynarzy, ratowników i stocznioy. Wszyscy ukończyli naukę z wynikiem pomyślnym. Jest to nie mała zasługa działowej organizacji partyjnej, która rozłożyła opiekę nad kursantami o niższych kwalifikacjach i zorganizowała dla nich pomoc. Wiele z nich skorzystało m. in. Czesław Brzozowski z m/s „Stalowa Wola” i Stanisław Kozioł z m/s „Nowa Huta”.

Najlepsze oceny uzyskali asystenci elektrycy: Stanisław Nowak z m/s „Warmia” i Witold Bielawski z s/s „Jedność”. Spośród marynarzy PZM w nauce przodował elektryk Zenon Nowakowski.

Uczestnicy, którzy mają wymagany okres pływania, zamuszają na statki na stanowiska oficerów elektryków.

Na zdjęciu — uczestnicy kursu: przodujący marynarz i znany bokser Henryk Koralewski (PLO) i stocznioy racjonalizator Władysław Golabek.

Kpt. ż.w. S. Gorazdowski

Człowiek za burta

(dokończenie z poprzedniego numeru)

ROLE statku w zapobieganiu wypadkom i ratowaniu człowieka, podzielili można na trzy działania, a mianowicie: zapobiegawcze, wyszkoleniowe i ratownicze.

Działanie zapobiegawcze polega na takim zabezpieczeniu statku, aby ludzie mieli jak najmniej możliwości wypadnięcia za burtę. Rzecz nie jest oczywiście łatwa, ponieważ w czasie wielu koniecznych prac grozi ludziom przy większym stanie morza splukanie lub wypadnięcie za burtę. Nie mniej miejsca szczególnie niebezpieczne powinny być odpowiednio zagrożone lub oznaczone. Ponadto działania zapobiegawcze statku po winno polegać na wychowaniu i pouczeniu załogi, na karceniu i wykorzenianiu wszelkich objawów lekkomyślności, niepotrzebnej brawury, lekceważenia niebezpieczeństwa i pomijania w życiu codziennym wielu drobnych lecz podstawowych zasad bezpieczeństwa, ustalonych praktycznie w ciągu wieków pracy człowieka na morzu.

Działanie wyszkoleniowe polega na częstym i prawidłowym przeprowadzaniu alarmu ćwiczebnego i doprowadzeniu załogi do maksymalnej sprawności. Podstawą prawidłowego przeprowadzenia alarmu, jest rozkład alarmowy opracowany dla każdego statku według powszechnie wypracowanych zasad ogólnych. Niżej podany przykład takiego rozkładu, może być stosowany po dokonaniu poprawek w

zależności od składu załogi niemal dla każdego statku:

SYGNAŁ: Okrzyk „Człowiek za burtę (lewa) burta” i nieprzerwany dźwięk dzwonków alarmowych.

1. Każdy kto zobaczy człowieka wypadającego za burtę krzyknie jak najgłośniej „Człowiek za burtę (lewa) burta” i jedno cześnie rzuca za burtę jak najbliższe tonące, koło ratunkowe wraz z bojką tyczkową w dzień i bojką świetlną w nocy. Następnie obserwuje pilnie tonącego, dopóki nie upewni się, że obserwację przejął oficer lub marynarz specjalnie do tego wyznaczony. Dopóki widzi tonącego, wskazuje ręką kierunek na niego tak, aby kierunek ten mógł być widziany z mostku.

2. Oficer wachtowy daje telegrafem maszynowemu podwójną komendę „Stop”. Kładzie ster na tą burtę, z której wypadł człowiek i włącza dzwonek alarmowy. Po przybyciu na mostek kapitana i objęciu przez niego dowództwa, oficer wachtowy błędnie do wskazanemu przez kapitana łodzi ratunkowej i kieruje przygotowanym jej do spuszczenia na wodę. Następnie zajmuje miejsce wraz z wiosłami w łodzi. Obsada łodzi zakłada pasy ratunkowe przed wejściem do łodzi, a następnie zakreca korki oraz sprawdza wiosła i łańki.

3. Starszy oficer kieruje spuszczeniem i odbiciem łodzi od burt. Spuszczanie łodzi na wodę następuje na specjalny rozkaz kapitana. Następnie starszy oficer przygotowuje statek do przyjęcia i podniesienia łodzi na miejsce.

4. Pozostali oficer wachtowy wchodzi z lornetką na najdogodniejsze miejsce obserwacyjne, niekiedy nieustannie obserwuje tonącego i melduje kapitanowi w krótkich odstępach czasu wyniki obserwacji.

5. Asystent (lub Nr...) wchodzi z 4 chorągiewkami sygnałowymi z oficerem obserwującym i na jego polecenie kieruje łodzi do tonącego pokazując odpowiednie chorągiewki, które oznaczają chorągiewka żółta: „Idziecie dobrze”;

chorągiewka zielona: „Zmierzcie kurs w prawo”;

chorągiewka czerwona: „Zmierzcie kurs w lewo”;

chorągiewka czarna: „Wróćcie na statek”;

chorągiewka żółta i czarna po kazywane razem: „Jesteście za daleko”;

(Chorągiewki powinny być wykonane z tkaniny flagowej, przycięwanej do drążków o długości 100 cm. Wymiary chorągiewek powinny wynosić co najmniej 50 x 50 cm).

6. Bosman i cieśla popuszczają talie łodzi ratunkowej na komendy i pod kontrolą starszego oficera. Następnie przygotowują rzutkę do przyjęcia łodzi oraz talie do jej podniesienia.

7. Marynarze podwacht i nadwacht (zależnie od stanu załogi) przygotowują do spuszczenia wskazaną łodzi ratunkową, zakładają pasy i zajmują miejsca w łodzi.

8. Załoga hotelowo-gospodarcza i maszynowa wolna od wachty zbiera się na faleniu łodzi ratunkowej. Na komendę starszego oficera wybiera faleń, a po powrocie łodzi podnosi ją na falach.

9. Łódź ratunkowa po odbiciu od burt wiośnie największą szybkością w kierunku tonącego, a jeśli go nie widzi, według chorągiewek sygnałowych pokazywanych na statku. W tym celu wiosłarze wzorowi obserwują ustawicznie statek i meldują sternikowi kolory widzianych chorągiewek. Po wydobyciu tonącego z wody łódź wraca jak najszybciej do statku manewrując według wskazań starszego oficera.

10. W alarmie „Człowiek za burtą” biorą udział wszyscy członkowie załogi.

11. W czasie alarmu obowiązują bezwzględna cisza. Wszystkie rozkazy wykonuje się błęgiem.

Jak widać z rozkładu, alarm „Człowiek za burtą” jest środkiem najbardziej wszechstronnego wyszkolenia załogi, które powinno być przeprowadzane systematycznie, a osiągnięte wyniki powinny być podawane do wiadomości całej załogi.

Miarą skuteczności ćwiczenia alarmowego jest w pierwszym rzędzie odległość, w jakiej koło ratunkowe spa-

dło od tonącego, a w drugim rzędzie czas, jaki upłynął od momentu wypadnięcia człowieka, do momentu przybycia do niego łodzi ratunkowej... W miarę przeprowadzonych ćwiczeń obydwie te wartości szybko maleją i najlepiej świadczą o stopniu sprawności całej załogi.

Działanie ratownicze i jego przebieg jest najwęższym stronnikiem egzaminu sprawności i wyrobienia morskiego całej załogi statku. Wyniki tego egzaminu są wprost proporcjonalne do pracy włożonej w wychowanie i wyszkolenie załogi, a wraz z tym i w utrzymanie sprzętu ratunkowego w należytym stanie. Szczególnie surowym egzaminem jest ten alarm dla oficera wachtowego, którego czujność, szybkość orientacji i prawidłowość natychmiastowego działania decydują o skutkach ostatecznych uratowania człowieka, a tym samym ludzkiego życia.

Artykuł niniejszy oczywiście nie wyczerpuje tematu. Brak w nim między innymi omówienia prawidłowego manewrowania statkiem dla uratowania człowieka, temat ten jednak nie mógł się zmieścić w ramach krótkiego artykułu, ponieważ stanowi osobny i obszerny problem, który również powinien być omówiony i przedyskutowany. Wydaje się niewątpliwie, że w świetle istniejącego w naszej flocie stanu rzeczy, byłaby wskazana i słuszną obszerna dyskusja na poruszony temat, a w szczególności wymiana doświadczeń w dziedzinie kierowania wyszkoleniem załogi.

Nikt od tego jeszcze nie umarł

W porcie handlowym Warszawy Zegluga na Wiśle jest dźwig parowy, a właściwie nie dźwig tylko „żabnia”. Nawet jak na dworze jest chłodno to w nim spocisz się uczciwie. Temperatura panuje tu bowiem niebyła jaka — 39 do 42° C. Zbuntowali się kiedyś dźwigowcy, a jest ich 6.

— Wszystkie przyswoje



przedsiębiorstwa placą „gorączkowe” w takich warunkach pracy, a my co — gorę? Co właściwie obchodzi nas, że nie uwzględniono tego w umowie zbiorowej. Umowa wiadomo, traci my-

szką. Dość czekaliśmy — 5 lat — i sprawę oddali do Komisji Rozjemczej.

Komisja sprawę rozpatrzyła szczerze.

— Ludzom dzieje się krzywdy — orzekła. — Trzeba płacić.

Z takim stanowiskiem nie zgodziła się dyrekcja i odwołała się do Zarządu Głównego ZZPZ.

W Zarządzie Głównym sprawę potraktowano poważnie. Rozpatrywano nawet na Prezydium i ponownie zwrócono do Komisji Rozjemczej uchylając jej decyzję, bo ta kiej płatności nie przewiduje umowa zbiorowa.

Ze coś nie coś, o jakieś

głupie 11 — 13° jest wyższa temperatura w kabine dźwigu — nikt przecież od tego jeszcze nie umarł. A na płatność mogą czekać bo totniż aż będzie... zmieniono umowę. Zresztą mieli prawo skierować sprawę do sądu.

Słuszne, prawda?

(1)

W odpowiedzi na list z s/s „Bytom”

W ZWIĄZKU z krytyczną notatką pt. „Czy trzeba, czy nie trzeba dać, byle szybko...”, zamieszczoną w nr 14(108), „Steru” otrzymaliśmy ze statku „Bytom” odpowiedź. Jest nią list napisany w obraźliwej formie, a podpisany przez obywateli: W. Kasperowicza, Ziobnińskiego i Budnego. W liście tym zarzucają oni autorowi notatki tendencyjność, nazywając go „głuptakiem” albo „szkodnikiem”, który... „pisze lub podając... zasyłane z boku i niesprawdzone kłamliwe fakty, oczernia statek nie zdając sobie w przybliżeniu sprawy, jak dalece szkodzi i rozkłada w opinii tysięcy czytelników dobre imię już nie „Bytomia”, a PMH w całości”.

Po ponownym dokładnym przeanalizowaniu treści notatki przypominamy fakty:

1) S/s „Bytom” przebywał w portach Gdynia—Gdańsk od 11 maja do 8 lipca br. (wyładunek, stocznia, załadunek).

2) W dniu 8 czerwca br. wpłynęło ze statku do działu zaopatrzenia zapotrzebowanie (data wystawienia 2 czerwca br.) na 583 ruszty z dwutygodniowym terminem dostawy.

3) Magazyny PLO nie dysponowały żadaną ilością rusztów. Pracownicy działu zaopatrzenia dołożyli starań aby w pełni pokryć zapotrzebowanie statku. Przygotowali w nadgodzinach modele rusztów i interweniowali w

odlewni w Łęborku telefonicznie i pisemnie, w celu zabezpieczenia terminu wykonania zamówienia.

4) Dnia 10 czerwca br. st. mech. Budny, anulował zlecenie (wystawione dnia 2 czerwca) zadowalając się do stawą tylko 240 rusztów, jakie były w magazynach PLO.

Przykład ten (braku koordynacji zamówień) świadczy o niewłaściwej gospodarce w dziale maszynowym i zainteresowani powinni byli z niego wyciągnąć odpowiedź nie nauki na przyszłość. Nie stety — sądząc z odpowiedzi, takowych nie wyciągnęli.

Niezależnie więc od listu podpisanego przez ob. ob. Kasperowicza, Ziobnińskiego i Budnego, oczekujemy autorytatywnego wyjaśnienia tej sprawie od kapitana statku.

Z taką awizacją trzeba skończyć

Wiele się ostatnio słyszy krytycznych głosów na temat nie właściwej awizacji podejścia maszyn towarowej do portu. Przykład takiego stanu rzeczy można było obserwować przy załadunku s/s „Przyzłość”. Statek ten miał zabrać m. in. ładunek szyn i podkładkę kolejowych, których część leżała na placu, a reszta miała — wg oświadczeń spedytora (C. Hartwiga w Gdyni) — nadchodzić koleją partiami po 250 ton dziennie począwszy od 5 sierpnia br. Niestety — umowa ta nie została dotrzymana. Do dnia 10 sierpnia godz. 23 nadeszło zaledwie 46 ton. W rezultacie armator poniósł stratę eksploatacyjną. — Statek nie mógł pracować pełną ilością ganików, co przedłużyło o jedną dobę załadunek i utrudniło wykonanie innych prac sztauerskich. Podobnych przykładów błędnej awizacji można by przytoczyć więcej. Ma rymarze żądają więc od spedytorów przedsięwzięcia odpowiednich kroków dla uzyskania zdecydowanej poprawy w podejściu masy towarowej do portu. Zalecanowane do przeładunku bez pośrednictwa... J. P.



Ze dżungla zielska mola obrosła martwicę się i narzekacie? Weźcie na etat jakiegoś osła; przepraszam, a może już macie?

Rozwiązanie

Już od 8 miesięcy Dział Techniczny Zegluga na Odrze trzyma na samej zasadniczej pensji kapitana i dwóch członków załogi holownika „Pilihowice”, który stoi na stoczni remontowej.

Wkrótce już 9 miesięcy minie więc się pie martwicę kapitanie. Trzy kwartały, a w takim terminie przyjąć przecież musi jakieś rozwiązanie.

Było dobrze — a jest źle

W Szczecinie jest duże za potrzebowanie na robotników stoczniowych. Skupiły się tam przecież takie przedsiębiorstwa jak Szczecińska Stocznia, Stocznia Rzeźnia, Stocznia Remontowa i wiele innych zakładów pracy o podobnym charakterze. W tej sytuacji warsztaty Pogotowia Technicznego szczecińskiej Ekspozytury Zegluga na Odrze ze swoimi niskimi stawkami płac nie mogły wytrzymać konkurencji. Krach nastąpił w 1953 r. Najlepsi fachowcy uciekli. W Warsztatach pozostało

tylko kilku chłopców. Na interwencję naszej Ekspozytury dyrekcja Zegluga na Odrze i Centralny Zarząd zezwolił na stosowanie płacy akordowej według norm i stawek Stoczni Rzeźni. Sytuacja poprawiła się. Zebraliśmy załogę złożoną z dobrych fachowców, podniosła się jakość wykonywanych remontów. I tak było przez cały 1954 r.

Na początku br. zaczęło się jednak znowu coś gmatwać. Dyrekcja Zegluga na Odrze w porozumieniu z Centralnym Zarządem po-

stanowiły bowiem zmienić system akordowy na dniów kowo-premiowy.

Czy takie stanowisko jest słuszne, w okresie gdy dąży się we wszystkich przedsiębiorstwach do zakorzenienia jak największej ilości robot?

Czy słuszne jest ponadto zmienianie systemu akordowego, gdy całkowicie zdał on egzamin?

Warsztaty Pogotowia Technicznego odgrywały u nas bardzo ważną rolę — utrzymywały w gotowości techniczny tabor. Właśnie dzięki nim osiągnęliśmy w 1954 i 1955 r. najwyższą zdolność techniczną taboru. W naszych warsztatach remont odbywał się bez przesłoni. Wszelkie usterki możemy natychmiast likwidować. I jeszcze jedna ważna zaleta — obniżamy koszty własne.

Obecnie w Warsztatach Pogotowia Technicznego nastąpiła pierwsza wypłata według nowych stawek i... cofnęliśmy się do 1953 r. Większość dobrych fachowców złożyła wypowiedzenie. Gdzie indziej otrzymują przecież za tę samą pracę lepsze wynagrodzenie. W naszych Warsztatach bowiem zarobki poważnie obniżyły się.

Alarmująca jest sytuacja w Warsztatach Pogotowia Technicznego Ekspozytury Szczecin. Alarmuje ona przede wszystkim o tym, że wreszcie należy uregulować zagadnienie pogotowia technicznego i systemu wynagrodzenia ich załóg.

Włodzimierz Leonow
korespondent

Winowacy z „Hartwiga”

30 lipca na statek „Półkój” miała być załadowana formalina. Zamiast z magazynu, towar przeładowano z wagonów kolejowych, które nadeszły z opóźnieniem. W wyniku tej lekkomyślnej decyzji statek stał 16 godzin bezproduktywnie. Czas pieniądzem dziś się mierzy, szybko czas umyka. Statek stoi, a ty leżysz w oczach czytelnika.

Tylko, że nie jest to prawdopodobnie słowo honoru.

Staś

Dlaczego?

...w porcie gdańskim sztawerzy nie dość starannie zahaczają poszczególne sztuki towarów a dźwigowcy nie dość ostrożnie manipulują unosami? Takie postępowanie prowadzi do szkód i zagraża bezpieczeństwu przy pracy.

Podczas załadunku rur żeliwnych na statek „Bytom” w dniu 4 lipca br. wypadła z unosu 1 rura, tłukąc 4 inne w ładowni. Dnia 1 sierpnia br. (zmiana III), przy załadunku partii skobelkowi w beczkach na m/s „Mickiewicz”, wysunęły się z unosu i spadły ze znacznej wysokości beczki, uszkadzając deski lukowe.

...brygadziści, mężowie zaufania i społeczni inspektorzy pracy nadal nie dość czuwają nad pracą robotników przeładunkowych i dopuszczają do kradzieży towarów w porcie gdyż

skim? Podczas wyładunku wełny z ładowni II i III z m/s „Elbląg” w nocy z 25/26 lipca br. w Gdyni stwierdzono uszkodzenie 4 bel i ubytek ponad 45,5 kg wełny. Poza tym — znaleziono 3 kłęby wełny



(15,6 kg), ukryte poza polnicami i między wręgami statku.

...stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni nie przygotowała na wyznaczony termin próby chłodni remontowanej na m/s „Gdańsk”. W rezultacie statek wyszedł dnia 3 sierpnia br. bez dokumentów, stwierdzających właściwe funkcjonowanie urządzeń chłodniczych.

SLADEM interwencji

W artykule pt. „Kosztowne niebalstwo” w nr 15 (109) „Steru” poruszyliśmy sprawę przedterminowego remontu windy kotwicznej na s/s „Kraków”.

W nadesłanej do redakcji odpowiedzi Gdańska Stocznia Remontowa przyznała słuszność zarzutów. Prócz tego zawiadomiła nas, że sprawa remontu s/s „Kraków” stała się przedmiotem analizy dokonanej przez dyrekcję i aktyw stoczni. Po przeprowadzeniu dochodzenia i ustaleniu przyczyn (przez specjalnie powołaną w tym celu komisję), dyrekcja wydała pismo okłonne, w którym podała braki, usterki oraz nazwiska. Z pismem tym zostały zapoznane wszystkie działające i wydziały stoczni jak również aktyw społeczno-polityczny. Poważne ustosunkowanie się dyrekcji stoczni do krytyki pozwala wierzyć iż wymienione braki nie będą powstawać w przyszłości.

Polska Zegluga Morska zawiadomiła nas, że załoga statku

marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Nawet sobie nie wyobrażacie, Redaktorze, na ile to męczarnia jest nażony marynarz. Człowiek na łodzi chodzi sobie spokojnie, nie trapią go pokusy w rodzaju szmuglować czy handlować. Nie dręca go wątpliwości, co kupić, gdzie sprzedać itp. A ile zdrowia, ile nerwów kosztują niejednego marynarza właśnie te sprawy, aż pracować na statku nie może. A może myślicie, że ktoś ten trud docenia? Absolutnie. Zresztą postu hajcie.

ten temat, ale nikt nie postawił konkretnych wniosków, a co więcej, nikt nie zaczął działać. Natomiast on, Jurek, zaczął. Z miejsca. Od gąbek.

Nie bacząc na wydatki (w dewizach) zakupił większą partię tego artykułu, który ma wypełnić lukę (czytaj luki) w dziełnie BiHP.

— Mamy przestarzały sprzęt ratunkowy — powiedział — więc gąbki w zupełności go nam zastąpią. Gąbki mają ponadto i tę dobrą stronę, że nie



Rzecz, o której piszę miała miejsce w jednym z portów zachodniej Europy. Siedziałem właśnie w mesie, gdy usłyszałem jak Jurek przechodząc korytarzem półgłosem rozważa:

Kupić nie kupię; Kupić nie kupię...

Chciałem mu pomóc i zapytałem o co idzie.

Wiesz — odparł Jurek — chcę kupić partię gąbek.

Gąbek? — zdziwiłem się. Tak, widzisz gąbki nieźle idą a poza tym...

...i inne względy.

Po tym głębokim stwierdzeniu Jurek rozpoczął szeroko motywować swój czyn. Może myślicie, że mówił o pomocy dla państwa? Nie, Jurek nie bawił się w takie rzeczy. On wie, że przecież jest tylko dobrym hurtownikiem i nie myśli pracować na szerszej niwie.

Natomiast jego bystry i ruchliwy umysł znalazł lukę w uchwałach konferencji partyjno-ekonomicznej. Jest nią sprawa bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach. Wprawdzie mówiono na

wymagają — tak jak to dzie — troskliwego doświadczenia, a życie ich nie sprawia żadnego kłopotu. Nic nam burze i wichury — wykrzyknął w zapale (handlowym) — my nie utoniemy bo mamy gąbki.

— Nie podoba mi się — mówił z troską — higiena na naszych statkach. Marynarze nie myją się dokładnie, ale teraz będzie inaczej bo są gąbki. Tylko gąbki zapewnią ciutko świeżość i prawidłowe funkcjonowanie.

Aż tu nagle Gdynia. Nasz bohater od BiHP zmienia kurs o 180° i „robi poprawkę” na... kommis. Tu wprawdzie nie słychać o BiHP, ale słychać, że od niego... najlepsze... najtańsze.

I tak to, Redaktorze „pieczone gołąbki leżą mu z gąbki”. Ciekawe tylko kiedy go wycisną.

Jan Szpilka
St. Mar

Do Odry z nim

— Cholera! Stoj na parady.

— Chłopy, obalimy go!

— Wrzucimy do Odry!

Przed kioskiem OZR na śluźwie w Opolu zebrali się załogi holownika i dwóch barek i kłną. Jasne, że kłną gdy w kiosku pustki. Zaraz wyruszają w dalszy rejs, a tu nic nie można kupić do zjedzenia.

Bufetowa Gertruda Gó-

recka stoi bezradna. Często wysłuchuje gorzkich słów skierowanych pod adresem OZR. Jej się też „oberwie”. Za co? Czy to ona winna.

W maju otwarto na służbie ten właśnie nieszczytny kiosk OZR. Początkowo wszystko zapowiadało się bardzo pomyślnie. Punkt dobry i bardzo ważny. Przez chodzą przezeń wszystkie pociągi wodne. Załogi mogłyby tu odświeżać swoje zapasy żywnościowe.

Po otwarciu kiosku półki uginęły się od najróżnorodniejszych towarów. Wodniacy byli zadowoleni. Bufetowa miała co robić. Ale pod koniec maja zaczęło się coś psuć. OZR Wrocław nie do sterczył towarów. Tak było przez cały czerwiec i lipiec. Półki pustoszały, aż doszło do tego, że nie było co sprzedawać. A wtedy zaczęła ludzkie kłąć. Czy można się im dziwić? Będą pewnie kłęli tak długo jak długo wrocławski OZR nie przypomni sobie, że w Opolu istnieje taka placówka, którą trzeba zaopatrywać.

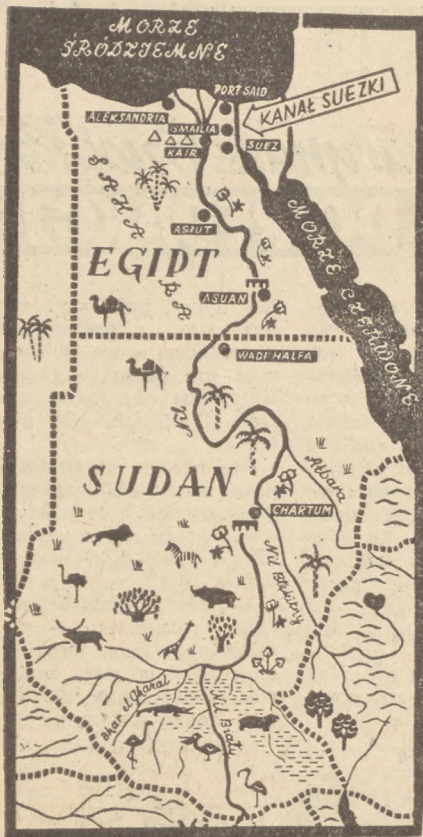
B. Wojtkowiak
korespondent

Czy opłaciłeś już prenumeratę »STERU« na IV kwartał br.?

Pamiętaj, że wpłaty przyjmowane są wyłącznie do 10 września

(notatka pt. „A zwinili buty w nrze 14 (108)).

W nrze 13 (107) zamieściliśmy notatkę pt. „Co z tymi nadgodzinami?” W odpowiedzi dyrekcja i rada zakładowa Zegluga na Odrze we Wrocławiu poinformowała nas, że należność za przepracowane godziny nadliczbowe dla szoferów została wypłacona.



Z marynarskich rejsów dookoła świata

SUDAN KRAJ FUZZY-WUZZY

włosach tkwią po dwa lub trzy drewniane ładnie rzeźbione widelce, służące w razie potrzeby do po drapania się po głowie bez naruszenia kunsztownej ondulacji preparowanej przez specjalistów przy pomocy rozrobionej gliny.

Murzyni z tymi fryzurami należą do plemienia **Fuzzy-Wuzzy**. Zamieszkuje oni okolice Port Sudanu. Wielu z nich pracuje w porcie. Gdy na „Gen. Bema”

leżności od ciężaru i wielkości skrzyń, melodie zmieniają się.

Warunki w jakich żyją czarni robotnicy są bardzo prymitywne. Śpią oni gdzieś, a w chwili wolnej od pracy siedzą w kucki i zawzięcie o czymś gwarzą. Nikomu nie zależy na podniesieniu ich na wyższy poziom cywilizacji. Grunt, że pracują za psie pieniądze. Żyją więc tak jak ich przodkowie przed tysiącami lat. Na szyjach i rękach noszą amulety z muszelek lub zębów wierzaz, że uchronią ich one od chorób.

Ekspluatują ten olbrzymi kraj o powierzchni ponad 2,5 miliona km. kw., licząc około 9 mil. ludności, Anglia i Egipt. Obecnie, jednak potomkowie Mahdiego podnoszą głowy i myślą o usamodzielnieniu Sudanu. Nierzadko wybuchają potyczki między wojskami egipskimi a Sudańczykami.

Miasto Port-Sudan — liczy ponad 50 tys. mieszkańców. Składa się ono z kilku dzielnic: europejskiej — gdzie wśród palm kryją się przestronne wille Anglików, Greków, Żydów i wzbogaconych Arabów, dzielnicy arabskiej — gęsto zabudowanej, pełnej sklepów i różnorodnych pracowni, oraz dzielnicy okragłych domków z gliny — zamieszkałych przez murzynów.

W mieście jest tylko jedno kino, które tym różni się od kin w Polsce, że codziennie zmienia program, i że nie posiada ono dachu. Podobno w mieście żyje tylko kilka osób, które widziały kiedyś deszcz. Było to... przed 53 lata. Dach w ki-

nie nie jest więc potrzebny. Dzięki temu jest tam dobra wentylacja i dodatkowe efekty w postaci różnych owadów nocnych, które trzepocząc się w strumieniu światła rzucają na ekran zabawne cienie.

Pełne życie w mieście zaczyna się dopiero około godz. 18, po zachodzie słońca. Na ulicach widzi się wówczas przechodniów a stoliki w kawiarniach mieszczących się na chodnikach pozajmowane są przeważnie przez Arabów. Starzy pała długie fajki a młodzi grają w nieskomplikowane loteryjki, popijając lemoniadę z lodem. Kobiet nie widać prawie zupełnie, bowiem panująca religia mahometńska, zabrania im wychodzenia na ulice. Tylko wieczorem widać czasem jak przemyka się czarno ubrana szalenie zakwiefiona postać. W dzielnicy europejskiej spotykamy kilka Greczynek i Żydówek siedzących na tarasie „Cafe Britannia”. Właściciel kawiarni gruby Grek, z daleka rozpoznaje nas i okrzykiem „piwo, lemoniada” po polsku, wabi nas do swego lokalu.

O godz. 22 wracamy na statek. Nad naszymi głowami latają bezszelestnie nietoperze i ćmy, a pod stopami coś chrzęści. W świetle la-

tarni spostrzegamy, że chrząstki ten wydają rozdeptywane przez nas robaki podobne do karaluchów. Bardziej wrażliwi wyskakują na jezdnię, lecz i tam pełno tego robactwa.

I znów męcząca noc na statku. Wypijamy po kilka litrów wody, lecz spać nie można. Jest gorąco i duszno. W takiej chwili pragniemy aby na naszym miejscu znaleźli się ci wszyscy, którzy zazdroszą marynarzom ich rzekomych przygód miłosnych itp.

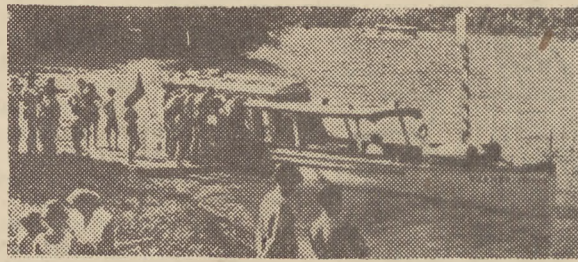
Nad ranem gdzieś około godz. 4 zasypiamy z trudem, ale już o szóstej budzą nas natrętne, wściekłe muchy sudańskie przy których nasza mucha, wygląda zgola niewinnie. Te muchy tną niemiłosiernie zostawiając wielkie czerwone znaki. Trudno się od nich opędzić. O szóstej wstaje słońce i robi się zaraz gorąco.

Mimo to kończymy załadunek i po południu, syrena naszego pocziwego „Generała Bema” głębokim basem żegna gorący ląd afrykański. Płyniemy do Indii. Wieczorem dla ochłody wyświetlamy na statku film pt. „Czarni żleb”. Gdy patrzemy na pędzących w górach nariarzy, robi nam się rzeczywiście nieco chłodniej.

HL.

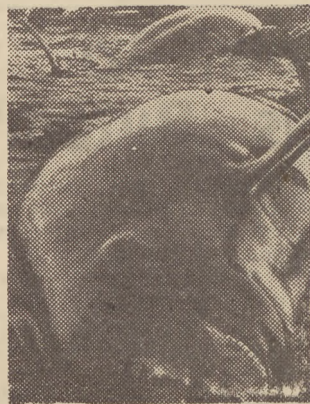


SKLEPY NA WODZIE

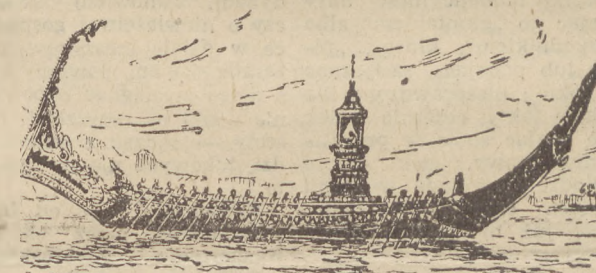


Za przykładem Związku Radzieckiego i NRD również Czechosłowacja wprowadziła na swych rzekach i jeziorach o większym ruchu turystycznym — pływające sklepy. Są to niewielkie motorowe stateczki bogato zaopatrzone, przede wszystkim w artykuły żywnościowe i napoje. Ruchome sklepy na wodzie są wielkim udogodnieniem dla wodniaków i turystów. Dobrze by było, aby i u nas pomyślano o tej sprawie. Latem — pływające sklepy, na przykład na wodach Jezior Mazurskich — miałyby zapewnić powodzenie.

WIELORYBIE CMENTARZYSKO



Przed kilku miesiącami stado złożone z 63 wielorybów zapędziło się na skaliste płytszy przy brytyjskich wyspach Orkadach. Nie mogąc wydostać się na powrót na otwarte morze — poniosły śmierć. Potężne ciała wyrzucone na plażę zaczęły się szybko psuć i zatrać powietrze. Mieszkańcy okolicznych wiosek zmuszeni byli przy pomocy kotłowni wyholować po kolei niezwykłe zwierzęta na głębszą wodę, skąd statek odholował je dalej, na otwarte morze. Wiatr i fala dokonały reszty.



PŁYWAJĄCY SMOK

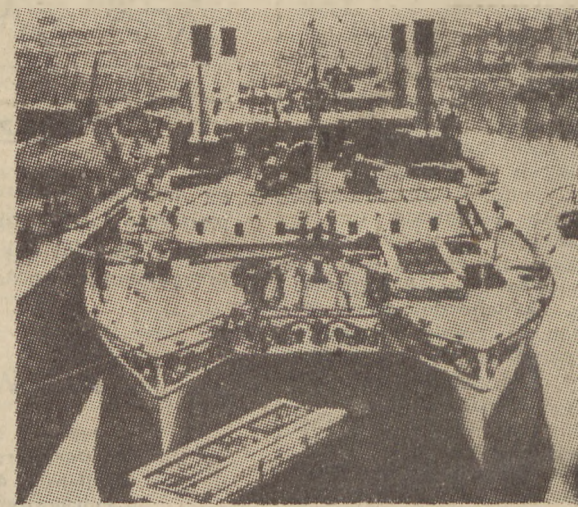
Nie tak dawno zamieściliśmy w „Bocianim Gniedzie” rysunek pływającej pagody. A oto powyżej rysunek podobnej jednostki, zbudowanej swego czasu dla władców Siamu. Była to duża łódź wiosłowa z ogromnymi nawisami. Stewy rzeźbione były kunsztownie w kształcie lwa i gona monstrualnego smoka. Smok dźwigał na grzbiecie palankin dla monarchy.

TAJEMNICA MORZA

W lutym 1948 r. holenderski statek „Ourang Medan” przechodząc przez cieśninę Malakka nadał sygnał SOS. Depesza brzmiała: „SOS z „Ourang Medan”... Pływamy. Wszyscy oficerowie łącznie z kapitanem — martwi. Prawdopodobnie cała załoga nie żyje...” Potem nastąpiła mieszana kropka i kreska zakończona wyraźnym słowem „umieram”. Tego samego dnia „Ourang Medan” został odnaleziony. Dryfował 50 mil od pozycji podanej w depeszy. Grupa marynarzy, która udała się na jego pokład stwierdziła, że cała załoga nie żyje. Ludzie leżeli w twarzami skierowanymi ku słońcu. Na żadnym ciele nie było śladu obrażeń cięlnych. Niespodziewanie wybuchł pożar w 4 ładowni i statek musiał być pośpiesznie opuszczony. Wkrótce potem nastąpiła eksplozja i „Ourang Medan” zatonął, zabierając wraz z sobą tajemnicę.

DWUKADŁUBOWY STATEK

W roku 1874 wybudowano w Wielkiej Brytanii dwupokładowy statek „Castalia” przeznaczony do komunikacji pasażerskiej przez kanał La Manche. Konstruktor spodziewał się, że statek ten będzie mniej niż inne jednostki kołysał się na fali, co uchroniłoby pasażerów od choroby morskiej. Liczono także, iż konstrukcja tego rodzaju da zysk na szybkości. W praktyce okazało się, że jest odwrotnie i „Castalia” skończyła swój krótki żywot jako... szpital dla zakaźnie chorych.



24 LIPCA. „General Bem” prując fale Morza Czerwonego, zbliża się do Port Sudan. Powietrze skwarne, a temperatura wody za burtą wynosi 35°C. Zrzucamy nawet koszulki bez rękawów i spodnie. Do portu wchodzimy tylko w szortach.

Na nabrzeżu czekają bele bawełny, beczki gumy arabskiej, worki orzeszków ziemnych itp. Koło nich kręca się lub wylegują murzyni o różnych odcieniach skóry, od brązowej aż do czarnej jak sadze. Ubrani są w brudne łachmany, które dawniej były może koszulami, a może prześcieradłami. Nogi i ręce mają bardzo cienkie, a wzrost niewielki. Naszą uwagę zwracają tutejsi eleganci. Wyróżniają się oni po tężnymi fryzurami, misternie zwinętymi w loki. We-

weszła gromada takich elegantów, nasi posiadacze aparatów fotograficznych starali się uwiecznić ich na zdjęciu. Udało się to tylko nielicznym szczęśliwcom, gdyż na widok wycelowanego obiektywu, murzyni wpadli w szal. Zastaniali sobie twarze, a szczególnie fryzury, krzycząc wściekłym głosem „no”. Jak się później okazało, według ich wierzeń wykonanie zdjęcia powoduje niszczenie fryzury i wypadanie włosów. Wiadomość tę przesyłał wszystkim tysiącującym mężczyznom w naszym kraju.

Praca odbywa się tutaj ze śpiewem. Jeden z murzynów śpiewa żalostną i prostą melodię, a cały chór, co kilka taktów odpowiada mu coś w rodzaju „Ea. Ea”. I tak przez cały czas pracy. W za-

pod specjalnym „obstrzałem”.

Za pomocą szantażu, zastraszania, przekupstwa lub przy użyciu prostytutek chcieli wymóc na nim podpis prośby o azyl. Mieli w ręku dobrą atut propagandowy, że „nawet sekretarz partii nie chce żyć w Polsce, a tylko w wolnym świecie”. Ale nic nie zdołało złamać woli Bednaruka. Dla niego był tylko jeden cel: Ojczyzna.

Z tych przykrych dni mamy też i śmieszne wspomnienia. W styczniu połączyli Bednaruka z Aukstutkaisem, Tsołakisem i Jampichem. Trudno było jeśdź śmierzdzące pożywienie i gdzieś w połowie marca, kiedy przywieziono znaną wstrętną zupe, Aukstutkaiś wziął talerz i rąbnął nim w okno. Jakby na komendę po zostali zrobili to samo i dla „pewności” zdemolowali całe pomieszczenie. Ta „Opera cja-tajfun” tak przeraziła policjanta Mian, że uciekał przed Jampichem w popłochu.

Wreszcie w dniu 28 marca doreczyli nam kilka listów z kraju. Lzy radości skłóły się we wszystkich oczach. Z listów dowiedzieliśmy się nareszcie prawdy. Donoszono nam, że w całym kraju ludzie protestują i domagają się naszego zwolnienia, że Szwedzki Czerwony Krzyż zajął się tą sprawą, że na całym świecie trwają protesty.

Spojrzelśmy po sobie naprawdę dumni. Bo oto nie na darmo wytrwaliśmy. Nie



W drodze do kraju zatrzymaliśmy się w Bangkoku

na darmo nieugięte żądaliśmy powrotu. Byliśmy przekonani, że Ojczyzna o nas nie zapomni. I nie zapomniała. Oświadczyli nam, że będziemy mogli wrócić do kraju. Zapowiedź tę przyjęliśmy z dumą i pewnością, że tak właśnie musiało się to skończyć. Wprawdzie policjant Czang przypadł do nas z pistoletem i jeszcze straszyl, ale nikt już nie zwracał na niego uwagi. Pies szczeka — wiatr niesie.

Pewności, że wrócimy na braliśmy, po fakcie zwrócić nam aparatów radiowych i fotograficznych. W tym czasie dowiedzieliśmy się, że pozostali (było ich 10) siedzą w Taipech, a słab si z nich podpisali prośbę o azyl. Pocięchą był fakt wycofania się kilku i zażądania powrotu do kraju.

Teraz nasze życie uległo ogromnej zmianie na lepsze. Zaczęli się nam troskliwie opiekować, przewieziono nas do uzdrowskiej miej-

scowości Peitas. Oczywiście były i kąpiele i leczenie lepsze odżywianie i rozrywki sportowe. Chcieli, abyśmy wyjechali stąd z dobrym samopoczuciem i zdrowiem. A my pragniemy jednego, jak najszybszego powrotu do swoich. Nie mogliśmy doczekać się chwili, kiedy zniknie nam z oczu niewidzone więzienie. Pragnienie to potęgowało się teraz z niesamowitą siłą.

Wreszcie nastąpiła upragniona chwila, chociaż do momentu oderwania kół samolotu od lotniska nie wierzyliśmy czangkajszekowcom. Start do kraju. Do kraju, który tak daleki jest jednak już tak blisko. Nareszcie wolni. Przez Bangkok, Kalkutę, Rzym, Zurych, Frankfurt n/Mein, Kopenhagę i Sztokholm lecimy do Polski, za którą tęsknota zierała nasze serca. Powitała nas Polska najpiękniejszymi barwami i najserdecznym uczuciem.

IV MECH. M/S „PREZYDENT GOTTWALD” STANISŁAW ŁASEK

Wczangkajszekowskich PETAGH

(Zakończenie)

SPOTKANIE z tą czwórka miało dla nas duże znaczenie. Czuliśmy się bowiem o wiele silniejsi. Oczywiście w dalszym ciągu nie doreczali nam listów i tylko „cudem” udało się nam zdobywać jakieś wiadomości.

Jedną z takich wiadomości dała nam dużo zadowolenia. Otóż, kiedy w marcu dostarczono nam pocztę, przez omyłkę wsadzili do naszych listów, list z Ameryki. Pisał zdradca Wąsowski do „druha po zdradzie” — Romanowa. List był prze pojęny żalem. Wąsowski, który „awansował” na pomocnika na stacji benzynowej otwarcie pisał do Romanowa, że jest mu źle. Ze słów listu wyczuwało się zawód, jaki sprawiło Wąsowskiemu

życie w kraju „prawdziwej wolności” w amerykańskim wydaniu.

Nie lepszy los spotkał Romanowa. Ten dla odmiany nie dostał wizy do USA — pozostał więc na Tajwanie, aby służyć za judaszowe srebrniki wywiadowi amerykańskiemu. Ponieważ jednak nie wystarcza niewielka kwota 70 dolarów, Romanow „dorabiał” sobie na wódkę służbą u księdza. Zresztą Romanow to tak cyniczny zdrajca, że szkoda o nim naprawdę mówić.

W końcu marca „dobili” do nas Bednaruk, Jampich, Aukstutkaiś i Tsołakis.

Z opowiadania ich dowiedzieliśmy się, mieli też ciężkie okresy. Szczególnie Bednaruk, po przyznaniu się do tego, że jest sekretarzem organizacji partyjnej był



Było nas już 6: Czajka, Wardyn, Bednaruk, Tsołakis, Dżankowski i ja. Pilnuje nas policjant Tau.

Zdjęcia w numerze: Makowskiego, Palkiewicz, Syrowatki. Rysunki: Karłowski, Terlecki.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53 93. Zamówienie i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Wydawniczy PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10 na konto 11-11-408-10. Oplaty za prenumeratę „Sieru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłać za granicę zamówienia przyjmują Oddział Wydawniczy Zagranicznych PPK „Ruch”, Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 11 000 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap.rol. 60 gr 102 cm. klasa VII. Manuskrypty dostarczane 20. 8. do 27. 8. 1955 r. Druk ukończono 31. 8. 55. — zam. nr 2660 — W-6-1774