

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 23 (117) rok

GDANSK, 1-15 grudnia 1955 R.

Cena 40 gr

Utrzymać wysokie tempo pracy

APEL CRZZ zmobilizował naszych marynarzy, portowców, żeglarzy, pracowników stoczni remontowych do wzmoczenia tempa pracy w celu jak najlepszego wykonania zadań IV kwartału br.

Do końca roku pozostał jeszcze jeden miesiąc. Trzeba więc rozważyć niektóre najważniejsze zadania naszej floty, których realizacja wymagać będzie pilnej uwagi i szczególnej troski.

W połowie pierwszej dekady grudnia zawinął do portów Gdansk i Gdynia motorowiec liniowy „General Bem” z ładunkiem rudy, ropy i pepzu. Statek ten ma załadować w eksporcie o. koło 7 tys. ton drobnicy, w tym około tysiąc ton z portu Wismar z przeznaczeniem do indonezyjskiego portu Su. rabaja. Sprawny postępowanie ładunku statku zależy będzie głównie od zabezpieczenia odpowiedniej ilości wagonów pod rudę. Komórka głównego koordynatora CZP i spedytor dolożą niewątpliwie starań, aby zapewnić za wczasu odpowiednią ilość wagonów i ich rytmiczne poddawanie. Wypełniając swoje zobowiązania, zarząd portów powinny skierować na statek pełną obsadę garków, zwłaszcza przy załadunku drobnicy. Zadaniem aparatu głównego dyspozytora będzie tak pokierować i przyśpieszyć obsługę tego statku, aby „General Bem” mógł — zgodnie z rozkładem rejsów — przybyć 26 grudnia do Wismaru.

Łatwiejszym zadaniem dla portów jest obsługa innych statków linii chińskiej: motorowca „Edward Dembowski” i parowca „Przyszłość”. Obydwa wejdą w połowie grudnia. Przywiozą one rudę, której wyładunek powinien być zakończony do końca miesiąca. Od tego bowiem zależy wykonanie planu przez te statki. Rzecz prosta — sprawa wagonów będzie tu zasadniczym czynnikiem dotrzymania tego terminu.

Druga połowa grudnia — to okres szczególnego nasilenia prac przeładunkowych w portach. Sytuację może skomplikować zbieg kilku statków rudowych. Aparat głównego dyspozytora powinien poczynić wszelkie kroki dla uruchomienia potrzebnych rezerw zdolności przeładunkowej. Cel ten można osiągnąć przez racjonalne i elastyczne gospodarowanie potencjałami roboczymi i bezawaryjną pracą urzędów przeładunkowych.

Starań wymagać będzie sprawną obsługę statków linii lewantyńskiej: „Lechistan”, „Lewant”, „Stalowa Wola”. Pierwszy i drugi wejdą do portów z początkiem III dekady grudnia, trzeci — po ukończeniu służby w rybołówstwie. Istnieje prawdopodobieństwo zbiegu tych statków pod załadunkiem. Przed Zarządem Portu Gdansk i spedytorami stoi więc poważne zadanie zorganizowania sprawnego załadunku. Jego wykonanie zależy będzie od zapewnienia odpowiedniego frontu pracy. Zarząd Portu musi zabezpieczyć wymagane ilości garków szlauerów, a spedytor dolożyć większych niż dotychczas starań o należyte przygotowanie ładunków. Nie może bowiem dochodzić do takich

zmian maszyn towarowej, jakie obserwowaliśmy ostatnio przy obsłudze innych statków linii lewantyńskiej, jak motorowca „Kopernik” czy parowca „Marchlewski”. Zmiany te dezorganizują pracę. Spedytorzy powinni zatem wykazać więcej wnikliwości przy bukowaniu ładunków na statki.

Terminowe wyjście w morze wymienionych trzech statków tej linii musi być zabezpieczone i od strony technicznej. Mamy tu na myśli przede wszystkim motorowca „Stalowa Wola”, dla którego planuje się wykonanie pewnych remontów. Inspektorat techniczny PLO wspólnie ze stoczniovcami przygotowują się do sprawnego ich przeprowadzenia, m.in. przez szczegółowe opracowanie listy remontowej i zabezpieczenie odpowiedniej ilości materiałów na wykonanie napraw.

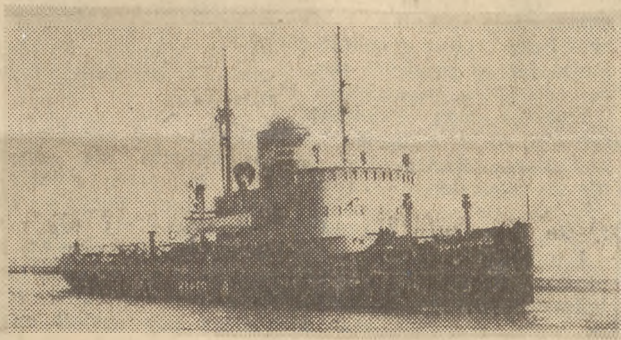
Mówiąc o remontach przy pominiemy załóżce Gdańskiej Stoczni Remontowej o honorowym zobowiązaniu — wcześniejszego przekazania do eksploatacji parowca „Bałtyk”. Wyjście w morze planowane jest dla tego statku na koniec grudnia br. Dotrzymanie terminu remontu tego statku wpłynie na utrzymanie regularności linii dalekowschodniej.

Omówiliśmy z grubsza zasadnicze — planowane na grudzień — zadania przewozowe. Pominieliśmy obsługę liniowców i trampów bliskiego zasięgu. Ich należyta ob-

sługa w dużym stopniu rzutować będzie na załadunek i wyładunek statków oceanicznych. Każda rezerwa czasu uzyskana na tym odcinku będzie zabezpieczeniem dla obsługi statków oceanicznych. Powinni mieć to stale na uwadze wszyscy pracownicy dyspozycyjni w porcie, zwłaszcza zaś gospodarze statków. Zadaniem organizacji partyjnej i związkowych jest pogłębienie wśród załóg zrozumienia wagi i znaczenia wykonywanych zadań. Pełne ich wykonanie w br. umożliwi nam lepszy start do realizacji planów nakreślonych w pięcioletce.

J. P.

Jak jesteśmy przygotowani do akcji lodowej ... w portach morskich



NA razie nie ma jeszcze mrozów. Kalendarz jednak pokazuje nieubłaganie, że zima jest tuż. Postanowiłiśmy więc porozmawiać z dyrektorem Polskiego Ratownictwa Okrętowego w Gdyni na temat lodowej. Otóż PRO, na którym spoczywa główny ciężar walki z lodami na trasie do naszych portów morskich, u-

kończyło już przygotowania do zimy. Mówi nam o tym dyr. Młodnicki.

Pytanie: Jak przedstawiają się przygotowania do lodolamania?

Odpowiedź: Dość dobrze, choć mogło być lepiej. Mamy w zasadzie trzy jednostki przeznaczone do łamania lodu. Są to „Swarożyc”, „Światowid” i „Posejdon”. Wszystkie są po remoncie i powinny dobrze pracować. W praktyce jednak, tylko dwie z nich będą w naszej dyspozycji, gdyż „Swarożyc”, został „oddelegowany” do wykonania specjalnych zadań i wróci

prawdopodobnie w końcu stycznia.

Pytanie: Czy pozostałe dwie jednostki wystarczą?

Odpowiedź: Mogą wystarczyć o ile... będzie niezbyt ciężka zima i... żaden z holowników nie ulegnie uszkodzeniu.

Tu dyrektor Młodnicki z uśmiechem „odstukał” w nie malowane drzewo i dodał: — A „Posejdon” to staruszek, który może sprawić nam zawód.

Pytanie: A jeżeli się to zdarzy i „Posejdon” lub nawet „Światowid” ulegnie awarii — to co będzie wówczas?

Odpowiedź: Wtedy będzie my musieli użyć do pomocy „Herkulesa” zatrudnionego w ratownictwie, ale... sytuacja będzie bardzo nieprzyjemna. Zakres naszej pracy jest bowiem dość duży. Najcięższa jest trasa Szczecin — Swinoujście i Zalew Szczeciński.

Pytanie: Co towarzyszy dyrektorowi miało myśli mówiąc na początku rozmowy, że „mogłoby być lepiej”?

Odpowiedź: Po prostu myślałem, że zupełnie dobrze

byłoby dopiero wtedy, gdybyśmy mieli „Swarożyc” na miejscu i gdyby „Posejdon” był młodszy — a co za tym idzie pewniejszy. Swoją drogą przydałby się chociaż dwie nowe jednostki. Wtedy nawet w wypadku bardzo ostrej zimy i konieczności pracy w Gdyni i w Gdańsku dalibyśmy sobie radę.

Podobne uwagi usłyszeł mi również w Szczecinie od dyrektora SUM-u, Kapitana Portu i pracowników PZM-u.

Nasi rozmówcy byli również zdania, że przynajmniej najlepszy z lodolamaczy — „Światowid” — powinien otrzymać jeszcze w tym roku wyposażenie radarowe, aby nawet przy mgłę mógł pracować sprawnie i bez narażenia się na awarię na wąskim torze szczecińskim.

Dla usprawnienia pracy lodolamaczy w Szczecinie, gdzie lody najbardziej dają się we znaki — zaistniała jest w Kapitanacie Portu krótkofalówka, która umożliwi utrzymanie bezpośredniego kontaktu z lodolamaczami. Oprócz tego na lodolamaczach będą zatrudnieni

w tym roku specjaliści PIHM-u, którzy na podstawie meldunków nadsyłanych przez kapitanów z Morza Bałtyckiego, będą opracowywać specjalne komunikaty lodowe.

Jak wynika z przeprowadzonych przez nas rozmów jesteśmy w zasadzie przygotowani do okresu lodów. Zainteresowane przedsiębiorstwa zrobiły w tej sprawie to, na co było je stać. Sytuacja nie jest jednak najlepsza. Liczymy, że załogi rozumiejąc swoje odpowiedzialne zadania zrobią wszystko, aby utrzymać swoje jednostki w stałej gotowości. Należy także oczekiwać, że Ministerstwo Żeglugi przemysłu umożliwi zaistnienie radaru na „Światowidzie”. Sprawa odmłodzenia i zwiększenia taboru jest niewątpliwie bardziej skomplikowana. Trzeba jednak nad nią zastanowić się w najbliższej przyszłości.

KOCHANY tato

Sześcioletni Micio Cwierz — syn kucharza z parowca „Hel” nie chodzi jeszcze do szkoły. Ma on jednak cztery starsze siostry i czterech braci, którzy nauczyli go stawiać pierwsze litery. „Kochany Tato” w tytule to początek listu, który Micio próbował napisać do tatusia. Na razie nie więcej nie wyszło, ale tato i tak się z tego na pewno ucieszy.

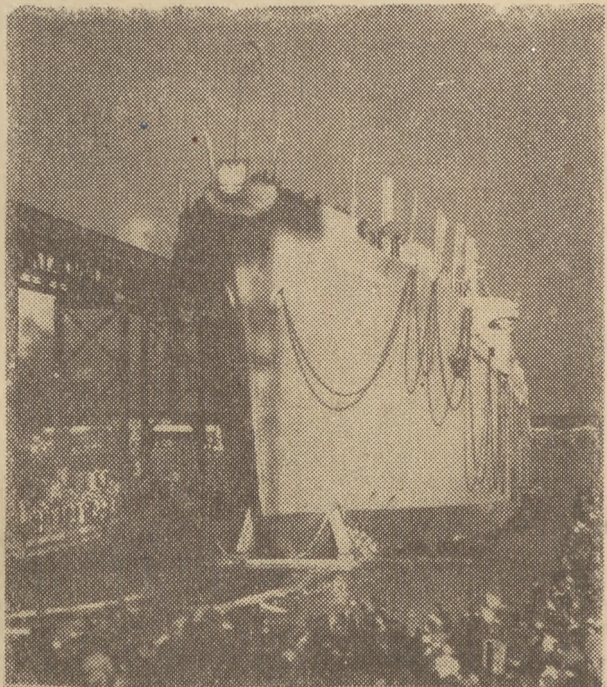
Micio ma zresztą ambitne plany. W przyszłym roku pójdzie do szkoły i będzie się pilnie uczył. My ze swej strony przyrzekamy Beniaminkowi (obecnemu) rodowi Cwierców, że jego pierwszy długi list do tatusia również opublikujemy.



Kochany Tatusiu.
List otrzymaliśmy.
Cieszymy się że tatusi
jest zdrowy.

Mirka Walkowicz — córeczka zastępcy kapitana z motorowca „Curie Skłodowska” — zrobiła swemu ojcu przebywającemu daleko w Wietnamie miłą niespodziankę. W tym roku po raz pierwszy zasładła na ławie szkolnej. Uradowany tym ojciec przesłał jej drogą telegraficzną życzenia owocnej nauki. Mirka wzięła sobie to do serca. Jeszcze we wrześniu w Port-Saltdzie czekała na tatusia niespodzianka — list od córeczki. Aby fakt ten rozwiał wszelkie wątpliwości, fragment tego listu zamieszczamy powyżej. Brawo miła Mirczko — najmłodszy korespondent „Steru”!

M/s „Marceli Nowotko” zwodowany



15 listopada 1955 r. w obecności wielotysięcznej rzeszy mieszkańców trójmiasta, licznych gości z całej Polski i robotników stoczniowych odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę pierwszego, zbudowanego w Polsce statku towarowego „MARCELI NOWOTKO” o ładowności 10 000 ton — całkowicie zaprojektowanego przez polskich konstruktorów i naukowców, a zbudowanego przez naszych robotników, techników i inżynierów.

... w drogach wodnych

UBIEGA zima nie była zbyt ostra. Niemniej zaistniało w pewnych momentach wiele groźnych lodowych sytuacji na dolnej Wiśle, których rozładowanie kosztowało załogi naszych lodolamaczy wiele wysiłku. Z akcji tych wywiązały się one dobrze, lecz stan techniczny taboru po zakończeniu zimy pozostawił wiele do życzenia. To też niemało miały pracy załogi przegalińskiej bazy remontowej oraz tczewskiej i elbląskiej stoczni, aby ponownie doprowadzić tabor do stanu używalności.

Lodolamacz „Wilk” to największa i najstarsza jednostka z całej floty. Niegdyś 13 mm blacha poszycia tego lodolamacza ma obecnie w pewnych partiach zaledwie 9 mm. Właściciel należałoby wymienić blachy całego kadłuba. To jednak nie opłaca się. W związku z tym osłabione partie kadłuba „Wilka” wzmocnione zostały dodatkową blachą o grubości 4 mm. Rzecz ja-

śna, klejenie takie w oczach każdego fachowca, a więc i przegalińskiego również, musi budzić poważne zastrzeżenia. Cóż jednak robić. Na wytrącenie jednostki z zimowej nawigacji Rejon nie może w żadnym wypadku pozwolić, gdyż osłabłoby to znacznie siłę floty lodolamaczy. W podobnej sytuacji znalazły się lodolamacze „Kuna” i „Pantera”.

Niezależnie od dokonywanych jak co roku remontów należało niemal całkowicie przebudować na niektórych jednostkach, jak „Pantera”, „Jaguar” i „Tygrys” urządzenia socjalne, pomieszczenia dla załóg i instalacje elektryczne. Było to zadanie ponad przeciętną miarę, jeśli się weźmie pod uwagę, że cztery lodolamacze remontowała baza w Przegali nie systemem gospodarczym, a tylko cztery oddane zostały na zlecenie innym stoczniom.

Dzięki temu, że potrzeby

remontowe lodolamaczy znalazły w Centralnym Zarządzie Dróg Wodnych więcej zrozumienia niż w latach ubiegłych, oraz dzięki ofiarnej pracy stoczniovców i remontowców z bazy, takich jak ślusarz — mechanik Jan Neuman, Władysław Penke, Leon Pazda, zasadnicze roboty zostały ukończone już w październiku. Dużą pomocą służyli także kapitanowie Antoni Wróblewski i Antoni Montowski, oraz mechanicy Konrad Matkowski z „Częstognowa” i główny mechanik statku Franciszek Szalawski. Ich fachowe rady i wskazówki pomogły stoczniovcom prawidłowo rozwiązywać liczne trudności techniczne jakie wyłoniły się w czasie remontu. Wszystko to sprawiło że na 15 listopada Flotylla lodolamaczy zameldowała swoją gotowość do akcji przeciwlodowej. Na najbliższą zimą jesteśmy więc zabezpieczeni i właściwie na tym można by zakończyć niniejszy artykuł. Myślę jednak, że

na tym nie wolno poprzestać. Istnieje konieczność aby na nasze lodolamacze spojrzeć nie tylko pod kątem zadań bieżącego roku.

Remont takich jednostek jak „Wilk”, „Kuna” i „Pantera” w wielu wypadkach nie mógł być dokonywany zgodnie z przepisami PRS-u ze względu na nieopłacalność tych prac. Więc wykonywano je systemem gospodarczym. Nic więc dziwnego, że PRS nie wydał zezwoleń na pływanie tych trzech lodolamaczy: „Wilk”, „Kuna” i „Rekin”, zapowiadając jednocześnie, że lodolamacz „Pantera” w tym roku po raz ostatni otrzymuje zezwolenie.

Stanowisko PRS-u jest zrozumiałe. Lodolamacze „Wilk” i „Kuna” zbudowane zostały w roku 1834 i przeszły już bardzo wiele remontów kapitalnych, zaś

(Dokończenie na str. 2)

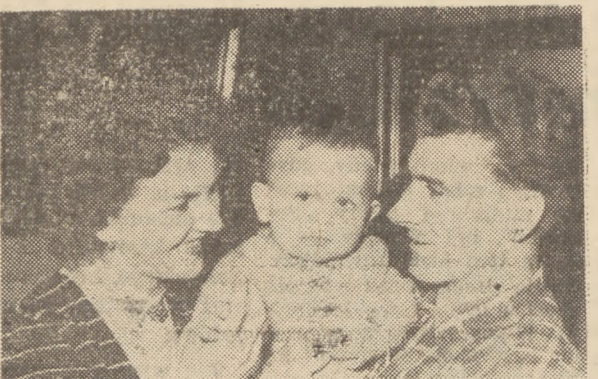
NIE MA PRAWIE DNIA, W KTÓRYM NIE WRACALIBY DO KRAJU REEMIGRANCI ZE WSZYSTKICH STRON ŚWIATA, Z POŁUDNIA I PÓŁNOCY, ZE WSCHODU I ZACHODU SPIESZĄ DO OJCZYNNEGO CI, KTÓRYM DROGA DO NIEJ ZOSTAŁA SZEROKO OTWARTA.



Ostatnio powróciła do kraju na pokładzie motorowca „Przyjaźń Narodów” grupa repatriantów z Chin...



...także motorowiec „Batory” przywiózł wielu repatriantów z Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych...



...a oto „gottwaldowiec” Stanisław Kędzierski, który z Tajwanu do Polski wracał przez USA. Teraz tym więcej odczuwa, ile szczęścia daje życie w gronie najbliższych, szczególnie żony Jadwigi i synka Waldusia.

Gdy inni wracają do kraju

I IPCOWA noc. U nabrzeża przycumowały barki. Cisza. Wtem na którejś z barki niosł się głos. Słychać szept. — Sternik śpi? — Śpi. — Wleńmy! Po chwili ciszą nocy przerywał głośniejszy plusk, potem oddalający się w stronę brzozy NRD chłopot wody. Uciekli.

Co roło się w młodych głowach? Jakże plany, jakie myśli? Na razie jednak zaczęli zębami. Od chłodu nie chronił zabran z barki koc. Wolno wlokących się nocnych godzin nie przyspieszał barkowy budzik.

Nareszcie świt. Ale jakże inny niż myśleli. Bowiem już rano znaleźli się pod kluczem w straży niemieckiej ochrony pogranicza. A potem...

Sala sądowa we Wrocławiu. N. ławie oskarżonych zasiadli 19-letni bosman Stanisław Wiśniewski, przewodniczący nieudanej wyprawy i nieco młodszy od niego marynarz Alfred Glomb, obydwa z barki „Z-544”.

Do ucieczki — tłumaczył Wiśniewski — namówili go marynarze szwedzcy i angielscy jeszcze w Szczecinie z którymi porozumiewał się... na mię.

Słuchał tego tłumaczenia, stary 67-letni ojciec Wiśniewskiego, członek spółdzielni produkcyjnej.

— Co też mu przyszło do głowy — zwierzał się żeglarszom. Zachciało mu się zagranicy?

Drugi oskarżony tłumaczył się mniej zawiśle, po prostu do ucieczki namówił go kolega. Gdyby przewidział co z tego wyniknie, nigdy by tego nie zrobił.

Rzeczywiście, gdyby jeden lub drugi trochę pomyślał nigdy nie zdecydowałby się na ucieczkę. Gdyby zaś jeden lub drugi uważniej patrzył na świat nie przez okulary własnej głupoty lub niechęci czy złości na drobne trudności dnia codziennego, nigdy by im podobna myśl nie przyszła do głowy. Wiedzieli przecież, że tacy którzy się tułali na obczyźnie — wracają do kraju.

Czy powodem powrotu do kraju jest tylko nędza i cięż-

ka praca? Oczywiście u wielu to właśnie decyduje o przyjeździe. Np. w Konsulacie Polskim w Berlinie spotkałem dziewczynę z Zabrza. Pokazywała spracowane dłonie, ubogą odzież i gorzko płakała. Krótka była jej historia. Miała 20 lat gdy uciekła z domu, bo zdawało się jej, że tam na zachodzie —

to kraj mlekiem i miodem płynący. 9 lat pracowała jako służąca u kuliaka. Traktowano ją tam nieludzko. Teraz błaga o powrót do kraju, do matki, siostry, brata.

Ale nie wszystkich wypędza z obczyzny głód i nędza. Drugim potężnym czynnikiem jest tęsknota za krajem, za ziemią na której się

urodzili i wychowali. Za rodziną i ludźmi, którzy mówią tym samym językiem.

W jednym z rejsów w porcie Fürstenberg spotkałem Polaka, od lat mieszkającego w Niemczech. Ma żonę, syna, dom, a jednak... Od rodziny otrzymał list. Nie umiał czytać więc prosił nas o pomoc. W liście pisano o ojcu, siostrach, bracie, o ich dzieciach, które uczą się na wyższych uczelniach, o ich życiu. Proszono go o powrót do kraju. Człowiek ten nie mógł powstrzymać łez. — Czy mogę wrócić? — pytał. Jak przyjmą tam moją żonę i syna, którzy nie umieją mówić po polsku? Mówicie, że będzie wszystko dobrze. Natychmiast więc zaczęliśmy się starać o powrót.

W tym właśnie czasie, gdy prawie co dzień polskie statki przywożą repatriantów, Wiśniewski i Glomb zdecydowali się na ucieczkę. Co więc wypędzało ich z kraju? Może ciągnęło ich łatwe życie? Myśleli, że za granicą czekają ich bramy tryumfalne i góry złota. Czekali tam dwie drogi, albo najmarniejsza, najmniej popłatna praca, albo... szpiegostwo, sabotaż, dywersja przeciwko własnemu krajowi, własnemu ojcu i matce. Oto do czego doprowadziłyby Wiśniewskiego i Glomba ich głupota.

TADEUSZ KONDEL

Redukcja Sił Zbrojnych PRL



Uchwała Rady PRL o redukcji Sił Zbrojnych jest już w toku realizacji. Zdemobilizowani żołnierze znajdują zatrudnienie w przemyśle i rolnictwie.

Na zdjęciu przeniesieni do rezerwy z Marynarki Wojennej oficerowie Ostrowski i Boczek zgłaszają się do pracy na motorowiec „Mickiewicz”.

Jak jesteśmy przygotowani do akcji lodowej

(Dokończenie ze str. 1)

„Rekin” posiada spawany, a więc nie odpowiadający wymogom blok. Nie lepiej przedstawia się sprawa z lo dołamaczami „Pantera”, którzy liczą sobie znacznie mniej lat co pierwsze dwa, bo zaledwie... sześćdziesiąt.

Wycofać trzy lodolamacze z akcji w żadnym wypadku nie można. Jest to nie do pomyślenia wówczas, gdy ich miejsca nie zostaną zajęte przez inne jednostki.

I u wyłania się nowy, do niosący problem: nowych jednostek nie ma. Sytuacja, w jakiej pozostaje obecnie

teżewski RDW jest trudna. Wprawdzie uzyskano na trzy kwestionowane jednostki ko misyjne orzeczenia o zdolności do pływania. Wprawdzie załogi są odważne, ofiarne i wytrwałe oraz potrafią pokonać nie jedną trudność, ale to nie rozwiązuje sprawy.

Z roku na rok lodolamacze starzeją się, sytuacja staje się coraz groźniejsza. Tymczasem decyzje władz zmierzające do odnowienia floty lodolamaczy idą zbyt opornie. A przecież sama ofiarność marynarza nie wystarczy aby spełnił on do-

brze swoje zadanie, aby uchronił setki wsi i tysiące ludzi przed żywiołem powodzi. Stwierdza to kapitan Antoni Montowski, który z troską w głosie mówi:

— Stary mamy motor. Zni szczony. Ze jeszcze się nie wykrył — to dziwne. Ale walka nasza z lodem da wała by większą pewność zwycięstwa, gdybyśmy mieli lepsze, nowsze lodolamacze.

Niech te słowa kapitana Montowskiego będą dzwonem alarmowym, niech pobudzą

odpowiednie instancje do wnikliwszego i bardziej troskliwego zainteresowania się wiślanymi lodolamaczami. Nie czekajmy aż nastąpi wypadek, którego skutki będą nieodwracalne. Już teraz ostatni czas pomyśleć o tym. Nie. Nie myślę. Czas najwyższy działać. Nie stwarzajmy precedensu uzasadniającego jakże kolistną cecę naszych działań zamkniętą w przyszłości „mądry Polak po szkole alarmowym, niech pobudzą

PO KONFERENCJI GENEWSKIEJ

TRZY tygodnie trwające dyskusje na genewskiej konferencji ministrów spraw zagranicznych nie przyniosły konkretnych wyników. Sprezycowane zostały jedynie stanowiska obu stron: trzech mocarstw zachodnich i Związku Radzieckiego.

Stanowisko mocarstw zachodnich można ująć w następującym skrócie:

Po pierwsze — mocarstwa zachodnie nie chcą utworzenia systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie, lecz remilitaryzacji Niemiec przy jednoczesnej likwidacji Niemieckiej Republiki Demokratycznej i włączenia całych Niemiec do paktu północno-atlantycznego.

Po drugie — mocarstwa zachodnie odmawiają przyjęcia realnego planu rozbrojenia i zakazu broni termojądrowej, lecz skłonne są do rozmów o kontroli nad zbrojeniami.

Po trzecie — mocarstwa zachodnie przeciwstawiają się zniesieniu przeszkód w rozwoju handlu między Wschodem a Zachodem i pragną, pod pozorem rozszerzenia wymiany informacji i idei, urzeczywistnić wywrotową działalność w krajach obozu socjalizmu.

Taktyka, jaką zastosowały mocarstwa zachodnie na konferencji, była taktyką wysuwania coraz to innych warunków na propozycje radzieckie i wycyfrowania się z własnych pozycji, które Związek Radziecki uznał za możliwe do przyjęcia. Tym samym ministrowie zachodni zademonstrowali przed całym światem swą niechęć do pozytywnego uregulowania spornych zagadnień w duchu całkowitego odprężenia i zagwarantowania bezpieczeństwa narodów.

GUZIK ZAMIAST MONETY

W SAMEJ rzeczy, czy mogą Związek Radziecki, Polska i inne narody zgodzić się na to, by warunkiem bezpieczeństwa w Europie było włączenie zjednoczonych Niemiec do agresywnego bloku północno-atlantycznego? „Zachodni ministrowie wiedzieli doskonale, — pisał genewski korespondent „Frankfurter Rundschau” — że taka propozycja jest dla Rosjan nie do przyjęcia. W rezultacie więc postąpili, jak ktoś, kto wrzuca do automatu, zamiast monety — guzik, a potem zdziwiony jest, że automat nie działa”.

Nie trzeba chyba nie dodawać do tego porównania. Charakterystyczne ono trafnie stano-



wisko trzech mocarstw zachodnich, które zamiast monety realnych propozycji, ofiarowali niezmiennie narodom i Związkowi Radzieckiemu guzik w postaci mało wartościowych gwarancji w nadziei, że nikt się na tym nie pozna.

Nawet monopolistyczna prasa amerykańska nie ukrywa faktu, że polityka Stanów Zjednoczonych z jej nawrotami do polityki „z pozycji siły” wmanewrowała się w ślepa uliczka. Tak np. „New York Times” pisze: „Po raz pierwszy od wielu miesięcy w ambasadach krajów, będących sojusznikami USA oświadcza się, że USA przegrzają stawiając na uzbrojenia Niemiec w ramach paktu północno-atlantycznego”.

DRZWI POZOSTAŁY OTWOREM

PO zakończeniu konferencji genewskiej trzubarczy „zimnej wojny” z triumfem i bicciem w bębny propagandy „wolnoeuropejskiej” ogłosili, że „duch Genewy” umarł. Oczywiście, biorą oni swoje marzenia za rzeczywistość. Bo nikt inny, jak właśnie ich własny patron pan Dulles powiedział w swoim przemówieniu radiowym, co następuje:

„Prezydent Eisenhower oświadczył, że jego zdaniem konferencja na najwyższym szczeblu sprawiła, że mniej prawdopodobny jest wybuch wojny między naszymi krajami. Obecna konferencja genewska nie daje żadnego powodu do zmiany tej oceny. „Duch Genewy” utrzymuje się więc nadal również pod tym względem”.

A znany amerykański publicysta Lippman dodaje: „Prawdziwy duch Genewy istnieje jednak dzisiaj tak samo jak istniał przedtem i wywiera on głęboki i radykalny wpływ na stosunki między systemem radzieckim, a naszym”.

Dodajmy, że prawdziwy „duch Genewy” istnieje i nie da się przekreślić, gdyż odpowiada on dążeniom i pragnieniom narodów. Biorąc to pod uwagę zachodni ministrowie zgodzili się na dalsze kontynuowanie rozmów w drodze dyplomatycznej, co znalazło swój

wyraz w końcowym komunikacie konferencji genewskiej ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw. Tak więc drzwi do dalszych pertraktacji nie zostały na konferencji zatrzasknięte, lecz pozostawione zostały otworem. I w tym tkwi pozytywny wynik konferencji.

WIZYTA PRZEJAZDNI W DELHI

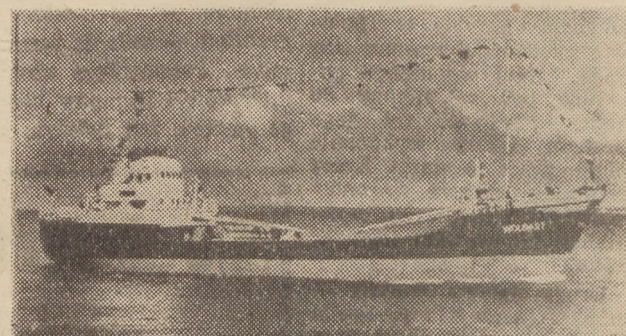
PRZEMAWIAJĄC w parlamencie Indii tow Chruszczow powiedział: „Na konferencji (genewskiej) nie osiągnięto wielkich wyników, gdyż przed ministrami stały bardzo skomplikowane zadania, które trudno rozwiązać za jednym zamachem. Jesteśmy jednak przekonani, że krocząc drogą wytyczoną na konferencji szefów rządów w Genewie dojdziemy do dalszego złagodzenia napięcia międzynarodowego, posuwając się krok za krokiem naprzód w rozwiązywaniu wszystkich skomplikowanych problemów międzynarodowych”.

Ten optymizm podzielamy wszyscy. Wypływa on z realnej oceny sił pokoju, które ciagle się wzmacniają. Dowodem tego jest m. in. wizyta przyjaźni Bulganina i Chruszczowa w Indiach.

Związek Radziecki, Indie, Chiny Ludowe, Indonezja, Burma, państwa demokracji ludowej — to kraje, które przyjęły ideę pokojowego współistnienia. A obejmują one przeszło połowę całej ludzkości. Jeśli dodamy jeszcze narody w krajach kapitalistycznych, które również są za pokojem, to łatwo sobie wyobrazić siłę, stojącą na przeszkodzie kołom agresorów i krzyżującą plany sił agresji.

Wizyta przywódców Zw. Radzieckiego w Indiach jeszcze bardziej cementuje siły pokoju. Jest ona wyrazem leninowskiej polityki Związku Radzieckiego, kierującego się zasadą pokojowego współżycia wszystkich narodów. Jest ona wyrazem również i tego, że kraje dotychczas ujarzmione w swojej drodze do samodzielnego rozwoju, znajdują poparcie socjalistycznego mocarstwa — Zw. Radzieckiego.

Motorowce przybrzeżne NRD



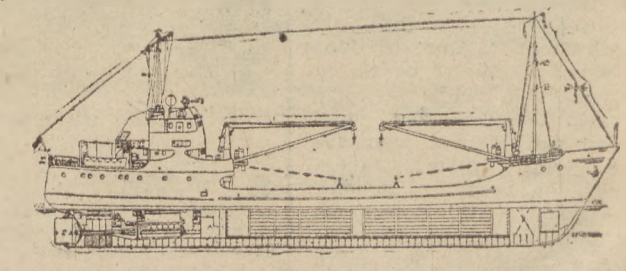
Stocznia w Wolgast budo je dla floty handlowej Niemieckiej Republiki Demokratycznej serię sześciu motorowców przybrzeżnych, przeznaczonych do żeglugi po Bałtyku i Morzu Północnym. Piękne te stateczki są zbliżone charakterystyką do narycznych motorowców typu „Odra”. Ich nazwy brzmią następująco: „Wolgast” (na zdjęciu), „Greifswald”, „Anklam”, „Warnemünde”, „Ostseebad”, „Wastrow” i „Sassnitz”. Pierwsze dwa zostały już oddane armatorowi, którym jest VEB Deutsche Seereederei Rostock, pozostałe — wejdą do eksploatacji jeszcze w bieżącym roku.

A oto krótka charakterystyka tych jednostek: długość całkowita — 50,12 m;

długość między pionami — 45,00 m; szerokość na wręmach — 8,20 m; wysokość — 3,75 m, średnie zanurzenie z ładunkiem — 3,10 m; mocność — 500 TDW; wyporność — 845,8 t; pojemność — 430 BRT.

Moc silnika napędowego — 400 KM; szybkość — 9,5 węzła, załoga 11 ludzi. Wyposażenie — przeładunkowe składa się z 2 elektrycznych dźwigów pokładowych o nośności po 3 tony.

Przewidywana jest budowa dalszych jednostek tego typu zarówno dla potrzeb własnych jak i na eksport. Opracowywane są również plany podobnych, nieco większych motorowców przybrzeżnych o nośności ok. 800 TDW.



Od czego zależy sprawny remont statku

Po otrzymaniu wiadomości o skierowaniu naszego statku na remont do Szczecińskiej Stoczni Remontowej, marynarze nie kryli swego niezadowolenia. Przecież ta stocznia jeszcze żadnej jednostki nie wyremontowała w terminie... „Bug”, „Kołobrzeg”, „Jedność Robotnicza”, „Brygada Makowskiego” itd. itd. — mówiono na statku. Chodziliśmy do inspektora technicznego i do dyrekcji PZM, nawet do Komitetu Partyjnego Żegluga prosić o zmianę stoczni. Nie pomogło. Na zebraniach statkowej rady technicznej, podstawowej organizacji partyjnej i załogowych, dyskutowaliśmy nad tym, czy nie lepiej byłoby zrezygnować ze stoczni. Niestety, takie prace jak podnie sienie steru, zaistalowanie oscylatorów sondy w dnie statku i inne, wymagały użycia doku. Pozostało nam tylko jedno: przygotować załogę do najbliższej współpracy ze stoczniovcami.

23 września br. parowiec „Kołno” zacamował przy nabrzeżu w stoczni. W tymże dniu spotkali się na statku pracownicy pionu technicznego stoczni z przedstawicielami armatora oraz radą techniczną „Kołna”. Po kilku godzinnych rozmowach, w wyniku których skreśliłmy niektóre pozycje z listy remontowej, ustaliliśmy, że 8 listopada będzie dniem zakończenia remontu statku.

Następnego dnia tj. 24.9.br. na parowiec „Kołno” przybyły pierwsze brygady robotników. Przesiedzieli oni do południa nic nie robiąc, a... poszli. Okazało się, że ktoś w stoczni zapomniał podłączyć prąd. Kilka godzin roboczo-godzin zostało zmarnowanych. Wieczorem tego dnia statek zadokowano. Wówczas dowiedzieliśmy się, że stocznia nie posiada gotowych segmentów rusztowań, że trzeba przystąpić do ich budowy, co potrwa około tygodnia, a statek miał stać w doku 14 dni. Co robić? Zwołujemy naradę roboczą z udziałem dyrektora stoczni, POP i Rady Zakładowej. Wytknęliśmy stoczniovcom dotychczasowe braki w organizacji pracy oraz zarządaliśmy harmonogram remontu. Narada pomogła. Rusztowanie stanęło w ciągu trzech dni, a po siedmiu dniach statek zszedł z doku.

Uradowani tym pierwszym sukcesem (mając już harmonogram prac) zaczęliśmy depać stocznię „po piętach”. Nie było stanowiska roboczego, którym nie interesowała by się załoga statku. Kontrolowaliśmy jakość wykonywanych robót. Dzięki temu wszelkie niedokładności lub brakorobstwo były w porę sygnalizowane brygadziście, mistrzom, szefowi produkcji — a gdy trzeba było i naczelnemu dyrektorowi, który

zawsze umiał zaradzić trudnościom.

Ścisła współpraca załogi statku ze stoczniovcami sprawiła, że 8 listopada, a więc w dniu zaplanowanym na prze-kazanie statku do eksploatacji, znajdujemy się w morzu już w powrotnej podróży z Lulea. Remont statku został przyspieszony o 10 dni.

Myślę, że dobrze będzie po-dzielić się naszymi spostrze-żeniami dotyczącymi pracy Szczecińskiej Stoczni Remon-towej. Od czego zależy sprawne przeprowadzenie remon-tu?

Rzeczono od współpracy z armatorem i załogą statku. Specyfikacja remontowa musi być dokładnie opracowana i dostarczona stoczni naipóź-niej miesiąc przed podsta-wieniem statku. Bardzo waż-na rzeczą jest, aby — nie tylko kapitan, si officer i st-mechanik — ale każdy czło-niek załogi znał stan mecha-nizmów i potrafił wskazać rozbiórki mechanizmów już zeznaczone do naprawy.

Załoga statku musi być doradcą i pomocnikiem stocz-niovców. Aby mogła ona spro-stać tym zadaniom, musi znać swój statek — innymi słowy, musi dłuższy czas pły-wać na tym statku. Mało tego. Czasem trzeba podsunąć stoczniovcom racjonalny spo-



Wiele troski o należyte prze-prowadzenie remontu wykazał st. mar. Wiesław Karolak i mi. mar. Cios.

sób wykonania danego remon-tu. Załoga statku nie może więc traktować postępu w stoczni jako swego rodzaju urlop — wręcz przeciwnie — pobyt w stoczni trzeba uważać jako okres wytężo-nych prac. Plan pracy na stat-ku musi być ściśle dostosowa-ny do wymogów stoczni.

A teraz kilka rad i uwag pod adresem stoczniovców. Na kilka tygodni przed rozpoczęciem remontu aktyw-techniczny stoczniovców, inspek-torzy armatora powinny od-wiedzić statek (w czasie eks-plLOATACJI) i razem z załogą przedyskutować szczegóły listy remontowej i nawet o-gliadnąć niektóre mechaniz-my. Przez taki przegląd i dyskusję uniknie się w czasie remontu wielu niespod-zianek, np. braku materiałów lub narzędzi.

Takie właśnie niespodzian-ki zdarzyły się w czasie remon-tu „Kołna”. Wcześniejse oględziny ułatwią stocznio-pracowanie realnego harmo-nogramu prac remontow-nych, który z kolei stwarza marynarzom możliwość pro-wadzenia bieżącej kontroli postępu prac, co — rzecz jasna — przyczynia się do dotrzymania terminu remon-tu.

Baczną uwagę należy zwracać na kolejność wykonywa-nych prac. Nie można rozpoczynać malowania, gdy nie ukończono swej pracy stolar-ze, a takie i podobne sytuacje powstają, gdy gospodarz nie dość wnikliwie interesuje się swym statkiem.

Na postępie remontu duży wpływ ma właściwa praca działu kontroli technicznej. Jej pracownicy powinni wy-kazywać większą operatyw-ność, by nie dochodziło do tego, że trzeba powtórnie rozbić mechanizmy już raz wyremontowane, bo...

DKT nie zdołał lub zapom-niał zrobić pomiaru.

Największą bieżącą bolączką stoczni są karty robocze. Na podstawie karty roboczej pracownik stoczni wykonuje zleconą pracę. Kart tych jest dużo i okazuje się, że wystawiający kartę często nie wie co napisać, gdyż nie zna statku. Były karty na prace zbędne, nigdy przez nikogo stoczni nie zlecane. Były karty nieścisłe, do których trzeba było wystawiać kilka dodatkowych kart. Były i takie roboty, które trzeba było wykonywać bez kart.

Dużym utrudnieniem w wykonywaniu prac remon-towych jest brak odpowied-nich narzędzi. Wiele razy stoczniovcy stawali bezradni wobec tego rodzaju faktów, albo tracili czas na poszuki-wanie odpowiedniego wybi-jaka, wiertła czy klucza. Mo-żna twierdzić, że na szuka-nie narzędzi stoczniovcy tracą po kilka tysięcy robo-czogodzin na każdym statku.

Parowiec „Kołno” wyszedł ze stoczni 10 dni przed ter-minem. Gdyby jednak nie istniały wyżej opisane nie-dociągłości i trudności, wy-szedłby jeszcze o pięć dni wcześniej.

Wracamy z pierwszego pos-toczniovczego rejsu. Dotych-czas nie zauważyliśmy żadnej złej wykonanej pracy. Wszelkie mechanizmy działają dobrze, twarde mecha-ników i całej załogi są u-szczelnione. Mamy więc wszelkie podstawy, by ser-decznie podziękować stocz-niovcom szczecińskim za sprawne wykonany remont naszego statku. Dziękujemy nacz. dyr. Radomskiemu, gospodarzowi statku — Ste-fańskiemu, mistrzom i bry-gadziście zwłaszcza Szopne-mu Pankowi, Pikoniowi oraz tym wszystkim, którzy przy-czynili się do wcześniejszego wykonania remontu.

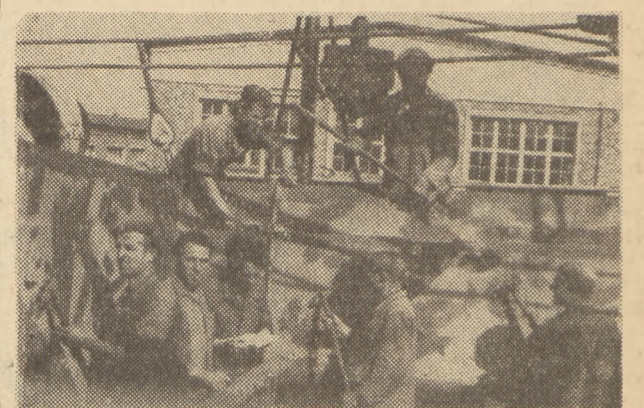
LEON PIOTRZKOWSKI
kapitan parowca „Kołno”

Na apel CRZZ

W odpowiedzi na apel CRZZ załoga motorowca „Warszawa” na zebraniu w dniu 22 października podjęła wiele zobowiązań mających na celu przyspieszenie reali-zacji zadań planowych. Dział maszynowy zobowiązał się wykonać zaplanowane samo-remonty w czasie o 10 proc. krótszym, a w zaoszczędzo-nym w ten sposób czasie do-konać wielu dodatkowych prac.

W rezultacie zarliwych dyskusji w grupach związkow-ych, w czasie których roz-ważano możliwości wykona-nia tego głównego zadania, załoga podjęła wiele cennych zobowiązań.

A oto niektóre z nich: dział maszynowy zobowiązał się zwiększyć szybkość statku z



W Gdańskiej Stoczni Remontowej dobre wyniki w reali-zacji zobowiązań wykazała brygada konserwacyjna Zdzisława Starosickiego (na zdjęciu). Dzięki dobrej organizacji pracy przyspieszyła wykonanie prac remontowych na parowcu „Lublin”.

W dziale pokładowym pod-jęto zobowiązanie o skróce-niu czasu samoremontów o 14 proc. co przyniesie w e-fekcie oszczędność 493 robo-czogodzin. Czas ten postano-wiono zużytkować na oczysz-czenie ładowni po cementie i zamocowanie ładunku po-kladowego w porcie Kon-stancja.

Dział radiowy postanowił skrócić swoje samoremonty o 25 proc. i w wygospoda-rowanym czasie wykonać przegląd i konserwację urzą-dzeń radarowych.

Również dział hotelowy podjął kilka cennych zobo-wiązań mających na celu podniesienie estetyki po-mieszczeń statkowych.

Edward Piotrowski
korespondent

Na statku „Jedność”, ze-branie w sprawie odpowiedzi na apel CRZZ, poprzedzone zostało audycjami radiowe-za statkowego, który infor-mował załogę o kierunkach,

10 na 11 węzłów (aby skró-cić czas podróży do Chin o 4 dni). Marynarze pokładowi postanowili przez dobrą współpracę z robotnikami portowymi w Whampoa skró-cić czas wylądunku statku o dwie doby.

Poza tym cała załoga pod-jęła wiele innych zobowią-zań skrócenia czasu samo-remontów i wykonania do-datkowych prac nie objętych planem na IV kwartał br. ZMP-owcy zobowiązali się ponadto do ożywienia życia kulturalno-oświatowego na statku przez zorganizowanie: 4 występów zespołu świetli-cowego, turnieju gier świetli-cowych, konkursu recyta-torskiego itp.

Warto podkreślić, że na statku „Jedność” pomyślano również o należytym zorga-nowaniu kontroli wykonywa-nia zobowiązań i codziennym informowaniu załogi przez radiowęzeł o postępie prac.

Mieczysław Ankiewicz
korespondent

Ubezpieczenie mienia marynarskiego

Uprawianie żegluga na- raża wszystkie środki transportowe na liczne nie-bezpieczeństwa podróży morskiej. Dla finansowego wyrównania ewentualnych strat statki oraz majątek wożony przez nie są ubezpie-czone, od tzw. ryzyk morskich.

Jednym z takich ubezpie-czeń jest ubezpieczenie re-czy osobistych załóg stat-ków. Umowy zbiorowe na-kladają na armatorów obo-wiązek świadczeń na rzecz członków załóg statków w razie całkowitej lub częś-ciowej utraty ich rzeczy o-sobistych. Skłania to arma-torów do ubezpieczenia się od ponoszenia odpowiedzial-ności za tego rodzaju szko-dy.

Zazwyczaj dokonuje się dwójakiego rodzaju ubezpie-czenia rzeczy osobistych załóg: 1) od ryzyk morskich, 2) od tzw. ryzyk wojennych.

Przed wszystkim poświę-cimy nieco uwagi pierwsze-mu ubezpieczeniu. Zakres ubezpieczenia szkód jakie mo-ga być reklamowane przez armatora, określają odpo-wiednie warunki zamieszczo-ne w polisach ubezpieczenio-nych.

Ogólnie znane są angielskie warunki tzw. „Institute Cargo Clauses”, według których ubezpieczenie obej-muje wszelkie ryzyka (all Risks).

Określenie „od wszelkich ryzyk” jest najdogodniej-szym rozwiązaniem, ponie-waż zabrania przecożenia w jakiegos istotnego ryzyka. Polisa z tą klauzulą zabez-pieczają uzyskanie odszkodo-wania nie tylko za całko-witą stratę rzeczy osobis-tych ale również za ich częściowe uszkodzenie jak np. na skutek sztormowej pogody, zamoknięcia, szkód wynikłych na skutek utknię-cia statku na mieliźnie, ko-

lizji, zatonięcia, pożaru itd. Wszelkie odszkodowania za straty częściowe są wypła-cane w myśl powyższej klauzuli bez żadnych potrą-ceń czyli tzw. franszyzy.

Obok zasadniczych wa-runków, polisy ubezpie-czeniowe zawierają szereg dodatkowych umownych po-stanowień, jak: ubezpiecze-nie rzeczy osobistych mary-narzy w czasie przebywa-nia na statkach, jak rów-nież w drodze do pracy na statek i z pracy. Ubezpie-czenie rozciąga się także na czas podróży, (samolot, kolej itp.) zleczanych przez armatora marynarzom w ce-lu zaokrętowania się załogi w jakimś porcie lub przy repatriacji. Naturalnie re-czy osobiste załogi są ubez-pieczone wyłącznie w okre-sie trwania stosunku służ-bowego. Inna grupa dodat-kowych postanowień za-wartych w polisach doty-czy możliwości reklamowa-nia odszkodowań za niektó-re przedmioty.

W myśl tych postanowień ubezpieczeniem nie są obje-te: waluty, papiery warto-ściowe, kosztowności ze szla-chetnych kruszców jak zło-to, platyna itp. Wyłączone są z ubezpieczenia także ze-garki i pióra wykonane ze szlachetnych metali. W tym wypadku rozumie się np. pióra w złotych oprawach. Zwykle zegarki, o charakte-rze wyłącznie użytkowym, a nie ozdobnym i pióra w zwykłych oprawach nawet ze złotymi stalówkami są ob-jęte odpowiedzialnością poli-sową. Wyłączone jest rów-nież kradzież rzeczy osobis-tych, podobnie jak zaginię-cie. Sumy ubezpieczenia, zwane inaczej sumami gwa-rancyjnymi, są ustalane

przez armatorów, a ich wy-sokość określa górna granicę odpowiedzialności z tytu-lu ubezpieczenia (za stratę całkowitą).

Rzeczy osobiste kapita-na ubezpieczone są na 6000 zł, oficerów 5000 zł, maryna-rzy 3000 zł.

W razie całkowitej utraty rzeczy osobistych wypłaca się poszkodowanym wyżej poda-ne kwoty. Wszelkie szkody częściowe, wypłacane są wg rzeczywistej wartości szko-dy, która jednak nie może przekroczyć ustalonej sumy gwarancyjnej.

Wyżej omówiony typ u-bezpieczenia jest zazwyczaj zawierany na okres jednego roku, choć bywają również ubezpieczenia na okresy krótsze np. na jedną podró-ż statku.

„O”

Łapownictwo nie popłaca

Ostatnio Sąd Powia-towy w Gdyni rozpatry-wał sprawę Andrzeja Zgło-bisza, b. przewodniczącego rady zakładowej Polskiej Linii Oceanicznych w Gdyni, oskarżonego o branie łapó-wek od marynarzy PLO za obietnice załatwienia przy-działu mieszkań.

Latem 1954 roku do Zgło-bisza zgłosiła się żona ma-rynarza PLO Laura Brzeska, prosząc o przydzielenie jej mieszkania. W czasie rozmowy spotkała się ze strony Zglobisza z propozycją wpła-cenia mu pewnej kwoty pieniędzy na rzekome koszty „opicia sprawy” z innymi

członkami komisji przydziału mieszkań. Brzeska wpłaciła Zglobiszowi tysiąc złotych. Tego rodzaju propozycję powtarzał Zglobisz wobec Brzeskiej jeszcze dwa razy, otrzymując od niej „na opi-cie” sprawy mieszkania łą-cznie trzy tysiące złotych, przy czym ostatnia rata zo-stała mu doręczona przez siostrę Brzeskiej ob. Szmidt.

O mieszkaniu starała się również Jadwiga Gruszczyńska, żona marynarza. Sły-szała ona od pracowników PLO, jakoby sprawa przy-działu mieszkania zależała w PLO od „posmarowania”, toteż, spotkawszy Zglobisza,

w czasie rozmowy na temat mieszkania wręczyła mu ty-siąc złotych. Zglobisz, uda-jąc, że się waha, rozejrział się po korytarzu i pieniądze przyjął.

Potrzeby Zglobisza były je-dnak daleko większe. Po pewnym czasie do mieszka-nia Gruszczyńskiej zgłosił się delegat mieszkaniowy PLO Jastrzębski z listem, w którym Zglobisz prosi Gruszczyńską o 2 tysiące złotych, tłumacząc się: „Załatwiam pani mieszkanie przy ul. U-jejskiego”. Jastrzębski, nie orientując się w sytuacji, przekazał pieniądze Zglobi-szowi. Ale na tym nie koń-czą się „wymagania” Zgło-bisza.

Kiedy zimą 1954/55 mąż Gruszczyńskiej powrócił z rejsu, prowadził dalej stara-nia o przydział mieszkania. Któregos dnia dla omówie-nia sprawy udał się ze Zgło-biszem do restauracji, gdzie wręczył mu dalsze 5 tys. zł na „opicie” mieszkania z in-nymi członkami komisji.

Zglobisz na rozprawie nie przyznał się do winy. Sąd jednak uznał ją za całkowi-cie udowodnioną i skazał go na łączną karę 3 lat i 6 miesięcy więzienia oraz pozbawienie praw publicznych i obywatelskich praw hono-rowych na przeciąg 2 lat.

Sąd wziął pod uwagę, że Zglobisz swym postępowan-iem nie tylko nadużył za-uufania pracowników PLO, którzy wybrali go przewod-niczącym rady zakładowej, ale również z chęcią zysku postępowaniem swoim rzu-cał cień na pracę zarówno dyrekcyjnej, jak i zakłado-wej komisji przydziału mies-kań w PLO.

Umieją sobie radzić

Nielatwo było załodze pa-rowca „Lech” zobowiązać się do utrzymania urządzeń technicznych i ładunkow-ych w zdolności eksplo-atacyjnej, do punktualnych i bezawaryjnych rejsów oraz do wykonania podróży dodatkowych. Maszyna bo-wiem wymaga natychmiast-owego remontu. Kiedy stu-chalo się sprawozdań jej go-spodarzy — wydać by się mogło, że dalsza eksploata-cja statku jest niemożliwa. Ale apel CRZZ zobowiązuje. „Będziemy remontować. Piływać jednak musi!”

Niewątpliwie Gdańska Stocznia Remontowa mogła by w czasie postojów stat-ku dużo pomóc w trudnoś-ciach, jednak niestety, czę-sto się lekceważy. Tak było np. z uszkodzonym sterem. W Gdyni defektu nie usu-nięto i mimo wskazań do-wództwa statku, że grozi to awarią, dopiero w Hull re-mont musiała wykonać za-loga.

Inna sprawa, o którą od-dłuższego czasu walczy kie-rownictwo parowca jest

sprawa trymera. Na statku było ich kiedyś trzech. Dwóch zachorowało i za-kładem razem musiał ktoś przyjść na zastępstwo. Obecnie jest już tylko jeden try-mer. Praca jego jest więc ni-ję ciężka. Najmniej 12 go-dzin na dobę, a bywa i tak, że i całą dobę musi szuflo-wać węgiel. Dowództwo statku interweniowało w tej sprawie chyba już w wszystkich możliwych in-stancjach. Ale jak dotąd — bezskutecznie. Mimo to ma-szyna mogła na początku bm. wysłać telegram:

„Jednak nie przeszkodzi-ło to w III kwartale za-oszczędzić 33,6 ton węgla i 72 kg smarów i na zaoszczęd-zonych materiałach wyko-nać dodatkowy rejs z Hull do Antwerpii”.

Plan przewozów za III kwartał wykonano z nad-wyżką. Obecnie troska załogi skoncentrowana jest na wykonaniu planu ostatniego kwartału br.

Sarota
korespondent

C Z Portów wyiaśnia

„Lepiej gospodarować czasem statków” i „Jeszcze o obsłu-dze linii Dalekiego Wschodu” Pod tymi tytułami zamieściłśmy artykuły w „Sterze” (nr 9/103) i (14/100).

O wypowiedzenie się na temat spraw poruszonych w tych artykułach zwróciliśmy się do Centralnego Zarządu Portów w Warszawie, skąd po dwukrotnej interwencji otrzymaliśmy następującą odpowiedź:

Centralny Zarząd Portów stwierdza, że zagadnienia poru-szone w obu artykułach wska-zały na bardzo ważne momen-ty w pracy portów.

W związku z tym, Centralny Zarząd Portów i Zarządy Por-tów Gdańsk i Gdynia, mając na uwadze polepszenie obsługi li-nii dalekowschodniej organizo-wały w październiku br. konfe-rencję, w której wzięli udział przedstawiciele CZ Przewozów Morskich Handlowych i CZ Transportu i Spedycji Między-narodowej.

Na pierwszej tego rodzaju kon-ferencji, omówione zostały środ-

ki zabezpieczające właściwą ob-sługę statków i towarów w IV kwartale br. W jej wyniku wy-dane zostało zarządzenie dyrek-torów przez wymienionych Cen-tralnych Zarządów, które m.in. wprowadza takie usprawnienia:

towar do przewozów wew-natrzynowych będzie przygo-towywany przed przyściem statków, a nie jak to miało miejsce dotychczas, że towar przygotowywano w czasie za-ladunku, co powodowało niepo-trzebne przestoje;

towar będzie kierowany do portu tylko w uzgodnieniu z Zarządami Portów i z kolei przekazywany na bazy kierun-kowe względnie towarowe. Ma-to na celu zmniejszenie ilości holowań i zwiększenie szybko-ści obsługi statków.

Ponadto wprowadzono wiele usprawnień dotyczących awiza-cji, dyspozycji, współpracy itp. Ważnym czynnikiem polepsze-nia obsługi statków będzie do-inwestowanie portów, które zo-stało uwzględnione w planach rozwojowych

Przodujący mechanik



Rzetelną pracą załoga parowca „Jedność Robotnicza” zdobyła propozycję przodownika floty za III kwartał br. Reali-zując swoje zobowiązania podjęte na apel CRZZ marynarze tak starannie przygotowali statek do remontu rocznego, że został on skrócony do połowy, a koszt jego obniżony o prze-szło 600 tys. złotych. Do uzyskania tego sukcesu przyczy-niły się samoremonty, których wykonaniem umiejętnie kie-rował st. mech. Władysław Włodarski (na zdjęciu).

PALI SIĘ!

Uwaga — nadchodzi! Stojący na czatach referent współpracownika dał sygnał do odwołania. W gabinecie dyrektora wybuchła panika. Panna Zosia zgarnęła jedną ręką pakiety z dyktando, drugą ręką papierki z dyktando, trzecią zaś (przepraszam rozpedziłam się)...

Geniek z działu zatrudnienia, który właśnie rozwiązywał i migłówek etatów porwał się spod kaloryfera, rzucił w pośpiechu suszkę z biurka, nadepnął na nią, przejechał się jak na wrotkach przez cały pokój aż pod szafę z aktami, która pod naporem gwałtownego uderzenia przejechała się i przyniosła nieszczęsną ofiarę paniki do ściany. — Rządki wypadły — rzucił w prasie dołowił Józek — kompresja dotknęła „personalnika”...

— Nie pali się. Właśnie, że się nie pali — odwrócił się panikarząca Zosia, która przetrząsała żartownisze Józka.

Dyrektor pelen jak najgorszych przeczuć (dyrektory często mają złe przeczuć), wpadł do swego gabinetu. Oczom jego ukazał się niecodzienny widok: pokój wyglądał jak po trzęsieniu ziemi. Co prawda ziemia się nie trzęsła, tylko za szafą dygotał rytmicznie przyskrzywniony pracownik kadr.

— Panie Gąsienka — zagroził dyrektorem. — Proszę o wyjaśnienie, co to wszystko właściwie znaczy?

Ponieważ miejsce między szafą a ścianą na ogół nie było nadaje się na punkt informacyjny, dyrektor pomógł wyprasa dotknęła „personalnika”...

steśmy my, pracownicy kadr, referatu współzawodnictwa i innych działów ulokowanych w gmachu. Więc, gdy wydyktorze wyjeżdżacie my zajmujemy wasz, dobrze ogrzany gabinet. Ciasno tuło osobom, ale ciepło. Dziś było nam szczególnie gorąco, ponieważ nawiała sygnalizacja: stołacy na warcie referent współzawodnictwa za późno ostrzegł nas o waszym powrocie. I stąd ta panika...

Chimura na dyrektorskim czole nieomylnie oznaczająca, że sternik nawy (mniej poetycznie: Dyrektor Bydgoskiej Żegluga na Wiśle) — myśli o smutnym losie swej skazanej na wynaczenie żalagii...

Czy rzeczywiście skazane? Może jednak można coś wymyślić, np. reperację kotła? Bo chociaż imiona w powyższej historii są zmyślone, to jednak reszta jest prawdziwa. Niestety.

A przecież trudno rozgrzewać się biegiem po korytarzach i jednocześnie pracować, jeżeli nie jest się kołnierzem wyszczególnionym, a pracownikiem poważnej instytucji.

Poważnej instytucji z niepoważnym stosunkiem do poważnej części pracowników, którzy ulokowani są w nieogrzewanym gmachu.

A więc dyrektorze — zima za pasem: pali się.

Zet

BEZNADZIEJNY PRYMITYW

Inicjatywa pomnożona przez pomysłowość — oto prawdziwie potężna dźwignia wszelkiego postępu. A postęp — to dobrobyt, a dobrobyt to dobre ubranie, piękne urządzenie mieszkania, rozrywki itp.



Cale społeczeństwo zajęte jest wielkim dziełem, które — uwiecznieniem będzie wiasnie dobrobyt.

Niektórym jednostkom to i tak już szybkie tempo naszego marszu do dobrobytu jednakże nie wystarcza. Niektóre jednostki, że tak powiem denerwują się, chcą...

MYDŁO, PROSZEK

Dawniej pracownicy fizyczni dostawali po jednym ubraniu roboczym i co pewien czas otrzymywali mydło i proszek do prania tych ubrań. Od pewnego czasu pracownicy zdają brudną odzież do prania, a otrzymują ją czystą. Jest to słuszne, bo daje gwarancję, że rzeczywiście ubranie jest wyprane.

Ale wielu pracowników do maga się wydania załagłego deputatu mydła i proszku za okres przed wprowadzeniem wymiany ubrań roboczych. Ponieważ mimo oczywistej racji tych pracowników nikt im nie może pomóc, bo przepisy, zarządzenia itp. nie pozwalają — zapytują, jak to rozwiązać?

En — zet korespondent

Z. Skupiański

Droga Redakcjo!

Marzeniem moim jest mieć własny domek, do którego mógłbym wprowadzić swoją 7-osobową rodzinę. Obecnie mieszkamy kątem na wsi. Wreszcie marzenie moje zaczęło się realizować. W ub. r. Warszawska Żegluga na Wiśle wycofała z eksploatacji kilka drewnianych kryp (materiał z nich jest doskonałym budulcem). Szybko więc złożyłem podanie o przydział tego materiału. Zostało ono załatwione przychylnie.

W tym samym czasie podobne podanie i z takim samym rezultatem złożył ob. Kamiński. On załatwił całą sprawę w krótkim czasie. OZR również otrzymały przyznane im krypy. Tylko ja wciąż czekam na ostateczną decyzję przeznaczenia krypy do kasacji.

Tymczasem minął sezon. Krypy niszczone, podłogi gniją. Zbliża się zima, przyjdzie lód, który razem z mulem dokona reszty. Czy wobec tego materiał z kryp będzie miał na wiosnę jeszcze jakąś wartość? Zostaną prawdopodobnie bezwartościowe wraki, które zawałać będą port.

Dlaczego?

...ani OZR ani Rada Zakładowa Głogowskiej Stoczni Rzeczej nie postarały się o przydział ziemniaków dla stoczniowców? Przecież nie wszyscy robotnicy posiadają własne gospodarstwa czy działki.

...DOKP w Szczecinie nie podstawiają na czas w dostatecznej ilości wagonów pod ruder, co opóźnia rozładunek statków „Wieczerek” (12 października br.) i „Gdynia” (5 listopada br.)?

...palacze z s/p „Różycki” już od kilku miesięcy nie

lyby jeszcze szybciej, wcześniej od innych i na własną rękę.

Wnoszą one, można tak to określić, dużo prywatnej inicjatywy do publicznego interesu. Krótko mówiąc — do chodzą do dobrobytu szybciej niż reszta społeczeństwa.

Tym wszystkim, którzy pragnęli pójść w ślady omawianych „przodowników” — ułamek niniejszym podsunąć (tylko przykładowo) kilka lat wycie sposobów błyskawicznego wzbogacenia się. Pragnę tylko zastrzec się, panie prokuratorze, że autorem tych pomysłów nie jestem ja, a niektórzy sprzedawcy — (czyżby, niepotrzebnie skreślić) z uspołecznionego handlu.

A oto tzw. garść sposobów:

1. Jajka II-go gatunku sprzedaje się jako jajka I-go gatunku. Jak równość, to równość, po co niektórym kurnom ma być przykro.

2. Kto się odważy, może niedoważać. Tyle jest przeciętnych rzeczy niedoważonych, np. niektórzy sprzedawcy.

3. Dawać dużo opakowania, a mało towaru. To się równoważy, a równoważenie — to piękna zaleta.

4. Można „podregulować” wagę. Ten sposób jest jednak trochę ryzykowny, bowiem zbyt wielu już specjalistów „podregulowano”.

5. No i wreszcie sposób radykalny: magiczne „manco”.

A więc jak sami widzicie, asortyment „sposobików” jest dość szeroki. Udoskonalenia trwają.

Jakże więc zacofana wydaty się sprzedawczyń w bucie OZR-u Gdańskiej Ekspozytury Zn/W ob. Kazimiera K., która zna tylko jeden jedyny, jakże prosty „chwyt”. Chwyta za kielbasę tzw. „bydgoską” w cenie 22 zł za 1 kg i sprzedaje ją jako kielbasę w cenie 40 zł.

Co za beznadziejny prymityw. Wstyd!

Eugeniusz Opławka sternik z „Z-2202”

marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Na łamach „Steru” kpt. Gorazdowski narzekał, że we flocie jest źle ze sprzętem ratunkowym i marynarze do ratowania nie są przygotowani. Jednym słowem, że na odcinku ochrony życia ludzkiego jest wprost fatalnie. Mnie się wydaje, że aż tak źle to nie jest, a przemawiają za tym fakty.

Otóż proszę sobie wyobrazić, że kapitan pewnego statku zarządził w porcie alarm. I mimo, że wszyscy od tygodnia o nim wiedzieli, nerwowa atmosfera zapanaowała na pokładzie. Spuszczenie szalup odbyło się prawidłowo długo, a że przy tym „trochę” skrzywiło i przyjechała straż pożarna (sygnał jak do pożaru) to przecież nie jest wina załogi. Straży wyłumaczono o co chodzi i odjechała.



A więc spuszczone szalupa klasnęła o wodę. Nerwy, cholera, przekleństwa, cholera. Sternikowi ręce zadryły gdy dawał sygnał odbicia od „tonącego” statku. Mężczyźni marynarzy napięli się jak cięciwa łuków. Wtem straszny łoskot zderzenia rozległ się po porcie. — Skat! południe! Wraki! Minął! — Wykrzyknęto ze zgrozą na łodzi. Jeszcze nie przebrzmiało ich echo, kiedy z wody wyrzucił się „rozbitek” i buł goczac rzekł: — co wy do cholery robicie? Dlaczego to właśnie ja wleciałem za burtę? Wszyscy spojrzeli na niego, po sobie i wznieśli oczy ku niebu, jak by stamtąd czekali pomocy.

Trzeba tu wyjaśnić, że

przez „niedopatrzenie” dzieł ni marynarze usiedli w szalupie, a nie w statku i w związku z tym, po odepchnięciu wioślan natrafili na kadłub statku. Ponieważ nikt nie spodziewał się takiego obrotu sprawy, więc nie był na to przygotowany, a wstrząs wysadził jednego śmiatka za burtę.

No więc czy ma rację kpt. Gorazdowski, że szalupy nie są w porządku, marynarze nie są wyszkoleni i że nie przeprowadza się alarmów? Oczywiście, nie.

Kiedy na konferencji spytano o te sprawy kapitana statku, ten spokojnie odpowiedział: — Kochani, co wy ode mnie chcecie? Jeżeli na pokładzie jest krawiec, fryzjer, rzeźnik i dekorator, którzy w 50 roku



życia poczęli mi! — śc do mo rza, to co? Czy od razu zrobisz z nich zejmanów?

— No więc, trzeba było złożyć wniosek o ich zmianę — powiedziano kapitanowi. Ten odpowiedział głosem dobrośliwym: — Jakże tu ich zmienić, kiedy każdy ma żonę i co najmniej troje dzieci. Niech pływają, a to, że nie umieją się ratować — to nie oni jedni.

Ja natomiast głosem potężnym wołam: — Koniec z pobłażaniem! Nie chcemy, aby z żon pozostały wdowcy, a z dzieci sieroty. Zabrac się orzadnie do pracy i siadę przodem w szalupie szkolenia.

st. marynarz Jan Szpilka

W SPRAWIE MLEKA

Żalagii pływające bydgoskiej Żegluga na Wiśle często narzekają na administrację. W wielu wypadkach słusznie. Otóż 8 listopada przyjechał do Bydgoszczy ob. Wiktor Lewek, aby pobrać mleko dla żalagii dolnej holowniki „Westerplatte”.

Lewek stracił jeden dzień i nie załatwił. Do piero w drugim dniu po interwencji u dyrektora, w aparacie pol-wych. i radzie zakładowej sprawę załatwił. Stracił dwa dni robocze, aby otrzymać to, co załozę się słusznie należy.

Dlaczego tak się dzieje? Otóż kiedy Lewek przyszedł do biura, nie było „beha-powca”, a ten jak był — to nie było Lewka. Wprawdzie w dziale technicznym jest więcej pracowników, ale do tej pory nie nauczono się w biurze tego, aby ktoś zastępował nieobecnych kolegów. Inny wypadek miał miejsce w dwa dni później. Do działu technicznego zgłosił się ob. Sala — członek za-

1) dotychczas mleko wydaje się mechanikowi dla całej żalagii dolnej. Poza tym musi on przyjąć z książką obiektu.

2) nie prowadzi się rejestru, jaki statek pobrał mleko dla żalagii i imiennie dla kogo;

3) indywidualnie zgłaszający się po mleko otrzymują wskazówki, aby przyszedł z mechanikiem statku, na którym poprzednio pływali i aby ten przyniósł książkę jednostki.

Co ma więc zrobić taki pomocnik, jeśli jednostka na której poprzednio pływał jest w tej chwili gdzieś między Tczewem a Grudziądem? Natomiast kiedy jednostka dobieje do Bydgoszczy i wydaje się, że sprawę można by załatwić, to wówczas nie ma dopominającego się o mleko bo... wyjechał.

Wydaje się słuszne, aby dla załóg dolnych zrobić



legi dolnej jednego z holowników, chcąc pobrać mleko za ubiegły okres. Okazało się, że Sala był przenoszony kilka razy z jednostki na jednostkę i sprawa „mleka” nie jest wcale taka prosta. A oto dlaczego tak się dzieje:

kartoteki i odnotowywać wydanie mleka. Znikną wówczas dotychczasowe tarapaky.

En-zet korespondent

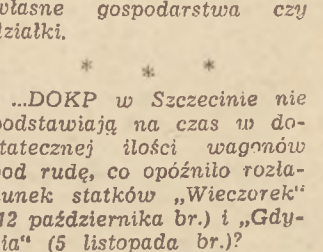
Za najlepsze korespondencje

Nagrody za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze otrzymują: Józef Szewczyk z motorowca „Curie-Skłodowska”, Franciszek Buła z parowca „Jedność” i Henryk Prośniewski z Płockich Stoczni Rzeczych.

(es)



...w Warsztatach Okrętowych PZM nie ma wyciągu łańcuchowego, na skutek czego robotnicy napotykać na poważne trudności przy załadunku i dowozić zapartożenia na statki? I tak np. żeby załadować winde przeznaczone na parowiec „Ra-



...palacze z s/p „Różycki” już od kilku miesięcy nie



...rówka — postużyć się choćby zwykłą łodzią do przewo-
zu ludzi przez Odrę.

DOPRASZAM SIĘ SENSU

Jest taki stary, moim zdaniem niezbyt mądry, dowcip oparty na nonsensie: jest eleganckie przyjęcie. Właśnie podano supę. Nagle jeden z gości chwytła talerz i jego zawartość wylewa sobie na głowę. Konsternacja. Siedzący obok mężczyzna pochylił się do sprawy zamieszania i szepciem pyta: — Czy pan oszalał? Dlaczego wylewa pan sobie na głowę supę? A na to zapytany: — Co pan mówi! Do prawdy co za roztargnienie! Zupa powiada pan? A ja myślałem, że to kompot.

Ot i cały dowcip. Jak już powiedziałem, mechanizm tego polega na nonsensie.

otrzymują należnego im mleka?

...Zarząd Portu Szczecin nie uruchomił w ciągu dnia stałej komunikacji wodnej na odcinku Biuro Portowe „Ewa” — Kapitanat Portu? Można by przecież — podobnie jak to jest w BP „Sta-

...Kiedy indziej znów zapragnęliście odświeżyć meble. Zawożcie je do stolarza a ten proponuje wam wydanie na ten cel paru tysięcy — tyle, ile kosztują nowiusiekie meble w CHPD. Wasza kontropropozycja — wyobrażam sobie — sformułowana została w sposób raczej nie nadający się do druku.

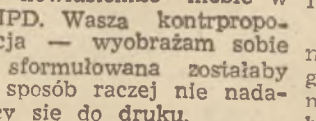


We wszystkich tych wypadkach z pewnością każdy z nas zareagowałby tak samo, to znaczy — prawidłowo: orzekłby, że to oczywiście nonsens, reperacja nie

Jak wiadomo — poczucie humoru u różnych ludzi nie jest jednakowe: różni ludzie na różne gatunki dowcipu różnie reagują, więc możemy ostatecznie zgodzić się na potrzebę dowcipu opartego na nonsensie.

Ale na tym dość. Może od czasu do czasu dobra jest bzdura w kawale, ale w życiu na pewno nie. Nie stety często jeszcze napotykam w różnych dziedzinach na ślady różnych bzdur. Bo co byście powiedzieli np. na takie zjawisko: zepsuł Wam się, powiedzmy, gramofon. Niesiecie go do warsztatu, a tam wam chcą policzyć za reperację tyle, że moglibyście za tę sumę kupić sobie nowy i nowocześniejszy adapter. Albo siłkło się wam szkiełko w okularach, a tu optyk udaje tenora i „śpiewa” wam sumę, przekraczającą koszt nowych okularów?

Kiedy indziej znów zapragnęliście odświeżyć meble. Zawożcie je do stolarza a ten proponuje wam wydanie na ten cel paru tysięcy — tyle, ile kosztują nowiusiekie meble w CHPD. Wasza kontropropozycja — wyobrażam sobie — sformułowana została w sposób raczej nie nadający się do druku.



We wszystkich tych wypadkach z pewnością każdy z nas zareagowałby tak samo, to znaczy — prawidłowo: orzekłby, że to oczywiście nonsens, reperacja nie

może przekraczać wartości przedmiotu.

Jest jednakże w Polsce instytucja, która uważa inaczej. Mianowicie Szczecińska Stocznia Remontowa, która lubuje się właśnie w nonsensownych dowcipach. I to nie na jakąś tam prywatną skalę. O nie! Stocznia ma przy tym rozmach i gest, oczywiście nie z własnej kieszeni (tego nonsensu jakos dziwnie Stocznia nie popełnia!), a z kieszeni armatorów.

Jak mówi stare przysłowie: „Dobry żart tylna wert”. A Szczecińska Stocznia lubi kawały i właśnie te zbudowane na mechanizmie nonsensu. Wystawia ona np. armatorowi rachunek za odnowienie na motorowcu „San” 9 luster kabiny w wysokości 2513 zł, a za odświeżenie mebli 12,015 zł. Oczywiście za te pieniądze można by kupić nowe lustra i nowe meble, ale gdyby policzono armatorowi taniej, to już byłby w tym sens, a Szczecińska Stocznia Remontowa, jak widać sensu nie lubi. Nie lubi i już.

Natomiast my nie lubimy nonsensów, szczególnie w gospodarowaniu państwowymi pieniędzmi. Bo do czego by doszło, gdyby inicjatywa owej stoczni upowszechniła się. A no ja np. w ogóle nie pisałbym felietonów, a tylko reperował cudze, Drożej!

Ski

TAJFUN

STOPNIOWO w sercu bosmana rodziło się uprzedzenie do Łachowa. Początkowo skryte i nieskrystalizowane rosło ono z dnia na dzień. Podczas gdy przedtem spotykając Łachowa na pokładzie stary go przyjaźnie pozdrawiał, to teraz udawał, że go nie zauważył i sucho odpowiadał na jego pytania. Nieraz Szedze przychodziło na myśl, że niesłusznie obwinia tego szczerzego człowieka, lecz poczucie krzywdy zagłuszyło rożący się w nim głos rozsądku.

Dziwne zachowanie się bosmana uderzyło Łachowa. Zastanowiwszy się głęboko nad tym doszedł do wniosku, że przyczyną wszystkiego jest jego przyjaźń z Jurą. Radiotelegrafista dobrze znał bosmana. Zdawał sobie sprawę, że tylko dumna zawodowa gorące umiłowanie swego zawodu mogły spowodować taką zmianę. Pewnego razu Łachow starał się porozmawiać z nim bezpośrednio, jednak bosman milczał odeszł. Wtedy radiotelegrafista postanowił, że więcej nie będzie szukał z nim spotkań.

Do Jury bosman odnosił się poprawnie, grzecznie, lecz w słowach jego tkwił żal. Mariowało to bardzo marynarza, który nieraz rozmyślał nad tym, co rzuciło cień na niedawno tak silną ich przyjaźń, jednak nie mógł znaleźć przyczyny.

Rozdźwięk między bosmanem a młodym marynarzem nie uszedł uwadze cieśli okrętowego Potapczyka. Postępując bogate doświadczenie życiowe znał dobrze przyczynę niezadowolenia Szedze. Pracując kiedyś z bosmanem na rufie Potapczyk zapytał: - Dlaczego ty, stary, tak martwisz chłopaka?

Szedze nachmurzył się: - Skąd o tym wiesz?

- Jeżeli mówię, to wiem. Przeglądałem się temu. To młody człowiek, chce na przód. A ty sprowadzasz go na bok.

Szedze nie wytrzymał: - Ja mu całą duszę oddałem, myślałem, że zostanie marynarzem, a potem oficerem. A on co? Zrzucił żal mł...

- Powinieneś się cieszyć, a nie żałować. I Jurze łaskawym słowem mógłbyś pomóc.

W krainie maharadzów

PODZAS postoju statku w Colombo zwróciłem uwagę na ośpałą pracę robotników portowych, na ich dziwny wygląd oraz na zmęczenie widoczne na twarzach. Jak się później okazało w rozmowie z policjantem pilnującym tej grupy robotników, byli to ludzie sprowadzeni przemocą z dżungli. W ten bowiem sposób tamtejsze władze „walczą” z zaco-

— Podobnie stało się z... — oświadczył również inni robotnicy, których kilka lat temu spotkał ten sam los.

Ludzie ci byli przedmiotem łowów, porwany ich z dżungli, z rodzinnych wsi i przmuszano do pracy w niehumanitarnych warunkach i wyzysku. Pracują teraz za bardzo niską opłatą po 16 godzin na dobę. Ponadto pilnuje się ich, aby nie mogli z powrotem zbiec do dżungli. Takich wypadków było już sporo.

Colombo dzieli się na trzy części. Rozciągające się wzdłuż morza osiedla, zamieszkałe są przez bogatych Europejczyków (przeważnie Anglików) oraz zamożnych Hindusów, bogatych mieszczan, kupców i przedsiębiorców. Śródmieście natomiast zajmują drobni kupcy, sklepiarze, rzemieślnicy, urzędnicy i przedsiębiorcy. Biedota zaś gnieździ się na brudnych przedmieściach, rojąc się od much i kruków (tam świętych ptaków).

Osobną grupę stanowią lu-

— Tak, tak. Młwał głowa bosman — tylko tak od razu przelamać się, to trudno. Może później.

— Później będzie za późno, stary. Mnie się zdaje, że ty odpychasz go od siebie...

Po rozmowie z cieślą bosman starał się zmienić swoje postępowanie. Jednak w duszy tkwił wciąż gorzki osad i nie było już między nim a Jurą początkowej serdeczności.

Tymczasem „Kriczet” siedzi coraz dalej na wschód. Morze Chińskie przyjęło marynarzy nieprzyjaźnie. Ołowiane fale i zachmurzone niebo nie zapowiadały nic dobrego.

W ciągu tych dni Łachow prawie bez przerwy siedział przy odbiorniku. Prowadząc nasłuch na różnych falach przyjmował szereg komunikatów meteorologicznych od radiostacji lądowych.

Stojąc przy sterze Jura zauważył, że kołowanie statku, które dotychczas było stosunkowo równomierne,

stało się coraz bardziej porzywiste. „Kriczet” nagle oświadał rufą, to kładł się na burtę. Rozstawiając szeroko nogi chłopak mocno trzymał koło i utrzymywał statek na kursie.

Do znajdującego się na mostku kapitana podszedł marynarz wachtowy.

— Radio, towarzyszu kapitanie! — zameldował.

Kapitan rozwinął niebieski arkusz. Twarz jego przybrała niezadowolony wyraz. Brwi zmarszczyły się, na czole wystąpiły bruzdy.

W tym momencie z kabiny nawigacyjnej wyszedł starszy oficer Prokopienko.

— Alarmujące wieści, Aleksieju Pietrowiczu?

— Tajfun w pobliżu — wyjaśnił kapitan — zarządzcie alarm, przegladajcie pokład i umacniajcie wszystko co trzeba.

Serce Jury zabło szybciej. Jednak nie odczuwał on leku. Nadchodzący tajfun był pierwszy w jego życiu.

(c.d.n.)

Z marynarskich rejsów dokoła świata



PŁYNELISMY szerokim kanałem łączącym największy port Burmy z Zatoką Bengalską.

W promieniach zachodzącego słońca widoczna była panorama Rangunu — sto-

licy Burmy, a nad nią górowały błyszczące kopuły starożytnych pagód.

Ponosząc silnym prądem zbliżaliśmy się do portu. W basenie portowym panuje zwykle ożywiony ruch. W lewną i drugą stronę płynęły wiele małych łódek wiosłowych, których kształt przypomina sylwetkę łabędzia. Jest to jedyny środek komunikacji, z którego korzysta tysiące mieszkańców 2 milionowego miasta, rozłożonego na lewym i prawym brzegu kanału.

Burma położona w północnej części półwyspu Malajskiego zajmuje obszar około 677 tys. km². Ludność za mieszkującą ten kraj liczy 18 milionów. Są to po większej części potomkowie plemion malajsko-chińskich. Pewien procent stanowią Hindusi, którzy po ostatniej wojnie przyjeżdżali z kontynentu Indii. Znaleźli tu również schronienie rozproszone resztki czarnoskórców.

Większość ludzi trudni się uprawą ryżu. Burma zajmuje jedno z pierwszych miejsc w świecie w eksporcie tego artykułu.

Była upalna jak wszystkie dni niedziela. Stał się około 15 km od miasta, przycumowani do drewnianego nabrzeża. Wokół rozpościerała się głucha dżungla. Na jej skraju tuż za

rufą naszego statku jest ujście małej rzeczki, której korytem spływa z odległych pól ryżowych — brudna woda.

W trójkacie kanału, rzeczki i zielonej dżungli mieszczą się miejsce zamknięte dwoma muremianymi ścianami, od strony miasta i nadbrzeżnych zarośli — stos palenia ludzi. Byliśmy dwukrotnie świadkami tego aktu.

Kilkadziesiąt minut przed rozpoczęciem tej ceremonii, odpowiedni ludzie budują stos drzewa, aby następnie złożyć na nim zwłoki zmarłego. Kiedy ogień się już dostatecznie rozpalił, na bambusowych noszach składają zakrytego białą zasłoną nieboszczyka, który zaczyna płonąć przy akompaniamencie żałobnych szlochów najbliższych.

Po drugiej stronie ujścia rzeczki, stoją rzędy magazynów portowych z ryżem. Załadunek statku odbywa się tzw. „żywym taśmowcem”.

Setki bosych, półnagich tubylców zgina kolana pod ciężarem 80 kg worków. Co prawda są tu ślady mechanizacji, bowiem magazyny połączone są z nabrzeżem wąskimi szynami, które przebiegają od czasów okupacji japońskiej. Ale o wprowadzeniu ich do eksploatacji na razie nie mówili.

Korzystając z niedzielnego popołudnia, wyruszyliśmy zobaczyć samo miasto Rangun. Zbudowane ono jest w stylu typowo wschodnim.

Składa się z dzielnic centralnej o szerokich dwustronnych asfaltowych ulicach i wysokich muremianych budynkach. U podnóża domów i wzdłuż ulic gnieźdzą się dziesiątki straganów reklamujących zachodnią tandetę. Druga i przeważająca niezwykle część miasta to wąskie uliczki, ciśnie i ślepe zaułki udekorowane nieskładnie roz-

stawionymi bambusowymi chatkami.

Rangun to także miasto bogatych świątyn i pagód. Na jednym ze skrzyżowań głównych ulic wyrasta o niezwykle misternych kształtach stara pagoda Buddy. Dwadzieścia cztery pokryte złotą blachą kopuły migoczą co noc setkami błyskotliwych świateł.

W jednym z pomieszczeń znajduje się potężny posąg leżącej bogini, do której wznawcy składają codziennie modły. Wchodząc musimy się ściśle dostosować do zwyczajów i ścigamy buty. Idąc w skarpetkach, nie przeszkadzamy pogrążonej (rzekomo) w błogim półśnie, lekko uśmiecniętej maddonnie. Cała świątynia podzielona jest na wiele małych pomieszczeń z posagami Buddy. Ponure, szare ściany wnętrza i półokrągłe sklepienie sufitu, połyskują różnymi klejnotami. Dzieło sztuki przetrwało już wieki.

Po kilkugodzinnej przechadzce i obejrzeniu osobliwości wracamy na statek Rangun zaczyna tętnić życiem nocy. Głośne ulice w przeciwieństwie do dnia zmieniają swój wygląd. Świeżość wystawy i gmachy toną w tęczy kolorowych świateł. Bez przerwy słychać urywane sygnały li-muzyn.

Rybakarze natarczywie namawiali białych przechodniów na „piękne mulatki” w śmiesznych spelunkach. Tu i ówdzie na krawędzi ulicy spotykamy zbiorowe kąpieliska. Mianowicie pod pionową rurką siedzi po kilka osób i polewają się lecając z niej zimną wodą. Bowiem Rangun nie posiada jeszcze kanalizacji i jedynie na ulicach są gdzieś niedziele studnie.

Bedac już na pokładzie statku — małym skrawku Ojczyzny — czuliśmy się szczęśliwi.

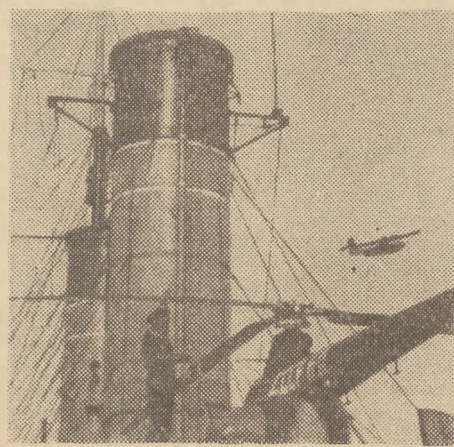
JOZEF SZEWCHYK



Śmigłowce na radzieckich lodolamaczach



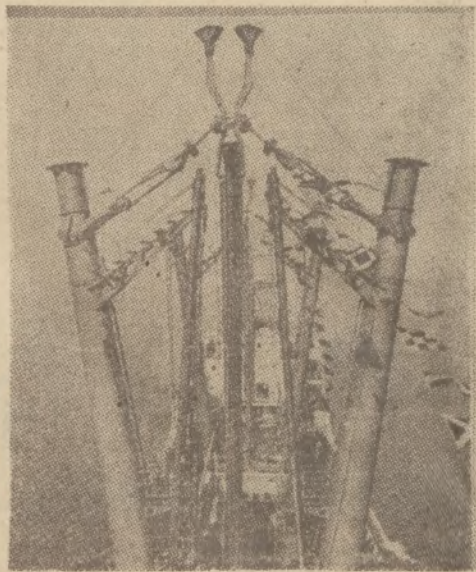
W poprzednim „BG” pisaliśmy na temat zastosowania śmigłowców w ratownictwie morskim. Weszły one w powszechne użycie także na lodolamaczach, gdzie u-



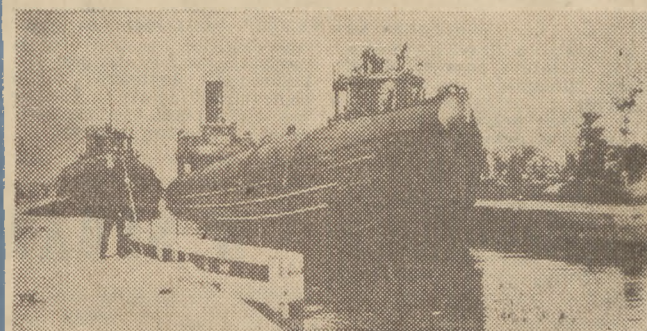
żywane są z powodzeniem do zwiadu lodowego. Na wodach arktycznych wypatrują dogodnych przejść wśród lodów ułatwiających lodolomaczom przeprowadzenie karawan statków handlowych. W śmigłowce zaopatrzone wszystkie radzieckie lodolamacze oracujące na Wielkiej Drożce Północnej. Na zdjęciu — śmigłowiec na pokładzie lodolamacza „Jermak”.

Ciekawe rozwiązanie

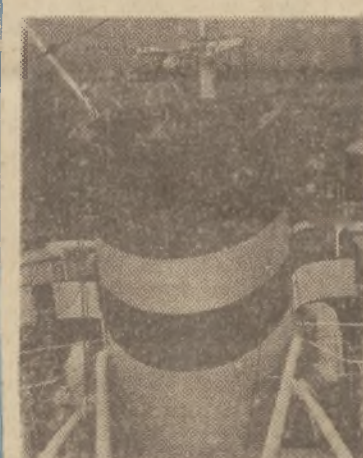
— konstrukcji ciężkich bomb ładunkowych zastosowano na budowanych ostatnio w NRF siedmiu drobnych nienwczach do ciężkich ładunków typu „Lichtenfels” (ok. 6700 BRT, 8000 TDW, 140 m dł., 16 wozów). Ich ciężkie bomby ładunkowe o nośności 30 i 120 ton umieszczono między maszynami pomasztami rozstawionymi w formie litery V (patrz zdjęcie). Na dachu to statkom niespotykany widok.



Statki typu „WHALEBACK”

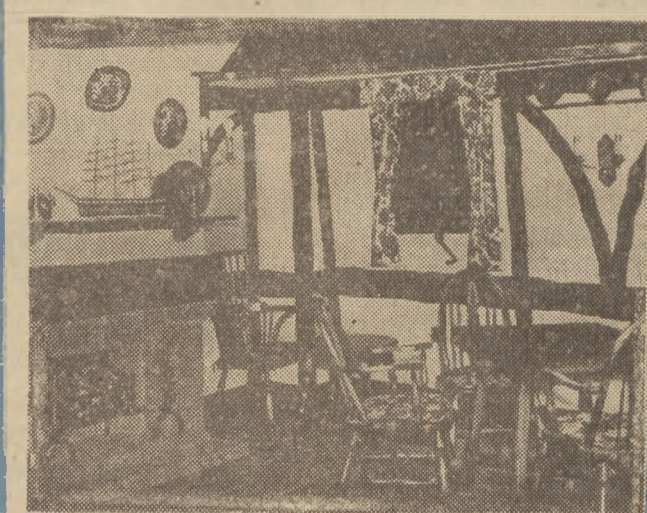


W końcu ubiegłego wieku zbudowano dla żeglugi na Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej szereg statków o oryginalnej konstrukcji kadłuba, przeznaczonych do przewozu ładunków masowych. Kształt kadłubów — posiadających zaokrąglone burty, wypukły pokład, ryżkowaty dół oraz podobną rufę, (patrz zdjęcie) — spowodował nadanie temu typowi nazwy „whaleback” tj. „grzbiet wieloryba”. Próby użycia statków typu „whaleback” w żegludze oceanicznej zakończyły się niepowodzeniem, natomiast na Wielkich Jeziorach eksploatowano je ze względu na powodzenie.



Falszowy „komin”

Brytyjskie turbiny w „Silverplane” i „Silverbird” miały po dwa kominy, ale tylko tylny z nich służył do odprowadzania spalin. Przednie kominy służyły do dekoracji, dodając statkom w oczach laików niewątpliwego splendoru. Aby owe fałszywe kominy jakoś wykorzystać, umieszczono w nich: m.in. kabiny nawigacyjne, apartamenty kapłana oraz bar, czytelnię i palarnię. Na wierzchu znajduje się pokład namiarowy. Zdjęcie obok przedstawia przedział namiarowy na kominie statku „Silverplane”. Zdjęcie poniżej — bar w tymże kominie.



Zdjęcia w numerze: Pakiewicz, Komorowski, Jankowski, Szewczyk, Uklejewski i Syrowatki. Rysunki: Kartowski. Wydawnictwo Związku Zawodowców Żeglugi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienie i wpłaty na prenumeratę przyjmują listonosze lub najbliższe urzędy pocztowe. Opłaty za prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmują Oddział Wydawnictw Zagranicznych FUPiK „Ruch” Sekcja Eksportu Warszawa, Al. Jerozolimskie 119. Nakład 10 000 egz. Druk: Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 g 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczają do 17. XI, do 26. XI. Druk ukończono 30. XI 1955 r., zam. nr. 3750. W.6.1898