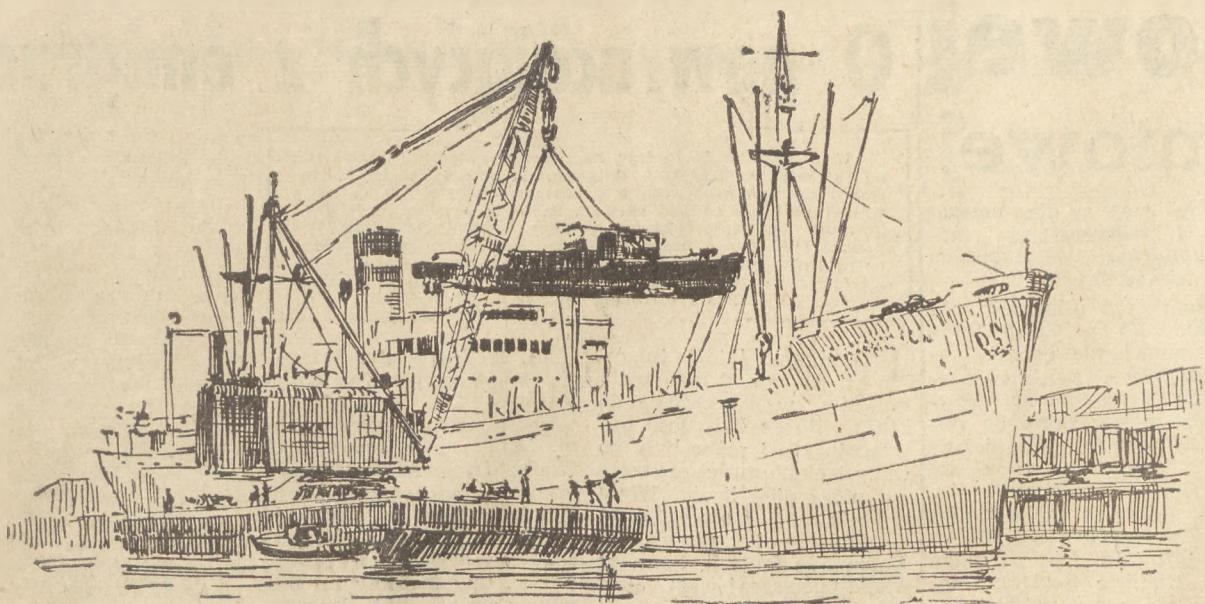


DLA WIETNAMSKICH ŻEGLARZY



W OSTATNICH DNIACH PAROWIEC „KOŚCIUSZKO” WYSZEDŁ Z GDYNI W KOLEJNY REJS DO CHIN. MIĘDZY INNYMI ZABRAŁ ON NIECZYSTY HOŁOWNIK, A MIANOWICIE HOŁOWNIK RZECZNY. HOŁOWNIK TEN ZOSTAŁ WYPRODUKOWANY CAŁKOWICIE W POLSKICH STOCZNIACH RZECZNYCH I PRZEZNACZONY JEST DLA

WIETNAMSKIEJ REPUBLIKI DEMOKRATYCZNEJ. HOŁOWNIK OCZYWIŚCIE TRZEBA BYŁO WZIĄĆ NA POKŁAD, GDYŻ NAWET OBSZERNA ŁADOWNIA „KOŚCIUSZKI” NIE MOGLĄBY GO „POŁKNAĆ”. ŻYCZYMY WIETNAMSKIM ŻEGLARZOM ABY JEDNOSTKA TA SŁUŻYŁA IM JAK NAJDUŻEJ I JAK NAJLEPIEJ.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 22 (116) rok 5

GDĄSK, 15-30 listopada 1955 R.

Cena 40 gr

Lepiej przeprowadzać remonty międzyrejsowe

KĄDZY dzień i każda godzina IV kwartału muszą być wykorzystane przez naszą flotę do jak najlepszego wykonania planów przewozowych. Tak rozumie

ją apel CRZZ załogi wielu statków i dokładają starań, aby należycie wywiązać się z tego zadania. Niestety nie zawsze jest to uzależnione od samych marynarzy. Ostatnie przestoje parowca „Brygada Makowskiego” i „Wieczorek” w porcie gdyńskim sygnalizują, że stocznicy nie dość sprawnie pomagają marynarzom w realizacji zadań IV kwartału.

Kierownictwa tych statków zgłosiły z morza zlecenie na wykonanie pilnych napraw w czasie przestoju. Zlecenia te zostały niezwłocznie przekazane Stocznii Remontowej w Gdyni. Należało się więc spodziewać, że z chwilą wejścia statków, stocznicy od razu przystąpią do pracy i wykona ją przed zakończeniem załadunku. Tak też zapowiedział armator szef produkcji stocznii inż. Romaszewski. Praktyka wykazała co innego. Dopiero po wielu interwencjach armatora stocznicy przystąpiły do prac na parowcu „Brygada Makowskiego”. Wykonywali je tak opieszale, że statek wyszedł w morze w dniu 23 października br. z 8-mio godzinnym opóźnieniem.

Podobny przebieg miał remont kotła na parowcu „Wieczorek”. Statek ten wszedł do portu 26 października z wygaszonym kotłem. Stocznicy mogli więc przystąpić do czyszczenia go rano 27 października br. Niestety i w tym wypadku stocznicy rozpoczęły remont o jedną dobę później. W rezultacie wykonali go dopiero w 4 godziny po zakończeniu załadunku. Doliczając czas potrzebny do rozpalenia pod kotłem — przestój statku wyniósł 11,5 godzin.

Przestoje tych dwóch statków wynikły na skutek nie-

właściwej organizacji pracy, powinny zmobilizować stocznicy gdyńskie do wypracowania praktycznych wniosków dla usprawnienia remontów międzyrejsowych.

Zbyt długo trwa przygotowanie remontów od strony „papierkowej”. Za dużo czasu upływa od przyjęcia zlecenia na wykonanie remontu, do wystawienia kart roboczych. Aż dwa dni czekali na te karty robotnicy skierowani do prac na parowcu „Wieczorek”. Interes naszej gospodarki morskiej wymaga, aby zbyt wolne opracowywanie remontów nie uszczuplało zdolności eksploatacyjnej statków.

Trzeba zatem przyspieszyć opracowanie technologiczne robót. Będzie to możliwe wówczas, kiedy natychmiast po wejściu statku, budowniczy i kalkulator ze stocznii dokładnie zorientują się w zakresie zleconych robót i bezwzględnie przystąpią do ich technologicznego opracowania.

Roman Ciszewski
inspektor PZM

OD REDAKCJI

Te krytyczne uwagi, niewątpliwie z mobilizującą stocznicy gdyńskie do usprawnienia organizacji remontów. Do takiego twierdzenia istnieją podstawy. Wszak nie tak dawno załoga Gdyńskiej Stocznii Remontowej otrzymała podziękowania za należyte przeprowadzenie remontów statków „Bolesław Prus”, „San Marco”, „Huntsyard”. Trzeba zatem lepiej wykorzystywać zdobyte doświadczenia.

Produkcja „w toku” — ciężarem stocznii

Konstrukcje, wózki kopalniane, wagi kolejowe i znów konstrukcje — oto główny profil produkcyjny stocznii rzecznych. Roboty typowo branżowe zajmują na stocznich niewielki procent (coś około 30-40). W ogóle ze stoczniami rzecznymi jest wczasy kłopot. Plany wykonawcze mają, ale trzeba je było stale łatać. Łatały je kierownictwa poszczególnych stocznii, Centralny Zarząd, a nawet Komitety Wojewódzkie PZPR wyszukując dodatkowe zlecenia. Naturalnie znowu konstrukcje.

Dzieje się to wszystko w tym czasie, gdy żegluga śródlądowa i drogi wodne gwałtownie odczuwają brak ta-

boru. Dzieje się to w tym czasie, gdy na stocznich remontowane dla tych przedsiębiorstw jednostki stoją rok, dwa i dłużej. Ostatnio trochę poprawiła się sytuacja na tym odcinku, ale trzeba powiedzieć otwarcie, że nie jest jeszcze dobrze. Można i dziś bowiem znaleźć jednostki, które są w remoncie od 1953 roku i przejeżdżają poślizgiem na 1956 rok.

Trzeba by się więc zastanowić, skąd zrodziła się ta dziwna sytuacja, że z jednej strony brak jest stocznii dostatecznego obciążenia, a z drugiej — przeklekały się roboty remontowe. Sprawa jest bardziej zawiła niżby się to wydawało.

CO MÓWIA STOCZNIOWCY

Głogowska Stocznia niechętnie przyjmuje remonty maszyn. Np. nie godziła się na przyjęcie do remontu holownika „Sudety”, który wymaga remontu maszyny głównej, odsyłając armatora do przedsiębiorstwa naprawy maszyn. Jasne, że takie stanowisko stocznia może obrazić.

Cała tajemnica kryje się jednak w nierównomiernym doinwestowaniu stocznii. Stocznia jest bogato wyposażona do obróbki blach, natomiast posiada zaledwie kilka tokarek nadających się do pracy. Resztę parku obrabiarskiego stanowią stare, dobrze wysłużone maszyny, które nie zapewniają dokładnej obróbki. Na tych kilku tokarkach stocznia ma wykonywać wszystkie prace związane z budową nowych holowników jak i z remontami. Naturalnie, mimo dwóch zmian nie może nadążyć z obróbką mechaniczną.

Następnym argumentem stocznicy są braki materiałowe. Na ten temat zresztą każda stocznia ma dużo do powiedzenia. Trudności z materiałami kolorowymi armaturą, rurami itp. wysuwa stocznia jako główne przyczyny hamujące remonty takich np. jednostek jak „Stelmach”, „Pionier”, „Lubusz”. Dla „Lubusza”, „Stelmacha” przez rok oczekiwano na odlew z brązu. W pierwszym wypadku poradzono sobie systemem gospodarczym, a w drugim nadeszły potrzebne odlewy, ale też tylko częściowo. W dalszym ciągu bowiem brak jest tułowia brązowego do pochwy wału pędowego i to przede wszystkim hamuje dalszy postęp robót. Naturalnie były i inne przyczyny. M. in. nieterminowa dostawa kotłów itp.

Bardzo ujemnie wpływa na terminy niechlujnie opracowana dokumentacja. Typowym przykładem jest holownik „Stargard”, który od 1953 roku jest w remoncie stocznym, a prace przy nim nie będą jeszcze i w tym roku zakończone.

Dzisiaj trudno jest nawet dojść, jaki zakres robót przewidywał pierwotny kosztorys. W każdym razie na 1955 r. zaplanowano 33 793 roboczogodzin. Ilość ta w sierp-

niu roku ub. została podwyższona do około 46 tys., a faktycznie przepracowano 51 756 roboczogodzin. Również znacznie przekroczone przeznaczone na remont nakłady pieniężne. W tym czasie armator nie mógł już wyasygnować dodatkowych, a zakres prac wciąż się rozszerzał. Ostatecznie jednostkę tę przeznaczono na Zalew, co pociągnęło znowu dodatkowe prace jak zamknięcie wozów, wykonanie specjalnych dróg, wykonanie iluminatorów z kłapami sztermowymi itp. Należy także zmienić system rurociągów gdyż zabudowa inny kocioł niż pierwotnie planowano. To znowu pociągnęło za sobą trudności z dostawą potrzebnej armatury i rur.

Na wszystkie te roboty przewidziano w br. 10 tys. roboczogodzin. Do końca września br. przepracowano jednak zaledwie 1 803. Cyfry te rzucają wyraźne światło. W pierwszej chwili nasuwa się prosty wniosek — stocznia nawaliła. Po głębszym zbadaniu okazuje się, że i tak i nie. Centralny Zarząd powierzył bowiem stocznii prace pozaplanowe na wiosnę br. o specjalnie krótkich terminach wykonania. Wszyst-

kie więc roboty poszły w kąt — naturalnie przede wszystkim remonty. Gdy zaś stocznia zdołała uporać się ze zleceniem stania przed faktem opóźnienia, któregoś tam z kolei terminu oddania do eksploatacji prototypu holownika i jego bliźniaczego brata. Tymczasem zbliżał się termin Wystawy Poznańskiej, na której miały być wystawione jako eksponaty te właśnie holowniki. Znowu więc zwrócono całą uwagę i rzucono wszystkie siły na holowniki. Remonty mogą przecież czekać.

A ZA KULISAMI...

Nie mogły jednak czekać konstrukcje. Tym bardziej, że produkcja ich jest bardzo opłacalna.

Spójrzmy jeszcze na kilka cyfr. Średnia miesięczna płaca robotnika przy remontach waha się od 800 do 900 zł. Podobnie kształtuje się płaca przy obróbce mechanicznej na holowniki. Ale już płace za pracę przy ka-

Dotarcie na str. 2

Wysokie odznaczenia WRD dla załogi „Kilińskiego”

Słowa te wypowiedziane przez charge d'affaires ambasady Wietnamskiej Republiki Demokratycznej w Polsce Hoang Van Tien na najcieplej świadczą o uznaniu trudności załogi i o tym, że jej starania zostały wysoko ocenione.

Uroczystość wręczenia odznaczeń odbyła się na pokładzie statku. Uczestniczyli w niej obok charge d'affaires także wiceminister żeglugi tow. Bukowski, tow. Kaniewski z Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR, szef Zarządu Polityczno-Wychowawczego Ministerstwa Żeglugi tow. Czarniejewski, dyrektor CZ PMH tow. Gronowicz.

„Order Zasługi Pracy” I stopnia otrzymali: kpt. Roman Cielewicz i z-ca kpt. Stanisław Szatkowski, „Order Zasługi Pracy” II stopnia: radiooficer Jarosław Meleszkiewicz i zastępca radioficiera Feliks Forysak, „Order Zasługi Pracy” III stopnia: II mech. Józef Papież, bosman Michał Nowicki, starsi marynarze Ryśzard Zarebski i Henryk

Koltun, mł. mar. Mieczysław Trąbka, smarownicy Jan Łabinski, Henryk Chwat i Władysław Brakowski, mł. kucharz Tadeusz Kania, mł. steward Marian Ferdynus, pracownik hotelowy Stanisław Lisek, węglarz Kazimierz Wysocki oraz kucharz Francos Panagiotis.

Za to wysokie wyróżnienie podziękował w imieniu załogi kpt. Cielewicz, który w serdecznych słowach prosił przedstawicieli WRD o przekazanie narodowi wietnamskiemu gorących pozdrowień i życzeń szczęśliwego budownictwa nowego życia.



Odznaczeni kpt. Cielewicz, z-ca kpt. Szatkowski, radiooficer Meleszkiewicz i II mech. Papież oglądają dyplomy nadania.

Wykonali ROZCZYNY PLAN

Do redakcji wciąż napływają meldunki o wykonaniu rocznych planów. Tym razem piszemy o jednostkach Wrocławskiej Żeglugi na Odrze, których załogi 31 sierpnia br. wykonały roczne zadania. Oto one: „Łada” — 128,4 proc., „Kupała” — 115, „Żywiła” — 111,5, „Perkun” — 118,4, „Jarowid” — 116,3, „Dąbboh” — 108, „Kędzierzyn” — 103,8, „Gubin” — 104,7 i „Tryglaw” — 107,2.

Z korespondencji
Tadeusza Kondla

Również załoga Zespołu Portów Koźle — Gliwice już 16 października br. wykonała roczny plan.

Tutaj konieczny jest mały komentarz. Otóż w stosunku do Planu 6-letniego, Zespół Portów miał poważne zaległości jeszcze z okresu jego pierwszych trzech lat, ale ambitna załoga postanowiła wyrównać zaległości i plan wykonać w 100 proc.

Obecnie do wykonania 6-letniego planu brakuje tylko 5 proc. Nie tylko tym, ale i znaczną obniżką kosztów może poszczycić się załoga tego zakładu, bowiem w bieżącym roku wygospodarowała ona duże oszczędności.

Z korespondencji
J. Wadula

Jako pierwszy z 16 rejonów dróg wodnych podległych Centralnemu Zarządowi Dróg Wodnych Śródlądowych, załoga RDW w Zgorzlecu wykonała do dnia 14 paździer-

nika plan roczny, a także i dodatkowe zadania — wynikające z Uchwały Rządu w sprawie gospodarki wodnej na granicznej rzece — Nysie Łużyckiej.

Ofiarnej żalozie i kierownictwu wspomnianego rejonu należy się szczególna pochwała, bowiem pracowała ona w bardzo ciężkich warunkach.

4 dni później bo 20 października br. zameldowała o wykonaniu rocznego planu załoga RDW w Giżycku.

Zadania wynikające z Planu 6-letniego — pisze do nas kierownictwo portu w Gliwicach, — wykonaliśmy już w dniu 16 września br. a roczny plan przeładunków 24 października br.

W bazach remontowych Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle, znajdujących się w Bydgoszczy, Chełmnie i Elblągu załogi wykonały roczny plan produkcji w dniu 26 października br.

W tym samym również dniu załoga Żeglugi na Odrze zameldowała o wykonaniu rocznego planu w przewozach pasażerskich, a nieco wcześniej bo 6 września br. załoga Rejonowej Ekspozytury Warszawskiej Żeglugi na Wiśle w Giżycku.

Już w pierwszych dniach listopada załogi statków Polskich Linii Oceanicznych wykonały zadania planu rocznego w tonach i tonomilach, osiągając na dzień 7 listopada w tonach 114 i w tonomilach 100,5 proc. planu.

Z życia ZPPZ

Praca Rady Zakładowej
Gdańskiej Stoczni Remontowej

W ZWIĄZKU z podjętym zobowiązaniem przedteminowego wykonania planu IV kwartału stają przed załogą Gdańskiej Stoczni Remontowej poważne obowiązki.

Wysiłki idące w kierunku realizacji zobowiązania rozpoczęły się 4 dni przed terminem statku „Jedność”. Dzięki pracy brzozy „Kwintowski”, stocznio- wy zakończył również przed terminem remont motorowca „Waryński”.

Przed załogą stoczni stoją jednak jeszcze dalsze, poważne zadania. Są nimi remonty statków „Karpata”, „Lublin” i „Baltik”. Szczególnie z tym ostatnim są kłopoty, bowiem termin oddania mija 25 listopada br., a załoga kotłarni ma bardzo ciężkie zadanie z przenitowaniem kotła.

Nie ulega wątpliwości, że załogi wydziałów: kotłarni, maszynowego i silnikowego, pokonując trudności, przekażą te statki do eksploatacji w terminie.

CO MA WYKONAĆ
ADMINISTRACJA

Na wstępie poruszyliśmy zadania stojące przed załogą, a teraz spojrzmy co zrobiła administracja, aby ułatwić życie robotnikom i stworzyć im lepsze warunki pracy — chodzi głównie o postulaty wynikające z Zakładowej Umowy Zbiorowej.

Trzeba stwierdzić, że nie przedstawia się to różowo. Wiele bowiem spraw było wo-socjalnych i kulturalno-oświatowych nie zrealizowano. Np. nie założono wyciągów wentylacji w stolarni, hartowni i odlew- oraz nie zabezpieczono lepszego dojazdu do stoczni.

Oczywiście nad realizacją umowy powinna czuwać Rada Zakładowa i o niewykonaniu postulatów alarmować dyrekcję i Centralny Zarząd.

KILKA SŁÓW O PRACY
RADY ZAKŁADOWEJ

Po wyborze na przewodniczącą tow. Sobolewską, praca Rady Zakładowej zmieniła się na lepsze. Rada Zakładowa w dużym stopniu przyczyniła się

do zorganizowania w stoczni przychodni lekarskiej ze wszystkimi specjalnościami, w której obecnie udziela się dziennie około 120 porad. Każdy nowoprzyjęty robotnik jest poddawany badaniom, a ponadto przychodnia przeprowadza również badania okresowe.

Rada Zakładowa stara się wykorzystywać wszystkie przyznane skierowania na wczasy wypoczynkowe oraz przejawia troskę o wysyłanie na wczasy profilaktyczne do sanatorium pracowników najbardziej potrzebujących leczenia.

Staraniem Rady Zakładowej ożywia się w zakładzie życie sportowe oraz kulturalno-oświatowe. Ostatnio zorganizowano chór zakładowy i poczyniono starania o jednolite ubiory dla niego. Dużą pomoc przy organizowaniu baletu dziecięcego udzielił przewodniczący Rady. Dzieci przyrzeki swoimi rodzicom, że wstąpią na noworoczną choinę z własnym programem.

Z okazji Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, Rada Zakładowa zorganizowała kurs języka

rosyjskiego, a dla uczczenia II konferencji partyjno-ekonomicznej — konkurs gazetki ściennej.

Obok tych osiągnięć są i braki. Na przykład Rady Oddziałowe nie pracują samodzielnie — przez co większość pracowników przychodzi ze sprawami do Rady Zakładowej. Również za mało pracy poświęca się grupom związkowym i dlatego autorytet meza zaufania w wielu wypadkach nie jest taki, jaki powinien być. Komisje Społeczne też nie stoją na wysokości zadania. Około 25 proc. załogi znajduje się poza szeregiem związku i notuje się tu duże załogiści za składki członkowskie. To właśnie najlepiej obrazuje, że jeszcze na odcinku organizacyjnym za mało włożono wysiłku. W mobilizowaniu Rad Oddziałowych, Społecznych Komisji i grup związkowych do pracy z załogą.

Z. OLSZEWSKI

Zarząd Główny ZPPZ. ta tęsknota za krajem ojczy-
stym. To jest jedna katego-
ria Polaków powracających
z emigracji.

Po długich latach tułaczk na obczyźnie wielu Polaków wraca obecnie do kraju. Różne były losy powracających i różne były powody i okoliczności opuszczenia przez nich kraju. Wielu zostało się z ojczyzną nie dlatego, że tak chcieli, ale dlatego, że musieli. Są więc wśród powracających tacy, którzy w okresie międzywojennym i jeszcze wcześniej, nekani biedą, uchodzili do obcych krajów — Francji, Niemiec, Ameryki, Kanady — w poszukiwaniu zarobku. Bardzo niewielu poszczęściło się przylatczającą większością przypadków w udziale niemiłosierny wyzysk i życie graniczące z nędzą, a wszystkim w ciągu lat rozłąki żar

W „Trybunie Wolności” zamieszczona została odpowiedź na pytania czytelników dotyczących sprawy naszego stoku do powracających z emigracji. Czytelnicy ci mają wątpliwości czy to jest słuszne, że teraz przyjmujemy emigrantów i że udzielamy im pomocy w urządzeniu się. Ponieważ i we flocie naszej niektórzy marynarze mają podobne wątpliwości (słyszało się że przy okazji powrotu trzech marynarzy z „Gottwalda”, którzy prosili o azyl) przedrukujemy artykuł wyjaśniający sprawę.

Wątpliwości wyrażone w listach ob. Parnickiego i innych czytelników dotyczą jednak przede wszystkim innej kategorii powracających. Mianowicie tych, których z wierucha wojenna wygnała z kraju, a gdy wojna się skończyła, nie powrócili. Zbałamuceni, zdezerorientowani, zastraszeni, oderwani od kraju i bliskich, niekiedy zdemoralizowani — poszli na lep czy ugięli się pod terrorem zgranych spekulantów politycznych, kliki sanacyjnych i endeckich wodzirejów. Ta masa polska miała być dla nich oporą w ich antypolskiej działalności, miała być — i jakże często była! — towarem, którym handlowali, którzy oferowali różnym wywiadom za urojone obietnice i prawdziwe dolary. Czy nie jest naszym obowiązkiem umożliwić tym ludziom wy-

wanie się z łap tych wrogów Polski? Trzeba przy tym powiedzieć, że nie chodzi tu tylko o powrót do kraju. Chodzi i o to, by ci, którzy z tych czy innych względów osobistych nadal pozostają za granicą, nie wynaradawiali się, by czuli się Polakami, by łączyły ich ściśle więzy z Polską, by godnie reprezentowali swój naród, by byli łącznikiem między naszym narodem i narodem, wśród którego żyją. A tych którzy chcą wrócić — czy może ich ojczyzna nie przyjąć?

Każda matka przyjmuje swoje dziecko, nie bacząc na błędy przeszłości. Czy słuszne by było dochodzić teraz powodów i okoliczności, dla jakich każdy dotąd nie wracał, dochodzić błędów i win przeszłości? Stać nas na to, by dziś nie dochodzić tego, stać nas na to, by i tym wśród powracających, którzy wobec Polski zawiniли, winę zapomnieć, stać nas na to, by tym wszystkim Polakom, którzy błądzili i dziś szukają drogi powrotu do kraju, powrót ten i rzetelne życie w kraju umożliwić.

Powiedzmy przy tym sobie samemu i im: nie za zasługi wobec Polski przyjmujemy i udzielamy pomocy powracającym, ale z tego względu, że Polska jest ojczyzną wszystkich Polaków i każdy Polak, który chce uczciwie żyć i pracować, ma w swojej ojczyźnie prawo i możliwość ku temu.

Leży to w interesie Polski, leży to w interesie każdego z nas, leży w interesie każdego Polaka wyrażającego chęć powrotu. Nasze poczucie patriotyzmu nakazuje nam nie wypominać im przeszłości, lecz podać im braterską dłoń pomocy.

ST. KŁOS

Produkcja „w toku”
— ciężarem stoczni

(Dokończenie ze str. 1)

dłubach (nowa produkcja) są bardziej opłacalne; średni zarobek wynosi tu ok. 1300 zł. Przy konstrukcjach zaś nawet do 1800 zł. Jeżeli do tego dodamy, że remonty z zasady są robotą brudną i żmudną, a nowa produkcja i ciekawa i czysta i opłata- niejsza; jeżeli jeszcze dodamy, że produkcja konstrukcji nie natrafia na trudności materiałowe — nasuwa się wniosek — tak stocznia, jak i robotnikowi opłaca się przede wszystkim wykonywać konstrukcje stalowe. Mniej opłacalna jest budowa holowników. Ale tu stocznia widzi swoją przyszłość i dlatego te prace traktowane są równocześnie z konstrukcjami. Najmniej atrakcyjne są remonty. Nie przykłada się więc do nich dostatecznej uwagi, nie stara się o zwalczanie trudności.

Dla wyspecjalizowania się robotnika bardzo ważny jest podział na brygady remontowe i budujące. W ten sposób podzielone są w Głogowskiej Stoczni brygady ślusarzy maszyn parowych. W innych brygadach pojęcie to zostało zatarte. Trudno przecież przeznaczyć pewną grupę ludzi wyłącznie na najniższe zarobki, a drugą

tylko na najwyższe. Zrozumiałe jest więc, że kierownictwo stoczni stara się jakoś dzielić pracę, ażeby nikogo nie skrzywdzić.

Naturalnym następstwem zarobków jest jeszcze jedna sprawa. Do robot remontowych przeznaczają się robotników o niższych kwalifikacjach, wychodząc z założenia, że łatanie nie należy do rzeczy trudnych. A jednak to właśnie niedoceniane łatanie bardzo często wymaga wysokich kwalifikacji. Gdy zaś ich brak rzeczywiście wychodzi łatanina, która ma swoje smutne następstwa.

Niewątpliwie istnieją na stocznich obiektywne trudności, ujemnie wpływające na terminy remontów. Są nimi braki materiałowe, nieracjonalne doinwestowanie itp. Istnieją jednak również przyczyny subiektywne, których kilka pokazaliśmy. Są nimi: lekceważący stosunek do remontów, brak zdecydowanego podziału na brygady remontowe i inne, niskie kwalifikacje robotników i niewłaściwe wynagradzanie za prace remontowe. Na te rzeczy tak kierownictwo stoczni jak i władze nadzórne mają bezpośredni wpływ i powinny je rozwiązywać.

J. Orska

Załogi statków
„Kościuszko”, „Mazury” i „Jarosław Dąbrowski”
pierwsze zaprenumerowały „Ster” na rok 1956

Było nam bardzo miło, kiedy do redakcji przyszło dwóch towarzyszy z parowca „Kościuszko”. Okazali się nie codziennymi interesantami. „Dzień dobry” ich brzmiał tak: — załoga naszego statku pragnie także w 1956 r. abonować „Ster”, spełniając więc jej prośbę przekazujemy listę prenumeratorów oraz pieniądze. Reszta należy do Was!

Oczywiście sprawa ta jest prosta, nie mniej jednak świadczą ona o przywiązaniu

ni marynarzy do swego pisma. W związku z tym jeszcze raz przesyłamy tą drogą serdeczne podziękowania. W nieco inny sposób zaprenumerowały „Ster” załogi statków „Mazury” i „Jarosław Dąbrowski”, które po sporządzeniu listy abonentów (z dokładnymi adresami) przesyłały je do PŁO, skąd prześle je do nas, z należnościami do odpowiednich urzędów pocztowych. Czekamy na następne zgłoszenia!

OZR nie musi być deficytowy

Ostatnio w czolowych zakładach resortu żegluga odbywały się posiedzenia prezydiów rad zakładowych, na których analizowano działalność OZR. Jak wykazała analiza, większość z nich pracuje źle.

Na ogólną liczbę 27 oddziałów w naszym resorcie, tylko 3 z nich nie przynoszą strat. Są to OZR-y: PRCP z Gdańska, Arki z Gdyni oraz stocznia płockie. W pozostałych zaś przedsiębiorstwach OZR-y ponoszą olbrzymie straty. Sięgają one niekiedy nawet setek tysięcy złotych. Np. w OZR przy ZP Gdańsk straty wynoszą 910 tys. zł, w ZP Gdynia 465 tys., a w Gdańskiej Stoczni Remontowej 170 tys.

Dlaczego tak się dzieje. Otóż jednym z zasadniczych

powodów zlej pracy oddziałów zaopatrzenia robotniczego jest to, że brak im jest dostatecznych środków obrotowych. Szczególnie jasne uwidocznia się to w Składowe Śródlądowej, gdzie np. OZR Kozielskich Stoczni Rzeckich ma 1 mil. 600 tys. zł długu. Na skutek tego, wszystkie centrale dostarczające artykuły, odmówiły dostaw. Podobnie jest w OZR Głogowskiej Stoczni Rzeckiej z tym, że brak tam także pieniędzy na płace dla pracowników.

Niejednokrotnie interweniowano już w tych sprawach w Zarządzie Zaopatrzenia Robotniczego, jednak jak do tej pory bez rezultatu. Niespłacanie zaś długów powoduje wzrost odsetek, które sięgają już bardzo poważnych sum.

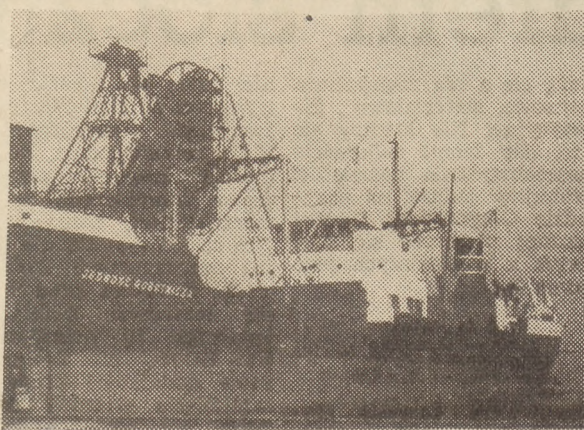
Innym znowu powodem zlej pracy OZR jest objęte traktowanie ich przez dyrekcje zakładów, które niejedenkrotnie uważają, że OZR-y nie są częścią składową przedsiębiorstwa, więc nie potrzebna tam jest kontrola i pomoc.

Są wszelkie dane ku temu, aby wszystkie OZR-y pracowały dobrze, bez mank i strat, ale trzeba, aby ich działalnością interesowało się kierownictwo, SKKZ wnikiwiej usprawniały gospodarkę a instancje związkowe szczerze zajęły się sprawą zaopatrzenia swej załogi.

FRANCISZEK GAWZIAŁ

Zarząd Główny ZPPZ

PZM zwyciężyła



We współzawodnictwie między przedsiębiorstwami PMH pierwsze miejsce w III kwartale br. zajęła Polska Żegluga Morska w Szczecinie. Tytuł przodującego statku zdobył parowiec „Jedność Robotnicza”

(na zdjęciu)

jako warunek wstępny do tego zjednoczenia. Uważa on np., że wybory ogólnoniemieckie powinny się odbyć na podstawie prawa wyborczego, uzgodnionego między rządami NRF i NRD.

Najzagorzalsi zaś przeciwnicy zbliżenia między NRF i NRD, zwolennicy remilitaryzacji, wysuwają propozycje... odłożenia konferencji do przyszłego roku, tj. do czasu, gdy utworzone już zostaną dywizje nowego Wehrmachtu. Tymczasem zaś nie zasypiają gruszek w popiele takie znane koncerny, jak Messerschmitt, Heinkel, Focke-Wulf i inne, przypajając do produkcji samolotów dla przyszłego lotnictwa wojskowego Niemiec zachodnich.

PROPOZYCJE NRD

Podczas gdy milicjanci z Bonn faktycznie sabotują sprawę zjednoczenia Niemiec, rząd NRD wysunął propozycje, których przyjęcie przyspieszyłoby rozwiązanie kwestii niemieckiej.

Co proponuje rząd NRD? W oświadczeniu złożonym na konferencji genewskiej rząd NRD proponuje: 1) zaproszenie do Genewy przedstawicieli obu państw niemieckich do udziału w dyskusji nad problemem niemieckim, 2) stworzenie systemu bezpieczeństwa zbiorowego, do którego weszłyby oba państwa niemieckie, 3) normalizacja stosunków między NRF i NRD oraz przeprowadzenie wolnych wyborów w warunkach demokratyzacji Niemiec zachodnich, 4) utworzenie Rady Ogólnoniemieckiej dla normalizacji stosunków, 5) aby przyszłe Niemcy były republiką pokoju i demokracji (w których byłoby zachowane zdobyte przez NRD i w których obok własności społecznej mogłaby istnieć również własność kapitalistyczna).

Propozycje wysunięte przez rząd NRD spotkały się z aprobatą narodów, a wśród nich i narodu polskiego pragnących rozwiązania problemu niemieckiego w interesie pokoju i bezpieczeństwa.

W referacie wygłoszonym na akademii w Moskwie, poświęconej 38 rocznicy Rewolucji Październikowej, tow. Kaganowicz, analizując sytuację polityczną, powiedział: „Istnieje obecnie na świecie wszelkie możliwości, aby położyć kres „zimnej wojnie” oraz ustanowić długotrwałe stosunki pokojowe. Niezbędne jest w tym celu, aby reakcyjne siły imperialistyczne jeszcze dalej odeprzeć oraz aby rządy rzeczywiste zapewniły pokój narodom”.

Przegląd wydarzeń

DALSZY CIĄG GENEWY

Upłynęły już prawie dwa tygodnie od dnia rozpoczęcia się konferencji genewskiej ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw. Jakże więc są dotychczasowe wyniki tej konferencji?

Wysłannik „Trybuny Ludu” w swojej korespondencji z Genewy, z 7 listopada, przytacza następujące podsumowanie dotychczasowych wyników konferencji, ujęte w trzech krótkich punktach przez pewnego dziennikarza japońskiego:

Punkt I. Rosjanie mówią — bezpieczeństwo europejskie, Zachód odpowiada — zjednoczenie Niemiec.

Punkt II. Rosjanie mówią — ograniczmy zbrojenia, Zachód odpowiada — kontrolujmy.

Punkt III. Rosjanie mówią — handlujemy, Zachód odpowiada — podróżujmy.

Oczywiście, rzetelność nie wygląda tak prosto. Ale w tym zbyt uproszczonym przedstawieniu sytuacji jest ziarno prawdy. Stanowiska i poglądy obu stron na omawiane na konferencji problemy bezpieczeństwa europejskiego, zjednoczenia Niemiec, rozbrojenia i wymiany handlowej między Wschodem a Zachodem zostały sprecyzowane. Nie oznacza to jednak, że poglądy obu stron nie mogą się zmienić i że nie można będzie znaleźć punktów stykowych w toku dalszych obrad konferencji.

SIŁA RADZIECKICH ARGUMENTÓW

Związek Radziecki zgodził się na łączne omówienie dwóch zagadnień: zjednoczenia Niemiec i ogólnoeuropejskiego systemu bezpieczeństwa. Zgoda delegacji radzieckiej na łączne omówienie tych zagadnień nie oznacza jednak, jak tego chcą ministrowie zachodni, podporządkowania kwestii bezpieczeństwa problemowi zjednoczenia Niemiec. Są to dwie różne sprawy. Przy czym sprawa zjednoczenia Niemiec zależna jest od stworzenia systemu bezpieczeństwa w Europie, zwłaszcza w obecnej sytuacji, gdy NRF stała się członkiem bloku północno-atlantyckiego.

Jak wiadomo propozycje trzech zachodnich ministrów można streścić w sposób następu-

jący: „Jeśli chcecie, by został podpisany układ o bezpieczeństwie europejskim, to musicie się zgodzić na remilitaryzację zjednoczonych Niemiec i włączenie ich do „NATO”.

Ale jaką gwarancję dla bezpieczeństwa i pokoju w Europie mogą stanowić takie Niemcy? „A co będzie — zapytuje minister Molotow — jeśli zjednoczone i remilitaryzowane Niemcy, których los znajdować się będzie w rękach militarystów-odwetowców, podra wszelkie układy i porozumienia, które podpiszą i same wejdą na drogę tworzenia grupowań militarnych? Przecież historia zna tego rodzaju przykłady. Czy wolno zapytać, co zrobić w takim wypadku?”

W propozycjach trzech mocarstw nie ma odpowiedzi na to pytanie. Odpowiedź dają propozycje radzieckie, dotyczące zawarcia porozumienia w sprawie utworzenia systemu bezpieczeństwa ogólnoeuropejskiego, do którego weszłyby cba obecne państwa niemieckie, a w przyszłości zjednoczone Niemcy.

Siła argumentów radzieckich jest nieodparła. Wywierają one duży wpływ i na polityków zachodnio-niemieckich.

ZJAZD POLITYKÓW NRF W GENEWIE

Niepokój jaki ogarnął społeczeństwo NRF spowodowany sżywnym i upartym stanowiskiem trzech mocarstw zachodnich spowodował, że wielu polityków zachodnio-niemieckich zjechało do Genewy. Tak np. przybyli do Genewy: przywódca socjaldemokratów Ollenhauer, przewodniczący komisji spraw zagranicznych Bundestagu i członek partii Adenauera CDU — Kiesinger (w którym niektóre koła upatrują następcę Adenauera...), przywódca partii przesiedleńców (BHE) Mocker i Feiler, minister spraw zagranicznych NRF von Brentano oraz przywódca FDP (Wolnej Partii Niemieckiej) Dehler.

Znamienne są oświadczenia Ollenhauera, które niewątpliwie odzwierciedlają nastroje, panujące w społeczeństwie zachodnio-niemieckim a dotyczące kwestii zjednoczenia. Otóż Ollenhauer wypowiada się przeciwko układowi paryskiemu, jako przeszkodzie, stojącej na drodze do zjednoczenia! Co więcej, uważa za konieczne zbliżenie obu państw niemieckich.

W racjonalnej gospodarce paliwem źródło obniżki kosztów własnych

PRZED każdą podróżą, eksploatacja ustala się wspólnie z dowódcą statku potrzebną ilość paliwa. W obliczeniach bierze się pod uwagę planowaną trasę, przeciętne, znane z poprzednich podróży, dane dotyczące zużycia. Na linii lewantyńskiej obowiązuje ponadto 3-dniowy zapas. W sumie np. statek, który zużywa dziennie 6 ton, powinien posiadać po zakończeniu podróży zapas nie większy jak 18-20 ton. Dlaczego więc dochodzi do tego, że niejednokrotnie zapas paliwa na statkach przekracza dozwoloną normę?

Wielu mechaników kieruje się niezdrową zasadą posiadania dużego zapasu „na wszelki wypadek”. Dochodzi nawet do tego, że wbrew zaleceniom mechanicy często pobierają w bazie bunkrowej CPN o kilkadziesiąt ton paliwa więcej niż uzgodniono. St. mechanik z motorowca „Lechistan”, znany z wzorowej opieki nad maszyną, niejednokrotnie wyróżniony za dobrą gospodarkę i pracę remontową, lubi mieć w tankach dobrze ponad 300 ton bunkru mimo, że statek ten przy długich, określonych podróżach nie zu-

żywa więcej, jak 280 do 290 ton. Podobnie jest na motorowcu „Kopernik”. Przed wyściem na rejs mechanik tego statku poinformował eksploatację, że posiada zapas — 140 ton. Opierając się na tej informacji zamówiono uzupełniającą ilość paliwa. Po wykonaniu podróży okazało się, że początkowy zapas wynosił nie 140 a 203 ton. Podobnych przykładów można przytoczyć więcej.

Fakty te świadczą o niewłaściwym podejściu mechaników do zagadnień gospodarki bunkrem. Chęcią zabezpieczenia się w bunkier „na wszelki wypadek” nie można usprawiedliwiać zawieszania przekraczania dozwolonych granic w robieniu zapasów. Winę za to ponoszą również i kapitanowie, którzy interesując się większą sprawnością pokładu — nie wnikają bliżej w pracę działu maszynowego.

Zbędna nadwyżka zapasu paliwa to niezasadniona utrata frachtu, który można uzyskać biorąc dodatkowy ładunek. Wielkość tych strat ilustrują przykłady zacierpnięte z sekcji analiz PLO. Na skutek wożenia zawyżonego zapasu paliwa (o 21,8 ton za dużo) motorowiec „Kopernik” utracił w podróży nr 13 możliwość uzyskania frachtu na sumę 4992 zł (w cenach światowych). Podobnie „Lechistan”. Statek ten w podró-

żach nr 44 i 45 ogółem miał o 186 ton bunkru więcej, co równoznaczne jest z utratą ewentualnego wpływu za fracht w wysokości 4700 zł (ceny światowe).

W analogicznej sytuacji znalazł się w podróży nr 17 motorowiec „Nowa Huta” (65 ton bunkru ponad dozwolony zapas).

Cyfrы te mają swoją wymowę. Świadczą o tym, że załogi tych statków nie dostrzegają źródła obniżki kosztów, jakie kryje się w racjonalnej gospodarce bunkrem.

Rzecz jasna, znajdziemy sposoby, aby wpłynąć na zmianę istniejącej sytuacji. Wspólnie z kapitanami wnikliwie będziemy opracowywać zadania rejsowe i zaostreżymy kontrolę zużycia paliwa. W stosunku zaś do tych, którzy nadal będą go wozić w niezasadnionej ilości wyciągniemy służbowe konsekwencje. Uważamy jednak, że nasza walka w tej służbnej sprawie będzie przebiegała sprawniej, jeżeli poprowadzimy ją wspólnie z załogami, a nie przeciw załogom. Dlatego apelujemy do świadomości. Nie woźcie niezasadnionych nadmiernych zapasów paliwa, a będziecie mogli wtedy lepiej wykorzystać zdolność załadunku statków.

Ignacy Korkozowicz
kierownik linii
lewantyńskiej

Na apel CRZZ

W Polcargu dla uczczenia 38 Rewolucji Październikowej i w odpowiedzi na apel CRZZ 106 pracowników podjęło zobowiązania. Część tych zobowiązań już wykonano. M. in. rzeczoznawca Władysław Gutowski realizując swe zobowiązanie zaoszczędził 2280 zł oszczędności. To warzyse mgr inż. Jan Gołyński i Roman Masztalerz oraz mgr Krystyna Mosillo do użytku w laboratorium wykonali we własnym zakresie gazometr.

Również załoga sekcji transportowej przy Szczecińskiej Stoczni Remontowej z tych samych okazji podjęła zobowiązania.

Ważania. Oto niektóre z nich: kierowcy „Star 20” Marian Klepczyński, Stanisław Swierczyński i Jan Majewski przejeżdżają na swoich wozach po 100 tys. kilometrów bez kapitalnego remontu, a Tadeusz Hajdan i Edward Budziak na samochodach „Dodge” i „Willys” — po 80 tys. kilometrów bez kapitalnego remontu przejeżdżają 100 proc. km ponad normę. Ponadto wszyscy kierowcy zaoszczędzają na każdym 100 km po 1 litrze paliwa.



Realizując podjęte zobowiązania stocznicy szczecińskiej przyśpieszyli remont motorowca „Elbiąg” o 2 dni. Wyróżnili się monterzy Wolski i Niezwicki.

Centralna akademія PMH

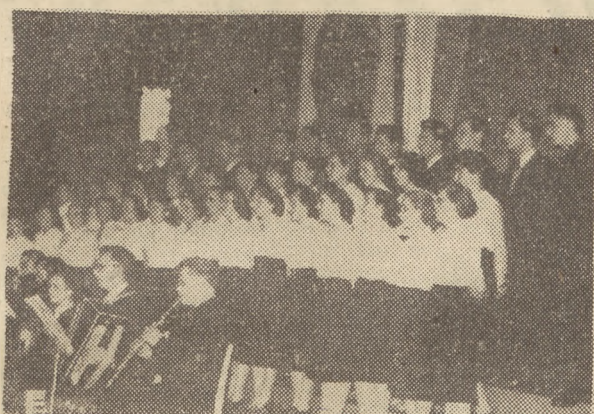
4 października br. odbyła się w Szkole Morskiej w Gdyni, centralna akademія Polskiej Marynarki Handlowej poświęcona 38 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

W prezydium m.in. zasiadli kierownik wydziału morskigo KW PZPR, tow. Stula, dyr. Centralnego Zarządu PMH tow. Gronowicz, sekretarz Komitetu PMH tow. Drygalski, Łabanowski

i przodujący nurek PRO tow. Rojek.

Referat okolicznościowy wygłosił zastępca dyr. PLO tow. Mojnowski.

Podczas akademii wielu wyróżniających się pracowników PMH otrzymało listy pochwalne, nagrody pieniężne i książkowe oraz wystąpił pod kierownictwem kol. Bendykowskiego młody, ale nieźle zapowiadający się zespół artystyczny PMH.



Chór mieszany PMH w czasie występu

A może warto by i u nas...?

KAŻDY port z biegiem czasu w większym lub mniejszym stopniu zaniedbuje się. W większości przyczyniają się do tego statki stojące w porcie. Po kilku dniowym postoju zbierają się na pokładzie sterty śmieci i różnych odpadków. Istnieje co prawda surowy zakaz wyrzucenia w porcie śmieci za burtę, jednak w większości wypadków zakaz ten istnieje tylko na papierze. Każdy „szanujący się” bosman, czy chief, widząc przeładowany śmieciem worek lub beczkę, daje do zrozumienia wachtownemu pełniącemu nocną służbę, że dobrze by było, jeśliby worek lub beczka na rano były próżne. Wachtowny upaływszy odpowiedni moment (gdzieś między godz. 2 a 4) jednym szarpnięciem rozwiązuje worek lub przechyla beczkę i po wszystkim. Nikt nie zauważył. A tymczasem na dnie basenu rosną sterty śmieci, basen staje się za płytki, powstaje konieczność kosztownego bagrowania.

Niektóre większe porty rozstrzygały ten problem w ten sposób, że łączą piękne z pożytecznym. Mianowicie co 3 do 4 dni podjeżdża do rufy statku barka i opróżnia worki i beczki ze śmieci, a potem wystawia za tę czynność rachunek. Czy nie można by było zrobić tak i u nas?

Statki zagraniczne są przyzwyczajone do tego rodzaju świadczeń portowych. Stoją one nieraz dość długo w naszych portach (wyładunek skór solonych, ładowanie towarów do Chin). Jestem tego pewien, że żaden z nich nie czeka na wyrzucenie śmieci za burtę dopiero w morzu.

Inne zagadnienie, które warto rozważyć, to sprawa — tzw. „wachmanów”.

W obecnym porcie wachman jest dużą pomocą dla kapitana, oficerów i załogi, ponieważ zna tamtejsze stosunki — wie gdzie jest najbliższy telefon, który numer do policji, Urzędu Celnego, straży pożarnej, agenta itd. Ponadto sprawdza

nie raz, co robotnicy wynoszą i pilnuje, czy nie wchodzi do pomieszczeń załogi itp. Taki wachman zna na tyle angielski czy niemiecki, że może porozumieć się z oficerem wachtownym i robotnikami. Pełni on więc rolę pośrednika pomiędzy ładem i statkiem.

Prawie w każdym porcie zagranicznym przychodzą na statek ci wachmani, za których pracę statek, chce czy nie chce — musi płacić.

Czy nie słuszy byłoby więc sformować taką brygadę wachmanów w naszych portach?

Na początek należałoby ustanowić tylko jedną dzienną zmianę wachmanów — gdyż od godziny 8 do 16 jest największy ruch. Myślę, że kapitanata czy zarządy portów rozważą obie sprawy i wypowiedzą się.

J.P.

z motorowca „Romuald Traugott”

Załoga GUM wykona plan

Uroczystą akademią uczcili pracownicy Gdańskiego Urzędu Morskiego 38 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej. Przy tej okazji podsumowali swój wkład pracy wniesiony do budowy naszej socjalistycznej gospodarki morskiej.

Wiele inicjatywy przejawia załoga GUM w przyspieszaniu wykonania zadań Planu 6-letniego. I tak — w umowie o długofalowym współzawodnictwie pracownicy GUM postanowili wykonać tegoroczne zadania na 14 dni przed terminem. Na apel CRZZ podjęli dodatkowe zobowiązania. Dzięki temu przyspieszą realizację planu o dalsze 11 dni.

W szlachetnej walce o osiągnięcie tego celu wyróżniają się pracownicy Obwodu Ochronnego Wybrzeża w Sobieszewie z tow. Górzecym, Capałą, Wojniczkiem i Korzuchowskim na czele. Placówka ta już po raz drugi zajęła

w br. pierwsze miejsce jako przodujący obwód GUM.

Tytuł najlepszego oddziału technicznego zdobyła w III kwartale br. Grupa Remontowa w Łebie, do której sukcesów niemało przyczynili się tacy ofiarni pracownicy jak tow. Wagner, Adamowicz i Andrzejewski. Wiele starań dla należytego wywiązania się ze swych trudnych zadań przejawiają pracownicy kapitanatów portów. Wyróżnia się załoga kapitanatu w Łebie, która dzierży tytuł przodującego kapitanatu portu rybackiego.

Wysoką aktywność wykazują również racjonalizatorzy. Warto podkreślić, że w wyniku ostatnio zorganizowanego konkursu (Nr 2) złożyli oni 51 wniosków. Najcenniejsze pomysły napłynęły od racjonalizatorów: Didorezka, Trojanowskiego i Niskiego.

Zostali oni wyróżnieni wartościami nagrodami.

Kwiaty, brawa, uznanie

Czy wiecie co to jest przykrawanie, wysiekiwanie, przybijanie, maglowanie, glazowanie, farbowanie i woskowanie? Każdy odpowie, że to chyba czynności związane z jakąś produkcją, ale jaką? Otóż to — jaką. Ani ja, ani marynarze z parowca „Kiliński”, którzy jechali do Bydgoszczy o tym nie wiedzieliśmy. Dopiero na miejscu, kiedy... Może jednak zaczniemy po kolei.

Otóż od dłuższego już czasu patronat nad statkiem „Kiliński” sprawuje załoga Bydgoskich Zakładów Obuwniczych im. Kilińskiego w Bydgoszczy. Kontakt między obiema załogami był taki, jak komunikaty meteorologiczne tzn. umiarkowany. Dopiero kiedy „Kiliński” wślwił się rejsami wietnamskimi, towarzysze w Bydgoszczy powiedzieli sobie: — co? To oni tam mogą być rok, a u nas nie mogą być nawet dwa dni? Kwaśnienie muszą przyjechać! W związku z tym zamówili kilka rozmów międzymiastowych i tow. Lech przyrządził im przyjęcie. Załoga przyjęła to bardzo chętnie i pod koniec października, co najprzystojniejsi marynarze „wbijali się” w galowe mundury z orderami wysiedli na dworc w Bydgoszczy (o tym co było w podługu historia milczy).

Kwiat już zaznaczyłem w delegacji był kwiat zało-

gi (np. II mech. Papież albo ochmistrz Keyha) toteż towarzyszyli z zakładów, które witały na dworcu, bez większych trudności rozpoznali, kto zacz i „obrzucił” nas pasowymi różami. Oczywiście nie omieszkały przy tym zrobić rozeznania, w rezultacie którego, chociaż w autokarze usiadły obok mnie aż dwie (przyśięgam), to jednak szybko opuściły te miejsca bowiem zanośnięto błyszczał „uzbrojenie” prawej ręki — ale to na marginesie.

Pracownicy zakładów przyjęli nas niezwykle ciepło i serdecznie. Nie myśleć, że może były transparenty lub oficjalne mowy — nie. Natomiast ze wszystkich stron, okien, wejść itp. wyglądały setki par oczu, witały nas miłe uśmiechy. To załoga zakładów — młode dziewczęta i mężczyźni cieszyli się ze spotkania. Z miejsca czuliśmy się jak w domu. Towarzysze pokazali nam fabrykę, jej część starą i nową — dzieło ich rąk. Z dumą mówili o tym, że cieszą się, iż mają patronat nad statkiem, którego czyni wślwił imię PMH w świecie.

Hale produkcyjne przyciągały nas stukiem setek maszyn, bowiem trzeba wiedzieć, że produkcja obuwia w tych zakładach jest całkowicie zmechanizowana. Tutaj właśnie dowiedziałem się jak przebiega proces produkcyjny i zetknęliśmy się z wieloma fachowymi terminami, z których próbkę daliśmy na wstępie. Nigdy nie przypuszczałem, że przy produkcji jednego buta wykonuje się aż 70 operacji, że but składa się z 10 części i że co 2 minuty z taśmy schodzi nowa, elegancka i dobra para obuwia.

Wieczorek jaki się odbył w zakładowej świetlicy, zbliżył do siebie marynarzy i obuwników (obuwniczek) i niewątpliwie na długo pozostanie w ich pamięci, a występy żeńskie agitator (brunetki) i solistka zespołu artystycznego (szatynka), zdobyły sobie duże uznanie.

Nie na tym jednak skończył się bydgoskie wrażenie tego dnia. Otóż załoga obecna była na sztuce „Za tych co na morzu”. Kiedy miał się rozpocząć spektakl, na scenę wszedł jeden z aktorów i w niezwykle miłych słowach powitał marynarzy. Publiczność przywitała burzliwymi oklaskami, a

kiedy zażenowany z-ca kpt. Szatkowski przyjmował bukiet róż, zerwał się huragan braw.

O tym, że społeczeństwo interesuje się życiem ludzi morza, śledzi je i zna ich osiągnięcia, świadczył jeszcze jeden wypadek. Było to na meczu żużlowym. Kiedy marynarze pojawili się na trybunach, spiker powitał ich i nim skończył mówić, brawa z całego stadionu do słowne jak ryk motorów zagłuszyły jego słowa. I znów zażenowanie i znów skromne miny, a serce duma rozpięta. Zresztą z oznakami uznania spotykaliśmy się dosłownie na każdym kroku (ściślej byłoby powiedzieć, „na każdym kole”, gdyż przeważnie jeździliśmy autokarem). Nawet kiedy weszliśmy na kolację do „Orbisu” orkiestra odegrała „sto lat”.

A marynarze byli (i są) dumni z tego i nie żałują 13 miesięcy ciężkiej pracy. Widzieli uznanie ludności wietnamskiej, widzą wysoką ocenę i gorącą aprobatę ich wysiłków ze strony własnego społeczeństwa.

st. mar. Jan Szpilka.

Pomyślnych wyników

Już kilka dni przed rozpoczęciem szkolenia ideologicznego załoga parowca „Przyszłość” mówiła c. nim, a odbyła w związku z tym narada agitatorów z zastępcą kapitana spełniła swoje zadanie. Wszyscy poważnie potraktowali szkolenie.

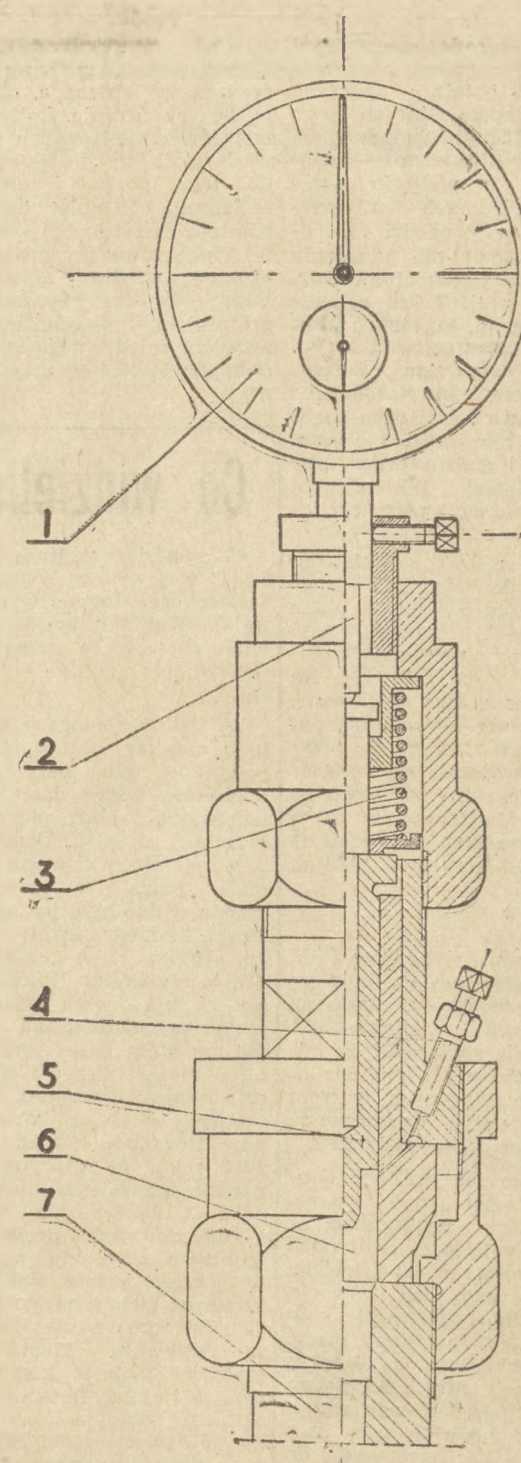
Pierwszy wykład w nowym roku szkolnym odbył się uroczystie. Sekretarz organizacji partyjnej tow. Basak wygłosił krótki referat, w którym wykazał cel szkolenia oraz życzył uczestnikom pomyślnych wyników w nauce.

Po wykładzie zastanowiono się nad dogodnymi formami szkolenia. Sluchaczom na niższym poziomie zorganizowano koleżeńską pomoc. Udzielał jej tow. tow. Kurkowski i Fitz, którzy w tym celu przeznaczali po godzinie dziennie.

Nasza załoga doskonale zdaje sobie sprawę z ważności szkolenia i stawia ją na odpowiednim miejscu w swoim codziennym życiu.

Franciszek Buła
korespondent

Od Redakcji: Życzymy pomyślnych wyników.



1. Czujnik
2. Stopka czujnika
3. Sprężyna
4. Odpowietrzenie
5. Tłoczek popychany ropą
6. Przestrzeń ropna
7. Nasada pompy ropnej

Cenny jest każdy dzień

MAM przed sobą umowę o długofalowym współwzrostu pracy na rok 1955 — podpisaną w PLO. Obok — liczne notatki z rozmów na temat realizacji umowy, przeprowadzonych z marynarzami i pracownikami administracji. Konfrontacja tych danych nasuwa wiele ciekawych wniosków.

W artykule nie zamierzam dać generalnej oceny umowy. Chciałbym ustosunkować się do niektórych ważniejszych osiągnięć i niedociągnięć.

Na ogół większość zobowiązań, realizowana jest na bieżąco. Specjalnie warto podkreślić — **zwiększenie wykorzystania mocy maszyn okrętowych** — co poważnie przyspiesza realizację planowych zadań. Równocześnie uzyskano w PLO **duże oszczędności paliwa**, które najprawdopodobniej przekroczą w skali ogólnej — planowane 2 proc. Niektóre statki jak: parowiec „Tobruk”, motorowiec „Puck”, parowiec „Mickiewicz” i parowiec „Narwik” — dzięki właściwemu przeprowadzeniu prac przygotowawczych, **poważnie skróciły czas remontów stoczniowych**. W rezultacie systematycznej walki z awariami, ilość uszkodzeń statków i urządzeń spowodowanych przez załogi, również poważnie zmalała.

Poprzez zwiększenie zakresu samoremontów urządzeń radiowych na statkach, ilość zleceń remontowych wydanych przedsiębiorstwu „Mors” — zmniejszyła się o 60 proc. w stosunku do roku ubiegłego. Plan składania wniosków racjonalizatorskich, został poważnie przekroczony przez większość załóg pływających. Pod tym

względem przodują statki: „Karpacz”, „Batory”, „Curie-Skłodowska”, „Braterstwo”, „Generał Bem”, „Hugo Kolański”, „General Walter” i „Nowa Huta” — z których każdy przekazał do PLO więcej niż 10 wniosków w samym tylko trzecim kwartale br. Ilość „claimów” ładunkowych zmalała w tym roku o 35 proc. w stosunku do roku ubiegłego.

Niełatwizną realizowaną są zobowiązania, mające na celu usprawnienie gospodarki materiałami i taborem samochodowym. Warto podkreślić, że tegoroczne wydatki zagraniczne, wynoszą około 50 proc. sumy z roku ubiegłego. Z dużym uznaniem przyjęli marynarze i pracownicy biurowi fakt wycofania 320 starych okólników i zarządzeń. Był to efekt zobowiązania wykonanego przez dział organizacji pracy i planu.

W dużym stopniu zrealizowane są również zobowiązania dyrekcji PLO i Rady Zakładowej obejmujące sprawy bhp, szkolenia oraz sprawy socjalno-bytowe i kulturalno-oświatowe.

Mimo, iż rok 1955 kończy się już za kilka tygodni, sporo punktów umowy jeszcze nie zostało zrealizowanych. Dotychczas jeszcze nie dostarczono statkom przepisów PRS i norm zużycia mechanizmów (termin 30 czerwca). Stocznice nie zawsze systematycznie dostarczają na statki harmonogramy prac remontowych. Inspektorat techniczny PLO obiecywał uregulować te sprawy w terminie do 1 lipca br. Niezależnie od tych dwóch zobowiązań związanych z remontami, jest może między innymi powodem, że nie zawsze remont statku jest należycie

przygotowany przez załogę i nie zawsze sprawnie przeprowadzony przez stocznię krajową.

W dalszym ciągu są również takie statki, na których tokarnie i inny sprzęt warsztatowy nie jest obsługiwany przez fachowców. Trzeba, aby dział kadr przyspieszył realizację swego zobowiązania w tym względzie.

Sprawa schematu organizacyjnego przedsiębiorstwa, została dotychczas tylko połączona zaleceniami przez dział organizacji pracy i planu. W nowym schemacie uwzględniono tylko obsadę etatową poszczególnych działów i zakres pracy. Sprawa grup uposażenia, dodatków funkcyjnych, językowych itp. (o niektórych mówi punkt 1 umowy na str. 10) jest w dalszym ciągu tajemnicą.

W zakresie szkolenia pracowników, najgorzej przedstawia się sprawa kursów języków obcych. Termin rozpoczęcia kursów minął 1 września br. a na razie są one dopiero w stadium organizacyjnym.

Dotychczas nie uruchomiono też świetlicy zakładowej (termin minął 22 lipca) i nie zainstalowano wentylacji w kuchni OZR (termin 1 września). Tu jednak trzeba przyznać obiektywnie, że opóźnienie spowodowane zostało trudnościami lokalowymi i perspektywami zmian organizacyjnych w przedsiębiorstwie. Obecnie, po wygospodarowaniu wolnego miejsca na parterze gmachu, są wszystkie warunki do realizacji obydwu pożytecznych zobowiązań.

Niewiele pozostało już czasu do końca 1955 r. Musimy go jak najlepiej wykorzystać dla nadrobienia za-

ległości w realizacji umowy. Pomoże nam to nie tylko w lepszym wykonaniu zadań jakie stoją przed przedsiębiorstwem, ale ugruntuje także autorytet umowy będącej poważną dźwignią wzrostu wydajności pracy.

Myślę, że na zakończenie warto przytoczyć jeszcze kilka uwag o samej umowie.

Otóż zdaniem wielu pracowników PLO umowa zawiera zbyt wiele... słów i papieru. Dlatego nie jest ona tak jasna i jednoznaczna jak być powinna. Na przykład zastępca kapitana parowca „Marchlewski” — tow. H. Sznajder stwierdził, że niektóre zobowiązania mogłyby bez żalu być wykreślone z umowy. Zdaniem załogi tego statku — a także i innych marynarzy — punkt 1 na str. 17 zobowiązujący radę zakładową do „czynienia starań o przydział mieszkań” jest bardzo niewątpliwie. Trudno wiązać z nim jakiegokolwiek nadzieję. Trudno też skontrolować realizację zobowiązania sformułowanego tak lakonicznie. Podobnie ogólnie

kowy jest punkt, w którym administracja zobowiązuje się „dbać o czystość i estetykę pomieszczeń biurowych”.

Sekretarz rady zakładowej — tow. Hryczyszyn stwierdził obiektywnie, że niektóre punkty umowy rzeczywiście nie są należycie przemysłane. Zbyt biurokratycznie na przykład, potraktowano sprawę wniosków racjonalizatorskich — narzucając poszczególnym statkom plan ilościowy. Niezależnie od tych wad, umowa zawiera wiele punktów zobowiązujących poszczególne działy pracy, do wykonania zadań wchodzących w zakres obowiązków służbowych.

To oczywiście przyczyniło się do niecelowego zwiększenia objętości umowy, na skutek czego załogi pływające nie bardzo często do niej zaglądają. Wypływające z tego wnioski warto wziąć pod uwagę przy opracowywaniu umowy na przyszły rok.

W. Kasprzowicz

W gościnie na m/s „Waryński”



Zacieśnia się współpraca gospodarcza między Polską a krajami demokracji ludowej. Wyrazem tego jest stale wzrastająca wymiana handlowa. Poważną rolę w tej wymianie stanowią obroty towarów tranzytowych, w których uczestniczą PMH.

Nasze przedsiębiorstwa żeglugowe dokładają starań, aby zapewnić jak największą regularność w ruchu statków, co dla rozwoju przewozu ładunków tranzytowych ma wielkie znaczenie.

Częste spotkania zagranicznych zleceniodawców z armatorami przyczyniają się do rozszerzenia i polepszenia usług przewozowych. Ostatnio spotkanie takie odbyło się na motorowcu „Waryński”. Wzięli w nim udział: Istvan Hetenyi — dyr. „Mafrachtu” z Budapesztu, Jerzy Petrak — dyr. „Cechofrachtu” z Pragi, dyr. „Polifrachtu” — A. Rusin, przedstawiciel CZ PMH, PLO i załogi statków.

Na zdjęciu: zagraniczni goście w rozmowie z kpt. Olszewskim.

KAPITAN OLSZEWSKI

POSZANOWANIE DISCYPLINY

„Każdego członka załogi obowiązują dyscyplina pracy oparta na socjalistycznym stosunku do pracy” — tak mówi artykuł 11 Ustawy Żeglarskiej z 2 marca 1952 roku. Pojęcie takiej dyscypliny, wynikającej z przekonania, że obywatel Polski Ludowej jest współtwórcą i wykonawcą narodowych planów, przyswajając sobie coraz lepiej marynarze motorowca „Waryński”. Że tak jest, świadczy i to, że w czasie ostatniego rejsu nie stwierdzono na statku wykroczeń przeciwko dyscyplinie.

Marynarze na motorowcu „Waryński” mają głębokie przekonanie, że choć dowódca jest wymagający, ale też i sprawiedliwy. Nie pozwoli nikogo skrzywdzić, a w razie potrzeby obroni i pomoże. Może o tym powiedzieć praktykant hotelowy Kozubala. Nie mógł on sobie dać rady z pracą stewarda gospodarczego. Dowództwo wniknęło w jego trudności i przydzieliło go do pomocy kucharzowi, gdzie należycie wywiązuje się ze swej pracy.

Przepisy pouczają i nakazują, osobisty przykład — pociąga. Zdaże sobie dobrze sprawę z tego kpt. Olszewski. Marynarze opowiedzieli mi wiele o staraniach podejmowanych przez niego dla przyspieszenia obsługi statku w portach, o zdobycie dodatkowego ładunku i rozładowanie nad nim opieki w czasie przewozu. Z ich wypowiedzi wynika, że kapitan Olszewski umie przewidywać i dzięki temu załoga po trafia w porę przygotować statek na wszelkiego rodzaju niespodzianki.

Z całym uznaniem wyraża się o kapitanie jego zastępca tow. Lewandowski. Przyznał on szczerze, że sam został przez kapitana upomniany za wprowadzenie gości na mostek kapitański bez uprzedniego zezwolenia. Jak dyscyplina — to równa dla wszystkich.

Żeby wymagać od marynarzy należytego wykonania zadań, trzeba wnikać w możliwości ludzi, trzeba poznać ich zamiłowania. Można to osiągnąć przez interesowanie się ich życiem prywatnym. Często można spotkać kpt. Olszewskiego w świetlicy, jak gra z marynarzami w szachy, „kibic je” przy rozgrywkach „ping-pongo”. Często można go spotkać razem z załogą na wycieczkach.

Coraz silniejsza więź i głębokie zrozumienie łączą dowódcę statku z załogą. Jest to podstawowy warunk konieczny do wykonania zadań. Kapitan i jego zastępcę.

J. Pałkiewicz.

Z MARYNARSKIEGO Notatnika

Depesze... depesze... depesze... Tym razem nasz marynarski notatnik zaczyna się od depesz, których sporo otrzymaliśmy. Są ich dwa rodzaje. Jedne to — wiadomości o podjęciu przez załogi licznych zobowiązań w odpowiedzi na apel CRZZ i dla uczczenia 38 rocznicy Rewolucji Październikowej. Takie depesze nadesłały m. in. statki: „Pułaski”, „Braterstwo”, „Półkój”, „Małgorzata Fornalska”, „Przyjaźń Narodów” i „Warszawa”. Świadczą one o tym, że marynarze nie szczędzą sił i godzin pracy, aby jak najlepiej i jak najszybciej wykonać planowe zadania.

Drugi rodzaj nadesłanych depesz dowodzi, jak droga jest sercom marynarzy nasza stolica — Warszawa. Poważne sumy deklarują marynarze na FOS. Na przykład: załoga motorowca „Małgorzata Fornalska” zebrała 5535 zł. Ponadto, przez rok zobowiązała się wpłacić 0,25 proc. sumy zarobków na ten cel. Marynarze motorowca „Warszawa” przekazali na odbudowę stolicy — 3180 zł.

Grupa praktykantów PSM — opisała nam swoje pierwsze wrażenia z praktyki na motorowcu „Mickiewicz”. Uczniowie stwierdzili, że mimo posiadania wielu wiadomości teoretycznych, w życiu na statku stałe jeszcze nie są zbyt mocno... wykształceni.

Dlatego też gorliwie douczają się tej „szutki” od załogi statku. Praktykanci są bardzo wdzięczni za trud i cierpliwość, z jaką załoga statku uczy ich zawodu. Szczególnie ofiarnymi „nauczycielami” są starszy mech. — Nowak, II mech. — Struś i IV mech. Strzelecki. Jeden z praktykantów tego statku — Jerzy Ledwoń opisał nam wrażenia z wycieczki do muzeum w La Plata.

Na zakończenie podajemy miły komunikat nadesłany nam przez H. Łacynskiego

z motorowca „General Bem”. 12 października w Domu Marynarzy w Whampoa, odbyło się zakończenie festiwalu zespołów świetlicowych polskich statków, zawiązanych do tego portu. I miejsce i nagrodę (komplet instrumentów muzycznych) komisja konkursowa przyznała ze spółowi statku „General Bem”. Brawo. Serdecznie gratulujemy zwycięstwa i życzymy załozie tego statku dalszych sukcesów artystycznych.

Co widzieliśmy w Kantonie

Gdy na statku „Hugo Kolański” stojącym w Whampoa zaczęto organizować wycieczkę do Kantonu zgłosiło się wielu chętnych, a szczególnie praktykantki ze Szkoły Morskiej.

W piękny słoneczny dzień nasz autokar mknął między polkami ryżu, plantacjami ananasów, wśród drzew bananowych, i obok pięknych szczytów górskich. Domy na przedmieściach Kantonu były małe, jednak w centrum miasta widać było już nowoczesne budowle: szkoły, urzędy, szpitale i wielopiętrowe domy mieszkalne. Widzieliśmy również dawną dzielnicę angielską położoną na wyspie, na którą przed wyzwoleniem nie wolno było wchodzić ludności chińskiej. Zwieździliśmy cmentarz bojowników Rewolucji Chińskiej z 1911 roku, na którym jest wielkie mauzoleum zbudowane z 72 bloków granitowych — ufundowanych przez zwolenników rewolucji z różnych części świata. Ilość granitowych bloków przypomina 72 bojowników rozstrzelanych za rewolucję. Mauzoleum otaczały piękne kwietniki drzewa i alejki. Potem zwiedziliśmy stadion sportowy na 30 tysięcy osób. Słynne muzeum było niestety z powodu remontu zamknięte. Obejrzeliśmy więc jeszcze po mnik marynarza ufundowany przez „Międzynarodowe Zrzeszenie Marynarzy i Domkerów” i pojechalismy dalej.

Zatrzymaliśmy się przed potężną budowlą o kulistym kształcie. Jak się okazało był to teatr na 5600 miejsc. Zbudowany on jest bez żadnych filarów. Ozdobiony zaś pięknymi malowidłami i rzezbami. Teatr jest bardzo akustyczny i posiada olbrzymią, dobrze wyposażoną scenę. Obok sceny jest ekran, na którym wyświetla się opisy tłumaczące poszczególne sceny. Tu właśnie występował nasz zespół „Mazowsze”.

Po prawdziwie chińskim obiedzie w restauracji, podziwialiśmy akwarium w uroczym parku. Widzieliśmy tam moc ryb i żyłatek wodnych z różnych stron świata. Po całodziennym zwiedzeniu, zmęczeni tropikalnym skwarem z radością pojechaliśmy do basenu pływackiego. Woda, trampoliny i cień sprawiły, że wsiadając do autokaru każdy z nas był znów wypoczęty. Wróciliśmy zadowoleni, że poznaliśmy zażytki starej kultury zaprzyjaźnionego z nami narodu chińskiego.

Władysław Sumiga
prakt. hotel. z m/s
„Hugo Kolański”

Coś tu nie gra

NASZA załoga gruntownie przeżyła apel CRZZ oraz ostatni list KC PZPR i w związku z tym postanowiła skrócić o 864,5 roboczogodzin — zaplanowane samoremonty na IV kwartał br., zaś w ramach zaoszczędzonego czasu wykonać szereg prac na statku. Przysięśle to niewątpliwie poważne oszczędności. Zastanawiamy się jednak czy z obniżką kosztów własnych liczą się nasze instancje nadzórne. Dla udowodnienia podaję kilka przykładów. Oto one:

3 października br. po 12 godzinnym oczekiwaniu w

porcie wyszliśmy w rejs do Chin. Na gdyńskiej redzie przeprowadzono dewiację i kalibrację. Już — mieliśmy wyruszyć w drogę, kiedy st. mech. tow. Chowaniec powiadomił kapitana, iż do układu nr 7 przy silniku głównym dostaje się woda. Po porozumieniu się z insp. Zwalińskim postanowiono zawrócić do portu.

No cóż. Dwa dni stracono, ale kto za to ponosi winę? Kto poganiając stocznice nie skontrolował należycie wykonania prac? W ostatnich dniach słyszeliśmy ciągle — przedzie, przedzie, bo każdy dzień eksploatacyjny kosztuje 1000 dolarów. Daliśmy z siebie wszystko, aby przyspieszyć wyjście statku w morze. Ale cóż z tego — straciliśmy dwa dni w porcie, a to wynosi 4 tys. dolarów. Ta strata to jeszcze nie wszystko. Po stwierdzeniu „usterek” (pęknięcie dolnej głowicy) zapadła decyzja udania się do Kanatu Kilońskiego na remont. Tam staliśmy dalsze 4 doby. Czyżby tam dzień eksploatacyjny kosztował taniej? Względnie taniej wyniósł remont?

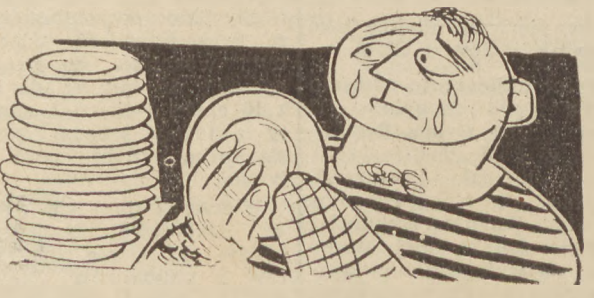
— Trudno nam na to odpowiedzieć, ale według nas

nego z nich — tow. Lewita wywalczyliśmy z powrotem, za nimi poszła cała załoga pokładowa z bosmanem i cieślą na czele, kilku motorzystów, mechaników i radioficerów. Razem 30 członków, a na ich miejscu zamustrowano 24 nowych. I znów ta sama historia — poznawaj i ucz się, itd. Jesteśmy uparci i szybko poznajmy statek — oświadczyli nowi. Ale — zgodzi się z nami — że „coś tu nie gra”.

I w tej podróży musimy znów wybierać egzekutywe, organizować kolo ZMP, TPP-R. Radę Oddziałową itd.

Przypuszczalnie w powrotnej drodze praca ruszy normalnym trybem we wszystkich organizacjach. A w Gdyni jak to w Gdyni — zobaczymy, może znów zmustrują całą załogę.

Inny przykład: Po wypadku w maszyni, awansowa no Henryka Kaźmierskiego na as maszynowego, a na jego miejsce skierowano praktykanta hotelowego tow. Noszke. Naładzie był on kierownikiem maszyn na holownikach a obecnie na stanowisku młodszego motorzysty wywiązuje się doskonale z nałożonych o-



„Coś tu nie gra”

Na motorowcu „Małgorzata Fornalska” pierwszy rejs do Chin odbył się p.d. hasłem poznania statku i sprzętu, na który brak było instrukcji w języku polskim. Po licznych perypetiach załoga dość dobrze poznała swój statek i o. bieczał, że następny rejs będzie znacznie lepszy. „Znamy już dobre statek” — oświadczyli matrosi.

Tak było w morzu. Natomiast po przyjeździe do Gdyni — zaczęło się. Zmustrowano nawigatorów (jed-

bowiązków. Po przyjeździe do Gdyni ob. Kaźmierskiego postawiono na stanowisku asystenta maszynowego, natomiast tow. Noszke powrócił do zmywania talerzy. Waży on 96 kg. Wyciska w górę 97,5 kg. Czy go nie szkoda do tej pracy?

To wszystko są poważne sprawy, nad którymi trzeba się zastanowić. I to szybko!

KAWECKI ZDZISŁAW
z motorowca „Małgorzata Fornalska”.

ZBYT SZTYWNO

Maszynista Jan Wywijas z holownika „Olza” jeszcze do niedawna był człowiekiem zdrowym. Chodził więc koło swojej maszyny jak troskliwa nianka. I chodziłby pewnie nadal, gdyby nie przysłowiwa złośliwość przedmiotów martwych. Tym razem był to zwykły stopień schodów, który z nieustalonych bliżej powodów postanowił wejść w kolizję z kolanem ob. Wywijasa. No i wszedł i to tak gruntownie, że kolano czuło się zmuszone zaprzestować przeciwko gwałtowi. Protest swój wyraziło spuchnięciem, właściciel kolana musiał pojechać do szpitala, gdzie przez trzy miesiące lekarze usiłowali uspokoić nadąsane kolano.

Leczenie się udało, tylko że noga w kolanie pozostała sztywna. Nie wiem, czy to lekarz leczył jak nogę, czy też rzeczywiście nie udało się kolano wyleczyć, w każdym bądź razie tak był właśnie rezultat: Ob. Wywijas został inwalidą. Wrócił do pracy, ale nie wrócił do zdrowia.

Jednakże pech maszynisty nie skończył się na tym nieszczęsnym kolanie. Bo ob. Wywijas stracił nie tylko zdrowie — stracił również głowę. Właściwie trudno mu się dziwić: najpierw ból w kolanie, później bolesne doświadczenia w szpitalu — można było zapomnieć o formalnościach. I rzeczywiście nasz poszkodowany maszynista zapomniał o rzeczy ważnej, nie zgłosił w terminie swego wypadku w referacie BiHP. I to był jego kolejny pech: odmówiono mu wypłacenia odszkodowania za utratę pełnej sprawności fizycznej w wypadku przy pracy. A przecież holownik był państwowy, schody państwowe, stopień państwowy, tylko kolano było prywatne. Ale kolano wraz z jego właścicielem było na statku służbowo, brało czynny udział w chodzeniu koło maszyny, należał mu się więc jakiś ekwiwalent za opłakane w skutkach stuknięcie.

Z kierownictwa statku też jakoś nikt nie pokwapił się

zameldować w BiHP i Inspektoracie Pracy o przygodzie Wywijasa.

A decydujący o tych sprawach odpowiedzialni pracownicy Zarządu Żegluga na Odrze? Decydujący pracownicy orzekli: przepisy są sztywne.

Nieprawda. Sztywne jest kolano ob. Wywijasa wskutek wypadku przy pracy, a przepisy można i trzeba nieraz naginać do potrzeb żywego człowieka.

Ski

Zażalenie

Holownik „Gubin” cieszy się dobrze zasłużoną sławą, a jego załoga, mimo zmian personalnych ma nie tylko wyrobioną opinię ale i tradycję. Kapitan tej jednostki to dobry fachowiec, organizator i wychowawca. Nie jednego młodego żeglarza nauczył i wiodł do miłości do pracy na Odrze. Świadczymy o tym chociażby to, że członkowie pierwszej młodzieżowej załogi tego holownika, po wysłużeniu służby wojskowej ponownie zgłaszają się do pracy w Żegludze na Odrze. Dlatego zdziwiło nas ostatnio otrzymane zażalenie, które drukujemy w całości.

Droga Redakcjo!

„My, palacze z holownika „Gubin” zwracamy się do Ciebie z prośbą o pomoc. Chodzi o to, że od 18 sierpnia nie otrzymujemy mleka. Co prawda magazyn mleko dla nas wydaje, odbiera je prawdopodobnie kapitan, ale kto je pije? Może pokładowcy? Dla nas w czasie, czy po pracy jest woda lub gorzka, czarna kawa wystawiana na pokładzie.

W tej sprawie zwróciliśmy się do bihp, gdzie poinformowano nas, że należy nam się

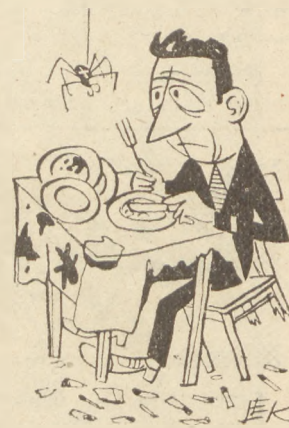
Sprostowanie

W nrze 21/115 „Steru” zamieściliśmy korespondencję pt. „Określone kółkiem”. Felieton ten skierowaliśmy pod mylnym adresem, za co przepraszamy Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni. Omawiane zarządzenie wydane zostało przez Ministerstwo Żegluga.

Przez zakurzone szyby zagłąda do dużej sali słońce. W jego promieniach wirują tumanu kurzu. Przez okno, z którego wybiła szyba leży w kawałeczkach na podłodze — leci „babie lato”. Na ścianach wiszą smutnie gazetki ścienne. Co prawda jedna z nich jest aktualna, natomiast na drugiej artykuł pochodzi „dopiero” z maja br. Na brudnej podłodze stoją — ot byle jak postawiane stoły i krzesła oraz leży mnóstwo niedopałków, zapalki, a tu i ówdzie

porwany papier. Po prawej stronie drzwi wejściowych w rogu sali jest estrada. Jej deski są brudne i nieheblowane, porozwieszane zaś nad nią granatowe kotary zwisające w fantastycznych festonach. Całość sprawia ponury widok.

Nie — to nie jest „martwa natura”, a tylko obraz stołki w Gdańskiej Stoczni Rzemielniczej. W takim ja bowiem stanie zastałem 21 października.



dziennika br. Podobno — było tam jeszcze gorzej, leżały bowiem połamane krzesła, a postawione od obia du talerze zalegały stosami.

„Dość” — powiesz Czytelniku. „Nie chcemy tego czytać”. Zgadza się z Tobą i to „dość” z brudem przekazujemy Radzie Zakładowej i administracji Stoczni. Niech nas powiadomi jak szybko doprowadzi do porządku wyglądu.

Jak na pustyni

Mieszkańcy Janowic, osady RDW Wrocław położonej nad brzegami Odry, żyją jak na „bezwodnej pustyni”. Wprawdzie posiadają instalację wodociągową, krany w mieszkaniach ale wystarczy przekręcić kurek, aby... popłynął rdzawo — brudny płyn. Bielizna po praniu w nim staje się jeszcze brudniejsza. W tej osadzie niedawno jeszcze była czystość: woda do picia z linii elektrowni. Była i skończyła się, bo kierownictwo elektrowni za coś tam się „obrazilo” i oddało osadę do swojej linii i filtru. (Podobno chodziło o mieszkania).

Skarżą się więc mieszkańcy Janowic na brak wody. Kłopot się kierownictwo RDW jak zdobyć własne filtry.

Po co jednak te wszystkie żale i kłopoty, po co nowe wydatki? Wydaje się, że sprawa jest zupełnie prosta. Elektrownia dysponuje filtrem, który zaspokajał zarówno jej potrzeby jak i osady. Chyba więc brak jest tylko dobrej woli i... podłączenia. Może by więc Zarząd Energetyczny Okręgu Dolnośląskiego wniknął w te sprawy?

(j)

O sztuce przekreślania

W dobrym humorze musiał być tego dnia dźwięgowy

Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Jestem ostatnio na dejmance. Nawet byłbym z tego zadowolony, gdyby nie pewien przymus. Mianowicie przymus wędrowania po piętach. I choć na ogół lubię podróżować i wyjechać wysokogórskie to jednak te, o których będę mówił zupełnie nie przypadły mi do gustu.

Otóż wspominałem, że jestem na dejmance. Początkowo miałem wrażenie, że jestem w przedsiwiorstwie żegludowym. Potem zmieniłem zdanie i teraz jestem pewien, że miejsce mego zatrudnienia to Piętro Lokalizacja Obiektów (administracyjnych). Nazwa ta ma swe uzasadnienie w wykonywanej pracy i bogate, sięgające lat tradycje.

Otóż owo przedsiębiorstwo, jak przystało na transportowców, od kilku już lat zmienia miejsce swego pobytu (cale szczęście, że tylko w gmachu). Nic nie może powstrzymać tej żądzy zmiany miejsca, większego na mniejsze, mniejszego na większe, szerszego na dłuższe, wyższego na krótsze. Jeśli dodacie do tego ilość pięter, pokoi południowych i północnych, podzielić przez ambicję i pomnożyć przez kierowników — otrzymacie to, co jest w tej chwili w gmachu przy 10 Lutego 27. A więc ciągle „usprawnianie”, „la czenie”, „dzielenie”, „dokwaterowywanie”, „wykwaterowywanie” itp.

Weźcie np. takie „Współzawodnictwo”. Gdzie już ono było? Wszędzie. Na II piętrze w klatce z „Reklamą” i „Głosem Marynarza”, z załogowym itd. A gdzie go jeszcze nie było? Na statkach.

Albo taki „Głos Marynarza”. Tak to niedawno jest przy PLO, a już zdążył mieszkać w czterech miejscach i chyba tylko ze względu na duże ambicje awansował na V piętro.

Nie będę już więcej wymieniał, bo się mogą na mnie obrazić i powiedzą, że hamuję inicjatywę oddolną. Ze to inicjatywa — to nie powiem, a że oddolna to fakt. Przeważnie z dołu idą do góry.

A dejmanci, proszę Re-



daktora, zamiast na statkach, jeżdżąc z szafami aż... szyby leca. Oprócz tego leżą nogi, drzwi, wióry i co tu dużo mówić — ruch w interesie na całego. A my prosilibyśmy, aby skończyć z tymi „szczytami przeprowadzkowymi” — zgodzimy się na przestój. W tym czasie opracujemy tm rozkład jazdy na 5-letkę.

Jan Szpilka

Lepsza praca — gorsza premia

W niektórych przedsięwzięciach resortu żegluga z premiami to zupełnie jak z loterią — nigdy nie to wiadomo. Mówicie, że to niemożliwe, że premia zależy tylko od pracy załogi i procentu wykonania planu? Wcale nie. Oto przykład.

Żegluga na Odrze w marcu planu nie wykonała, gdyż były obiektywne trudności. Mimo to, w myśl przysłówia „jaka praca, taka płaca” — premie zakwestionowano. Pracownicy zaprzestali. Targ w targ i pretensje ich uznano. Wypłacono jednak tylko pół premii zimowej, chociaż zima była w całej pełni.

W maju przedsiębiorstwo plan wykonało i to dość wysoko, ale... premię zmniejszono o 15 proc. Po oczywistej korespondencji pieniądze się znalazły i owe 15 proc. dopłacono.

Gorzej wyglądały wypłaty premii za wykonanie i przekroczenie planu w następnych miesiącach: za czerwiec urwano 5 proc., a za lipiec aż 39 proc. Nie pomogły żadne reklamacje. Pieniądzy nie ma i już.

Wszystko to zdarzyło się



właśnie w 1955 r., w roku w którym Żegluga na Odrze nareszcie wykonuje NPG we wszystkich wskaźnikach. Nic dziwnego, że pracownicy stworzyli nowe przysłowie „czym lepiej pracujesz, tym mniejsza premia bierzesz”.

Zresztą na premiowe cuda skarżą się również pracownicy innych przedsiębiorstw MZ, np. Bydgoskiej Żegluga na Wiśle, Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni.

Myślę, że jeżeli w tym wszystkim jest jednak jakaś myśl przewodnia, to warto by wyjaśnić ją pracownikom, aby nareszcie skargi ustały.

(es)



ODWROTNIE

Wskutek nadużyć w OZR glogowskiej Stoczni Rzemielniczej, trzeba było gospodarstwo zlikwidować, a inwentarz rozstrząsać do innych OZR-ów.

Odwrótnie niż należy ów problem rozwiązali: inwentarz rozstrząsano — złodzieje pozostali.

W TERMINIE

Pracownicy bazy remontowej ZnO w Nowej Soli skarżą się, że Zarząd często opóźnia im wypłaty. Ostatnio np. do 5. 11. nie na desłano jeszcze z Wrocławia poborów za październik.

Do złośliwości chociaż jestem skory krzywdy ironią dzisiaj

wam nie zrobię Bo wiem: płacicie w terminie pobory „so-

bie

CZYSTA ROBOTA Podobno niektórzy dyspozytorzy Żegluga Śródlądowej w Szczecinie dają pierwszeństwo tym barcom, których kierownicy zapraszają ich na libacje.

Jakąś tam robotę wyczuwam nieczystą: sprawy załatwione nie czysto, a „czysto”.



Do sześć razy sztuka

Praca marynarza jest ciekawa. Każdy dzień spędzony na morzu przynosi ze sobą dziesiątki nowych przeżyć i wrażeń.

O tym wszystkim wiemy już od dawna. Warto jednak podać do wiadomości, że dużo troski o urozmaicenie życia marynarskiego przejawia także Centralny Zarząd Transportu i Spedycji. Doświadczyla tego na sobie załoga motorowca „Kopernik” w podróży nr 14.

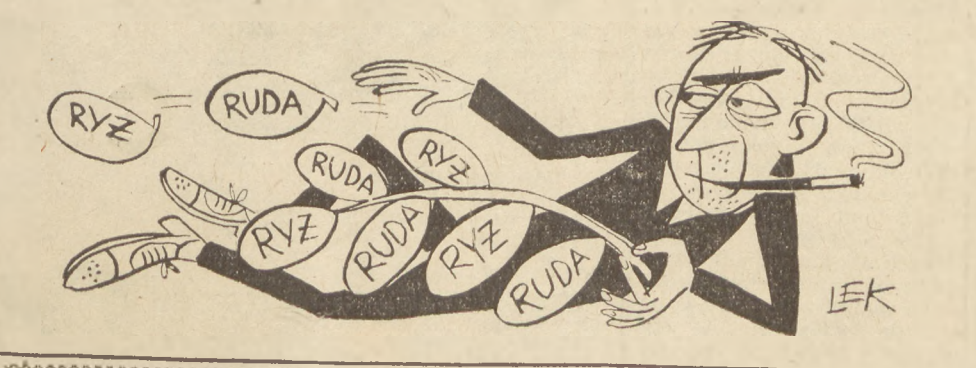
Jeszcze przed wyjściem statku ustalono, że w pierwszym porcie wyładowniczym Durres, statek załaduje 2000

ton rudy. W kilka dni po wyjściu zmieniono decyzję na korzyść bawelny z Aleksandrii i ryżu z Port Said. 11 października br. Centralny Zarząd zawiadomił PLO, że... „Kopernik” załaduje jednak w Durres rudę w miejsce ryżu.

Następnego dnia, że nie rudę a ryż i wreszcie, że właśnie rudę a nie ryż. Każda z tych zmian była oczywiście przekazywana depeszą na statek, wydatnie ożywiając życie załogi. Zresztą to jeszcze nie koniec. Bo wtem gdy „Kopernik” zaczął mówić w Durres i zgodnie

z ostatnim poleceniem przystąpił do załadunku rudy

nadszedł nowy telegram, że statek ma ładować ryż. Wyładować posiadanej już rudy nie było można. Czekając na nową zmianę decyzji równie nie wydawało się słusze. Toteż załadowano resztę rudy i 17 października br. „Kopernik” wyszedł w dalszy rejs. Ta 6-ciookrotna zmiana dyspozycji załadunkowej pracownicy Centralnego Zarządu Transportu i Spedycji zapisali się na trwałe w pamięci marynarzy jako ludzkie, którzy „dobrze wiedzą czego chcą”.



Dlaczego?

„W Szczecińskiej Stoczni Remontowej pracownicy działu kontroli technicznej: 1) nie uzgodnili z dowódcą parowca „Kołno” (październik 1955 r.) sposobu

brania pomiarów opadu walu? Na skutek tego wala już raz rozłączony trzeba było ponownie łączyć; 2) nie uzgodnili również między sobą postępowania przy braniu pomiarów i pionowaniu łłoków maszyny głównej na tym samym statku? Jedni

chcieli pionować tylko pierścieniami, drudzy nie, w następstwie czego 3-krotnie zdejmowano i nakładano pierścienie, co oczywiście przedłużyło remont maszyny głównej.

„PLO dostarczyły stocznicom gdańskim nity do kotłowni na parowiec „Baltik” bez atestów, co spowodowało zwłokę w przystąpieniu do pracy?

„W Gdańskiej Stoczni Remontowej, dział technologiczny opóźnił wystawienie kart roboczych dla rurarzy bryg. Świętoniowskiego na podłączenie rurociągu CO z parowca „Lublin” na parowiec „Baltik”? Na skutek tego w dniu 27 października br. marynarze na „Baltiku” marzli, a rurarze szukali pracy.

„W wydziale kadłubowym Gdańskiej Stoczni Remontowej brak nadal kart roboczych na jednostki remontowane, co uniemożliwi-

ło robotnikom z brygady Alojzego Draszanowskiego podjęcie zobowiązań na remont holownika „Minerwa”?

„mgr Mikołaja Olejko pracownika dyrekcji Żegluga na Odrze, zatrudnionego od kilku lat w dziale ruchu i doskonale orientującego się w tych właśnie zagadnieniach — przeniesiono do działu gospodarczego do spisowania inwentarza?

choć podłogę i zgiał szynę nośną w ładowni.

Kierownik barki, człowiek bardziej realny od dźwięgowego, jak się okazało nie jest entuzjastą bujania, woli rzeczowość, porządek, fakty, dowody. Spórzał więc protokół z wyliczeniem szkód spowodowanych fantazją dźwięgowego; protokół ten został przekazany kierownikowi portu ob. Rybarczykowski. Gospodarz portu bardzo się wzburzył wypadkiem — i jako człowiek energiczny — natychmiast zaczął działać: przede wszystkim przekreślił protokół, a potem wyprosił kierownika barki ze swego gabinetu.

Cóż, metoda rzeczywiście skuteczna, a przy tym dobrze świadcząca o pomysłowości kierownika portu. Już widać taki port: pełno tam ludzi z fantazją.

Tylko, że łatwiej przekreślić protokół o uszkodzeniu barki, niż np. felieton w gazecie. Bo felieton przekreślić można tylko w jeden, jedyński sposób: naprawieniem szkód spowodowanych na barce przez nieuważnego dźwięgowego.

Zet

Jak długo

15 listopada 1952 r. dyspozytor gdańskiej Ekspozytury Wacław Bialek wraz z żoną, szwagierką i jej córeczką, dostał z wydziału technicznego PMRN w Gdańsku decyzję natychmiastowego opuszczenia zajmowanego mieszkania przy ul. Salwator 11, gdyż kamienica grozi zawałaniem. I jak myślicie — gdzie obecnie mieszka dyspozytor Bialek? Oczywiście w starym mieszkaniu, gdyż decyzja nie została poparta konkretnym przydziałem nowego mieszkania.

(sj)

Z marynarskich rejsów dookoła świata

NIEUDANA WYPRAWA

N my prawie dwa tygodnie. A redzie Bambaju staliśmy. Nudzilibyśmy się bardzo gdyby nie to, że codziennie zstępca kapitana organizował jakieś rozrywki: film, wieczór humoru i piosenki lub jakiś interesujący „d-czyt”.

Najlepszą jednak rozrywką dla załogi była niecodzienna przygoda trzech naszych marynarzy.

Oto któryś numer „Głosu Marynarza”, zamieścił apel dyrektora Pałacu Kultury i Nauki do marynarzy, aby zbierali eksponaty flory i fauny dla pawilonu przyrodniczego. Bronek, zwany ze swych zamiłowań botanicznych i biologicznych „Panną Wodną”, przejął się myślą dostarczenia pokaźnej ilości ciekawych okazów. Już widział siebie odczytującego wraz z narzeczoną napisy na eksponatach pałacu „Dar Bronka W. — członka załogi m/s „Generał Bem”. Porwany matzzeniami, coraz częś-

Zabrali się żwawo do roboty zapominając o całym świecie. Właśnie rozpoczął się od pływ. Wody robiło się coraz mniej. Gdy łódka osiadła na kamieniach zgrzytając kilem, Bronek krzyknął: „Nie ma morza — siedzimy na lądzie”. Z rozpaczą w oczach spoglądali nasi rozbitekowie na resztki brudnej wody, która jak gdyby mrucząc z uciechy, że taki kawał im zrobiła, szmerła cicho uciekając między kamieniami. Wkrótce nie było po niej znaku.

„Na frasunek — dobry papierosik” — rzekł Roman. „Daj Bronek „Giewont” — zapalimy”. „Ja nie wziąłem papierosów — odparł Bronek — daj ty”. Lecz niestety nawet papierosem nie mogli się pocieszyć, gdyż w ferworze przygotowań do wyprawy, zapomnieli o nich. Na doniar złego nadciągnęła chmura i zaczął lać gęsto, tropikalny deszcz. Schowali się więc pod brezent i milcząc siedzieli. Tylko myśli czarne jak noc krążyły im po głowach. Tymczasem — co? Odczułi drgnięcie łódki, jedno, potem drugie. „Przypływ” — wrzasnął uradowany Dominik. „Ale skądże” — ostudził jego radość Roman. „Przypływ będzie dopiero za 10 godzin”. Mimo wszystko łódka chwiała się nadal. Wtedy Bronek wyskoczył spod brezentu i wrzasnął strasznym głosem: „Na pomoc — byki!”. Kiedy wyskoczyli, ujrzeli „strasznego” widok. Otóż szalupa otaczało stado bydła. Co śmieszne zdanie odcierały się o burtę, powodując owo kołyszanie. Pierwszy oprzytomniał Bronek: „Za wiosła i od pędzajmy bydlę bo przewró-



ciej spoglądał przez lornetkę na brzeg porośnięty palmami. „Ile tam eksponatów” — szeptał cicho. Tylko jechać i brać, ale jak? Sam przecież nie nie zrobi. Skapłował więc do pomocy małęgo, ale tegiego mechanika Dominika i brodatego marynarza Romka, który już z niejednego pieca chleb jadł.

Wreszcie któregoś dnia, gdy słońce przedarło się przez chmurę, od burtę odbiła motorówka i popłynęła do wysp, obliczoną przez Bronka kursiem. Przy sterze szalupy siedział poważnie inżynier wycieczki Bronek, przy silniku widać było głowę małego Dominika, a na „oku” tkwił Romek.

Do obiadu odkrywcę nie wrócił. Zostawili więc dla nich duże porcje, sądząc, że przyjadą porządnie zmęczeni trudami wycieczki. Niestety. Minął podwieczorek, potem kolacja, a naszych marynarzy nie było widać. Kapitan, zastępca, pierwszy oficer, starszy mechanik a nawet kierownik praktyk stali zdenerwowani na mostku. Każdy snuł głośno swoje tragiczne przypuszczenia: „Może rozbili się na skałach”, „Może rekiny ich pożarły”, „Może zamknęła ich policja”.

Kapitan zaczął żałować, że zezwolił na wyjazd.

Aby rozwiązać dręczącą za gadkę, przenieśli się na szalupę z odkrywcami. Nuciąc marynarskie piosenki żeglują oni wytrwale naprzód. Już są w odległości około 150 m od brzegu. Wtem Roman krzyknął z dziołbu: „Zobaczcie, małpy”. Wszyscy utkwili wzrok w nadbrzeżnych palmach, w których wybijała fantazja Romka dojrzała małpa. Nagle — co? Cisza zapanowała na motorówce. No tak, stanął silnik. „Spokojna głowa — powiedział Dominik widząc pełne wyrzutu spojrzenia współtowarzyszy — zaraz naprawię”. I zabrał się do rozbierania silnika. Niestety latwiej jest powiedzieć, niż zrobić. Zagapiwszy się na małpy, Dominik przekreślił kurek i zamiast ropy, do cylindrów silnika popłynęła woda.

„Ja będę rozbierał głowice, a wy będziecie wycierać tłoki szmatami — rozporządził stwardziwszy powód awarii. Wspólnymi siłami, szybko usuniemy defekt”.



ca łódkę, a wtedy przyjdzie nam tu „wykitować”. Części silnika wypadną w morze, a sami nie podniesiemy motorówek”. Zdziwione krowy po pychane wiosłami odeszły na kilka metrów i patrzyły nieufnie. Szczęściem nie były to dzikie krowy, lecz poczciwe domowe zwierzęta. Z ich strony nie groziło więc rozbitekowi żadne niebezpieczeństwo. Jednakże nasi „roblasonowie” nie dowierzali im i dzierżąc wiosła w dłoniach, srogim wzrokiem spoglądali na te łagodne zwierzęta. Tymczasem robiło się ciemno. Silnik po wielu trudach został złożony, a Bronek uzbrojony w potężny drąg, przededł na brzeg na poszukiwanie jakichś żywych istot. „Teśli są krowy, to muszą być i hodowcy” — rozumował logicznie. Wkrótce dotarli do tubylczej wioski. Hm dusi śmiechem powitali zbiedzzonego i umazanego w mule Bronka. Niestety z jednym z nich nie można było się dogadać. Biedny rozbitek machał więc rękami jak wiatr, tłumacząc co ich spotkało. Po dłuższej „rozmowie”, zaprowadzili go za wieś, gdzie budowano jakąś fabrykę. Inżynier — Francuz zaopiekował się serdecznie Bronkiem i odwiózł go swoją motorówką na „Bema”.

Kapitan przywitał Bronka głosem pełnym troski: — Gdzie reszta, żyją?

— Żyją — odpowiedział rozbitek.

— Dlaczego więc nie wrócili — indagował kapitan. — Siedzimy na szkerach

— wyjaśnił Bronek — oni pilnują motorówki.

Kapitan mruknął: — Wam krowy pasać, a nie żeglować — i odszedł.

Bronek osłupiał ze zdziwienia. Skąd kapitan może wiedzieć, że napadły nas krowy? — pomyślał.

O pierwszej w nocy do burtę statku wróciła nasza

motorówka z Dominikiem, nieustraszoną odkrywcą Bronkiem i brodatym Romanem. Eksponatów niestety nie zauważyliśmy. Widocznie nasi „odkrywcę” w wirze przygód zapomnieli o nich. Mimo późnej pory, cała załoga czekała na rozbiteków. Do rana trwały ich opowiadania przerywane wybuchami śmiechu.

H. ŁĄCZYŃSKI

z motorowca „Gen. Bem”



JURA bardzo się ucieszył, gdy kapitan polecił mu odnieść depesze radiotelegrafisty. Chłopak ostrożnie zapukał do drzwi i zaczękawszy na pozwolenie wszedł do radiostacji. Łachow wzięł od niego kartkę i szybkim ruchem włączył nadajnik. Na marmurowej płycie nad stołem zabłysły różnokolorowe lampki. Jak żywe zaczęły na gie poruszać się strzałki przyburów. Wtedy doń radiotelegrafista ujęła klucz i lekko drząc — wybijała kropki i kreski.

Nagle Jurze wyrwało się: — Ach gdybym ja tak mógł. Jak Wy... zostać radiotelegrafistą.

Łachow nie od razu odpowiedział. Poszukał papierosa, zapalił i dmuchnął kłębem gęstego dymu.

— Co tam! To możliwe. Trzeba skończyć szkołę. — Oczywiście. Tylko trzeba długo czekać, zanim wrócimy do kraju.

— A czy tak bardzo Ciębie to pociąga? — spytał radiotelegrafista.

— Bardzo! zawołał Jura. — Jeszcze gdy chodziłem do szkoły budowałem odbiornik detektorowy. Tylko, że nie udało mi się.

— Dlaczego? — zdziwił się Łachow.

— Zle, czasopismo dostałem.

— Jak to?

— Zabrakło kartki. A tam była połowa schematu.

To rozweseliło Łachowa. Odchylił się w krzesło i rozżemniał się: — No cóż. Naprawimy to. przychodź do mnie częściej — zbudujemy razem odbiornik.

— Detektorowy? — zawołał Jura.

— Nie, po cóż? Możemy lampowy.

— Naprawdę?

— Marynarskie słowo honoru — poważnie odparł Łachow.

— Dziękuję! — ucieszył się chłopak i zorientowawszy się dzerzył: — Och! Na mnie już czas, muszę wracać na mostek.

— No to idź, idź, — zupełnie przyjaznym tonem odpowiedział radiotelegrafista.

Od tego pamiętnego dnia Jura wszystkie wolne chwile spędzał w radiostacji. Łachow, który na pierwszy rzut oka wydawał się groźny i skryty, okazał się bardzo przystępnym i miłym. Chętnie odpowiadał na pytania marynarza. Jura szybko dowiedział się, że duża żelazna szafa z okrągłymi, niklowymi uchwytyami na zewnętrznej płycie nazywa się nadajnikiem krótkofalowym. Za jego pośrednictwem odbywa się nadawanie radiogramów na dalekie odległości. A gdy się umie posługiwać dobrym radioodbiornikiem można usłyszeć wszystkie radiostacje świata.

Łachow opowiadał chłopakowi, że statki porozumiewa się z lądem za pomocą alfabetu Morszego. Każda litera składa się z kropek i kresek.

Jura nauczył się na pamięć alfabetu i po dwóch tygodniach umiał już wybijać klu-



— Tak jest.
— No, to dobrze. I dla Ciebie, i dla floty pożytek. Tylko pamiętaj — ucz się dobrze.

— Postaram się, towarzyszu kapitanie.

Kapitan kiwnął i wyszedł. Jura spojrział Łachowi w oczy i cicho powiedział:

— Dziękuję, Siergieju Pawłowiczu.

Załoga „Kriecze” początkowo dziwiła się przyjaźni Łachowa z młodym marynarzem. Gdy rozeszła się wieść, że Jura chce zostać radiotelegrafistą, wszyscy jego przyjaciele potwierdzili słuszność tej decyzji.

Tylko Szega był jawnie nie zadowolony ze zmian w życiu Jury. Staremu wydawało się, że chłopak oszukał go. Bosmanowi było przykro, że człowiek, w którym pokładał wszystkie nadzieje, nie zamierzał zostać marynarzem.

— Czy to właściwa praca dla młodego człowieka — zastanawiał się bosman, siedząc w ciemnym pomieszczeniu radiostacji i ślęcząc nad jakimś tam śrubkami i drucikami? Oczywiście, korzyści z radia są bezsporne, jednak mogą się tym zajmować starzy ludzie. Prawdziwy marynarz powinien stać przy sterze, na otwartym mostku, wystawiając twarz na świeży powiew wiatru. Być marynarzem to znaczy wykonywać ciężką służbę na pokładzie walczących wódzów ze sztormową pogodą, napinać mięśnie i znosić silne uderzenia słonych fal. A cumowanie z rufy? Kogo nie zachwycąłyby płynne i śmiałe ruchy marynarza, podającego na ląd cumę?

Za wszystko co zasłó, bosman winił Łachowa. To on wzbudził w chłopcu myśl porzucenia zawodu marynarza. Gdyby nie radiotelegrafista Jurze nawet by nie wpadła do głowy ta zmiana.

(cdn)

PAMIĘTAJ

że prenumeratę na przyszły rok możesz odnowić wpłacając pieniądze w nieprzekraczalnym terminie do 10 grudnia br. na ręce listonosza, który doręczy Ci pocztę do domu, względnie w tym urzędzie pocztowym, w obrębie którego zamieszkujeś. Pamiętaj! Terminowa wpłata to regularne otrzymywanie czasopisma.

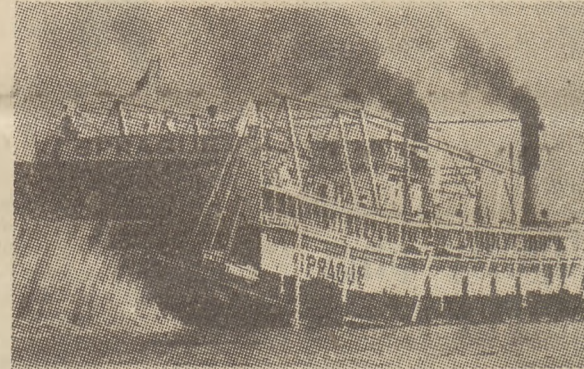


NA MOTONODZE PRZEZ LA MANCHE



W poprzednim „Bocianie Gnieździe” zamieściłm rycinę przedstawiającą „morski welocyped”, na którym w latach dwudziestych hamburczyk Pinkert usiłował przepłynąć kanał La Manche. Podobny pomysł zrealizował nie tak dawno Francuz G. Monneret, który zaopatrzywszy swój „kuter” (czyli po polsku — motonóg) w przywoki i śrube, przepłynął na tym dziwnym wehikule kanał La Manche. Zdjęcie powyżej przedstawia owego morskiego motocyklistę jak po przebyciu kanału dopływa do portu Dover.

STATKI AMERYKAŃSKICH RZEK



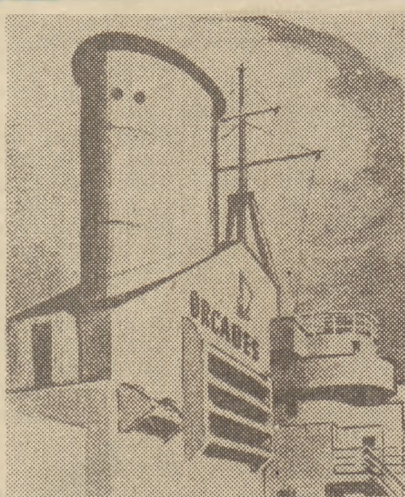
Statki używane na wielkich rzekach i jeziorach Ameryki Północnej znacznie się różnią swym wyglądem od tych, które pływają na wodach śródlądowych Europy. Są na ogół znacznie większe, wielopokładowe, o długich pływających kominach. Ich wygląd niemal się nie zmienił przez ostatnie stulecie. Na zdjęciu: tynkolowiec „Sprague”. Ma on ogromne koło łopatkowe, bardzo niski umieszczony główny pokład, prostokątny kształt kadłuba i sterówkę na śródokręciu daleko poza kominami, rozstawionymi obok siebie.

ŚMIGŁOWCE W RATOWNICTWIE

Pisaliśmy w poprzednim „BG” o zastosowaniu w ratownictwie przybrzeżnym samochodów-amfibii. Coraz częściej używa się również w tej dziedzinie śmigłowców. Mogą one wylądować na wodzie przy pomocy lin lub specjalnej siatki (patrz zdjęcie), zdejmować ich z pokładu tonącego statku, ułatwiać przerzucanie lin ratowniczych ze statku na brzeg, zabierać chorych i rannych z jednostki znajdującej się na pełnym morzu itd. itd. Dla akcji tych śmigłowców wyposażony jest w hydrauliczną windę (widoczna na zdjęciu) obsługiwana przez pilota.

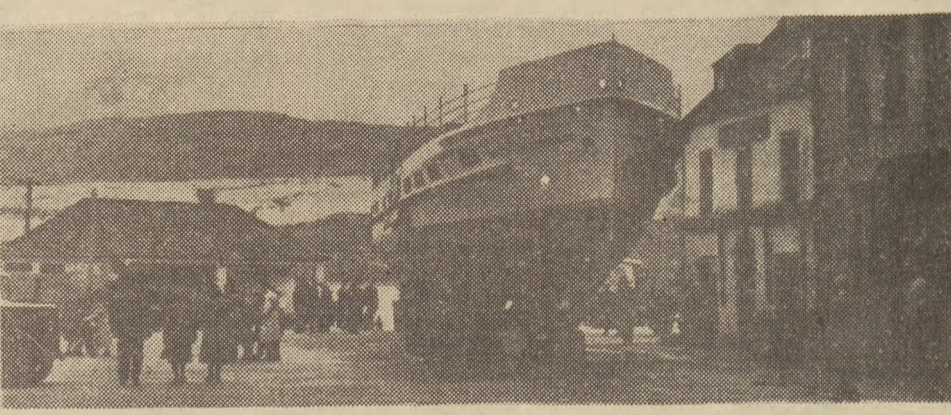
KOMINOWE DZIWOŁAGI

Do serii kominowych dziwołagów zamieszczonych w poprzednim „BG” doręczamy dalszy: nieprzeciętnie brzydki komin na brytyjskim motorowcu pasażerskim „Orcaides”.



ŁĄDOWA PODRÓŻ STATKU

Nie często się zdarza, by statek podróżował... ulicami miasta. Taką lądową podróż odbył przed paru laty angielski parowiec pasażerski „Countess of Breadalbane”. Kiedy to postanowiono przerzucić go z jeziora Awe na rzekę Clyde. Odcinek lądowy podróży wynosił 17 mil, które statek o wadze 95 ton przewodził na specjalnym podwoziu, holowanym przez dwa ciągniki. Podróż szosą zakończyła się w mieście Inveraray (patrz zdjęcie), gdzie „Countess of Breadalbane” została zwrócona swojemu żywiołowi.



Zdjęcia w numerze: Palkiewicz, Hawranka, Sączewskiego, Syrowatki. Rysunki: Karłowski i Woźniak.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga 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 gracie udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PUPK „Ruch”. Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 10 000 egz. Druk: Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 g 102 cm. klasa VII. Manuskrypty dostarczano od 5. XI. do 12. XI. Druk ukończono 15. XI. 1955 r. zam. nr. 3670. W-6-1152