

Z urodzinową wizytą

O tym, że st. marynarz **Andrzej Szubartowicz** ma „dwojaczki” wie nie tylko cała załoga m/s „Generał Bem” lecz także wielu innych marynarzy. W dniu 7 października br. mała Gabrysia i jej bliźnięcy bratki **Krzysztof** ukończyli pierwsze pół roku życia.

W tak uroczystym dniu postanowiliśmy je odwiedzić. W odwiedziny do marynarskich bliźniaków wybraliśmy się z fotoreporterem, aby zrobić pamiątkowe zdjęcie.

Niestety nie od razu udało nam się je zoba-

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 20 (114) rok 5 GDAŃSK, 15 - 31 października 1955 R. Cena 40 gr



czyć. Korzystając z pięknej pogody jesiennej mamusia — **Irena Szubartowicz** wyszła z dziećmi na spacer.

Wieczorem na widok aparatu fotograficznego wielki ruch zapanował w mieszkaniu. Nie tylko bliźniaczkom odechciało się spać, ale i starszy 4-letni Leszek był bardzo

podniecony niecodziennym wydarzeniem. Wreszcie fotografia była gotowa. Wszyscy są zadowoleni. Trzeba jednak już iść, bo godzina późna, a w mieszkaniu schodzą się wszyscy domownicy jest bardzo ciśnie. Pani Irena żywi nadzieję, że wkrótce spełni się jej mar-

zenia i Rada Zakładowa PLO załatwi sprawę przydziału mieszkania dla tej rosnącej gromadki.

My też wierzymy, że tak będzie i życzymy, Gabrysia i Krzysiu, aby swą pierwszą rocznicę urodzin obchodzili już w nowym mieszkaniu.

Smutne skutki rozrabiactwa

GDY INSTANCJE WKRAČAJĄ ZBYT PÓŹNO

Ciemna noc. Ulicami Bydgoszczy pędzi samochód. Nagle... błysk światła. Gwałtowny zgrzyt hamulców. „Skoda” zatańczyła wokół własnej osi i zwała się bezwładnie na bok. Szofer — dyrektor i jego pasażerowie wyszli bez szwanku, ale natychmiast wytrzeźwiali.

Epilog lipcowej libacji odbył się w kilka tygodni później. Sprawców wypadku: dyrektora Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle — **Kolaczynskiego**, przewodniczącego rady zakładowej — **Wolskiego** — i sekretarza rady zakładowej — **Szenkównę** pociągnięto do odpowiedzialności partyjnej i służbowej. Ponadto przeciwko dyrektorowi wytoczona została sprawa karna. Tyle mówią sprawozdania.

Cała sprawa zaczęła się jednak nie w ową lipcową noc, a znacznie wcześniej. Nie będziemy sięgać do najdalszych jej korzeni. Przypomnimy tylko niedawne wypadki, które znalazły częściowo odzwierciedlenie w łamach naszego pisma.

Było to na przełomie 1954 — 55 r. W Bydgoskiej Żegludze na Wiśle stanowisko dyrektora zajmował od pewnego czasu tow. **Kolaczynski**, gdy oficjalnie wypłynęła sprawa tow. **Wolskiego**. Musiał on w tym czasie ustąpić z zajmowanego stanowiska z-cy dyrektora do spraw eksploatacyjnych.

Właśnie miały się odbyć wybory do rady zakładowej. Kto mógłby być najlepszym przewodniczącym? — **Wolski** — orzekł najbliżsi jego przyjaciele, wśród których nie brakło i ówczesnego sekretarza podstawowej organizacji partyjnej i z-cy dyrektora do spraw polityczno-wychowawczych. **Przedwzrostek** tej

kandydaturze oficjalnie nikt nie występował. Wokół tow. **Wolskiego** wytworzony został bowiem nimb jaloży był nietykalny. — Wiadomo — szepcany — ma plecy. Popiera go Wydział Komunikacyjny KW. Nikt mu nie może bić a samemu można się narazić.

Tow. **Wolski** rzeczywiście mógł nadawać się na stanowisko przewodniczącego rady zakładowej. Człowiek o dużej świadomości, oddany Partii, dobry organizator. A jednak... Ani miejscowe czynniki, ani towarzysze z Komitetu Wojewódzkiego nie liczyli się z tym, że załogi pływające będą widziały w nim, przynajmniej przez pierwszy okres nie jednego spośród siebie — ale dyrektora, który potrafił ich nawet ostro karać. Nie brano również pod uwagę tego, że dookoła tow. **Wolskiego**, wytworzoną została niezdrowa atmosfera, że ludzie różnie o nim mówią. I tak nie wyjaśniając w poważny sposób zarzutów i nie przecinając w zdecydowany sposób rozróbek, ustawiono tow. **Wolskiego** na nowe odpowiedzialne stanowisko.

Nienajlepiej także zanosiło się w tej sprawie Zarząd Okręgu i Zarząd Główny ZZZP. Zarząd Okręgu nie mając własnego rozeznania, oparł się na opinii ludzi wysuwających kandydaturę. Sygnały naszych korespondentów nie były wprawdzie całkowicie zlekceważone, ale potraktowano je biurokratycznie. Do Bydgoszczy w tej sprawie wyjeżdżał jeden po drugim towarzysz z Zarządu Okręgu i z Zarządu Głównego. Wszyscy oni dreptali w miejscu, zasięgali informacji z tego samego źródła i wiedzieli. Nikt z nich nie

zbażał sprawy głębiej, nikt nie postarał się wniknąć w działające sprężyny, nikt nie zastanowił się dlaczego uparcie popierana jest kandydatura, a nie wysuwa się innej. I tak zaczęła się tragi-farsa. Na plenum, które zwołano po wyborach, przedstawiciel ZG ZZZP jasno postawił sprawę. — Zatwierdzenie kandydatury **Wolskiego**, dobrego towarzysza, mającego zasługi w budowie Państwa

(Dokończenie na str. 2)

Wykonali Roczny Plan

Jako jedna z pierwszych ekspozytur, Warszawskiej Żeglugi na Wiśle, załoga Ekspozytury w Giżycku, wykonała już w sierpniu swój plan roczny.

Do powyższego sukcesu przyczyniła się cała załoga Ekspozytury, niemniej jednak, na wyróżnienie zasługują załogi: m/s „**Hanka Sawicka**” z kpt. **Janem Baszukiem**, m/s „**Korezak**” z kpt. **Alfredem Kozakiewiczem**, h/p „**Kaszub**” z kpt. **Tadeuszem Busławskim** oraz z łoga holownika „**Mamry**” z kpt. **Jerzym Baszukiem**. Z pracowników lądowych: kierownik Działu Pasażerskiego ob. **Ernest Michalczyk** i kierownik Działu Handlowego ob. **Jerzy Wachsberger**.

Trzeci i czwarty kwartał to okres zaostreżenia się walki o zdobycie przodującego miejsca w realiza-

cji długoterminowych zobowiązań i wykonania zadań całorocznych.

Ostatnio Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych z radością zantował fakt wykonania do dnia 15 września przez załogę pogłębiarki „**Pomorz**” z Wrocławskiego RDW rocznego planu. Załoga tej pogłębiarki, pod kierownictwem kapitana **Stanisława Słowikowskiego** przyspieszyła o 45 dni wykonanie długofalowego zobowiązania. To poważne osiągnięcie uzyskała ona dzięki dobrej organizacji pracy, skróceniu czasu postoju planowanego na konserwację, translokację i inne nieproduktywne operacje.

Czekamy na dalsze meldunki o przedterminowym wykonaniu zadań planowych przez załogi naszych obiektów z Dróg Wodnych i z Żeglugi Śródlądowej.

Z DNIA na dzień wzrasta ilość załóg, których załogi odpowiedziały na apel CRZZ.

W Gdyniejskiej Stoczni Remontowej ilość zobowiązań jest niemała. Oto niektóre z nich. Brygada **Pofelskiego** z wydziału maszynowego o 3 dni wcześniej wyremontuje silnik główny na motorowcu „**Małgorzata Fornalska**” i dymano na holowniku „**Wiktor**”. Brygada **Walaszczaka** o 5 dni skróci remont silnika i o 3 dni urządzenia sterowe na kutrze „**Koń 33**”.

Ogółem w tym wydziale podjęto 27 zobowiązań. Obok zespołowych, napływają także zobowiązania indywidualne, np. ślusarz **Zygmunt Solec** zobowiązuje się w

Na apel CRZZ

IV kwartale wykonywać 190 proc. normy i pracować bez braków, zaś ob. **Szczeciński** — pracownik cynkowni wykorzystując odpady, zaoszczędzi w październiku br. 200 kg cynku. Nie sposób wymienić tu wszystkich zobowiązań, gdyż dotychczas wpłynęło ich 150.

Stoczniowcy gdyńscy zobowiązali się wykonać do 28 grudnia 1955 r. plan roczny w 101 proc. i obniżyć koszty własne o sumę 1500 tys. zł. Jak wykazały obliczenia na dzień 1 września br. uzyskało już z powyższej sumy 1294 tys. zł oszczędności.

W Polskim Ratownictwie Okrętowym, jako pierwsza odpowiedziała na apel załoga m/s „**Neptunia**”, która zobowiązała się wykonać do 30 października br. roczny plan wydobycia złomu w 114 proc. Załoga s/s „**Światowid**” z kpt. **Stefanowskim** postanowiła skrócić czas przygotowania jednostki do akcji przeciwołodowej z 15 do 7 dni, ponadto wyremontować we własnym zakresie ponton nr 3 i w zaoszczędzonym czasie podstawić swoją jednostkę do dyspozycji działu eksploatacji PRO.

W PLO na apel CRZZ odpowiedziały już wszystkie służby lądowe, a także większość załóg statków. Np. załoga statku „**Edward Dembowski**” postanowiła skrócić czas samoremontów o 3 proc. na pokładzie i o 6 proc. w maszynie. Załoga m/s „**Batory**” wykona dodatkowo prace w 1153 roboczogodzinach.

Dział zaopatrzenia PLO upłynniając zbędne artykuły techniczne wygospodaruje 1 milion zł, a pracownicy działu transportowego zaoszczędzą 1600 litrów etylu i 200 kg oleju silnikowego.

150 podróży s/s „Soldek”

Parowiec „**Soldek**” jest pierwszym rudowęglowcem wybudowanym na naszej stoczni, rękami naszych inżynierów i robotników. Dziś statek ten ma już za sobą 150 podróży.

Aby zobrazować ogrom wykonanej przez załogę tego statku pracy podam kilka cyfr. Pierwsze 19 podróży „**Soldek**” wykonał w 1950 r. — jako jednostka dawnego „**GAL-u**” Służbę w Polskiej Żegludzie Morskiej, rozpoczął on w 1951 roku i do dnia 1 października wykonał 131 podróży. Łącznie statek przebył około 99 000 mil morskich, co równa się 33-krotnemu okrążeniu Europy. Podróże jego z zasady nie były dalekie. Niemniej przekroczył on na północy koło podbiegunowe, odwiedził porty angielskie, duńskie, holenderskie, belgijskie, niemieckie i fińskie.

Przewoził węgiel, rudę, nawozy, drewno, drobnicę i samochody, zdobywając dla naszego kraju cenne towary. Z górą 500 dni spędził załoga na morzu w ciężkich i nieraz warunkach nawigacyjnych.

Dziś do serdecznych życzeń szczecińskiego portu, pracowników, Polskiej Marynarki Handlowej i całego społeczeństwa, dołączamy również życzenia pracowników lądowych Polskiej Żeglugi Morskiej. Życzymy załozce s/s „**Soldek**”, aby następne 150 podróży wykonała z jeszcze lepszymi wynikami, w czym ze swojej strony zobowiązujemy się do pomocy, stwarzając marynarzom jak najlepsze warunki do wykonywania ciężkiej służby na morzu.

Henryk Zabłocki

Redakcja „**Steru**” życzy jubilatowi naszej floty pomyślnych wiatrów i bezawaryjnego pływania.

O POMYŚLNY START DO PIĘCIOLATKI

Rozpoczelismy IV kwartał 1955 r. i wchodzimy w ostatnią fazę realizacji Planu 6-letniego. Okres ten znamionuje wyjątkowa walka ludzi pracy o jak najlepsze wykonanie zadań ostatniego roku naszego 6-letnia.

Jak Polska długa i szeroka, na każdym odcinku pracy widoczny jest wysiłek świadomego obywatela, zmierzający do wniesienia osobistego wkładu do wspólnego dzieła budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju.

Taką samą postawę przyjął również załogi i pracownicy lądowi Polskiej Marynarki Handlowej.

Dotychczasowe wysiłki przyniosły nam poważne osiągnięcia. Wyszliśmy na

M. Gronowicz
dyr. CZ
Przewodzący Morskich Handlowych

PMH weszła również na wody Indonezji.

Okres miniony ujawnił nam jednak wiele błędów i braków w codziennej pracy. Mamy przede wszystkim braki w formach eksploatacji floty. Niepełne wykorzystanie jej tonażu i w rezultacie obniżenie jej produkcyjnej zdolności. No tujemy również braki w organizacji remontów. Dużo do życzenia pozostawia gospodarka materiałowa i dyscyplina finansowa.

Zródłem tych braków i niedociągnięć jest przede



Załoga m/s „Lechistan” przy podejmowaniu zobowiązań

ocean — z dowozowej, nasza flota stała się oceaniczną. Statki PMH docierają do 31 głównych portów oraz mórz i oceanów całego świata. Mamy stałe połączenia z dalekimi, a bliskimi nam portami Chińskiej Republiki Ludowej. Bunde

wszystkim zbyt słabe nakierowanie kolektywnego wysiłku zatrudnionych w PMH na właściwe wykorzystanie istniejących rezerw. A rezerwy te są poważne. Ich wykorzystanie wymaga pełnej mobilizacji wszystkich sił trudnionych w PMH.

Konieczny tu jest wysiłek — tak administracji jak i załóg pływających. Mobilizacja ta powinna nabrać specjalnego charakteru — właśnie z racji rozpoczęcia ostatniego kwartału roku 1955.

Nasz kolektywny wysiłek powinien być w tym okresie skierowany na pełne zabezpieczenie wykonania zadań 6-letnia i na jak najlepsze przygotowanie się do realizacji zadań Planu 5-letniego. Dlatego też w bieżącym kwartale powinniśmy rozwinąć szczególną troskę o właściwe wykorzystanie masowego ruchu współzawodnictwa pracy w PMH — jako oręża gwarantującego zwiększenie wydajności pracy i zabezpieczenie wykonania stojących przed nami zadań.

Wzywamy nas do tego list Komitetu Centralnego ZPPR oraz apel Centralnej Rady Związków Zawodowych.

W odpowiedzi na ten apel załogi wielu statków PMH podjęły już cenne zobowiązania. Te inicjatywy musimy jednak rozwinąć jak najszerzej i skierować na węzłowe, decydujące odcinki pracy.

W związku z tym cały aktywny partyjny i bezpartyjny rozpowszechniając jak



Gdy instancje wkraczają zbyt późno

(Dokończenie ze str. 1)

Ludowego czy nie? Zrozumiałe, że kandydaturę za-
twierdzono. Nasz artykuł
wywołał nową, przysłów-
wą burzę w szklance wody.
Teraz sprawę całkowicie
przejął Zarząd Główny,
który zamiast przeciąć ten
węzeł, przeanalizować i
wysunąć nowe kandydatury
powtórzył całą sprawę od
nowa. Co oznaczało takie
stanowisko dla opinii publi-
cznej? Tow. Wolskiego mi-
mo wszystko forsuje się na
stanowisko przewodniczą-
cego. Wyborów nie wstrzy-
mało nawet oświadczenie
przedstawiciela KD, któ-
ry zwrócił uwagę, że o-
statnio wyszły nowe sprawy
i należałoby jeszcze raz
przeanalizować kandydaturę.

W tym czasie tow. Wol-
ski zabrał się ostro do ro-
boty. Przeprowadził kilka
efektywnych posunięć, któ-
rymi zyskał sympatię części
załóg. Noc przed wyborami
spędzono ponadto na pijaty-
ce. Nowe wybory odbyły
się w atmosferze zbłądzenia
wyborców z zakwestionowa-
nymi kandydatami. Pod ko-
niec część wyborców była
pijana. Formalności stało
się zadość. Tow. Wolski
większością głosów wszedł
do rady zakładowej.

Od tego momentu w za-
kładzie pracy rozpoczęła
się dwulicowa gra. Dyrek-
tor Kołaczynski i przewod-
niczący Wolski skakali so-
bie do oczu. Szły skargi i
donosy. W całość wchodziła
na była również tow. Sze-

nkówna, sekretarz rady za-
kładowej. Na zebraniu par-
tyjnym wygarnięto sobie
własne brudy, składano sa-
mokrytykę, w której padały
wielkie słowa. Po zebraniu
gra szła dalej. I teraz w dal-
szym ciągu nikt sprawy nie
próbował ostatecznie wyjaś-
nić i przeciąć. Nawoływano
tylko towarzyszy do współ-
pracy. A towarzysze drogo
do współpracy znaleźli. Wia-
domo „zblatować” można się
najłatwiej przy wódecie, a
mieszkanko ob. Rzyduch by-
ło bardzo przytulne.

„Współpraca” pogłębiała
się kosztem różnych spraw
związkowych i służbowych,
aż doszła do słynnej libacji
zakończonych rozbiorem sa-
mochodu. Doszło do tego,
że towarzysze z premedyta-
cją oklamywali instancje
partyjne. Sprawa dojrzała
do nowego plenum rady za-
kładowej, na którym trzeba
było wyprowadzić tow. Wol-
skiego i Szeńkównę z
władz związkowych.

Trzeba przyznać, że ostat-
ni akt był bolesny. Trzeba
jednak powiedzieć, że i w
tym wypadku Zarząd Okrę-
gu nie stanął na wysokości
zadania, że słowa prowa-
dzącego obrady były po-
wierzchniowe, nie przekony-
wujące. A członkowie plu-
m? Oni doceniali wkład
pracy byłego przewodniczą-
cego i sekretarza, bo rze-
czywiście mimo różnych nie-
docięgnięć w działalności
związkowej dokonali oni

wiele. Członkowie plenum
widzieli tylko tę stronę, a
nie umieli lub nie chcieli
spojrzeć na całość z-gadnie-
nia. Nie widzieli jak krok
po kroku chwiała się po-
stawa moralna wyprowadza-
nych towarzyszy. Nie chie-
li przyznać, że i oni zawi-
nili, gdyż nie reagowali na
zło. Przysłuchując się obra-
dom aż dziw brał, że wśród
bydgoskich aktywistów
związkowych jest tak niski
poziom świadomości
Świadczą o on o niedostatecz-
nym zainteresowaniu in-
stancji partyjnych, a mo-
że i o niewłaściwym po-
jęciu tych instancji do wie-
lu wypadków, jakie zdarzy-
ły się w przedsiębiorstwie.
Świadczą o on o niewłaściwej
postawie z-cy dyrektora do
spraw p.l.-w.ch., który mil-
czeniem aprobował rozgry-
wające się wypadki.

Wypadki, które zaszły w
Bydgoskiej Żegludzie na
Wiśle są ostrzeżeniem.
z którego naukę powinni
wyciągnąć nie tylko pracow-
nicy tego przedsiębiorstwa,
ale także nasze instancje
związkowe, które od po-
czątku do końca przyjęły
zbyt wygodną postawę. I
nie tylko związkowe. Rów-
nież władze partyjne po-
winny zastanowić się, czy
nie są bez winy, gdyż posta-
wa ich pracowników służy
ła za parawan rozgrywają-
cych się wydarzeń.

Zacieśniamy współpracę z żegluga śródlądową NRD

RZAD Polskiej Rzeczypo-
spolitej Ludowej reali-
zując konsekwentnie politykę
szerokiej współpracy kulta-
ralnej i handlowej z pań-
stwami demokracji ludowej,
zawarł w maju 1954 r. umo-
wę z rządem Niemieckiej Re-
publiki Demokratycznej o
wzajemnym korzystaniu z
drog wodnych śródlądowych
dla przewozu towaru. Celem
umowy było zapewnienie sta-
łej współpracy i wzajemnej
pomocy przedsiębiorstw że-
glugowych obu krajów oraz
wymiana doświadczeń.

Pierwszym etapem wzajem-
nej współpracy oraz dowo-
dem wzajemnego zaufania by-
ło przekazanie w kwietniu
br. Ekspozyturze Rejonowej
Żeglugi na Odrze w Szczeci-
nie agend placówki DSU.

Biorąc pod uwagę fakt, iż
w NRD stosowanych jest
wiele innych metod pracy
niż u nas, zdawaliśmy sobie
sprawę z odpowiedzialności,
jaką przeżyliśmy wraz z
przejściem tej zagranicznej
placówki. Tym bardziej, że
Żegluga na Odrze po raz
pierwszy miała być reprezen-
tatem żeglugi zagranicznej
w Polsce.

A zasięg pracy Agencji
DSU w Szczecinie nie był
mały.

Początkowo żeglarze nie-
mieccy przyjeżdżali do nas
z pewną nieufnością — nie
wiedząc jak ułożą się wz-
ajemne stosunki. Jednak ich
obawy rozwiązały się szybko

i dziś Agentura nasza cieszy
się wśród załóg niemieckich
dobrą opinią. Świadczą o
tym słowa kapitana Wolke
z motorowca — „Monchgut”:
„Po wojnie jestem po raz
pierwszy w Szczecinie. Przy-
nam się, że jechałem do
Szczecina z pewną obawą
i zastrzeżeniami. Muszę jed-
nak stwierdzić — i robię to z
prawdziwą przyjemnością
— że jestem zaskoczony
rozmachem pracy i rozbudo-
wy portu szczecińskiego. W
Agenturze DSU, we wszyst-
kich placówkach Zarządu
Portu, Urzędzie Celnym oraz
u spedytora załatwiony by-
łem szybko, dobrze i uprzej-
mie. Wracam do NRD i nie
omieszkam powiedzieć wszy-
stkim swoim kolegom, że
przyjeżdżając do Szczecina
znajdą się wśród serdecznych
przyjaciół”.

Dla dalszego zacieśnienia
wzajemnej współpracy już oba
przedsiębiorstwa żeglugowe
Agentura DSU w szczeciń-
skiej Ekspozyturze postano-
wiła jeszcze bardziej uspra-
wić metody swej działalności
przez lepszą koordynację pra-
cy, terminowość załadowań i
odpraw barek oraz likwida-
cję pustych przelotów holow-
ników i najbardziej ekono-
miczne dysponowanie tabo-
rem. Zobowiązania nasze, któ-
re podjęliśmy solidaryzując
się z zobowiązaniami pra-
cowników DSU przyjęte zo-
stały przez dyrekcję w Ber-
linie jako jeszcze jeden wy-

raz najlepszej woli zacieśnić
współpracę obu przed-
siębiorstw żeglugowych. Opi-
nię tę wyraża umieszczony

Urzędów Celnych i Rejonu
Drog Wodnych. Trudności
na jakie napotykały jeszcze
w swej pracy są natury lo-



Granica przekroczone. Polskie barki wzięły „na hak” niemiecki holownik.

w miesięczniku fachowym
żeglugi niemieckiej NRD
„Die Schifffahrt” artykuł pt.
„Żegluga na Odrze pomaga
DSU Berlin”.

Dalszym krokiem do zacieś-
nienia współpracy i pomocy
było włączenie polskich bar-
rek w obieg żeglugowy na te-
renie NRD. Ekspozytura Re-
jonowa Żeglugi na Odrze
w Szczecinie przygotowała
zestawienie barek polskich, któ-
rych zadaniem jest przewo-
żenie towaru na szlakach
Szczecin-Łaba oraz Łaba-Za-
lew. Po raz pierwszy w his-
torii polskiej żeglugi śródlą-
dowej, barki nasze docierają
teraz do niemieckich portów
północnych (Anklam, Peene-
münde, Stralsund, Greifs-
wald).

W pracy eksploatacyjnej
nie mniejszy w minionym
okresie większych trudności.
Tak mogło być jedynie dzie-
ki koleżeńskej pomocy Za-
rządu Portu Szczecin, C.
Hartwig oraz odpowiedniej
postawie organów WOP.

Brunon Szulc
Kierownik Agencji DSU
przy ZnO w Szczecinie

Wracają do Ojczyzny

„Jeżeli nie zamkną cię po
przyjeździe do kraju, to na-
pisz nam jak ci się wiodzie...
a może i my zdecydujemy
się wrócić do Polski...”

Czesław Paluszek z uśmie-
chem powtarza dziś słowa,
którymi starzy przyjaciele
żegnali go przy odjeździe
z Anglii.

Właśnie przybył on do Gd-
ni. Za chwilę zjeżdża z po-
kładu statku „Jarosław Da-
browski”, by po 16 latach
tułaczki na obczyźnie znów
dokonać stopa polskiej ziemi.

Dzisiaj Czesław Paluszek już
wie, że po odebraniu zlecenia
na bezpłatny przejazd
koleją i przysługującej mu
zapomogi pieniężnej, nikt
nie będzie go zatrzymywał.
Repatriant może pierwszym
pociągiem pojechać do swej
rodziny we Wrocławiu. Jest
on szczęśliwy, że wręcznie
wrócił do kraju. Tęsknota
za swymi, za bardzo już
dokuczająca mu w Anglii.
— Zresztą po co miałem tam
siedzieć — mówi. Pracowa-
łem ciężko jako pomocnik
murarza w Ashfort Kent
pod Londynem. Zarabiałem
niewiele, więc nie przele-
wało się... Starczyło tylko
na mieszkanie i skromne
życie.

W Polsce na pewno mniej
nie zarobię więc wolę żyć
między swoimi. Zresztą brat
i siostra często prosili w li-
stach abym wrócił. A do
kolegów w Anglii na pewno
napiszę — mówi Cz. Palu-
szek na zakończenie rozmowy
— oni przecież tam na
to czekają.

Wiele takich wypowiedzi
słyszysz się od repatriantów
wracających do Polski.
Wszystkie są pod jednym
względem bardzo do siebie
podobne. Przez wszystkie,
przebijają wielką tęsknotę za
krajem i radość, że „wrę-
cie znów są na polskiej
ziemi”.

Życie na obczyźnie nie
jest łatwe — mówi Edward
Czarnecki który wrócił 11
października br. również z
Anglii.

Polacy są w Anglii zatrud-
niani przy najgorszych ro-
botach w kopalniach, fabry-
kach amunicji lub wyrobów
gumowych gdzie i ja pracowa-
łem przez wszystkie lata.
Lżejszej pracy nie ma tam
dla nas. Ja mogę zresztą
nawet ulicę zamiatać — do-
daje repatriant żartobliwie
— ale swoje, polskie a nie
obce.

Czyż te dwie wypowiedzi
nie wystarczają aby zrozu-
mieć jaki duch panuje

wśród Polaków na obczy-
źnie? Chleb emigrantów jest
coraz bardziej gorzki. Zwłasz-
cza, że tęsknota za krajem
i opuszczoną rodziną, doku-
cza coraz mocniej. O nas-
trojach jakie panują wśród
Polaków w Anglii, dużo mo-
że powiedzieć Józef Malie-
cki sekretarz generalny
Polskiego Towarzystwa Kul-
turalno-Społecznego w Lon-
dynie. Policja brytyjska
aresztowała go we wrześ-
niu jako człowieka... nie-
bezpiecznego dla otoczenia,
choć działalność PTKS-u
w niczym nie szkodziła Ang-
lii.

Dopiero na interwencję
Konsulatu Polskiego w Lon-
dynie został on po 17 dniach
więzienia (współ z pospo-
litymi przestępcami) zwol-
niony i pod eskortą urzęd-
ników Immigration Office —
odstawiony na statek „Ja-
rosław Dąbrowski”. Tak wy-
gląda wolność na zachodzie.
Nie więc dziwnego, że co-
raz większe grupy emigran-
tów wracają stale z Anglii,
Francji, Belgii czy innych
krajów.

Wielka fala powrotu ogar-
nęła i działaczy politycznych
polskiej emigracji, którzy
zrozumieli, że miejsce praw-
dziwego Polaka jest w Pol-
sce.

Był premier tzw. rządu
polskiego, w Londynie —
Hugon Hanke tak pisał do
emigracyjnego „prezydenta”
wyjeżdżając do kraju: W
ciągu dziesięciu lat pozna-
łem dokładnie nasze ży-
cie na emigracji. W ciągu
dziesięciu lat zrozumiałem,
że nasza droga nie prowa-
dzi do Polski, że Polska szko-
dzi nam, a nie pomagamy.
Chcieliśmy mówić w imie-
niu Polski a okazało się, że
nie rozumiemy czego naród
chce.

Po przemówieniu tow.
Bolesława Bieruta do Pola-
ków na obczyźnie, fala pow-
rotu wzrosła do potężnych
rozmiarów. Dla zapewnienia
reemigrantom jak naj-
lepszych warunków zago-
sodarowania się na ziemi
ojczystej, Prezydium Rady
PRL wydało specjalną uch-
wałę. Zapewnia ona im nie
tylko powrót na koszt pań-
stwa, ale także bezzwrotne
zapomogi na zagospodarowa-
nie się oraz pracę i
mieszkanie.

Dziś nie brak w Polsce
chleba — życzę go dla
wszystkich. Kraj wita więc
wracających z sercem i
szczerą radością.

W. Kasprzowicz



Polskie barki oczekują w NRD na wyładunek śląskich diamentów



Przegląd Wydarzeń

Po przesłaniu dwutygodniowych obradach
zakończyła się 4 bm. debata generalna X
Sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ. Ogólnie
biorąc, debata generalna wykazała, że wszyst-
kie narody wypowiadają się za dalszym roz-
wojem międzynarodowej współpracy i żądają
oparcia stosunków między państwami na ba-
zie wzajemnego zaufania i zrozumienia.
Przedstawiciele krajów Europy, Azji, Amery-
ki i Afryki, uczestniczący w obecnej sesji,
podkreślali pozytywne wyniki, jakie już zo-
stały osiągnięte w dziedzinie utrwalenia po-
koju i wyrażali konieczność dalszego konty-
nuowania wysiłków w tym kierunku.

Jednakże między słowami niektórych
uczestników sesji o konieczności dalszego
złagodzenia napięcia w stosunkach między-
narodowych, a ich czynami jest jeszcze wielki
dystans. Jak słusznie zauważył delegat Grecji
„wielkie jest niebezpieczeństwo, gdy czyny
przeciwstawne są słowom. Narody słuchają
nas i sądzą nas”.

Z TRYBUNY I ZA KULISAMI

Jawnym przykładem dysonansu między
słowami a czynami jest polityka ame-
rykańska. Z trybuny Zgromadzenia Ogólnego
ONZ Dulles powiedział: „Niektórzy usiłują
obliczyć, które kraje przegrają a które wy-
grają w wyniku tego postępu (jaki zaznaczył
się po Genewie — przyp. red.). Ja powiedziałem
bym, że jeśli „Duch Genewy” będzie konty-
nuowany, to wszystkie kraje na tym wygrają.
Jeśli konferencja genewska ma być wyda-
rzeniem historycznym, a nie epizodem, to
donrowadzi ona do epoki pokojowych zmian”.

A jak wyglądała czyn? 7 października
br. zakończyła się w Nowym Jorku, trwająca
od 5 tygodni, sesja Podkomisji Rozbrojenia-
wej ONZ. Nie przyniosła ona jednak oczeki-
wanych rezultatów. Jak wiadomo delegacja
radziecka w Podkomisji wystąpiła z propo-
zycją, aby rozpocząć prace od zatwierdzenia
uzgodnionych już punktów w sprawie rozbro-
jenia. Nie uczyniono jednak tego, głównie z

winy delegacji amerykańskiej, która usi-
wała ograniczyć prace Podkomisji do dysku-
sji nad rozpoznaniem lotniczym i wymianą
informacji wojskowych. Zagadnienia zaś zwi-
zane z ograniczeniem sił zbrojnych, zbrojeń
oraz zakazem broni atomowej, delegacja ame-
rykańska całkowicie pomijała.

A oto drugi fakt, świadczący o dyshar-
monii między „duchem Genewy”, o którym mó-
wił Dulles, a czynami. 11 października odbyła
się w Paryżu narada 15 państw — uczestni-
ków paktu północnego. Naczelny dowódca
sił zbrojnych NATO, amerykański generał
Grunthier, nawoływał na tej naradzie do dal-
szych zbrojeń w celu militarnego umocnienia
NATO.

Już te dwa fakty, pomijając stworzenie
Wehrmachtu w Niemczech, wskazują, że
określone koła w Stanach Zjednoczonych gło-
szą z trybuny pokojowe słowa, a za kulisami
czynią wszystko, aby znów się uczepić zban-
krutowanej polityki „z pozycji siły”. Nie przy-
padkowo „New York Herald Tribune” pisał,
że w dziedzinie dyskusji nad sprawą rozbro-
jenia, USA „wmanewrowały się w ślepią
uliczkę”.

Przyszła konferencja czterech ministrów
spraw zagranicznych w Genewie, która od-
będzie się 28 października br. pokaże, czy USA
pragną wyjść ze ślepej uliczki sprzeczności
między słowami a czynami.

OBRAŻONA AMBICJA KOLONIZATORÓW
Debata generalna na obecnej sesji Zgro-
madzenia Ogólnego ONZ wskazywała na jesz-
cze jeden charakterystyczny moment, okre-
ślający obecną sytuację międzynarodową.
Wszystkie delegacje przyznały, że narody
Wschodu wyszły na międzynarodową arenę,
aby walczyć o swoją wolność i niezależność
narodową. Nigdy też, jak obecnie, nie zarna-
czyła się taka solidarność państw Azji i Afry-
ki, które w wielu zagadnieniach zajmowa-
ły stanowisko razem ze Związkiem R-dzie-
ckim i krajami demokracji ludowej przeciwko
mocarstwu zachodnim. Delegaci krajów

Azji i Afryki wystąpili z żądaniem obrony
praw ludów kolonialnych przez ONZ.

Najbardziej uwidoczniło się to w posta-
wieniu sprawy Algieru na obecnej sesji ONZ.
Reakcja Francji na tę uchwałę była gwałtow-
na. Kolonizatorzy obrazili się i postanowili
wycofać swego delegata z ONZ. Wkrótce
potem odwołany został wyjazd premiera
Faure'a i ministra spraw zagranicznych
Pinay'a do Moskwy.

Odroczenie wyjazdu Faure'a do Moskwy
spowodowane zostało tym, że delegat radziec-
ki głosił o umieszczeniu sprawy Alge-
ru na porządku dziennym obrad ONZ. Impul-
sowny krok rządu francuskiego nie znalazł
uznania nawet w wielu kołach burżuazji kra-
jów zachodnich. Tak np. angielska gazeta
„News Chronicle” pisała w związku z tym:
„Trzeba sobie zdać sprawę że nacjonalistyczne
wybuchy w Afryce i gdzie indziej stano-
wią międzynarodowy problem najwyższego
rządu. Zarówno Francja jak i Wielka Bry-
tania wykazałyby rozsądek i poczucie realiz-
mu, jeśliby uznały ten fakt”.

PIRAMIDALNY BRAK LOGIKI

Taki brak rozsądku i poczucia realizmu
ujawnił się u mocarstw zachodnich w spra-
wie zakupów broni w Czechosłowacji przez
Egipt.

Jak wiadomo Egipt zwrócił się do USA,
W. Brytanii i Francji z ofertą na zakup bro-
ni. Ale kraje te uzależniły tę transakcję od
przyłączenia się Egiptu do bloków wojsko-
wych montowanych przez te państwa na śró-
dowym Wschodzie. Egipt odrzucił te warunki.
W związku z tym powstała wielka wrzawa
na zachodzie.

Mimo nacisku wywieranego na Egipt pre-
mier Nasser oznajmił, iż rząd egipski wyko-
nać będzie postanowienia zawartej umowy z
Czechosłowacją.

Państwa zachodnie znowu wykazały pira-
midalny brak logiki, wysuwając oskarżenie,
że umowa egipsko-czechosłowacka narusza-
łaby „równowagę” na środkowym Wscho-
dzie, tak jakby np. dostarczanie broni przez
USA dla Iraku tej „równowagi” nie narusza-
ło. Zaiste — nie po raz pierwszy fakty po-
kazują, że polityka państw zachodnich jest z
logiką na bakier. A wynika to przede wszyst-
kim z braku „poczucia realizmu” tych zmian,
które dokonują się wkrótce pragnieniom okre-
ślonych kół na zachodzie.

Wnikliwiej oceniać pracę załóg

PYTANIE — dlaczego w opinii dyrekcji przedsiębiorstwa m/s „Generał Walter” tak mocno „obniżył swe loty” w ostatnim czasie — absorbowało mnie już od dawna. Tym bardziej, że tej opinii oskarżającej załogę statku o „bluffowanie” i efekciarstwo zaprzeczają wiele faktów. Ot np. w niejednym kwartale w ub. r. i br. wyróżniano poszczególnych członków załogi za ich wybitne osiągnięcia w pracy zawodowej. Przewodnikiem PLO został m. in. III oficer tego statku **Pius Krasinski**, na specjalne wyróżnienie za służbę as. masz. **Józef Grzyb** i wielu innych. Wiadomo również, że załoga konsekwentnie realizuje swoje długofalowe zobowiązania. Świadczy o tym także fakty, jak skracanie do niezbyt dalekich, a mimo to rocznych przebiegów stoczniowych i przesunięcie — wobec dobrego stanu maszyn — o około pół roku terminu remontu klasy 4-letniej.

Nurtujące mnie wątpliwości próbowałam wyjaśnić w czasie ostatniego postoju m/s „Generał Walter” w Gdyni. A oto co na ten temat mogę teraz powiedzieć.

PLANOWANIE CHYBA

Z „SUFITU”

Wprawdzie m/s „Generał Walter” odbywa obecnie jubileuszową — 50 podróż do portów Ameryki Południowej, lecz my cofniemy się w przeszłość i odświeżymy w pamięć z jego załogą 48 i 49 podróż. Jest czerwiec br. w świetle odbywa się narada eksploatacyjna. Przedstawiciel eksploatacji referuje zadania planowe na podróż. Zrozumiałe zdziwienie tak kierownictwa statku jak i załogi, wywołuje punkt dotyczący czasu przejścia przez Kanał. Zaplanowano nań 8 godzin wliczając na to służowanie. W praktyce przejście to wymaga 12 godzin dla statku o tym tonażu co m/s „Generał Walter”. Załoga próbowała wprawdzie protestować, ale bezskutecznie. Zaplanowano i koniec. Macie

widzieli (?) twórcy operatywnego planu podróży. Mianowicie wyczyszczenie ładowni po węglu na przyjęcie skór, garbnika i wełny. Znajdziecie na to czas — mówił na naradzie ob. **Kirylak**, przedstawiciel eksploatacji — oni was tam wyładują wcześniej. No cóż, eksploatacja zbagatelizowała tę czynność, a załoga pracująca w nocy w trudnych warunkach musiała wygospodarować nieujęte w planie godziny.

O czymże innym, jak nie o gospodarskiej trosce, o po wierzonej ich pieczy ładunek świadczyć następujący fakt. Postój w Buenos Aires z przyczyn niezależnych od załogi przedłużył się do 5 tygodni. Głównie przyczyniła się do tego opieszała dostawa skór, a następnie brak soli do ich przesypania. Wreszcie po wielu tarapatach, interwencjach itd. dostarczono ładunek w całości. Tu jednak rozpoczęły się nowe kłopoty. Jak wiadomo, wg obowiązujących przepisów warstwa soli tworząca kopę powinna być grubości 6 cali. Niestety dostawa skór nie był w stanie zaopatrzyć statku w sól. Czas nagiął. Czekać — znaczyło opóźnić realizację planu podróży. Kapitan **Mo** swój projekt. Obarczył on wprawdzie marynarzy dodatkową pracą, lecz pozwolił na skrócenie czasu postoju. Rozpoczęto przesypanie soli z grubiej posypanych miejsc na te, gdzie warstwa była zbyt cienka. Zużyto również całą sól posiadaną przez statek. Dzięki temu, a także dzięki stałemu dozoru ze strony załogi i kapitana, ładunek skór przewieziono do kraju w stanie jak najlepszym. W podróży 48 i 49 m/s „Generał Walter” nie miał żadnych claimów.

W ciasnej kabine siedziało kilku marynarzy i gwarzyło o różnych sprawach. Nagle poczęły się energicznie drzwi otworzyły się i stanął w nich bosman. Marynarze uciekli jakby na komendę. Bosman chłodno na nich spojrział i wycedził krótko: — Piotr do kapitana... natychmiast!

Wkrótce marynarz z niepokojem stuknął do drzwi dowódcy statku. — Wejść — usłyszał po dłuższej chwili. Kapitan siedział za biurkiem pochylony nad jakimś papierem i nawet nie zwrócił uwagi na wchodzącego. Dopiero po kilku minutach podniósł głowę, spojrzął na stojącego przy drzwiach marynarza i powiedział: — Za godzinę wejdzie my do portu, macie więc dosyć czasu na spakowanie się. Natychmiast po przybyciu do nabrzeża, opuścić pokład mego statku... O to wasza należność. Na stół spadło z szelestem kilka banknotów, a potem znów pochylił się nad papierami, jak by w kabinie nikogo nie było. Piotr włożył pieniądze do kieszeni, skłonił się i wyszedł bez słowa.

MARYNARZE PMH są pewno uśmiechając się z niedowierzaniem. I słusznie, gdyż taki wypadek nie może się zdarzyć w dzisiejszych czasach na polskim statku. Tak było kiedyś...

Dziś na statku panują inne zwyczaje i inne prawa. Dziś załoga nie musi się bać dowódcy, gdyż jej praca i byt nie są uzależnione od „widzi mi się” kapitana. Jednak nie wolno tego opacznie komentować.

Ustawa żeglarska z 28 kwietnia 1952 roku wyraźnie określa prawa i obowiązki kapitana. Artykuł 58 tej ustawy mówi: „Kapitan jest kierownikiem statku i przewodniczącym wszystkich członków załogi. Ma prawo wydawania wszelkich rozkazów i poleceń dotyczących pracy, ochrony zdrowia, porządku, dyscypliny oraz bezpieczeństwa statku, pasażerów, załogi i ładunku”. Już choćby z tego widać, że kompetencje kapitana są bardzo rozległe a i odpowiedzialność niemała.

Czy jednak wszyscy kapitanowie w pełni korzystają ze swoich praw? Poszukajmy odpowiedzi na to pytanie w codziennym życiu na statku.

Jeden z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

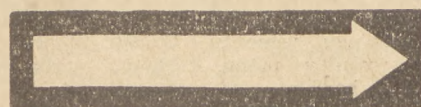
Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Przyczyna zła tkwi w tym, że w PLO pobieżnie ocenia się wyniki współzawodnictwa statków. Przede wszystkim ogranicza się do papierkowego bilansu pracy

załóg, bez wnikliwej analizy, ile w konkretnych warunkach kosztowało załogę wypracowanie osiągniętych wskaźników.

Złe się także stało, że nie spopularyzowano tak cennej formy współzawodnictwa, jaką jest list gwarancyjny załogi m/s „Generał Walter”, o którym w tej chwili pamięta i konsekwentnie realizuje go jedynie sama załoga.

Z. Majer



Gdy tatus na m/s „Lewant” przemierza morskie szlaki, może być spokojny o swoje pociechy. Niczego im nie brak. Mamusia i bratczek Kazik czuwają nad tym, aby w domu wszystko było w porządku. Tak powiedział Ewuniś, Celina, Irka i Hanka Celowne naszemu fotoreporterowi, który je spotkał na spacerze.



Dowódcy nie trzeba się bać, ale...

Podobnych przykładów można znaleźć wiele. A zdarzają się jeszcze ciagle wypadki, że „niektóre decyzje zapadają na statkach prawie przez głosowanie.

Stare przysłowie mówi, że „co dwie głowy to nie jedna” ale... na statku obowiązują jednolite kierownictwo. Nie wyklucza to naturalnie ewentualności kolektywnej rady nad problemami bardziej zawiłymi i wymagającymi wszechstronnego przemyślenia. Jednak ostatnie słowo należy do kapitana.

Niewątpliwie te proste sprawy rozumiały wszystkie kapitanowie, tylko niektórzy z nich nie potrafili przemówić do rozumu i odpowiedź na pytanie, czy jednak wszyscy kapitanowie w pełni korzystają ze swoich praw? Poszukajmy odpowiedzi na to pytanie w codziennym życiu na statku.

Jeden z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Podobnych przykładów można znaleźć wiele. A zdarzają się jeszcze ciagle wypadki, że „niektóre decyzje zapadają na statkach prawie przez głosowanie.

Stare przysłowie mówi, że „co dwie głowy to nie jedna” ale... na statku obowiązują jednolite kierownictwo. Nie wyklucza to naturalnie ewentualności kolektywnej rady nad problemami bardziej zawiłymi i wymagającymi wszechstronnego przemyślenia. Jednak ostatnie słowo należy do kapitana.

Niewątpliwie te proste sprawy rozumiały wszystkie kapitanowie, tylko niektórzy z nich nie potrafili przemówić do rozumu i odpowiedź na pytanie, czy jednak wszyscy kapitanowie w pełni korzystają ze swoich praw? Poszukajmy odpowiedzi na to pytanie w codziennym życiu na statku.

Jeden z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Podobnych przykładów można znaleźć wiele. A zdarzają się jeszcze ciagle wypadki, że „niektóre decyzje zapadają na statkach prawie przez głosowanie.

Stare przysłowie mówi, że „co dwie głowy to nie jedna” ale... na statku obowiązują jednolite kierownictwo. Nie wyklucza to naturalnie ewentualności kolektywnej rady nad problemami bardziej zawiłymi i wymagającymi wszechstronnego przemyślenia. Jednak ostatnie słowo należy do kapitana.

Niewątpliwie te proste sprawy rozumiały wszystkie kapitanowie, tylko niektórzy z nich nie potrafili przemówić do rozumu i odpowiedź na pytanie, czy jednak wszyscy kapitanowie w pełni korzystają ze swoich praw? Poszukajmy odpowiedzi na to pytanie w codziennym życiu na statku.

Jeden z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Podobnych przykładów można znaleźć wiele. A zdarzają się jeszcze ciagle wypadki, że „niektóre decyzje zapadają na statkach prawie przez głosowanie.

Stare przysłowie mówi, że „co dwie głowy to nie jedna” ale... na statku obowiązują jednolite kierownictwo. Nie wyklucza to naturalnie ewentualności kolektywnej rady nad problemami bardziej zawiłymi i wymagającymi wszechstronnego przemyślenia. Jednak ostatnie słowo należy do kapitana.

Niewątpliwie te proste sprawy rozumiały wszystkie kapitanowie, tylko niektórzy z nich nie potrafili przemówić do rozumu i odpowiedź na pytanie, czy jednak wszyscy kapitanowie w pełni korzystają ze swoich praw? Poszukajmy odpowiedzi na to pytanie w codziennym życiu na statku.

Jeden z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

Wielu z marynarzy już po raz trzeci w ciągu rejsu przyszedł na wachtę pijany. Oczywiście nie można tego puścić płazem, ale kara to rzecz nieprzyjemna tak dla winowajcy jak i dla karnącego.

WZIĘLI DOBRY KURS

Gdy stary statek jest kierowany na remont kapitalny, zarówno armator jak i stocznia muszą być przygotowani na wiele niespodzianek. W toku remontu takiego statku wynikają zwykle roboty dodatkowe, które utrudniają i przedłużają pracę. Tak było też z remontem parowca „Lublin”. Tak, ale w tym wypadku nie tylko obiektywnymi trudnościami można tłumaczyć liczne niedociągnięcia w postępie robót.

Wiele winy za to ponoszą sami stocznioy gdańscy. Przede wszystkim w okresie od lutego do czerwca br. zbyt opieszale przeprowadzali roboty zmierzające do rozpoznania stanu technicznego statku przez PRS, co w konsekwencji utrudniło klasyfikatorowi wydanie zaleceń remontowych. Nasze interwencje o przyspieszenie tempa prac remontowych po zostawały bez echa. Zaczęliśmy się poważnie obawiać,

czy statek wyjdzie ze stoczni w zaplanowanym terminie. Dlatego też z zadowoleniem przeczytałem apel CRZZ, wiedziałem bowiem, że jak zawsze, stocznioy gdańscy odpowiedzą na niego zobowiązaniami produkcyjnymi, którymi niewątpliwie zostanie objęty i remont „Lublina”.

I rzeczywiście tak było. Gdy wchodziłem na teren stoczni, radiowóz zawiadomał: „Uwaga towarzysze!” W odpowiedzi na apel CRZZ... Rada Zakładowa stoczni i redakcja „Steru” organizują w dniu dzisiejszym na parowcach „Lublin” i „Bałtyk” spotkania aktyw stoczni z załogami tych statków w celu przyspieszenia remontów... w spotkaniu udział wezmą... Przystąpiłem. Z głosnika pa dały nazwiska znanych mi stoczniowców, jak budowniczy **Basiura**, kier. **Sobolewski**, mistrz **Jankowski**, brg. **Richert**, przewodniczący rady oddziałowej z wydziału maszyn parowych **Jagiello**...

Zebrań odbyło się przy współudziale inspektorów technicznych **Puchalskiego** i **Fitasa**. W czasie spotkania przeanalizowaliśmy dotychczasowy przebieg prac remontowych na „Lublinie”, wskazując na możliwość nadrobienia zaległości — zwłaszcza w maszynowni. Stocznioy przyrzekli, że dołączą starych, aby je nadrobić. I trzeba przyznać, że od tego dnia robota na „Lublinie” ruszyła. Wiele założeń od brygad z wydziału maszyn parowych — **Jagiellty**, **Englera**, **Lazarka**, **Rezniera**. Podjęły one zobowiązania i dadzą załozce statku list gwarancyjny na wykonane przez nich roboty.

Robotę tę sprawnie wykonali robotnicy z brygady **Antoni Kwieciński** pod kierunkiem inż. **Kiliana**. Niezłe spisali się kotlarze z mistrzem **Dratkowskim**, skrotili oni czas remontu kotłów i ułatwił hydraulikom z brygady **Jasza** położenie drenażu w maszynowni.

Ciężka jest praca przy zęzach. Grupowi **Knopf** i **Pawłowski** z działu konserwacji wiele dali z siebie, aby przyspieszyć cementowanie zęz. Dzięki temu brygada ciesielska mistrza **Stanisława Narlocha** mogła wcześniej przystąpić do ich szalowania. Częściej widzimy na naszym statku kierowników wydziałów **Alojzego Baleskiego**, **Mosinskiego**, **Sobolewskiego**, **Urbąńskiego**. Każda przeprowadzona z nimi rozmowa przyczyniła się do wzmocnienia tempa pracy. Czy



W pracach remontowych na s/s „Lublin” wyróżnia się brygada rurarzy mistrza **Jaszy**.

Jemy pomoc stoczniowej organizacji partyjnej. Zleciła ona opiekę nad statkiem tow. **Zmijewskiemu**, który skutecznie interweniuje dla usuwania zahamowań w remoncie. Na statku pracuje więcej ludzi, a ich robota jest staranniejsza i organizowana. Tak ocenia bosman **Holm** obecny przebieg robót pokładowych, wykonywa-

nych przez brygadę mistrza **Józefa Krakowiaka**.

Nie wszystkie jednak wydziały stoczni jednakowo wystraszły dla odrobienia za ległości w remoncie parowca „Lublin”. I tak np. opóźnia się obróbka mechaniczna na pomp solankowych i parowanie wałów bębnowych do windy manewrowej. Po wodom jest nienaprawienie przez pracowników wydziału głównego mechanika, silnika sunnicy.

Artykuł ten piszę 6 października. Uchwyciłem w nim garść faktów, które wskazują na to, że stocznioy gdańscy dokładają starań, aby nie tylko zabezpieczyć przekazanie statku do eksploatacji w przewidzianym terminie, ale żeby termin ten skrócić. Wskazuję my stoczniovców drogę prowadzącą do tego celu. Lepiej włączyć współpracę brygad z różnych działów! W związku z tym mistrzowie muszą zwiększyć nadzór zwłaszcza przy rozpoczęciu prac tak, aby nie zachodziła potrzeba dokonywania pracochłonnych poprawek.

Dowodem tego jest np. wadliwie umocowanie kątowników w bunkrze węglowym — wstrzymało to oszalunek rur, co w konsekwencji opóźniło rozpalanie pod kotłami. Przykład ten niech będzie nauką, że nawet drobne prace wykonane błędnie wywołują poważne zakłócenia w całości prac na statku.

Dlatego też unikajcie nieplanowości w pracy, zachowujcie właściwą kolejność robót — bo od tego głównie zależy przyspieszenie remontu statku.

Jan Wiśniakowski
kpt. parowca „Lublin”

Ta sprawa wymaga dyskusji

W MIESIACACH letnich się do tych czynności, nie zabiegali o zdobywanie wiadomości. Np. uczeń **Kutkowskiego** otrzymane polecenie wykonywał trzy miesiące. Tyle czasu zajęło mu opracowanie tabeli odległości z Gdyni do Gibraltaru. Mimo częstych ponaciliw grupach już od początku rejsu do Chin Ludowych rysowały się zasady różnice w zachowaniu, w stosunku do pracy i w stosunku do załogi.

Nawigatorzy niewielkie znaczenie przypisywali zajęciom na pokładzie, pracowali niechętnie. We współżyciu z załogą nie zapamiętali nigdy o należnym dla siebie... szacunek. Tak zapewne nakazywała im świadomość, że już niedługo zajmą oni właściwe sobie miejsce. Małe stosunkowo zainteresowanie okazali natomiast dla samego statku i jego spraw. Np. w czasie zajęć na pomoście nawigacyjnym bez wyraźnego polecenia oficera nie brali sekstansu do ręki. Odbiło się to na sprawozdaniach z praktyki, w których jest mało wyników z przeprowadzonych obserwacji astronomicznych.

Oficer nawigacyjny usiłował zainteresować uczniów uruchamianiem żyrokompasu, zlecaniem im prac wchodzących w zakres czynnos-

ci oficera. Nie kwapili się do tych czynności, nie zabiegali o zdobywanie wiadomości. Np. uczeń **Kutkowskiego** otrzymane polecenie wykonywał trzy miesiące. Tyle czasu zajęło mu opracowanie tabeli odległości z Gdyni do Gibraltaru. Mimo częstych ponaciliw grupach już od początku rejsu do Chin Ludowych rysowały się zasady różnice w zachowaniu, w stosunku do pracy i w stosunku do załogi.

Nawigatorzy niewielkie znaczenie przypisywali zajęciom na pokładzie, pracowali niechętnie. We współżyciu z załogą nie zapamiętali nigdy o należnym dla siebie... szacunek. Tak zapewne nakazywała im świadomość, że już niedługo zajmą oni właściwe sobie miejsce. Małe stosunkowo zainteresowanie okazali natomiast dla samego statku i jego spraw. Np. w czasie zajęć na pomoście nawigacyjnym bez wyraźnego polecenia oficera nie brali sekstansu do ręki. Odbiło się to na sprawozdaniach z praktyki, w których jest mało wyników z przeprowadzonych obserwacji astronomicznych.

Oficer nawigacyjny usiłował zainteresować uczniów uruchamianiem żyrokompasu, zlecaniem im prac wchodzących w zakres czynnos-

ci oficera. Nie kwapili się do tych czynności, nie zabiegali o zdobywanie wiadomości. Np. uczeń **Kutkowskiego** otrzymane polecenie wykonywał trzy miesiące. Tyle czasu zajęło mu opracowanie tabeli odległości z Gdyni do Gibraltaru. Mimo częstych ponaciliw grupach już od początku rejsu do Chin Ludowych rysowały się zasady różnice w zachowaniu, w stosunku do pracy i w stosunku do załogi.

Nawet czynny udział wszystkich uczniów w zajęciach kulturalno-oświatowych na statku nie mógł rozjaśnić obrazu.

Zupełnie inaczej zachowywali się uczniowie z wydziału mechanicznego. „Prawdziwą przyjemnością dla mnie — powiedział kapitan statku — było przeglądanie dzienników praktyk tych uczniów. Zdziwiła dokładność wykonanej pracy”. Takie stwierdzenie wyróżnia. Taka też była zgodna opinia załogi, którą potwierdził egzamin. Nic więc dziwnego, że przewodnikiem pracy działu maszynowego na s/s „Kościszko” został praktykant, uczeń Szkoły Morskiej.

Przytoczone fakty nie są tajemnicą. Wie o nich załoga, zna je niewątpliwie i dyrekcja Szkoły. Lecz sprawa ta zastanawia. Dlaczego w zawodzie, o który zabiegają tysiące młodzieży — uczniowie wykazują taką obojętność jak omawiana grupa nawigatorów. Jakże przy czynny złożyli się na tak wielkie różnice w zachowaniu między obiema grupami?

Niewątpliwie omawiany przykład wskazuje na poważne luki w wychowaniu młodzieży w Szkole. Wydaje się, że sprawa wymaga dyskusji. Jeśli w jej analizie, oprócz pedagogów i młodzieży, zabiorą również głos marynarze statków handlowych — właściwiej można będzie naświetlić ten trudny problem.

(Kt)

Wojciech Owicz

Czy pion techniczny PZM ma prawo do samouspokojenia

Na jednej z ostatnio odbytych w PZM narad przedstawiciel naszego pionu technicznego oświadczył, że na ich odcinku pracy jest wszystko w najlepszym porządku. Ponieważ wypowiedź ta charakteryzuje nastroje większości pracowników tej służby, za stanowiącym się, czy rzeczywistość upoważnia do tego rodzaju optymistycznych poglądów.

Pracownicy pionu technicznego — jak wiadomo — gospodarują czasem pozakałpacyjnym statków i obowiązkiem ich jest do pilnowania należytego i terminowego przeprowadzenia planowych i nieplanowanych remontów.

Rozważmy na wstępie zagadnienia planowych remontów okresowych. Są one zlecane stoczniom, a termin ukończenia ich jest każdorazowo ściśle określony.

Dostosować kantyny statkowe do potrzeb załóg

PŁO wysyłając statek w daleki rejs stara się zapewnić załozdę jak najlepsze warunki bytu. Dla nas marynarzy jest to zupełnie jasne. Trudno jednak powiedzieć, że sprawa zaopatrzenia kantonu — która jest ściśle związana z warunkami bytowymi na statku — została już należyście rozwiązana.

Trzeba stwierdzić, że istnieje tu jeszcze dużo braków i niedociągnięć. Weźmy dla przykładu zaopatrzenie kantonu m/s „Warszawa”.

Na początku rejsu, w kantonie można było zaopatrzyć się w przybory toaletowe, piwo, wody mineralne itp. Lecz sytuacja taka nie trwała długo, gdyż już po miesiącu artykuły te zniknęły z kantonu, a członkowie załogi zmuszeni byli do zaopatrzenia się w artykuły pierwszej potrzeby (nieraz bardzo drobne) w portach zagranicznych. Sytuacja taka istnieje niemal na wszystkich statkach linii chińskiej.

Żalgi naszych statków do cenienia wagę obniżki kosztów własnych i starają się ją realizować. Szczególnie zaś walczą o przysporzenie krajowej jak najwięcej dewiz. Sądzą, że właśnie w naszych kantonach ukryte są pewne rezerwy dewizowe, sięgające kilku tysięcy dolarów rocznie. Aby zaoszczędzić tę sumę, należy wprowadzić do kantonu obok artykułów zagranicznych, również wyroby produkcji krajowej — oczywiście za walutę polską. Mam tutaj na myśli kremy do golenia, wody kolońskie, słodycze, piwo, a szczególnie wody mineralne w dużej ilości, gdyż można je przez dłuższy okres przechowywać. Należy też koniecznie wprowadzić do kantonu takie artykuły jak: sandały robocze, sporty, koszulki sportowe, lekkie czapki przeciwsloneczne, rękawice ochronne, ubrania robocze, chustki do nosa itp. Dotychczas te drobiazgi kupujemy w portach zagra-

ny umową między armatorem i stocznia. W praktyce termin ten bywa przyspieszany lub opóźniany. Gdy wyłania się możliwość wcześniejszego ukończenia remontu, zadaniem pionu eksploatacyjnego jest wykonać ponadplanowy przyrost gotowości technicznej statku i zabezpieczyć mu odpowiednią masę towarową. Jednak wykonanie tego wymaga ścisłego współdziałania pracowników obu pionów.

Zasadniczą sprawą jest ustalenie realnego terminu ukończenia remontu w jego fazie końcowej. Wszelkie bowiem zmiany terminów przekazania statków do eksploatacji powodują chaos w planowaniu ich zatrudnienia i osłabiają na szarym polu na rynku frachtowym. Zbyt częste anulowanie umów przewozowych nie budzi bowiem zaufania kontrahentów zagranicznych.

Do wyrażenia takiej opinii, upoważniają nas doświadczenia. Weźmy dla przykładu ostatni remont parowca „Toruń”. W umowie ze stocznia termin oddania tego statku do eksploatacji ustalono na 30 września br. W czasie przeprowadzania remontu statku pion techniczny powiadomił eksploatację, że remont zostanie zakończony na 20 sierpnia. W oparciu o tę informację „Toruń” zafrachtowano do przewozu rudy z Koeping z datą ładowania 22 sierpnia. Niestety remont przedłużył się do końca sierpnia i armator musiał anulować umowę o przewóz.

Budując operatywny plan przewozów na wrzesień eksploatacja przewidziała dla parowca „Toruń” trzy podróże.

Aleksander Mickiewicz
m/s „Warszawa”



Niedawno minęła 6 rocznica proklamowania Chińskiej Republiki Ludowej. Żaloga m/s „Przyjaźń Narodów” uczciła święto przyjaciół z dalekiego wschodu — wieloma cennymi zobowiązaniami.

Wśród innych statków zobowiązała się oczyścić i przygotować ładownię statku pod dodatkowy ładunek z Colombo, oraz po planem wykonać wiele prac remontowych.

Poza tym elektrycy Pruszkowski i Dobrynek zobowiązali się indywidualnie zastosować na 6 windach statkowych własne usprawnienie zapobiegające zapaleniu się cewki luzownika. Zastępca kapitana — Gługla i as. radioficera — Jerzyk podjęli się pracować po 20 godzin przy konserwacji statku poza swoimi normalnymi obowiązkami.

Ostatnie tygodnie obfitowały w liczne spotkania naszych załóg.

Korespondent z s/s „Bytom” — Wacław Łuczarski donosi nam, że załoga tego statku spotkała się w drodze do Chin Ludowych z polskimi statkami „Czech” i „Lewant” oraz radzieckimi „Nikolajew” i „Tolbukhin”. Przy tej okazji przeprowadzono rozgrywki szachowe, ping-pongowe i strzeleckie. Wygrywały różne, ale zdecydowanie zwycięstwo nad kolegami

i nie zachęca ich do korzystać z oferowanego tonażu.

Co składa się na to, że pion techniczny tak często podaje nieścisłe terminy ukończenia remontu statków?

My eksploatacyjni, widzimy dwie przyczyny. Jedną z nich jest — swego rodzaju — asekuracja dwóch pracowników pionu technicznego, którzy w umowach zawieranych ze stocznia godzą się na odleglejsze terminy ukończenia remontów; druga przyczyna — to brak obiektywnej oceny przebiegu remontu. Często pracownicy pionu technicznego bezkrytycznie ustosunkowują się do sugerowanych przez stocznie terminów ukończenia remontów, przez co dają dowody braku poczucia współodpowiedzialności za maksymalne wykorzystanie zdolności eksploatacyjnej naszej floty.

Do wyrażenia takiej opinii, upoważniają nas doświadczenia. Weźmy dla przykładu ostatni remont parowca „Toruń”. W umowie ze stocznia termin oddania tego statku do eksploatacji ustalono na 30 września br. W czasie przeprowadzania remontu statku pion techniczny powiadomił eksploatację, że remont zostanie zakończony na 20 sierpnia. W oparciu o tę informację „Toruń” zafrachtowano do przewozu rudy z Koeping z datą ładowania 22 sierpnia. Niestety remont przedłużył się do końca sierpnia i armator musiał anulować umowę o przewóz.

Budując operatywny plan przewozów na wrzesień eksploatacja przewidziała dla parowca „Toruń” trzy podróże.

Choć instytucja ratowników istnieje na morzu od wielu lat, nie zawsze jest ona prawidłowo rozumiana, a jej znaczenie dla bezpieczeństwa życia na morzu nie zawsze jest należycie doceniane. Wskazuje na to chociażby wystąpienie jednego z naszych armatorów, który zamierzał zorganizować kurs ratowników według programu opracowanego dla kursu sanitarnego. Dlatego też krótko omówienie zadań ratowników, ich kwalifikacji i znaczenia tego dla sprawy bezpieczeństwa życia na morzu, wydaje się konieczne.

Po raz pierwszy instytucja ratowników została ustanowiona przez międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z r. 1929. Konwencja postanowiła, że na każdym statku pasażerskim powinna znajdować się odpowiednia ilość osób, posiadających umiejętności kierowania łodziami i tratwami ratunkowymi. Posiadanie tych kwalifikacji przez członka załogi, powinno być potwierdzone tzw. Świadectwem Ratownika, wydanym przez organ administracji morskiej po przeprowadzeniu praktycznego egzaminu. Na każdą łódź ratunkową powinno się przydzielić od 2 do 5 ratowników (zależnie od pojemności łodzi).

W celu wprowadzenia postanowień tej konwencji na statkach polskich, 4 lipca 1933 roku ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, które zalecało zapewnienie morskim statkom pasażerskim odpowiedniej liczby ratowników, określając warunki uzyskania świadectwa ratownika i powołując Urzędy Morskie do egzaminowania kandydatów oraz wydawania świadectw. Na podstawie tego rozporządzenia, 15 lutego 1934 roku, ukazało się z kolei zarządzenie dyrektora Urzędu Morskiego, które unormowało tryb powoływania komisji egzaminacyjnej według obowiązującego programu.

Nowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z roku 1948, wprowadziła pewne uzupełnienia w odniesieniu do ratowników, a w szczególności postanowiła, że dowódcą oraz jego zastępcą na każdej łodzi ratunkowej na statkach pasażerskich powinien być dyplomowany ratownik.

Niezależnie od wyżej wspomnianych konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sprawę ratowników obejmuje również konwencja Nr 74 z roku 1946 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy. Konwencja ta postanawia, że na wszystkich statkach, a zatem towarowych i pasażerskich, bez

Niestety „ostateczny” termin remontu tego statku zmieniano kilkakrotnie. Ostatecznie stanęło na tym, że statek wejdzie do eksploatacji 17 września. Eksploatacja zafrachtowała więc „Toruń” ponownie do przewozu rudy z Koeping. Jednym z warunków umowy frachtowej było złożenie 6-dniowego notywu gotowości statku. Zgodnie z tym, w dniu 13 września br. o godz. 11,30 armator wysłał do załadowcy wiadomość, że 19 września statek będzie gotów do przyjęcia ładunku w Koeping. W dwie godziny później... trzeba było odstąpić od umowy, bo termin zakończenia remontu parowca „Toruń”, okazał się nierealny. Błędne informacje o zakończeniu remontu fatalnie zawazyły na wykonaniu operatywnego planu przez statek. Zresztą nie tylko przez statek. Trzeba bowiem wiedzieć, że operatywny miesięczny plan przewozów jest planem kompleksowym, obowiązującym również porty i handel zagraniczny. Nieodbycie w tym planie trzech podróży przez statek „Toruń”, utrudniło również portom i handlowi zagranicznemu wykonanie miesięcznych zadań.

Podobnych przykładów, jak z parowcem „Toruń” można przytoczyć więcej.

Pion techniczny podał m. in. niewłaściwe terminy ukończenia okresowych remontów na parowcach „Wisła” i „Pstrowski”, które później cztery razy zmieniano.

Nie lepiej wygląda sprawa z nieplanowanymi remontami. Dużo mówi się w PZM o podejmowanych przez załogi zobowiązaniach dotyczących samoremontów i bezawaryjnego pływania. Zmierzają one do zapewnienia statkowi pełnej gotowości technicznej w okresie od jednej klasy do drugiej.

Jak jednak wygląda stan faktyczny?

Wcale niezadowolająco. Parowce „Rataj”, „Brygada Makowskiego”, „Kraśnik”, „Sołdek”, „Gliwice” i „Szczecin” straciły w Gdańsku i Szczecinie sporo czasu (około 30 dni) na skutek konieczności wykonania remontów międzyrejsowych. Mamy więc dowody aby twierdzić, że nasi koledzy z pionu technicznego muszą jeszcze wiele zrobić dla podniesienia gotowości technicznej statków i dla uzasadnienia twierdzenia jakoby u nich wszystko było w porządku.

Albert Winawer
Kierownik Eksploatacji II PZM

Ratownicy a bezpieczeństwo życia na morzu

Choć instytucja ratowników istnieje na morzu od wielu lat, nie zawsze jest ona prawidłowo rozumiana, a jej znaczenie dla bezpieczeństwa życia na morzu nie zawsze jest należycie doceniane. Wskazuje na to chociażby wystąpienie jednego z naszych armatorów, który zamierzał zorganizować kurs ratowników według programu opracowanego dla kursu sanitarnego. Dlatego też krótko omówienie zadań ratowników, ich kwalifikacji i znaczenia tego dla sprawy bezpieczeństwa życia na morzu, wydaje się konieczne.

Po raz pierwszy instytucja ratowników została ustanowiona przez międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z r. 1929. Konwencja postanowiła, że na każdym statku pasażerskim powinna znajdować się odpowiednia ilość osób, posiadających umiejętności kierowania łodziami i tratwami ratunkowymi. Posiadanie tych kwalifikacji przez członka załogi, powinno być potwierdzone tzw. Świadectwem Ratownika, wydanym przez organ administracji morskiej po przeprowadzeniu praktycznego egzaminu. Na każdą łódź ratunkową powinno się przydzielić od 2 do 5 ratowników (zależnie od pojemności łodzi).

W celu wprowadzenia postanowień tej konwencji na statkach polskich, 4 lipca 1933 roku ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, które zalecało zapewnienie morskim statkom pasażerskim odpowiedniej liczby ratowników, określając warunki uzyskania świadectwa ratownika i powołując Urzędy Morskie do egzaminowania kandydatów oraz wydawania świadectw. Na podstawie tego rozporządzenia, 15 lutego 1934 roku, ukazało się z kolei zarządzenie dyrektora Urzędu Morskiego, które unormowało tryb powoływania komisji egzaminacyjnej według obowiązującego programu.

Nowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z roku 1948, wprowadziła pewne uzupełnienia w odniesieniu do ratowników, a w szczególności postanowiła, że dowódcą oraz jego zastępcą na każdej łodzi ratunkowej na statkach pasażerskich powinien być dyplomowany ratownik.

Niezależnie od wyżej wspomnianych konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sprawę ratowników obejmuje również konwencja Nr 74 z roku 1946 dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy. Konwencja ta postanawia, że na wszystkich statkach, a zatem towarowych i pasażerskich, bez

względem na zakres uprawnej żeglugi, każdy starszy marynarz powinien posiadać świadectwo ratownika. Obowiązek konwencji został przez Polską Rzeczpospolitą Ludową ratyfikowany i obowiązywać zaczął już w życie.

W zrozumieniu tych konwencji oraz przepisów krajowych, zadaniem ratownika jest prawidłowe dowodzenie łodzią ratunkową i możliwie najskuteczniejsze ratowanie robitków. Dla ułatwienia wykonania tego zadania, gospodarzem każdej łodzi ratunkowej i każdej tratwy na statku powinien być dyplomowany ratownik, który jednocześnie powinien odpowiadać za konserwację łodzi, jej wyposażenie i sprzęt oraz za gotowość łodzi do natychmiastowego użycia.

Z powyższych względów, program szkolenia i egzaminu ratowników obejmuje zakres wiedzy wymaganej od odpowiedzialnego gospodarza i dowódcy łodzi ratunkowej. Szczegółowe omówienie tego programu w ramach krótkiego artykułu nie jest możliwe, można jednak wymienić ogólnie najważniejsze punkty tego programu:

Przyspieszają realizację planów



Na apel CRZZ coraz szerzej rozwija się wśród gdyńskich stoczniovców współzawodnictwo o pełne wykonanie zadań produkcyjnych IV kwartału br. Przewodzą w nim brygady kadłubowe Teofila Cichockiego, Alojzego Draszanowskiego i Pawła Kustaka. Na zdjęciu — u góry — kadłubowcy Draszanowskiego przy montażu nadbudówek na nowe jednostki. Montują one kadłuby nadbudówki o jeden dzień wcześniej, niż przewiduje plan.

Na wydziale obróbki mechanicznej wyróżnia się znany racjonalizator tokarz Zygmunt Olejnik (zdejmie obok). Postanowił on pracować bez braków i skrótów do połowy czasu obróbki tłoków na jednostkę „Gryf”.

Albert Winawer
Kierownik Eksploatacji II PZM

11. Szczegółowa znajomość alarmu opuszczenia statku, jego organizacja, wykonanie i prowadzenie ćwiczeń alarmowych.

12. Szczegółowa znajomość alarmu „człowiek za burtą”, jego organizacja, wykonanie i prowadzenie ćwiczeń.

13. Wiedomości z nautyki i sygnalizacji w zakresie niezbędnym dla dowódcy łodzi ratunkowej.

14. Ratowanie się na łodzi ze szczególnym uwzględnieniem zachowania się łodzi po opuszczeniu statku.

15. Zachowanie się na łodzi ratunkowej, rola i obowiązki do wody i jego zastępcy.

16. Pierwsza pomoc w nagłych wypadkach, ze szczególnym uwzględnieniem ratowania tonących i posługiwania się apteczką szalupową.

17. Wiedomości o innym sprzęcie ratunkowym i jego użyciu jak: kółka i pasy ratunkowe, bojki świetlne i dymne, tratwy automatyczne itp.

Każdy z tych punktów jest w programie rozbiity na szereg pozycji, które szczegółowo wskazują na zakres wiedzy w każdym dziale.

Jak widać kwalifikacje ratownika przewidziane przez program egzaminu są obszernie i wysokie. Trzeba jasno zdać sobie sprawę, że dopóki załogi naszych statków nie osiągną tych kwalifikacji, dopóty problem bezpieczeństwa życia na statkach nie będzie zadowalająco rozwiązany, a uratowanie człowieka który wypadł za burtę, będzie na dal wysocy problematyczne.

„Bezpieczeństwo życia ludzi kiego w wypadku katastrofy statku, zależy głównie od dobrego stanu łodzi i środków ratunkowych, od ich wyposażenia, oraz umiejętności manewrowania nimi. Nie jest w stanie usprawnić kierownictwa statku, na którym łodzi i środki ratunkowe są zaniedbane a załoga nie jest dostatecznie wyćwiczona w posługiwaniu się sprzętem ratunkowym”. Te słowa wstępu do „Wiedzy Okrętowej” kpt. z. w. A. Zielińskiego, powinny stanowić naczelną zasadę i pierwsze przykazanie dla tych, którzy ponoszą odpowiedzialność za bezpieczeństwo życia ludzkiego na morzu.

Trzeba pamiętać, że każdemu statkowi na morzu o każdej porze dnia i nocy grozi niebezpieczeństwo katastrofy, i że sprzęt ratunkowy musi być zawsze gotowy do natychmiastowego użycia. Zadanie to mogą wykonać tylko tacy ludzie, którzy rozumieją to bezpieczeństwo i potrafią wykonać stojące przed nimi zadania. Ludźmi tymi powinni być dyplomowani ratownicy, którzy z pomocą i pod kontrolą kapitana i oficerów powinni ustawicznie czu-

wać nad sprzętem ratunkowym i powinni czuć się współodpowiedzialnymi za bezpieczeństwo życia na swoich statkach. Taka jest rola i takie są zadania ratowników morskich. Aby je spełnić, należy marynarzy szkolić, prowadzić systematyczne ćwiczenia i ustawicznie czuwać nad prawidłowym przeszkoleniem całej załogi.

Odwiedziny to nie wszystko

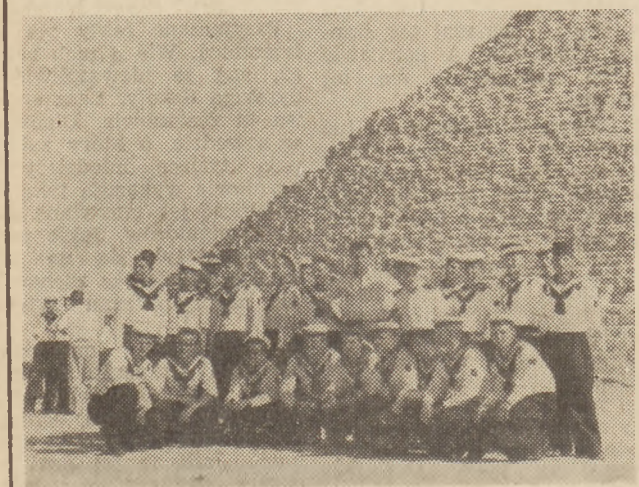
Od kilku już lat, załoga m/s „Warszawa” utrzymuje kontakt z załogą Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Od samego początku zawiązały się między naszymi załogami bardzo serdeczne stosunki. Dwa razy odwiedziliśmy już fabrykę na Żeraniu i raz podejmowaliśmy my załogę Żerania na naszym statku. Podczas tych spotkań dzielimy się swymi osiągnięciami, opowiadamy o swej pracy, bolączkach i kłopotach.

Nie wszystko jednak zrobiliśmy do tej pory, aby spotkanie te całkowicie spełniały swoje zadanie. Podczas pobytu w Warszawie najwięcej rozmawialiśmy z najmłodszymi przedstawicielami załogi tj. z przedszkolakami. Spotkanie to pozostało na długo w naszej pamięci, a i dzie ci o nas pamiętają. Niedawno np. otrzymaliśmy komplet rysunków przedstawiających pracę marynarza. Rysunki te sprawili nam dużą przyjemność. Kierownictwo zakładu umożliwiło nam zwiedzenie nie fabryki i uprzyjemniło czas pobytu w Warszawie. Do naszej dyspozycji przydzielono 5 samochodów osobowych dla zwiedzania miasta i okolic. Brak było jednak faktycznego spotkania z załogą fabryki, której część poznaliśmy jedynie podczas pobytu jej na naszym statku. Z naszej strony również nie mamy się czym pochwalić. Urządzone przez nas przyjęcie na statku, nie było zbyt dobrze zorganizowane.

Chcemy jak najbardziej zacieśnić naszą łączność z załogą FSO na Żeraniu, a więc wskazane byłoby na przyszłość, abyśmy częściej się spotykali z pracownikami produkcyjnymi, a wtedy obustronna korzyść z tych spotkań będzie dużo większa.

JÓZEF OLEJNIK
korespondent

Pamiętka na starość...



Nieważne — że mocno pali podzwrotnikowe słońce, bo dla takiej pamiętki warto się trochę spoczyć.

Na zdjęciu: uczestnicy rejsu statku „Daru Pomorza” do Odessy, podczas zwiedzania piramid w Egipcie.

Foto: Franciszek Włodarczyk

Z zaopatrzeniem nie zawsze dobrze

W wyniku dokonanej w ub. r. oceny działalności „Baltony” załoga tego przedsięwzięcia usprawniła zaopatrywanie statków. Marynarze PZM zasadniczo nie mieli powodów do narzekania. Od pewnego jednak czasu sytuacja zaczęła się pogarszać. Przy odbiorze zaopatrzenia w Szczecinie stewardzi notowali coraz częstsze nieścisłości w wyważeniu towaru, jak np. przy dostawie wędlin na m/s „Pillea” w dniu 9 lipca br. Prowiant dostarczano często w ostatniej chwili przed odejściem statku, co utrudniało stewardom kontrolę przyjmowanego zaopatrzenia i ewentualne zgłoszenie reklamacji. I tak np. w dniu 10 sierpnia nie dostarczono na s/s „Brygada Makowskiego” 10 kg cieplej i nie uznano reklamacji armatora.

Wiele pozostawiała do życzenia jakość artykułów,

a zwłaszcza warzyw, dostarczonych na s/s „Gdynia” (17 sierpnia br.), na m/s „Bug” (18 sierpnia br.) i na s/s „Brygada Makowskiego” (25 sierpnia br.).

Pogorszyła się również organizacja — co doprowadzało do przestoju statków. Na skutek nieterminowych dostaw z „Baltony” w dniu 30 sierpnia br. opóźniły wyjście na morze: s/s „Brygada Makowskiego” o 2 godziny, s/s „Kielce” o 3 1/2 godziny. 23 lipca br. dostarczono na s/s „Odra” prowiant w 3 godziny po odprawie.

Oto niektóre przykłady świadczące o niedociągnięciach w pracy szczecińskiej „Baltony”. Źródłem ich jest brak stałego i operatywnego nadzoru ze strony kierownictwa „Baltony” nad pracą ekip zaopatrujących. Nie bez winy są też stewardzi, którzy nie zawsze natychmiast reagują na uchy-

bienia w dostawach. Nie można ulegać samopokoju — taki ogólny wniosek wyciągnąć można z dyskusji na wrześniowym spotkaniu zaopatrzeniowców i stewardów gospodarczych PZM z pracownikami „Baltony” w Szczecinie.

Niewątpliwie pracownicy „Baltony” dołożą wszelkich starań, aby usprawnić zaopatrywanie statków. Do brze, że organizacja partyj-



Nie szukać licha...

Zapewne znacie z lat szkolnych ten wierszyk o niegrzecznej Andzi „co mamy nie słuchała, ukłuła się i płakała”. Cóż, nie dziwnym się małej Andzi, która nie zawierzyła przestrody matki i musiała dotknąć róży. Żeby na własnej skórze przekonać się, że róża kole. Ale, żeby „stare wilki morskie” — marynarze z parowca „Braterstwo” musieli w tak dziecinny sposób zdobywać doświadczenie, to wprost nie



do wiary... no bo przecież podobny wypadek był na statku „Pokój”. Ale nie uprzedzamy faktów.

W magazynie na parowcu „Braterstwo” było kilkanaście rakiet sygnalizacyjnych detonacyjnych, których nie można było wykorzystywać i które stanowiły dla statku niepotrzebny i niebezpieczny „balast”. Słusznie więc, że postanowiono pozbyć się go przez wyrzucenie za burtę. Zadanie to miał wykonać III oficer Stefan Kluga. I byłby się z niego wywiązał sprawnie, gdyby... nie znalazł się na statku — jak to się mówi — ludzie z inicjatywą, którzy postanowili urządzić sobie fajerwerk na wodach zatoki Biskajskiej. Żądza rozrywki ogarnęła ich tak dalece, że nie zwrócili najmniejszej uwagi na przestrogi III ofi-

cera, który wyjaśnił, że próba wystrzelenia rakiety stanowi niebezpieczeństwo dla wykonawców. „Przystąpili więc do dzieła”. Nie powiodło się z-cy kapłana Jasińskiemu i r/o Kraszewskiemu. Rakiety im nie wystrzeliły. Natomiast udało się to osiągnąć z 300 proc. skutkiem bosmanowi Czesławowi Matyi. W 300 proc.? No tak, bo rakiety: a) eksplodowały; b) — rozerwały się na pokładzie i wyrwały kawałek deski; c) — jej odłamki poważnie zraniły mł. mar. Eugeniusza Kornatowskiego, który nie powdusił się, żeby wychodził wtedy z zaoblenia rufowego.

Czy wypadek na parowcu „Braterstwo” będzie dostateczną nauką i ostrzeżeniem dla innych załóg? Można twierdzić, że tak i nie. Wszak zdarzył się on w 8 miesięcy po podobnym na motorowcu „Pokój”. Czyli, że nauka wyraźnie idzie w las... I dlatego trzeba coś na to poradzić. Sądymy, że armator znajdzie skuteczne środki, aby wybić z głowy niektórym marynarzom niebezpieczne zachcianki.

J. P.

Odwrótnie

Tow. Kujawa nie leni się. Tow. Kujawa chętnie opuszcza Warszawę, aby z ramienia Zarządu Okręgu ZZPZ odwiedzić od czasu do czasu tzw. teren.

Przemysł — ładne, historyczne miasto, a przy tym właśnie w terenie. Tow. Kujawa wziął więc delegację i w dniu 15 września przybył do Rejonu Dróg Wodnych w Przemyslu. Wysłuchał różnych skarg i zażaleń, pokłapał z wyrozumieniem głową i obiecał wszystko załatwić, m. in. zabrać do przedłużenia legitymację jednego z pracowników. Legitymację tę rzeczywiście zabrał, a przy tym przyrzekł, że natychmiast, odwrótnie odeśle ją z Warszawy wraz z nowymi kartkami związkowymi. Załatwił i to rzeczywiście odwrótnie, odwrótnie niż obiecał, to znaczy nie przysłał, chociaż minął już miesiąc od jego pobytu w Przemyslu.

ZET

W trosce o sprawność fizyczną

U wejścia do portu w Nowej Soli jest most, który podnoszony jest ręcznie — korbami. Do dziś dnia nie postarano się o zainstalowanie motoru do zwodzenia tego mostu.

Dziś każdy z was chyba też rację mi przyzna, że nie masz, ach nie masz jak ciała cięższyna. Bicepsy jak glazy i uda stalowe, to cel dla nas wzniosły — zadanie bojowe.

W myśl starej maksymy, że w zdrowym jest ciele duch zdrowy i zdrowia w ogóle tak wiele, że zdrowym właściwie być dawno już przestał, kto mięśnie swe kształcić i ćwiczyć zaprzestał.

Więc jeśli naprawdę ta sprawa cię boli, weź urlop i pojedź do portu w N. Soli. I spytaj żeglarczy tamtejszych po prostu jak drogą najkrótszą masz trafić do mostu.

Most jak przed wiekami, to znaczy zwodzony, choć ponoć uczeni rozbili atomy. Most trwa niezruszenie, spiętrzony nad wodą podnoszon przedawym sposobem i modą.

To znaczy korbami, więc ręcznie, poręcznie wyrabia ci mięśnie przyjemnie i zrecznie. Więc gdy ci kariera sportowa się marzy jak sprawność masz zdobyć — popytaj żeglarczy.

Z. S.

Uwaga! Niebezpieczeństwo

W sali kinowej pełno ludzi zapatrzonych w piękny film. Nagle w kabinie operatora wybuchł pożar i odcina jedyne wyjście. Powstała panika, krzyk, płacz... Nie, nie obawiajcie się. Nic, podobnego nie miało miejsca, choć może się zdarzyć.

Gdzie? Kiedyś zabił się na „Małgorzatę Fornalską” — świetlicę pływającą Żegluga na Odrze. Urządzone jest bardzo ładnie. Wszędzie panuje wzorowa czystość. Różne gry po prostu zapraszają do spędzenia przy nich dłuższej chwili. Ucieszyło mnie to, że Żegluga pomyślała o swoich pracownikach, ich rodzinach i stara się dać im przyjemną rozrywkę.

Wszedłem do drugiej sali. Tu wisi ekran do wyświetlania filmów. I właśnie ekran... nasunął mi ten mały kabryczny obrazek.

Przypatrzyłem się pomieszczeniu. Świetlica ma dwie duże sale — rozrywkową i kinową. W każdej znajduje się tylko jedno wejście i to umieszczone dość niefortunnie. Między obydwojema wejściami bowiem umieszczono kabinę kinooperatora. Poza tym drzwi od sali kinowej otwierają się do wewnątrz, a nie na zewnątrz, jak przewidują przepisy przeciwpożarowe. To już niedbalstwo. Przy przebudowie zapamiętano także uwzględnić przeciwnie strony sal zapasowe wyjścia.

„Małgorzatę Fornalską” przebudowano z barki motorowej. Jak widać przy tej okazji popełniono zasadnicze błędy. Dotąd jednak nie

zwróciła na nie uwagi ani dzi zapatrzonych w piękny film. Nagle w kabinie operatora wybuchł pożar i odcina jedyne wyjście. Powstała panika, krzyk, płacz... Nie, nie obawiajcie się. Nic, podobnego nie miało miejsca, choć może się zdarzyć.

Wydaje mi się, że komisje nie są po to aby tylko pisać i mówić o zabezpieczeniu życia ludzkiego ale przede wszystkim po to aby przestrzegać wprowadzania w życie odpowiednich zarządzeń mających na celu zapobieganie wypadkom.

Wydaje mi się, że Żegluga na Odrze nie powinna czekać na potwierdzenie wyimaginowanego przeze mnie obrazka. Myślę, że naprawdę nie warto.

PERKOZ
korespondent

Plan został uratowany ale...

Są sytuacje w eksploatacji każdego statku, że od jednego marynarza może zależeć wykonanie czy też nie wykonanie planu przewozów. Załogi statków, dla których wyjście z portu jest planowane w ostatnim dniu miesiąca kończącego kwartał, półrocze czy rok wiedzą dobrze o tym, że w takiej sytuacji warunkiem zaliczenia podróży do planu za dany okres jest wyjście do godz. 24,00. Należałoby się więc spodziewać, że w takim dniu wszyscy marynarze wykazują maksimum troski i czujności, żeby nie uchybić temu warunkowi.

Dlatego też tym bardziej nas dziwi zachowanie st. mar. Józefa Nowocienia („Olsztyn”), palacza Zbigniewa Obojskiego (parowiec „Gdynia”) którzy 30 września w ogóle nie przybyli na statki oraz III oficera Musielaka, który spóźnił się na wyjście statku „Wieluń”.

Dzięki operatywności pracowników lądowych armatorów, którzy w ostatniej chwili zdolali wymustrować st. marynarza i palacza oraz dzięki zrozumieniu WOP, który zezwolił na dowiezienie III oficera Musielaka na redę do czekającego tam s/s „Wieluń”, statki wyszły w morze przed godz. 24,00. Plan został więc uratowany. Fakt ten jednak nie ratuje wcale opinii o tych trzech marynarzach.

J. P.

Co z tymi holowaniami?

Jeszcze wciąż „nie gra” z holowaniem statków w naszych portach. Niekiedy ma rymarsze są zdania, że planowo przeprowadzone holowanie jest zjawiskiem „nie normalnym”.

Na przykład w Gdańsku na dzień 1 października br. godz. 5,30 zamówiono holownię m/s „Lewant”. Więc kapitan, I oficer, st. mechanik i 6 innych członków załogi pędzili koleją, autobusem, czy taksówką, aby zdążyć na umówiony termin.

Potem okazało się, że holowanie będzie nieco później. W rezultacie przeprowadzone go było później — bo dopiero... no po południu o godz. 14,45.

Śladem naszych interwencji

Na „Rutek” ciągły interwencji Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żegluga i kilkakrotnych interwencji naszej redakcji w sprawie przewlekającego się terminu zakończenia budowy przed szkoła w Łęczanach, Ministerstwo Żegluga — Departament inwestycji pismem z dnia 29 września br. zawiadomił nas, że wiceminister Stolarek wydał na stopę polecenie dotyczące zakończenia budowy przedszkola:

a) zobowiązał dyrektora Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni do wyznaczenia i osoby z CZZR i St. 1 osoby z Ekspozytury Warszawskiej Żegluga w Warszawie, z którymi wspólnie ob. dyr. Pałuch ma dopilnować, aby



Właściwie to moglibyśmy mieć pretensję, że nas tak hucnie nie witano jak „Kilińszczaków”, ale po rozpatrzeniu wszystkich za i przeciw doszliśmy do wniosku, że niech tak zostanie. To znaczy, my z „Curie Skłodowskiej”, zostaniemy za tymi z „Kilińskiego”. Ale za znaczącym w imieniu załogi, że ta kurtuzyja długo nie potrwa. Idąc śladami wielkiej rodaczki odkrywamy coś takiego, że tylko dmuchniemy i I miejsce we flocie murywane.

Ale nie o współzawodnictwie chcę zagać, a o człowieku, o którego troska dawno przestała kogoś w PLO interesować i nawet powstał u nas na ten temat żart. „Prezes” Rady Oddziałowej Józio dostał pismo — okólnik. Czyta go z przejęciem a Stasiek go pyta: — Co to za pismo?

— W ramach troski... — odpowiada Józio.

— Jakiej? — zapytuje Stasiek.

— ...o składki członkowskie.

W ramach troski o czoło

przypominał sobie dane go przyrzeczenia. Kiedy był w klasie siódmej nauczycielka — po prostu brunetka — przyrzekała mu, że za dobre sprawowanie będzie prze mawiała na pogrzebie burmistrza. Kiedy wreszcie burmistrz dokończył swe go żywota — Michał przemówienia nie „trzymał”. Nauczycielka zapomniała o swej obietnicy.

Już zupełnie wyraźnie rysowały mu się pod nosem zawiadające wąski, kiedy spotkał na swej drodze cud — kobietę. Chciał się z nią żenić. Owszem, przyrzekała mu to, pod warunkiem, że zapozna ją z kolegą — czeladnikiem rzeźniczym. On prosił spełnić. Ona zapomniała o danym słowie i za tydzień odbył się ślub... jej z rzeźnikiem.

Przykro mu się zrobiło, machnął na wszystko żarówką (jest elektrykiem) i zrobiwszy krótkie spięcie przyszedł do floty — (jak wiadomo ból miłości najlepiej koi wodą). Tu przyjęto go mile, serdecznie i z dobrośliwym uśmiechem powiedziano: —



Wielu — jak mówi piosenka — „wokół noc upojona, blada”. Miałem właśnie okazję, przekonać się o tym, jak ustyszałem wstrząsającą historię naszego praktykanta hotelowego Michała. Opowiadał mi ją i od czasu do czasu pierwszą marynarską wstrząsało łkanie.

Otóż życie Michaśka to — można rzec — niekończące się pasmo zawodzeń i niebezpiecznych obietnic. Kiedy był mały, ojciec przyrzekł mu rower, jak tylko zda do 5 klasy. Michaś, acz nie orzeł, do pięta taka przeszedł śpiewając. Roweru nie dostał. Okazało się, że ojciec nie

To bardzo ładnie Michaśka — „wokół noc upojona, blada”. Miałem właśnie okazję, przekonać się o tym, jak ustyszałem wstrząsającą historię naszego praktykanta hotelowego Michała. Opowiadał mi ją i od czasu do czasu pierwszą marynarską wstrząsało łkanie.

Otóż życie Michaśka to — można rzec — niekończące się pasmo zawodzeń i niebezpiecznych obietnic. Kiedy był mały, ojciec przyrzekł mu rower, jak tylko zda do 5 klasy. Michaś, acz nie orzeł, do pięta taka przeszedł śpiewając. Roweru nie dostał. Okazało się, że ojciec nie

J. P.

Dlaczego?

...PLO dostarczają stoczniom specyfikacje remontowe w bardzo późnym terminie, co utrudnia stoczniowcom przygotowanie się do remontu? I tak np. specyfikację na statek „Waryń



ski” armator przekazał Gdańską Stoczní Remontowej na kilka dni przed podstawieniem jednostki.

...Centralny Zarząd Morskiej Stoczni Remontowych zmienił w ostatniej chwili plan remontów na IV kwartał br. w Gdańskiej Stoczni Remontowej? Czyżby to miało ułatwić stoczniowcom wykonanie zadań planowych?

...dział zaopatrzenia PZM nie dostarczył dotychczas aparatu spawalniczego na s/s „Jedność Robotnicza”. Posiadanie takiego aparatu umożliwiłoby marynarzom zwiększenie zakresu samoremontów.

Magazyn
ciekawostek

Na Renie wprowadzono ostatnio do eksploatacji holownik motorowy na gaz generatorowy. Holownik ten wyposażony jest w trzy silniki Deutza po 300 KM każdy i 500 obrotach na minutę. Automatycznie zasilany generator gazowy przystosowany jest do gazowania antracytu (choć można w nim gazować również koks). O tym jak pracuje ten nowy rodzaj holownika, na razie nie mamy wiadomości.

PŁYWAJĄCE SANATORIUM

Po Woldze kursuje corocznie statek — „HORKOWSKAJA KOMUNA”. Mieści się na nim sanatorium radzieckich wodniaków. Podczas jednego rejsu leczy się tam i odpoczywa 170 kuracjuszy, skierowanych z różnych stron Związku Radzieckiego.

Statek wyposażono w różne gabinety lekarskie, a m. in. fizykoterapii, terapii, dentystyczny, wodoleczniczy itd., a także w bibliotekę i bogato urządzone świetlice. Ponadto dostarcza się tu regularnie gazety i czasopisma, wieczorami zaś odbywają się pogadanki, odczyty oraz gry zespołowe.

Z ogromną wdzięcznością wspominają wodniacy pobyt na statku „Horkowska Komuna”.

— Wspaniale się poprawiam — mówi Maria Michajłowna Smirnowa — dzwigiwa szczytba kowskiego portu — a ile poznałam nowych rzeczy? Kiedy pomyśle o tym, co widziałam — olbrzymie nadwoziańskie budowle i miasta, a także stolicę — to wszystko wydaje się cudownym snem.

W okresie nawigacyjnym „Horkowska Komuna” odbywa 6 rejsów — od Moskwy do Astrachania. W tym czasie, w pływającym sanatorium ponad 1300 wodniaków odzyskuje swe siły i zdrowie.

W. DEMIDOWA
(„Wodny Transport”)

Z marynarskich rejsów dookoła świata

Niezbýt miło było w Kielu

W PIĘKNY słoneczny dzień lipcowy pożegnaliśmy brzegi naszego kraju. S/s „Braterstwo” wypłynął w kolejny rejs do Chin Ludowych. Czekaliśmy sześć miesięcy podróży — i 21000 mil morskich do przebycia.

W pierwszym dniu każdy z nas był jeszcze trochę smutny po pożegnaniu swoich najbliższych. W następnym dniu — mimo mglistej pogody — twarze rozpogodziły się. Tu i ówdzie słychać było wesołe żarty a nawet muzykę.

Pierwszym naszym portem był Kiel gdzie kilka tygodni staliśmy w stoczni. Mając do dyspozycji dość dużo wolnego czasu, często zwiedzaliśmy miasto i przypatrywaliśmy się życiu ludności w Niemczech zachodnich. W rozmowach z robotnikami stocznioowymi, słyszeliśmy niejednokrotnie, że Niemcy mają dość już wojny i rozbicia kraju. Pragniemy zjednoczenia Niemiec, wolnych wyborów i kresu zimnej wojny — mówili robotnicy. — Mamy już dość polityki Adenauera, który zaczyna na nowo wskrzeszać Wehrmacht i wszystkie czółowe stanowiska obsadza byłymi hitlerowcami. Dość mamy żołądków amerykańskich, które rzucają nas i gwałcą nasze kobiety.

Niejednokrotnie sami byliśmy świadkami wypadków, gdy żołnierze amerykańscy

zaczepiali na ulicy kobiety i ubliżali im. Wieczorami w spelunkach portowych jest pełno żołnierzy. Dochodzą stamtąd krzyki i odgłosy awantur. Na najbliższym rogu zaś stoi kilku żandarmerii MP i niemiecki wóz policyjny dozorujący... aby



Młodzież Niemiec zachodnich woli również pokojowe życie niż potrawienie szablą... Młodzi Niemcy z Bad - Homburg (jak widać na zdjęciu) zadokumentowali swoją wolę pokoju paląc publicznie afisz werbunkowy p. Blanka.

yankeosom nie działa się stało zamieszanie. Natychmiast zjawili się policja i zabrali murzyna. Żołnierze widząc jednak nieprzyjazne spojrzenia obecnych, szybko opuścili lokal.

W przeddzień rozpoczęcia genewskiej konferencji Wielkiej Czwórki, byliśmy świadkami pochodu rewizjonistów niemieckich w Kielu. Przez główne ulice miasta, szło nie więcej jak dziesięciu ludzi niosących transparyenty z żądaniem zwrotu naszych ziem zachodnich. Za nimi biegła duża gromada dzieciaków w wieku od

6 do 10 lat. Byliśmy ciekawi jak ludność ustosunkuje się do tego widowiska. Nikt z przechodniów nie zwracał jednak żadnej uwagi na ten pochód, pomimo hucznych bębneków i trąbek. Widocznie społeczeństwo niemieckie doszło już do przekonania, że ziemie zachodnie są w rękach prawowitych właścicieli.



Młodzież Niemiec zachodnich woli również pokojowe życie niż potrawienie szablą... Młodzi Niemcy z Bad - Homburg (jak widać na zdjęciu) zadokumentowali swoją wolę pokoju paląc publicznie afisz werbunkowy p. Blanka.

Pod koniec lipca wyruszyliśmy w dalszą podróż. Z Kielu wywieźliśmy niezbyt przyjemne wspomnienia.

KAHA
korespondent

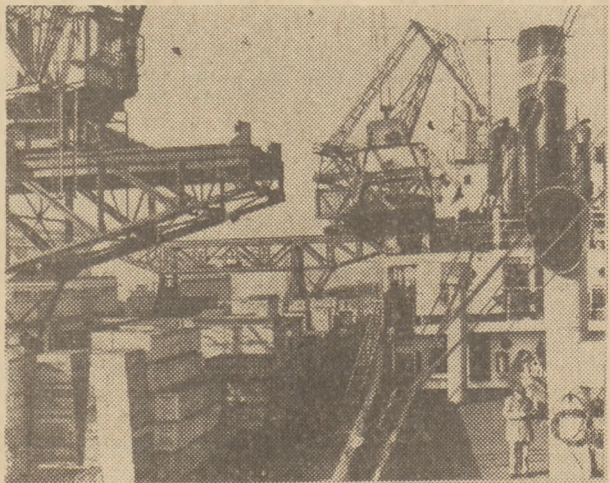
W portach morskich NRD

Rząd Niemieckiej Republiki Demokratycznej dużo uwagi poświęca portom morskim. W wyniku rozbudowy, NRD rozporządza do brzo wyposażonymi portami morskimi, które w pełni zaspokajają wymagania nieustannie rozwijającego się handlu wewnętrznego. Najważniejszymi morskimi portami są: Stralsund, Rostock-Warnemünde i Wismar.

W porcie WISMAR przeładowuje się przede wszystkim potas i drewno. Basen portowy dla statków transoceanicznych został przebu-

dowany i poszerzony. W „starym porcie” znajdują się duże elewatory na cement, cukier i płace na składowanie stali oraz materiały drzewnych. Już w 1951 roku ilość towarów przeładowywanych w porcie wismarskim była o 3,8 razy

buduje także i duże frachtowce. W Warnemünde stworzono największą stocznice Niemieckiej Republiki Demokratycznej — „stocznice Warnow”. Tu remontuje się i przebudowuje statki morskie, buduje się tu również i jednostki 10 000 DTW. Dzie-



Na zdjęciu: fragment nabrzeża portowego w Rostock - Warnemünde

większa niż w 1937 r. W ostatnich czterech latach przeładunek wzrósł jeszcze bardziej.

Przewaga Wismaru i innych większych portów NRD jest to, że w bezpośrednim sąsiedztwie rozmieszczone są stocznie, które wykonują wszelkie prace remontowe. W ostatnich latach stocznia wismarska przekształciła się w duże przedsiębiorstwo remontujące i budujące statki.

Główna część miasta portowego ROSTOCK, położona jest nad rzeką Warnow. U ujścia znajduje się port WARNEMÜNDE, połączony administracyjnie z Rostockiem. Z tego powodu powstała też nazwa — Rostock - Warnemünde. Do portu mogą wchodzić statki do 3000 BRT. Głównym towarem tego portu są: surowce, towary spożywcze, węgiel brunatny i maszyny. Przeładunek zwiększa się z roku na rok i już w 1951 r. był 31 razy większy niż w latach przedwojennych i ma nadal tendencję wzrostową.

W Rostocku znajduje się stocznia „Neptun”, w której w 1951 roku zbudowano pierwszy niemiecki statek śrubowy. Dziś stocznia ta

się takich frachtowców corocznie wejdzie w skład floty handlowej NRD. Załoga „Stoczni Warnow” buduje pasażerskie statki rzeczne, statki ratunkowe i dźwigi pływające.

Port STRALSUND znajduje się w pobliżu wyspy Rugen (Rugia). W Stralsundzie przeładowuje się głównie zboże, brykiety i ryby. Zdolność przepustowa portu w porównaniu z 1937 rokiem podwyższyła się wielokrotnie. Do Stralsundu zawijają statki z krajów skandynawskich, ZSRR, Holandii, Belgii i Francji.

Morskie drobiazgi językowe

KILKA SŁÓW

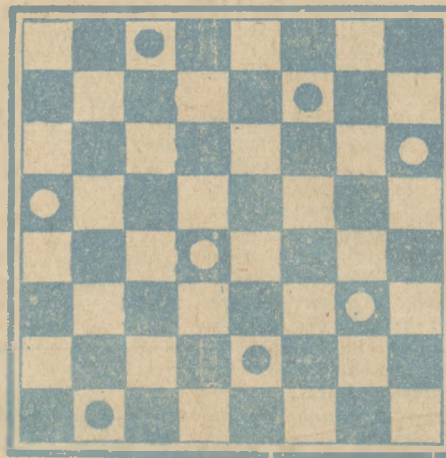
O WYRAZIE „PŁOSO”

Chyba wszystkim wodniakom znany jest wyraz „płoso”. Ale nie wszyscy wiedzą, że jest to wyraz bardzo stary w języku polskim i jest pochodzenia słowiańskiego. Wyraz „płoso” (pierwotnie „plo”, a później „pleso”) oznaczał — wolną przestrzeń wodną (jeziorko itp.). Dziś np. u Czechów „płoso” oznacza kałużę, staw, jezioro (np. w Tatrach słowackich wiele jest plosów, po stronie polskiej np. Czarny Staw itd.). Wielki Słownik Języka Polskiego Karłowicza-Kryńskiego z początku bieżącego wieku wyraz „płoso” objaś-

nia następująco: „głębia, głębokie miejsce w potoku, gdzie jest spadek nagły; dziura wybita przez wodę; pełne jezioro”. Techniczny termin „płoso” oznacza dziś głębokość przed i za przemięciem. To samo oznacza rosyjski wyraz „ples” (w języku rosyjskim jednak wyraz ten oznacza również partię rzeki, oddzielone rzeki, a także, w specjalnych warunkach — płytką zatokę, szczególnie w Zatoce Flińskiej, na przykład na Zatoce tej jest Kasarski Ples; a więc w języku rosyjskim wyraz ten rozszerzył się na inne pojęcia, związane jednak z rzeką, wodą, przestrzeniami wodnymi).

Prawda, że łatwe?

Poniżej podajemy prawidłowe ustawienie damek na szachownicy, zamieszczonej w nr 13(107).



Za prawidłowe ustawienie damek nagrody książkowe otrzymują:

1. Jan Czarnecki z Myślenic, 2. Leon Wiśniewski z Dębna Lubuskiego, 3. Henryk Musiatowicz z Wejherowa, 4. Manfred Wedemajer z Bytowa, 5. Zdzisław Konarski z Warszawy.

Książki wysyłamy pocztą.

KONKURS

Zarząd Główny ZZZP ogłasza konkurs na tytuł najlepszego Społecznego Inspektora Pracy w resorcie żeglugi.

WARUNKI KONKURSU

W konkursie mogą brać udział wszyscy Społeczni Inspektory Pracy, zatrudnieni w zakładach pracy naszego resortu. Prace konkursowe powinny zawierać: opis stanu bhp od dnia objęcia stanowiska przez

SIP i uzyskane dzięki jego działalności osiągnięcia do dnia 20 listopada, metody pracy, sposoby wykorzystania swych uprawnień w celu podniesienia stanu bhp w zakładzie pracy itd.

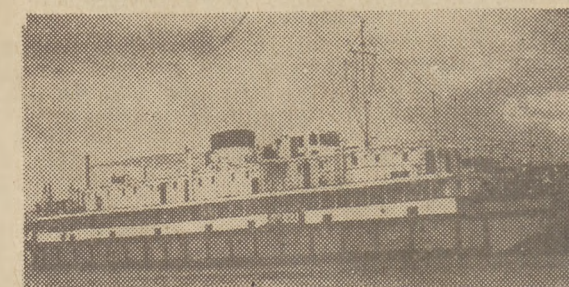
Prace powinny być przesłane w jednym egzemplarzu w maszynopiśmie, względnie odręcznie (czytelnie), podpisane czytelnie nazwiskiem, z podaniem zakładu pracy w którym autor jest zatrudniony i zaopiniowane przez Radę Zakładową.

Termin nadsyłania prac konkursowych do Z. Gł. ZZZP upływa z dniem 20 listopada br.

Sprostowanie

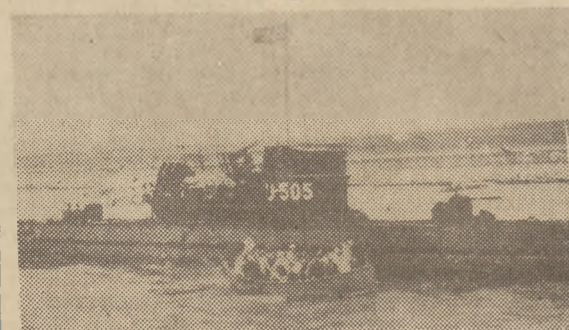
W numerze 19(113) „Steru” na str. 5 zamieściliśmy notatkę pt. „Z higieną na bałdier”.

Jak to logicznie wynika z treści, krytyka dotyczy s/s „Brygada Makowskiego”, a nie s/s „Jednostka Robotnicza”. Niestety — w przedostatnim wierszu podaliśmy zamiast „Brygada Makowskiego” — s/s „Jednostka Robotnicza”, za co załoga serdecznie przeprasza.



STATKI Z ŻELAZOBETONU

Zamieszczona na powyższym zdjęciu pływająca baza morską, zbudowana została niedawno w Bułgarii z żelazobetonu. Dwie takie bazy wykonano m. in. na zamówienie Związku Radzieckiego. Są one przeznaczone dla budowlanych portów czarnomorskich. Na każdej jednostce znajdują się wygodne pomieszczenia dla 200 ludzi, łazienki, pralnia, stołówka a także bogato wyposażona świetlica będąca jednocześnie salą kinową.

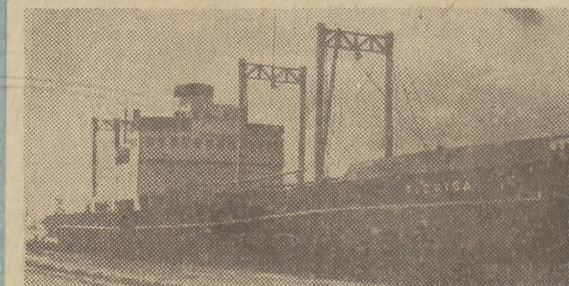


OBY PRZYPOMINAŁ...

Amerikanie znacznym nakładem kosztów i trudów sprowadzili nie tak dawno z Europy, tym razem co prawda nie stare szkockie zamczysko, lecz exhitlerowski okręt podwodny „U 505”. Jednostka ta (na zdjęciu) przeholowana została do Chicago, gdzie ustawiono ją na lądzie jako eksponat w miejscowym Muzeum Wiedzy i Przemysłu. Eksponat rzeczywiście — „nie licho”. W swoim czasie wraz z innymi podwodnymi korsarzami „U 505” zatopił zapewne niejednego amerykański statek. Oby przypominał on obecnie wszystkim Amerykanom o zgubnych skutkach polityki popierania odradzającego się militarysty w Niemczech zachodnich...

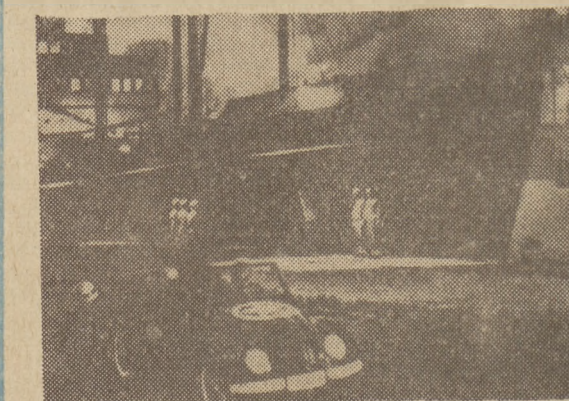


— Kapitanie! Skatki na kursie!
— Ja widzę palmy!



JESZCZE O OSZUSTWACH X MUZY

Pisaliśmy nie tak dawno w „Bocianim Gnieździe” o niewinnym „oszustwie” realizatorów filmu „Anna Susanna”, którzy sceny morskie „kreśli” przy użyciu makiet zagłowa. A oto druga ciekawostka z tej samej serii: Filmowcy NRD nakreśli swego czasu film „Nabrzeże V”, mówiący o życiu i walce dokerów w portach zachodnich Niemiec. W związku z tym zaszła konieczność wybudowania makiet amerykańskiego transportowca, na którym rozgrywała się część akcji. W ciągu miesiąca przy jednym z nabrzeży portu Rostock, 12 cieleń wzniosło z dyktu i gipsu potężną, 75 m długą makietę przedstawiającą zdjęcie górne. U dołu zamieścił filmy fotos, na którym widać jak dobrze makietę odegrała swoją rolę.



Uwaga!

Prenumeratory „Steru”

Nie wszyscy nasi czytelnicy wiedzą, że „Ster” jest drukowany w dwóch wydaniach:

dla żeglugi morskiej i dla żeglugi śródlądowej (co jest wyraźnie zaznaczone pod winietą tytułową).

Aby uniknąć nieporozumień przy odbiorze, należy przy zamawianiu prenumeraty podawać wyraźnie, które wydanie czytelnik pragnie o otrzymywać.

W wypadku otrzymania niewłaściwej mutacji prosimy niezwłocznie reklamować w miejscu zamówienia lub w Oddziale Wojew. PUPIK „Ruch” — Gdańsk ul. Tkacka 9/10.



Zdjęcia w numerze: Szczepanowicz, Pałkiewicz, Włodarczyk, Makowskiego, Syrowatki, DDRiA. Rysunki: Karłowski.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL — Wydawnictwo Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 34. Tel. Redakcji 53 93. Zamówienie i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Wojewódzki PPK „Ruch” w Gdańsku, ul. Tkacka 9/10 na konto PKO XI-4080 110. Opłaty za prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartałnie 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 PUPIK „Ruch” Sekcja Eksportu — Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Nakład 11.300 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap.rol. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczane od 5. 10. do 12. 10. 1955 r. Druk ukończono 15. 10. 55. — zam. nr 3190 — W-8-1126.