

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 16(110) rok 5

GDAŃSK, 15 - 31 SIERPNIA 1955 R.

Cena 40 gr



50 lat pracy ma już za sobą TADEUSZ FRAJNDT z Sandomierskiej Stoczni Rzeczej, a jeszcze nie daje się wyprowadzić z jednego młodemu. Za długoletnią pracę został on niedawno odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Na zdjęciu: T. Frajndt ze swoim uczniem — przodującym brygadzią Zygmuntem Jedlińskim.

O skrócenie czasu postoju statków linii lewantyńskiej

Na ostatniej konferencji partyjno-ekonomicznej w PLO dyskutanci wykazali, że istnieją jeszcze po-

ważne rezerwy czasu tkwiące w postojach statków w portach krajowych.

Analityczne dane, dotyczące linii lewantyńskiej wykazują, że czas postoju w portach statków tej linii, w stosunku do czasu pobytu w morzu w ciągu jednej podróży wynosi aż około 46 proc. z czego duża część czasu pochłaniają postoje w Gdańsku.

W pierwszej połowie ubr. ukazał się w „Głosie Wybrzeża” artykuł tow. Skorupińskiego, wskazujący rezerwy czasu statków tej linii. Niestety w dalszym ciągu są one niedostatecznie wykorzystywane.

Dlaczego tak się dzieje?

W listopadzie 1953 roku Zarząd Portu przeniósł bazę linii lewantyńskiej w Gdańsku z basenu WOC na nabrzeże Wiślane, przy czym bazą drobnicy importowej w dalszym ciągu pozostał obszar wolnej strefy. Zważywszy, że statki lewantyńskie przywożą często również ładunki masowe powstaje taka sytuacja, że statek wyładunku bawelny na WOC, rudę w Basenie Górniczym, a załadunku dokonuje na nabrzeżu Wiślanym.

Jeśli dodamy, że niejednokrotnie większe partie towarów eksportowych — a szczególnie żelaza — z braku miejsca na nabrzeżu Wiślanym są składowane w innym miejscu, statek po przybyciu do Gdańska trzeba holować aż cztery razy.

Poza tym Gdańsk — jak wiadomo — nie posiada odpowiedniej bazy bunkrowej, a więc po zakończeniu załadunku, dla pobrania paliwa statek musi jeszcze zawinąć do Gdyni.

Biorąc powyższe pod uwagę nie trudno zorientować się, jak wielkie rezerwy czasu kryje opisana sytuacja. Trzeba także dodać, że każde przeholowanie statku zawiera w swej istocie ryzyko jeszcze większej straty czasu i dezorganizuje właściwą gospodarkę wolnym czasem załogi.

Równocześnie należy stwierdzić, że tak magazyny jak i place nabrzeża Wiślanego są zbyt małe dla potrzeb linii lewantyńskiej.

Jasne, że taka sytuacja w porcie przedłuża czas postoju statków, ale obraz nie byłby pełny, gdybyśmy samokrytycznie nie wykazali swoich błędów i braków.

Nie zrobiliśmy dotąd wiele, a przynajmniej nie wykazaliśmy dostatecznych starań, aby bukowanie ładunków w trójkącie PLO — „Polfracht” — „Hartwig” postawić na lepszym niż do tychczas poziomie. Listy ładunkowe nie zawsze są opracowywane dokładnie, w dalszym ciągu zdarzają się jeszcze wypadki mustrowania członków załogi w ostatniej chwili — co w konsekwencji opóźnia wyjście statku w morze. Zmiany starszych oficerów podczas załadunku utrudniają pracę

portu i powodują przerwy w pracy. (Np. załadunek m/s „Nowa Huta” w czasie 2—3 czerwca).

Aby więc poprawić istniejący stan rzeczy i skrócić czas postoju statków linii lewantyńskiej w porcie należy:

- ustalić bazę w jednym, odpowiednim miejscu;
- korzystać w szerokim zakresie z barek, aby statek nie spełniał w porcie roli lichtugi rozwożący towary w różnych kierunkach;
- dążyć do nawiązania częstszych kontaktów zarówno z „Polfrachtem” jak i „Hartwitem” w celu usprawnienia eksploatacji statków w porcie i doprowadzić do zawarcia umowy planowej z „C. Hartwig” w Gdańsku;
- wyeliminować nieterminowe zmiany w składzie załogi statku;
- dążyć do stworzenia odpowiedniej bazy bunkrowej w Gdańsku.

Dowiadujemy się, że Zarząd Portu w Gdańsku zamierza przenieść bazę linii na WOC do magazynów Nr 1 i 2. Zamiarowi temu można tylko przyklasnąć i życzyć, aby stał się jak najprędzej rzeczywistością. Nowa baza będzie dla linii lewantyńskiej znacznie odpowiedniejsza i pozwoli na zmniejszenie ilości przeholowań.

Byłoby również dobrze, gdyby CPN znalazł możliwość stworzenia odpowiedniej bazy bunkrowej w Gdańsku. Baza taka już na wet istnieje, lecz z przyczyn dla nas niewiadomych nie dysponuje ona takim paliwem, jakiego używają statki PMH.

Powinno również nastąpić większe niż dotychczas wykorzystanie barek, co na pewno przyniesie gospodarce dalsze oszczędności.

Jeśli chociaż w części wyżej postawione wyżej zadania możemy być pewni, że w poważnej części ograniczymy bezproduktywne przestoje statków w portach krajowych.

IK

Za Przyjaźń, za Pokój!

(Od specjalnego wysłannika „Steru” na V Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów)

U ZBIEGU ulic Marszałkowskiej i gen. Sikorskiego, opodal strzelistego: pięknego Pałacu Kultury i Nauki oraz Dworca Centralnego ustawiono stół. Na nim, złotymi literami i cyframi wypisane są odległości z miasta Festiwalu do

ki wybuchu bomby atomowej w Hiroszimie. Obok tych plansz spaceruje pod rękę chłopak z Ameryki i filigranowa Japonka. Są szczęśliwi i weseli. Kiedy spoglądają na plansze smutnieją. Wspomnienia są przykre. Teraz młody Amerykanin ściska rękę Japonki i na migi pokazuje nie bój się, już nigdy nie powtórzy się to. I oboje wybuchają serdecznym, radosnym śmiechem. Wierzą, że przyszłość będzie lepsza.

O Festiwalu, o delegacjach, ich pięknych występach, niebawem serdecznym nastroju jaki panuje, imponujących zawodach sportowych napisano już wiele, a z pewnością jeszcze raz tyle się o tym napisze. Niebawem trudno jest z olbrzymiej ilości wrażeń i uczuć wyłowić to najważniejsze, najpiękniejsze. A jednak o pewnych rzeczach można mówić i pisać, jak o czymś naprawdę niezapomnianym. Dla marynarzy i portowców z Polski będzie to spotkanie z dokerami i marynarzami z różnych krajów uczestniczącymi w Festiwalu.

sypują się z nich weseli różni młodzie ludźmi. W powietrzu krzyżują się różnorodne pozdrowienia i okrzyki. Statek aż tętni od śmiechu i piosenek. Już na rufie usiedli dokerzy z Chile, weseli czarni chłopcy i pod „batutą” dokera Bednarecon Sales rozpoczynają śpiewać „Besame mucho” dalej młodzi Niemcy z Hamburga i Rostocku, Szwedzi z Göteborg, Belgowie, Polacy z Gdańska, Gdyni i Szczecina, Finowie i Francuzi, Dunczy, Holendrzy, Marokańczycy, Australijczycy i Turcy. Trudno dopisać wszystkich „obejść” i spytać skąd

ma klucz do przyszłości i musi nim otworzyć te drzwi, na których widnieje napis: **Szczęście.**

Jeden po drugim podchodzili do mikrofonu delegaci i w prostych słowach opowiadali o swym życiu i walce. Wszyscy mówili o gościnności Polski o szczęśliwym życiu młodzieży polskiej i o budowie pięknych miast i osiedli w zniszczonym wojną kraju. Nie będę przytaczał wypowiedzi „do mikrofonu”, zacytuje natomiast fragmenty rozmów „prywatnie” (Dokończenie na str. 2)



Barwnie i wesoło wyglądają w czerwonych czapkach dokerzy z Norwegii: Juul Haugerud i Kristofer Tangen.

Delegat PMH — Ryszard Wilczyński i marynarze australijscy H. R. Scott i Walter Kaufmann pozują specjalnie do zdjęcia dla „Steru”. Udało się

stolic różnych krajów. Przy tym stopie często zatrzymują się ludzie, spoglądają nań i po krótkim namyśle z przyjemnym uśmiechem na twarz odchodzą. Myślę, że może ten lub ów przechodził wybiera się np. do Paryża? Nie! Każdy, który spogląda na wielkie odległości wypisane na słupie, dochodzi szybko do wniosku, że przecież one nie znaczą dla uczuć przyjaźni i braterstwa.

Festiwal jest tego najlepszym przykładem.

Z najdalszych zakątków świata, z miast których odległość do Warszawy liczy się na dziesiątki tysięcy kilometrów przyjechali do stolicy Polski wysłannicy pokoju, wysłannicy najserdeczniejszych życzeń ludzkości.

Na Marszałkowskiej ustawiono wielkie plansze, wskazujące z jednej strony możliwości rozwoju przy użyciu energii atomowej, z drugiej zaś zniszczenie, jakie ten atom może przynieść. Nad planszami napisy: „Już nigdy więcej bomby atomowej” „WE DEMAND THE PROHIBITION OF ATOMIC WEAPONS”, „EXIGI-MAOS LA PROHIBICION DE LAS ARMAS ATOMICAS”.

Jedna plansza ilustruje piękne, dojrzałe jabłko, a druga wstrząsające w wyrazie obrazy malarzy japońskich, przedstawiające skut-

Słońce zawisło już dość wysoko. Lekki wiatr jak gdyby drażnił się z chmurami, to je rozdzielał, to znowu łączył. Mętna woda Wiśły z bulgotem obmywała kamienie nabrzeża. Do przystani dobił statek pasażerski „Waryński”. Za chwilę

Spotkanie młodzieży zapoczątkowuje marynarz australijski R. Scott z Melbourne, który m. in. mówi: —



Nie spotkaliby się, gdyby nie Festiwal. Oto młody robotnik stoczniowy z Hamburga Friedo Pohlemer (z lewej) w przyjacielskiej rozmowie z marynarzem ze statku „Vorwärts” z NRD Gerhardem Wulff. Na Festiwal przyjechali z gorącym pragnieniem połączenia swego kraju.

na trap „ładuje się” Polska Kronika Filmowa, a za nią czeska i francuska. Widać, że spotkanie dzisiejsze należy do spraw „wyjątkowych”. I rzeczywiście.

Po chwili do przystani podjeżdżają autokary i wy-

Powiedzmy sobie szczerze o warunkach swej pracy, a łatwiej nam będzie walczyć o ich poprawę, powiedzmy sobie o wolności i swobodzie, a łatwiej nam będzie żądać ich tam, gdzie ich do tychczas nie ma. Młodzież

S/S »KILIŃSKI« WRACA...

O STATNI rejs „Kilińskiego” w Ludowym Wietnamie był wspaniałym końcowym akordem naszej pracy. Żegnani entuzjastycznie przez liczne delegacje w porcie Hai Phong zakończyliśmy 9-miesięczną pracę przy repatriacji ludności Wietnamu. Władze wietnamskie zorganizowały dla załogi wiele przyjemnych i ciekawych wycieczek. Najprzyjemniejsza z nich, to dwudniowa wycieczka do stolicy — Hanoi, gdzie byliśmy podejmowani przez przedstawicieli władz WRD i naszą ambasadę.

W Hanoi zwiedziliśmy wystawę prac grafików i rzeźb wietnamskich. Z zainteresowaniem oglądaliśmy stare światynne nagrody i wiele innych ciekawych zabytków. Kilku-godzinna wycieczka po mieście, oraz zwiedzenie ogrodu botanicznego z uroczym stawem pełnym kwiatów lotosu, wywarło na nas duże wrażenie. Wzruszyła nas serdeczna atmosfera, jaka panowała na przyjęciach u prezydenta miasta Hanoi, w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, w Centralnej

Radzie Związków Zawodowych, nie mówiąc już o przyjęciu w naszej ambasadzie, gdzie czuliśmy się jak u siebie w domu.

Wszędzie spotykaliśmy naszych znajomych z rejsów na „Kilińskim”. Wice minister Obrony Narodowej WRD żegnając załogę „Kilińskiego”, tak podsumował naszą pracę: „Wy, towarzysze marynarze polscy, jesteście dzielnymi robotnikami, patriotami polskimi, bohaterskimi marynarzami — internacjonalistami. Wykonaliście wspaniałe zadanie, dając przykład głębokiego internacjonalizmu”.

Przed wyjściem statku z Hai Phongu, w obszernym magazynie portowym zebrały się rzesze robotników z przedstawicielami władz wietnamskich, delegatem Rządu wietnamskiego oraz przedstawicielami Ambasady PRL w Hanoi. W czasie tej uroczystości Rząd Wietnamski przekazał nam słońca dla naszego kraju. Na wniosek naszej załogi, egzotycznemu zwierzęciu nadano imię „Partyzant” na pamiątkę jego walki z okupantami.

Od kraju dzieli nas już dosłownie dni. Załoga „ubiera statek w odświętne szaty”. Minia, farby, młotek, pędzle, skrobaczki są w ciągłym ruchu. Pracujemy wspólnie, lecz nie sposób nie wyróżnić tu takich kolegów jak: P. Franko, a, R. Zarebskie.

Dokończenie na str. 2



Wietnamska Młodzież wrzuciła załogę serdecznym przyjęciem. Wśród gorących oklasków marynarze zostali obdarowani bukietami kwiatów.

W odpowiedzi na krytykę korespondenta

Nasz korespondent z Gdynskiej Stoczni Remontowej Mieczysław Kurk nadesłał nam artykuł in formujący o brakach w pracy działu głównego technologa stoczni. Autor, który jest pracownikiem działu kontroli technicznej, zwrócił uwagę na kilka ważnych i pilnych spraw. Postanowiliśmy zatem wykorzystać korespondencję dla natychmiastowej interwencji. W porozumieniu z Komitetem Miejskim PZPR w Gdyni i przy współudziale Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych zorganizowaliśmy spotkanie z aktywnymi stocznikami w czasie którego przedyskutowano treść korespondencji. W wyniku spotkania otrzymaliśmy od kierownictwa stoczni odpowiedź na artykuł korespondenta, którą zamieszczamy poniżej:

K ORESPONDENCJA nadesłana do redakcji „Steru” przez ob. Mieczysława Kurkę dotyczyła istotnych błędów i niedociągnięć w pracy działu głównego technologa. Wiele z nich znał, niektóre zaś zyskały nowe twórcze nasświetlenie w czasie omawiania artykułu.

Zasadniczy zarzut, stawiany przez korespondenta dotyczy trudności produkcyjnych powstających z braku terminowego i właściwego przygotowania kart roboczych. Spostrzeżenie to jest słuszne. Znamy te fakty późno, w tym samym czasie, gdy wstawialiśmy kartę. Pewną część kart rozpisuje się niefachowo, często rozwlekle i niezrozumiale, bez dokładnego sprecyzowania zadania, co utrudnia pracę wykonawcom. Korespondent słusznie też podkreślił straty czasu roboczego, wynikające z braku dostatecznej ilości wzorcowych opracowań oraz instrukcji technologicznych na powtarzające się typowe prace remontowe.

Co robimy, względnie jak zamierzamy zaradzić tym trudnościom?

Pracujemy nad usprawnieniem naszego wydzielonego planowania operatywnego. Od połowy br. stosujemy ramowe miesięczne harmonogramy remontów poszczególnych statków. Jednak nie stanowią one jeszcze dostatecznej podstawy do polepszenia rozpisywania kart.

Aby temu zaradzić postanowiliśmy oprzeć się na wydzielonych harmonogramach dekadowych, które będą

dzieliły obecnie lepiej wykonywać. Nie zawsze nasi planiści mają dostateczną praktykę w operatywnym planowaniu produkcji. Potrzebna jest więc pomoc i współpraca mistrzów i budowniczych, owoce której będzie urealnienie harmonogramów, co przyczyni się do wcześniejszego napływu kart na warsztat. Wiele przeszkód we właściwym napływie kart, może usunąć analiza. Taki wniosek wysunęto w czasie spotkania i dział technologiczny uznał go za twórczy.

Z dniem 30 lipca br. wprowadziliśmy dekadową analizę napływu kart. Będziemy czuwać nad tym, aby technolodzy i rozdzielnicy wykonywali te analizy dla systematycznego usprawniania ich pracy.

Innym zagadnieniem, które poruszył korespondent, to polepszenie jakości opracowań technologicznych. Samo krytycznie stwierdzamy, że sprawa ta dotychczas kulata, mimo, że niejednokrotnie była ona omawiana. Na II konferencji partyjno-ekonomicznej — postawiono działowi technologicznemu jako główne zadanie definitywne uregulowanie tej sprawy. Zwykle mamy z wprowadzeniem przewodników wzorcowych, mimo zobowiązań, podjęte go, na drugiej konferencji partyjno-ekonomicznej. Odkładamy z miesiąca na miesiąc opracowanie 30 instrukcji roboczych na typowe trudne prace remontowe. W II kwartale — zamiast 11 opracowaliśmy tylko 3 instrukcje.

„Za dużo myślimy a za mało robimy” — tak można by określić istniejącą sytuację w tej dziedzinie. Za mało czerpiemy z doświadczeń naszych przodujących technologów takich jak **Leon Brzeski, Stanisław O-**

wania 10 instrukcji technologicznych, o czym również mówiła zakładowa umowa zbiorowa. W III kwartale przygotowujemy 4 instrukcje. Niezależnie od tego wprowadzamy w życie opracowaną już przez racjonalizatorów inżynierów **Kowę i Matuszaka** instrukcję układania linii wałów na budowanych i remontowanych jednostkach.

Trudności produkcyjne z kładu, wynikające z braku odpowiedniej ilości instrukcji technologicznych pogłębia jeszcze wysoki procent pracowników o niskich kwalifikacjach zarówno w warsztatach, jak i w działach technicznych. Okoliczność tę słusznie podkreśla korespondent. Około 320 pracowników warsztatowych nie ukończyło 6 klas szkoły podstawowej. Obecnie przygotowujemy wspólnie z wydziałem szkolenia MRN program doskonalenia naszych pracowników. Niezależnie od tego przy pomocy C.Z. MSR organizujemy w najbliższej przyszłości kurs doskonalący naszych technologów. Ma rację korespondent, podkreślając niedociągnięcia w pracy sekcji kosztorysowej. Przyznajemy, że mimo uzyskania pewnych wyników zbyt powoli zabieramy się do opracowywania kosztorysów wzorcowych, które stanowią jeden z podstawowych warunków usprawnienia pracy w dziale głównego technologa i obiegu dokumentacji. Stawiamy sobie na sierpień jako pilne zadanie opracować kosztorysy wzorcowe remontu instalacji elektrycznej na kutrach. Wykona je technolog **Edmund Tałaska**, kontynuując w ten sposób akcję rozpoczętą przez **Stefana Krywoszeja** (opracowanie wzorcowych kosztorysów remontu silnika).



Łatwiej uniknąć błędów, gdy postępują technolodzy zasięgnie się rady kolegi. Tak Brzeski i Wituchowski.

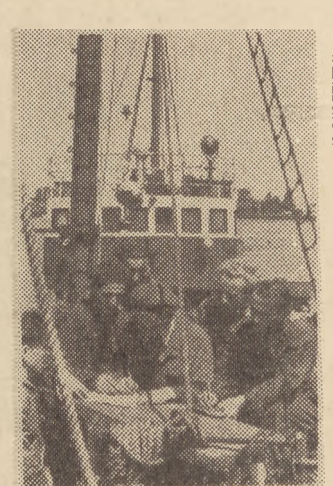
W toku dyskusji nad artykułem tow. Kurka krytycznie oceniono poziom pracy w sekcji rozpisywania kart roboczych. Aby temu zaradzić, rada zakładowa z kierownictwem wydziału technologicznego przeanalizowała wprowadzony ostatnio regulamin współzawodnictwa i urealnia normy dla rozpisывawców.

W toku dyskusji nad artykułem tow. Kurka krytycznie oceniono poziom pracy w sekcji rozpisywania kart roboczych. Aby temu zaradzić, rada zakładowa z kierownictwem wydziału technologicznego przeanalizowała wprowadzony ostatnio regulamin współzawodnictwa i urealnia normy dla rozpisывawców.

W praktyce jest rzeczą powszechnie wśród marynarzy znana, że szanse uratowania człowieka, który wypadł za burtę statku będącego w ruchu są bardzo niewielkie. Prawdę tę potwierdza szereg tragicznych wypadków w naszej flocie. Z tego względu problem alarmu „Człowiek za burtą” wymaga przy tym omówienia zarówno z punktu widzenia tonącego jak i z punktu widzenia załogi, ponieważ tylko ich zgodne współdziałanie może zapewnić pomyślny skutek.

Współzawodnictwo i ruchy racjonalizatorskie.

Plan II kw. stocznicy gdańscy wykonali w 104,6 proc. W okresie tym oddali przed terminem do eksploatacji 22 statki (w tym 5 kutrów), dzięki czemu przyczynili się do zwiększenia gotowości technicznej tych



Brygada Rucińskiego przy podpisaniu zobowiązań.

Oceniając ogólnie krytyczną uwagę tow. Kurka na temat pracy działu głównego technologa, trzeba stwierdzić, że korespondent pisząc swój artykuł kierował się troską o usprawnienie pracy tego działu. Troska ta znajduje również potwierdzenie nie w protokołach z posiedzeń oddziałowej organizacji partyjnej, w czasie których tow. Kurk wskazywał na niewłaściwy poziom pracy tego działu.

Spotkanie należycie przygotowane i zorganizowane przez redakcję „Steru” zmobilizowało nas do przyspie-



Łatwiej uniknąć błędów, gdy postępują technolodzy zasięgnie się rady kolegi. Tak Brzeski i Wituchowski.

lenia realizacji wielu przyjętych przednio wniosków i wyciągnięcia nowych. Szeroka zaś i rzeczowo prowadzona dyskusja umożliwiła kierownictwu stoczni głębsze wnikięcie w nasze trudności produkcyjne i przedsięwzięcie środków zaradczych.

Wypada podkreślić właściwe stanowisko zajęte przez redakcję „Steru”. Zrezygnowała ona z drukowania celowego artykułu na rzecz natychmiastowej twórczej interwencji.

ANTONI KWIATKOWSKI
Naczelny Dyrektor
Stoczni Remontowej

Kpt. ż. w. **GORAZDOWSKI**

RATOWANIE życia ludzkiego na morzu jest podstawowym obowiązkiem każdego marynarza i każdego rybaka. Zasada ta od wieków została na morzu przyjęta, uznana i potwierdzona nie tylko przez przepisy prawa krajowego i międzynarodowego lecz również przez praktykę. Ścisłe jej przestrzeganie, niekiedy nawet za cenę życia ratującego jest sprawą marynarskiego honoru.

Jednym z przypadków, w których zachodzi potrzeba ratowania życia ludzkiego jest wypadnięcie człowieka za burtę. Jedyną szansą uratowania takiego człowieka jest natychmiastowa akcja przeprowadzona przez załogę w sposób sprawny i z góry ustalony. Do tego celu służy alarm „Człowiek za burtą”, który powinien być przez załogę każdego statku opanowany na najwyższym poziomie i w wyniku którego tonący powinien być uratowany.

W praktyce jest rzeczą powszechnie wśród marynarzy znana, że szanse uratowania człowieka, który wypadł za burtę statku będącego w ruchu są bardzo niewielkie. Prawdę tę potwierdza szereg tragicznych wypadków w naszej flocie. Z tego względu problem alarmu „Człowiek za burtą” wymaga przy tym omówienia zarówno z punktu widzenia tonącego jak i z punktu widzenia załogi, ponieważ tylko ich zgodne współdziałanie może zapewnić pomyślny skutek.

ZACHOWANIE SIĘ CZŁOWIEKA TONĄCEGO

Tonącym zwykle jest człowiek, który znalazł się w wodzie nagle i nieoczekiwanie, co oznacza że zwykle doznaje skutku wypadku

Marynarski felieton

Pozwólcie, że się przedstawię... **Felusz SZPLEIS** jest stem z Bonifraterskiej — warszawiak rodem. Mor skie nazwisko posiadam, toteż od 1946 roku za obywatela Wybrzeża jestem i Polskę na morzu buduję, za foremana na wiślanym w Gdańsku się zatrudniając. Z bardzo ważną sprawą do Was Szanowna Redakcja uderzam.

Koleżkę jednego posiadamy, co to z nim kiedyś w wojsku ludowym razem wycisnąć hitlerowcom dawał. Koleś teraz za prawdziwego marynarza na m/s „LEWANT” się zatrudnia i właśnie o tego koleżki i jego statek mi chodzi.

Wczoraj przy niedzieli poszedłem do portu i patrzeć a tu m/s „LEWANT” pięknie odmalowany, czyściutki w porcie cumuje. Ucieszyłem się wielce, ale coś mnie uderzyło, że tam u nich nie wszystko w porządku. No bo jakże — statek z dalekiego rejsu przychodzi i prawie zupełnie pustoty — jakim prawem, myśle sobie. Od razu mnie coś tknęło... Wałę bliżej i patrzę, a tam mój koleś **Bolesław** z grobową miną po pokładzie się pęta i liny na rufie klaruje. W ogóle to wszyscy od praktykanta do kapitana, mieli twarz jak na pogrzebie najdroższej ciotki. Nawet inżynier miał jakieś zapłakane oczy, choć znam go jako wesołego chłopca... Oj, coś tu niedobrze myślę sobie i walę na statek. Jak wbiegłem na pokład, **Bolesław** mnie przywitał niewesoło, więc pytam — co to wam wszystkim koleś? Odkłócił się, rekinem na pożarcie rzucił kogoś w morze — czy co?...

Tak powiada **Bolesław**, odkiśnął u nas w tym rejsie nasz **PLAN EKSPLOATACYJNY**... i znów smutnie wzrokiem toczy, ale gadać nie chce.

Dopiero Redakcja Kochana, jakem go po drodze do domu zaciągnął na jednego „małego” jako, że to niby „na fraszunek dobry trunek”, wygarnął mi chłopa wszystko z serca i na ostatku obaj żeśmy się popłakali — no bo jakże?...

Chłopaki na tym „LEWANCIE” udane, pracowite, staranne, zapobiegliwe i ambit swój morski mają a tu taka nawałanka, taki dyshonor, bo im się **PLAN** i **WSPÓŁZAWODNICTWO** zawala. Nie przez nich, ani nie przez morski żywioł, a przez szczury ładowe, przez atramentników, co to mają być od „zapewnienia masy towarowej”. Strasznie proszę Redakcji, tych naszych marynarzy z „LEWANTA” na ciemną masę nietowarową robią i kiwają — Redakcja Kochana.

Chłopaki plan chcą koniecznie wykonać i przekroczyć, a wychodzi im na odwertkę. Przed wyjściem z Gdańska inżynier — stary matros, liczył i sondował swoje zbiorniki ropowe, kalkulował a potem powiedział: — „bierzemy o 50 ton bunkru mniej, a za to o 50 ton więcej ładunku. Nadwyżkę koniecznie musimy mieć takim sposobem w planie”.

Na naradzie produkcyjnej chłopaki wyklarowali „atramentnikom” z Wyższej Dyrekcji **PLO** co i jak. Tydzień czekali, ale widać Biuro inną kalkulację posiada, bo „LEWANT” nie dostał tych dodatkowych 50 ton ładunku z Gdańska i musiał wyjść w morze bez nich. Styszałem, że towar był, leżał na magazynie, ale bumagi nie były fix, bo podobno komuś atrament w piórze wyschł i te 50 ton pozostało dla „LEWANTA” tylko ko nadplanować marze niem.

Wiem pytam się, czy w ostatnim roku naszego planu 6-letniego takie „za pewnością masy towarowej” to nie granda — proszę Kochanej Redakcji?...

No bo choćby cała załoga wylaziła ze „skóry” to jak „atramenciaki” w porcie nie dadzą ładunku to owszem **MILE SA, ALE TON BRAK**. Więc dla statku, w **TONOMILACH** nawałanka planu wychodzi.

Na tym „LEWANCIE” podpisujący niedawno Zakładową Umowę o współzawodnictwie pracy, zobowiązali się do maksymalnego wykorzystania zdolności przewozowej swego statku, a tu co wychodzi? Umowa mądrze i uczennie napisana: „wydajemy walke marnotrawstwu w każdej postaci itp”. A czyż to nie marnotrawstwo najzwyczajniejsze, kiedy łajba pcha się z niewykorzystaną nośnością prawie 4000 mil morskich w jedną stronę, i co gorsza wraca do kraju drugie 4000 mil, mając prawie pół pustej drugiej ładowni i 500 ton nie wykorzystanej nośności? Cóż mogą na to marynarze poradzić, że im **TONOMIL** do **PLANU** zabraknie? Czy nie ich marynarskie prawo smutne dusze i twarz na takim statku postadać? Bo choćby nie wiem jak się wszyscy starali, to i tak na szarym końcu floty we współzawodnictwie zostaną. Smut na ich dola...

Więc ja do Ciebie Redakcja Kochana z prośbą, przez steruj na „zapewnienie masy towarowej” pomoż u zdrowie tej sprawy i wyciąć bolesnego wrzoda, a za to będą ci serdecznie wdzięczni wszyscy marynarze z „LEWANTA”.

i niżej podpisany
FELUS SZPLEIS

Człowiek za burtą

pas itp. Przedmioty te powinny być przez tonącego natychmiast zrzucone.

Umiejętność utrzymania się na wodzie i stopień ogólnego obciążenia się wodą ma ogromne znaczenie i to wiek sze niż umiejętność długiego lub szybkiego pływania. Tonący bowiem będąc zwykłym w ubraniu i to w dość ciężkim, nie jest w stanie płynąć ani szybko ani daleko. Powinien natomiast umieć utrzymać się na powierzchni wody przez okres co najmniej 10—15 minut, a zatem wystarczająco długo, aby doczekać się pomocy ze statku. Umiejętność pływania potrzebna jest tylko w tym celu, aby tonący mógł dopłynąć do koła ratunkowego, które powinno znajdować się w jego bezpośredniej bliskości. Jeżeli tonący widzi koło i ocenia, że zapas jego siły pozwoli mu do niego dopłynąć, to powinien płynąć do niego powoli i spokojnie nie nadwyrężając zbytnio sił. W przeciwnym wypadku tonący powinien utrzymywać się na powierzchni wody i oczekiwać przybycia łodzi ratunkowej.

Temperatura wody i stan morza mają oczywiście zasadnicze znaczenie. Im niższa jest temperatura wody i im wyższy jest stan morza, tym mniejsze są szanse uratowania tonącego. W takich jednak wypadkach tym szybsza i energiczniejsza powinna być akcja ratunkowa.

Wiara tonącego w swoje uratowanie ma niewątpliwie ogromne znaczenie. Tonący powinien wiedzieć, że będzie na pewno uratowany, ponieważ wielokrotnie brał udział w alarmach ćwiczebnych i zdaje sobie sprawę, że czasu potrzeba w panujących warunkach pogodowych, aby załoga udzieliła mu pomocy. Oczywiście, jeżeli tonący wie, że alarm ćwiczebny nie był na jego statku wykonywany, że łódź od dawna

nie były ruszane ze swoich miejsc, i że załoga nie ma wprawdy w obsłudze łodzi i wioślowaniu, to siły opuszczają go znacznie szybciej, a jego wola walki o życie gwałtownie słabnie. Z tego względu częste przeprowadzanie alarmów ćwiczebnych i doprowadzenie załogi do największej sprawności jest podstawowym warunkiem nie tylko prawidłowego i szybkiego przeprowadzenia akcji ratowniczej, lecz również zapewnienia tonącemu sił psychicznych, niezbędnych dla uratowania swojego życia.

Jak z powyższego wynika, każdy członek załogi powinien przyswoić sobie następujące podstawowe zasady zachowania się w przypadku znalezienia się za burtą statku:

- natychmiast po wynurzeniu się z wody starać się odpychnąć jak najszybciej od statku, aby nie został wciągnięty w śrubę;
- zachować spokój, za kilka minut będziesz uratowany;
- zrzucić z siebie buty, piasek, sztorcowy, pas i inne przedmioty ciężkie, jak noż, klucze itp.;
- starać się zobaczyć koło ratunkowe i ocenić odległość do niego;
- utrzymać się spokojnie na powierzchni i nie tracić niepotrzebnie sił;
- jeśli uznasz, że potrzebujesz dopłynąć do koła, to płyn powoli i spokojnie nie tracąc sił;
- jeśli uznasz, że nie zdołasz do koła dopłynąć, leż spokojnie na wodzie i czekaj na łódź ratunkową, która wkrótce do ciebie przybędzie;
- jeśli znalazłeś się w koło i czujesz, że siły cię opuszczają, przywiąż się rzutką do koła.

(Dokończenie w następnym numerze).

Stocznicy gdańscy nadal przodują

W Centralnym Zarządzie Morskich Stoczni Remontowych podsumowano wyniki międzyzakładowego współzawodnictwa za II kw. br. Zwycięzcy po raz drugi już w tym roku stocznicy gdańscy. Drugie miejsce zajęła Stocznia Rybacka w Pucku, trzecie — Gdynska Stocznia Remontowa, czwarte — Szczecińska Stocznia Remontowa. Uzyskanie przodownictwa remontowców gdańskich zawdzięczają przede wszystkim — prawni rozwijającemu się współzawodnictwu i ruchowi racjonalizatorskiemu.

Plan II kw. stocznicy gdańscy wykonali w 104,6 proc. W okresie tym oddali przed terminem do eksploatacji 22 statki (w tym 5 kutrów), dzięki czemu przyczynili się do zwiększenia gotowości technicznej tych

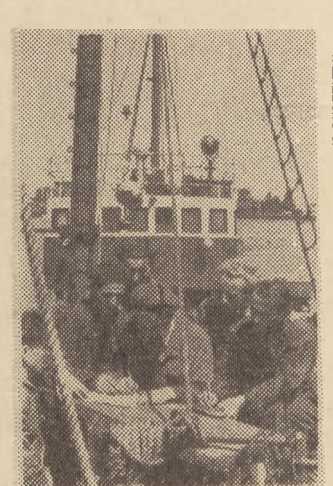
jednostek łącznie o 137 statków.

W wykonywaniu zadań II kwartału wyróżnili się między innymi brygady: **Rosowskiego i Benkowskiego** z wydziału silnikowego; **Rucińskiego i Kopacza** z kadłubowni. **Kwiecińskiego i Rieberta** z wydz. maszynowego; **Wiśniewskiego i Wilkowskiego** ze ślusarni okrętowej; **Rusiłowskiego i Gajkowskiego** z wydz. stolarsko-ciesielskiego.

Stocznicy gdańscy poprawiają wyniki pracy i uśmęcają swoją pozycję we współzawodnictwie międzyzakładowym, jeśli w bieżącym kwartale zwrócą większą uwagę na polepszenie frontu robót, między innymi przez zlikwidowanie luzów produkcyjnych i po-

lepszenie dopływu sprzętu i powietrza.

Tadeusz Daszczyński
korespondent



Brygada Rucińskiego przy podpisaniu zobowiązań.

Z obrad aktywu kierowniczego statków

O czym każdy marynarz wiedzieć powinien

„Naszą zasadą jest, że bez krytyki nie można iść z postępem... że krytyka to warunek przezwyciężenia błędów... krytyka nie powinna jednak godzić w autorytet człowieka, w autorytet dowódcy, krytyka winna podciągać człowieka w górę, a nie spychać w dół.”

Te słowa tow. Bolesława Bieruta, umieszczone były na jednej ze ścian sali, w której 2 sierpnia br. odbywała się narada aktywu kierowniczego statków PLO.

Celem narady było — o mówienie postawy moralno-politycznej załóg i wysunięcie odpowiednich wniosków na przyszłość. Temat więc bardzo istotny i bardzo bliski sercu każdego marynarza.

Osiągnięcia 10-letniej pracy naszej ludowej marynarki handlowej są duże i war to podkreślenia. Załogi nauczyły się pokonywać trudności w pracy i nieugięcie walczyć o realizację planowych zadań naszej floty.

Poważnie rozwinęło się w PMH współzawodnictwo i racjonalizatorstwo, które rokrocznie przynosi ogromne korzyści naszej gospodarce narodowej.

Ostatnio, na czoło współzawodnictwa wysunęły się załogi: m/t „Karpacz”, który wykonał bez awarii kilka długich podróży okrężnych bez zawiązywania do kraju oraz m/s „Kiliński”. Dobrą pracą wykazała się także załoga statku „Bolesław Prus”, której rejs odbył się w bardzo ciężkich warunkach. Poza tym na pochwałę zasłużyli sobie załogi m/s „Współpraca”, m/s „Przyjaźń Narodów” i inne.

Warto podkreślić poważny wzrost uświadomienia politycznego załóg PMH, którego dowody dały ostatnio np. załogi statków s/s „Jarosław Dąbrowski” i s/s „Hel”, od których prowokatorzy i agenci w obcych krajach, otrzymali należytą odprawę.

Coraz bardziej umacnia się też dyscyplina załóg. Wzrosło umiowanie pracy na morzu i zawodu marynarskiego, a coraz rzadziej zdarzają się wypadki pijanstwa i chuligaństwa.

O tym wszystkim warto było mówić w wspomnianej naradzie, warto też pisać w artykule — gdyż jest to poważny dorobek osiągnięty dużym wysiłkiem aktywu partyjnego, związkowego, a

paratu politycznego i kolektywnej pracy załóg.

Trzeba było jednak więcej i śmiało mówić również o tym co boli, i co jeszcze musi być naprawione. O tym mówiło tylko kilku dyktantów.

DYSCIPLINA PRACY
Dopiero wtedy będzie ona skuteczną gdy z floty znikną zupełnie tzw. „inwalidi”, którzy pływają na statku „plecy” mają na ładzie i lu dzie pływający w „misji specjalnej”. Jedni i drudzy, zastawiając się „poważnymi znajomościami” lub „specjalnymi zadaniami” — starają się wymigać od trudnej pracy i lekko zarobić na chleb licząc na to, że zastraszeni koledy czy dwońdztwo statku, pozwolą im spokojnie bumelować. Niestety, zbyt często jeszcze im się to udaje.

Zdarzają się i inni, którzy bardzo chętnie robią na statku np. gazetki ścienne, piszą referaty uczęszczają na wszystkie możliwe zebra nia (często bez uzgodnienia z kapitanem) byle tylko wy migać się od swojej zasadniczej pracy. — Co gorsza, ludzie ci nieraz ku zdziwieniu reszty załogi otrzymują awanse i nagrody.

Trzeba pamiętać o tym, że żadna praca społeczna nie może kolidować z pracą zawodową, gdyż wtedy przynosi szkodę.

Zbyt często też marynarze dyskutują nad poleceniami zamiast zabrać się pilnie do ich realizacji.

Wydaje się zupełnie słuszne, że kierownictwo statku winno zwiększyć swoje wymagania w stosunku do załóg, naturalnie stosownie do możliwości człowieka i rzeczywistych potrzeb statku.

Na przewinienia trzeba natychmiast i bardziej konsekwentnie reagować.

Kapitan jako dowódca ma prawo i obowiązek stosowania kar dyscyplinarnych przewidzianych Ustawą Żeglarską (rozdział 10) i dopiero wtedy wymierzonej kary zapisuje do dziennika z odpowiednim uzasadnieniem. Dotychczas kapitanowie bardzo często poprzestają na suchym zapisie informującym o wykroczeniu i czekają na ukaranie winnego przez dyrekcję.

PRACA NA MORZU TO NIE TYLKO DOBRY ZARÓBEK

Przed wszystkim jest to piękny i zaszczytny choć niełatwy zawód. Niestety tak wykazała narada, nie wszyscy jeszcze to rozumiają. Niekiedy traktują pracę na morzu przede wszystkim jako źródło dobrych zarobków i dużych możliwości do chodów pobocznych.

O szczerym przywiązaniu do pracy na morzu będzie można dopiero wtedy mówić kiedy wszyscy marynarze przestaną martwić się tym jakie towary najlepiej opłaca się przywozić do kraju, gdzie najtaniej można je kupić lub jak znieść coś bez ocenia, a zajmować się będą pracą zawodową.

Zbyt dużo jest również we flocie absolwentów PSM,

którzy zamiast zdawać dyplomy oficerskie, sięgają po awanse i bardziej odpowiedzialne stanowiska, wola pracować jako węglarze lub praktykanci. Czy po to poszli za głosem „zewu morza”?

Zdarzają się także na statkach tacy ludzie, którzy zbyt późno odczuli ten „zew morza” i będąc nierzadko powyżej „czterdziestki” zamustrowali na statki w charakterze praktykantów hotelowych lub pokładowych — porzucając stanowiska dyrektorów, urzędników lub inne, gdzie mieli już wieloletnią i wartościową praktykę. Z przyjmowaniem takich ludzi do floty trzeba stanowczo skończyć.

POSTAWA POLITYCZNO-MORALNA

nie osiągnęła jeszcze we flocie swego ideału. Zbyt często zdarzają się wypadki „rozrabiania” na statku i „krytykanctwa” po kątach a zbyt rzadko słyszy się rze czową i otwartą krytykę na cehowaną troską o poprawienie złej sytuacji.

Zbyt wielu marynarzy hołduje jeszcze błędnej zasadzie „lepiej się nie narażać” zapominając o tym, że krytyka to warunek przezwyciężenia błędów.

Ta powściągliwość dała się zauważyć nawet u kapitanów, ich zastępców i przed stawicieli organizacji statkowych w czasie narady w dniu 2 sierpnia br.

Trzeba zerwać wreszcie z nieuzasadnioną obawą „ruszenia kogoś” i śmiało krytykować to co jest złe i co wymaga poprawy.

O tych sprawach radził w dniu 2 sierpnia aktyw kierowniczy statków i o tym wszystkim powinni wiedzieć i pamiętać marynarze w swej codziennej pracy na morzu.

W. O.

ŻYCZENIA
marynarzy australijskich

Na V Festiwalu spotkali się dokerzy i marynarze z różnych krajów. W czasie jednego ze spotkań marynarze australijscy przekazali delegatowi PMH — RYSZARDOWI WILCZYŃSKIEMU prezenty przywiezione przez nich dla polskich kolegów.

Na zdjęciu: marynarz z Australii WALTER KAUFMANN, serdecznie ściska delegata PMH. W ręku trzyma obraz, który za chwilę ofiaruje Wilczyńskiemu.

Korzystając z pobytu w Polsce marynarz H. R. SCOTT przesłał załogom polskich statków następujące życzenia:

On behalf of Australian Seamen I extend to Polish Seamen the very best wishes and wish in your valiant efforts to build a new democratic way of life. I am impressed by your achievements and on my return to Australia will do all possible to bring the truth about your country to our people.

*Best Wishes
H.R. Scott
4257
Australian Seamen's Union*

„W imieniu marynarzy australijskich życzę marynarzom polskim wszystkiego najlepszego w ich trudzie nad budową nowego, demokratycznego życia.

Waszym przyjęciem jestem zachwycony i po powrocie do Australii będę wszystkim mówił prawdę o Waszym życiu.

O lepsze wykorzystanie kadr

Ludowa Marynarka Wojen na, nie tylko strzeże naszych morskich granic, lecz również szkoli specjalistów morskich, którzy po przeniesieniu do rezerwy, mogą być pracownikami marynarki handlowej. Niestety nie wszystkie przedsiębiorstwa doceniają wartość takich pracowników. Na przykład w PLO, nierzadko kieruje się motorzystów, elektryków i innych dobrych specjalistów do pracy w charakterze praktykantów hotelowych obiecując im, że np. po jednym rejsie zostaną skierowani do pracy zgodnie ze swymi kwalifikacjami. Jednak najczęściej zapewnienia te dalekie są od realizacji. Aby nie być gołosłownym podam kilka przykładów.

Na m/s „Edward Dembow ski” jest dwóch bardzo zdolnych ZMP-owców H. Ryszkowski i H. Majchrzyk, którzy pracują jako praktykanci hotelowi. Pierwszy przyszedł z Marynarki Wojennej jako motorzysta, a drugi jako elektryk. Majchrzyk ukończył starszy kurs podoficerski elektryków w Szkole Specjalistów Morskich.

Kiedy pływaliśmy na s/s „Kościszko”, na statek zamustrowano dwóch motorzystów z Marynarki Wojennej. Obaj zostali skierowani przez dział kadr na stanowisko praktykantów hotelowych. Im także obiecano, że to tylko na jeden rejs. Lecz do dziś jeszcze Marcin i Edward Ciota pracują w hotelu — choć mają prawie dwa lata od zamustrowania. Kilkaśnięcie mnie się temu zamustrował na m/s „Przyjaźń Narodów” Florian Kuczyński, który choć jest dobrym motorzystą, do dziś „obja się” jeszcze w hotelu. Nic nie pomogły usilne starania kierownictwa statku, aby tych

ludzi przesunąć do odpowiedniej pracy.

Nawet Rada Zakładowa PLO nie była w stanie załatwić tej sprawy.

Takich przykładów można by podać wiele. I dlatego nie można się dziwić, gdy we flocie zdarza się, że młodzi marynarze chcą się zwalniać z pracy nie mając możliwości podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych.

Z drugiej jednak strony

ludzi przesunąć do odpowiedniej pracy. Nawet Rada Zakładowa PLO nie była w stanie załatwić tej sprawy. Takich przykładów można by podać wiele. I dlatego nie można się dziwić, gdy we flocie zdarza się, że młodzi marynarze chcą się zwalniać z pracy nie mając możliwości podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych.

Antoni Duszyński
m/s „Edward Dembowski”

Wielkie dni małego statku „Śląsk”

S/s „Śląsk” jest jednym z mniejszych statków Polskiej Marynarki Handlowej. Już od kilku lat odbywa on regularną żeglugę na linii Gdańsk-Helsinki. Na ogół życie na tym statku płynie spokojnie i monotonnie.

Niedawno otrzymaliśmy korespondencję od III oficera s/s „Śląsk” Z. Ratajczaka. Wiadomości były bardzo ciekawe, więc zainteresowaliśmy się bliżej przeżyciami załogi.

ZACZEŁO się od tego że w dniu 24 czerwca br., krótko przed wyjściem w rejs do Finlandii, na pokład parowca „Śląsk” przybyło czterech pasażerów. Byli to polscy delegaci na Światowy Kongres Pokoju w Helsinkach: dr med. Goleński, ksiądz dr Huot oraz dwaj literaci Konwicki i Ścibor-Rylski.

Marynarze często rozmawiali z delegatami o zbliżającym się Kongresie, o sprawie pokoju i przyjaźni między narodami. Cała załoga widziała w delegatach — obrońców wielkiej, wspólnej, a więc i własnej sprawy. Po żegnaniu z delegatami, opuszczającymi pokład statku w Helsinkach było bardzo serdeczne i uroczyste. W przyjęciu urządzonym z tej okazji przez załogę wzięło udział również dwoje innych delegatów polskich:

Barbara Hesse — Bukowska i Józef Ożga-Michalski, którzy przyjechali do Helsinek samolotem. Wśród serdecznych rozmów i wspólnie

Byli to delegaci Brazylii, kilka pięknych tańców, a Argentyny, Maroka, USA, kompaniując sobie na orygi nalnych instrumentach brazylijskich.

Murzyn Pango śpiewał „pieśń o Kongu” a Japończyk Jokota — piosenkę na szacą tytuł „nigdy więcej bomby atomowej”. Po tym wieczorne artystycznym, wie zy przyjaźni między pasażerami i załogą zacieśniły się jeszcze bardziej a na statku zapanował prawdziwie rodzinny nastrój.

Często bierano się wspólnie dla słuchania koncertów z płyt. Marynarze z ciekawością słuchali płyt brazylijskich, które miała ze sobą Stelinha Egg de Gato. Często zresztą sama śpiewała melodię graną przez adapter. Pasażerowie zaś z dużym wzruszeniem słuchali muzyki polskiej, a zwłaszcza piosenek w wykonaniu chóru „Mazowsze”.

Kiedyś, gdy z głośnika po płynęła smutna melodia polska „Ej przeleciał ptaszek” — marynarze zauważyli ze zdziwieniem, że po twarzy zaszuchanej śpiewaczki brazylijskiej spływają łzy wzruszenia.

Stelinha Egg de Gato po stanowiła nauczyć się tej

pieśni w języku polskim — i rzeczywiście w ciągu kilku dni podróży dopięta celu — przy wydatnej pomocy stewarda gospodarczego Ro czniaka, znającego język hiszpański. Miłe były wieczory w czasie których marynarze zbierali się razem z pasażerami, rozmawiali i bawili się grami towarzyskimi. Tu najczęściej inicjatorem zabawy był ruchliwy i wesoły poeta Jorge Amado. Kiedy on zorganizował jakąś grę całe towarzystwo bawiło się znakomicie. Największym powodzeniem cieszyły się „zagadki pantomimowe” komponowane przez Jorge’a Amado. Gra polegała na tym, że kilka osób wychodziło na pokład, pozostali w salonie wybierali jak zawód do którego dopasowywano ruchy charakterystyczne. Potem do salonu wracali kolejno nie wtajemniczeni i z pokazywanych ruchów zgadywali temat zagadki. Ten przekazywał z kolei minikę innemu z towarzyszy wracających do salonu. Oczywiście w ten sposób dochodziło do arcyzabawnych nieporozumień rozbawiających całe towarzystwo do łez.

Kiedy s/s „Śląsk” zawinął po drodze do portu Kotka i marynarze angielskiego statku „Schetland” zaproponowali załozie polskiej rozegranie meczu piłki nożnej, pod barwami Polski stanął do walki również jeden z pasażerów — murzyn Pango, a reszta pasażerów żywo do pingowała w czasie meczu polskich marynarzy.

Wkrótce po wyjściu z Kotka, pasażerowie zorganizowali dla załogi statku wieczorek artystyczny.

Na program wieczorku złożyły się melodyjne pieśni brazylijskie — śpiewane przez Stelinhę Egg de Gato i Saturnino Braga. Poza tym znakomita śpiewaczka brazylijska zaprodukowa

ła załoga „Śląska” polskich delegatów życząc im owocnej pracy na Kongresie Pokoju. Potem, marynarze żywo interesowali się przebiegiem obrad Kongresu, studiowali prasę i biuletyny, a na ulicach Helsinek, z ciekawością obserwowali grupy delegatów zagranicznych — nie przypuszczając ani przez chwilę, że ktoś z nich będzie gościł na ich statku.

Kiedy w następnym rejsie s/s „Śląsk” był już gotowy do wyjścia z Helsinek, na statek przybyła grupa uczestników Kongresu, zaproszona przez Polski Komitet Obrońców Pokoju do Warszawy na V Festiwal Młodzieży i Studentów.

Fot. Tomaszewski

Jorge Amado (czwarty od lewej) wśród załogi parowca „Śląsk”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Stelinha Egg de Gato wraz z delegatami Japonii i Afryki w otoczeniu marynarzy „Śląska”.

Fot. Tomaszewski

Sprostowanie

M/s „Bolesław Prus” nie pływał ze zbyt dużym balastem

W artykule pt. „Lepiej współpracować z Działem Zaopatrzenia”, który ukazał się w nr 14 „Steru” podaliśmy między innymi, że m/s „Bolesław Prus” wyszedł w rejs pod koniec ub. r. z niepotrzebnym złomem na pokładzie.

Obecnie po powrocie statku do kraju stwierdzono, że wzmiankowany złom został zdany przez st. mechanika Czesława O-

rzegowskiego krótko przed wyjściem w morze do magazynu PLO — o czym Dział Zaopatrzenia udzielał informacji przedstawicielowi naszego pisma nie był poinformowany.

Wobec tego z przyjemnością wyjaśniamy, że m/s „Bolesław Prus” nie pływał z niepotrzebnym balastem, jak podaliśmy uprzednio.

Aktorka amerykańska E-

leonora Pine ofiarowała za-

łozę obraz przedstawiający

pełną wyrazu grupę murzy-

nów, a śpiewaczka Stelinha

Egg de Gato — kilka płyt

ze swymi piosenkami. Bar-

dzo serdeczne było pożegna-

nie w Gdańsku. Pasażero-

wie nie ominęli żadnego ma-

rynarza, z każdym wymie-

nili, pożegnali uściskami.

Kapitanowi Tomaszewskie-

mu dziękowali gorąco za

gościnność i opiekę w cza-

ście podróży.

To były naprawdę wielkie

dni dla małego statku

„Śląsk”.

Rozmawiamy z korespondentami

W LIPCU br. zespół redakcji przeanalizował zagadnienie rozbudowy sieci korespondentów i napływu listów.

Pragniemy więc Drodzy Koledzy zorientować Was również o tym, jak kształtuje się współpraca redakcji z aktywnymi w poszczególnych pionach naszego resortu i zapapelować jednocześnie pod adresem mniej aktywnych.

W ubiegłym kwartale redakcja otrzymała (nie licząc listów) 298 korespondencji, z czego korespondenci z Żegluga na Odrze nadesłali 148 z Polskiej Marynarki Handlowej 75, z C. Z. Dróg Wodnych 24 z Żegluga na Wiśle załedwie 15 korespondencji i innych (stocznie morskie, rzeczne, porty itp.) 35.

Cyfrы te są bardzo wymowne. Znajdują one swoje odbicie w częstotliwości i ilości za mieszanych materiałów z danego terenu w naszym czasopiśmie. I jednocześnie dają odpowiedź czytelnikom na stawiane tak często redaktorom pytanie — dlaczego tak mało o nas piszecie? —

Chcemy pisać o Was częściej i więcej. W tym jednak musicie nam pomóc, poprzez stałą łączność z redakcją osobistą, względnie za pośrednictwem korespondencji. Tematów do pisania nie zbraknie Wam na pewno.

Być korespondentem to bardzo zaszczytne miano, wiąże się jednak z tym pewne obowiązki. Korespondent musi się bezwzględnie interesować wszelkimi zagadnieniami i przemianami zachodzącymi w jego zakładzie. Musi być czujny i spo-

strzegawczy, a jednocześnie obiektywny. Podane w korespondencji materiały muszą być sprawdzone i oparte na faktach.

Zbyt mało mamy korespondentów w Żegludzie na Wiśle, w stocznich morskich i portach.

Czyżby w zakładach tych nie było dużo ciekawego. Czy załogi tych zakładów nie mają żadnych osiągnięć, którymi chcieliby się podzielić? — Czy w swej pracy nie napotykają na żadne trudności i bolączki w rozwiązaniu których, mogłaby im pomóc dobrze opracowana i celna notatka w gazecie.

Z przyjemnością natomiast obserwujemy wyniki współpracy korespondentów Żegluga na Odrze z redakcją i stały rozwój sieci korespondentów. Mamy tam dobrych, ofiarnych i przodujących korespondentów, takich jak np. tow. Kondel, Butowa, Gonsior, Kosicki i wielu innych.

Ożywiła się bardzo ostatnio nasza współpraca z zakładami Polskiej Marynarki Handlowej. Coraz więcej otrzymujemy dobrych, ciekawych i co bardzo ważne ilustrowanych korespondencji. Na wyróżnienie zasłużyli tu sobie tow. Keyha ze statku „Kiliński”, Dakowicz z m/t Karpaty, Kołodziejczak ze statku „Jedność”, Kawecki z m/s „Małgorzata Fornalska” i inni, wszystkich bowiem nie sposób wymienić.

Cieszy nas to bardzo, że wyślik nasze jak i korespondentów nie idą na marne. Towarzysze ci zaczynają pisać coraz częściej, lepiej i ciekawiej.

Ostatnio np. korespondenci z Żegluga na Odrze wzięli udział w dyskusji nad artykułem dot. usprawnienia gospodarki OZR w żegludzie śródlądowej. Otrzymałszy na ten temat dobrą korespondencję od członka załóg pływających z Wrocławia tow. Kosickiego.

Świadczy to o tym, że korespondenci coraz żywiej zaczynają interesować się zagadnieniami resortu oraz artykułami problemowymi i dyskusyjnymi zamieszczanymi na łamach naszego pisma.

Pragniemy tutaj poruszyć jeszcze jedno zagadnienie, które często Was nurtuje i może czasami nawet zniechęcić mniej wytrwałych korespondentów do współpracy z nami. A mianowicie — słyszymy nieraz Wasze głosy — dlaczego moja korespondencja nie została za mieszczona?

Musicie pamiętać o jednym, że niezamieszczona numerze korespondencja tak że są wykorzystywane, bądź w drodze interwencji listowej, bądź pomagają redakcji w uzyskaniu szerszego poglądu na dany problem.

gdzie tak nieekonomicznie pracują i dlaczego? Urobek wydobyty przez pogłębiarkę z dna rzeki wyrzucają zaraz za burtę, zamiast go odwieźć w odpowiednie miejsce. Najtrafniejsze odpowiedzi nagrodzimy książkami.



Zgadnij gdzie?

Oto skutki braku nadzorowania

W porcie na Osobowicach, należącym do wrocławskiej dyrekcji Żegluga na Odrze,

stanowiono ją wykorzystać na skład dla kilku starych kotłów, stojących na nabrzeżu.

stawiono ją wykorzystając tonącą z ładunkiem barkę.

Ponieważ barka wraz z kotłami utonęła na znacznej głębokości — nie wiadomo czy będzie można wydobyć ją na powierzchnię.

Niektórzy mówią, że wszystko to stało się dlatego, że wypadek zdarzył się w dyrekcji Ż. n. O. nikogo nie było i zdobyć się na mochno dla Straży Ochotniczej napotkało na olbrzymie trudności.

Może, ale nam się zdaje, że barka zatonała z braku odpowiedniego nadzoru i... ktoś za to powinien odpowiadać.

M. Różyński
korespondent

Czy muszą być „dobrymi wujkami”

Warto przyrzeć się, jak wygląda premiovanie pracowników Bazy Remontowej Żegluga na Odrze w Nowej Soli za wykonanie i przekroczenie planów produkcyjnych. Omówię to na przykładzie.

Pracownicy Bazy dzielą się na tych, którzy otrzymują premię według grupy II i III oraz administrację, która korzysta z 15 proc. funduszu premiovania.

Przyjmijmy, że Baza w maju wykonała plan w 110 proc., i że dyrekcja Żegluga na Odrze we Wrocławiu uznała owe 110 proc. Wy-tarczy także pieniędzy na wypłatę premii.

Przy takim wykonaniu planu grupa II powinna otrzymać 90 proc. premii (45 za 100 proc. wykonania i po 4,5 za każdy następny procent powyżej 100), a grupa

III 80 proc. premii (40 za 100 proc. realizacji planu i po 4 za każdy następny procent powyżej 100).

Wypłata wygląda jednak nieco inaczej. Dyrekcja Żegluga na Odrze odlicza bowiem od funduszu premiewego pracowników inżynierów-technicznych 15 proc., które przeznacza dla administracji. Podobno opiera się przy tym na regulaminie premiovania nr 8/53, który stanowi załącznik dla zarządzenia Ministra Żegluga nr 131 z dn. 23. V. 1953 r.

Pytamy więc, dlaczego pracownicy inżyniersko-techniczni składają się na premię dla pracowników administracyjnych? Czy w innych przedsiębiorstwach dzieje się podobnie?

KAZIMIERZ GLIŃSKI

Papier jest cierpliwy

„Wiedzą o tym dobrze nasi załadownicy portowi i chyba dlatego dość często niedbale wypełniają konosa-



menty. „Potem można je będzie przecie poprawić, chyba „dziury w niebie” z tego powodu nie będzie”.

Nierzadko więc po wyjściu statku w morze, Polskie Linie Oceaniczne muszą robić poprawki w konosamentach. Najczęściej ro bi to warszawskie biuro PLO — no, bo jak ma odmówić, kiedy centrala eksportowa, tak bardzo o to prosi...

Ostatecznie ma rację, bo konosament nie zgadza się z umową. Np. odbiorca jest niewłaściwy, cechy lub nawet ilości towaru nie zgadzają się ze stanem fakty-

cznym, data załadunku jest zła itd. itd.

Niestety nie można już poprawić manifestu ładunkowego, bo statek zabrał go ze sobą. A urzędy celne krajów Bliskiego Wschodu (na nieszczęście) chcą, aby manifest był zgodny z konosamentami, a przede wszystkim z rzeczywistością. W przeciwnym razie statek ma poważne kłopoty. Armator musi przesyłać specjalne oświadczenie polskiego urzędu celnego żyrowane przez odpowiedni konsulat w Polsce itp. Jest więc niepotrzebny kłopot, koszt i wstyd wobec zagranicy. Zbędne byłoby podawanie tu konkretnych przykładów, gdyż jest ich trochę za dużo. A zresztą kto z zainteresowanych nie wierzy na słowo może w każdej chwili obejrzeć sobie wspomniane „ekspozyty” — w teczkach ładunkowych działu Linii Lewantynskiej PLO.

Lepiej byłoby jednak nie oglądać już tych starych „nieudanych” dokumentów, a raczej nowe wypełniać starannie i czysto, gdyż za granicą stanowią one wizytówkę pracy naszych przedsiębiorstw załadunkowych. O tym powinni pamiętać nie tylko załadownicy, ale również pracownicy przedsiębiorstw eksportowych i „Polcarga”, gdyż wszyscy razem nadużywają przyszłowiowej „cierpliwości papieru”.

Wit

„Sam nie zje i drugiemu nie da”

W porcie Gliwice od przeszło roku stoi puste mieszkanie — 2 pokoje i kuchnia.

Czyżby nie było na nie kandydatów? Owszem, byli i to sporo! Przecież wielu pracowników dojeżdża do pracy, tracąc na dojazdy dużo czasu, który mogli by spędzić pożytecznie. Ale nie wiele to obchodzi kierownika portu ob. Lipowicza. On przecież ma motocykl „Jawa” i mieszka w Gliwicach. A jeżeli komuś nie podoba się dojeżdżanie, wolna droga, może się zwolnić.

Zdaje mi się, że przez rok można było zdecydować komu przydzielić wolne mieszkanie. Cóż, kiedy ob. Lipowicz sam go nie potrzebuje a innemu nie da. A co na to dyrekcja i czy niek społecznicy?

E. BUTOWA
korespondent

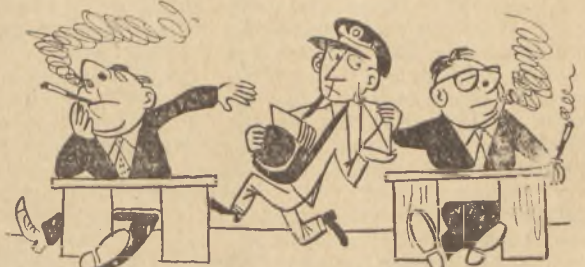
Dlaczego?

„Kierownictwo w Gdynskiej Stoczni Remontowej nie polepsza warunków gotowania kawy? Ostatnio robotnicy coraz częściej skarżą się na ten stan, a poprawy nie widać.”

Może... pomoże

Biura Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni rozrzucone są w dwóch dzielnicach Warszawy. Część mieści się na ul.

ba coś uzgodnić, omówić, sprawdzić. Dlatego też z góry trzeba planować każdą, nawet 5 minutową, odprawę. No, bo ci z Nowogrodzkiej



EK

Kazimierzowski, a część przy Nowogrodzkiej. Niby niedaleko, a jednak...

Z tego powodu odbywają się stałe wędrowki pracowników Żegluga bo przecież trze-

muszą mieć czas na dojazd. W związku z tym jest tyśiąc kłopotów — chociażby tylko z tajną pocztą. Np jest bardzo pilna sprawa. Na leży ją załatwić natych-

J. K.

Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Kiedy jeszcze byłem Noego. Przypomniałem sobie nie większy od koła stebie. Nic zresztą przyjemnego i wyrzywałem z niego w tym nie spostrzegawary kapać się w Wiegłm. Raczej wręcz odwró przu dowiedziałem się, że tnie. Czulem jak szwy po żył taki marynarz Noe, ślepej kieszce zaczynają który mając kontakty z pękać. — Uciekać stad za ówczesnym PIHM'em scho wszelką cenę. Dobrze, ale wał na swej łajbie sporo gdzie? Pomruki były cozwierzyni i zdołał się wy raz głośniejsze, sytuacja dostać z niewąskiego sztor stawała się raczej nie do pozazdroszczenia. Przypomu.



Z czasem, kiedy stawamniatem sobie Gdynię i lem się coraz bardziej u piękne gdynianki. Zegnajświadomioną jednostką ciel przestalem w to wierzyć i być może nie przyszedłoby mi to na myśl, gdyby nie zdarzenie, jakie przeżyłem na jednym z naszych statków.

Otóż w jednym z rejsów zachorowałem na ślepa kieszkę i w porcie chinskim odstawiłono mnie do szpitala. Było mi tam nad wyraz dobrze. Ale wiadomo — co dobre szybko się kończy, toteż zaraz po chorobie zostałem zamustrowany na statek.

Był już wieczór. Przechodziłem właśnie korytarzem, gdy zza drzwi dobiegł mnie mocno pojęryczyerze spod znaku kotrzany głos. — Warczenie, wicy ciągną na sznurkach nie warczenie — myślę, ujadające czworonogi. Ha Postuchałem chwilę i zro-

zumiałem: — tygrys. Szgrzają się między sobą, bko umknąłem. Odsapnngryza naważajem swoich uszy chwilę usłyszałem po „panów” i nie panów. Ma dobný głos zaa drugich rymarze ciągną je aż drzwi. Przymknąłem oczy sierz leci. Wreszcie wybiegają na ląd. Ja za ni-

wa, który za kilka sekund oni na wysięgi z psami i przyjemność spotkać się z nim oko w ślepie. Przeszły mnie ciarki (choćaż odważny jestem). Po ci-

cie" odebrała mi władzę w kończynach. Myśl pracowała błyskawicznie. Jakikś głos zjadliwie szepotał: — boisz się, co? A drugi: — przypomnij sobie arkę

Sprawa arki Noego wyjaśniona. Po pierwsze: to nie Noe, a nasi marynarze. Po drugie: to nie u kim doborowym „geselszaf cieczka przed sztormem, trzecie: to kupno psów w Chinach, a sprzedaż w Colombo. Po czwarte: to rzeczywiście psi interes.

st. mar. Jan Szpilka

Jest zmiana — ale...

Taki oto rysunek zamieszczony był w ostatnim numerze „Żeglarza Odrzańskiego”, który ukazał się w poprzednim miesiącu.



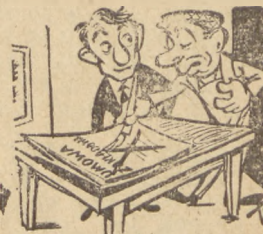
Radzą...



Wykonują...

Krytyka pomaga, mobilizuje do pracy... ale okazuje się, że nie zawsze i nie wszystkich. W „Żeglarzu Odrzańskim” sytuacja rzeczywiście uległa zmianie, tylko nie na lepsze. W tym miesiącu za brakło bowiem nawet tego jednego pracującego w pocie czoła. E. BUTOWA

Przejawem tego są poważne ilości „resztek” farb w pozruconych puszkach.



„W Gdynskiej Stoczni Remontowej pracownicy działu głównego mechanika nie wykonali w I półroczu br. większości swoich zobowiązań zawartych w Zakładowej Umowie Zbiorowej?”

J. P.

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: Mieczysław Kurek z Gdynskiej Stoczni Remontowej i Marian Kosicki z Żegluga na Odrze Wrocław.

Oko w oko z tajfunem

Tajfuny są typowym zjawiskiem dla wód tropikalnych. Przelatują one tam ze straszną siłą, niszcząc wszystko co napotkają na drodze. Niektórym tylko statkom udało się wyjść cało z opresji. Statki, które uratowały się z wadnego „piekła” zawdzięczają to tylko dobrej załodze i silnemu kadłubowi.

Poniżej zamieszczamy opowiadanie R/O ZDZISŁAWA KAWECKIEGO z motorowca „MŁGÓRZATA FORMALSKA”, który z końcem czerwca br. był w „tajfunowych opalach”.

JESTEŚMY u brzegów południowych Chin. Ciągłą się one długą — ciemną linią. Mimo ciszy na morzu — coś nas niepokoi. Co prawda nie ma w tym nic dziwnego, bo jeszcze wczoraj ostrzeżono nas w Hong-Kong, że w naszym kierunku przesuwa się tajfun. Staramy się wyminąć go. Wieczorem zmienił kurs. W tym czasie „oko” tajfunu szaleje 200 mil na południe od nas, a mimo to, już zaczynamy odczuwać wzrastające podmuchy wiatru. Kapitan powiadomił telegraficznie dyrekcję o naszej sytuacji. Czekamy na odpowiedź. Nad ranem około godz. 4 siła wiatru wzrosła już do 9° w skali Beauforta i nareszcie jest decyzja. Coś się nie zgadza. Kapitan jest zdenerwowany. Podaje komendę: — lewa na burt — kurs 270. Rozkaz ten jest zgodny z decyzją.

O godz. 9 wpływamy do zatoki wyspy Hainan. Na dno leci lewa kotwica. Oczekujemy tam dalszych poleceń. Komunikaty ciągle informują, że tajfun zbliża się, toteż solidnie przygotowujemy się na jego przyjęcie. Sprawdzamy szczelność ładowni — sprawność maszyn okrętowych, wind kotwicznych i wszystko mocujemy.

Wiatr wzmacnia się z każdą chwilą — tajfun jest blisko. Naprężone łańcuchy kotwiczne ciężko pracują. Kadłub walczy ze wzrastającą falą. Na dno leci druga kotwica.

Mamy szczęście, powiał wiatr z lądu. Drużymy na otwarte morze. Mijają długie godziny oczekiwania. Jak ten czas wolno się wlece.

Następnego dnia o 4 nad ranem, wiatr osiąga dwunasty stopień skali Beauforta.

NADSZEDŁ TAJFUN

Cała załoga na stanowiskach. Marynarze zalewani tonami wody i smagani batem wiatru obserwują napięte łańcuchy kotwiczne — wydaje się, że lada chwile zerwą się.

Kapitan co chwilę przesuwa ręczkę telegrafu. Luzuje je. Tak za pomocą maszyn, wytrzymujemy pierwsze uderzenie.

Bryzgi fal gnane szalonym wiatrem raz po raz przelatują przez sterówkę. Fala po rwała już z dziobu koła ratunkowe. Maszyny ciężko pracują. Przechylił przekracza 30°.

Zakotwiczony niedaleko nas angielski statek s/s „CHAPLIN” zniknął nam z oczu. Myślimy różnie — ale co się stało z nim — nie wie my. Kapitan RUSZCZYŃSKI przy telefonie i z ręką na telegrafie uważnie obserwuje sytuację. Tuż obok nas walczy z żywiołem m/s „EDWARD DEMBOWSKI”. Nasza radiostacja pracuje na stałym nastuchu. Jakiś duński statek woła SOS. Nie możemy mu pomóc. Nie wiemy, czy sami wyjdziemy cało z opresji.

O GODZINIE szóstej — niespodzianka — przycicha wiatr — robi się jasno. Kapitan jest wyraźnie niezadowolony z tej zmiany — Jesteśmy w „oku” tajfunu — oświadcza spokojnie i każe podnieść kotwice. Wracamy tam skąd zdryfowało nas poprzednie uderzenie. W dwie godziny później wiatr wzmacnia się szybko — docho dzi do 12° B. i przekracza je.

Nadeszło drugie — najgroźniejsze uderzenie tajfunu. Teraz wieje wiatr z otwarte go morza. Gna nas wprost na skały. Trudno opisać walkę załogi statku. Rozkazy są częste i zmienne — zależnie od sytuacji. Dookoła

wszystko zakrywają bryzgi fal. Nie widać już „Dembowskiego”. Na statku woda wyrwała drzwi od korytarza i po chwili przelewa się w kabinach. Łańcuchy mimo pomocy maszyn — napinają się coraz bardziej — gdy pękają — będziemy siedzieli na skałach.

Kapitan daje rozkaz: — Podnieść kotwicę — uciekamy na otwarte morze.

Manewr ten kosztował nas wiele wysiłku, ale mimo to wykonano go sprawnie. Szturmując — powoli oddala my się od niebezpiecznych skał.

Szturmowaliśmy jeszcze przez całą dobę w odległości 60 mil od Hainanu. Tajfun poszedł wyżej, a my zbliżyliśmy się z powrotem ku brzegom. Niebawem ujrzyliśmy m/s „Dembowski”. Stał on spokojnie na kotwicy. „Anglika” fala osadziła na skałach.

Powoli wszystko ucichło. Zagadnięty przeze mnie kapitan, mimo dwudniowego zmęczenia był zadowolony.

Nie ma co mówić. Załoga dobra a i statek silny — oświadczył — zwyciężyliśmy tajfun.

Prócz wacht — wszyscy udali się na zasłużony odpoczynek.

Musimy wypocząć, bo przebieg przed nami jeszcze 10 tysięcy mil do kraju. A to może jeszcze oznacza... nie jedną walkę.

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

Wczangkaizsekowskich PETAGH

Opowiadanie Nawrota było przykre, ale właśnie dlatego, że go męczyli, że pragnęli jego załamania postanowiliśmy jeszcze bardziej walczyć o powrót. Barak — Kaohsiung — a właściwie nasza jedna izba miała być więzieniem na długie miesiące. Nie wierzyliśmy czangkaizsekowcom, że się o nas nikt nie stara. Byliśmy przekonani, że nasz rząd i rodzinny robią wszystko aby nas u wolnić. Tymczasem tu nie się nie zmieniło. Przeciwnie, sytuacja nasza raczej się pogarszała. Pilnujący nas dwaj policjanci ciągle tłumaczyli, że na nie nasz upór, że i tak i tak musimy ulec. Oczywiście po takiej bredni musieliśmy ich „objechać”. Od tego czasu życie nasze stało się trudniejsze, gdyż jeden z nich zaczął nas specjalnie szykanować.

Doszło do tego, że zabroniono nam chodzić do kina. Kiedy kategorycznie zażądaliśmy wyjścia „Piter” (jeden z policjantów) oświadczył, że on nie życzy sobie, aby „komuniści deptali piękną ziemię Tajwanu”. Po naszej zapowiedzi, że sami pojedziemy do kapitana Czanga „Piter” uderzył na alarm, po którym przyjechało do nas 12 uzbrojonych policjantów. Otoczyli nas i wywołali Nawrota. Zapowiedzieli mu, jeżeli nadal będziemy urządać bunt, to są w stanie nas „uspokoić”. Po prostu nas wykończą, dzień ten ostaniecznie przekreślił nawet wszelkie pozory „swobód”, które mieliśmy.

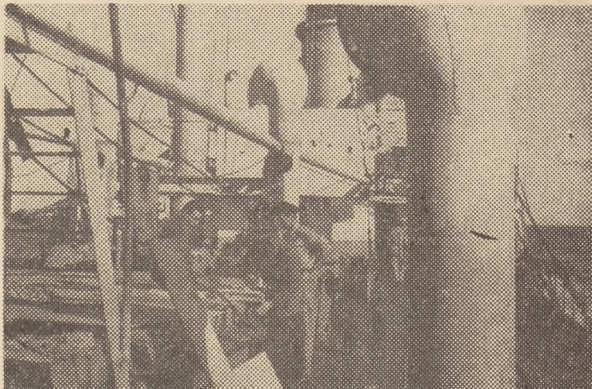
Nie upłynęły chyba trzy tygodnie, jak przyjechał do nas komandor Li ze „wspólnymi wiadomościami”. A więc według oświadczenia Li wszyscy „gottwaldowcy”

podpisali prośbę o azyl, i tylko my zostaliśmy bez wyrażonej decyzji. Li mówił to z beczelnym, kłamliwym spojrzeniem i wiedzieliśmy od razu, że to bujda. Jego namowy zignorowaliśmy.

W czasie, kiedy siedzieliśmy w baraku przychodzili do nas różni oficerowie i za wszelką cenę chcieli poderwać zaufanie do kolegów. Aż do znudzenia opowiadali o pięknym życiu w USA i że tym, którzy podpisali — a zrobili to już wszyscy — powodzi się w Ameryce świetnie. Kiedyś przyszedł do nas komandor Li i z miną błazna odczytał pismo ni mistra wojny o skonfiskowaniu statku. Marynarzom pozostały dwie drogi: albo podać prośbę o azyl, albo pójść do obozu. Oświadczyliśmy, że gotowi jesteśmy natychmiast pójść do obozu, a prośby o azyl nie podpiszemy. Nasza stanowczość speszyła komandora. Nie wiedząc co z nami zrobić powie dział, że daje siedem dni do namysłu. Kiedy nie chcieliśmy się na to zgodzić, Li pośpiesznie wycofał się z pokoju.

Trzeba przyznać, że z niecierpliwością oczekiwaliśmy siódmego dnia. Ale mi nał i nie się nie zmieniło. Potem nastąpiły po sobie inne siódme dni i dalej to samo. Już teraz byliśmy pewni, że to tylko sztuczki czangkaizsekowców w złapaniu nas na lep. Stał się jeszcze bardziej czujni, bardziej uważni na słowa i czyny. Za wszelką cenę nie dać się sprowokować. Na marginesie warto zaznaczyć, że policjantom, którzy przychodzili do nas namawiać do wyjazdu do USA daliśmy z Arczyń-

Przed wszystkim — wbrew opinii „szczurów lądowych” — zaraz po wyjściu w morze rozpoczęła się solidna praca. Wszędzie trzeba było coś poprawić i uporządkować. Poem pokładowcy zabrali się do naprawy windy, która zaczęła ostatnio z lekka „podgrymaszać”. Przy windzie pracowało tylko



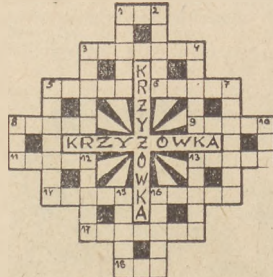
(Zdjęcie 1)

Pomysł a rozwiązesz

Znaczenie wyrazów:

Poziomo: 1. podwodna część statku, 3. okręt żaglowy z XVI i XVII w., 5. orientalne drzewo iglaste, 6. imię męskie lub port, 8. królowa z czasów króla Kraka, 9. podwodny przewód telegraficzny, 11. służa do przechowania tabaki, 13. lina przytrzymująca maszt, 14. okulty drag, 16. inaczej dżuna, 17. gwałtowna wichura, 18. ryba słodkowodna.

Pionowo: 1. Wyspa na Morzu Śródziemnym, 2. rzeka w zach. Francji, 3. zagroda wiejska w Chinach, 4. młodzieżowy oboz na Krymie, 5. miasto u podnóża Himalaj, 7. ptak rybołów, po bratymie mew, 8. tworzy się z szubą okrętową, 10. mierzy



się nim szybkość statku, 12. autor powieści „Chiny bez maszki”, 13. kraj w Afryce, 15. w

liczbie mnogiej noszą je kobiety, 16. jest restauracyjny.

Rozwiązania należy nadsyłać do naszej redakcji w terminie 14 dniowym od daty ukazania się numeru. Wśród Czytelników, którzy nadesłali trafne rozwiązania rozlosujemy 5 nagród książkowych.

Rozwiązanie zadania z N-ru 10 (104).

Za prawidłowe ustawienie cyfr w zadaniu pt. „Umiesz liczyć?” nagrody książkowe otrzymują: 1) Eleonora Zielińska z Warszawy, 2) K. Lemańczyk z Bydgoszczy, 3) Marian Malicki z Chylonii, 4) Stanisław Łubiński z Sopot, 5) Ireneusz Birecki ze wsi Kobyłe, woj. łódzkie. Książki wysyłamy pocztą.

20 dni krążyła po morzu i oczekiwała polskiego statku. Dowiedzieliśmy się z pewnością wielu ciekawych szczegółów, ale nadszedł drugi policjant i ex-marynarz natychmiast przestał mówić. Dla psychicznego załamania od czasu do czasu dostarczano nam gazetę China Post, w której umieszczane były artykuły o części załogi-azyłowcach. Kiedy mówiliśmy im, że to przecież nie wszyscy tłumaczyli to tylko niezamieszczaniem dalszych wiadomości.

W końcu listopada 1954 r. zjechała do nas komisja, składająca się chyba z 15 oficerów. Na ich pytanie o życzenia zażądaliśmy: repatriacji do kraju, dostarczania listów i połączenia z resztą załogi. Kiedy zobaczyliśmy, że nie nam nie załatwią wstałiśmy i opuściliśmy pokój. Nie było sensu wysuwać poważnych żądań do kupy idiotów.

W tym czasie Arczyński chodził na leczenie zębów do szpitala i jak tylko mógł zbierał wiadomości o reszcie załogi.

Jak się okazało załoga została rozbita na małe grupki i tym sposobem chcieli nas szybkość zmusić do podpisania azylu.

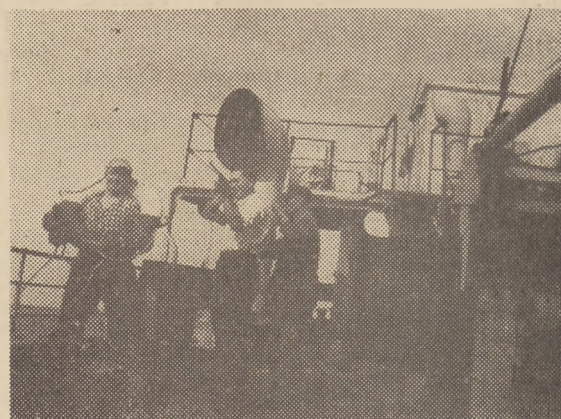
Zbliżały się święta i jak zwykle bywa myśl w tych razach coraz natęczyła się wędrowała do Polski, do najbliższych. Przez całe dnie byłam myślami przy żonie, czułam wprost jak się martwi. Było mi jej strasznie żal i już nawet nie myślałam o sobie, a o niej, o jej zmartwieńiu. O świętach lepiej nie wspominać. Były to jedne z najbardziej przykrych chwil w moim życiu.

Wreszcie 31 grudnia ub. r. połączyli nas z grupą siedzącą w małym domku. W grupie tej byli: Drąckowski, Grześkowiak, Wardyn i Czajka. Powitanie było niezwykle serdeczne, a wiadomość, że udało im się potajemnie wysłać list protestacyjny do Międzynarodowego Czerwonego Krzyża w Genewie była dla nas nie byle jaką uciechą.

(c.d.n.)



(Zdjęcie 2)



(Zdjęcie 3)



(Zdjęcie 4)



(Zdjęcie 5)



(Zdjęcie 6)



(Zdjęcie 7)

Zdjęcia w numerze: Makowskiego, Pałkiewicza, Ławrynowicza, Tomaszewskiego. Rysunki: Kartowski, Terlecki.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PKL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski, Redaguje Kolegium — Adres Redakcji: Główna ul. Waszyngtona 24 Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę oraz imię Oddziału Wodnistwa PPK „Ruch” w Gdąsku, ul. Tkacka 9/10 na konto PKO XI-4980 110. Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie 9,60. Informacje w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmują Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch” Sekcja Eksportu Warszawa, Al. Jerozolimskie 119. Nakład 11.300 egz. Druk, Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczono 6. 8. do 10. 8. 1955 r. Druk ukończono 13. 8. 55 — W-6-1028