

Lipcowe rozważania

KAŻDY z nas przykłada do życia swą własną miarę. Każdy przecież ma pełno swoich własnych przeżyć i spostrzeżeń, każdy ma swoje własne podwórko, które zna lepiej niż całe duże krajowe „podwórko”. Gdy więc zbliża się lipcowe święto, a święta takie skłaniają do robienia bilansu — spróbujmy zrobić ten bilans mierząc rozwój naszego kraju i jego osiągnięcia miarą ludzi morza i Wybrzeża. Spójrzmy na kraj od strony portu, z pokładu polskiego statku. Spróbujmy w zjawiskach i faktach, które stały się już zwyczajne i oczywiste, odnaleźć oznaki przemian, które trudno określić innym mianem niż rewolucyjne.

Jeżeli marynarz w ładowni swego statku przewozi polskie maszyny, czyż nie uczestniczy w takich właśnie zmianach? Czy portowiec załadowujący w porcie gdynińskim na polski statek samochód, który zszedł z taśmy polskiej fabryki samochodów — nie jest świadkiem i uczestnikiem takich właśnie zmian? Czy polski stoczniovec budujący statek, który będzie pływał po morzach nie jest twórcą tych zmian?

Bilans wymaga porównań. Określamy okres porównawczy i stwierdzamy: Tak było — a tak jest. Nie sprzyja takim porównaniom dzień powszedni, pełen pracy i kłopotów. Płyną te dni podobne na pozór jeden do drugiego i nie zawsze może dostrzegamy, że przecież ten ładowany naszymi rękoma na polski statek samochód zrobiony w polskiej fabryce, to niejako symbol naszych dni. To miernik rangi naszego kraju. Kraju przemysłowego, kraju morskiego, piętego, po Związku Radzieckim, Anglii, Francji i Niemczech Zach. — kraju przemysłowego Europy.

Bilans wymaga porównań. A no, porównajmy. Płynął w świat polski węgiel — polski tylko o tyle, że wydobyty rękoma polskich górników — na statkach z nazwy tylko polskich. Wypływała w świat polskimi statkami pasażerskimi polska nędza: tysiące ludzi, którym ojczyzna nie mogła ofiarować ani ziemi, ani chleba. I była Gdynia — miasto „złotych interesów” i — Grabówka „Pekinu”, „Meksyku”.

Z tego kraju — wywożono surowce. Ten kraj nie mógł zaofiarować żadnym zagranicznym kontrahentom nabycia wyprodukowanej u siebie obrabiarki czy statku. Gdy budował w ówczesnej Polsce kapitalista np. cukrownię, zakupywał urządzenia za granicą. Dziś takie kompletne urządzenia cukrowni idą za granicę ze znakiem „Made in Poland”. Minęło 10 lat. Zbliżyła się ku końcowi szósty rok planu, w którym — wzięliśmy kurs na stal i maszyny. To owe 4,5 miliona ton stali, które dały w 1954 roku nasze huty sprawia — że jesteśmy dziś krajem wielkiego przemysłu. I wielkiej floty handlowej i tętniących życiem portów. Słuszny jest nasz kurs, mądry i doświadczony, określili go żeglarze: Partia.

Co nas raduje — boli naszych wrogów. Ci, którzy zdradzili kraj w latach międzywojennych, którzy dziś każdemu wywiadowi gotowi są sprzedać swe usługi, byleby pilić za to brzęczącą monetą — pieniąż się z wściekłości. Wolna Europa taki oto robi komentarz do niezaprzeczalnego przecież rozwoju naszej floty. „Flota rośnie — tłumaczy Wolna Europa — bo po prostu reżim rozbudował ją na rozkaz Kremla, tylko po to, aby zaopatrywała komunistyczne Chiny”.

Ach, jakaż biedna ta Polska. Musi rozbudowywać flotę, musi tworzyć nowe polskie linie żeglugowe. Biedni Polacy zamiast emigrować do Brazylii, muszą teraz budować okręty, produkować samochody, uruchamiać kombinaty chemiczne. I to wszystko dlatego, że „reżim” wykonuje rozkazy Kremla.

Wolnoeuropejskiego myśliciela boli oczywiście nie tylko akt rozkwitu naszej floty i całej naszej gospodarki morskiej. Boli go i to, że sprzyjają temu rozkwitowi ścisłe stosunki braterskiej wymiany dóbr między Polską a Chinami Ludowymi, między wszystkimi krajami obozu pokoju i demokracji. Na ten temat pluje jadem. Ale fakt, że ożywiają się nasze stosunki handlowe z zachodem, że coraz więcej eksportujemy do krajów kapitalistycznych — i to właśnie takie towary, jakie przedtem sprowadzaliśmy i to do tych krajów, w których przedtem nabywaliśmy je — woli przemilczeć. Bo jakże to komentować takie np. zdarzenia, że angielski armator wyraził zainteresowanie dla dwóch statków, zbudowanych w Stoczni im. Komuny Paryskiej?

Wzięliśmy słuszny kurs. Kurs na budowę siły przemysłowej kraju, tej siły, która jest dźwignią rozwoju i naszej gospodarki morskiej i rolnictwa. Wzięliśmy słuszny kurs. Kurs na stałą poprawę warunków bytu.

(Dokończenie na str. 2)

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 14(108) rok 5

GDAŃSK, 15 - 31 LIPCA 1955 R.

Cena 40 gr

Jeszcze o obsłudze linii Dalekiego Wschodu

MUSIMY raz jeszcze porównać do zagadnienia poruszonego w artykule pt. „Lepiej gospodarować czasem statków” — zamieszczonym w „Sterze” (9/103).

Sprawy składowania masy towarowej, zmniejszenia ilości holowań, terminowego awizowania ładunku oraz wykorzystania Gdańska jako bazy składowania, były już niejednokrotnie tematem konferencji i dyskusji, lecz do chwili obecnej nie stwierdzono radykalnej poprawy sytuacji.

Niewątpliwie istnieją przeszkody, lecz stale usuwane ich oraz ulepszanie stylu i metod pracy, jest przecież główną cechą socjalistycznego stosunku do pracy.

Bezsprzecznie ważne jest w obsłudze statków należyte składowanie masy towarowej w porcie załadunku. Zdajemy sobie sprawę z tego, że nie zrobiliśmy jeszcze wszystkiego co moglibyśmy przyspieszyć przeładunek statku. Nie ulega wątpliwości, że prace portu gdynińskiego wraz z przyległymi magazynami nie są dostosowane — ani też dostatecznie pojemne — dla zapewnienia kompletnego ładunku chociażby jednemu statkowi obsługującemu linię daleko-wschodnią. Oczywiście trzeba tu uwzględnić rodzaj i ilość masy towarowej przewożonej w tej relacji. Z uwagi na to należałoby bezwzględnie przystąpić do jak najrychlejszego przygotowania i należytego wyposażenia nowej, obszernej bazy linii daleko-wschodniej w porcie gdynińskim. Baza ta powinna odpowiadać wszelkim wymagom wynikającym z dotychczasowych doświadczeń i powinna być tak obszerna, aby pomieściła ładunki co najmniej 2 statków oceanicznych. Taka inwestycja przyspieszy nie tylko przeładunek statków linii daleko-wschodniej, lecz równocześnie przyczyni się do lepszej obsługi innych linii, które w obecnej sytuacji muszą dzielić nabrzeża ze statkami linii daleko-wschodniej.

Skrócenie postoju statków zależy również w dużej mierze od wyposażenia portu gdynińskiego w odpowiednie barki i co najmniej dwa dodatkowe holowniki. Porty za granicę posługują się w pracach przeładunkowych dużą ilością barek. U nas nie stety dotychczas nie docenia się znaczenia barek. Dlatego też statki linii dowozowych, jak również daleko-wschodnich, tracą niepotrzebnie dużo cennego czasu na holowanie. Przy użyciu barek można by prowadzić przeładunek jednocześnie od strony nabrzeża i od strony wody. W ten sposób barki spełniałyby rolę środka transportu węgla między statkami lub nabrzeżem i statkami.

W okresie mniejszego nasilenia prac przeładunkowych w porcie, barki mogły by być używane jako magazyny krótkoterminowe lub z powodzeniem zastępować kosztowny transport ładunku w porcie. Szczególnie port gdyniński, cierpiący na brak większych placów i ładowni środków dowozowych mając możność korzystania z barek uaktywniłby się. Wielkość barek powinna naturalnie odpowiadać wymogom znanym z dotychczasowej praktyki w odniesieniu do wielkości partii i rodzaju towarów.

Bezpośrednio z tym zagadnieniem łączy się sprawa holowników w Gdyni. Obecny tabor jest niewystarczający dla obsługi statków, a więc tym bardziej po wprowadzeniu dodatkowej ilości barek przeładunkowych. Brak wystarczającej ilości holowników do przeholowań, wprowadzania i wyprowa-

dzania statków z portu, spowodował już wiele strat. Jak wykazała praktyka, konieczność równoczesnego użycia kilku holowników jest nie rzadko poważnym problemem. Zwykle wzywa się na pomoc np. holowniki ratownicze. Oczywiście w danym wypadku strata czasu wynosi nie minuty, lecz wiele drogotnych godzin. Przez doinwestowanie 2 dodatkowych holowników, zostałyby usunięte nie tylko wyżej poruszone niedomagania, lecz jednocześnie zabezpieczony byłoby holowanie barek użyczych do przeładunków. Oszczędności, które w ten sposób można uzyskać, w bardzo krótkim czasie równałyby się włożonym nakładom.

Zwiększenie ilości barek i holowników w porcie w żadnym jednak wypadku nie może przekreślić koniecznej rozbudowy bazy daleko-wschodniej poruszanej na wstępie.

Trzecim zagadnieniem poruszoną już w nr 9 „Steru”, to wykorzystanie możliwości portu gdynińskiego dla obsługi linii daleko-wschodniej.

Właściwe rozłożenie masy towarowej na Gdynię i Gdańsk przyczyniłoby się w dużej mierze, już w chwili obecnej do usprawnienia obsługi statków. Jakkolwiek armatorzy są nie tylko skłonni, lecz nawet domagają się pełnego wykorzystania bazy w Gdańsku, to napotykać oni na opór ze strony spedytatorów, którzy wyłącznie z powodu swoich trudności wewnętrznych — organizacyjnych, obojętnie odnoszą się do wszelkich w tym kierunku

ku poczyną. Obszerny magazyn nr 2 z przylegającymi placami z łatwością mogłoby pomieścić całokształt wyładunek statku linii daleko-wschodniej. Jest to w tej chwili jedyne miejsce w zespole portowym Gdynia-Gdańsk skąd statek mógłby bez holowania wyjść z pełnym ładunkiem bezpośrednio w daleki rejs. Uzbrojenie nabrzeża również w pełni zaspokaja potrzeby statku oraz towaru. Trudności organizacyjne powinny więc znaleźć swoje rozwiązanie. Szczególnie w chwili obecnej, kiedy nieomal przy każdym statku linii daleko-wschodniej obserwuje się trudności portu gdynińskiego niewykorzystanie możliwości portu gdańskiego jest zjawiskiem niedopuszczalnym i musi być jak najszybciej zlikwidowane.

P. J.

Na cześć ŚWIĘTA ODRODZENIA

NA przestrzeni ubiegłego dziesięciolecia tysiące marynarzy, portowców, stoczniovców, żeglarzy i wodniaków udowodniło swą ofiarną pracą jak droga jest im służba w szeregach pracowników morza i żeglugi śródlądowej.

Wyrazem tego uczucia są m. in. masowe zobowiązania, którymi, podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w tym roku, pracownicy nasze go resortu powitali Dni Morza i zbliżające się Święto 22 Lipca.

Każdego niemal dnia ze statków PLO napływają liczne meldunki, donoszące o cennych zobowiązaniach żalóg. Ostatnio marynarze m/s „Białystok” postanowili odnowić pokład i nadbudówki na śródkrećciu, odmalować i odnowić pomieszczenia gospodarskie oraz wykonać konieczne remonty mechanizmów pomocniczych w maszynowni.

Podobne zobowiązania na płynęły również od żalóg statków: „Czech”, „Stalowa Wola”, „Pulaski”, „Lech” i od wielu innych. Realizacja ich wpłynie na skrócenie postojów na rocznych dokowaniach.

Zobowiązania wartości 50 tys. zł podjęli też uczniowie Szkoły Morskiej odbywający praktykę na statku szkolnym „Dar Pomorza”. Przy wykonywaniu dodatkowych robót wyróżnili się uczniowie: J. Rutka, L. Głazewski i P. Jabłoński z kursu III oraz J. Morteczka, W. Nalepa i R. Trojnar z kursu II.

Żałoga Gdynińskiej Stoczni Remontowej pragnąc uczcić Święto Odrodzenia postanowiła usprawnić roboty na budowie 150. Budowniczy Kopeć wraz z 6 brygadami skróci roboty wykonywane przy jednostce B-25 o 5 dni. Brygada Gajewskiego z Wydziału PM skracając o 2 dni remont kompresora na „Batorym”, przyspiesza jednocześnie tempo robót na innych jednostkach.

Brygady Cichockiego i Kołpy z Wydziału PK skracają o 50 proc. czas wykona-

Pozdrowienia dla Leningradu

Żałoga m/s „Mickiewicz” przesyła kierownictwu „Inter-Clubu” oraz ludności Leningradu serdeczne pozdrowienia.

Dziękujemy za gościnność i przyjaźń jaką odczuwaliśmy przez cały czas postoju w porcie leningradzkim.

Mile są dla nas wspomnienia tych dni. Na zawsze zachowamy pamięć o Waszej przyjaźni i serdeczności, jaką byliśmy otoczeni. Trudno wprost opisać radość z pobytu wśród ludności Waszego miasta.

Niech wielka przyjaźń między naszymi narodami umacnia się i wiecznie trwa.

ŻAŁOGA M/S „MICKIEWICZ”

HMS „Glasgow” w Polsce



W dniach od 1 do 4 bm przebywał w Polsce z wizytą kurtuazyjną angielski krążownik HMS „Glasgow”. A oto krótka relacja z przebiegu wizyty.

Na redzie gdynińskiej polskie okręty wojenne powitały krążownik, który oddał salut powitalny. Na salut odpowiedziały nasze baterie brzegowe, po czym „Glasgow” wszedł do portu.

Żałoga HMS „Glasgow” złożyła wieńce na grobie bohaterów wojny Westerplatte, a także na grobach angielskich żołnierzy i lotników, którzy polegli w czasie ostatniej wojny i zostali pochowani pod Malborkiem. Ponadto marynarze

brytyjscy zwiedzili trójmiasto, m. in. katedrę w Oliwie, odbudowujący się Gdańsk, wystawę „10 lat Polski na morzu” w Sopocie oraz zamek w Malborku.

Oficerowie z krążownika „Glasgow” z dużym zainteresowaniem zwiedzili Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej, a podoficerowie i marynarze byli gośczeni obiadem przez marynarzy polskich. Grupa marynarzy brytyjskich wraz z dowódcą HMS „Glasgow” przebywała również w Warszawie, gdzie po zwiedzeniu była podejmowana przez Szefa Sztabu Generalnego generała broni Jerzego Bortolowicza.

WITAMY NA OJCZYSTEJ ZIEMI

W DNIU 2 BM. WSZĘDE DO PORTU W GDYNI M/S „BATORY”, PRZYWOŻĄ NA SWYM POKŁADZIE OKOŁO 1200 DZIECI POLSKICH Z FRANCJI, BELGII I HOLANDII.

OBSZERNY REPORTAŻ Z POWITANIA MAŁYCH GOŚCI ZAMIESZCZAMY NA STR. 6



Na terenie Gdańskiej Stoczni Rzecznej brygada kadłubowo-konstrukcyjna przekazała zakres materiału hutniczego ze starego do nowowubudowanego magazynu. Pozwoliło to na zaoszczędzenie stoczni około 500 roboczogodzin.

Wraz z pierwszymi wieściami o wykonanych już zobowiązaniach, codziennie mnożą się meldunki o nowych uchwałach. Ludzie, którzy życie swe związali z morzem i rzekami, przez oszczędną gospodarkę materiałową i dodatkową produkcję pragną przyczynić się bezpośrednio do utrwalenia polskiej floty na morzu i usprawnienia żeglugi śródlądowej.

(Wls)

Przegląd wydarzeń

W centrum uwagi opinii światowej znajdują się obecnie przygotowania do konferencji wielkiej czwórki, która ma rozpocząć się 18 lipca br. w Genewie. Ogromne znaczenie tej konferencji — pierwsze od 10 lat spotkania szefów rządów czterech mocarstw — podkreślają wypowiedzi wielu mężów stanu i polityków.

Ci, co trzeźwo oceniają sytuację podkreślają, jak np. amerykański senator Mansfield, że „cały świat jest zainteresowany w jej wynikach”. Jeszcze dobitniej wyraża tę myśl publicysta Brown w dzienniku „Washington Star”. „Wielka ta cza obudzonej przez Rosjan nadziei rozpociera się nad Europą — pisze on. Wzrost skłóceń Europejczyków ożywia nadzieję, że w Genewie zostanie znaleziona droga do pokoju. Tak, jak obecnie stoja sprawy, Europa natarczywie żąda porozumienia”. A paryski korespondent amerykańskiego pisma „Newsweek” pisze: „Dyplomaci obawiają się wybuchu antyamerykańskich nastrojów, jeśli konferencja genewska nie przyniesie rezultatów”.

Czy szefowie rządów USA, Anglii i Francji zdają sobie sprawę z tych pastrojów? Byłoby naiwnością twierdzenie, że nie wiedzą o nich. Dlatego też wypowiedzi Eisenhowera, Dullesa, Edena i Faure'a zawierają pewne akcenty pojednawcze.

Są to oczywiście pocieszające objawy. Każdy bowiem gest porozumienia wita opinia publiczna z uznaniem. Z drugiej jednak strony nie może nie wywoływać zaniepokojenia fakt, że obok tych pojednawczych akcentów znajdują się także wypowiedzi, które podważają wiarę w ich szczerość. „Większość ludzi — pisze słusznie angielski dziennik „Star” — drażnią ciągle ostrzeżenia przywódców zachodnich, by nie oczekiwano zbyt rychłych i skutecznych wyników konferencji”.

ODPOWIEDZ ZWOLENNIKOM POLITYKI „Z POZYCJI SIŁY”

Istnieją jednak pewne koła, które starają się wytworzyć wokół konferencji czterech atmosferę podejrzliwości i sceptycyzmu. One to szukają przystawionej dziury w całym, komentując np. pokojowe propozycje Związku Radzieckiego, jako oznakę jego słabości i sugerując, by szefowie trzech zachodnich mocarstw na konferencji nie odstąpili ani na jotę „z pozycji siły”.

Spokojna, ale mocna odprawę tym kołom dał I sekretarz KC KPZR tow. Chruszczow, który na przyjęciu w ambasadzie USA w Moskwie, z okazji amerykańskiego święta narodowego, powiedział:

„Są na Zachodzie ludzie, którzy myślą, że jeśli ZSRR wysuwa jakieś propozycje, to ma niewątpliwie jakieś powody. Wyobrażają sobie, że jeśli ZSRR podejmuje dobrą decyzję, to widocznie coś go do tego zmusiło... Jeśli przywódcy radzieccy myśleli w taki sam sposób o mocarstwach zachodnich, nie doszłoby do porozumienia. Chcemy porozumienia na uczciwej podstawie”.

Jednocześnie z tym oświadczeniem, które wywarło wielkie wrażenie na Zachodzie, na zwolenników polityki „z pozycji siły” podziały jak kubeł zimnej wody, wielkie pokazy lotnicze na lotnisku Tu- szyno pod Moskwą. Charakterystyczne są

pod tym względem wypowiedzi prasy angielskiej. Korespondent „News Chronicle” np., opisując wrażenie, jakie te pokazy wywołały na delegacjach zagranicznych, pisał: „Oficerowie lotnictwa z kilkunastu państw zachodnich przeżywali jedną niespodziankę za drugą”. A gazeta „Daily Mail” stwierdziła wręcz: „Rosjanie mają zapewne przewagę, zarówno nad Ameryką, jak i Wielką Brytanią w dziedzinie pewnych najbardziej istotnych kategorii samolotów pośligowych”.

Nie jest to oczywiście jedyna przewaga ZSRR. Już przedtem koła ekspertów na zachodzie stwierdziły, że ZSRR wyprowadził USA, jeśli chodzi o postępy w dziedzinie produkcji energii termojądrowej.

DUCH ZAGŁOBY NA WIDOWNI

Jak już wspomnieliśmy, obok pewnych akcentów ugodowych — wywołanych niewątpliwie naciskiem opinii publicznej — w wypowiedziach amerykańskich mężów stanu znajduje się także np. żądanie, jak zmiany ustroju istniejącego w krajach demokracji ludowej, lub ataki na polsko-niemiecką granicę na Odrze i Nysie.

„Cała ta przygrywka do rozmów genewskich — powiedział tow. Bierut w przemówieniu, wygłoszonym w Berlinie — przypomina anegdotyczną postawę szlachcica polskiego Zagłoby... który z równie poważną miną ongi ofiarowywał królówi szwedzkiemu królestwo Niderlandów...”

Co się zaś tyczy ataków kół reakcyjnych i rewizjonistycznych na naszą granicę na Odrze i Nysie, to manifestacja przyjaźni, jaką były wizyty delegacji rządowych Polski i NRD w Warszawie i Berlinie, niewątpliwie ostudzi ich rozgorączkowane zapędy. „Korzystam z dzisiejszej okazji — powiedział premier NRD Otto Grotewohl w swym przemówieniu w Warszawie — ażeby raz jeszcze w sposób całkowicie jednoznaczny oświadczyć, że rząd NRD uznał granicę na Odrze i Nysie za ustaloną i ostatecznie uznaną i że zdecydowany jest wraz z innymi państwami — sygnatariuszami Układu Warszawskiego bronić granicy pokoju na Odrze i Nysie, aby w tym miejscu nie mogło dojść do nowego pożaru świata”.

Jasno i wyraźnie mówi o tym oświadczenie rządów Polski i NRD: „granica między Polską a Niemcami została ostatecznie wyznaczona przez ustalenie granicy pokoju na Odrze i Nysie”.

Sytuacja polityczna w przededniu konferencji genewskiej — mimo kampanii, prowadzonej przez koła reakcyjne na zachodzie — jest sprzyjająca dla osiągnięcia pozytywnych wyników. Podpisanie traktatu państwowego z Austrią, pokojowe propozycje ZSRR w kwestii rozbrojenia, odprężenie w stosunkach radziecko-jugosłowiańskich, zaproszenie Adenauera do Moskwy, deklaracja radziecko-hinduska, polsko-hinduska i inne związane z podróżą premiera Indii Nehru stwarzają przekonanie — o czym również mówi Apel Światowego Zgromadzenia Sił Pokoju w Helsinkach, że „krok za krokiem można rozwiązać sprzeczności międzynarodowe, a wówczas ziszcza się nadzieje narodów”.

Po 15 latach tułaczki

OSTATNIO z angielskiego statku „Renwood”, ładującego w Szczecinie węgiel do Anglii, zszedł na ląd palacz Jan Lewicki i zwrócił się do władz polskich z prośbą o zezwolenie na powrót do kraju. Wojewódzka Rada Narodowa wyraziła zgodę i Lewicki po 15 latach tułaczki po świecie znów jest w Ojczyźnie.

Właściwie nie ma w tym nic nadzwyczajnego. Do kraju wracają nie tylko repatrianci, ale i dezertjerzy, których chwilowo oślniły przepych reparyacyjnych dzieł nie miast kapitalistycznych. A jednak sprawie powrotu Lewickiego warto poświęcić trochę miejsca.

Różnie bowiem wracają marynarze do kraju. Najczęściej z niecierpliwością oczekują oni chwili, gdy po odprawie celnej można zejść na ląd, ucałować żonę, wziąć na kolana syna i dziwić się, że tak urosł od ostatniego pobytu w kraju.

Na Jana Lewickiego nikt nie czekał, a on sam nie bardzo był pewien czy go w ogóle w kraju przyjmą, a jeśli przyjmą, to jak?

W Anglii spotykał czasem marynarzy, którzy zdezerterowali z polskich statków. Według ich relacji w kraju panowały nędza, głód i terror. Owszem, czasem zdarzyło mu się spotkać i porozmawiać z marynarzami, którzy pływali pod polską banderą. Ci mówili, że wprawdzie nikomu w Polsce się nie przelewa, ale żyć można całkiem znośnie. Zrabia się zależnie od tego, jak się pracuje. Mówili o od budowie Warszawy, budowie fabryk, a nawet całych gałęzi przemysłu. Ale jak się przekonał, że to jest prawda?

Kapitanowie Iwaszkiewicz i Staszewicz ze związku

samopomocy byłych żołnierzy i marynarzy w Londynie, całkiem niedorzecznie dawali do zrozumienia tym, którzy wspominali coś o chęci powrotu do kraju: „Znajdą się tacy, co wam obiją mordę i już tak załatwią, żebyście nigdy nie mieli nawet okazji do powrotu”.

Najłatwiej byłoby pójść do polskiej ambasady. Ale Lewicki wiedział, że to nie takie proste. Nikt by go nie zatrzymał, nikt by go nie legitymował, ale jeszcze tego samego dnia ci ze związku byłiby powiadomieni, a w „Sunday Express” mogła by się któregoś dnia ukazać notatka, że w jednym z zaułków londyńskiego portu znaleziono z nożem w plecach zwłoki polskiego marynarza Jana Lewickiego.

Zresztą Lewickiemu wcale się nie spieszyło do kraju. Początkowo źle mu nie było. Pływał na angielskich statkach, czasem nawet jako II mechanik (o ile nie było na tę funkcję Anglika). Wprawdzie mustrowano go zawsze na najgorsze statki, gdzie trzeba było dobrze napocić, żeby zarobić niezbędne do życia funty, ale jakoś się żyło.

W czasie tułaczki po wszystkich morzach i portach świata Lewicki miał okazję dobrze przyjrzeć się „prawdziwej wolności”. Tylko w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej nie nie zobaczył. Jak mu mówiono, nie ma tam złaznej kurtyny, jednak mimo, że do portów USA zawiązały na angielskich statkach chyba z 15 razy, ani razu nie wypuszczono go na ląd. Przez cały czas postojów w porcie, jako Polaka, pilnował go amerykański strażnik. Lewicki przekonał się ostatecznie, że wolność w „wolnym świecie” jest dla

posiadaczy znacznych sum

dolarów i funtów. Początkowo Lewicki chciał być jednym z tych, którzy mają dużo funtów. „W wolnym świecie wszyscy mają prawo zostać milionerami” — powtarzano mu przy każdej okazji. Przez 15 lat pływał i zarabiał. Milionerem jednak nie został. Zarobione funty w jakiś dziwny sposób zawsze wracały do kieszeni tych, którzy mu je wypłacali. Cały swój majątek Lewicki zawsze mógł zmieścić w marynarskim worku.

Lewicki nie znał Polski Lu dowej. Zna ją jedynie ze sprzecznych ze sobą opowiadań. A jednak potrafił pokonać niemałe przeszkody stawiane przez brytyjskich oficerów imigracyjnych tym Polakom, którzy chcą zamustrować na statki płynące do Polski.

Gdy zadaliśmy mu pytanie, co skłoniło go do powrotu, odpowiedział po prostu: — znudziło mi się już wa-

łęsanie po świecie i praca dla obcych. Mam 34 lata. To jeszcze nie jest za późno na pracę dla kraju i dla siebie. A poza tym w Anglii Polakom jest coraz gorzej. Tych, którzy otrzymali obywatelstwo angielskie, Anglicy trak-

tują jako Anglików III klasy. Tych, którzy tak jak ja nie chcieli uczynić tego, traktują jeszcze gorzej. Ostatnio trudno mi było dostać pracę mechanika — nawet na bardzo słabych statkach, na których Anglicy niechętnie pływają. Coraz częściej pływam jako palacz i zarabiam o połowę mniej. Znudzili mi się również ciągle chodzenie do policji angielskiej i meldowanie się. Zupełnie jakby człowiek był przestępcą. Teraz w Anglii powodzi się dobrze tylko tym Polakom, którzy „pracują” dla Anglików, takim jak kapitan Iwaszkiewicz. Tym, którzy „pracować” dla Anglików nie chcą, takim jak Franek Nowacki z Krakowa, Jurek Wołoszński z Poznania, czy Stasio Szytura powodzi się coraz gorzej. Chętnie wróciliby do kraju, tylko się boją. Ja też nie byłem pewien, czy mi się uda i jak zmieć w kraju przyjmą, ale zaryzykowałem.

Przese napisać, że bardzo się cieszę z powrotu do Polski i że jestem wdzięczny polskiemu rządowi za umożliwienie mi życia w Ojczyźnie.

Zed.

... a najlepiej na kolonii

Zagraly werble. Na letniej kolonii dla dzieci pracowników PLO, PRO i PZP w Syntle rozpoczął się poranny apel. Mali wczasowicze uważnie śledzą jak białoczerwona flaga zatrzymuje się w szczytu masztu. Brzmienie Hymnu Młodzieży. W chwilę później śniadanie. Błyskawicznie znikają kromki chleba z masłem i wędliną. Nie dziwnie, apetyt podupada, a zapowiadana wycieczka też robi swoje. Pogoda ładna. Idziemy z „maluchami”. W drodze zastęp rozciągnął się. Wszystko ich zatrzymuje. To trzeba urwać kwiatów, to podnieść szyszkę, pogonić za motylem...



Nareszcie polana. Każdy rusza w swoją stronę. Krzyżują się okrzyki: — „ile wałek!” — „Zbyszek złapał żabę, a jaka ona zielona!” — „Ja chęć piłkę!” — „Czy można urwać siwki?”

Wychowawcy uważnie obserwują gromadkę. Andrzej Wilczyński (PRO), Bogusław Rysio Dynaburski (PZP) i Marek Hebel (PLO) zawsze trzymają się razem. Za domem nie bardzo tęsknią — bo przecież tam nie zawsze chodzi się na wycieczkę.



Na brzegu jeziora spotykamy całą kolonię. Zastępy kolejno biegają do wody. Jaka radość. Czy może być coś przyjemniejszego? Ogródzona część jeziora zapewniła im bezpieczeństwo — dobrzy tatusiowie z PRO przysłali dużo kół i pasów ratunkowych.

Wracamy potem na kolonię. O godz. 12,30 jest obiad, a potem „Ida w ruch”. Jeżaki. Po leżakowaniu będą gry. Kilku „średniaków” zawzięcie kopie piłkę. Inni wolą siatkówkę albo pałania. Gabrys Labanowski, Wittek Bartoszak i Romek Czuryłto grają w dwa dziesiątki Najstarsi to szczęściarze, w nagrodę za porządek idą na ryby.



Jak ten czas szybko leci. Słońce już zachodzi. Przed chwilą wrócił rybak. Polów się udał — w wiaderku jest kilka płoć. Ogląda je cała kolonia. No, a teraz kolacja. Myśle się i spać. Kiedy odjeżdżają dzieci proszą o przekazanie rodzicom za pośrednictwem „Steru” moc całusów i serdecznych pozdrowień.

Hanek

Kryzys w angielskim okrętownictwie

Z Londynu donoszą, że w angielskich kołach przemysłowych powstało zaniepokojenie z powodu znacznego spadku zamówień dla angielskiego przemysłu okrętowego. Poseł labourystowski John Rankin podkreślił w swoim przemówieniu wygłoszonym w Izbie Gmin, że w ciągu ostatnich trzech lat poważnie zmniejszyła się ogólna ilość zamówień na budowę statków w stocznich W. Brytanii. W roku budżetowym 1954/55 angielskie stocznie otrzymały zamówienia na budowę tylko 276 statków o ogólnym tonażu 786000 ton, podczas gdy w roku budżetowym 1951/52 za mówiono budowę 525 statków o ogólnym tonażu 9037000 ton.

Rankin oświadczył, że ta sytuacja jest wynikiem nierozsądnej polityki rządu, która ogranicza handel z ZSRR.

(hso)

LIPCOWE ROZWAŻANIA

(Dokończenie ze str. 1)

wych ludzi pracy, poprawę zdobywaną rzetelnym trudem, opartą na solidnych fundamentach. Wzięliśmy kurs na pokojowe, twórcze współistnienie z wszystkimi krajami świata. Dla nikogo nie jesteśmy półkolonią — jesteśmy dla wszystkich, którzy tego pragną, równorzędnym, rzetelnym partnerem w pokojowym trudzie, pokojowej wymianie dóbr.

My, ludzie morza, widziemy to co dzień w swoich i obcych portach, u siebie na Wybrzeżu i w krajach Europy, Azji i Afryki. Nasza miara, miara ludzi morza, brana z codziennych zdarzeń i faktów wskazuje: Słuszną, mądrą obraliśmy drogę — będziemy nią kroczyć dalej. Drogą nowych zwycięskich pięciolatek. Drogą, która prowadzi do Polski coraz silniejszej, coraz zasobniejszej, umacniającej pokojowym trudem, to co najdroższe ludziom na całym świecie —

— POKÓJ.

— Mówią, że Niemcy do-
stają w skórę. Prawda to?
Bo w gazetach same bujdy.
— Może i prawda. Zobac-
no, co tam na dziobie z li-
ną...

Jechali na końcu pociągu
holowniczego i wciąż wy-
nikały jakieś kłopoty. Widać
zestaw był źle sporządzony,
bo barka słabo słuchała ste-
ru. Sternik z trudem utrzy-
mywał ją na właściwym kur-
sie. O zmierzchu dał sygnał
do zatrzymania się, ale ze
statku odpowiedziało tylko
donośne gwizdnięcie syreny.

Dzień był pochmurny, więc
nie zapadła ciemność. Jecha-
li bez świateł — żeby nie
dawać celu samolotom. Na-
głe Antoni obrócił silnie ko-
ło — ster położył się cały
na lewą stronę. Piekłny
trask, wstrząs i barka ośia-
dła na głowie.

— Oszalałeś — jak prowa-
dzisz barkę, niedorajdo! —
kłął kapitan, ja zaraz dono-
sę o tym policji. To sabotaż!
Antoni stojąc na szande-
klu uśmiechał się tylko w
ciemności. Gadał, że chce-
cie — myślał — a ja spełni-
łem swój obowiązek. Moje-
go węgla nie ujrzą w Szcze-
cinie.

I nie ujrzał.

E. HENSKI

Czyn sternika Wilhelma

Sternik Wilhelm wrócił na barkę podniecony. Gdy szedł po trapie nogi mu się trzęsły jak u człowieka chorego. Serce łomotało w pierś niczym dzwon. W kaju- cie spojrzał tylko na żonę i ciężko usiadł na stołku.

Sternik Wilhelm nie był człowiekiem rozmownym. Bywał, kiedy całe dni nie odezwał się do nikogo, stojąc samemu przy kole sterowym. Mogła kobieta gderać, że jest mruk, dżikus, że do nikogo go by nie otworzył, on nie wzruszał się tym. Miał widać powody żeby zamykać się w sobie i nie gadać. Ale teraz było zupełnie inaczej — wracając na barkę znalazł na drodze kartkę zło- żoną we czworokąt. Zanieka- wiony obejrzał się, czy kto nie widzi, podniósł i pospiesznie wcisnął do kieszeni.

Teraz siedząc przy stole wyjął kartkę, rozprostował i zaczął czytać: „Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. Do Narodu Pol- skiego”.

Serce drżało Wilhelmowi, gdy czytał te słowa. Jakaś niewidzialna dłoń chwyciła za gardło. Nad jego ramie- niem przechylała się teraz kobieta. Sylabizując polskie litery, czytali razem: „Pola- cy w kraju i na emigracji!

Polacy w niewoli niemiec- kiej!”

— To o nas — wyrwało się Wilhelmowi. Czytali dalej: Rodacy! Wybiła godzina wyzwolenia. Armia polska obok Armii Czerwonej prze- kroczyła Bug. Żołnierz pol- ski bije się na naszej ziemi ojczystej. Nad uniecznioną Pol- ską powiały znów biało- czerwone sztandary...”

Długo trwali oboje w mil- czeniu. Oto mają przed so- bą słowa, o jakich marzyli od lat — słowa wezwania i otuchy. Słowa wolnej Pol- ski. Wzruszenie nie pozwa- lało im mówić. Tu na Śląsku lud najbardziej spragniony był polskich słów; gniebiony przez faszystów, głęboko no- sił ukrytą w sercu Polskę, miłość do niej, jej mowę i obyczaje. Skończyli czytać, ale sternikowi nie wrócił już spokój. Myśl, która go nagle ożywiła, dokuczała. Wciąż powtarzał sobie słowa Mani- festu: „Chwyćcie za broń! Bijcie Niemców wszędzie, gdzie ich napotkacie! Atakuj- cie ich transporty, udzielaj- cie informacji, pomagajcie żołnierzom polskim i radzie- ckim...”

Jesienne miesiące 1944 ro- ku na Odrze były dla wielu ludzi okresem wielkiego, nie- spokornego wyczekiwania. Że!

Brat Wilhelma, Jan jeszcze zanim wywieźli go do Mau- thausen mówił: „Nie bój się. Anton, Hitlera przedzę niż myślisz, wezmą diabli”. No i sprawdzały się słowa Janka. Ale choć wielu było myśla- cych w ten sposób ludzi, nikt nie ośmielał się uze- wnętrzać swojej radości.

Barka „Izabella” wiozła węgiel do Szczecina. Był to przed zimowiskiem, ostatni jej rejs. Ponieważ transport kolejowy był silnie bombard- owany, a Szczecin potrzebo- wał węgla, przeto poleceno dotoczyć barkę do idącego w dół rzeki holownika.

— Spieszmy się, co maj- ster? — pytał bosman Fra- nkel. Był to swój chłopak, rodem z Opola. Polubił wo- dę, uciekł z domu, no i od dwóch lat wiozł się po rzek- kach.

Ojca wzięli mu hitlerowcy na front i tam zginął. Fran- nek wiedział więc co to jest wojna i komu zawdzięczać należy jej „dobroziejstwo”. Wiedział także, iż ojciec ze- wstrętem przywdziewał zie- lone mundur wehrmachtow- ca.

— A spieszmy się — przy- taknął sternik — co mamy się nie spieszyć.

Chłopak przysunął się bli- żej.

Lepiej współpracować z działem zaopatrzenia

NIEJEDNOKROTNE już na łamach naszego pisma krytykowaliśmy styl pracy działu zaopatrzenia Polskich Linii Oceanicznych.

Nie zawsze jednak przyczyny niedociągnięć tkwią w samym dziale zaopatrzenia. W PLO wydano wiele zarządzeń i okólników, które regulują współpracę „zaopatrzenia” ze statkami. Jakże często jednak załogi lekceważą je i zamawiają potrzebne artykuły wówczas, kiedy sobie o tym przypominają (zwykle w ostatniej chwili) — żądając jednocześnie dostawy natychmiastowo. A nawet bywa i tak, że np. w dniu 18. 6. br. m/s „Warcaby” przesyła do PLO zamówienie druków i artykułów kancelaryjnych z dostawą na dzień... 17. 6. br. A przecież statki linii bliższego zasięgu (z uwagi na krótki postój w Gdańsku) zobowiązane są składać zaopatrzenia jeden rejs na przód.

Drugi przykład lekceważenia zasad dobrej współpracy dostarczył s/s „Puck”, który od 6 kwietnia br. stał w Gdańskiej Stoczni Remontowej, a w dniu 17 czerwca — dosłownie na dwie godziny przed wyjściem w morze — zamówił 13 rodzajów różnych artykułów technicznych z żądaniem natychmiastowej dostawy. Gdyby nie to, że akurat magazyn dysponował tymi artykułami i wolnym samochodem, towaru nie zdążyłoby by dostarczyć i w rezultacie PLO zmuszone byłoby wydać zezwolenie na zakup tych artykułów za granicą.

Jest to ciekawy obraz walki załóg o... obniżkę wydatków dewizowych. Tego typu przypadków braku współpracy załóg z działem zaopatrzenia PLO można by przytoczyć dużo — ale wystarczy te dwa, aby zrozumieć, że takie wypadki nie mogą mieć miejsca w przyszłości.

Drugim rodzajem grzechów załogi jest mechaniczne sporządzanie zapotrzebowania bez sprawdzania faktycznych potrzeb statku. A oto przykład. S/s „Puck” przed wyjściem w morze zamówił 15 m³ drzewa sztauerskiego. Dla przyspieszenia dostawy

zaopatrzenie „podrzuciło” w dniu 14 czerwca br. 5 m³ na nadbrzeże Polskie w Gdyni, dokąd statek miał dobić w nocy i zabrać je. Tak uzgodniono z kierownictwem statku.

15 czerwca PLO dostarczyło na statek dalsze 10 m³ zamówionego drzewa. Po wyjściu statku w morze okazało się, że „Puck” po prostu... pozostawił drzewo przygotowane na nadbrzeżu Polskim. Naturalnie szybko się o „ulotniło” i magazyn PLO zebrał już tylko niewielką resztę.

1 czerwca br. PLO otrzymało zapotrzebowanie z s/s „Bytom”, w którym zamówiono między innymi 5 namiotów do nakrywania ładowni. St. oficer Bronikowski zrobił przy tym uwagę: „przysłać żagielmistrza celem omówienia sposobu szycia i wymiarów”.

Wobec tego, 3 czerwca br. „zaopatrzenie” wysłało dwóch pracowników z f-my „Żagiel” w Gdyni (którą po leonow wykonanie monitorów) i wtedy okazało się, że... I oficer poszedł na 10 dniowy urlop, a tylko z nim można było załatwić tę sprawę. W rezultacie takiego lekceważenia obowiązków, PLO zapłaciła za stratę czasu pracowników „Żagla”, a realizacja zamówienia uległa poważnemu opóźnieniu.

Jest jeszcze jedno źródło kłopotów, które dezorganizują pracę zaopatrzenia i na rażą PLO na straty.

O tym, że na statku jest coś zabędnego, załogi przypominają sobie najczęściej przed wyjściem w morze. I tak m/s „General Walter” w dniu wyjścia w morze tj. 29 maja br. wystosował do PLO pismo zawiadamiające o porzuceniu przy mag. nr 20 i 2 ośmiu m³ odpadków drzewa sztauerskiego i dwóch odbijaczy drewnianych. Nie uprzedzono o tym PLO i nie sporządzono protokołu zdawczego ale... zażądano pokwitowania na tę ilość drzewa.

Niestety, magazynier PLO znalazł na nadbrzeżu już tylko 3 m³ drzewa i tyle też zaksięgował, a co z resztą tego — nikt nie wie. A w ogóle o tym drzewie dowiedział się PLO ze spóźnionego pisma st. oficera Grabowieckiego.

Podobnie na statku „Bolesław Prus”, który stał w Gdyni od 6 listopada do 24 grudnia ub. r. st. mechanik Czesław Orzegowski dopiero w dniu wyjścia w morze przypomniał sobie, że ma niepotrzebne: części silników elektrycznych, 5 butli po CO₂, 4 tłoki kompresorów i 3 korpusy kompresorów. Zrobił więc protokół zdawczy z prośbą o odebranie ich.

Protokół wpłynął do PLO wówczas, kiedy statek... był już w rejsie. W dalszym ciągu wozi więc on zbędny balast.

Takich zgłoszeń z terminem załatwienia „na wczoraj” jest niestety bardzo dużo, nawet zbyt dużo, aby je można tolerować. Są i takie załogi, które po prostu porzucają na nadbrzeżu rozmaity sprzęt, często bardzo wartościowy.

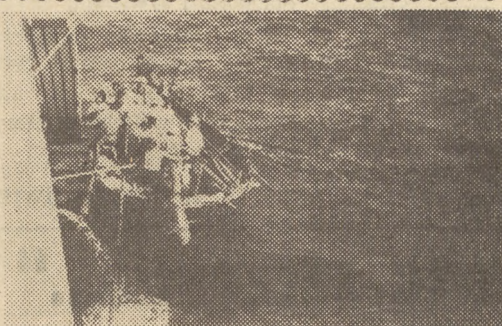
Na przykład w dniu 16

czerwca kierownik „zaopatrzenia” ob. Mrozowski znalazł na nadbrzeżu Indyjskim nie tylko 5 dużych pogiętych na wiewników, ale również około 100 mat seperacyjnych (w tym 3 związane baloty). Nie wątpliwie jest to własność PLO — porzucona przez jakiś duży statek, ale który?

Takie przykłady lekceważenia obowiązków przez załogi można by długo jeszcze wyliczać, ale nie o to chodzi.

Wiadomo, że praca działu zaopatrzenia jest nie lekka — zwłaszcza w takim przedsięwzięciu jak Polskie Linie Oceaniczne. Toteż aby zaopatrzenie statków „grało”, musi istnieć jak najlepsza współpraca załóg pływających z pracownikami działu zaopatrzenia. Wtedy obie strony będą zadowolone, a przedsiębiorstwo uniknie wielu niepotrzebnych strat

W. KASPROWICZ



Wkrótce po zakotwiczeniu na redzie Sam-Son, na statek przybył ambasador PRL z przedstawicielami Wietnamskiej Republiki Demokratycznej

BYŁ słoneczny poranek 28 maja. Czwarty miesiąc naszego rejsu dobiegał końca. Za nami zostały: ojczysta Gdynia, Port Sudan, Colombo, Chiny Ludowe i Burma. Zbliżaliśmy się do brzegów Wietnamu. Na nasze spotkanie wypłynęła moc żaglowych dżonków. Prawie na każdej z nich obok czerwonej flagi północnego Wietnamu ze złotą gwiazdą — powiewała biało-czerwona. Wietnamczycy witali nas burzliwymi oklaskami i okrzykami.

Po zakotwiczeniu na redzie portu rybackiego Sam-Son, przybyła do nas delegacja Rządu Wietnamskiej Republiki Demokratycznej, z ambasadorem PRL w Hanoi — tow. Piętką. Przedstawiciel Rządu WRD w krótkich i serdecznych słowach wyraził wdzięczność narodowi polskiemu i załozce naszego statku m/s „Curie Skłodowska” za pomoc udzieloną narodowi wietnamskiemu. „Jesteście pierwszą załogą polską, która przywiozła ładunek do wolnego Wietnamu. Nigdy nie zapomnimy tego dnia.

Przy pożegnaniu ambasador Piętką oznajmił nam, iż ludność tej prowincji zaprasza nas do siebie.

Tego wieczoru na statku panował niezwykle nastrój. Marynarze robili przygotowania do wycieczek. Następnego dnia przyjechał do nas tow. Thu-ong, udzielił nam wyczerpujących wiadomości dotyczących postępu statku i rozrywki. Władac na świetnie językiem rosyjskim, angielskim, francuskim i chińskim. Przy wyładunku robotnicy pracowali z zapalem i bardzo starannie, aby żadne ziarno nie poszło na marne. Pierwsze partie ładunku rybacy powieźli już do ujścia rzeki Song-Ma.

4 czerwca wróciła z ładu 10-osobowa grupa kolegów. Zwiedzili oni piękne miasto Hanoi, port Haiphong i byli z wizytą u Prezydenta WRD Ho-Chi Minha. Zazdrościliśmy im tego zaszczytu. — Tow. Ho-Chi Minh przyjął nas bardzo serdecznie — opowiadał kapitan Truszczyński. Tow. Ho-Chi Minh żywo interesował się życiem i pracą naszej załogi, wspominając czasy, kiedy sam był marynarzem.

Podczas opowiadania kapitanu, do burty statku dobiły 2 małe dżonki, by zabrać nową grupę na ląd. Byliśmy trzecią delegacją naszej załogi udającą się na wycieczkę.

Przejazd na ląd trwał ponad godzinę. Wchodząc korytem rzeki Song-Ma, dżonki zatrzymały się przy małej przystani rybackiej. Zeszliśmy na długie bambusowe molo, do którego wianaz użyto jedynie mocnej trawy tropikalnej. Wzdłuż mola i na plaży stały dżonki, na których w prymitywnych warunkach żyła cała rodzina utrzymująca się z rybołówstwa. Kolonizator nie dbał o rozwój tej dziedziny gospodarki. Potrafił on jednak nałożyć na rybaków wysokie czynsze, nie licząc się z ich położeniem.

Starczy, kobiety i dzieci uśmiechały się do nas przyjaźnie. Pozdrawialiśmy ich również i kierujemy się w stronę lasu, gdzie czeka na nas autobus. Stojąca opodal gromadka żołnierzy serdecznie nas wita i zaprasza do wnętrza.

Po krótkiej wizycie u żołnierzy, ruszamy autobusem do miasteczka — Thanu Hoa, oddległego o 25 km. Szybko mijany nadmorskie zarośla. Przed nami jak okiem sięgnąć ni-

W sprawie nastrojów we flocie

PONIŻEJ ZAMIESZCZAMY LIST NADEŚLANY DO NASZEJ REDAKCJI PRZEZ JEDNEGO Z MARYNARZY PMH. LIST JEST DOWODEM SŁUSZNOŚCI PORUSZENIA PRZEZ „STER” PEWNYCH PROBLEMÓW ZWIĄZANYCH Z NASTROJAMI WE FLOCIE.

JESTEŚMY PEWNI, ŻE SZEROKIE GRUNTOWNE PRZEDYSKUTOWANIE TYCH SPRAW PRZYCZYNI SIĘ DO UZDROWIENIA PANUJĄCYCH TU I OWDZIE CHOROBLIWYCH NASTROJÓW. PROSIMY PRZETO MARYNARZY O ZABIERANIE GŁOSU W TYCH SPRAWACH, O PODZIELENIE SIĘ SWYMI WĄTPLIWOŚCIAMI, BOLĄCZKAMI I ZAŁAMI.

SZANOWNA REDAKCJO!

Chciałbym nawiązać z Wami kontakt. Może też jakiś artykuł — co jest marzeniem każdego piszącego — wydrukujecie w „Sterze”? Chciałbym poruszyć sprawy drażliwe, których wiele jest na statku. Poruszając tego rodzaju kwestie narażam się na to, że zostanę częstokroć uznany za „malikonta”, oportunistę i „ad-mortem”. Istota. Kiedyś trzeba jednak nurtujące mnie sprawy konkretnie rozstrzygnąć, żeby nie było fałszywych spojrzeń i powiedzonek: „zakazni nie ma, ale wiecie — lepiej się nie narażać”.

Przytoczę fakt, co prawda trochę stary, który miał miejsce w czasie postoju w porcie chińskim. Siedzieliśmy w świetlicy statkowej, nudząc się nad warcabami. Ktoś tam przy radio pokręcił gatkę i z głośników popłynęła aria z operetki Lehara „Kraina Uśmiechu”. Powiedziałem wtedy: — o, to jest muzyka, aż przyjemnie posłuchać... Mój partner spojrzał na mnie dość groźnie i zapytał: — czy tobie po-

doba się to co amerykańskie? Z początku porwał mnie śmiech pusty — jak mówił poeta — a potem liść i... i naprawdę nie wiedziałem co odpowiedzieć. Faktycznie — jak się potem okazało, nie była to stacja Chin Ludowych a Hongkong. W oczach kolegi z całą pewnością straciłem wówczas czas niemożliwy.

Myszę, że komentarze na ten temat są zbyteczne. Smutno jest, że na naszych statkach jest jeszcze niemało ludzi, którzy na takich lub podobnych podstawach wyrabiają opinie, nierzadko krzywdzącą człowieka.

Pomijam jednak ogólniki.

Chcę tu poruszyć sprawę, jak już zaznaczyłem na wstępie, bardzo drażliwą, a mianowicie grę w karty. Gra w karty — brzmi to niepokojąco, prawda?... Górnicy, złota pliki banknotów, rozgorączkowane oczy, hałsy i wydekoltowane kobiety, wyfraceńi jegomoście z monoklami, poker, ba carat... i finał — przytłumiony strzał w cichym parku.

Tak wyglądałby film pt. „Gracz”, „Szuler”, lub „Ha-

zard”. Ale nie o takie rozrywki tu chodzi. My chcemy po prostu rozegrać na statku np. trzy robry bridża. Czy to jest hazard lub przestępstwo?

Powiedzmy sobie szczerze i otwarcie — nie. Człowiek potrzebuje rozrywki różnorodnej. Oczywiście na statku są rozrywki film, szachy, warcaby i książki, ale nawet najlepsze książki też się w końcu znudzą. Ludzie pragną od czasu do czasu bardziej emocjonalnej rozrywki, a taką właśnie daje gra w karty. I moim zdaniem nie jest to żadne przestępstwo, byleby tylko zachowano granice przyzwoitości. Nie pochwalam hazardu: pokera, oczka, kupek, ale 1100 lub 66, a przede wszystkim bridż, dają przyjemną i atrakcyjną rozrywkę. A jeśli już mówimy o hazardzie, to równie dobrze można go przecież uprawiać grając w warcaby, szachy czy nawet guziki. To zależy tylko od człowieka, i od jego podejścia do tego zagadnienia.

Dlatego na jednych statkach urządziła się rozrywka bridżowa, a na innych nawet myśli o tym jest karana surową nagana? W Polsce bridż ma tysiące zwolenników i jakoś jeszcze nikt w tę grę majątku nie przegrał, ani w leń sobie nie strzelił. Na statkach jest ich też dużo i biedacy wzdychają: — przestanie nas wreszcie karmić przez smoczek — bo my mamy już przeciętnie po 30 lat i chcemy czuć się ludźmi dorosłymi mi.

BOGDAN CZAJKA



zinna przestrzeń. Wśród palm i tropikalnego kwiecia, ślicznie wyglądają małe chatki chińskie, pokryte szerokimi liśćmi drzew bananowych. Po obydwu stronach drogi rozciągają się pola ryżowe, połączone ze wszystkich stron kanałami nawadniającymi. Z uwagą obserwujemy uprawę ryżu, podstawowego produktu spożywczego tego kraju. Praca ta jest nieporównanie cięższa niż naszego rolnika. Prostymi rzędami rosną młode łodyżki ryżu, a

mówi o rozejmie i pracy komisji rozejmowej państw neutralnych, gdzie duży wkład pracy dała właśnie delegacja polska. Teraz wiemy dlaczego słowo „Ba-Lan” (Polak) jest tak często powtarzane przez Wietnamczyków.

Na zaproszenie młodzieży udajemy się do gimnazjum ogólnokształcącego, gdzie specjalnie dla nas przygotowano występy artystyczne.

Siedzimy na pierwszych miejscach, a za nami rzesza młodzieży. Nagle zza kulisy sceny wysunął się szpaler młodych dziewcząt i chłopców. Wszyscy jakby jednej matki. Na twarzach radosny uśmiech. Para czarnookich pionierów wystąpiła z szeregu, aby udekorować naszą delegację. Na piersi marynarzy, zabłysły złote znaczki z Prezydentem Ho-Szi Minem. W zamian oddajemy im swoje zetem-powskie. Sala pełna okrzyków, Ba-Lan, Wiet-Nam, Ba-Lan, Wiet-Nam, Mo-Nam (niech żyje Przyjaźń Polsko-Wietnamska). Dzieci rzucają się nam na szyję, ściskamy je, unosimy na rękach, radość napelnia serce, a do oczu cisną się łzy. Młodzież garnie się do nas. Wszyscy podają pamiątki, by mieć w nich na zawsze nazwisko białego człowieka, który nie należy do tych, co przez 80 lat bezlitośnie gnębili i rabowali ich Ojczyznę. Słyszymy dzwonek. Kurtyna wolno rozuwa się. Na ślicznie udekorowanej scenie szkolny zespół pieśni i tańca, który swój bogaty repertuar rozpoczyna polską piosenką „Sza dziewczątka do laseczka” (w języku wietnamskim). W dalszej części programu oglądamy ciekawy narodowy taniec z bambusami, taniec sąsiedniego Laosu oraz skecz obrazujący zbior ryżu.

Wśród nas jest największy humorysta z załogi Heniek Derdowski, który w krótkim czasie zdobywa największą sympatię młodych gospodarzy. Aby zadokumentować naszą przyjaźń, Henio dwukrotnie występuje i śpiewa w języku polskim pieśń francuskich dokerów.

Hymnem młodzieżowym żegnamy najmłodszych wietnamskich przyjaciół, których radosne, pełne pogodnego uśmiechu twarze pozostaną nam na zawsze w pamięci.

JOZEF SZEWCHYK

Nie wszystko złoto co się świeci

Na temat każdego portu, do którego zawiązują nasze statki, można by dużo opowiadać. Spotykamy tam rzeczy mniej lub więcej charakterystyczne, często odmienne od spotykanych w naszym kraju, nad którymi nierzadko warto się poważnie zastanowić.

Niejednokrotnie statek nasz zawiąza do Hamburga. Charakterystycznym momentem przy wejściu do tego portu jest specjalny punkt, przy którego przejściu witają nas opuszczaniem niemieckiej bandery i polskim hymnem narodowym. Następnie spiker w języku polskim wita załogę naszego statku, życzy dobrego postoju i zabawy w porcie. Ten sam moment powtarza się w drodze powrotnej z tym, że spiker żegna nas życząc pomyślnych wiatrów i zaprasza powtórnie do Hamburga. Z podobnym przyjęciem spotykają się załogi każdej narodowości i fakt ten przeszedł już wśród wielu marynarzy do tradycji, nie robiąc specjalnego wrażenia.

Składają wiadomo nam, że organizatorzy tej ceremonii powitalnej, mieli przez czas dłuższy duże trudności, że... zdobyli płytę z hymnem polskim. Mocno też ażi towali naszych marynarzy, aby im taką płytę dostarczyli. Wreszcie ta przeszkoda została pokonana i płyta jest.

Ze słów spikera wypowiedzianych w drodze do Hamburga można by wnio-

KAZIMIERZ ZARON
s/s „Foznań”

Pojada na Festiwal

Młodzież Zarządu Portu w Gdyni, wybrała swoich delegatów na V Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów. Naturalnie wybrano tych, którzy przodują w pracy zawodowej i społecznej.

A więc do Warszawy pojedą między innymi:



Mieczysław Pańczocha — przewodniczący Kola ZMP i pracownik Działu Głównego Mechanika,



Bronisław Wiśniewski z 55 brygady Wydziału II w porcie Gdynia,



St. Kolodziejczyk — obsługujący sztaplarki portowe,



St. Wallas — robotnik portowy z Brygady Młodzieżowej nr 71 — wyrabiający 152 proc. normy.



Józef Szczepański, który nie tylko dobrze obsługuje podciągarki w porcie, ale również wyróżnia się pracą w zespole artystycznym.

Uwaga! Człowiek w niebezpieczeństwie

Przez wzburzony ocean płynął statek z trójzębem PMH na koninie. Szybko za padła tropikalny zmrok. W świetlicy statkowej, kilku marynarzy gwarzyło o Gdyni, o rodzinach. Ten i ów wzruszonym głosem wspominał żonę, dzieci... Wielomiesięczny rejs zaczął już dukać żalozę.

Nagle, rozległ się ponury, przerywany ryk syreny okretowej. Marynarze poznali ten alarm. Człowiek za burtą! Szybko wybiegli na pokład. W blaskawicznym tempie przygotowali szalupę do spuszczenia na wodę i wtedy... alarm został odwołany.

A więc była to tylko próba. Na szczęście nikomu z załogi nie groziło nic złego. Ale przecież mógł to być alarm prawdziwy. Czy wtedy załoga statku byłaby w stanie wyratować tonącego koleżkę?

Starym zwyczajem morskim, kierownictwo statku ma obowiązek przeprowadzać co pewien czas próbną alarmy szalupowe i alarmy „człowiek za burtą”, aby przygotować załogę do akcji ratunkowej.

Alarmy rzeczywiście są przeprowadzane ale... przezwyczajanie się one na przygotowaniu szalupy do spuszczenia. Czy tak przeprowadzony alarm daje pewność, że szalupa i urządzenie do spuszczenia ich są w dobrym stanie, że załoga umie szybko i sprawnie spuścić szalupę na morze i wręczyć, że marynarze umiają... dobrze wiosłować?

Trudno jest w ogóle powiedzieć, ile mamy w PMH doświadczonych ratowników, gdyż załogi nie zgłaszają się do egzaminów z tej dziedziny. A przecież przepisy wymagają, aby każdy członek załogi począwszy od starszego marynarza miał zaświadczenie zdania egzaminu ratownika.

Jak z powyższego widać, z poczuciem odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa na morzu nie jest dobrze w PMH. Zbyt wielu ludzi jest tam zdania, że od tych spraw są inżynierowie BHP.

Komórka BHP jest w przedsiębiorstwie tylko „okiem” dyrektora, ale odpowiedzialnym za całość zagadnienia jest dyrektor i poszczególne kierownictwa działów. Tymczasem np. inspektorzy techniczni w PLO nie zawsze o tym pamiętają.

Za bezpieczeństwo na statku jest odpowiedzialne jego bezpośrednie kierownictwo i to nie tylko kapitan, I oficer, st. mechanik, ale także oficer KO oraz statkowa organizacja partyjna i związkowa.

Sprawa tragicznej śmierci czterech marynarzy z m/s „Batory” nie może zaginać w aktach powypadkowych i suchych sprawozdaniach PLO, CZ PMH, czy Ministerstwa Żeglug. Musi ona bezustannie wstrząsać sercami kierownictwa przedsiębiorstw żeglugowych jak przenikliwy głos alarmu „człowiek za burtą”.

W czasie rozmowy zaczęli oni wychwalać życie za granicą, opisując je w przesadnie barwnych kolorach.

Ponieważ dziurawe ubrania i wynędzniałe twarze świadczyły raczej o biedzie niż o dostatku, „kolorowym” życiu andersowskich agitato, załoga zaczęła się śmiać z ich głupiego opowiadania.

Niezrażeni tym „gościem” poczęli z kolei zachwycać się wolnością, którą zdobyli uciekając za granicę.

Udając naiwnych zapytaliśmy, jak wygląda ta „ich

Aby zabezpieczyć marynarzy przed niebezpieczeństwami żywiołu morskiego i pracy na statku, nie wystarczy stworzyć dział BHP, który — jak to się często jeszcze nieestety mówi — „i tak nie ma nic do roboty”...

Nasze państwo łoży ogromne sumy na cele bezpieczeństwa i higieny pracy. Nie ma chyba w Polsce zakładu, któremu by zmniejszono słusznie i logicznie zaplanowane nakłady na BHP. Nasz Rząd, Partia i Związki Zawodowe, wydały kategoryczną walkę całej pokapitalistycznej spuściznie złych i niezdrowych warunków pracy. W sprawie zapewnienia postępu w dziedzinie BHP — ukazało się wiele zarządzeń władz państwowych, partyjnych i związkowych, ale wykonanie ich zależy od bezpośredniego kierownictwa zakładu. Niestety, wielu odpowiedzialnych działaczy gospodarczych, tkwiąc po uszy w sprawach produkcji, zapomina o człowieku — o jego bezpieczeństwie i zdrowiu. Biurokratyzm i rutyniarstwo sprawiają, że serdeczna troska o człowieka i wielkie nakłady łożone przez państwo ludowe na cele BHP nie zawsze dają pełny efekt. Z tym stanem trzeba ostatecznie skończyć.

Na wielu jeszcze statkach — zwłaszcza starych, warunków

ki pracy są złe i obowiązkiem armatora jest dążyć do jak najszybszego poprawienia ich. Załoga jednak nie powinna czekać na inspektora BHP, ale sama zgłaszać niebezpieczeństwo, zagrażające jej zdrowiu lub życiu i domagać się usunięcia go. W czasie remontów okresowych, załoga powinna czuwać nad poprawieniem stanu BHP.

Nie wolno dopuszczać do pracy przy urządzeniach statkowych pokładowców lub kotłowców, którzy się na tym nie znają — choćby nawet chcieli to robić w ramach podejmowanych zobowiązań.

Czy czasem zbyt często nie zrzucamy winy za wypadek na poszkodowanego? Czy kierownictwo statku lub przedsiębiorstwo nie ponosi więcej winy, niż to wynika z aktów komórki BHP i analizy wypadków?

Czy na przykład za złamanie nogi asystentowi maszynowemu — Michałowi Viowskiemu w czasie pracy na m/s „Małgorzata Fornalska” nie jest przede wszystkim odpowiedzialne przedsiębiorstwo, które wypuściło statek w podróż z załogą nieznającą się dobrze z jego urządzeniami? Czy część winy nie spada również na dział kadr, który do ostatniej chwili robił zmiany w składzie załogi, a zwłaszcza elektryków?

W czasie postoju naszego statku w Buenos Aires, często zwiędzaliśmy miasto lub chodziliśmy do kina. W tym okresie, wyświetlano tam dużo filmów historycznych o treści postępowej. W drugiej połowie maja, idąc ulicami miasta zobaczyliśmy duże plakaty z białym orłem na czerwonym tle. Zdziwiło nas to. Z bliska odczytaliśmy na plakacie: „Exposición Fotografica Artística Polaca”. Sprawa wyjaśniła się. Plakaty głosiły, że w Buenos Aires została otwarta „Wystawa Polskiej Fotografii Artystycznej” — zorganizowana przez Wydział Kulturalny Poselstwa PRL.

Postanowiliśmy zwiędzić tę wystawę. Dość łatwo trafiliśmy na ulicę Florida, jedną z najruchliwszych ulic Buenos Aires. Przeciskając się wśród ludności zobaczyliśmy napis: „Galeria Van Riel — Florida 659”. Tak, to tutaj. Już u wejścia powitały nas oznaki polskości: polskie szkatułki, ozdoby bursztynowe, lalki w strojach ludowych — górali, krakowiaków, łowian itp. Wyśtafa zajmują trzy sale, w których znajduje się 90 obrazów.

Artystyczne fotografie pokazują piękno naszej Ojczyzny, naszą pracę, naukę i osiągnięcia w okresie 10 lat władzy ludowej. Obok grudek Warszawy z 1945 roku, widzimy obrazy nowej, wspaniale odbudowanej stolicy. Tutaj, w dalekiej Argentynie rozświeca się prawdziwa radość życia, o

„dobrobyt” dziurami świeci ...

W drugim dniu pobytu s/s „Wieczorek” w porcie szwedzkim Sundzwali do nabraża dobili statek „Porgur” pod banderą Kosta-Riki. Zauważyliśmy na nim dwóch młodych marynarzy, którzy z zainteresowaniem przyglądali się naszej pracy. Jak się okazało, byli to Polacy, prawdopodobnie dezerterzy z naszej floty.

W czasie rozmowy zaczęli oni wychwalać życie za granicą, opisując je w przesadnie barwnych kolorach.

Ponieważ dziurawe ubrania i wynędzniałe twarze świadczyły raczej o biedzie niż o dostatku, „kolorowym” życiu andersowskich agitato, załoga zaczęła się śmiać z ich głupiego opowiadania.

Niezrażeni tym „gościem” poczęli z kolei zachwycać się wolnością, którą zdobyli uciekając za granicę.

Udając naiwnych zapytaliśmy, jak wygląda ta „ich

Wypadki przy pracy w marynarce handlowej zdarzają się zbyt często.

W ubiegłym roku zanotowano w PLO kilkadziesiąt wypadków, w tym kilka śmiertelnych i kilkanaście ciężkich. Ogółem, jak wykazują sprawozdania komórki BHP, PLO straciło w ub. roku na skutek wypadków — 981 robocizniówek (wyliczając naturalnie wypadki śmiertelne).

Można by jeszcze wyliczyć, że to równa się czterem pracownikom opłacanym nieproduktywnie przez cały rok, co z kolei dało stratę tyle to a tyle tysięcy złotych... Ta statystyka niestety nie pokazuje całej prawdy.

Rok 1954 zamknął się w PLO tragiczną śmiercią kilku ludzi morza, kalectwem kilkadziesiąt marynarzy oraz niezliczoną ilością żezmatek, młodych wdów i dzieci, które przedwcześnie utraciły ukochanego człowieka, opiekuna i żywiciela.

I ta statystyka musi stać zawsze przed oczami tych, od których zależy poprawa stanu BHP w Polskiej Marynarce Handlowej.

WOJCIECH OWICZ

„Nie znalazłem tu szczęścia...”

rozwoju naszej Ojczyzny w dziedzinie przemysłu i rolnictwa.

Wystawę odwiedza codziennie około 2000 osób. Są to ludzie różnych narodowości. Wśród Argentynczyków mówiących językiem hiszpańskim, można usłyszeć polską mowę. W Buenos Aires i w okolicy mieszka dużo Polaków, którzy przed wojną zmuszeni ciężką sytuacją opuścili ziemię ojczystą. Dziś wielu z nich tęskni do kraju i to przyciąga ich na wystawę pokazującą życie na tej ziemi, na której spędzili swoje dzieciństwo. Są wśród nich i tacy, którzy nie tracą nadziei, że wkrótce zobaczą ją na własne oczy.

Na środku sal, na stołach leżały miesięczniki ilustrowane, obrazujące życie i pracę, kulturę i naukę w naszym kraju. Pisma te wydawane przez Poselstwo PRL, mógł każdy zwiędzający otrzymać bezpłatnie. Przy jednym z stołów zatrzymał się starszy już człowiek. Jego twarz usiana zmarszczkami świadczyła o ciężkim życiu na obczyźnie. W ręku trzymał książkę pod tytułem „Ziemia Sandomierska”. Chwilami jego niebieskie oczy zachodziły łzą. Spytałem go czy jest Polakiem. — Tak — usłyszałem w odpowiedzi — a ziemia sandomierska to moja rodzinna ziemia, której już dawno nie widziałem. Dzisiaj widzę ją na obrazku — może już ostatni raz.

Potem dowiedziałem się jeszcze, że kilka lat temu stracił wszystko co miał — dom, żonę i dzieci. Wszystko zginęło w płomieniach. Pozostał sam. Od tej chwili życie jego straciło sens. Zapytałem go więc, dlaczego nie wraca do kraju? Odpowiedział mi: — Nie znalazłem tu szczęścia, którego szukałem. I o którym marzyłem. Zostało ono daleko, w krainie której brzegi obmywa Bałtyk. Aby to szczęście osiągnąć, potrzeba wiele siły i czasu, a dla mnie to wszystko już jest stracone. Na pamiątkę wziął z sobą kilka ilustracji, które przycisnęły mocno do serca. Na pożegnanie życzył mi szczęśliwej drogi do ukochanej Ojczyzny.

FRANCISZEK BUŁA
m/s „Mickiewicz”

Wypadki przy pracy w marynarce handlowej zdarzają się zbyt często.

W ubiegłym roku zanotowano w PLO kilkadziesiąt wypadków, w tym kilka śmiertelnych i kilkanaście ciężkich. Ogółem, jak wykazują sprawozdania komórki BHP, PLO straciło w ub. roku na skutek wypadków — 981 robocizniówek (wyliczając naturalnie wypadki śmiertelne).

Można by jeszcze wyliczyć, że to równa się czterem pracownikom opłacanym nieproduktywnie przez cały rok, co z kolei dało stratę tyle to a tyle tysięcy złotych... Ta statystyka niestety nie pokazuje całej prawdy.

Rok 1954 zamknął się w PLO tragiczną śmiercią kilku ludzi morza, kalectwem kilkadziesiąt marynarzy oraz niezliczoną ilością żezmatek, młodych wdów i dzieci, które przedwcześnie utraciły ukochanego człowieka, opiekuna i żywiciela.

I ta statystyka musi stać zawsze przed oczami tych, od których zależy poprawa stanu BHP w Polskiej Marynarce Handlowej.

WOJCIECH OWICZ

„Nie znalazłem tu szczęścia...”

rozwoju naszej Ojczyzny w dziedzinie przemysłu i rolnictwa.

Wystawę odwiedza codziennie około 2000 osób. Są to ludzie różnych narodowości. Wśród Argentynczyków mówiących językiem hiszpańskim, można usłyszeć polską mowę. W Buenos Aires i w okolicy mieszka dużo Polaków, którzy przed wojną zmuszeni ciężką sytuacją opuścili ziemię ojczystą. Dziś wielu z nich tęskni do kraju i to przyciąga ich na wystawę pokazującą życie na tej ziemi, na której spędzili swoje dzieciństwo. Są wśród nich i tacy, którzy nie tracą nadziei, że wkrótce zobaczą ją na własne oczy.

Na środku sal, na stołach leżały miesięczniki ilustrowane, obrazujące życie i pracę, kulturę i naukę w naszym kraju. Pisma te wydawane przez Poselstwo PRL, mógł każdy zwiędzający otrzymać bezpłatnie. Przy jednym z stołów zatrzymał się starszy już człowiek. Jego twarz usiana zmarszczkami świadczyła o ciężkim życiu na obczyźnie. W ręku trzymał książkę pod tytułem „Ziemia Sandomierska”. Chwilami jego niebieskie oczy zachodziły łzą. Spytałem go czy jest Polakiem. — Tak — usłyszałem w odpowiedzi — a ziemia sandomierska to moja rodzinna ziemia, której już dawno nie widziałem. Dzisiaj widzę ją na obrazku — może już ostatni raz.

Potem dowiedziałem się jeszcze, że kilka lat temu stracił wszystko co miał — dom, żonę i dzieci. Wszystko zginęło w płomieniach. Pozostał sam. Od tej chwili życie jego straciło sens. Zapytałem go więc, dlaczego nie wraca do kraju? Odpowiedział mi: — Nie znalazłem tu szczęścia, którego szukałem. I o którym marzyłem. Zostało ono daleko, w krainie której brzegi obmywa Bałtyk. Aby to szczęście osiągnąć, potrzeba wiele siły i czasu, a dla mnie to wszystko już jest stracone. Na pamiątkę wziął z sobą kilka ilustracji, które przycisnęły mocno do serca. Na pożegnanie życzył mi szczęśliwej drogi do ukochanej Ojczyzny.

FRANCISZEK BUŁA
m/s „Mickiewicz”

Głos w dyskusji o zobowiązaniach

Czytając dwunasty numer „Sieru” natknąłem się na temat, który od dawna nasuwał wiele wątpliwości.

Idzie o słusność i celowość zobowiązań podejmowanych przez marynarzy na statkach.

Współzawodnictwo socjalistyczne w swych różnych formach zabezpiecza zwykle podniesienie produkcji, daje oszczędność czasu i materiałów oraz obniżkę kosztów.

Zadajmy sobie pytanie: czy zobowiązania, które podejmujemy na statkach, mają zawsze wpływ na wymienione poprzednio sprawy, czy konkretnie przyspieszają wykonanie planu?

Niestety, w wielu wypadkach zobowiązania marynarzy nie powinny nazywać się zobowiązaniami. Oto niektóre z nich: wystukiwanie pokładu, konserwacja magazynów pokładowych, osprzętu ładunkowego, kuchni oraz magazynów żywnościowych itd., itd.

Przytoczone czynności powinny stanowić treść codziennej pracy marynarza. Porównajmy, dla przykładu, statek z fabryką. Załoga dołowej fabryki w kraju współzawodniczy o wyproduktowanie jak największej ilości i jak najlepszej jakości towaru — przy równoczesnym obniżeniu kosztów własnych. Statek nie produkuje towaru, lecz służy do jego przewozu. Marynarz powinien więc starać się towar ten przewieźć w jak najkrótszym czasie — nie zapominając o maksymalnym wykorzystaniu ładowności statku. Pamiętajmy, że gdy pływałem na s/s „Kiliński” całą załogę podjęła zobowiązanie, które wynikało z następujących okoliczności.

W porcie chińskim Yulin-Kong taśmowiec sypał rudę do ciężko trzymownej ładowni. Utworzył się stózek wysłający wysoko nad pokład. Port nie dysponował dostateczną ilością trymerów. Groził nam więc dwudniowy przestój. Załoga postanowiła pracę tę wykonać we własnym zakresie. Po ośmiu godzinach wytrwałej pracy, taśmowiec mógł wyspać ostatecznie partię ładunku. Z drugim stożkiem — tak samo wysoko sferocującym nad pokład — wyszliśmy w morze. Cała załoga mimo upału wzięła się do pracy i rozładowała rudę. Uratowano 48 godzin.

W porcie chińskim Yulin-Kong taśmowiec sypał rudę do ciężko trzymownej ładowni. Utworzył się stózek wysłający wysoko nad pokład. Port nie dysponował dostateczną ilością trymerów. Groził nam więc dwudniowy przestój. Załoga postanowiła pracę tę wykonać we własnym zakresie. Po ośmiu godzinach wytrwałej pracy, taśmowiec mógł wyspać ostatecznie partię ładunku. Z drugim stożkiem — tak samo wysoko sferocującym nad pokład — wyszliśmy w morze. Cała załoga mimo upału wzięła się do pracy i rozładowała rudę. Uratowano 48 godzin.

FRANCISZEK BUŁA
m/s „Mickiewicz”

Niewątpliwie to zobowiązanie było faktycznie cenne, przy czym ciężka praca nie wchodziła w zakres obowiązków marynarzy. Coraz częściej słyszy się o podobnych czynach załóg, dotyczących np. przedterminowego przygotowania ładowni i sprzętu do ładunku i wyładunku. Są też w załogach bardzo słusze zobowiązania utrzymania jednostki w takim stanie, by przegląd roczny względnie klasę czystości można było przeprowadzić w jak najkrótszym czasie. Ten rodzaj długofalowych zobowiązań nie może jednak być osiąganym pracą w godzinach nadliczbowych, gdyż prowadzi to do wyczerpania sił załogi.

Wydałoby się, że wdrażając drogą nieustanną nauki, doskonalenia metod i dobrego rozplanowania pracy, a nie przez nadwyrężanie sił. Ciągły dozór podczas ładunku, trzeźwe planowanie sztafetek drobnicy, to pole do popisu dla oficerów pokładowych i marynarzy dozorujących. W ten sposób można zapewnić maksymalne wykorzystanie ładowności statku i dobry stan przewożonego ładunku.

Załoga maszynowa powinna walczyć o uniknięcie awarii maszyn, o podnoszenie szybkości statku, o skrócenie czasu postojów przeglądowych na stoczniach i obniżkę kosztów eksploatacji. A wtedy produkty pracy robotnika fabrycznego będą szybko i tanim kosztem przesłane na rynki zagraniczne.

Kończąc swoją wypowiedź na temat poruszonych „Steru” uważam, iż najodpowiedniejszą i najkonkretniejszą formą są zobowiązania długofalowe. O ich wartości decyduje codzienna praca.

PINAND

Na cześć Festiwalu

Młodzież ZMP z działu koordynacji ruchu przy Zarządzie Portu Szczecin pragnąc uczcić czynnem V Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów w Warszawie, postanowiła objąć opiekę nad s/s „Szczecin”, zapewniając mu szybkościową obsługę zarówno w ładunku jak i w nienastaniu technicznej pomocy.

Więcej takich pomysłów



Transport ładunków na pokładzie umożliwia lepsze wykorzystanie zdolności przeładunkowej statku, jednak uciążliwa za sobą znaczne wyższe koszty za wykonanie prac codziennego mocowania i uciążliwych materiałów pomocniczych. Wie o tym dobrze Roman Siemaszko (pracownik eksploatacji PLO), który już nieraz swą trafną radą czy decyzją przyczynił się do przyspieszenia obsługi statków. Jego pomysły wdrażane w usprawnianiu prac przeładunkowych znalazły ostatnio pełny wyraz przy mocowaniu beczek z chemikaliami na pokładzie m/s „Warszawa” (podróż nr 18).

Na wniosek Siemaszki do mocowania ładunku zastosowano specjalne przygotowane ramy, wykonane z żelaznej

ku statku, c) mocowanie sprostowane do montażu odpowiednich sektorów, co znacznie ułatwia pracę robotnikom, d) uzyskanie się poważnej oszczędności materiałowej, e) przy należytej konserwacji ram, można je używać przez kilka lat.

Obliczono, że zastosowanie pomysłu Siemaszki na statku oceanicznym, biorącym ładunek pokładowy, przynosi oszczędności 28200 zł w jednym tylko rejsie. W skali całej naszej floty roczna oszczędność wyniesie około 1,5 mln. złotych.

Pierwsze doświadczenia potwierdziły przydatność pomysłu. M/s „Warszawa” do wiozł ładunek do portu przeznaczenia w doskonałym stanie. Wykorzystując uzyskane doświadczenia załadowano według tego pomysłu większą partię ładunku pokładowego również na parowiec „Bratierstwo”, gdzie nad całością prac czuwał ob. Siemaszko. Tak jak przy ładunku m/s „Warszawa”, rozmawiał z robotnikami i wprowadzał poprawki do nowego sposobu mocowania. Czuwał nad właściwym montażem poszczególnych sektorów ram, które przygotowała Gdynska Stocznia Remontowa.

Nowy pomysł mocowania ładunku niewątpliwie zachęci innych pracowników portu i floty do rozwinięcia szerzej aktywności w celu uruchomienia dalszych rezerw obniżki kosztów w przeładunkach i transporcie towarów.

JÓZEF PAŁKIEWICZ

Drogi Redaktorze!

Strefa wolności, a, czyli wolna strefa, oznacza powien obszar w porcie wydzielony z terytorium celnego i oddany na mocy umowy międzynarodowej innemu państwu jako jego rejon celny z wyłączeniem przeznaczeniem dla importu i eksportu państwa użytkującego (państwa tu obecne prawo celne i obce przepisy eksportowe — importowe).

Wolny obszar celny natomiast, oznacza część lądowo-wodną portu wydzieloną z terytorium celnego, a korzystającą z wolności celnej w zakresie ustalonym przez ustawodawstwo wewnętrzne państwa i polegającym na wolnym obrocie towarowym z

zagranicą oraz na możliwości poddania towarów obróbce o charakterze handlowym lub przemysłowym.

Dziwięcie się Redaktorze dlaczego o tym do Was pisze? Otóż piszę, o tym dlatego, że dziwię się iż jeszcze dziś w porcie gdańskim mówi się np. „pracuje na Wocu” (— w wolnym obszarze celnym), albo, że jakieś biuro mieści się „w strefie wolnościowej”, itp. A przecież w Gdańsku strefy wolnościowej nigdy nie było, a podobnej jej instytucji prawnej — wolnego obszaru celnego — nie ma w Gdańsku już od roku... 1939.

Basen (to znaczy obszar wodny i teren lądowy funkcjonalnie z nim związany) leżący w byłym wolnym obszarze celnym portu gdańskiego od czterech lat (!!) nazywa się — basenem Władysława IV (nazwę tę zaproponował jeden z pracowników kapitanatu Portu i władze ją zatwierdziły) i dlatego dziwi mnie, że są u nas tacy, którym zależy na utrzymaniu jeszcze w roku 1955 nazw instytucji, których w porcie nie ma. A trzeba pamiętać, że instytucja wolnego obszaru celnego jest w gospodarce socjalistycznej nie tylko niepotrzebna, ale i nie zgodna się z tym ustrojem gospodarczym.

NARCYZ PAŁUPA

Będą się cieszyć pięknem Ojczyzny

9 CZERWCA był dla dzieci przebywających na koloniach na Wybrzeżu szczególnie radosny. Tego bowiem dnia witały dzieci wychodźców polskich zamieszkających we Francji, Belgii i Holandii. Już poprzedniego dnia o niczym innym nie mówili, nie innego nie mogło zwrócić ich uwagi, jak tylko przygotowania do przyjęcia kolegów i koleżanek, którzy przybywają do przyjęcia Ojczyzny, by odpoczywając poznać kraj, który dał im dumne imię Polaka. Najwięcej „szumu” było w koloniach z Wrocławia, ponieważ tu szykowano stroje regionalne, a więc kłopotów z układaniem falbanek, prasowaniem fartuchów i wstążek było co niemiara.

Od samego rana w kierunku Dworca Morskiego ciągnęły szeregi uczennicy i uczniowie. Wszyscy w podnieśmym nastroju, starannie ubrani, idąc z piosenką na ustach. Dziewczęta z kolonii ZMP z Wrocławia wyglądają naprawdę uroczo. W blaskach porannego słońca migają różnokolorowe wstążeczki, mienią się cietyny na atłasowych serdachach, kolorami tęczy cieszą oko łowickie zapaski. Niosą chorągwie i kwiaty, kwiaty...

Dworzec Morski pyszni się gajem flagowym. Na nim i obok niego tłumy dzieci, wszyscy się cieszą, że będą mogli za chwilę uściskać swe siostry i braci, którzy nie są tak jak oni na co dzień, na zawróżkę z Polski.

Ale czasu na rozmyślanie jest niewiele, bo oto również przystrojony w gałę podchodzi do nabrzeża m/s „Batory”. Wygląda tak, jakby zakwitła, na nim tysiące kwiatów. Pięknych kwiatów białych-czerwonych. To mali goście ustawili się przy relingach i wszyscy wymachują chorągiewkami. Z nabrzeża odpowiadają im dzieci polskie. Las rąk z kwiatami wygłąda jakby kwieciasta łaka poruszona wiatrem. Ostatnie manewry i potężne cumy opadają na nabrzeże. Na statku widać rozradowane twarze, oczy z ciekawością rozglądają się po porcie. Jak wyglądała ta Polska? — zdają się mówić twarze. Zrywa się burza okłasków i natychmiast odpowiadają tak samo gorące brawa ze statku.

Wzniesiony okrzyk: „niech żyją polskie dzieci z Francji!” — od razu podchwytują zehrani. Widać, że serdeczność i ciepło przyjęcia wzruszyło dzieci emigrantów. Raz po raz wycierają zapłakane oczy. Machają chorągiewkami i cieszą się, że są w Polsce, w Polsce o której im tyle opowiadali rodzice. Mimo, że nie znają uczucia tęsknoty, poznali teraz radość ze spotkania, poculi wzruszenie na widok polskiej ziemi.

A oto dzieci z kolonii zaczynają śpiewać „Kukuleczkę”, „Karolinkę”, „Sza dzia wczeka”, a więc trzeba podchwycić melodie. Przecież znają te piosenki. I oto nabrzeże, po których zwykle hasa wiatr, mury Dworca Morskiego, o które odbija się wycie syren, rozbrzmiewają śpiewem. Śpiewają wszyscy, wesoło, z uśmiechem i... łzami wzruszenia.

Na ląd schodzi delegacja dzieci z Francji. Wśród nich Julia Misztal, córka robotnika z Francji. Jerzy Kozłowski,

Leonia Lawińska z Holandii i Franciszek Piasecki z Belgii. Orkiestra gra „Jeszcze Polska nie zginęła”. Na dźwięk hymnu dzieci nie mogą powstrzymać łez. Cisną się same do oczu, bo oto po raz pierwszy w życiu słyszą ten hymn na polskiej ziemi. Za chwilę hymn ich drużgi Ojczyzny — Francji.

W imieniu społeczeństwa Wybrzeża przybyłych powitał z-ca przew. Prez. Woj. RN — Marian Gregorek. Zyczył im jak najlepszego spędzenia czasu, zyskania nowych sił i zdrowia — poznań piękna Polski Ludowej. Kończąc tow. Gregorek powiedział: „Kiedy zobaczycie jak rośnie nasza Ojczyzna, jak pięknieje z każdym dniem — będziecie z niej dumni. Niech pobyt w rodzinnym kraju pomoże wam w nauce, a do rodziców, kolegów i wszystkich Polaków we Francji, Belgii i Holandii zawieście prawdę o naszej Ojczyźnie”.

Do delegatów gości podbiegają dzieci polskie. Wręczają im bukiety kwiatów, obejmują i całują. Mocno, serdecznie, z największą radością. W imieniu dzieci wita koleżanki i kolegów Marysia Birkowska, uczennica szkoły TPD nr 47 z Wrocławia. Za niezwykle serdeczne przyjęcie w imieniu dzieci przybyłych z zagranicy dziękuje Julia Misztal.

1200 dzieci wyjechało w głąb kraju, do najpiękniejszych ośrodków kolonijnych, aby się bawić i odpoczywać, aby podziwiać piękno Polski.

**CZY
OPŁACIŁEŚ JUŻ
PRENUMERATĘ
„STERU”**

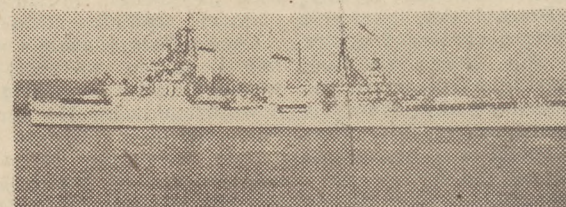
uodpornienie załogi od wewnątrz.

Na zewnątrz występowałyśmy z protestami do rządu „wolnych” Chin (kuomintangowskiego), do Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, a także do dowódcy marynarki wojennej.

Przesłuchania nie kończyły się. Z jednego z nich Arzyński wrócił mocno wzburzony. Tym razem badaniem kierował oficer amerykański. Teraz było już aż nadto jasne, kto jest faktycznym sprawcą naszego porwania. Oczywiście fakt ten wykorzystaliśmy w pracy wyjaśniającej.

W czasie, kiedy siedzieliśmy w magazynie, na Tajwanie byli jeszcze marynarze z „Pracy”. Ci, którzy dotarli do nas, mieli w ręku banderę, którą podobnie jak my zamknęliśmy, ale zdradcy, którzy podpisali prośbę o azył, kreśliли w naszej okolicy. No, kiedy Skrzykowski i Brodowicz zostali umieszczeni w szpitalu na operację wyrostka robaczkowego, od razu otrzymali „opiekunów”, którzy przekonywali ich o tym, że walka o powrót do Polski nie ma sensu, mówili o wielkich możliwościach w Ameryce itp. Albo taki drań jak Romanow w ten sposób mówił do Ausztukaisa: — widzisz tę gwiazdę na niebie? — To jeśli nie podpiszesz prośby o azył, będziesz ją jeszcze długo widział — w dodatku z więzienia. Słowa zdradcy, pijaka i sprzedawcy były oczywiście bzdurą. Mówiąc to liczył na strach, spotkał się z pogardą i ze słuszną odprawą człowieka, który wie gdzie jego miejsce i obowiązki.

(C. d. n.)

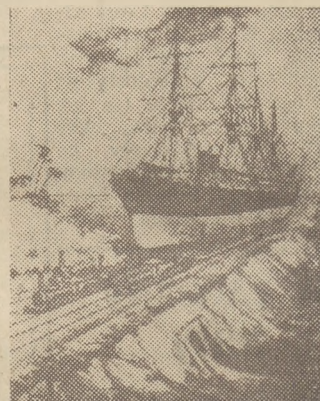


Krążownik „Glasgow”

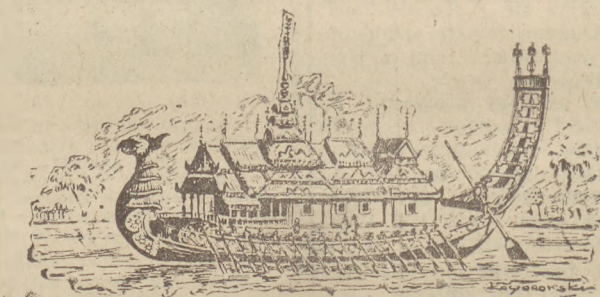
W dniach od 1 do 4 lipca przebywał w Gdyni jako gość Polskiej Marynarki Wojennej brytyjski krążownik „Glasgow”. Ten w 1936 roku zbudowany okręt jest ósmą jednostką o tej nazwie w brytyjskiej flocie, następcą lekkiego krążownika, zastruszonego w słynnym bitwie pod Falklandami w 1914 r. „Glasgow” należy do okrętów, które wzięły szczególnie czynny udział w działaniach minionej wojny. W kwietniu 1910 roku brał udział w kampanii norweskiej, dowodząc a następnie ewakuując wojska brytyjskie. Potem działał na morzu Śródziemnym, a następnie na Oceanie Indyjskim, współuczestnicząc w wysładowaniu Somali i Abisynii. W 1943 roku „Glasgow” wytopił na Atlantyku, a następnie zniszczył hitlerowskiego łamacza blokad „Regensburg”. Pod koniec tegoż roku wziął udział wraz z krążownikiem „Enterprise” w zwycięskim boju z jedenastoma hitlerowskimi niszczycielami, z których pięć nie ustępowało obu krążownikom kalibrem głównej artylerii. Trzy okręty hitlerowskie zostały zatopione, reszta odniosła uszkodzenia — szukała ratunku w ucieczce. Uwiecznieniem działalności wojennej krążownika „Glasgow” był udział w inwazji w Normandii, a zwłaszcza uczestniczenie w bombardowaniu i zdobyciu silnie ufortyfikowanej bazy w Cherbourg, w dniach od 18 do 26 czerwca 1944 roku.

Statkiem przez... lądy

Zamieszczony obok rysunek przedstawia projekt rozwiązania komunikacji „morskiej” przez przesmyk Panamski. Projekt ten, polegający na przetransportowaniu statków z Atlantyku na Pacyfik i vice-versa na potężnych wózkach ciągniętych przez antyczne lokomotywy, powstał oczywiście jeszcze przed wybudowaniem kanału Panamskiego.



Pływająca pagoda



Filligranowe cudo na powyższym rysunku przedstawia kapitański statek dawnych mieszkańców Burmy. Na szerokim kadłubie z potężnymi nawisami — dziobowym i rufowym — wybudowano całą pagodę, o niezwykle misternej budowie.

Kapitan pochodzi od głowy

Tak, „kapitan” pochodzi od „cabo” (od łac. „caput”) — głowy, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no i nasz — „kaptan” (którego prawidłowym odzwiednikiem jest termin „zadanie”) po hiszpańsku nazywa się „capitán” (od łac. „caput”) — głowa, po łacinie bowiem głowa angielski „cap”, niemiecki „Kopf”, a od wyrazu „caput” pochodzi łaciński „capitaneus”, który oznacza człowieka stojącego na czele, człowieka będącego głową grupy, oddziału itp. A od łac. „capitaneus” pochodzi „kapitan”, łaciński wyraz „capitaneus” oznaczał w przemyśle (jak głowa) wyznaczał kierownika, „cabotaggio”, francuski „cabotage”, no