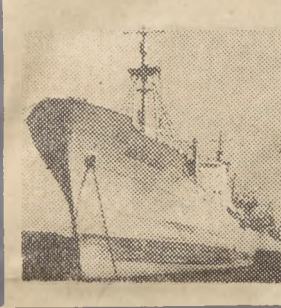


W dniu 8 stycznia br. załoga motorowca „General Walter” nadstąpiła do nas następującą wiadomość:

„Podjęliśmy apel „Warty” wzywający do współzawodnictwa kompleksowego o tytuł przodującego statku PMH. Uchwaliliśmy list gwarancyjny na 2-letnią nieprzerwaną gotowość eksploatacyjną jednostki. Wzywamy inne statki do przyjęcia podobnego zobowiązania”.

Marynarze z „General Waltera” dali dowód, że potrafią utrwać, pogłębić i rozszerzyć swe osiągnięcia z r. ub. i już od początku roku ofiarne i z zapałem urzeczywistniać zadania postawione przed nimi w zakresie utrzymania i podniesienia sprawności technicznej oraz zwiększenia zdolności przewozowej swojej jednostki.

Obszerny artykuł o wprowadzeniu po raz pierwszy we flocie nowej, wyższej formy współzawodnictwa napiszemy po powrocie „General Waltera” do portu macierzystego.



# STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3

15-31 STYCZNIA 1953

NR 2 (48)

## GOSPODARKA MORSKA i WODNA W CZWARTYM ROKU SZEŚCIOŁATKI

Inż. MIECZYSLAW POPIEL  
Minister Żegluga

**PRZEDSIĘBIORSTWA PODLEGŁE RESORTOWI ŻEGLUGI OSIĄGŁY — ZA WYJĄTKIEM RYBOŁÓWSTWA — PODSTAWOWE WSKAŹNIKI PLANU TRZECIEGO ROKU SZEŚCIOŁATKI, WYKONUJĄC TYM SAMYM ZADANIA, WYZNACZONE PRZEZ NARODOWY PLAN GOSPODARCZY.**

PLAN TEN DLA WSZYSTKICH PRZEDSIĘBIORSTW BYŁ ZNACZNIE WYŻSZY, NIŻ WYKONAWSTWO W ROKU 1951 I TO ZARÓWNO W ODNIESIENIU DO DZIAŁÓW PRODUKCYJNYCH, JAK I OBSŁUGUJĄCYCH TE DZIAŁY APARATÓW POMOCNICZYCH. DOŚWIADCZENIA, UZYSKANE PRZEZ ZAŁOGI PRZEDSIĘBIORSTW I ZESPOŁY PRACY W ROKU UBIEGŁYM, STANOWIĄ CENNĄ ZDOBYCZ, KTÓRA UTRWALONA I ODPOWIEDNIO WYKORZYSTANA, UŁATWI WALKĘ O WYKONANIE ZADAŃ, JAKIE NA RESORT ŻEGLUGI NAKŁADA PLAN ROKU 1953, WIĘKSZY I BARDZIEJ MOBILIZUJĄCY, NIŻ ZADANIA WYKONANE W ROKU 1952.

JAK WYGLĄDAJĄ WYNIKI W POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁACH PRACY RESORTU I JAKIE OGÓLNE ZADANIA — WĘZŁOWE PUNKTY STAJĄ PRZED APARATEM KIEROWNICZYM PRZEDSIĘBIORSTW I ZAŁOGAMI NA ROK NADCHODZĄCY?

### Nowe metody pracy

źródłem postępu w żegludze śródlądowej

Żegluga śródlądowa w roku 1952 poczyniła znaczne postępy w zakresie poprawy metod eksploatacji taboru pływającego i organizacji masy towarowej do przewozu towarów. Ważniejszą inwestycją, wzrost przewiezionego masy towarowej o blisko 50 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim. Ten sukces zawdzięcza żegluga śródlądowa wprowadzeniu pływania całodobowego i ciągłego zasilaniu nurtu w miejsc systemu falowego, przy którym okresowe wypuszczenie wody ze zbiorników powodowało spływanie taboru falami z baz. Zwiększyło to w poważnym stopniu wskaźnik szybkości cyklu rotacji taboru, wpływając tym samym na zwiększenie tonażu przewiezionego masy towarowej i przyspieszenie przerzutu towarów.

Powiązanie tego systemu eksploatacji z troską o poprawę zaopatrzenia załóg pływających i szkolenia ich, dało przy tym wzrost zarobków o około 30 proc.

Wraz z tym systemem eksploatacji wprowadzono taki system plac, który umożliwia z jednej strony

dzielenie całego zarobku załogi między mniejszą ilość jej członków, wprowadzenie na szeroką skalę pracy akordowej przez ustalanie opłaty od tonokilometru, a z drugiej strony systemu premiowania za stan taboru po zakończeniu nawigacji.

Do poważnych osiągnięć w roku ubiegłym trzeba zaliczyć przełamanie niechęci u klientów do korzystania z wiązanych frachtów kolejowo-żeglugowych i przesunięcie na rzeki i kanały ładunków masowych, zwłaszcza na dłuższych trasach. Dziś już np. kamień jest wożony w dużym stopniu wodą, co poważnie wpływa na odciążenie taboru kolejowego.

W toku wykonawstwa planu w roku 1952 stocznie rzeczne zaczęły przestawać się z profilu wyłączanie remontowego na budowę nowych jednostek pływających, co pozwoli w roku bieżącym i następnych latach Sześciolatki uzupełnić i powiększyć nasz tabor we własnym zakresie. Po raz pierwszy w roku 1952 został wprowadzony w stocznich rozrachunek gospodarczy. Wpłyne to na ich gospodarność i ułatwi

walkę o oszczędność w węzłowych punktach.

Do poważnych niedociągnięć w pracy stoczni, z którymi jeszcze nie uporał się, należy praca w oparciu o normy statystyczne i szacunkowe przy całkowitym niemal braku norm technicznych, brak cenników na roboty remontowe i opieranie kalkulacji na cenach wynikowych oraz stosowanie robocizny, jako podstawowego miernika wykonania planu. Nie potrafiły również dotąd przełamać nasze stocznie rzeczne trudności w zakresie zaopatrzenia, co często jeszcze powoduje niewykorzystanie całego potencjału produkcyjnego urządzeń i załóg.

Sytuacja kadrowa w zasadzie w porównaniu z zadaniami była w roku 1952 zadowalająca. Jednak w roku bieżącym w związku

ze wzrostem zadań, sprawa kadr będzie stanowiła jedną z poważnych trudności i przedsiębiorstwa żeglugowe jak i stocznie muszą temu zagadnieniu poświęcić szczególną uwagę.

Rok bieżący dla żeglugi śródlądowej jest niezmiernie ważny i trudny zarazem. W ciągu bowiem najbliższych lat żegluga ta musi rozwiązać masę problemów, dotąd słabo jeszcze zarysowanych. Potrzeby gospodarki narodowej wymagają znacznego rozszerzenia usług transportu wodnego. Na arterie wodne musi być skierowany przerzut większości takich towarów, jak kamień, cegła, ruda, węgiel i wiele innych zwłaszcza na trasach dłuższych. Wymaga to, rzecz prosta, wielokrotnego zwiększenia taboru i jego wzrostu tonażowego. Dziś jeszcze np. brak taboru jest przyczyną wyko-

rzystywania możliwości transportowych na Odrze zaledwie w 1/8 przedwojennego przerzutu towarów tą drogą. Rozbudowa więc taboru transportowego jest niezmiernie ważnym elementem rozwoju żeglugi śródlądowej.

Ale jest to dopiero jeden z elementów walki o rozwój transportu rzeczno-żeglugowego. Będzie się on bowiem mógł rozwijać i spełniać dobrze zadania wyznaczone przez gospodarkę narodową wtedy, gdy stanie się konkurencyjny w stosunku do kolei, to znaczy gdy będzie zarówno tani, jak i terminowy oraz niezależny od sezonowości dotąd w nim dominującej, gdy będą należycie zapewnione przewozy towarów barkami 1000-tonowymi, 2000-tonowymi i jeszcze większymi...

Wiąże się to oczywiście z regulacją rzek, z pogłębianiem ich koryt, ze stworzeniem zasobników z wodą przez wybudowanie zapór wodnych itp. W tym zakresie są już prowadzone prace, które w roku bieżącym będą kontynuowane ze znacznie większym nakładem sił i środków finansowych i technicznych.

### UCHWAŁA RADY MINISTRÓW

skutecznym orężem w walce ze spekulacją

Ogłoszona w dniu 4 stycznia br. uchwała Rady Ministrów w sprawie zniesienia bonowego zaopatrzenia, regulacji cen, ogólnych podwyżki plac i zniesienia ograniczeń w handlu nadwyżkami produktów rolniczych, godząca w spekulantów w mieście i na wsi została przyjęta przez świat pracy jako słuszny i niezbędny dla dobra ludzi pracy akt.

Również i nasi marynarze przyjęli ze zrozumieniem i uznaniem reformę, stwarzającą warunki dla stabilizacji, a następnie wzrostu realnych plac ludzi pracy.

Asystent maszynowy z statku „Jarosław Dąbrowski” tow. „Stępa” dzieli się z nami swą opinią o uchwale.

Cel, do którego dążymy, to dobrobyt mas pracujących i do tego właśnie zmierzają poszczególne punkty uchwały Rady Mini-

strów. Weźmy na przykład bony mięsno-tłuszczowe. Nasz Rząd Ludowy był zmuszony wprowadzić je na pewnym etapie naszego rozwoju, aby zapewnić robotnikom i pracownikom umysłowym pewne minimum artykułów spożywczych, których brak dawał się odczuć na rynku. Bony nie zapewniały jednak pełnego zapotrzebowania np. na tłuszcz i mięso. Państwo, pozwalając na swobodne dysponowanie nadwyżkami produktów rolniczych, mobilizuje chłopów do zwiększenia wydajności pracy, pobudza ich zainteresowanie do wspólnego wysiłku w budowie dobrobytu i szczęścia narodu.

II oficer Chlebionek z PŁO oświadczył: Ostatnia uchwała Rady Ministrów jest jednym z czynników zapewniających nam spokojną i pewną drogę do lepszego jutra.

Obecna stabilizacja cen godząca przede wszystkim w spekulantów, nadanie prawa wolnej sprzedaży

nadwyżek produktów rolniczych, znosi rozbieżność cen i zahamuje ich skoki.

### Spotkanie noworoczne marynarzy

**D**ZIEN Nowego Roku niewątpliwie długo pozostanie w pamięci licznych marynarzy zagranicznych, którzy skorzy stali z zaproszenia swoich

polskich kolegów i przybyli na spotkanie noworoczne do gdyńskiego Domu Marynarza. Witając gości zagranicznych przewodniczący Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żegluga tow. Durański powiedział: „Morze nas nie dzieli, lecz łączy, tak jak nas łączy wspólna sprawa walki o utrzymanie pokoju.”

Przy wspólnym stole zasiadli obok delegatów załóg polskich marynarze ze statków angielskich „Baltavia” i „Baltrover”, fińskiego „Kalsaniemi”, francuskiego „P. E. Marcesher”, szwedzkiego „Gamma”, „Dragoń”, „Maria”, włoskiego „Rubicone” oraz innych przebywających w portach Gdańsk i Gdynia jednostek. Między nimi zasiadli również liczni Chińczycy.

W ożywionych rozmowach poruszano warunki pracy na morzu i na różnych statkach i wspomniano o ciężkich rejsach podczas ostatniej wojny, która właśnie od marynarzy wymagała licznych ofiar życia.

### POZNAJMY NASZE TRADYCJE MORSKIE



NIEDAWNO ODBYŁY SIĘ Z INICJATYWY DOWÓDZTWA MARYNARKI WOJENNEJ DWIE KONFERENCJE Z UDZIAŁEM LITERATÓW-MARYNISTÓW I HISTORYKÓW WYBRZEŻA. TEMATEM ICH BYŁO ZAGADNIENIE POPULARYZACJI NASZYCH TRADYCJI MORSKICH. BIORĄC POD UWAGĘ WYTYPYCE OBYDWU KONFERENCJI REDAKCJA „STERU” POSTANOWIŁA NA SWYCH ŁAMACH ZAMIESZCZAĆ MATERIAŁY, MÓWIĄCE O NASZYCH BOGATYCH TRADYCJACH NA MORZU. W BIEŻĄCYM NUMERZE PRZEDSTAWIAMY NASZYM CZYTELNIKOM SYLWETKĘ POLSKIEGO ŻEGLARZA I REWOLUCJONISTY — ADAMA MIEROSŁAWSKIEGO.

DOKOŃCZENIE  
artykułu na str. 3



# GOSPODARKA MORSKA i WODNA

## w czwartym roku Sześciolatki

(Dokończenie ze strony 1)

„Hydroprojekt“ opracowuje projekt techniczny regulacji Bugu, prowadzi się również badania geologiczne i wiercenia na trasie Wisły w celu przygotowania materiałów do wstępnego projektu.

Jednocześnie nasi naukowcy i inżynierowie opracowują projekty budowy zapór wodnych i hydroelektrowni na Dunajcu pod Czorsztynem, prowadzone są w intensywnym tempie prace przy budowie zbiornika wody słodkiej w Goczałkowicach, który zaopatrzy Śląsk w wodę do picia itd.

Już samo czuwanie nad prawidłowym przebiegiem tych wielkich, na wiele lat obliczonych prac, jest dużym zadaniem dla aparatu dróg wodnych. A trzeba powiedzieć, że plany eksploatacji są znacznie większe na rok 1953, niż w roku poprzednim. Zadanie jest tym trudniejsze, że zarówno eksploatację, jak i pracę w stoczniach musi zegluga śródlądowa wiązać jak najściślej z zadaniami lat następnych i pod tym kątem rozwiązywać wszystkie problemy.

W roku 1953 stoi więc przed zegluga śródlądowa zadanie lepszego wykorzystania, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, tranzytowej głębokości naszych rzek przez takie uło-

żenie planu, by nośność bark była w każdej porze roku maksymalnie wykorzystana.

Ważnym elementem w walce o plan roku 1953 jest również rozszerzenie zakresu nocnego pływania i to nie tylko w górę, ale i w dół rzeki, w oparciu przede wszystkim o najbardziej doświadczone załogi. Dalej — wzmocnienie współdziałania z koleją przez przesuwanie na rzeki coraz większej ilości towarów oraz trwałe wejście na tory polityki frachtów łamanych, a więc przewożenie ładunków rzekami jak najbliższe miejsc docelowych i przekazywanie transportu i odwrótnie.

Porty muszą w tym roku zwiększyć troskę o usprawnienie obsługi i skrócenie postoju. Odnosi się to zwłaszcza do portów węglowych jak Koźle, Gliwice, Szczecin. Zabezpieczenie natładunków powrotnych zwłaszcza rudą na wiosnę w porcie Szczecin wpłynie na zwiększenie rentowności przedsiębiorstw.

W celu pełniejszego wykorzystania posiadanego taboru na Odrze w porze letniej i lepszego wykorzystania naszych dróg wodnych, barki nasze być może będą płynąć do Szczecina i z powrotem drogą obojętną, kierując się na Łańcut i Berlin. Pozwoli to w ciągu 3 miesięcy letnich ominąć niebezpieczny w tym czasie odcinek Odry.

Stocznie rzeczne muszą walczyć o lepsze wykorzystanie się profilu produkcyjnego i rozwijanie działań nowej produkcji. Rozwiązanie zagadnienia norm technicznych, kalkulacji i taryfikacji cen za roboty, stanie się cenną pomocą w mobilizacji załóg do wykonania nałożonych planów zadań.

Trzeba przy tym z całym naciskiem podkreślić konieczność zwrócenia bacznej uwagi, tak działów żeglugi, jak i stoczni na zabezpieczenie dopływu kadr szkolonych w nowych szkołach żeglugi śródlądowej.

### Flota handlowa z honorem spełnia swój obowiązek

Utrwalenie i rozszerzenie osiągnięć z roku 1951 — oto jak można ogólnie określić pracę floty handlo-

wej w roku 1952. Rozwinęły się poważnie linie dalekiego pływania, zwiększyła się jednocześnie ilość

statków na tych liniach, zwłaszcza na regularnej linii chińskiej. Jest to osiągnięcie dużej wagi gospodarczej i politycznej. Statki nasze nawiązały wymianę towarową między Chińską Republiką Ludową a naszym krajem i krajami demokracji ludowej, co ma swój poważny wpływ na rozwój gospodarczy zarówno naszego kraju jak i Chin Ludowych.

Jednocześnie przez utrzymanie i rozszerzenie linii regularnej do portów chińskich, flota polska uniemożliwiła blokadę amerykańską i stworzyła warunki do rozszerzającej się obecnie wymiany międzynarodowej w portach Chin Ludowych.

Statki nasze przeprowadziły również w roku ubiegłym szereg operacji transportowych między portami krajów Dalekiego Wschodu, jak również między portami europejskimi i Bliskiego Wschodu oraz Ameryki Południowej, tak na liniach regularnych, jak i w trampingu zostało w zasadzie utrzymane.

Stan ten został osiągnięty przede wszystkim dzięki zwiększeniu własnej floty, jak i przy pomocy „charteru“ statków obcych oraz dzięki stale postępującemu usprawnieniu eksploatacji, zwiększeniu sprawności technicznej statków — co dało poważne skrócenie cyklu obrotu we flocie.

Wyrażało się ono w skróceniu postoju w portach polskich, w zmniejszeniu nieproduktywnych zaważań do obcych portów, a niekiedy w skróceniu przeładunku w portach obcych dzięki zdyscyplinowaniu i ofiarnej pracy załogi, pomagającej w przygotowaniu statku do przeładunku i w pracy przeładunkowej.

W niemińszym zakresie pomogły w wykonaniu i przekroczeniu planu usprawnienia techniczne, polepszenie pracy służby technicznej, np. w przedłużeniu okresu przebiegu międzyremontowego, dzięki zwiększeniu opieki nad maszynami i mechanizmami, a w niektórych wypadkach — zwiększeniu szybkości rejsowej.

W rezultacie Polskie Linie Oceaniczne już w dniu 29 listopada wykonały swój plan roczny a do końca roku 1952 uzyskały następujące wskaźniki wykonania: w tonach przewiezionych towarów — 110,7 proc., w tonomilach — 126 proc. i we wpływach ok. 109 proc. Osiągnięcie to zabezpieczyło pełne wykonanie rocznych zadań w Polskiej Marynarce Handlowej. Obliczenia wykazują, że plan PMH za rok 1952 został wykonany w tonach w 100,4 proc., w to-

nomilach — w 119,6 proc. i znacznie przekroczony we wpływach.

W roku ubiegłym we flocie handlowej rozpoczęła się walka o obniżkę kosztów własnych drogą ustalania konkretnych zadań oszczędnościowych. Skierowano przy tym uwagę na podstawowe grupy wydatków takich, jak: bunkier, oleje, smary, farby, sprzęt pokładowy, zapasy żywności itp.

Walka ta przyniosła poważne rezultaty dając oszczędności wielomilionowej wartości w złotych i w dewizach. Nie powiodła się natomiast walka o wprowadzenie pełnego rozrachunku gospodarczego na statki. Przyczyną tego były zbyt wysokie wymagania w zakresie księgowości, stawiane załozce przez aparat lądowy. Niemniej zagadnienie rozrachunku gospodarczego na statku w formie prostszej powinno być bezwzględnie rozwiązane i wprowadzone, bo dopiero w oparciu o podstawowe wskaźniki gospodarcze można stworzyć załozce warunki dla skutecznej walki o planową oszczędność. Zadanie to trzeba rozwiązać w roku bieżącym.

Nasza flota w roku bieżącym stawia sobie ambitne zadanie — otwarcia nowych linii na Bliski i Daleki Wschód i większe jeszcze zabezpieczenie regularności i sprawności przez wzmocnienie obsługi w portach zagranicznych, zwłaszcza na liniach dalekich. Te ambitne plany przy zwiększonych zadaniach przewozowych, wymagają pogłębienia i utrwalenia zdobytych w toku kampanii o plan roku ubiegłego metod pracy działów eksploatacyjnych na ładzie, jak i wzmoczenia wysiłku i ofiarności załóg marynarskich. Głównym zadaniem floty jest w roku bieżącym utrzymanie pełnej gotowości eksploatacyjnej każdego statku, przy jednoczesnym odciążeniu stoczni od remontów. Nowobudowane bowiem stocznie remontowe w Gdańsku, w Szczecinie i Swinoujściu, jak również rozbudowana stocznia w Gdyni i fabryka w Pucku nie będą mogły zabezpieczyć w roku bieżącym wszystkich potrzeb rosnącej floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego. Żeby więc nie wydawać cennych dewiz na remonty za granicą, trzeba na szeroką skalę rozwinąć remonty we własnym zakresie. Troska o statek, o sprawne funkcjonowanie jego maszyn, o wymianę mniejszych części, drobne naprawy, o przedłużenie życia maszyn i ich pracy między remontami stocznioowymi, to główne zadanie i wielki obowiązek obywatelski każdego marynarza, każdej załogi. Od tego bowiem zależy w głównej mierze wykonanie planu czwartego roku Sześciolatki.

### Wzmocnić walkę o przeładunek w portach

Wielką pomoc mogą i powinny okazać flocie w skróceniu cyklu obrotu statków nasze porty. Zadanie to można wykonać, jeżeli szybkościowy przeładunek pojedynczych statków, przy którym załogi naszych portów osiągają wspaniałe wyniki, zostanie zmieniony w potokowy przeładunek całych serii statków, uwzględniający cały cykl obsługi od chwili wejścia statku na redę do wyjścia za redę i należyte zharmonizowanie wszystkich czynników obsługujących statek — zarówno portu, jak i przedstawicieli central handlowych, Urzędu Celnego, WOP itd. Pod tym względem nie można unać postępu w naszych portach za zadowalający tak, jak niedostateczna jest

jeszcze gotowość załóg przeładunkowych do obsługi statków. Jest to wynik nie należytego zabezpieczenia rozwoju zakładu robót zastępczych zarówno w zakresie kadr jak i w zabezpieczeniu odpowiednich zleceń na roboty zastępcze i funduszy inwestycyjnych. A porty nasze mogą pracować wzorowo, bo mają poważny potencjał przeła-

dunkowy (zwłaszcza w dziedzinie przeładunków masowych), wymagający nie wielkiego doinwestowania w zakresie przeładunków drobnych i drewna oraz stosunkowo niewielkich nakładów na małą mechanizację.

Przed portami stoi więc poważne zadanie zorganizowania pracy przede wszystkim w oparciu o wykorzystanie sprzętu zmechanizowanego, takiego ustawienia norm, które zachęcałyby robotników do pełnego korzystania z małej mechanizacji, zabezpieczenia pełnej sprawności posiadanego sprzętu (a mieliśmy przecież jaskrawe przykłady braku troski o sprzęt zmechanizowany, jak np. nieremontowanie sztaplarek węgierskich w Gdyni i w Gdańsku itp.). Trudności kadrowe w porcie znikną jeżeli administracja i organizacje związkowe zwiększą troskę o potrzeby bytowe załóg, o warunki w hotelach robotniczych, o mieszkania, stółki, o szerszy rozwój OZR itp.

Niezmienne ważną sprawą prawidłowym ustawieniu wzajemnych stosunków między polską flotą a portami jest sprawa wprowadzenia rozrachunku z tytułu dyspecji i demurage'u za przyspieszenie za- i wyładunku. Z części tych oszczędności załoga portu powinna mieć możliwość zaspokojenia

swych zbiorowych potrzeb socjalnych i kulturalnych. Poważnym zadaniem w bieżącym roku jest pogłębienie portów, co nakłada na porty, przed siębierstwo robót czepalnych i stocznie remontowe zadanie właściwego wykorzystania sprzętu pogłębiarskiego.

Nie można pominąć osiągnięć Polskiego Ratownictwa Okrętowego. PRO zwycięsko pokonuje ogromne trudności, wykonując zadania, jakie przed tym młodym przedsiębiorstwem stawiają plany wydobycia wraków. Wydobywa je ono w coraz trudniejszych warunkach, wydobywa coraz większe jednostki pod względem tonażu. Nurkowie nasi osiągają poważne głębokości, wykazują wciąż większą wydajność pracy. Jest to zarówno wynik ich uzdolnień, jak i umiejętnej kierownictwa oraz przemysłowej opieki nad stanem zdrowotnym załóg ratowniczych.

Zadania, które stawia sobie PRO w roku 1953 są jeszcze poważniejsze, ze względu na warunki pracy na głębokościach większych, niż 40 metrów. Dla zabezpieczenia wykonania tych zadań opracowano szereg usprawnień technicznych i z zakresu BiHP, które czynią pracę nurka łatwiejszą, bardziej wydajną i nie narażającą na szwank jego zdrowia.

\*\*\*

Rośnie z dnia na dzień potencjał techniczny naszej gospodarki morskiej, naszej gospodarki wodnej. Trzeba, by za wzrostem tym nadążał rozwój świadomości społecznej — politycznej, by w ślad za tym postępował wzrost sprawności organizacyjnej. W tym zakresie mamy jednak duże zaległości i luki, które trzeba nadrobić w roku bieżącym. Oczywiście, że i tu mamy osiągnięcia. Podniósł się bardzo poważnie poziom moralno-polityczny naszych zespołów pracy. Wzmogła się praca polityczna, a na niektórych odcinkach jak w rybołówstwie czy żegludze śródlądowej, zaczęła ona przybierać trwałe formy organizacyjne.

Wielkie rzesze robotników i pracowników inżynierów-technicznych, biorących udział w socjalistycznym współzawodnictwie, stawiają sobie coraz częściej konkretne zadania

zarówno w wykonywaniu planów jak i wzmoczeniu gospodarności. Wzrosły poważnie w roku 1952 szeregi racjonalizatorów, choć niestety czekają oni jeszcze zbyt długo na załatwienie swoich wniosków.

W oparciu o doświadczenia roku ubiegłego trzeba poważnie wzmoczyć aktywność polityczną wszystkich czynników: administracji, ogniw związkowych, organizacji masowych i kierownika walki politycznej o plan — organizacji partyjnych. Walka ta musi objąć wszystkie odcinki planu. Współzawodnictwo w walce o zadania produkcyjne, opieka nad warunkami bytowymi, praca świetlicowa, oddziaływanie polityczno-wychowawcze — oto kierunki działania.

Trzeba walczyć o wyższy stopień zorganizowania wewnętrznego przedsiębiorstwa, odbiurokratyzować i podnieść styl pracy, zaostrzać krytykę i samokrytykę tak, by stan organizacyjny naszych przedsiębiorstw wzrósł do poziomu technicznych możliwości produkcyjnych, aby poziom kierownictwa organizacyjnego dorównał jak najszybciej poziomowi kierownictwa politycznego.

Inż. M. POPIEL  
Minister Żeglugi



W ciągu ubiegłego roku załoga parowca „Narwik“ dwukrotnie zdobyła proporzec przodującego statku. Doświadczenia 1952 roku dowiodły, że gotowość techniczna statku i zdyscyplinowana załoga gwarantują wykonanie zadań przez każdą jednostkę.

## Zadania gospodarki wodno-śródlądowej na rok 1953

(Dokończenie z numeru 1)

I. TARSKI

Zegluga śródlądowa zrobiła w ub. r. poważny krok naprzód. Unowocześniając metody eksploatacyjne taboru, ulepsząc organizację akwizycji masy towarowej zwiększyła przewozy drogą wodną o około 50 proc. w stosunku do 1951 r. Główne zadania postawione na 1953 r. przed pracownikami żeglugi śródlądowej są znacznie wyższe. Ogólnie biorąc plan za kład wzrost przewozów drogą wodną w tonach i tonokilometrach o około 19 proc., przy czym w Żegludze na Wiśle jest on znacznie większy, bo wynosi w tonach 34 proc., a w tonokilometrach 30 proc. Na leży podkreślić, że zakresło ne przez plan 1953 r. przewozy ładunków w tonach przekraczają zadania Planu 6-letniego na 1955 r. o około 20 proc.

Poważny wzrost przewozów nie będzie uzyskany w br. przy pomocy zwiększenia tonażu, ale przez lepszą organizację pracy. Plan przewiduje wzrost zdolności przewozowej przez wyeliminowanie pustych przełotów, lepsze wykorzystanie sezonu nawigacyjnego, zwłaszcza do przewozów lokalnych w okresach niekorzystnych stanów wód, ściślej i bardziej realne powiązanie żeglugi z masą towarową. Plan rozwoju techniki zakłada m. in. ustalenie wymogów bezpieczeństwa ruchu dla nocnej jazdy, opracowanie i szerokie zastosowanie harmonogramów ruchu, przygotowanie typizacji taboru, ulepszenie

gospodarki elektrycznej na jednostkach pływających i w portach rzecznych.

### DRUGI WODNE

Zasadnicze zadania, postawione przed drogami wodnymi w 1953 r. polegają na zapewnieniu żegludze śródlądowej gwarantowanej głębokości na szlakach rzecznych, należytnym utrzymaniu naszych wód śródlądowych, zabezpieczeniu wytyczenia i oznakowania nurtu na szlakach wodnych. Utrzymanie i produkcja dróg wodnych wzrasta w br. w stosunku do wykonania w ub. r. o prawie 5 proc., sam zaś utrzymanie o 13,6 proc. Plan rozwoju techniki przewiduje szereg udoskonaleń na odcinku dróg wodnych, jak elektryfikację śluz, mechanizację wielu czynności, telefonizację itp.

W planie dróg wodnych nie znalazły jeszcze należytego wyrazu zamierzenia wielkiej rozbudowy dróg wodnych, zakreślone w Programie Frontu Narodowego na okres następnej pięcioletki. Plan 1953 r. ogranicza się na tym odcinku jedynie do badań i pomiarów oraz przygotowania dokumentacji.

### STOCZNIE RZECZNE

W 1952 r. stocznie rzeczne zaczęły się przestawiać z robót wyłącznie remontowych na budowę nowych jednostek pływających. 1953 r. zaznacza się dalszym rozwojem tych prac, obejmując budowę holowników i szaland. W nowej budowie zwiększono produkcję stano-

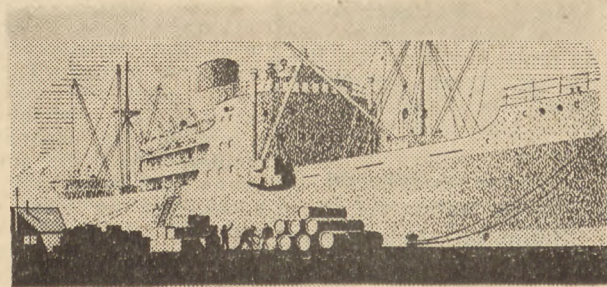
Równocześnie przeprowadzać będą remonty i odbudowę taboru pływającego.

Wartość produkcji stoczniowej w 1953 r. wzrosła w cenach niezmiennych o 7,3 proc., a w roboczo-godzinach o 2,5 proc.

### EKSPLOATACJA KRUSZYWA

Plan zakładów eksploatacji kruszywa na 1953 r. wykazuje wzrost produkcji według wartości w cenach niezmiennych o 11,2 proc., a w ilości — o 8 proc. w stosunku do wykonania w ub. r. Jednym z głównych zadań br. jest dalsza poprawa asortymentu kruszywa, a tym samym produkcji najbardziej poszukiwanych rodzajów, jak żwir i tłuczeń. Aby postawione zadania mogły być zrealizowane, przewiduje się przeniesienie zakładów z punktów o podłożach wy-czerpanych na nowe miejscowości oraz przejście niektórych zakładów na pracę dwumianową. Celem zmniejszenia ilości awarii wprowadza się planowe okresy przeglądów technicznych.

Przed gospodarką morską i wodno-śródlądową stoją również poważne zadania w kierunku obniżenia kosztów własnych, walki z marotrastwem, z przestankami administracji, a więc pogłębienie rozrachunku gospodarczego. Doprowadzenie zadań planowych do najniższych ogniw, praca uświadamiająca — wychowawcza wśród bezpośrednich wykonawców, mobilizacja pracowników do wyzyskania wszelkich istniejących jeszcze rezerw — oto środki za-pewniające wykonanie trudnych, lecz realnych zadań planowych na 1953 r.



# ŁADUNKI POKOJU

W swym przemówieniu na XIX Zjeździe Partii tow. Mikołaj, mówiąc o handlu zewnętrznym krajów obozu demokratycznego, wskazywał, że w handlu tym „...każdy kraj importuje to co mu jest potrzebne, i ani jeden z krajów nie narzuca drugiemu niepotrzebnych mu towarów jak to ma miejsce na rynku kapitalistycznym”.

Marynarze radzieccy zawijając często do za granicznych portów, widzą stojące tam przy wyładunku lub załadunku statki amerykańskie, angielskie i inne. Armaty i czołgi, pociski i samoloty — oto co w gorączkowym tempie wysyłają amerykańscy podżegacze wojenni do portów ujarzmionych przez nich krajów.

Inne są ładunki okrętów radzieckich. ZSRR jest ostoją pokoju, a jego marynarze wyruszają na morze z ładunkami pokoju: maszynami, sprzętem technicznym. Indyjski port Madras odwiedziły okręty „Karaganda” i „Admirał Uszakow”, które dostarczyły żywności cierpiącej głód ludności Indii.

Z każdym rokiem rozwijają się stosunki handlowe kraju radzieckiego z krajami demokracji ludowej. Z Odessy do portów krajów demokracji ludowej wysyłany jest doskonały sprzęt techniczny, maszyny, obrabiarki. Między Odessą a portami albańskimi kursują regularnie okręty „Kotowski” i „Cziaturi”. Spalinowiec „Karl Marks” dokonał rejsu do bułgarskiego portu Stalin. Ożywiony jest handel z Rumunią. Spalinowiec „Tajgonos” dostarczył niedawno do Rumunii ładunek bawełny.

XIX Zjazd Partii wzbudził ogromny zapal patriotyczny wśród żeglujących Morza Czarnego. Załogi statków, robotnicy portów, pracownicy inżyniersko-techniczni i administracyjni floty morskiej osiągnęli znakomite sukcesy wytwórcze. Duża grupa statków, w tej liczbie „Lermontow”, „Miczurin”, „Sławiańsk”, „Nogin” i inne wykonała przed terminem roczny plan przewozów. Marynarze zaoszczędzili setki ton paliwa i smarów.

## ARTYKUŁ DYKUSYJNY

# JAK NALEŻY PRZYGOTOWAĆ STATEK do remontu kapitalnego

HENRYK PARZYCHOWSKI

st. mechanik z motorowca „Generał Walter”

W niniejszym artykule stanowiącym przedłużenie zamieszczonej w n-rze 1 „Steru” publikacji na temat współpracy z bazami remontowymi, chcę zająć się specjalnie zagadnieniem remontów kapitalnych statków motorowych w oparciu o następujące założenia: lista remontów, współpraca z MRS i współpraca załogi statku z załogą stoczni remontowej.

## LISTA REMONTÓW

Zasadniczym elementem, który może przyczynić się do podyktowania dobrego tempa prac remontowych na statkach, jest dobrze opracowana lista remontów, a ściślej mówiąc: opis prac remontowych. Używanie terminu: opis prac remontowych zamiast: lista remontów jest w oparciu o dotychczas uzyskane już doświadczenia bardziej właściwe i uzasadnione. Użycie bowiem terminu: opis prac remontowych wymaga od kolektynu, który sporządza taki opis, wnikliwej analizy prac oraz — co jest bardzo ważne — kolejności ich wykonania. Zdajemy sobie wszyscy sprawę, że np. wystawienie karty roboczej musi mieć swój odpowiednik w opisie prac remontowych. Jeśli teraz, jak w kazu praktyka, lista remontów jest jak najbardziej zwięzła (a czasami i niejasna), to nie ulega wątpliwości, że zabraknie tych odpowiedników dla kart roboczych. W konsekwencji musi to spowodować duży chaos, stratę czasu na konieczne wyjaśnianie lub wręcz zwiększenie ilości pisemek na tzw. prace dodatkowe.

Jeśli założymy, że proponowany opis prac remontowych będzie wykonany bardzo wnikliwie, z podaniem, jak już zaznaczyłem, kolejności prac, ich charakterystyki, jak np. zaznaczenie ilości nakrętek, których odbicie jest konieczne dla demontażu, zabezpieczenie ich po zdjęciu, omówienie transportu poszczególnych elementów motoru itd., to w czasie trwania prac unikniemy wielu niespodzianek.

Bardzo ważnym elementem opisu prac remontowych jest wykazanie wg właściwej potrzeby i kolejności pomiarów różnych części silnika. Pamiętajmy o tym, że dla wykonania pomiarów musi być wystawiona taka karta robocza, jak na każdą inną czynność remontową. W oparciu o tak sporządzony opis prac remontowych, w

którym są uwzględnione potrzeby materiałowe, dział technologiczny będzie mógł łatwiej i szybciej wykonać harmonogram całości prac, będzie mógł szybciej niż do tychczas wystawiać karty robocze — co ma szczególne znaczenie przy robotach wzajemnie zależnych od siebie.

Istotne znaczenie ma w czasie tworzenia opisu prac remontowych branie pod uwagę inicjatywy całej załogi. Po pierwsze: ustrzeże to nas przed drobnymi uchybieniami, a po drugie: zmobilizuje załogę do zdrowienia wysiłku w czasie wykonywania robót, wyrobi w załodze poczucie rze wszystkich współgospodarzy statku, współodpowiedzialnych za powodzenie remontu.

## WSPÓŁPRACA Z INSPEKTOREM MRS

W pierwszym rzędzie chcę tu poruszyć sprawę końcowych czynności inspektora MRS przy remoncie kapitalnym, ściślej mówiąc: wykonanie dokumentacji. Jeszcze na żadnym statku nie było praktykowane, aby w terminie wcześniejszym przekazano załozę do wykonania bruliony różnych formularzy potrzebnych dla przygotowania dokumentacji. Formularze takie — obszerne i drobiazowe — wymagają np. podania charakterystyki niektórych materiałów, wymiarów rur, zaworów itp. Zebranie tych danych w końcowej fazie prac nastręcza dużo trudności, a czasami jest wręcz niewykonalne. Stąd nie byłoby przekazywanie takich brulionów formularzy załozę statku np. na 6 miesięcy przed rozpoczęciem prac remontowych. Pozwoli to na szczegółowe ich opracowanie. Nie potrzeba udowadniać, że inspektor z MRS będzie również raczej zadowolony z takiego stanu rzeczy, gdyż to także jemu ułatwi pracę i zaoszczędzi czas.

W istocie rzeczy inspektor MRS zawsze przybędzie na wezwanie czy to dyrektora przedsiębiorstwa żeglownego, czy też kontroli technicznej bazy. Ale jeśli wezwany przybędzie i z różnych przyczyn nie będzie mógł przeprowadzić inspekcji, to wypadek taki nie ma cech dobrej współpracy i nie przyczynia się do jej pogłębienia. W czasie bowiem bytności inspektora MRS na statku powinien on mieć przedstawiony do inspekcji taki odcinek pracy, który by wypełnił czas jego dnia robocznego. Wcześniej więc otrzymamy wzorów formularzy, pozwalające na ich sukcesywne wypełnianie, umożliwi jak najstaranniejsze przygotowanie danych odcinków pracy do kontroli. W ten sposób ujęta współpraca może znacznie przyczynić się do przyspieszenia prac remontowych na statku.

## WSPÓŁPRACA ZAŁOGI STATKU Z ZAŁOGĄ STOZNI REMONTOWEJ

W poważnym stopniu jest ona zależna od załogi statku. W niej to pracownicy stoczni remontowej winni widzieć swych towarzyszy pracy, na których pomoc mogą liczyć w każdej chwili. Współpraca nie powinna ograniczać się jedynie do pomocy w sensie siły fizycznej. Musi ona mieć swój wyraz w początkowym stanie prac — w użyczeniu narzędzi i specjalnych przyborów, których w stoczni może być częściowy brak. Pomoc ta to uzupełnienie w pewnym procencie

braków materiałowych, ściślej mówiąc: szczeliw, pakunków. Pomoc załogi statku dla załogi bazy — to wzięcie części prac do wykonania we własnym zakresie, bądź to — w zależności od uznania — w drodze zobowiązań indywidualnych czy zbiorowych, bądź też przez pogłębienie i rozszerzenie współzawodnictwa. Załoga statku powinna po uzgodnieniu z bazą przejąć takie roboty, które są pracochłonne i precyzyjne. Ga statku może widzieć po-

W czym natomiast załoga statku może widzieć pomoc i współpracę stoczni? — Przede wszystkim w o- bróbce mechanicznej tych detali, które załoga statku wzięła do wykonania i przy których wyłania się w czasie remontu konieczność o- bróbki, oczywiście o ile za- łoga statku nie może tego dokonać na swych obrabiarkach. Dalsza współpraca to poszanowanie przez załogę stoczni wszystkich elementów stanowiących inwentarz statku.

Jak widać, niewiele wymagają załogi. Na pytanie, czy taka współpraca jest możliwa, trzeba odpowiedzieć, że tak. Dowodzi tego np. ostatni remont kapitalny motorowca „Generał Walter” w Stoczni Remontowej „Ostrów”, gdzie oparta na zdrowych podstawach współpraca załogi statku z załogą bazy przyniosła jak najlepsze rezultaty. Remont kapitalny statku skrócono o 21 dni. I to jest widoczny efekt.

zaoszczędzono 150 ton ropy w stosunku do przewidzianej normy.

W powrotnej podróży załoga pokładowa oczyściła i zakonserwowała wszystkie windy ładunkowe. W pracy tej wyróżniła się młodzież ZMP-owska, zorganizowana w „wachdach młodzieżowych”. Należy podkreślić, że do wspólnych zdobyczy poważnie przyczyniła się młodzież. Dowodem tego jest fakt, że w III kwartale współzawodnictwa 1952 r. wśród 12 wyróżnionych znajdowało się 10 młodzieżowców, w tym 7 ZMP-owców.

Czynnikiem mobilizującym załogę do wykonania zadań i planów rejsowych była organizacja związkowa na statku. Z jej to inicjatywy został wykonany wykres zużywania bunkru i wody oraz szybkości statku, oszczędności i strat czasu. Wykres ten wywieszony w messie załogowej i starannie prowadzony przez asystenta pokładowego tow. Rytwińskiego po-

zwolił na szczegółowe śledzenie niewykonania czy przekroczenia norm, co następnie było przedmiotem dyskusji na zebraniach grup związkowych. System ten, zwracając uwagę całej załogi na ewentualne braki czy niedociągnięcia, pozwolił na natychmiastowe przeciwdziałanie celem ich usunięcia.

Na zebraniach załogowych i grup związkowych przeprowadzane były dyskusje nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej, Ludowej, Ustawą żeglarską, omawiano i przy swajano sobie nauki XIX Zjazdu KPZR. Poruszano też wszystkie sprawy dotyczące statku, eksploatacji, omawiano wyniki współzawodnictwa, oszczędności, socjalistycznej opieki nad mechanizmami itp. Wynikiem tak postawionej pracy polityczno-wychowawczej były zobowiązania podejmowane przez załogę dla uczczenia rocznic i świąt klasy robotniczej.

LE obok blasków są i cienie. O ile bowiem załoga wyszła z rejsu bez zarzutu i z winy jej nie było ani minuty przestoju statku, a wszelkie prace przygotowawcze do rozładunku czy załadunku były zawsze należyte i na czas wykonane, o tyle eksploatacja armatora i Morska Obsługa Radiowa mają na koncie poważne niedociągnięcia.

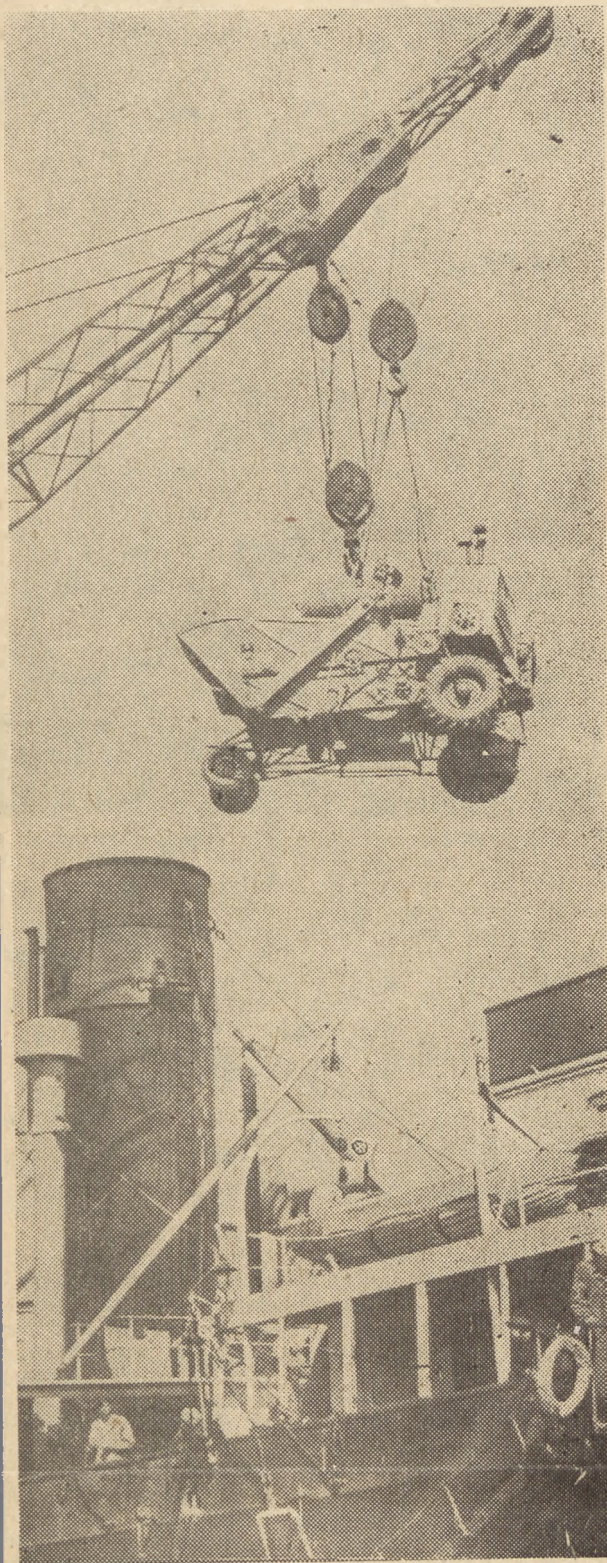
Bezpośrednią przyczyną zaistniałych niedociągnięć ze strony tych przedsiębiorstw jest brak współpracy z załogą statku. Na przykład zadanie planowe na podróż nr 8 zostało formalnie narzucone przez armatora bez najmniejszego porozumienia się z kierownictwem statku i załogą. Nic też dziwnego, że nie zdało ono egzaminu.

Również plan na odcinek Chalna — Gdynia przysłany z Gdyni nie był właściwie i dobrze opracowany. A przecież tę podróż mogłoby o wiele lepiej zaplanować nasze biuro w Bombaju, znające i orientujące się o wiele dokładniej w lokalnych warunkach.

A teraz kilka uwag pod adresem MORS, która instalując na statku rozgłośnie typu RK-3 nie wykonała należycie swej pracy. W następstwie tego niektórzy głośniki milczały od chwili ich zainstalowania, a cały aparat i reszta głośników przestały działać zaraz za Helem. Poza tym aparat tego typu nie wytrzymuje warunków statkowych i tropikalnych. Ale o tym MORS nie pomyślała. A szkoda.

Nie wątpię, że uwagi te zostaną przyjęte i zrozumiane właściwie, a wnioski z nich wyciągnięte pozwolą na uniknięcie podobnych błędów na przyszłość.

T. KRASKA



## ZAŁOGA MOTOROWCA „PRZYJAŹŃ NARODÓW” umie wykrywać rezerwy

PO powrocie z podróży nr 6, w czasie której wykonaliśmy dodatkowy rejs do Antwerpii, przywożąc ponad plan 3250 ton ładunku, przed załogą i dowództwem wyłoniło się zagadnienie — czy zdołamy wykonać plan roczny? Nie było to proste. Bo jakże przewieźć w 4 podróżach tyle towaru, ile planowano na 5? Aby wykonać plan, należało przewieźć o 7 proc. więcej ładunku niż przewidywał plan rejsu.

Zagadnienie to stało się przedmiotem obrad organizacji partyjnej i dowództwa statku. Były różne zdania. Gospodarska troska o taczca statek kpt. Maciejewski. Długo też zastanawiał się nad tą sprawą. Załadować można — mówił — ale co będzie wówczas z bunkrem, którego musimy mieć co najmniej 1200 t. Ładunek plus paliwo przekraczają nośność statku w porze zimowej. Poza tym musimy mieć wodę i zapasy gospodarcze. Łącznie więc przeładowalibyśmy statek o blisko 1 stopę, a to zagrażałoby naszemu bezpieczeństwu. Niemniej musimy wykonać plan, a więc radzicie, towarzysze.

Wspólna narada dała rezultaty. Kolektyw znalazł wyjście. Analizując wszystkie możliwości doszliśmy do wspólnego wniosku: zabieramy brakującą do wykonania planu rocznego ilość ładunku. W Gdyni bowiem weźmiemy tylko tyle wody słodkiej, by wystarczyć do Port Saidu, we Flushing — tylko 300 t ropy zamiast 850, a w Dżibuti zaopatrzymy się w taką ilość ropy, która pozwoli nam dopłynąć do portu docelowego.

Projekt nasz znalazł uznanie Eksploatacji i został zatwierdzony. Takie jednak rozwiązanie sprawy bynajmniej nie zadowoliło załogi. Czy nie udałoby się przekroczyć planu? Czy wykorzystaliśmy wszystkie rezerwy i możliwości? — takie pytania nurtowały marynarzy. Na wspólnym zebraniu padły dalsze wnioski. Znaleźliśmy możliwości załadowania jeszcze kilkudziesięciu ton ładunku.

We Flushing i Dżibuti wydaliśmy dewizy za bunkier. Czy nie mamy możliwości zaoszczędzenia ich? Owszem są. Przecież wypróbowa-aliśmy w czasie postoju w Gdyni nową mieszankę paliwa. Trzeba ją wziąć. Tak też zrobiliśmy. Zabunkrowaliśmy przed wyjściem w rejs 200 t mieszanki, dzięki czemu ominęliśmy konieczność zawijania do Flushing.

Czesław Maciejewski  
Stefan Watkowski  
Władysław Dzierkowski

Korespondenci



## Z podróży statku „Hugo Kollataj” do portów Dalekiego Wschodu

REJS do portów Dalekiego Wschodu, z których wróciliśmy, należy zaliczyć do poważnych sukcesów naszej załogi. Potrafiła ona przełamać wiele trudności, realizując zwycięstwo nad planem. Oto kilka pozycji wykonanych we własnym zakresie przez załogę prac, które przyniosły poważne oszczędności czasu i dewiz. Przesztautowano z pierwszej ładowni na tweendeck 100 ton rudy w beczkach. Wyczyszczono i przegotowano wszystkie ładownie pod ładunek juty w Chal na. Prace te zostały wykonane przez załogę w morzu w trudnych warunkach atmosferycznych. Dzięki ich przeprowadzeniu skrócono postój statku w portach o cztery i pół dnia.

Sukcesami może poszczycić się również nasza załoga maszynowa, która obok poważnych prac samoremontowych wykonała we własnym zakresie wiele części zapasowych wartości około 400 dolarów. Ponadto

zaoszczędzono 150 ton ropy w stosunku do przewidzianej normy.

W powrotnej podróży załoga pokładowa oczyściła i zakonserwowała wszystkie windy ładunkowe. W pracy tej wyróżniła się młodzież ZMP-owska, zorganizowana w „wachdach młodzieżowych”. Należy podkreślić, że do wspólnych zdobyczy poważnie przyczyniła się młodzież. Dowodem tego jest fakt, że w III kwartale współzawodnictwa 1952 r. wśród 12 wyróżnionych znajdowało się 10 młodzieżowców, w tym 7 ZMP-owców.

Czynnikiem mobilizującym załogę do wykonania zadań i planów rejsowych była organizacja związkowa na statku. Z jej to inicjatywy został wykonany wykres zużywania bunkru i wody oraz szybkości statku, oszczędności i strat czasu. Wykres ten wywieszony w messie załogowej i starannie prowadzony przez asystenta pokładowego tow. Rytwińskiego po-

zwolił na szczegółowe śledzenie niewykonania czy przekroczenia norm, co następnie było przedmiotem dyskusji na zebraniach grup związkowych. System ten, zwracając uwagę całej załogi na ewentualne braki czy niedociągnięcia, pozwolił na natychmiastowe przeciwdziałanie celem ich usunięcia.

Na zebraniach załogowych i grup związkowych przeprowadzane były dyskusje nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej, Ludowej, Ustawą żeglarską, omawiano i przy swajano sobie nauki XIX Zjazdu KPZR. Poruszano też wszystkie sprawy dotyczące statku, eksploatacji, omawiano wyniki współzawodnictwa, oszczędności, socjalistycznej opieki nad mechanizmami itp. Wynikiem tak postawionej pracy polityczno-wychowawczej były zobowiązania podejmowane przez załogę dla uczczenia rocznic i świąt klasy robotniczej.

LE obok blasków są i cienie. O ile bowiem załoga wyszła z rejsu bez zarzutu i z winy jej nie było ani minuty przestoju statku, a wszelkie prace przygotowawcze do rozładunku czy załadunku były zawsze należyte i na czas wykonane, o tyle eksploatacja armatora i Morska Obsługa Radiowa mają na koncie poważne niedociągnięcia.

Bezpośrednią przyczyną zaistniałych niedociągnięć ze strony tych przedsiębiorstw jest brak współpracy z załogą statku. Na przykład zadanie planowe na podróż nr 8 zostało formalnie narzucone przez armatora bez najmniejszego porozumienia się z kierownictwem statku i załogą. Nic też dziwnego, że nie zdało ono egzaminu.

Również plan na odcinek Chalna — Gdynia przysłany z Gdyni nie był właściwie i dobrze opracowany. A przecież tę podróż mogłoby o wiele lepiej zaplanować nasze biuro w Bombaju, znające i orientujące się o wiele dokładniej w lokalnych warunkach.

A teraz kilka uwag pod adresem MORS, która instalując na statku rozgłośnie typu RK-3 nie wykonała należycie swej pracy. W następstwie tego niektórzy głośniki milczały od chwili ich zainstalowania, a cały aparat i reszta głośników przestały działać zaraz za Helem. Poza tym aparat tego typu nie wytrzymuje warunków statkowych i tropikalnych. Ale o tym MORS nie pomyślała. A szkoda.

Nie wątpię, że uwagi te zostaną przyjęte i zrozumiane właściwie, a wnioski z nich wyciągnięte pozwolą na uniknięcie podobnych błędów na przyszłość.

T. KRASKA



W dni pogodny i sztormowy pełnią swą ofiarną służbę na pokładach okrętów wojennych polscy marynarze

# BILANS WSPÓŁPRACY Z KORESPONDENTAMI

W minionym roku „Ster” zdobył sobie już trwałą pozycję wśród pracowników żegluga. Pismo cieszy się coraz większą popularnością i umacnia swój autorytet, spełniając lepiej rolę kolektynowego agitatora, propaganda i organizatora.

W porównaniu do roku 1951, w roku ubiegłym nastąpił 3-krotny wzrost korespondentów, a ilość nadeślanych do redakcji korespondencji zwiększyła się o 170 proc.

Korespondencje stały się jakościowo lepsze, bogatsze w treść i wnikliwsze. Autorzy ich poruszali ważne istotne zagadnienia produkcyjne, bytowe i kulturalno-oświatowe, ekonomiczne i szkoleniowe. Np. palacz **Pierchajło** z parowca „**Kopernik**” w liście do redakcji omówił metodę chemicznego zmiękania wody kotłowej, stosowanej na tym statku. Po opublikowaniu listu tę metodę wprowadzili statki PZM: „**Kolno**”, „**Jednostka Robotnicza**”, „**Wrocław**” i inne.

W spotkaniach zespołu redakcyjnego z czytelnikami wzięły udział zespoły artystyczne z różnych zakładów pracy, nadając imprezom charakter rozrywkowy.

Na tych wieczorkach przedstawiciele redakcji w lekkiej i przystępnej formie wskazywali na działalność pisma i naświetlili różny sposób reagowania przedsięwzięcia żeglugowych na krytykę prasową. Czytelnicy spotykając się bezpośrednio z pracownikami redakcji mieli możliwość zapoznać się z rolą i zadaniami pisma. Wzmogło to ich zainteresowanie gazetą resortową, co z kolei wpłynęło na wzrost pożytności pisma i zwiększenie szeregów korespondentów.

Ostatni Zjazd Korespondentów stał się przełomem dla dalszego rozwoju pisma, zmobilizował organizację związkową, partyjną, jak również administrację do współpracy z redakcją i szerokiej popularyzacji pisma w resorcie.

Jednak pomimo wielu o-

gna, wysłał około 1.500 egz. instrukcji. W spotkaniach zespołu redakcyjnego z czytelnikami wzięły udział zespoły artystyczne z różnych zakładów pracy, nadając imprezom charakter rozrywkowy.

Na tych wieczorkach przedstawiciele redakcji w lekkiej i przystępnej formie wskazywali na działalność pisma i naświetlili różny sposób reagowania przedsięwzięcia żeglugowych na krytykę prasową. Czytelnicy spotykając się bezpośrednio z pracownikami redakcji mieli możliwość zapoznać się z rolą i zadaniami pisma. Wzmogło to ich zainteresowanie gazetą resortową, co z kolei wpłynęło na wzrost pożytności pisma i zwiększenie szeregów korespondentów.

Ostatni Zjazd Korespondentów stał się przełomem dla dalszego rozwoju pisma, zmobilizował organizację związkową, partyjną, jak również administrację do współpracy z redakcją i szerokiej popularyzacji pisma w resorcie. Jednak pomimo wielu o-

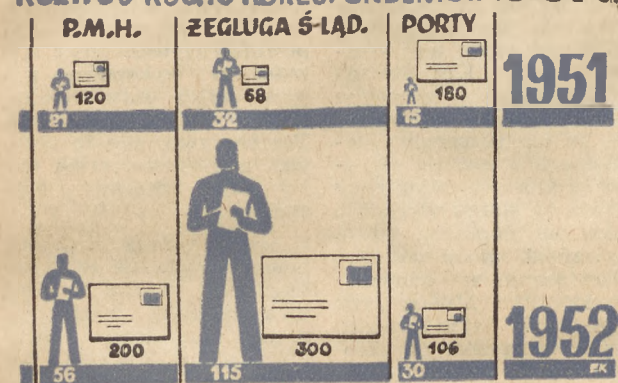
gna, wysłał około 1.500 egz. instrukcji. W spotkaniach zespołu redakcyjnego z czytelnikami wzięły udział zespoły artystyczne z różnych zakładów pracy, nadając imprezom charakter rozrywkowy.

W roku 1953 „Ster” wniósł stać się nieodłącznym przyjacielem i doradcą każdego pracownika żegluga. Aby tę rolę pismo spełniało, redakcja stawia sobie za zadanie: szerzej rozbudować sieć korespondentów, organizować planowo narady korespondentów w ustalonych terminach, założyć nowe kluby korespondentów w przedsiębiorstwach i na statkach, prowadzić regularnie instruktaż tematyczny dla korespondentów i urządzić spotkania z czytelnikami.

Nie wątpimy, że zadania te w pełni wykonamy przy stałej i aktywnej pomocy terenowych organizacji związkowych i partyjnych, Zarządów Okręgowych i Zarządu Głównego ZPPZ, jak również aparatu polityczno-wychowawczego.

EMIL PIECHOWICZ

## ROZWÓJ RUCHU KORESPONDENTÓW



Niezwłoczne interwencje redakcji na krytyczne notatki korespondentów pomogły w usunięciu wielu braków w pracy PMH, żegluga śródlądowej i portów.

Na rozwój ruchu korespondentów w resorcie żegluga zasadniczy wpływ miała przede wszystkim prowadzona praca masowo-polityczna w terenie i współpraca z korespondentami. W ubiegłym roku redakcja zorganizowała doroczny zjazd korespondentów w Gdyni, 2 narady z aktywnym autorskim w Szczecinie i 1 w Gdyni, dwa spotkania zespołu redakcyjnego z czytelnikami w Szczecinie i w Gdyni oraz powołała do życia klub korespondentów „Steru” przy Zarządzie Okręgowym ZPPZ w Szczecinie. Ponadto członkowie ze spółu redakcji „Steru” przeprowadzili pogadanki na blisko 20 kursach zawodowych w PMH, rybołówstwie i żegludze śródlądowej na temat zadań prasy i ruchu korespondentów. Poza tym przedstawiciele redakcji utrzymywali bezpośrednią łączność z korespondentami, spotykając się z nimi na statkach i w zakładach pracy. Dział korespondentów odpowiedział na ponad 500 nadesłanych kores-

## O dobrą literaturę margynistyczną

Wciąż jeszcze odczuwamy brak polskich książek, które by mówiły o pracy na morzu. Na półkach księgarskich zjawiają się prawdziwe „zakreślenia” gwiazdek! „Penikowskiego”, „Kuter na szczytach” Bądkowskiego, „Światło na maszcie” Przewoźnika i dwie książki Melissnera. Wszystkie te pozycje nie dają jednak jeszcze pełnego obrazu pracy na morzu i raczej należy je traktować jako ambitne próby naszych literatów w tej dziedzinie. „Ster” zamieszczać będzie w przyszłości fragmenty książek morskich, czerpiąc je wprost z warsztatów pisarskich naszych marynistów. Obok tego drukować będziemy prace, których autorami będą sami pracownicy morza. Zamieszczony obok fragment pochodzi z książki „Trawersy boji GO”, którą pisał I oficer s/s „Lublin” — Walenty Milenuszkin. (S.)

ZAPISANY dziennik okrętowy stawał się coraz grubszy. Codziennie dochodziła nowa strona. Z kalendarza dzień po dniu spadała jedna kartka.

Po prawej burcie został Gibraltar, Cap Finistere, Zatoka Biskajska. Z dala po lewej burcie błysnęło światło Land's Endu. Znow byliśmy w Kanale. Po lewej stronie brzegi Anglii. Statek rwał naprzód, spieszył się, pędził całą siłą swego motoru do domu. Odległość do Gdyni malała z każdą godziną i każdą minutą.

Zycie szło znow swym normalnym torem pracy na statku.

W kabinie Ewcia uśmiechała się z fotografii. Wydawało mi się, że uśmiech ten jest z każdym dniem jaśniejszy i bardziej wesoły. Już zostało niewiele. Jeszcze prawie tydzień i będziemy razem. Ale za to miało się wrażenie, że czas jak na złość zaczął iść wolniej. Zegary jak gdyby zwolniły swój bieg.

Była godzina dwunasta w nocy. Spojrzałem na fotografię, powiedziałem Ew-

ci dobranoc i zmęczony czytaniem zasnąłem...

Obudził mnie zwolniony ruch motoru. Statek drżał inaczaj. Jakieś bardziej miękkie i ciche drżenie. Głuchy hałas motorów zmniejszył się. Nafoszyrowane wskazówki zegara wskazywały dwadzieścia pięć po drugiej.

W kabinie było zupełnie ciemno.

Odezwał się długi, przeciągły ryk syreny okrętowej. Przyłtimiony głos wdzierał się do kabiny.

Zadźwięczał dzwonek telefonu maszynowego. Na korytarzu szcęknięty cicho przewody prowadzące do motoru. Z dotu odpowiedziano na sygnał. Obróty śruby zmniejszyły się jeszcze bardziej. Drganie kadłuba prawie że ustało.

Szliśmy bardzo wolno na przód.

Aha! Na górze — mgła! Ryk syreny poleciał na morze. Długi. Przeciągły. Niski. Krzyczał, że my tu jesteśmy! Uwaga! Jeszcze ostrożnie!

Zapaliłem światło przy koi. Spojrzałem na zegarek. Była druga trzydzieści.

Ster



## O zwiększenie szybkości statku

z doświadczeń załogi parowca „Woronieź”

Niżej zamieszczony artykuł jest kontynuacją i zakończeniem serii artykułów opublikowanych w naszym piśmie o osiągnięciach parowca radzieckiego „Woronieź”, którego załoga w okresie pierwszej powojennej pięcioletki była inicjatorką współzawodnictwa o zwiększenie szybkości statku.

W CZASIE zimowego remontu parowiec „Woronieź” stał na stoczni w Archangielsku. Gruby łód pokrył basen stoczniowy. Na statku spuszczone parę. W kożuchu i walenkach (buty filcowe) stał przy zaśniętym trapie milczący wachtowny. Załoga statku zakwaterowała się na ładzie. Każdego dnia wczesnym rankiem rozpoczynała wraz ze stocznio- wami ofiarną pracę.

Marynarze rozebrali głów na maszynę, oczyszczili kocioł dla przeglądu przez inspekcję Rejestru Morskiego. Następnie przygotowali mechanizmy do remontów, wykonywanych przez stocznio- wic. Jednak największą część napraw załoga pozostawiła dla siebie, pracując ściśle według wykresu i formuły technicznych, w których odnotowano zakres, normy i wartość prac. Każdy formularz podpisywał starszy mechanik. W ten sposób ustalono procent wykonania zadań, jakoś roboty i zarobek.

Codziennie odbywały się krótkie narady wytwórcze, na których podsumowywano wyniki codziennej pracy.

Kierownictwo stoczni zgodziło się wykonać 50 proc. elementów przezgrywaczy pary pod warunkiem, że załoga je wmontuje. Stocznia dostarczyła również rozpylacze do pompy urządzenia kondensacyjnego, zamiast części rurociągów i wykonała gniazdo zaworu rozrządu pary. Na tym polegała cała praca stoczni. Pozostałe naprawy przeprowadził marynarze, którzy remontowali wszystkie pracujące części mechanizmów, sprawdzili ich wymiary i usunęli zauważone nadmierne luzy. Ponadto wymienili oni liczne części w mechanizmach, m. in. pierścienie tłoków cylindrów wysokiego ciśnienia w maszynie głównej i pierścienie tłoków w maszynach poruszających dynamo nr 1, a następnie przy trzech pompach i windach okrętowych.

Założyli nowe pierścienie na suwakach dynamo nr 2, przy pompach cyrkulacyjnej i zasilającej. Izolacja rurociągów została przeprowadzona całkowicie. Załoga okleiła sznurem i obszyła płótnem ponad 400 m rurociągu.

Zebranie partyjne zażądało od każdego komunisty podniesienia jego przodującej roli na statku, jego pracy masowo - politycznej wśród załogi i wykorzystania wszystkich bolszewickich form, mobilizujących

gi z prawej, cztery rumby!

— Widzę echo! Jest na ekranie! Pięć rumbów z prawej! Odległość sześć kabli!

Sześć kabli! To nawet blisko, wydawał się znacznie dalej.

— Zadzwonić do maszyny, by specjalnie dobrze uważali na sygnały!

— Tak jest! Zatelefonowano na dół. Niski, potężny bas. Prawdopodobnie duży motorowiec.

Zresztą radar określił kierunek, skąd głos przychodził!

Odmachnąłem na znak,



Tym razem chyba nie przewidział mi się. Wyrażałem słyszałem syrenę! Gdzieś około trzech rumbów w prawo.

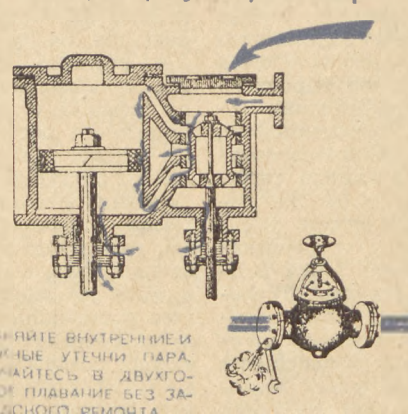
— Kapitanie. Jeden dłu-

że już wiemy. Zobaczył. Odwrócił się i wpatrywał się w prawą burzę.

Syrena obcego statku zagrzmiła bliżej. Dużo bliżej!

## МОЛЯКИ СЕВЕРА!

Боритесь за культурную эксплуатацию судовых механизмов. Держите их под паром по мере необходимости. Проводите профилактический осмотр в предусмотренные сроки.



Ulotka agitacyjna Żegluga Północnej ZSRR wzywająca marynarzy do właściwej eksploatacji mechanizmów okrętowych. Ulotka wskazuje na to, że należy punktualnie przeprowadzać profilaktyczne przeglądy i że trzeba usunąć zarówno wewnętrzną jak i zewnętrzną utratę pary. Wzywa ona do dwuletniego pływania bez remontu stocznioowego.

marynarzy do walki o przedterminowe wykonanie planu rocznego.

Organizacja partyjna wzięła pod swój nadzór sprawę sporządzenia wykresu profilaktycznych przeglądów. Jeszcze przed wyjściem statku w pierwszy rejs komuniści zawarli indywidualne umowy, w których dokładnie określono, co oni konkretnie zobowiązują się zrobić dla ulepszenia technicznej eksploatacji mechanizmów. Dzięki agitacyjno - masowej pracy bezpartyjni członkowie załogi poszli w ślad za patriotycznym przykładem komunistów.

## CAŁA PARĄ NAPRZÓD!

Na początku nawigacji pierwszy numer gazetki ścisłej wyszedł pod nową nazwą: „Cała parą naprzód”. W artykułach i notatkach zamieszczanych w gazecie wzywano marynarzy, aby ofiarnie i z poświęceniem realizowali postawione przed nimi zadania. Stachanowcy upowszechniali tą drogą swoje metody pracy. W świetlicy statku i w pomieszczeniach załogi rozwieszono plakaty i hasła.

Pierwszy rejs spełnił pokładane w nim nadzieje. Szybkość statku zamiast planowanych 9,2 mil na godzinę, osiągnęła 9,7 mil. Ciśnienie pary w kotłach utrzymywało się średnio na 14 atm. Temperatura przegrzewu pary wynosiła 300 stopni, tj. o 60 stopni więcej niż przed wymianą elementów przegrzewaczy.

— Słyszysz jego motor?... — Tak! Wyraźnie słychać. W tym kierunku. — Tak! — Uwaga na sterze i telegrafie maszynowym! — Uważajcie!... — Tak jest!...

Głos pracy motorów stawał się coraz wyraźniejszy. Bliższy. Można było rozróżnić równą pracę cylindrów. Po głosie poznać było, że statek prawdopodobnie jest nowy i duży.

Obróciłem oczy, by wpatrywać się w mgłę. Jeszcze nie widać! Słychać coraz lepiej...

— Jest!... We mgle błysnęło czerwone światło na lewej burcie drugiego statku. Wysooko w górze było białe, to powe.

Czarne cielsko kadłuba przesunęło się o jakieś czterdzieści, może pięćdziesiąt metrów od naszej burty. Dziób... mostek... nadbudówki... maszty, bomby... rufy...

Wolno prześliznął się w czerni nocnej mgły. Wyrażało się słychać brzęczący dźwięk pracujących motorów. Prześliznął się. Pokazał rufę. Błysnął swym białym światłem i rozpuścił się we mgle.

Moc maszyny głównej była o 36 KM wyższa od planowanego zadania.

Palacze — stachanowcy zmniejszyli zużycie paliwa o 72 t. Jest to więcej niż zaoszczędzono w ostatnim kwartale roku poprzedniego.

Moc maszyny głównej i szybkość parowca zwiększyły się dzięki temu, że w pierwszym rejsie próżnia wynosiła 94 proc.

Załoga „Woronieża” z wielkim powodzeniem wykonała plan przewozów czwartego roku powojennej stalinowskiej pięcioletki.

Już 19 września realizowała ona plan państwowy we wszystkich wskaźnikach.

Uzyskane zwycięstwo produkcyjne pozwoliło marynarzom podjąć nowe socjalistyczne zobowiązania — do 7 listopada przekroczyć o 35 proc. roczny plan przewozów.

W przeddzień rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej załoga „Woronieża” zdobyła pierwszeństwo we współzawodnictwie, a tym samym Czerwony Sztandar Przechodni Żegluga Północnej.

W 1951 r. rozwijając coraz szerzej socjalistyczne współzawodnictwo o pełne wykorzystanie rezerwy, wykonała ona w dniu 15 listopada plan roczny w tonach w 103,3 proc. i w tonomilach w 115,9 proc., podwyższając równocześnie szybkość statku ponad szybkość stocznioową na 11,16 mil na godzinę.

Puściłem ręce z relingu. Nerwy odprężyły się. Syrena cichła. Była coraz słabsza. Aż znikła zupełnie.

— No! Teraz możemy za pałki!

— Szuszenie! — Radar czysty? — Nie ma nic na ekranie, kapitanie!

— Dobra. Ciepło papierosa upadało do płuc. Grzało swym trochę grzącym dymem.

Przetarłem oczy i mokradłonią starłem z twarzy wilgoć, która zbierała się dużymi kroplami.

Wstrząsnął mną dreszcz zimna. Mokra! Zimna! — Już świt. Idź Walek, dokończ spania! Ja postoję, a potem zmienisz mnie w dzień.

— Dobrze!

W kabinie było ciepło i sucho. Rozebrałem się. Wytarłem twarz i ręce ręcznikiem. Zgasilem światło. A teraz spać. Nawet cztery takie godziny potrafią zmęczyć.

To nic! Jeszcze tylko kilka dni i będę w domu.

WALENTY MILENUSZKIN I oficer na s/s „Lublin”

# WZMOCNIJMY PRACĘ MASOWO-POLITYCZNĄ

w okresie międzyzawodowym

**R**OK 1953 nakłada na żeglugę śródlądową nowe, poważne zadania, wyrażające się we wzroście przewozów towarowych w stosunku do ub. r. o 34 proc. W tych warunkach dobre przygotowanie taboru i kadru do nowej nawigacji oraz usunięcie dotychczasowych błędów w pracy administracji i utrzymanie rytmiczności wybijają się na czoło najbliższych zagadnień. Można to osiągnąć na gruncie odpowiedniego zorganizowania remontów i samoremontów, szeroko rozwiniętego szkolenia, obejmującego zarówno pracowników partyjnych, ZMP-owców jak i bezpartyjnych w powiązaniu z masową pracą polityczno-ideologiczną. **Wykonanie bowiem wciąż rosnących zadań wymaga przede wszystkim wzmocnienia i pogłębienia pracy masowo - politycznej.** Najlepszą zaś okazją do prowadzenia tej pracy jest właśnie przerw na nawigacyjną, w czasie której większość załóg przebywa na zimowiskach. **Ten więc okres czasu powinien być wykorzystany do organizacji partyjnej, związkowej, młodzieżowej i aparatu polityczno - wychowawczego do podniesienia na wyższy poziom świadomości społeczno-politycznej załóg pływających.**

Nie wszystkie zimowiska posiadają własne świetlice. Wyszukiwanie i urządzenie pomieszczeń, w których można by było prowadzić zasadniczą pracę masowo - polityczną — oto jedno z pierwszych zadań aparatu pol.-wych.

**J**AKIE obowiązki ciążyą na aparacie polityczno - wychowawczym?

Uchwała Sekretariatu KC PZPR określa te zadania następująco:

- walka o wykonanie planów produkcyjnych;
- systematyczna praca polityczno - wychowawcza;
- walka o podniesienie kierowniczej roli organizacji partyjnej;

- wzmocnienie dyscypliny pracy;
- walka z przestojami taboru;
- troska o podniesienie wiedzy fachowej kadru.

Naturalnie zadania te muszą być wykonywane w oparciu o organizację partyjną, które powinny być do tego odpowiednio przygotowane. Na przestrzeni rocznej działalności aparat nasz ma na tym odcinku już poważne osiągnięcia. Np. w Giżycku uzdrowiono stosunki w stoczniowej organizacji partyjnej. Dzięki bojowej postawie organizacji partyjnej w Ekspozycje Giżyckiej załoga tamtejsza przełamala trudności, rozszerzyła ruch wśród zawodniczek, a to znowu pozwoliło jej zdobyć propozycję przechodni. W Ekspozycji Kraków aparat pol.-wych. uaktywnił pracę organizacji ZMP. Utworzono tam brygadę ZMP-owską na galarze nr 0128, która podjęła walkę z przestojami.

Mimo tych sukcesów nie wszystkie organizacje stoją już na wysokim poziomie. Niektóre z nich nie dostrzegają błędów popełnionych przez administrację, nie widzą słabej pracy organizacji młodzieżowych i związkowych. Dlatego niedostatecznie analizowano zdolność przewożenia poszczególnych jednostek, jak to było podczas jesiennej kampanii burzyczej np. w Kępie Holnickiej, gdzie 25 proc. taboru nie było wykorzystane.

Ekspozytura warszawska, do której należy tabor, wprowadziła wiedza o tym, ale dopiero na interwencję aparatu pol.-wych. usprawniono przeładunek, co pozwoliło zwiększyć obrót taboru. Zdarzały się również wypadki w tej samej Ekspozycji, że statki pasażerskie, a nawet holowniki oczekiwały 3 dni na bunkier.

**Przed aparatem pol.-wych. stoi więc zadanie dopomożenia do dalszego**

**podniesienia pracy organizacji partyjnych, młodzieżowych i związkowych i przy ich współdziałaniu zmo bilizowanie załóg do terminowego, jakościowego i rytmicznego wykonania remontów i samoremontów.** Okres zimy, w którym załogi grupują się przy portach i na zimowiskach, powinien być również wykorzystany do uporządkowania ewidencji partyjnej.

Jednym z pierwszych zadań aparatu pol.-wych. jest obecnie wyjaśnianie wodniakom i ich rodzinom znaczenia uchwały Rządu z dnia 3 stycznia br. Trzeba prosto i zrozumiale odpowiadać na stawiane przez nich pytania, demaskować spekulantów i kulaków, zwalczać siane przez nich nastroje panikarskie, pogłębiać zaufanie do naszej Partii i Rządu.

**W**AŻNYM zagadnieniem jest również umasowanie ruchu współzawodnictwa pracy i wprowadzenie nowych, wyższych jego form. Nowe metody pracy natrafiały dotychczas w żegludze śródlądowej na szereg trudności, wpływających przeważnie z niewiaźry administracji w ich wprowadzenie i uzyskanie efektów oraz z niedostatecznego uświadczenia społecznego załóg pływających. A przecież żegluga całodobowa, ruch rusztanowski za początkowany na Wiśle przez holownik „Kujawy” przyczyniły się w poważnym mierze do zwiększenia zdolności przewozowej taboru pływającego. Potwierdzeniem tego jest choćby sukces załogi holownika „Łosoś” z Ekspozytury gdańskiej.

Kierownictwa poszczególnych ekspozytur, jak bydgoskiej i gdańskiej podchodziły z rezerwą do tego postępowego stylu pracy, tłumacząc się brakiem wyposażenia, kadru itp. Z tego stosunku wypływały często drobne niedociągnięcia, które z kolei zniechęcały załogi pływające do

kontynuowania przodujących metod pracy. Nieodpowiednie wyposażenie jednostki do nocnych pływów, np. za słabe reflektory, odegrało poważną rolę w rozszerzeniu żeglugi całodobowej. Należy więc obecnie położyć szczególny nacisk na dostateczne wyposażenie jednostek, przygotować je do ruchu całodobowego nie tylko w górę, ale i w dół rzeki.

Przy remontach i samoremontach trzeba także pomyśleć o wprowadzeniu mobilizujących form wśród zawodniczek pracy, gdyż dotychczasowe zobowiązania były często podejmowane tylko dla efektu. **Jedną z takich form może być remontowy list gwarancyjny, który zapewni jakościowe i terminowe wykonanie prac.** Listem tym można przeciwobjąć zarówno brygady wodniaków zatrudnionych przy samoremontach, jak i stoczniowców. Przy wprowadzeniu nowych form trzeba jednak pamiętać o ich spopularyzowaniu, o omówieniu z poszczególnymi pracownikami ich znaczenia i korzyści.

Niezmierzalnym ważnym zadaniem jest walka o podniesienie poziomu dyscypliny pracy. Słaba bowiem dyscyplina była dotychczas jedną z podstawowych przyczyn niedociągnięć w pracy żeglugi śródlądowej. Zaobserwowano wypadki, że pracownicy po 5 dni o puszczały pracę i nie ponosili za to konsekwencji.

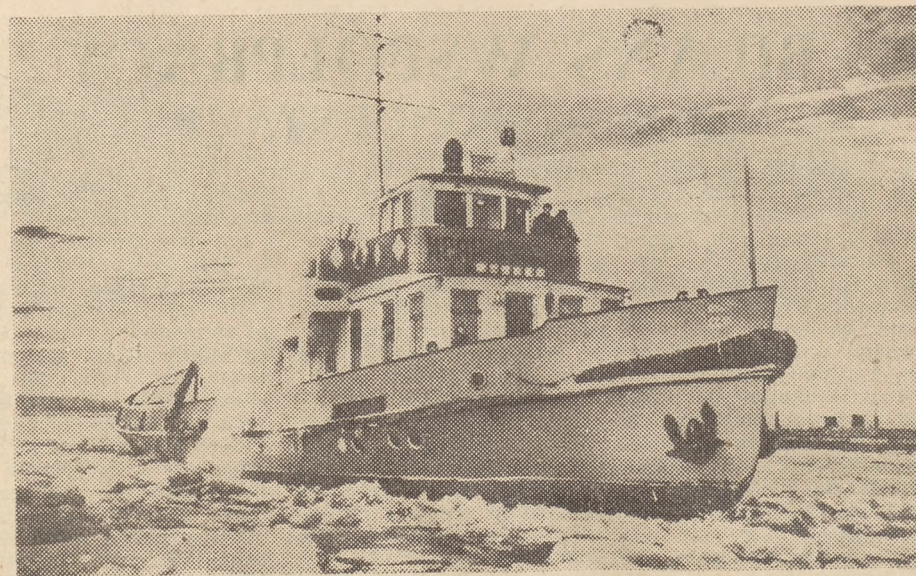
Również awarie są często spowodowane brakiem dyscypliny i niedbalstwem. Nie wszystkie organizacje partyjne zdają sobie sprawę z tego, że za rozluźnieniem dyscypliny pracy może ukrywać się szkodliwa propaganda, a zatem wróg i dlatego nie zawsze dostatecznie przeciwdziałają złu.

**P**RACA masowo-polityczna powinna być prowadzona wszelkimi możliwymi środkami i na wszystkich odcinkach, a więc podczas szkolenia zawodowego, w indywidualnych rozmowach itp. Zorganizowanie i szersze rozwinięcie działalności masowo-wychowawczej będzie łatwiejsze, gdy świetlice staną się rzeczywistym ośrodkiem kulturalno-oświatowym. Można tu wtedy organizować głośne czytanie i dyskusje nad ważnymi artykułami z prasy, omawiającymi zagadnienia polityczne i gospodarcze. Można również prowadzić prasówki, które systematycznie zapoznawać będą wodniaków z wydarzeniami krajowymi i za granicą. Dużym powodzeniem cieszą się zwykle pogadanki o przodownikach i ich metodach pracy, o racjonalizatorach i ich usprawnieniach. Doskonałe efekty dają także grupowe wybieczki do kin, teatrów, zwiedzanie budowli socjalizmu i omawianie oglądanej tematyki.

Nie wolno też zapomnieć o sprawach bytowych. Na tym odcinku jest wiele do zrobienia, zwłaszcza drobiazgowych, jak nieterminowość i niewłaściwy rozdział mundurów, ekwiwalenty, przeoczenia i niedociągnięcia obliczeniowe w listach wypłat itp. Aparat pol.-wych. mając bezpośrednią łączność z załogami pływającymi i stykając się stale z ich krytycznymi uwagami powinien aktywnie przeciwdziałać i usuwać niedociągnięcia, nie zapominając, że wróg wykorzystuje nawet drobne niedociągnięcia dla rozwijania fałszywej propagandy.

Weszliśmy w czwarty rok Planu 6-letniego, rok intensywniejszych zadań. Od aparatu polityczno-wychowawczego wymaga się również wzmocnienia wysiłku, uaktywnienia i ubojowienia organizacji partyjnych, związkowych i młodzieżowych oraz administracji i co najważniejsze wychowania nowego człowieka.

**I. CZARNECKI**  
Z-ca Dyrektora do Spraw Pol.-Wych.



Przez wołgo-dońską drogę wodną przeszło już ponad dwa tysiące statków. Z południowych obszarów kraju dostarczyły one na północ setki tysięcy ton zboża kubańskiego, surowców dla przemysłu, z północy na południe zaś — materiały drzewne, nawozy sztuczne, maszyny. Przewieziono kilkadziesiąt tysięcy pasażerów.

Parowiec „Akademik Byków” przeprowadził z Morza Cymańskiego ostatnie barki z drewnem dla stoczni dolnego Donu, zamykając pierwszą nawigację na Wołgo-Dońskim Kanale.

Na zdjęciu: lodolamacz „Iwan Susanin” w czasie pracy na trasie Wołga-Don.

## Ekspozytura gdańska przygotowała się do zimowiska

Okres remontów zimowych poprzedziła wytyczona praca przygotowawcza: opracowanie dokumentacji technicznej dla wielu statków, sporządzenie wykazów napraw na poszczególnych jednostkach i zapotrzebowanie na materiały. Plan przewiduje, że około 50 proc. taboru zostanie wyremontowane sposobem go spodarczym, reszta zaś na stocznich. Aby dopilnować terminów i jakościowego wykonania remontów stoczniowców zostaną tam zatrudnione załogi że glugi, które równocześnie będą pomagać przy naprawach. W tych warunkach wykonanie remontów na stocznich nie powinno na trafiać na specjalne trudności.

Bardzo szczegółowo opracowano akcję samoremontów. 13 grudnia na naradzie roboczej przedstawiono załogom plan, który przewiduje, że z najlepszych fachowców zorganizowane zostaną grupy remontowe. Będą one przeprowadzać prace na poszczególnych jednostkach. I tak **Gustaw Cendrowski, Goławski, Roński i Borowski** będą stanowili jedną grupę i naprawiały maszyny i urządzenia na statku „Barlicki”, a następnie pomogą przy remoncie statku „Delfin”. Stworzy się także cztery grupy. Oprócz nich dwie brygady złożone z kierowników statków, sterników i marynarzy przeprowadzą naprawy nadbudówek i osprzętu na wszystkich jed-

nostkach przy pomocy przygotowania technicznego, a ostatnia brygada złożona z palaczy i marynarzy oczyści kolejno wszystkie kotły.

W dyskusji załogi wypowiedziały się za wyremontowaniem jak największej ilości jednostek we własnym zakresie. Kpt. **Stefan** z „Oksywie” złożył w imieniu załogi zobowiązanie, że dla uczczenia Wiedeńskiego Kongresu Narodów w Obronie Pokoju wykona na statku wszystkie potrzebne naprawy. Kpt. **Szymański** zgłosił podobne zobowiązanie w odniesieniu do statku „Hibner”, rzucając przy tym projekt, aby równocześnie na statku urządzić 4-osobową kabinę mieszkalną.

Wodniacy wysunęli jednak szereg zastrzeżeń co do celowości tworzenia grup remontowych. Wycho- dząc bowiem z założenia, że załoga znając najlepiej wszelkie niedociągnięcia swojej jednostki najsporniej potrafi je usunąć. Kpt. **Rutkowski** wskazał na przykładzie statku „Wróblewski”, że częste zmiany ujemnie wpływały na pracę statku.

Jak wynikało z wypowiedzi, niektórzy wodniacy nie zrozumieli korzyści, wynikających z wprowadzenia nowych metod pracy. Szeroka agitacja winna rozwiązać wszelkie wątpliwości.

Wysunięta przez dział techniczny koncepcja jest

śluszną, zwłaszcza gdy nadzór nad robotami powierzy się kierownikowi lub mechanikowi remontowanego statku. **Należałoby w toku akcji szeroko rozwinać współzawodnictwo pracy.** Remontowy list gwarancyjny, którym brygady zapewniałyby terminowe i jakościowe wykonanie napraw, byłby najwłaściwszą formą współzawodnictwa. Trzeba tylko, aby tą sprawą zainteresował się bliżej aktywny związkowy i go spodarczy.

Ażby jednak zapewnić pełne powodzenie akcji remontowej należy spełnić dwa warunki: terminową pomoc pogotowia technicznego i dostawę potrzebnych materiałów. Jak wynika z planu pogotowie techniczne ma przepracować 6.000 robocznych godzin. Ponadto Ekspozytura zarezerwowowała 3.000 robocznych godzin na stocznich na nieprzewidziane prace. Z doświadczenia jednak wiadomo, że wspólpraca ze stoczniami nie jest jeszcze dostatecznie uregulowana. Należy więc liczyć przede wszystkim na własne siły. Tymczasem pogotowie techniczne pracuje z niepełnym stanem załogi. Jeżeli więc grupy remontowe w jednym czasie rzucą na warsztat większą ilość obróbki mechanicznej, spawania itp. może powstać tam „wąskie gardło”. **Jedynym rozwiązaniem byłoby tutaj sporządzenie godzinowego harmonogramu, który regulowałby tak prace grup, jak i pogotowia technicznego oraz dopływ materiałów.**

Zaopatrzenie — to najbardziej czuły instrument w tym czasie. Od tego zależy załogi w dużej mierze terminowe wykonanie prac. Wprawdzie w gdańskiej Ekspozycji techniczne dostawy zostały do rozwiązania spraw materiałowych, wykorzystując w tym celu remanenty pokrewnych przedsiębiorstw, to jednak nie wszystkie potrzebne materiały są zapewnione.

Remonty prowadzone w okresie zimowym wymagają zwrócenia szczególnej uwagi na sprawy bytowe, a więc na zabezpieczenie załóg przed zimą, na zmo bilizowanie OZR dla zapewnienia im ciepłej strawy oraz pomieszczeń mieszkalnych itp. Tymczasem załogi gdańskie otrzymują w Domu Żeglarskim płatne pomieszczenia, ale bez koniecznych wygód. Mówili o tym kpt. **Rutkowski**, mechanik **Foryski** i inni. Wielu z nich prowadzi w tym czasie dwa domy, a więc nie wystarcza na wygodniejszy hotel czy restaurację. Trzeba by więc porozumieć się z OZR w Bydgoszczy i Warszawie, zorganizować ewentualnie na okres zimowy stołówkę, w Domu Żeglarskim i w służbowych pokojach noclegowych zapewnić wygodniejszą warunki mieszkalne oraz zapewnić godziwą rozrywkę, czyli uaktywnić pracę świetlic. Zharmonizowanie tych wszystkich elementów może dopiero zapewnić pełne powodzenie pracy w zimie.

## ZAŁOGA GIŻYCKA ZDOBYŁA PROPORZEC

**Z**ałogi bydgoskie wezwały wodniaków Wiśły do współzawodnictwa. „Gdański holownik „Łosoś” bije wszystkie rekordy”. „Ekspozytura Kraków i Warszawa zaciebie walczą o plan”.

Takie odgłosy dochodziły do najmniejszej placówki Żeglugi na Wiśle — Ekspozytury Rejonowej w Giżycku. A tu piętrzą się trudności. Nie wytoczony szlak ukrywa różne niespodzianki, które mogą łatwo spowodować awarie. Silniki stare, dobrze już wypracowane grożą w każdej chwili li wycofaniem holowników z eksploatacji. Burzliwe je ziora utrudniają holunek, a porywiste wiatry rozrywają tratwy. Największą, zdra- wałoby się nieprzewidywaną przeszkodą był wreszcie brak retmanów — bez nich przecież nie można łowić tratw.

— Wszyscy wodniacy Wiśły współzawodniczą o proporzec przechodni — mówi li giżycki żeglarz. — Z frontu walki o pierwszeństwo tak łatwo nie ustąpi- my! Nie poddamy się, chłopaki!

I załogi zakasały rękawy. Wzmogły czujność na szla-

ku, zwiększyły szybkość handlową, włączyły się do walki o zdobycie masy towarowej, wzięły pod socjalistyczną opiekę maszyny i urządzenia taboru pływającego.

Mechanicy **Dehn i Gulbicki**, których holowniki były najbardziej zagrożone, wiedzieli, że zmniejszenie troski o silniki oznacza wycofanie jednostek z eksploatacji, a tym samym „położenie” planu. Dlatego usuwali każdy nawet najdrobniejszy defekt, co pozwoliło im na przepływanie całego sezonu bez pozaplanowego remontu.

Kpt. **Wesołowskiemu** nie wystarczyło szybsze dostarczenie masy towarowej do portu docelowego. Walczył on o każdą dodatkową tonę, pilnował, aby jak najszybciej przygotować ładunek.

Załoga holownika „Mamry” z kpt. **Grosiewiczem** za stosowała ulepszone metody zabezpieczenia tratw przed falą.

Młodzieżowa załoga holownika „Komar” osiągnęła 192 proc. normy, a statku pasażerskiego „Nowotko” — 113 proc.

Około 60 proc. załogi stanowią młodzieży. Dotrzymała

ona kroku starym, doświadczonym żeglarzom. Kapitanowie **Jan Baszuk i Nagel** przodowali w pracy. Marynarze **Wojnicz i Zdanowicz**, pom. mech. **Andrzej Baszuk i Koralewski** — to 18-letni chłopcy, przyszłe kadry fachowe Ekspozytury.

Wprowadzone stałe, wspólne narady Ekspozytury i Państwowej Centrali Drzewa pozwoliły usunąć niejedną trudność, a przede wszystkim przyczyniły się do usprawnienia wiązania tratw.

— Walcząc o proporzec — myśleli wodniacy — nie wolno nam zapominać o oszczędnościach. To przecież jeden z punktów klasyfikujących załogi do pierwszeństwa. Tu największymi sukcesami wyróżnili się mechanicy: **Bolesław Zdanowicz** ze statku „Fornalska”, przodownik pracy **Grys** z holownika „Mamry” i **Piotr Baszuk** z „Komara”.

Warsztatowcy nie pozostali w tyle. Brygady **Sarasiaka, Cwaliń i Polakowa** przekraczały normy średnio o 50 proc.

Wzrastająca świadomość polityczna i społeczna, wyrażająca się w kolektywnym wysiłku załóg, przyniosła w efekcie Ekspozytury w Giżycku zwycięstwo — wykonanie planu już 27 października 1952 r. — 100 proc. w tonokilometrach i 166 proc. w tonach. Ekspozytura zdobyła pierwsze miejsce w socjalistycznym współzawodnictwie pracy w Żegludze na Wiśle i zaszczytne wyróżnienie — proporzec przechodni.

Sukces ten zmobilizował załogi do dalszej wytyczonej pracy. Przystępują one do robót zimowych ze wzmocnioną energią.

**JAN MALISZEWSKI**  
Kier. Rej. Ekspozytury w Giżycku



Włodzisław Wilczyński i Piotr Baszuk na pokładzie „Komara”

## O SUKCESACH POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO

**M**ŁODE polskie ratownictwo okrętowe kroczy systematycznie od sukcesu do sukcesu, stając sobie coraz to śmielsze i poważniejsze zadania.

Źródłem naszych sukcesów w tej nowej, ciekawej dziedzinie pracy na morzu jest umiejętne powiązanie pracy politycznej i społecznej z zadaniami produkcyjnymi ratownictwa, w oparciu o bogate wzory i doświadczenia radzieckich pracowników morza. W tym przedsiębiorstwie obserwowaliśmy, jak po każdym większym sukcesie następował przejściowy okres samozadowolenia, który powodował osłabienie tempa prac. Jednak aktywny partyjny potrafił przełamać błędy pracy partyjnopolitycznej i pobudzić ekipy do ofiarnych wysiłków.

Po wydobywaniu pancernika „Gneisenau” oznajmił ekipom statków ratowniczych „Światowid” i „Smok”, że czeka je nowe i trudne zadanie. Zadanie to brzmiało: „Wydobyć wrak „S” leżący pod Jastarnią”.

Opierając się na zdobytych doświadczeniach w pracy masowo-politycznej egzekutywa podstawowej organizacji partyjnej w PRO postanowiła utworzyć na parowcu „Światowid” oddziałową organizację partyjną. Jednakże towarzysze z oddziałowej organizacji partyjnej nie zawsze umieli stworzyć właściwą formę współpracy z załogą i kierownictwem ekipy.

A trudności było niemało. Wrak „S” leżał na głębokości ok. 40 metrów zapadnięty na 12 metrów w grząskim mule. Początkowo wyniki pracy nie były zbyt zachęcające. Oddziałowa organizacja partyjna nie umiała stworzyć atmosfery mobilizującej. Dopiero egzekutywa podstawowej organizacji partyjnej, oceniając powagę nowego zadania, skierowała do obu

ekip oficera KO. Pogłębianie i nastawienie pracy politycznej na zadania produkcyjne zmobilizowało załogi i scementowało zespoły.

Podniesienie poziomu pracy politycznej pogłębiło współpracę ekip statków ratowniczych „Smok” i „Światowid” i zachęciło racjonalizatorów do wzmocnienia swej inicjatywy.

Nie wystarczyło postanowienie prowadzenia odmulanek ejetorami na dwie zmiany. Znany już z kilku pomysłów racjonalizatorskich nurek Bronisław Sadowy, kontrolując postęp prac pod wodą, nie był zadowolony ze słabego tempa. Sprawę przedyskutowano na jednym zebrań. Dwunastoosobowy zespół z Czułowim, Monką i Bronisławem Sadowym na czele po kilku dniach zgłosił nowy, bardzo ciekawy pomysł: zaopatrzenie ejetora w tak zwaną brzoję spulchniającą, która by w sposób mechaniczny spotęgowała odmulanie, prowadzone dotychczas tylko pod naciskiem silnego prądu powietrza i wody. Przy pomocy nowego urządzenia usunięto w 2200 godzinach pracy 22000 m<sup>3</sup> twardego iltu, dochodząc do głębokości 45 m. Według opinii na ukolew Politechniki Gdańskiej, przy pomocy dotychczas w Polsce posiadanych urządzeń należałoby do wykonania podobnej pracy zużyć co najmniej 4400 roboczogodzin. Dzięki usprawnieniu zaoszczędzono 138 roboczogodzin (po 16 godzin) i ponad 237000 złotych.

Gdy wreszcie odsłonięto obie burty wraku, wyłoniła się nowa trudność przeciągnięcia pod jego stępłą stropów dla zawieszenia ciężkiego wraku pomiędzy pontonami. Na całym świecie stosuje się w tym wypadku jeden sposób. Nurek przekopuje pod statkiem tunel szerokości około 1 m i wysokości 1,70 m, przez który przechodzi on na dru-

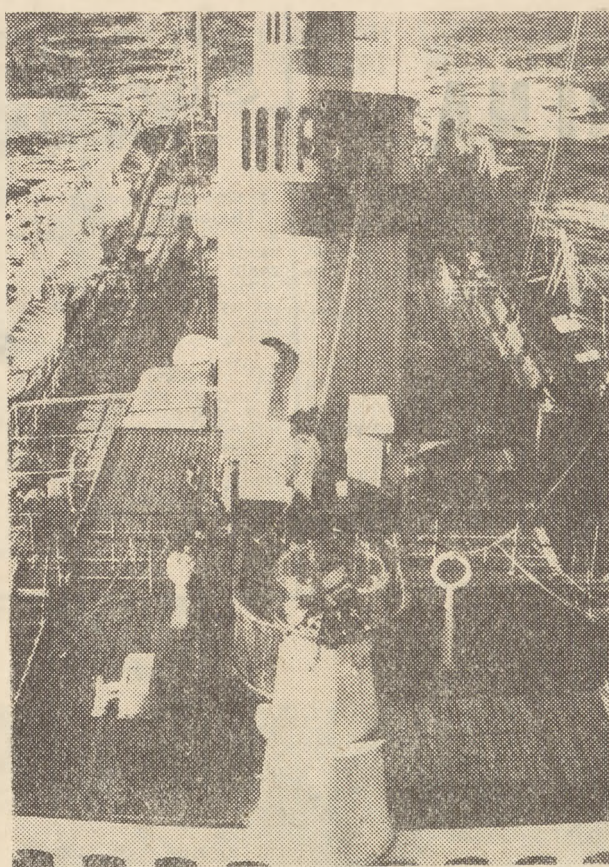
gą stronę statku i przeciąga cienką stalówkę dla wprowadzenia zasadniczego grubego i ciężkiego stropu. Przekopanie takiego tunełu pod statkiem szerokości ponad 21 m, na głębokości około 50 m i w twardej glinie byłoby niemożliwe.

I na to nurek Sadowy znalazł radę, aby pracę, która przez zagranicznych specjalistów uważana jest jako najtrudniejsza i najbardziej dla nurka niebezpieczna, wykonać w czasie po 3 dni na jeden tunel.

W dyskusji w zespole racjonalizatorskim pomysł skrytykował się. W ratownictwie naszym od pewnego czasu stosowana jest armata wodna, która pod bardzo wysokim ciśnieniem wyrzuca strumień wody. Według projektu racjonalizatorskiego siłą nacisku tego strumienia wbija się pod wrakiem tzw. stożek, nazwany przez racjonalizatorów „torpedą”. Wierci on „tunel”, przez który z łatwością przeciąga się stalówki i później stropy.

Choć chwilowo prace pod Jastarnią zostały ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne wstrzymane, załogi nie przerwały pracy nad pogłębianiem swej wiedzy politycznej i fachowej, aby na wiosnę, uzbrojone w nowe zasoby znajomości zagadnień, przystąpić energicznie do zakończenia możliwie w najkrótszym czasie nowego poważnego zadania.

CZESŁAW PIETRZAK



## Na „Batory” zorganizowano szkolenie zawodowe

W czasie obecnej podróży po otrzymaniu podręczników i wytycznych zorganizowano na naszym statku szkolenie zawodowe, które obejmowało dwa działy: pokładowy i maszynowy. Kierownikiem całego szkolenia jest st. oficer Wasilewski. Wykładowcami są oficerowie, mechanicy oraz absolwenci TMM.

Założać należy, że dopiero teraz zorganizowano na naszym statku kursy szkolenia zawodowego. Winę za to ponosi sekcja szkolenia zawodowego przy PLO, która zbyt późno, bo w czasie ostatniego postoju (listopad) dostarczyła podręczniki i potrzebne instrukcje.

BOGUSŁAW SZYMAŃSKI  
Korespondent

### Korzystajmy z doświadczeń radzieckich

## Rozrachunek gospodarczy na statkach czarnomorskich

**N**A wielu statkach Żegluga Czarnomorskiej stosowany jest rozrachunek gospodarczy. Zasada tego systemu polega na tym, że do całej załogi każdego statku doprowadza się plan produkcyjny - finansowy, który szczególnie uwzględnia pozycję wydatków. Na podstawie tego planu sporządza się roczną kalkulację kosztów własnych przewozów w ramach rozrachunku gospodarczego. Kalkulację przeprowadza się oddzielnie dla każdej pozycji bezpośrednich wydatków - na paliwo, racje żywnościowe, paliwo, zaopatrzenie techniczne, opłaty okrętowe, nawigacyjne i agencyjne oraz na obsługę pasażerów i remonty.

Przy wręczeniu załozce statku zleconego planu rejsowego dyspozytor ustala, według sprawozdania działu kontroli dochodów armatora, wpływy w danym rejsie. Ogólną kwotę wydatków rejsu wyznacza on według planowanej kalkulacji i czasu trwania rejsu. W ten sposób załoga każdego statku wychodząc w rejs otrzymuje zlecony plan z konkretnymi wskaźnikami produkcyjnymi i finansowymi.

Codziennie operatywne konto wpływów i wydatków statku prowadzi księgowy, a tam, gdzie go nie ma, jeden z pomocników kapitana. Dochody oblicza się według konosamentów i dokumentów zdawczych - odbiorczych, sprawozdanie kas pasażerskich o ilości sprzedanych biletów, a wydatki - według statkowych dokumentów obiegowych (memoriał kasowy, raport produkcyjny, dzien-

nik maszynowni itp.). Dla właściwego uporządkowania operatywnego sprawozdawczości wydatków, dział zaopatrzenia armatora zapisuje na statku w specjalnej księdze wartość wydanego paliwa, smarów itd. Dla zapoznania administracji statków z cenami opłat portowych i usługowych zaopatrzone wszystkie jednostki w wykaz taryf tych opłat. Każda załoga otrzymuje również cenniki na zasadnicze gatunki materiałów technicznych i paliwa. Poza tym znajduje się na każdym statku, jako materiał pomocniczy, dokładna instrukcja o prowadzeniu sprawozdawczości finansowej oraz szczegółowa kalkulacja rozrachunku gospodarczego.

Po ukończeniu rejsu sporządza się sprawozdanie finansowe, które kapitan oddaje armatorowi wraz z raportem produkcyjnym, przy czym po krótkotrwałych jedynotypowych rejsach dozwolone jest podsumowanie sprawozdań finansowych za cały miesiąc. Statkowe raporty finansowe sporządza się na specjalnych drukach. W tych raportach wykazywane są zasadnicze wskaźniki produkcyjne, planowane i faktyczne wpływy oraz wydatki dla każdej pozycji oddzielnie; umieszczone są również wskaźniki finansowe - koszty własne, stopa dochodowa i wynik finansowy. Do bezpośrednich wydatków statkowych należy bezwzględnie dodać (według planowanych normatywów) pośrednie wydatki statkowe. Jest to konieczne dla wyciągnięcia właściwych wniosków rentowności pracy statku w

rejsie. W dziale głównego księgowego przedsiębiorstwa żeglugowego sprawdzi się operatywne raporty finansowe statków z napływającymi dokumentami finansowymi i podaje się wszystkie zanotowane uwa- gi do wiadomości kapitanom poszczególnych jednostek. Poza tym dział planowania przesyła statkom co kwartał analizę ich działalności produkcyjno-finansowej, sporządzaną na podstawie raportów statystycznych i księgowych.

Praktyka dowiodła, że operatywna sprawozdawczość wpływów i wydatków, prowadzona bezpośrednio na statku, jest poważną pomocą dla marynary - przy realizacji codziennej kontroli wskaźników finansowych i umożliwia im stałą orientację w wynikach pracy. Jest to szczególnie ważne, gdy dany statek pracuje według stachanowskiego wykresu godzinowego.

Załogi statków „Rossija”, „Ukraina”, „Gruzja”, „Wostok”, „Woroszyłow” i wiele innych sumiennie prowadzą operatywną sprawozdawczość wpływów i wydatków, jak również omawiają rezultaty swojej działalności finansowej. Powołało to im osiągnąć w pierwszym półroczu 1952 roku większe od przewidzianych planem efekty finansowe.

Działalność rozrachunkowo-gospodarcza załogi jest jak najściślej związana z jej wytworzeniem walki o przedłużenie okresu eksploatacyjnego statku, lepsze wykorzystanie jego ładowności, zwiększenie szybkości i skrócenie postoju w portach, o oszczędność paliwa, smarów i ścisłe przestrzeganie dyscypliny finansowej załogi. Przykładem tu może być praca załogi motorowca „Gruzja”, która wykonując remont zapobiegawczy mechanizmów, skróciła czas postoju na stoczni o tyle, że mogła dzięki temu odbyć trzy ponadplanowe rejsy. Ponadto załoga tego statku przejawiała inicjatywę w uzyskaniu masowych ładunków, dzięki czemu znacznie wzrosła jej oszczędność. Załoga „Gruzji” podjęła również socjalistyczne zobowiązanie

Ellis Island, 19 lipca 52 r.

MARTIN YOUNG  
tłum. J. Czarnocka

## WYBIERAMY NOWY AKTYW ZWIĄZKOWY

**W**gdańskiej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle załogi wybrały mężów zaufania i nową Radę Zakładową. Nowy aktyw związkowy powinien dobrze przeanalizować styl pracy starej Rady, aby nie popełnić jej błędów.

Nie można powiedzieć, żeby poprzedni aktyw był zły. Grupy związkowe w Gdyni wiązały się na ogół ze swoimi zadaniami. Natomiast go- rzej pracowała Rada Zakładowa. Wprawdzie były powołane komisje, ale w Radzie pracowało tylko przewodniczący tow. Krzyżanowski. W tych warunkach nie można się dziwić, że wiele spraw dosłownie „leżało”. Rada Zakładowa nie interesowała się planami produkcyjnymi i analizą ich wykonania, radiofonizowała niem ekspozytur II klasy, jak Ostroda i Elbląg, nie przejawiała inicjatywy w zorganizowaniu sklepów OZR w Gdańsku i Elblągu. Nie miał kto zająć się sprawami mieszkaniowymi, dopóki tow. Komorowski nie

podjął inicjatywę w tym kierunku.

Ten nienormalny stan zaistniał dlatego, iż członkowie Rady Zakładowej i jej komisje wychodziły z założenia, że jest przecież aparat polityczny - wychowawczy, który ma wiele podobnych zadań, że jest również administracją, która interesuje się także np. zagadnieniami współzawodnictwa. Po cóż więc dublować pracę?

Nowowybany aktyw związkowy powinien więc od samego początku zrozumieć, że nie ma mowy o jakimkolwiek dublowaniu pracy, że jego zadaniem jest wychowywanie ludzi, propagowanie współzawodnictwa, racjonalizatorskiego, zdobywanie mas pracujących, a więc rozwijanie tej pracy. Aparat polityczny będzie pomagał przełamywać trudności, będzie służył radą i wskazówką, ale nie ma obowiązku prowadzić działalności związkowej.

EDWARD JANIKULA  
Korespondent

**Z**ARZĄD Okręgu ZZZP we Wrocławiu potrafił planowo zakończyć wybory do władz związkowych. Wy różniło się przy tym szeregiem rad zakładowych, np. przy RDW Opole i Gliwice, które ukończyły wybory przed terminowo dzięki ofiarnej pracy aktywów związkowych tow. tow. Ostrowskiego, Kola, Rozmusa i Stefani Jarosz.

Wszędzie wybory poprowadzone były nie tylko spr-

wozdaniami, ale i żywą dyskusją. Zebrań wykazali cały szereg osiągnięć poszczególnych rad zakładowych. We wrocławskiej Ekspozyturze Żegluga na Odrze dobrze pracuje OZŻ. Założenie zaś hodowli świń jest niewątpliwie zasługą przewodniczącego Rady Zakładowej tow. Saniuka i kierownika Ekspozytury tow. Sworzewicza. Przy Rejonie Dróg Wodnych Wrocławia otworzono przedszkole dla 70 dzieci.

Większość dyskusantów omawiała zagadnienia produkcyjne i bolączki zakładowe. Stoczniovec domaga się usprawnienia transportu wewnątrzzakładowego, pracownicy dróg wodnych - uregulowania sprawy ryczałtów dojazdowych przy użyciu własnych środków lokomocji oraz zwrotu kosztów podróży dla grup regulacyjnych, wodniacy - dostarczenia płaszczy i kurtek zimowych. We wszystkich prawie zakładach pracy brak jest pomieszczeń sanitarnych, a w zakładach kruszenia i w Kozielskiej Stoczni Rzecznej - świetlice. Pełnomocnicy Zarządu Okręgowego dopilnowali, aby omawiane bolączki były nie tylko zarejestrowane, ale i w możliwie krótkim czasie załatwione.

Przed nowowzbranym aktywnym związkowym stała poważna zadania: mobilizowanie załóg do wspólnej działalności i przestrzegania socjalistycznej dyscypliny oraz inicjowanie przodujących metod pracy, rozwijanie szkolenia i troska o polepszenie warunków bytowych. Pomocy po winni im udzielić wszyscy świadomi związkowcy, umiejętnie posługując się orężem krytyki i samokrytyki.

K. ORŁOWSKI

## Choinki noworoczne

W pierwszej połowie stycznia br. odbyły się liczne choinki noworoczne, zorganizowane dla dzieci pracowników morza i żegludę śródlądową.

Piękne dekoracje sal, dobra organizacja i uroczajność występami zespołów artystycznych program imprez dały

dzieciom chwile wesołej zabawy. Ponadto zostały one obdarowane słodyczkami i książkami lub zabawkami.

Na wyróżnienie zasługują organizacja choinki noworocznej dla sierot po marynarzach i dzieci pracowników ZPGG, która odbyła się w sali Klubu Robotniczego w Gdyni.



(Dokończenie)

Opowiedziałem ci o ludziach, którym złamano życie, którzy cierpią. To w żadnym razie nie wszystko co mógłbym ci powiedzieć. Dzieje się to na wyspie. Wyspa ta nie nazywa się Kożedo i nie jest położona w dalekiej Korei. Jest to Ellis Island i piszę o tej właśnie wyspie, położonej w samym sercu New Yorku, w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Gdybyś pisał do mnie, to adres mój brzmiał: - Ellis Island New York Harbor, New York, USA.

Mały skrawek ziemi, na którym żyjemy i cierpimy, znajduje się w cieniu sławnego Posagu Wolności. Tylko pięć minut jazdy pociągami Lower Manhattan Bay dzieli nas od wielkiego miasta New York z jego sławnymi uniwersytetami, gazetami, bibliotekami, drapaczami chmur, od centrum i źródła amerykańskiego handlu, przemysłu i kultury. Zdać się, że wyciągając rękę można by dotknąć gmachów na Foley Square, uświęconego miejsca spoczynku sprawiedliwości amerykańskiej, po teżnych stacji radiowych, które głoszą światu hymny na cześć amerykańskiej „wolności i demokracji”. W pogodny dzień widzimy jak słońce odbija się w szklanych ścianach gmachu Narodów Zjednoczonych. Gdy wiatr wieje z zachodu, dolatują nas głosy z przejeżdżających nie-

daleko statków wycieczkowych, to przewodnicy opowiadają turystom z innych krajów i z naszej prowincji o wspaniałości New Yorku tego „klejnotu” AMERICANA.

Na tej właśnie wyspie zamknięci jesteśmy ja i ty siacie innych, stąd właśnie piszę ci o ohydzie, o nie-ludzkim prawdziwym, odartym z maski obliczu amerykańskiej klasy rządzącej, ja, więzieni oddzielony od świata murem z cegieł i z siekiami z drutu kolczastego. Jeśli wszystko to dzieje się w samym sercu New Yorku, pod czujnym okiem postępowej opinii publicznej, czemuż się dziwić okrucieństwu popełnianemu na wyspie Kożedo? Jeśli ludożercy, zrzucający bomby atomowe, są zdolni do tak bestialskiego traktowania swych ofiar na Ellis Island, zdolni są również do prowadzenia wojny bakteriologicznej.

A jednak za trzy dni, we wtorek, 22 lipca, na Bellows Island, gdzie Posag Wolności wita na tej ziemi wszystkich przybyszów, od będzie się wiec zwołany przez postępową organizację kobiecą. Wiec ten poświęcony będzie przypomnieniu amerykańskich tradycji wolności i gościnności. Jednym z mówców na tym wiecu będzie moja żona. Dzieci moje będą tam również, a także żona Pechara i ich dzieci, i wiele, wiele innych.

Będą oddzieleni tylko wąskim pasmem wody od El-

lis Island, gdzie więzieni są ich mężowie i ojcowie. Stojąc przy zasiekach z drutów kolczastych będę mógł ich zobaczyć u stóp Posagu.

Będę się czuć ściśle związany z tym miejscem. Przecież mawiając żona moja mówił będzie i ja.

Miłujące pokój ludy są silniejsze, niż ci handlarze śmierci i rzekomi dobroczytnicy świata; bodźcem do ich walki jest potęga i osiągnięcia Związku Radzieckiego. Ludy te potrafią pow-

strzymać zbrodnicze, siejące zarazę, zrzucające bomby ręce podlegaczy wojennych.

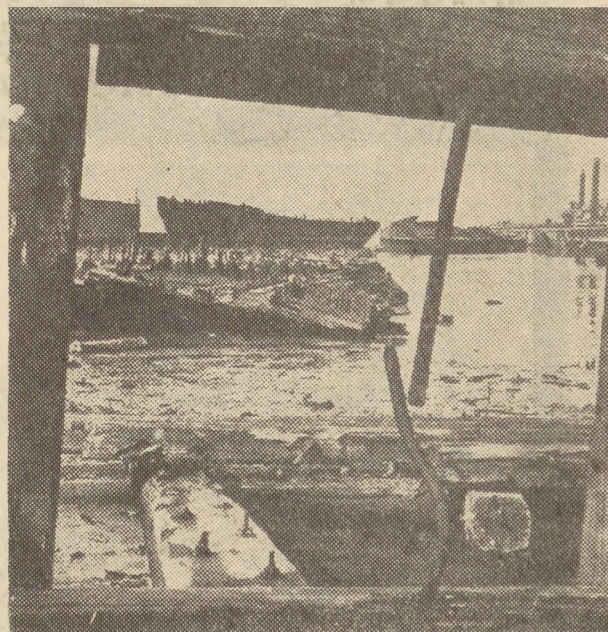
Do widzenia, Bill, Pete, proszę cię pozdrowić. Mam nadzieję, że w wolnych chwilach, kiedy odpoczywasz i cieszysz się wynikami pracy dla socjalizmu, wspomnisz o nas, więźniach na Ellis Island.

Przesyłam ci serdeczne pozdrowienia.

Ellis Island, 19 lipca 52 r.

MARTIN YOUNG  
tłum. J. Czarnocka

## Najbrudniejszy port świata



Amerikanie lubią rekordy. Miasto Chicago uważa np. za „rekordowe” pod względem ilości popełnianych tam... samobójstw. Jak sądzić jednak że szpał tygodnika „Life” Nowemu Jorkowi przybył ostatnio nowy rekord... najbrudniejszego portu świata. Szeroki nurt rzeki Hudson nie potrafi bowiem spuścić do Oceanu dryfujących na Upper Bay odpadków, do polowania których musiano użyć 15 specjalnych barek. Tuż obok drapaczy nieba i nabrzeży, do których zawiąza transatlantyki, spotkać można taki obraz jak na zdjęciu powyżej - cmentarzysko statków u nabrzeża Bayonne.

# AWARIA WSPÓLNA

Do Gdyni płynął parowiec „X” z ładunkiem bawełny. Po minięciu Bornholmu statek dostał się w śnieżny sztorm. Wiatr wzmożył się do SW 7 — 8 B; widzialność — 0. Kapitan zdecydował więc przerwanie podróży, zwłaszcza że statek przestał słuchać steru. W pozycji ok. 7 Mm na NW od Ustki rzucano obydwa kotwice. Nad ranem wiatr zmienił gwałtownie kierunek na NW, dmąc ze sztormową siłą 8 — 9 B, wskutek czego łańcuch prawej kotwicy nie wytrzymał naprężenia i zerwał się. Bezpośrednio potem lewa kotwica poczęła wlec się po dnie. Statek dryfował.

Wkrótce usłyszano szum łamiących się fal. Wejście na mieliznę stało się niuankiem. Parowiec przekroczył ławicę i osiadł na mieliznie ok. 100 m od lądu. Stwierdzono przeciek w dnie. Zaraz wezwano rakietami pomoc, a o świcie wywieszono flagę NC.

W pierwszym etapie akcji wysięk holownika ratowniczego pozostał bez skutku. Wiatr N 6 B, a później NW 8 B (stan morza 4 — 5) utrudniał akcję ściągnięcia statku z mielizny. Również i pomoc maszyn parowca nie dała rezultatu. Dla ratowania więc statku i ładunku kapitan zdecydował o wyrzuceniu części ładunku z a b u r t e. Dopiero teraz, gdy statek stał się lżejszy,

udało się go ściągnąć z mielizny.

Po przybyciu do Ustki oceniono uszkodzenie dna powstałe na skutek wejścia na mieliznę, stratę kotwic, szkody maszynowe (wskutek sforsowania maszyn), pomoc holownika oraz wartość bawełny wyrzuconej za burtę.

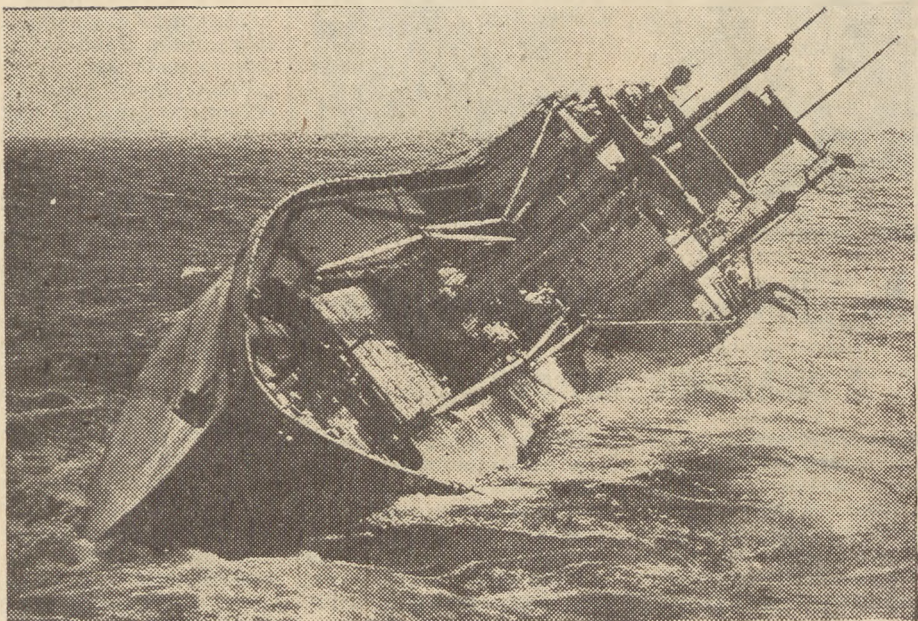
Kto pokryje te szkody?

Otóż nie jest to prosta sprawa. I tak, stratę kotwic i uszkodzenie statku poniesie sam statek (względnie towarzystwo ubezpie-

czenia), natomiast szkody maszynowe, koszty pomocy holownika i wartość wyrzuconego ładunku pokryją wspólnie statek, ładunek i ewentualnie fracht.

Dlaczego?

Otóż dlatego, że strata kotwic i uszkodzenie dna to awaria poszczególna (zwana również — zwykłą), a więc awaria poniesiona przez statek na skutek w y p a d k u l o s o w e g o. Natomiast pozostałe straty i szkody — to awaria wspólna, a więc awaria będąca wynikiem aktu



Przy silnym bocznym kotowaniu ładunek tego statku przesyłał się na jedną burtę. Zachodzi obawa utraty statku... W takiej okoliczności może zdarzyć się awaria wspólna, bowiem... Ale o tym mówi właśnie zamieszczony obok artykuł.

## Kto to potrafi?

|      |      |       |       |       |
|------|------|-------|-------|-------|
| 1    | 2    | 3     | 4     | 5     |
| ce   | nie  | nu    | gtych | cze   |
| 6    | 7    | 8     | 9     | 10    |
| wkra | niem | ni    | go    | cwarz |
| 11   | 12   | 13    | 14    | 15    |
| sześ | ty   | cza   | lat   | do    |
| 16   | 17   | 18    | 19    | 20    |
| ubie | wzbo | cio   | rok   | my    |
| 21   | 22   | 23    | 24    | 25    |
| pla  | wy   | swiad | ga    | let   |

Liczby w kwadratach od 1—25 należy ułożyć tak, aby dawały po kolei, pionowo i wzdłuż przekątnych dany w su m i e — 65. Dla ułatwienia podajemy, że przy rozwiązywaniu należy wstawić w narożne kwadraty od lewej do prawej (u góry i na dole) cyfry: 17, 15, 11 i 9.

**ROZWIĄZANIE ZADANIA**  
Z NUMERU 24/46  
Wyrazy pomocnicze: I) step-ki, II) nurek, III) koka, IV) wydma.

Pamiętaj o odnowieniu prenumeraty „Steru” na rok następny.

Za dobre rozwiązanie nagrody otrzymują: 1) Czesław Walaskowski, Mezowo, p-ta Kartuzi, 2) Maria Mowinska, Gdynia, ul. 10 Lutego 24, 3) Zdzisław Sledziowski, Gdynia 3, 4) Ireneusz Nosek, Elbląg, ul. Zw. Jaszczurczego 23, 5) Jerzy Leckiewicz, Wrocław, Kiełkowska 2.

Książki wysyłamy pocztą.

w o l i l u d z k i e j, r o z m y ś l n e g o c z y n u c i o w i e k a, a b y u c h r o n i ć o d g r o z b y i s t o t n e g o n i e b e z p i e c h e n s t w a m i e n i e b i o r a c e u d z i a ł w e w s p ó l n y m p r e d s i ę w z i ę c i u m o r s k i m (statek i ładunek). Pociągnięto to za sobą szkody i niespodziewane wydatki, a ponieważ ofiary te poniesione zostały dla wspólnej dobra zainteresowanych w tym przedsięwzięciu morskim, słuszne jest więc, że bez względu na to, która ze stron dotknięta została szkoda lub stratą — każdy z uczestników wyprawy, chociażby osobiście sam szkody nie poniósł, odpowiedzialny jest za wyniki szkód i strat w pewnej, przez prawo przewidzianej mierze. Tymczasem przy awarii poszczególnych, szkody i straty ponosi tylko ten uczestnik wyprawy, który został nimi dotknięty.

Awaria wspólna jako instytucja prawa morskiego istnieje niemal tak długo, jak istnieje morska żegluga handlowa. W ciągu wieków, w zależności od rozwoju gospodarczego w ramach poszczególnych formacji ekonomicznej — społecznych, zmieniały się jej formy i sposoby rozliczeń. Ogólną analizę dziejów regulacji awarii wspólnej oraz

omówieniem obecnego stanu prawnego w tym zakresie, zajęli się: mec. K. Rogoyski i kpt. ż. w. W. Zagrodzki w książce pt. „AWARIA WSPÓLNA”, którą wydała niedawno Wydawnictwa Komunikacji.

Dla praktyków szczególnie pomoc stanowić będą przytoczone przez autorów przykłady interpretacji szczegółowej niektórych wypadków. W końcowej części książki zawarta jest ogólna analiza użyteczności awarii wspólnej w gospodarce kapitalistycznej i socjalistycznej oraz gospodarce okresu budowy socjalizmu.

W przedmowie wydawcy piszą, że celem tej książki jest wywniesienie chociażby w części jednej z luk w naszym piśmiennictwie morskim i zarazem przyczynienie się do pogłębienia, przede wszystkim w zainteresowanych pracowników morza znajomości ważnego problemu praktycznego.

Zadanie to książka Rogoyskiego i Zagrodzkiego niewątpliwie wykonała. Za interesować się nią winni za równo teoretycy, jak i praktycy, prawnicy i marynarze.

**ZYGMUNT BROCKI**

**Ster**

## ŚLADEM naszych interwencji

Rada Zakładowa ZZPZ przy Rejonowej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy zawiadomiła nas, że po ukazaniu się notatki kierownictwo zespołu amatorskiego powierzo no wykwalifikowanemu pracownikowi (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 22(44).

W związku z artykułem pt. „Po jesieni jest zima”, zamieszczonym w numerze 23(45) Polska Żegluga Morska donosi, że warzywa do stołówek w Domu Marynarza dostarcza Centrala Ogródnicza Pracownicy, którzy zaniedbali sprawę zaopatrzenia stołówek na okres zimowy, zostali usunięci z zajmowanych stanowisk.

Uznając słusność naszej krytyki Rejonowa Ekspozytura Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy komunikuje, że pięć na barkę „Z 4016” zostanie dostarczony bezpośrednio po otrzymaniu nowego transportu pieców (notatka pt. „Dlaczego?” w numerze 24(46).

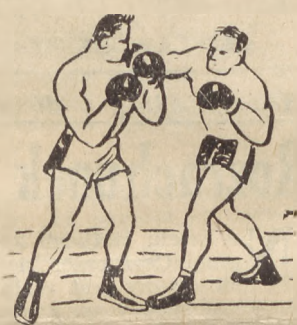
C Hartwig”, Gdynia, odpowiadając na notatkę pt. „Dlaczego?” zamieszczoną w numerze 24(46) wyjaśnia, że dokumenty celne dotyczące statku „Kundshovod” zostały omyłkowo przesłane do Gdańska. Powtórne załatwienie formalności spowodowało pierwsze w ładunku statku.

Polskie Linie Oceaniczne zawiadamiają, że w celu ograniczenia zapasów przyjmowanego bunkru do wysokości konkretnych zapotrzebowań zamówienia zgłaszane przez statki będą bardziej wnikliwie analizowane (artykuł pt. „Założa tankowca Turnia” nie miałyby trudności, gdyby...” w numerze 22(44).

Polska Żegluga Morska informuje, że dwugodzinne opóźnienie samochodu, który przewoził pracowników PZM do gospodarstw rolnych, nastąpiło z powodu choroby kierowcy samochodowego (artykuł pt. „Gdy samochód się spóźnia” w numerze 23(45).

## Kolejarz PMH mistrzem Wybrzeża w boksie

W rozegranym w Elblągu rewanżowym, finałowym spotkaniu bokserskim o mistrzostwo klasy wojewódzkiej miejscowa Stal uległa Kolejarzowi PMH z Gdyni 8:12.



Wyniki techniczne (na pierwszym miejscu zawodnicy Stali): Majda przegrał na punkty z Ptakiem, Lange przegrał ze Zdrowiejskim, Budziński zdobył punkty walkowerem wobec nadwagi Kata (w spotkaniu to warzyśkim zwyciężył Budziński), Czerski przegrał w I rundzie przez tko z Kankowskim, Lichociński uległ Boetcherowi, Sulczyki zwyciężył na punkty Kacie, Heinrich pokonał Talarskiego, Dułkowski przegrał przez tko z Bochenyem, Górny wypunktował Oskierkę oraz Szymański zdobył dla Kolejarza punkty walkowerem wobec braku przeciwnika.

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze, nagrody książkowe otrzymują: JAN MALISZEWSKI z Ekspozytury Rejonowej Żegluga na Wiśle w Giżycku, KAZIMIERZ LICHON z Stoczni Krakowskiej i TADEUSZ KRASKA ze statku „Hugo Kollatąj”.



Marynał Szpilka

## PISZE DO REDAKCJI

Gdy przed miesiącem byłem służbowo w PLO, zauważyłem duże ogłoszenie, że odbędą się wybory do nowej Rady Zakładowej i obecność wszystkich członków ZZPZ jest obowiązkowa.

Pomyślałem sobie: Jasie, korzystaj z okazji i przypatrz się, jak wygląda praca związkowa naszej „góry”, byś mógł przenieść te doświadczenia na statek. Jak pomyślałem, tak zrobiłem.

W dniu wyborów jako „wolny słuchacz” usiadłem skromnie na sali i wraz z innymi (co prawda niezbyt licznymi) uczestnikami czekałem na rozpoczęcie zebrania. Po nieważ jednak „obowiązkowi” związkowcy nie mogli zdążyć na czas, przeto zebranie rozpoczęło się z niedużym opóźnieniem. Muszę zaznaczyć, że zebrani podpisali listę obecności, która konieczna była do wyborów. Na liście znalazło się kilka tak zwanych „w/z” — co znaczy „w zastępstwie kogoś innego”. Na szczęście tych znaków nie było dużo, no i w porę organizatorzy je zlikwidowali. Ogółem przybyła na zebranie więcej niż połowa związkowców PLO.

Następnie rozpoczęło się zebranie i przewodnicząca ustępującej Rady Zakładowej złożyła obszernie sprawozdanie. M. in. powiedziała, że jeśli Rada źle pracowała, to było również winą członków. Ze miała rację, przekonałem się naocznie i w bardzo krótkim czasie. Bo oto po dyskusji ogłoszono prze-

wę. W tym właśnie czasie zaczęło coś nieodparcie ciągnąć związkowców w stronę wyjściowych drzwi. To „coś” było tak silne, że dosłownie w ciągu kilku minut pozostala na sali garstka — co trzeci podpisany na liście.

Możecie sobie Redaktorze wyobrazić miny członków prezydium zebrania, którzy wrócili po przerwie na salę obrad. To była mozaika złości, zawodu, zniechęcenia i utraty uiały w swych towarzyszy związkowych. Przysięgam się, że i ja poczułem cierpką smak w ustach. Nie mogłem zrozumieć, że nawet raz w roku nie mogą poświęcić trochę czasu na tak ważny akt jak wybory władz związkowych. Z winy tych „dezertorów” wybory zostały unieważnione.

Ale natomiast każdy z nich, gdy potrzebuje pomocy, biegnie do Rady Zakładowej i wówczas „zakłada mowę”, że niby to jest aktywnym związkowcem, że udziela się w pracy społecznej, a Rada wcale nie dba o niego. On żąda i musi to mieć. Warto więc, aby niekiedy pracownicy dyktacji PLO przyszli na statek zobaczyć, jak przebiegają wybory. Może wtedy wstydziłoby się swojej apasycznej postawy wobec organizacji związkowej.

Mimo wszystko nie tutaj, że byłem na tym zebraniu, bo o sprawach, o których tylko słyszałem, przekonałem się na własne oczy.

M. mar.  
JAN SZPILKA

## Rozmawiamy z Czytelnikami

W. M., Szczecin. — Dziękuję za miły list i życzenia noworoczne. Słusznie zauważyliśmy, że wydanie nowych przepisów regulujących stosunki pracy w tak ważnej gałęzi gospodarki narodowej, jaką jest transport morski, było niezmierznie potrzebne wobec zupełnie odmiennych warunków ekonomicznych i politycznych okresu budowy socjalizmu.

Korespondencja Wasza jest napisana dobrze, trafnie ujęłaście zagadnienia. Jednak na przyszłość podawajcie więcej żywych przykładów. Wykorzystamy ją w jednym z najbliższych numerów. Serdecznie po zdrowiamy i prosimy o dalszą współpracę.

Stoczniovec, Płock — Pytacie, czy słusznie odmówiono Wam zasiłku rodzinnego za miesiąc listopad z tego powodu, że pracowaliście w tym miesiącu niecałe 20 dni. Wyjaśniamy, że okres usprawiedliwionej nieobecności w pracy powinien być zaliczony do dni pracy w danym miesiącu, nawet jeśli nie było za niego wypłacone wynagrodzenie.

K. Z., Sopot — List Wasz wraz z artykułem otrzymaliśmy. Słusznie podkreślił, że przepisy o bezpieczeństwie i ochronie pracy w okre-

su międzywojennego były opracowane na przestarzałym poziomie technicznym, a władze wydające je uwzględniały interesy właścicieli zakładów pracy i nie przejawiały troski o życie i zdrowie robotnika.

Chętnie zamieścimy Wasz artykuł, ale postarajcie się uzupełnić go o kilka przykładów z terenu Waszego zakładu pracy.

W. Machalski, Gdańsk-Oliwa — Brakujące numery „Morza” i „Steru” możecie nabyć w Oddziale Morskim Wydawnictw Komunikacyjnych, Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 13. Informacje o szkole żegluga śródlądowej przesyłamy na adres domowy.

Jan Umiński, Słupsk — Zostaliście odwołani z urlopu wypoczynkowego. Pytacie, czy podróż z miejsca urlopu do miejsca pracy spowodowana odwołaniem jest traktowana jako podróż służbowa. Informujemy, że dni podróży spowodowanej nie przewidzianym odwołaniem z urlopu należy uważać za dni przepracowane i odliczyć je z okresu spędzonego przez pracownika na urlopie.

Wodniak, Wrocław — Cieszymy się, że chcecie zostać naszym korespondentem. Zapytujemy, jakie tematy nas interesują. Jednostka Wasza tak jak i większość jednostek żegluga śródlądowej znajduje się obecnie na zimowisku. Napisać więc o przebiegu szkolenia ideologicznego i zawodowego na Waszej jednostce, o samoremontach i pracy kulturalno-oświatowej, o trudnościach i osiągnięciach codziennego dnia. Pozdrawiamy całą załogę, życzymy pomyślnych wyników w pracy i czekamy na korespondencję.

Już w następnym numerze podamy listę nagrodzonych uczestników konkursu, którzy uzyskali najlepsze wyniki w rozpowszechnianiu naszego pisma

Sprostowanie

W n-rze 23 (45) naszego pisma do notatki pt. „Więcej koryztać z pomocy PMH” wkładaliśmy omyłkowo, zamiast: „Poznań” winno być „Soldek”.

## NASZE TRADYCJE MORSKIE

ADAM MIEROSŁAWSKI to jedna z pięknych postaci w naszych tradycjach morskich. Na początku pływał jako chłopiec okrętowy, aż doszedł do stopnia kapitana statku. Jako kapitan fregaty „Le Cygne de Granville” (1) odkrył na Oceanie Indyjskim dwie nieznanie dotąd geografom wyspy (2). W okresie Wiosny Ludów

w r. 1848 zjawiał się w Europie na barykadach walczącego o wolność ludu (3). Po upadku ruchów wolnościowych powrócił na morze, pływając na szkunierze, który nazwał „Moja Polska” (4). Zginął śmiercią marynarza w maju 1850 na wschód od wyspy Ile Réunion, na Oceanie Indyjskim.

