

# BIULETYN INFORMACYJNY

## Żeglugi na Odrze

Czerwiec 1986

Nr 3/86

Do użytku służbowego

Exz. nr .....

### T R E Ś Ć

1. Przed X Zjazdem PZPR
2. Dni Morza 86. - Jubileusz Żeglugi na Odrze
3. Narada kierownictwa - Optymistyczna prognoza na I-sze półrocze
4. O wynagrodzeniach
5. Wypadek śmiertelny przestroga dla załóg

OKRĘGOWY URZĄD KONTROLI PUBLIKACJI I WIDOWISK w WROCŁAWIU	
zezwala na druk, powielenie, wykonanie i rozpowszechnianie Nr _____	
nakład 200	format A4
data 19.6.86	podpis M

### Przed X Zjazdem PZPR

X Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej rozpocznie obrady w dniu 29 czerwca 1986 roku w Warszawie. Na zjeździe ogół członków partii reprezentować będzie około 1700 delegatów, wybranych na wojewódzkich konferencjach przedzjazdowych, w dużych zakładowych organizacjach partyjnych i w Ludowym Wojsku Polskim.

Organizacja partyjna Żeglugi na Odrze już na trzecim z kolei zjeździe ma swego delegata. Jest nim towarzysz Bogdan Kleszczewski - członek POP nr 3 przy Dyrekcji i Wydziale Floty we Wrocławiu. Towarzysz Kleszczewski pełniący aktualnie funkcję Sekretarza KW PZPR, był również delegatem na IX Nadzwyczajny Zjazd Partii.

Natomiast delegatem na VIII Zjazd był towarzysz Kazimierz Przeor kapitan żeglugi śródlądowej.

Roboczy program X Zjazdu przewiduje zajęcie stanowiska wobec następujących dokumentów sprawozdawczych :

- Sprawozdanie z działalności Komitetu Centralnego i wykonania uchwał IX Nadzwyczajnego Zjazdu PZPR,
- Sprawozdanie Centralnej Komisji Rewizyjnej,
- Sprawozdanie Centralnej Komisji Kontroli Partyjnej,
- Sprawozdanie Komisji d/s Odwołań IX Nadzwyczajnego Zjazdu, oraz uchwalenia dokumentów programowych i statutowych,
- Program Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej - zmodernizowana wersja uwzględniająca wnioski z ogólnopartyjnej dyskusji,
- Uchwała Zjazdowa - stanowiąca ukonkretnienie długofalowego programu partii na najbliższe pięćioletnie, przy uwzględnieniu dorobku dyskusji nad Tezami na X Zjazd,

- Uzupełnienia, poprawki do Statutu PZPR i regulaminu wyborów delegatów, władz i organów kontrolnych PZPR.

Zjazd dokona także wyborów Komitetu Centralnego i jego Sekretariatu oraz centralnych organów kontrolnych i rewizyjnych.

Wybory Komitetu Centralnego kończą etap kampanii przedzjazdowej, w której dominowały akcenty programotwórcze i jednocześnie otwiera kampanię sprawozdawczo-wyborczą w instancjach partyjnych wszystkich szczebli oraz ogniwach podstawowych partii.

Wybory władz w instancjach i organizacjach podstawowych następować będą w odwrotnej niż poprzednio kolejności, poczynając od Komitetów Wojewódzkich, przez miejskie, gminne, dzielnicowe, komitety zakładowe, aż do POP, OOP i grup partyjnych.

Wybory w instancjach opierać się będą o delegatów wybranych w kampanii przedzjazdowej. Z tych też delegatów wybrane zostaną nowe władze partyjne wszystkich szczebli.

Przewiduje się, że wybory instancji wojewódzkich odbędą się we wrześniu, miejskich, gminnych i dzielnicowych w październiku.

Wybory w komitetach zakładowych i POP przeprowadzane będą w listopadzie i grudniu.

W toku kampanii sprawozdawczo-wyborczej organizacje partyjne i instancje, uchwaląc będą własne programy działania stanowiące konkretyzację uchwał X Zjazdu dla swojego obszaru działania.

W zakładowej organizacji partyjnej Żeglugi na Odrze w ramach kampanii przedzjazdowej przeprowadzono otwarte zebrania połączone z dyskusją nad projektem Programu Partii i Tezami na X Zjazd.

Odbyły się także rozmowy indywidualne z członkami partii.

W toku zebrań, dyskusji i rozmów indywidualnych poruszono szereg tematów, zgłaszano krytyczne uwagi oraz wnioski i propozycje tak w sprawach ogólnopartyjnych, ogólnokrajowych jak i zakładowych.

Z problematyki dotyczącej spraw przedsiębiorstwa najczęściej akcentowano :

- warunki pracy, dyscyplinę i wydajność, jakość pracy,
- usprawnienie organizacji pracy, podniesienie poziomu technicznego statków i urządzeń lądowych, stan drogi wodnej, poprawę dyspozycji i organizacji pracy statków,
- oszczędność paliw i materiałów,
- brak motywacji do wydajnej pracy i oszczędnego gospodarowania,
- niestabilność zasad wynagradzania,

- racjonalizację zatrudnienia, likwidację zbędnych etatów, uporządkowanie spraw czasu i systemu pracy załóg pływających,
- zmniejszenie rotacji załóg na statkach,
- unowocześnienie taboru pływającego

i wiele innych szczegółowych problemów nurtujących członków partii i pracowników przedsiębiorstwa.

Należy oczekiwać, że dalsza dyskusja nad tymi i innymi problemami dnia dzisiejszego i najbliższej przyszłości zostanie podjęta w toku kampanii sprawozdawczo-wyborczej komitetu zakładowego i ogniw podstawowych partii w przedsiębiorstwie. Dyskusja ta winna zaowocować wypracowaniem konkretnego, zwartego i realnego programu działania zakładowej organizacji partyjnej tak w sferze ideologiczno-politycznej jak i społeczno-gospodarczej.

#### DNI MORZA '86 - Jubileusz Żegluga na Odrze

Przed czterdziestoma laty 16 maja 1946 roku holownik "MICKIEWICZ" pod dowództwem kapitana Mariana Głaza, wyruszył z trzema barkami węgla w rejs z Koźła do Szczecina. Tym rejssem zainaugurowane zostały pierwsze w wyzwolonej Polsce, długotrasowe odrzańskie przewozy towarowe. Nieco wcześniej bo w sierpniu 1945 roku holownik "BOLESŁAW CHROBRY" dostarczył 100 ton węgla na trzech barkach z Koźła do Wrocławia.

Organizatorem tych przewozów była "Polska Żegluga na Odrze" - spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, dysponująca w tym czasie : 9 holownikami, 28 barkami bez napędu i 2 barkami motorowymi. Firma ta administrowała także portami i stoczniami rzecznyymi, organizowała ich odbudowę ze zniszczeń wojennych.

Jeszcze w 1946 roku uruchomiono przeładunki w Gliwicach, Koźlu, Opolu, Wrocławiu, Malczycach i Nowej Soli. Stocznie we Wrocławiu i Nowej Soli rozpoczęły systematyczne remonty statków wydobywanych z dna rzeki, których w basenach portowych i nurcie rzeki leżały znaczne ilości. Na początek 1947 roku wyremontowano łącznie 15 holowników, 79 barek bez napędu i 4 motorowe.

W ciągu 1946 roku przewieziono na trasie długiej 53 tysiące ton ładunków w tym 36 tysięcy ton węgla.

Od 1 stycznia 1948 roku spółka prawa handlowego przekształcona została na przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą "Państwowa Żegluga na Odrze", które po kolejnych zmianach sytuacji organizacyjno-prawnej uzyskało 1.10.1951 roku nazwę Przedsiębiorstwo Państwowe "Żegluga na Odrze" z siedzibą we Wrocławiu.

Pod tą nazwą PP Żegluga na Odrze uprawia nieprzerwanie przewozy na zachodnich rubieżach naszego kraju i w Europie Zachodniej do dnia dzisiejszego.

W ciągu czterdziestolecia działalności, przedsiębiorstwo przeszło długą i trudną drogę rozwojową, urastając do rangi największego armatora Żeglugi śródlądowej w Polsce - osiągając pod koniec lat siedemdziesiątych szczyt rozkwitu - tak pod względem ilości floty jak i wielkości przewozów.

Statki Żeglugi na Odrze w okresie czterdziestu lat przewiozły łącznie 143 miliony ton ładunków. Jest to wkład marynarzy odrzańskich w społeczny wysiłek odbudowy i rozbudowy gospodarki narodowej.

Z okazji Jubileuszu Czterdziestolecia Żeglugi na Odrze, w ramach obchodów Dni Morza 1986, odbędą się imprezy okolicznościowe dla pracowników przedsiębiorstwa a także imprezy dla publiczności

w Wrocławiu :

20 czerwca 1986 r. - godz. 13,00 w Domu Marynarza przy ul. Osobowickiej - uroczysta akademia pracowników żeglugi - wręczenie odznaczeń i nagród, koncert i wieczerka towarzyski.

24 czerwca 1986 r. - godz. 17,00 w centrum miasta przy Moście Pokoju impreza dla mieszkańców Wrocławia: prezentacja statków, zawody w sportach wodnych, koncerty orkiestr i zespołów artystycznych na pokładzie statków; iluminacje świetlne. Będzie też mecz tenisa na górnym pokładzie statku typu ATO;

w Kędzierzynie-Koźlu :

20 czerwca 1986 r. godz. 14,00 - akademia dla pracowników wydziału floty - wręczenie odznaczeń i nagród - w świetlicy.

22 czerwca 1986 - zawody sportowe na miejskim stadionie.

22-23 czerwca 1986 r. - port i statki dostępne do zwiedzania dla publiczności.

6 lipca 1986 - "Bal Kapitański" na statku pasażerskim;

w Szczecinie :

14 czerwca 1986 r. godz. 18,00 - akademia dla pracowników Oddziału - wręczenie nagród i odznaczeń - wieczerka towarzyski w "BURDCE" Klubie Techniki i Racjonalizacji Zarządu Portu.

Tegoroczne uroczystości są skromniejsze niż w roku ubiegłym, kiedy to Dni Morza zbiegły się z 40-tą rocznicą wyzwolenia i powrotu Ziemi Zachodnich do Macierzy.

NARADA KIEROWNICTWA - Optymistyczna prognoza na I-sze półrocze.

---

Pod przewodnictwem dyrektora mgr Andrzeja Szafrąńskiego w dniu 31 maja br, odbyło się rozszerzone posiedzenie kierownictwa przedsiębiorstwa z udziałem: kierowników terenowych jednostek organizacyjnych, techniczno-eksploatacyjnej kadry kierowniczej, przedstawicieli organizacji politycznych i zawodowych przedsiębiorstwa. W toku posiedzenia oceniono przebieg realizacji zadań przewozowych i przeładunkowych oraz gotowość techniczno-eksploatacyjną floty, od początku sezonu nawigacyjnego.

Ponadto w oparciu o wyniki bilansu za rok 1985 po badaniu przez biegłych Izby Skarbowej, oceniono sytuację płacową w przedsiębiorstwie i podjęto ustalenia co do niektórych aspektów polityki płac na rok bieżący.

Korzystne dotychczas warunki hydrologiczne na drogach wodnych umożliwiły rytmiczną pracę floty. Zaowocowało to wysokim wykonaniem przewozów i przeładunków, szczególnie na trasie długiej i w przewozach zagranicznych. Na tych relacjach przewozy ładunków realizuje się zgodnie z planem a nawet z wyprzedzeniem w niektórych grupach ładunków. Nieco gorzej kształtują się przewozy kruszyw gdzie odnotowano ilości niższe niż planowano.

Przyczyny trudności tkwią w dużej awaryjności urządzeń wydobywczych i konieczności zdejmowania nadkładu celem uzyskania dostępu do nowych złóż.

Porty wykonały zadania przeładunkowe z nadwyżką tak w tonach jak i wielkości operatywnej pracy przeładunkowej.

Intensywne opady deszczu jakie miały miejsce na przełomie maja i czerwca, spowodowały wzrost głębokości tranzytowej do pełnego zanurzenia statków a także odbudowę zapasów wody zbiornikowej. Zakłada się, że w tych warunkach w czerwcu nawigacja odbywać się będzie bez przerw, na wszystkich relacjach przewozowych.

Na przełomie czerwca i lipca należy liczyć się z dalszymi opadami deszczu nazywanymi przez żeglarzy "świętojanką".

Podaż masy towarowej do przewozu jest wystarczająca do pokrycia całkowitej zdolności ładunkowej naszej floty. Są jednak kłopoty z dostawami węgla do portów z powodu braku wagonów, szczególnie kubłowych. Kierownictwo przedsiębiorstwa pozostaje w kontakcie z Generalną Dyrekcją PKP i czyni starania o zwiększenie puli wagonów kubłowych w obsłudze portów w Gliwicach i Wrocławiu.

W pierwszym półroczu br. przedsiębiorstwo podjęło organizację nowych relacji przewozowych: fosforytów ze Szczecina do Lovosic w CSRS,

22)

cementu luzem i w slingach do Holandii, żwiru do Berlina Zachodniego. Rozważa się możliwość uruchomienia przeładowni żwiru przy wykorzystaniu dotychczasowego poziomu zainwestowania w porcie Ścinawa. Według oceny dyrektora Szafrąńskiego wyniki produkcyjne przedsiębiorstwa za pięć miesięcy br, są zadawalające a prognoza wykonania zadań pierwszego półrocza - optymistyczna.

Zakończyło się badanie bilansu przedsiębiorstwa za 1985 rok przez biegłych Izby Skarbowej. W ostatecznym rachunku po uwzględnieniu utrudnień eksploatacyjnych w ubiegłym roku związanych z powodzią, wyniki przedsiębiorstwa okazały się korzystniejsze niż przyjęto pierwotnie. Między innymi zmniejszeniu uległo obciążenie przedsiębiorstwa podatkiem od ponadnormatywnych wynagrodzeń /PFAZ/ o kwotę 28 mln.zł. Korzystny wynik bilansowy oraz pomyślny przebieg realizacji zadań produkcyjnych w bieżącym roku stanowią przesłanki podjęcia przez kierownictwo przedsiębiorstwa decyzji w sprawie wypłaty dodatkowych nagród i premii za rok ubiegły, dokonania przeszerogowań części pracowników. Rozważa się także możliwość podwyższania stawek premiowych przy przewozie kruszyw, dla wzmocnienia efektów motywacyjnych. Wypłata dodatkowych nagród i premii jest przewidziana pod koniec drugiej dekady czerwca w powiązaniu z obchodami Dni Morza i Jubileuszu Czterdziestolecia Żeglugin na Odrze. Szczegółowiej o decyzjach w sprawie wynagrodzeń piszemy w oddzielnym artykule.

#### O wynagrodzeniach

Uzyskanie lepszego wyniku finansowego za rok 1985 niż założono w planie przedsiębiorstwa, umożliwiło Kierownictwu przedsiębiorstwa podjęcie decyzji o uruchomieniu dodatkowych środków finansowych na nagrody i premie dla pracowników.

Ze zwiększonego funduszu załogi przeznaczono 8 mln.zł. na nagrody dla pracowników, którzy szczególnie dużym wkładem pracy przyczynili się do wypracowania osiągniętego zysku przedsiębiorstwa. Kwotę 8 mln.zł. podzielono proporcjonalnie do stanu zatrudnienia na wszystkie jednostki organizacyjne przedsiębiorstwa, tj. Dyrekcję przedsiębiorstwa, Wydział Floty Wrocław, Wydział Floty Kędzierzyn-Koźle, Oddział w Szczecinie, Zespół Portów Odry Górnej i Zespół Portów Odry Środkowej.

Przyznawanie indywidualnych nagród uzależniono od szczególnych osiągnięć pracowników, długoletniej pracy w ŻnO oraz nienagannego i wyróżniającego się stosunku do pracy; uwzględniając jednocześnie odpowiednie zasady określone w regulaminie nagradzania pracowników z funduszu załogi.

W związku z uzyskaniem lepszego od założonego w planie wyniku finansowego przedsiębiorstwa - zgodnie z obowiązującym regulaminem premiowania pracowników na stanowiskach nierobotniczych, została podwyższona premia wyjściowa za IV kwartał 1985 r. z 15% do 33% dla tej grupy pracowników.

Podział dodatkowej premii dla pracowników na stanowiskach nierobotniczych następuje na zasadach określonych w regulaminie premiowania z zastrzeżeniem, że nie przysługuje ona pracownikom, którzy nie otrzymali bądź zostali pozbawieni premii za IV kwartał 1985 r. w wielkości podstawowej.

Wypłata powyższych nagród i premii ma nastąpić w terminach powiązanych z obchodami Jubileuszu 40-lecia Żeglugi na Odrze w połączeniu z uroczystościami "Dni Morza".

Kierownictwo przedsiębiorstwa postanowiło również dokonać z dniem 1 lipca 1986 r. przeszeregowań pracowników w ilości do 25% stanu zatrudnienia. Limit przeszeregowań może być przekroczony w wypadku pracowników - łącznie z członkami załóg pływających, którzy w okresie od czerwca 1986 r. do lipca 1987 r. w związku z osiągnięciem wieku emerytalnego mają przejść na emeryturę.

#### Wypadek śmiertelny przestroga dla załóg

W dniu 13 kwietnia 1986 r. kierownik pchacza "Bizon-0-76" Ob. Paweł Niklasz otrzymał rozkaz jazdy na przejazd z dwoma barkami z Wrocławia do Kędzierzyna-Koźła. Rozkaz ustalał czas pracy na 14 godz/doba tj. od godziny 6,00 do 20,00.

Załoga pchacza w składzie: kierownik statku Paweł Niklasz, kierownik maszyn Mirosław Grudzień i sternik Zdzisław Mickiewicz, ustaliła jednak swój czas pracy inaczej.

W dniu 13 kwietnia o godzinie 16,00 - po zacumowaniu zestawu pchanego do dalb na postojowisku powyżej śluzy Różanka, załoga zajęła się swoimi sprawami osobistymi. Zdzisław Mickiewicz odwiedził teściów, Mirosław Grudzień pojechał do rodziny zamieszkałej w Bierutowie a Paweł Niklasz pozostał na statku.

Odjazd zestawu pchanego nastąpił dopiero w dniu 14 kwietnia o godzinie 16,00. Na statku było wówczas tylko dwóch członków załogi.

24

gdyż kierownik statku zwolnił na własną odpowiedzialność do domu sternika Zdzisława Mickiewicza z powodu urodzenia mu się córki, ustalając jego powrót na statek w dniu 15 kwietnia z dojazdem do Brzegu.

W tym też dniu, tj. 15 kwietnia o godzinie 9,00 kierownik statku Paweł Niklasz zgłosił telefonicznie z Janowic, że zaginął kierownik maszyn Mirosław Grudzień.

W dniu 27 kwietnia 1986 r. zostały wydobyte z wody w kanale żeglugowym - dojazdowym do śluzy Zacisze - zwłoki Mirosława Grudnia. Z powyższego wynika, że już przez śluzę Zacisze kierownik statku Paweł Niklasz prowadził sam zestaw pchany i nie wywołało to u niego zaniepokojenia.

W toku ustalania przyczyn i okoliczności wypadnięcia za burtę i utonięcia Mirosława Grudnia, kierownik statku Paweł Niklasz i sternik Zdzisław Mickiewicz zeznawali między innymi, że nie pito alkoholu poza dwoma butelkami piwa na osobę w dniu 15 kwietnia. Badania medycyny sądowej wykazały u denata 2,3‰ alkoholu we krwi.

Dochodzenie powypadkowe zostało przeprowadzone. Wyjaśniono okoliczności wypadku. Dla wdowy i dwóch nieletnich dzieci wypłacono odszkodowanie.

Ob. Pawła Niklasza zwolniono z pracy i sprawę w przedsiębiorstwie formalnie zamknięto. Dalsze dochodzenie prowadzą organa Prokuratury i Milicji Obywatelskiej.

Zginął jednak człowiek i sprawa odpowiedzialności i winy pozostanie zawsze otwarta.

Gdyby nie spożywano alkoholu, gdyby realizowano jazdę zgodnie z rozkazem jazdy, gdyby służba dyspozytorska bardziej kontrolowała wykonanie wystawionego rozkazu jazdy - człowiek mógłby żyć.

---

Wydawca: PP Żegluga na Odrze, Zakładowy Ośrodek Kształcenia i Informacji, Wrocław, ul. Kleczkowska 50, tel. 212-621 w.178.

Redakcja: Zespół pracowniczy Zakładowego Ośrodka Kształcenia i Informacji : Zygmunt Wach /kierownik/ Bogusław Furmantowicz i Zbigniew Andrzejewski. Nakład 200 egz. form. A-4. Druk ŻnO.