

duże i przełotne opady. Temperatura od 13 st. C rano do 20 st. w ciągu dnia. Wiatry słabe, zmienne. Na dzień 25 bm. orientacyjnie, bez większych zmian.

Mieszkania dla małych miast

Nadzieja w komunalnikach?

GDY zatem patrzeć przez pryzmat ogólnowojewódzkiego bilansu potrzeb i zadań problem budownictwa mieszkaniowego w małych miastach poza pasem aglomeracji jest w istocie marginalny. Oczywiście, z punktu widzenia społecznej i władz tych mniejszych ośrodków sprawa przedstawia się inaczej, zwłaszcza, że w niektórych z nich problem mieszkaniowy ma wymiar dramatyczny, hamując prawidłowy rozwój społeczno-gospodarczy, będąc — co tu dużo mówić — czynnikiem społecznie demobilizującym i dezintegrującym. W niektórych ośrodkach, jak np. w Kartuzach czy Władysławowie trudno wręcz dać oczekującym konkretną informację, kiedy głąb mieszkaniowy zostanie zaspokojony.

Nie czyniąc nikomu nieusłownego w kość zarzutu, że problem mieszkaniowy małego miasta poza aglomeracją traktowane są przez wojewódzkie centra dyspozycji czy wykonawstwa, czy macoszemu, warto zadać sobie sprawę z pewnych obiektywnych warunków tematu. Wśród nich jedno uznajemy za istotne: otóż w strukturze — Gdańskiego Zjednoczenia Budownictwa — organizacji w pełni odpowiedzialnej za realizację programu budowy mieszkań w województwie, są niezależnie od firm specjalistycznych, cztery przedsiębiorstwa powołane do budowania domów mieszkalnych. Są to przedsiębiorstwa zdolne rozwiązać duże fronty pracy, a zatem podejmować tematy w randze budowy nowych osiedli czy nawet dzielnic.

W zasadzie od połowy lat siedemdziesiątych zyskuje sobie na terenie woj. gdańskiego

Mówiąc o problemach budownictwa mieszkaniowego w woj. gdańskim należy intuicyjnie wyczuwać, że chodzi o zagadnienie gdańskie, czyli o pas jednostek miejskich od Tezwy do Wejherowa. Społeczne napięcia, wywołane sytuacją mieszkaniową występują na tym obszarze w sposób najbardziej dotkliwy, tu także angażuje się iwa część potencjału organizatorów i wykonawców inwestycji mieszkaniowych. Dane, zawarte w tegorocznym planie gospodarczym województwa, potwierdzają nasze odczucie: zaledwie co piąte z budowanych w br. mieszkań przekazane będzie oczekującym w ośrodkach miejskich poza aglomeracją. Konkretnie ma to być 681 mieszkań w Starogardzie, Kościerzynie, Kartuzach i Pelplinie.

prawo obywatelstwa praktyka zagadnienia kwestii mieszkaniowej poprzez angażowanie do realizacji przedsięwzięcia budowlanych przedsiębiorstw Woj. Zjednoczenia Budownictwa Komunalnego, a więc organizację działającą w strukturze resortu gospodarki terenowej, a nie budownictwa. Przelamywanie moją polu tego ostatniego w budownictwie mieszkaniowym trwa, rzecz jasna, już znacznie dłużej, ale dopiero od paru lat na Wybrzeżu gdańskim pomoc świadczone GZB przez przedsiębiorstwa innych organizacji jest czynnikiem istotnie współdecydującym o poziomie realizacji zadań planu.

O tej pomocy pisaliśmy już parę razy dość krytycznie. W przypadkach braku należytego przygotowania organizacyjnego współdziałanie przedsiębiorstw pionów budownictwa komunalnego i przemysłowego z firmami GZB przynosiło czasem więcej szkody niż korzyści. Elektro „przywoływanie” po moimoków do wykonania jakiejś konkretnej fazy budowy, kłosa organizacyjnego balaganu i namiętnych sporów o stopień przygotowania frontu pracy zwielaokrotniały wartość wykonanych robót. Ze zlych doświadczeń wyciągnięto wnioski i wylewanie dziecka z kąpielą

choyba się już nie powtórzy. Obecnie przedsiębiorstwa WZBK i ZBP „Północ” partycypują w realizacji programu mieszkaniowego, samodzielnie podejmując całe tematy inwestycyjne i znajduje to odzwierciedlenie w ich planach. **STATNIE** lata przyniosły też niepomierne zwiększenie autorytetu WZBK jako organizacji wykonującej w województwie ważne zadania inwestycyjne i remontowe. Wraz ze wzrostem potencjału zjednoczenia następowało zwiększenie zakresu działalności poza ramy statutowe. WZBK coraz częściej wyraża przedsiębiorstwa budowlane (ogólne i specjalistyczne) układu kluczowego, robiąc w miarę swoich możliwości po prostu to wszystko, co województwu jest potrzebne. Dwa czynniki mogą o tym świadczyć: znaczące podparowanie zjednoczenia tutejszej władzy terenowej oraz niezwykle wiele inicjatyw, jaką przejawiają w rozwiązywaniu ważnych dla regionu tematów kierownictwa samogó zjednoczenia i jego przedsiębiorstw. Poszerzenie zakresu działalności ponad tradycyjne remonty i modernizację

substancji mieszkaniowej i urządzeń komunalnych, co dzisiejsza rzeczywistość przedsiębiorstw budownictwa komunalnego i grupowanych w WZBK firm specjalistycznych mocno potwierdza, wychodzi województwu na dobre.

Należy w tym miejscu odnieść się do wątpliwości, czy aby ta zmiana profilu działania przedsiębiorstw budownictwa komunalnego nie jest z uszczerbkiem dla wykonawstwa tradycyjnych zadań remontowych, jakie niegdyś stanowiły istotę działania dawnych MPRB? Nie wydaje się, by tak było, z punktu widzenia ekonomicznych interesów przedsiębiorstw remonty budynków są działaniem opłacalnym, pod warunkiem, że roboty i przygotowania do nich zorganizowane są prawidłowo i na czas.

TAK więc przedsiębiorstwa budownictwa komunalnego nabyły już pewnych doświadczeń w realizacji inwestycji mieszkaniowych, zwłaszcza poza Trójmiastem, gdzie wykonywały kilka większych przedsięwzięć. Za dobry przykład posłużyć może doświadczenie PKB w Kościerzynie, którego trwałe ślady działalności w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego można w tym mieście oglądać. Dwa kościerskie osiedla: jedno generalnie wyremontowa-

ne i odnowione, drugie zaś budowane jeszcze obecnie przez komunalników, wywołują załode i jej imnie jednostkom dobre świadectwo. Kościerzynianie oparli wal technologicznie wznoszenia budynków i z elementów wielkiego bloku i z wielkiej płyty. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że poziom wykonania wnętrza nowych mieszkań, choć ich standard nie jest imponujący, przewyższa to, z czym mamy do czynienia w Trójmieście — może to kwestia posiadania w PKB odpowiedniej kadry fachowców? Z kolei nie bez znaczenia są i takie sprawy, że nowe domy oddają kościerscy komunalnicy z gotową elewacją zewnętrzną, że są na czas przyzwyczajeni do wykonania elementów małej architektury w osiedlu. Kościerskie PKB abudowało też w ostatnich latach osiedle w Skarszewach, nie wyklucza się możliwości realizacji zadań mieszkaniowych w Kartuzach. Wszędzie tam, gdzie budownictwo komunalne realizuje zadania mieszkaniowe, sytuacja ulega dość szybkiej poprawie, bo w małych miastach zaspokoić potrzeby jest znacznie łatwiej.

JESLI rozważa się obecnie w woj. gdańskim koncepcję dalszego zwiększenia zadań mieszkaniowych PKB w małych miastach, trzeba mieć świadomość, że rozwiązanie problemu ta droga będzie możliwe tylko w obliczu spełnienia kilku warunków. Przede wszystkim — i to jest sprawa podlegająca decyzji koordynacyjnej na wojewódzkim szczeblu dyspozycji — niezbędny jest precyzyjny program realizacji zadań inwestycyjnych w małych miastach. Pójdzie za tym konieczność wzmocnienia potencjału poszczególnych przedsiębiorstw, działających w różnych rejonach województwa, nie wszystkie bowiem dorównują możliwościami działania firmom z Kościerzyny czy z Pucka. Na pewno warto inwestować w ich rozwój: praktyka dowiodła, że przedsiębiorstwa te skutecznie podejmują pilne zadania o najrozmaitszym charakterze (m. in. budowa obiektów użyteczności publicznej) i czasem robią to w sposób wręcz wzorowy.

PRZY tym wszystkim należy zapewnić współdziałanie innych partnerów inwestycji z firmami WZBK, bo to ostatnie nie do wszystkich zadań jest przygotowane. Jeśli np. dziś budowa osiedla w Kartuzach wstrzymuje nie rozwiazanie dotąd sprawa postawienia nowej kotłowni, to trudno liczyć na to, że komunalnicy zastąpią w tej mierze „Instal”.

I sprawa może najważniejsza. Pion budownictwa komunalnego, zapewne z tytułu swej przynależności resortowej, odczuwa znaczne większe niedostatki w zaopatrzeniu materiałowym, niż firmy podległe Ministerstwu Budownictwa. Być może taki stan rzeczy wynika z jakichś resortowych partykularizmów, choć na dobrą sprawę nie rozumiem, co nie pozwala traktować budownictwa komunalnego na równych z innymi pracami. Jak dotychczas, status „klienta II kategorii” w różnych dostawach materiałów i prefabrykatów bardzo przeszkadza w planowym i spokojnym realizowaniu zadań.

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

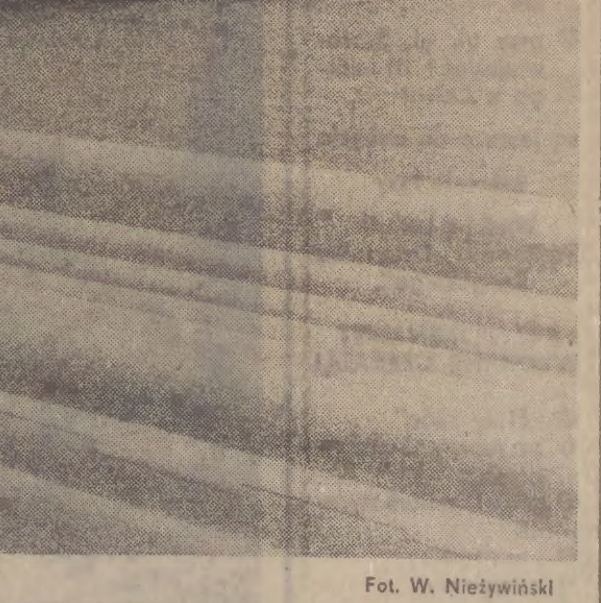
Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).



Pirs przeładunku paliw płynnych Portu Północnego. Fot. W. Nieżywiński

Ułatwić wejście w „trzeci wiek“

DANE statystyczne coraz częściej wskazują na proces starzenia się naszego społeczeństwa. Wzrasta liczba ludzi w wieku poprodukcyjnym. Siedemdziesięcio- i osiemdziesięciolatkowie nie należą już do przypadków sporadycznych. Problem człowieka starszego, jego miejsca w społeczeństwie, jest stale bycie marginalizowany. Obserwuje się gwałtowny wzrost potrzeb zgłaszanych przez ludzi „trzeciego wieku”. W bagażu życia, który ze sobą niosą, którzy znajdują się niepełnosprawność psychiczną, często poważne schorzenia. Część z nich wymaga stałej opieki. Wielu jest samotnych, zdanych tylko na siebie.

nie tylko specyfiki leczenia, ale również odpowiednich form opieki społecznej. Gdański Wojewódzki Ośrodek Gerontologiczny „Za Falochronem” — informuje jego dyrektor dr Helena Kurowska — prowadzi dwutorowo, zajmując się i gerontologia i geriatria (zn. medycyna starości). O geriatrii mówi się często jako o cudownym ze-

stawie sposobów przywracających młodość i jest w tym tylej prawdy co i błęny mniemaniu. Zadaniem organizacji ludzkiej na pewno nie przywrócić ona młodości biologicznej, ale jako jedna z licznych, wspaniałych dziedzin medycznych specjalizacji jest w stanie proces starzenia zatrzymać, przyczynić się do wzrostu sprawności psychicznej i fizycznej. Człowiek stary wymaga

formy opieki społecznej i medycznej, uzależnione jest od znajomości potrzeb w tym zakresie. I to właśnie czynimy, prowadząc szerokie akcje ankietowania ludzi starszych. Oni sami powinni zdecydować, czy np. odpowiada im bardziej bycie pensjonariuszem domu, takiego jak np. nasz „Za Falochronem”, czy też pozostanie w naturalnym środowisku z zapewnieniem stałej opieki.

W „Wiśle” Pierwszy kataran — w budowie

Jak wiadomo, gdańska stocznia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

— Moment wejścia w wiek emerytalny jest bardzo trudny — twierdzi dr Kurowska. — Trudny wbrew zryczeniu — aby jak najszybciej na rentę, które często naszej zawodowej pracy towarzysza. Po pierwszym krótkim okresie odroczenia emeryta przed perspektywą kompletnej pustki, do której często dochodziła schorzenia. Dlatego tak bardzo wszystkim seniorom trzeba jest pomoc. Trzeba im zorganizować życie od nowa i nie dopuścić, aby stało się ono bezmyślną wegetacją.

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Jedną z podjętych przez Wojewódzki Ośrodek Gerontologiczny form takiej interwencji jest powołanie w woj. gdańskim Studium Trzeciego Wieku. Studium takie funkcjonuje już w Warszawie, Opolu, Łodzi, Poznaniu. W Gdańsku rozpocznie działalność od października br. i trwać będzie 3 lata. Dla seniorów, chcących w nim uczestniczyć, przygotowano cykl wykładów z różnych dziedzin nauki. W programie przewidziano również seminaria, traktujące jako platformę do dyskusji. Dyrektor Helena Kurowska uważa, że ośrodek stworzy im ponadto możliwość korzystania ze stażowania tam terapii i zabiegów. Zajęcia studium odbywać się będą 2 razy w tygodniu, a liczba miejsc jest nieograniczona. Studium działać będzie równolegle poprzez dwie filie w Gdyni i Gdańsku. Wydatki finansowe pomocy temu przedsięwzięciu udzielił Wojewódzka Rada Związków Zawodowych oraz Wojewódzki Związek Spółdzielców Miast i Miasteczek.

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Gerontologia, nagłona pilnymi potrzebami społecznymi, musi się rozwijać wielobieżnie. Potrzebni są jej specjaliści z dziedzin paramedycznych, natomiast geriatrii, wchodzącej w jej skład, potrzebni są lekarze. Jak dotąd nie ma ich wielu. Możliwość takiej specjalizacji zapewniłoby jedynie warszawskie studium poddyplomowe. Lekarzom natomiast jest praktycznym, potrzebna jest baza naukowa. Na razie pracują w narażu o literaturę nabożyczną i materiały ze zbiorów krakowskich oraz międzynarodowych.

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

„Kontrolerem -4” wzdłuż Wybrzeża

Szukamy winowajców

W polskiej strefie (ogłoszonej w styczniu ub. roku) stała pełnomocna kontrola z wody i powietrza prowadzą statki, samoloty i helikoptery administracji morskiej. Urzędniczy ostatnio w jednej z takich inspekcji, prowadzonej tym razem przez jednostkę Urzędu Morskiego w Gdyni — „Kontroler-4”. Załogę statku stanowił: jego dowódca kpt. Ryszard Antoniuk, mechanik Teodor Konkol i starszy marynarz Julian Rokita oraz inspektor ochrony środowiska Ewa Bielik i inspektor rybołówstwa Jerzy Koczoł.

Gdyby ułożyć listę winowajców zanieczyszczeń Bałtyku, na pierwszym miejscu znalazłby się bez wątpienia przemysł, potem rolnictwo, gospodarka komunalna, wreszcie flota. Zasyby biologiczne „naszego” morza są także zagrożone ze strony kłusowników, lekceważących przepisy ochrony rybołówstwa i odwieczne zasady racjonalnej eksploatacji.

produkty rafinacji ropy. Ciągłe bowiem odwieka się budowa oczyszczalni ścieków. Tym razem pani Ewa Bielik zgłasza swoją „odkrycie” do Laboratorium Wód i Ścieków, które — niestety — nie funkcjonuje na zasadach pogotowia ratunkowego. Mija niejedno krotne parę dni zanim po-

na przez Wisłę-Przekop. Chemiczna jest w tym miejscu królowna naszych rzek. Tor wodny, możnaby wytyczyć przez pogłębiarki, nie daje żadnej pewności bezpiecznej żeglugi. Tylko doświadczenie i „nos” kapłana chronią nas od wejścia na mieliznę.

Udało się. Jesteśmy w Swbinie. Idziemy do spółdzielni. I tu wysłuchujemy niezbyt wesołego komentarza na temat sytuacji w wiślanym rybołówstwie.

WYŻĄNIEM otwartych drzwi byłby pogląd, że do obowiązków zakładu produkcyjnego należy nie tylko troska o jakość, wydajność i warunki pracy, lecz również o sprawy mieszkaniowe, zalogi, jej również, dojazd do pracy, opiekę nad dziećmi, wypoczynki. Czy faktycznie jednak wszystkie potrzeby bytowe pracownika i jego rodziny ma zaspokajać pracodawca? Jeśli nie, gdzie wyznaczyć granicę między tym co zakładowe a tym co ogólnodostępne, co powinno się zaliczać do urządzeń użyteczności publicznej i funkcjonować co najwyżej przy współudziale przedsiębiorstwa, a nie pod ich wyłącznym patronatem?

Nie istnieją żadne generalne recepty na rozstrzygnięcie tych dyalektów, gdyż w każdym przypadku należy to do lokalnych — często szczególnych — okoliczności, między innymi od tego, czy przedsiębiorstwo znajduje się w miejscowości większej czy mniejszej, od infrastruktury społecznej, bo wówczas wiadomo, jakie są jej słabe punkty i w jakim stopniu zakłady pracy mogą je uzupełniać. Uzupełniać, ale nie zastępować, jak to często się dzieje i co doprowadziło do wielu nieprawidłowości, dysproporcji i paradoksów w tej dziedzinie.

Oto w wielu nowo wybudowanych osiedlach mieszkaniowych brakuje sklepów, restauracji, stołówek, żłobków, przedszkoli, przychodni lekarskich, tak że osiedla te praktycznie zamieniają się w sybilony. Chcąc cokolwiek zdołać, trzeba jednak do-

Rybaicy tej spółdzielni specjalizują się w połowach węgorza i troci na ostatnim odcinku Wisły — od Swbina do ujścia rzeki (dl. ok. 1,5 km). Niestety, na skutek systematycznego pogarszania się czystości Wisły, od połowy lat sześćdziesiątych spadły gwałtownie połowy tych ryb. W 1964 r. po raz ostatni udało się złowić tu 140 ton lososia, a w 1965 r. nie było nawet 18 ton...

W tej sytuacji w 1968 roku zdecydowano w Swbinie utworzyć ośrodek pozyskiwania ikry z żywej troci do sztucznej hodowli na rybkę, tzw. smoltów. Zakładano, że w ciągu roku ośrodek będzie przysyłał 3 mln zarybów ikry. Tymczasem rekord wyniósł do tej pory 2,5 mln, a w ub. roku zdołano podczas szczytnego tarła uzyskać tylko 600 tys. zarybów.

Złokalizowane w tym miejscu osiedla było bardzo szczęśliwe... do czasu. W minionym roku rybaicy z tytułu swej przynależności resortowej, odczuwa znaczne większe niedostatki w zaopatrzeniu materiałowym, niż firmy podległe Ministerstwu Budownictwa. Być może taki stan rzeczy wynika z jakichś resortowych partykularizmów, choć na dobrą sprawę nie rozumiem, co nie pozwala traktować budownictwa komunalnego na równych z innymi pracami. Jak dotychczas, status „klienta II kategorii” w różnych dostawach materiałów i prefabrykatów bardzo przeszkadza w planowym i spokojnym realizowaniu zadań.

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Ada Bałeczka

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

Obecnie, w krytycznej chwili kadubowego stopnia „Wisła” podjęła się niedawno budowy kataranów pasażerskich. Sre nie pociąg tych jednostek zamówiła w „Wisłę”. Zegluga Gdanska armator, w posiadaniu którego są wszystkie operacje na wschodnim wybrzeżu statki białej floty łącznie z flagowym „Mazowszem”. Kataranary odnowia flotę tego armatora już mocno podstarzała, zapewniając turystom możliwość bywania atrakcyjnych rejsów morskich. Będą bowiem mogli zabierać od 342 do 429 pasażerów w zależności od czasu trwania podróży (2-8 godzin).

