

DOBRY PRZYKŁAD

„Załoga motorowca „Piast“ postanowiła zaciągnąć wachty produkcyjne.

Celem zabezpieczenia ładunku przed uszkodzeniem będziemy dbali o wzorowy i dokładny załadunek, o należyte zamocowanie w ładowniach i dogładali, aby nie było umyślnego uszkodzenia towarów przez robotników.

Ponadto postanowiliśmy wzmocnić czujność nad bezpieczeństwem statku. Realizujemy to przez zorganizowanie dodatkowych wachty bezpieczeństwa w obcych portach“.

WOJCIK
Korespondent

Cena 30 gr

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 1-15 LUTEGO 1953 NR 3 (49)

PODNIESIENIE NA WYŻSZY POZIOM

PRACY PARTYJNO-POLITYCZNEJ WE FLOCIE

gwarancją wykonania planów gospodarczych

W DNIACH 13 i 14 stycznia br. obradowała w Gdyni III Konferencja Partyjna Komitetu PMH. W obradach, obok licznych delegatów statkowych organizacji partyjnych, wzięli również udział — kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Kowalski, Minister Żegluga Kowalczyk i I sekretarz KW PZPR tow. Truszczyński.

Jednocześnie w tym samym czasie odbyła się w Szczecinie II Konferencja Partyjna Komitetu Żegluga.

Uchwały obydwu konferencji pomogą statkowym organizacjom partyjnym umocnić i ugruntować dotychczasowe osiągnięcia, usunąć braki i w konsekwencji podnieść poziom pracy partyjno-politycznej we flocie. Realizacja wskazań konferencji zapewni wzrost siły mobilizacyjnej naszej Partii, zadecyduje o wzroście świadomości politycznej załóg flot i lepszym wykorzystywaniu realizacji postawionych przed nią zadań produkcyjnych czwartego roku Sześcioletnia.

O CZYM MÓWIA DOŚWIADCZENIA UBIEGŁEGO ROKU?

Referat I sekretarza Komitetu PMH tow. Drygałskiego, a następnie ożywiona dyskusja — poddała głębokiej analizie pracę partyjno-polityczną prowadzoną w ubiegłym roku w PLO. Rok ten przyniósł organizacjom partyjnym PMH poważne osiągnięcia.

Przedterminowe wykonanie planu PLO we wszystkich wskaźnikach należy przypisać jako wspaniały sukces zarówno załogom statków, jak i administracji lądowej. Na dzień 31 grudnia ub. roku PLO wykonywały plan w tonach — 110 proc., w tonomilach — 125 proc., a we wpływach 119 proc.

Za tymi cyframi i wskaźnikami widzieć trzeba ofiarną pracę i walkę żywego człowieka, widzieć trzeba patriotyczną postawę marynarza Polski Ludowej, Pracującego po nowemu, z pełną świadomością swej roli i o-

ZYCZENIA Z MOSKWY



KOMITET CENTRALNY
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
ROBOTNIKÓW TRANSPORTU MORSKIEGO

DO
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI
W POLSCE

DRODZY TOWARZYSZE!

W IMIENIU PRACOWNIKÓW TRANSPORTU MORSKIEGO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO POZDRAWIAMY PRACOWNIKÓW TRANSPORTU MORSKIEGO POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ Z OKAZJI NOWEGO ROKU 1953 I ŻYCZYMY DAJSZYCH SUKCESÓW W WALCE O ZBUDOWANIE SOCJALIZMU W WASZYM KRAJU I O UMOCNIE OBOZU POKOJU.

Z BRATERSKIM POZDROWIENIEM
(—)W. WAWILKIN
PRZEWODNICZĄCY KC ZW. ZAW. ROB.
TRANSPORTU MORSKIEGO

ZMP-OWCY WE FLOCIE OTRZYMUJĄ NOWE LEGITYMACJE

Akcja wymiany legitymacji ze statków w PMH przyczyniła się w poważnym stopniu do polepszenia stylu pracy organizacji młodzieżowych na statkach. do wzrostu ich siły i autorytetu wśród młodzieży zorganizowanej i niezorganizowanej, zmobilizowała cały aktyw młodzieżowy floty do wzmocnionej pracy.

W czasie realizacji zobowiązań podjętych przez młodzież dla zadokumentowania swej radości i dumy z okazji wręczenia nowych, stałych legitymacji wyrosli nowi przodownicy pracy, jak np. na „Jarosławie Dąbrowskim“ kole-

dzy Bolesław Ueberman, Stefan Plis i Józef Kościuk. Również na motorowcu „Batory“ w czasie jego ostatniego portu w Gdyni odbyło się wręczenie legitymacji, którego dokonał

sekretarz Zarządu ZMP PMH kol. Mieczysław Sokolowski.

Na zdjęciu: kol. Sokolowski wręcza nową legitymację przewodniczącemu ZMP na „Batorym“ Edwardowi Dakiewiczowi. Niżej: ogólny widok sali w czasie zebrania.



(Ciąg dalszy na str. 3)

ZADANIA AKTYWU ZWIĄZKOWEGO W ŚWIELE STYCZNIOWEJ UCHWAŁY RZĄDU

MARYNARZE, portowcy i wodniacy z głębokim zrozumieniem i uznaniem przyjęli doniosłą reformę gospodarczą z 3 stycznia br. Świadczy o tym nie tylko wypowiedzi, ale przede wszystkim liczne meldunki o podnoszeniu wydajności pracy.

W ramach tej reformy odczuła całą ludność pracująca miast i wsi zaraz po jej ogłoszeniu. Zniknęły uciążliwe kolejki w sklepach, poprawiło się zaopatrzenie sieci handlowej, ustaliły się ceny i realna wartość plac, podcięte zostały korzenie machinacjom kufacko-spekulackim.

Utrwalenie i rozszerzenie pozytywnych skutków reformy wymaga czynnego poparcia mas pracujących.

W czym powinno wyrażać się to poparcie?

We wzroście wydajności pracy, w zwiększeniu produkcji zarówno w mieście jak i na wsi, w rytmicznym wykonywaniu zadań planowych, w surowym przestrzeganiu reżimu oszczędności i żelaznej dyscypliny pracy, w doskonaleniu organizacji pracy, w wykorzystywaniu mocy produkcyjnej maszyn i urządzeń i w zwalczaniu spekulacji. Od tych bowiem czynników zależy pomyślne wykonanie uchwały, zależy dalsze wzmocnienie gospodarki narodowej, zależy zwiększenie podaży towarów na rynku, zależy stała poprawa warunków materialnych ludności pracującej.

Jakie więc zadania spadają na nasze ognia związkowe, na nasz aktyw w świetle styczniowej uchwały Rządu?

Na naszym aktywie ciąży obowiązek wyjaśniania pracownikom resortu żegluga politycznego i gospodarczego sensu podjętych przez Partię i Rząd kroków, wyjaśniania znaczenia uchwały i wskazywania konkretnych dróg realizacji jej założeń, utrwalania osiągnięć, umiejętnego i pełnego wykorzystania powstałych korzystniejszych warunków dalszego budownictwa socjalistycznego. O wynikach tej pracy zadecyduje żywa, codzienna działalność z ludźmi.

Reforma dała nam pewność, że zwykła zarobków, uzyskana drogą stałego podnoszenia wydajności pracy i kwalifikacji zawodowych nie będzie przechwytywana przez spekulantów, podbijających ceny. W tym przekonaniu tkwi potężny bodziec dla podnoszenia wydajności pracy. A przecież stały wzrost wydajności pracy jest podstawowym warunkiem utrwalenia i pomnożenia siły i bogactwa naszego kraju, jest podstawowym warunkiem pełnego zaspokojenia potrzeb stałego podnoszenia stopy życiowej całego narodu, wszystkich bez wyjątku ludzi pracy.

Doświadczenia lat ubiegłych najlepszą wachtę, o najlepszym wyposażeniu, w rezerwie żegluga, posiadamy szerokie możliwości świadczeń przodujących załóg podnoszenia wydajności pracy, maszynowych i pokładowych.

Możliwości te tkwią w twórczej inicjatywie naszych załóg PMH. Podobnie jak w dziedzinie portów i żegluga śródlądowej, w naszej inteligencji technicznej, w akcji rozwojowej ruchu racjonalizatorskiego i nowatorskiego, w odpowiedzialności za zwiększenie wydajności pracy, w ulepszeniu organizacji pracy w transporcie morskim i rzeczynym oraz w ugruntowaniu wśród załóg w niedopuszczeniu do przestojów jednostek pływających i urządzeń przeładunkowych, w zastrzeżeniu dyscypliny pracy, w rozwoju techniki.

Niezmierznie ważne jest zagadnienie walki o rytmiczne wykonywanie planów produkcyjnych.

Tymczasem szereg zakładów portów i żegluga wciąż jeszcze cechuje bezrobocie, a plan w pierwszej dekadzie. Po sobie konkretnych, planowych za wduje to konieczność późniejszej w dziedzinie walki o wyższą wydajność pracy, a więc przede wszystkim — podniesienie poziomu współzawodnictwa.

Fomino poważnych osiągnięć naszego resortu w ub. r. będących wie-

również wynikiem działalności naszych ognia związkowych, nie potrafiliśmy osiągnąć ciągłości i systematyczności w rozwijaniu współzawodnictwa, nie potrafiliśmy my polaczyć walki o masowy sięg współzawodnictwa z walką o wysoką jakość produkcji. Nie potrafiliśmy także upowszechnić naszych postępów form tego ruchu, szczególnie w PMH i w żegludze rzecznej, np. współzawodnictwa oszczędnościowego, o

Niezmierznie ważne jest zagadnienie walki o rytmiczne wykonywanie planów produkcyjnych.

Tymczasem szereg zakładów portów i żegluga wciąż jeszcze cechuje bezrobocie, a plan w pierwszej dekadzie. Po sobie konkretnych, planowych za wduje to konieczność późniejszej w dziedzinie walki o wyższą wydajność pracy, a więc przede wszystkim — podniesienie poziomu współzawodnictwa.

Fomino poważnych osiągnięć naszego resortu w ub. r. będących wie-

również wynikiem działalności naszych ognia związkowych, nie potrafiliśmy osiągnąć ciągłości i systematyczności w rozwijaniu współzawodnictwa, nie potrafiliśmy my polaczyć walki o masowy sięg współzawodnictwa z walką o wysoką jakość produkcji. Nie potrafiliśmy także upowszechnić naszych postępów form tego ruchu, szczególnie w PMH i w żegludze rzecznej, np. współzawodnictwa oszczędnościowego, o

(Dokończenie na str. 2)



Przegląd Wydarzeń

NOWY wkład w umocnienie sił pokonu, jakim jest wykonanie przez Związek Radziecki planu gospodarczego za rok 1952, świadczy wymownie, że ludzie radzieccy pracują z wielkim zapałem dla dalszego rozkwitu swojej Ojczyzny, kroczącej zwycięsko ku komunizmowi.

Ostatni komunikat Centralnego Urzędu Statystycznego przy Radzie Ministrów ZSRR o wykonaniu państwowego planu rozwoju gospodarki narodowej ZSRR w r. 1952 jest potwierdzeniem ciągłego wzro-



Nowowbudowany holownik „Silnyj”

stu socjalistycznego państwa. Plan globalnej produkcji przemysłowej na rok 1952 wykonany został w 101 proc. Globalna produkcja całego przemysłu ZSRR wzrosła w 1952 roku w porównaniu z rokiem 1951 o 11 proc.

Z nadwyżką również zostały wykonane plany w rolnictwie i w innych dziedzinach gospodarki narodowej.

Osiągnięcia te zwiększyły dochód narodowy, co umożli-

wiło poprawę sytuacji materialnej robotników, chłopów i inteligencji oraz zapewnienie dalszego rozszerzenia produkcji socjalistycznej.

Jakże inaczej przedstawia się sytuacja w krajach kapitalistycznych. Np. przed kilku dniami, w ostatnich dniach prezydentury Truman w swym orędziu do Kongresu, dotyczącym zagadnień ekonomicznych pisał, iż jedna piąta ludności USA w chwili obecnej „śle odżywia się, źle ubiera się i mieszka w złych warunkach mieszkaniowych”. Jedna piąta ludności, czyli 32 miliony ludzi! A amerykańska gazeta „Christian Science Monitor” cynicznie stwierdza, m. in., że „wojna wszechświatowa byłaby dla rządu amerykańskiego rozwiązaniem wielu bieżących zagadnień”.

W tym czasie, kiedy amerykańscy miliarderzy usiłują wywołać nową wojnę światową i zmieniają życie gospodarcze kraju w orgię wyzysku mas pracujących — Kraj Socjalizm, zajęty tworzącą pracę nad dalszym rozkwitem ZSRR, dalszym podniesieniem poziomu życia materialnego i kulturalnego narodu radzieckiego, konsekwentnie walczy o pokój.

Sukcesy Związku Radzieckiego dodają narodziłemu polskiemu nowemu otuchy i wiary w walce o pokój i budownictwo socjalizmu, dodają otuchy milionom prostych ludzi na całym świecie w ich walce o pokrzyżowanie planów podżegaczy wojennych — o utrwalenie pokoju.

PROCES grupy szpiegów działających na rzecz wywiadu amerykańskiego, odbył się przed Wojskowym Sądem Rejonowym w Krakowie. Potwierdził on raz jeszcze, że trumanskie 100 milionów dolarów są umiejętnie wykorzystywane dla organizowania dywersji i szpiegostwa.

Przebieg procesu wykazał niekwestionowaną zdradę wobec Polski Ludowej ks. Józefa Lelito, Michała Kowalika, ks. Franciszka Szymonka, Edwarda Chachlicy, ks. Jana Pochopenia, ks. Witka Brzyckiego oraz Stefana Rospond.

Zdradcy ci, działając na zlecenie monarchistycznego ośrodka wywiadu amerykańskiego i tzw. „Rady Politycznej” skupiającej na emigracji wrogów i wyrzutków narodu polskiego zbierali informacje dotyczące m. in. obiektów wojskowych, stanu dróg bitych, kolejowych oraz innych zagadnień stanowiących tajemnice

państwowe i wojskowe. Zajmowali się również werbowaniem różnych osób do pracy szpiegowskiej.

Zeznania świadków, jacy stanęli przed sądem, olbrzymi materiał dowodowy, dokumenty, a wreszcie zeznania samych oskarżonych, potwierdziły w pełni zarzuty stawiane przez akt oskarżenia.

Dla Kurii Krakowskiej religia i kościół były orężem walki politycznej, prowadzonej przeciw naszemu ustrojowi, przeciw Polsce Ludowej. Zdradcy przeciw wiedzieli, że walka z ustrojem ludowym, to walka z Polską, nie zrozumieli tylko jednego — że walka ta jest skazana na goryczną przegraną. Proces krakowski potwierdził to dobitnie.

Spółeczeństwo polskie wyłącza z tego procesu wniosek — wzmocnić czujność.

Szczególnie marynarze zawiązali z statkami do obcych portów, gdzie znajduje się jeden ośrodek dywersyjno-wojskowy, winni przyswoić sobie lekcję czujności, płynącą z procesu krakowskiego.

WPROWADZONA w życie w dniu 24 grudnia 1952 r. ustawa imigracyjna Mc CARRA-NA, o której już pisaliśmy w coraz większym stopniu wzbudza niezadowolenie nie tylko we Francji, Włoszech, Anglii i innych krajach, ale również godzi boleśnie w żeglugę amerykańską. Ustawa ta z nieprzychylnym przyjęciem spotkała się z nawet w Stanach Zjednoczonych.

Poczytny organ kół żeglugowych „Maritime Reporter” za miesiąc w tej sprawie artykuł wstępny pt. „Ustawa imigracyjna — zmora żeglugi”.

Pismo podaje jako przykład, że ustawa żąda od przedsięwzięcia żeglugowych, aby pokrywały koszty deportacji „niepożądanych cudzoziemców” w ciągu pięciu lat od chwili ich przybycia do USA. Ponieważ podstawą wstępu cudzoziemców do Stanów Zjednoczonych jest w zasadzie wiza amerykańskiego konsula, przedsiębiorstwa żeglugowe muszą obecnie płacić za wszelkie niedopatrzienia służby konsularnej USA.

Ustawa nakłada karę w wysokości 1000 dolarów na kapitana statku, który by w porcie amerykańskim zwolnił członka załogi, nie będącego obywatelem Stanów Zjednoczonych. Oznacza to w praktyce, że kapitanowie statków amerykańskich nie będą w ra-

zie potrzeby skłonni do uzupełniania składu załogi w obcych portach, narażając w ten sposób statki na długotrwałe i kosztowne przestoje.

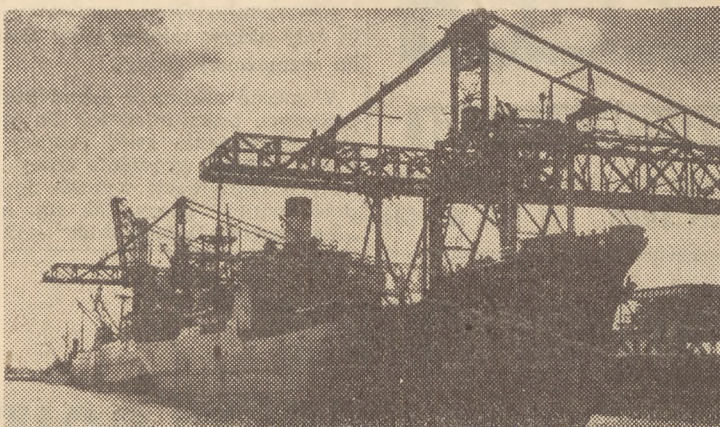
Jeśliby nawet kapitan zdecydował się z konieczności załadować w obcym porcie marynarzy, którzy nie są obywatelami USA, to po przybyciu jednostki do Stanów Zjednoczonych, nie będą oni mogli zejść na ląd, a równocześnie w wypadku skierowania statku (co często się zdarza) do eksploatacji na wody amerykańskie, nie mogą oni być dłużej na nim zatrudnieni.



Sytuacja wydawałaby się bez wyjścia. Jednak jak to mówi przysłowie „nie ma sytuacji bez wyjścia”. I rzeczywiście istnieje dla nich wyjście: wprost w ramiona agentów FBI, którzy odstawiają ich do obozu koncentracyjnego.

Wątpliwe jest, czy wobec takich perspektyw znajdują się w jakimkolwiek kraju marynarze, którzy zechcą zamustrować na statek amerykański.

PODNIĘĆ WYDAJNOŚĆ PRACY, SKRÓCIĆ POSTOJE STATKÓW I WZMÓĆ TROSKĘ O CZŁOWIEKA



ZADANIE usprawnienia obsługi wszystkich ogniw portowych, dziegi statków w naszych portach ki trosce całego kolektywu o sprawną obsługę, niejedną statek wyszedł z portu gdańskiego na długim obrotach ostatnio odbytych konferencji partyjnej w porcie gdańskim

Portowcy śmiało mówili o brakach w pracy swej organizacji, ujawniali błędy i zaniedbania. Bo trzeba wiedzieć, że załoga portu gdańskiego, która odniosła w ubiegłych latach wiele sukcesów produkcyjnych, ostatnio nie na wszystkich odcinkach uzyskała zaplanowany poziom wydajności pracy. Nie zawsze także dbała dostatecznie o skracanie czasu postoju statku w porcie, nie zawsze wskaźniki obrotu taboru kolejowego były zadowalające.

Wyniki roku ubiegłego w porcie gdańskim nie dają powodów do uspokojenia, tym bardziej, że trudne i skomplikowane zadania stają przed partyjną organizacją portową w czwartym roku planu 6-letniego. Obok starych zaniedbań, wymagających pośpiesznego odrobienia, piętrzą się nowe, odpowiedzialne zadania, wymagające nieustannej, coraz lepszej pracy dla podniesienia świadomości załogi i mobilizacji do ciągłego zwiększania wydajności pracy. Aby jednak podstawowa organizacja partyjna mogła wykonać te zadania musi ona stale wzmocniać się ideologicznie i organizacyjnie, musi śmiało ujawniać i wyeliminować niedociągnięcia w swej pracy, musi zastrzeżać czujność wobec własnych braków i wszelkich przejawów działalności wroga na tak wysuniętym odcinku walki, jakim bezspornie jest port.

Wysoką troskę o jak najlepszą pracę portu wykazali delegaci na konferencję. Bogata dyskusja, w której zabralo głos blisko 30 towarzyszy dotyczyła wszystkich podstawowych zagadnień. Na czoło wysunęły się przede wszystkim sprawy organizacji pracy i związanej z nią roli brygadzysty jako kierownika i wychowawcy podstawowego ognia w pracy portowej — brygadzie, spraw bytowych, a więc pracy aparatu zaopatrzenia robotniczego, kiosków, hoteli, stołówek itp., a wreszcie pracy politycznej w porcie, decydującej o realizacji zadań zwanego tego roku Sześciolatki.

Dzięki zharmonizowaniu pracy z drugim kampanii z Kazimierzem SP, pomagając gdańskiej załodze portowej w wykonaniu trudnych zadań grudniowego szczytu przeładunkowego osiągnęło przy przeładunku towarów 589 proc. normy. Brygada dumna jest ze swych przodowników: Burdy, Galasa, Grajzera, Sobczyńskiego i wielu innych, których olbrzymi wkład, pomysłowość i inicjatywę zadecydowały o tym, że port w trudnym dla naszej gospodarki okresie chłubnie wywiązał się ze swych zadań.

Junacy nie zawiedli nawet na trudnych odcinkach pracy. A było to tak. Dziesięciu junaków z drugiej kampanii z Kazimierzem SP, pomagając gdańskiej załodze portowej w wykonaniu trudnych zadań grudniowego szczytu przeładunkowego osiągnęło przy przeładunku towarów 589 proc. normy. Brygada dumna jest ze swych przodowników: Burdy, Galasa, Grajzera, Sobczyńskiego i wielu innych, których olbrzymi wkład, pomysłowość i inicjatywę zadecydowały o tym, że port w trudnym dla naszej gospodarki okresie chłubnie wywiązał się ze swych zadań.

Zadania aktywu związkowego w świetle uchwały Rządu

(Dokończenie ze str. 1)

Wiemy również, że nie wszystkie zakłady pracy w dostatecznej mierze korzystają z możliwości, jaką daje zastosowanie akordyzacji do tych wszystkich prac, których charakter na to pozwala. W systemie akordowym są przecież żywotnie zainteresowani sami robotnicy, gdyż system ten uzależnia bezpośrednio wysokość płacy od wyników pracy. Jest w tym również żywotnie zainteresowane państwo ludowe, bowiem akord wzmacnia jednocześnie zainteresowanie walką o plan.

Dlatego rady zakładowe np. stoczni, zakładów eksploatacji kruszywa powinny postawić do zagadnienie na porządku dziennym swojej pracy jako jeden z węzłowych problemów do rozwiązania, czuć nad akordyzacją robót tam, gdzie tylko jest to możliwe, mobilizować do tej pracy kierownictwo i personel inżynieryjno-techniczny, przewidywać opory powstające wskutek konserwatyzmu i wyegoizmu niektórych kierownictw, zabezpieczyć warunki dla rozszerzenia akordu: przygotowanie zaplecza materiałowego i odpowiedniej organizacji pracy.

Jakże wielkie możliwości zwiększenia wydajności pracy, zarobków, wzrostu produkcji i obniżenia kosztów własnych tkwią w podniesieniu kwalifikacji zawodowych członków załóg, w rozwijaniu inicjatywy robotników,

sprawnie wywiązanie się z zadań, o towar i sprzęt.

TEN niewłaściwy stosunek brygadzystów do powierzonych im obowiązków ma swoje podłoże w braku troski o człowieka, który cechuje poszczególne ognia związkowe i niektóre partyjne.

— Można spotkać u nas takich robotników — mówił m. in. tow. Sergel — którzy przyjechali do pracy w odświętanych ubraniach. Wербownik wprowadził ich w wszystkich komórkach portu błędnie twierdząc, że ubrania robotnicze otrzymają w porcie. A wiadomo przecież, przysługują one tylko trymerom. W rezultacie szereg takich niedotrzymanych obietnic — zwerbownicy po kilku dniach pracy odchodzą z portu na pewno nie przedko powrócą.

Ale ten nieodpowiedzialny stosunek do człowieka w porcie gdańskim można obserwować również w tym, jak są zaspokajane codzienne potrzeby mieszkańców hoteli robotniczych. — Nie tak dawno — mówiło kilku delegatów — w okresie świątecznym nie dostarczono im obiadów, śniadań i kolacji, OZR nie dba o jakość posiłków, a kierownictwo hoteli — o czystość w pomieszczeniach, o podniesienie kultury codziennego życia robotników. Zarówno na Bugu, jak na Wistulicy i w hotelu Straży Obiektów Portowych pomieszczenia są przeładowane i nie widać staran, mających na celu przygotowanie nowego lokalu.

Kierownictwo portu, organizacje partyjne i związkowe nie pomyślały również dotychczas o tak ważnej sprawie jak zapewnienie kulturalnej rozrywki po pracy, podnoszenie poziomu uświadamiania mieszkańców hoteli robotniczych i kultury ich życia.

Przy hotelach nie rozwinięły dotychczas pracy organizacje ZMP-owskie i partyjne, nie podnosi się więc współodpowiedzialność każdego mieszkańca hotelu za jego dom, i nie dziwnego, że na skutek złych warunków mieszkaniowych wzrasta płynność kadr portowych.

Zagadnienia lepszej organizacji

pracy, szerszego stosowania mechanizacji, podniesienia współodpowiedzialności brygadzystów za całość przeładunków portowych i wreszcie wzmocnienia troski o człowieka nie będą w krótkim czasie rozwiązane, jeśli oddziałowe organizacje partyjne, jeśli Komitet Zakładowy nie postawią ich na porządku dziennym swej pracy. Decyduje więc szeroki rozwój pracy politycznej we wszystkich wydziałach przeładunkowych, we wszystkich komórkach portu gdańskiego.

Trzeba przy tym widzieć dotychczasowe niedociągnięcia w tej pracy. W toku dyskusji delegaci mówili, że na kursach szkolenia ideologicznego jest znacznie gorzej niż wskazywał to referat sekretarza. W wielu wypadkach nawet znacznie mniej niż 50 proc. kandydatów uczęszcza na wykłady. Jak mówił tow. Sierociński z Kaptanatu Portu, sekretarz organizacji partyjnej nie zajął się sprawą szkolenia partyjnego mimo niedostatecznej frekwencji. W okresie ostatnich dwóch miesięcy szkolenie partyjne w porcie gdańskim zostało wyraźnie zaniedbane i odbiło się to natychmiast na realizacji zadań przeładunkowych. Ale o braku dbałości o poziom uświadamienia załogi portowej mówią również takie fakty, jak niedostateczne jej uświadomienie, zaniedbanie pracy w grupach partyjnych przy brygadach, zastój w pracy z agitatorami, którzy z okazji każdej narady wybierani są na nowo w poszczególnych organizacjach oddziałowych.

W okresie ubiegłych lat partyjna organizacja w porcie gdańskim, zwycięsko przezwyciężając trudności, prowadziła swoją załogę od sukcesu do sukcesu. I obecnie, w obliczu trudnych zadań stała się ożywiająca i wzbogacająca życie wewnątrzpartyjne, przy stałej krytycznej ocenie błędów i niedociągnięć oraz systematycznej realizacji uchwały KC PZPR w sprawie wzrostu i regulowania składu partii potrafi ona z honorem spełnić spoczywające na niej zadanie.

(K. L.)

ZŁOTA JUNACKA FANFARA ROZBRZMIAŁA W PORCIE GDAŃSKIM

Pięciu junaków 31 brygady SP, pomagając gdańskiej załodze portowej w wykonaniu trudnych zadań grudniowego szczytu przeładunkowego osiągnęło przy przeładunku towarów 589 proc. normy. Brygada dumna jest ze swych przodowników: Burdy, Galasa, Grajzera, Sobczyńskiego i wielu innych, których olbrzymi wkład, pomysłowość i inicjatywę zadecydowały o tym, że port w trudnym dla naszej gospodarki okresie chłubnie wywiązał się ze swych zadań.

Junacy nie zawiedli nawet na trudnych odcinkach pracy. A było to tak. Dziesięciu junaków z drugiej kampanii z Kazimierzem SP, pomagając gdańskiej załodze portowej w wykonaniu trudnych zadań grudniowego szczytu przeładunkowego osiągnęło przy przeładunku towarów 589 proc. normy.

Burdę na czele zostało skierowanych do materialistów sypkich. Niełatwa jest przy nich praca. A jednak druga kompania wykonała wówczas 225 proc. normy. 10-osobowa grupa, w skład której wszedł Galas, Goraj, Janasik, Dopierała, Kurek, Chudziński, Pietrzak postanowiła wtedy przekroczyć dotychczasowy rekord przeładunku. Zwócili się z tym do inżynierów, którzy pomogli opracować, a nawet w pewnym sensie uoskonalił projekt usprawnienia w ten sposób, że została znacznie skrócona droga, jaką musiał przebywać towar. W wyniku tego uzyskano 589 proc. normy.

Pierwsza kompania nie chciała pozostać w tyle za kolegami. Stała się do współzawodnictwa z nimi i choć miała wyniki nieco niższe, ale 442 proc. normy przeładunkowej to nie lada osiągnięcie. Z okresu grudnia zapamiętali junacy również trymerzy z Wistulicy, przeciążeni w tym okresie robotą do tego stopnia, że kierownictwo wydziału przeładunkowego musiało nieraz uciekać się do pomocy portu gdańskiego. Ale tak było tylko w pierwszej połowie grudnia, w drugiej bowiem junacy odpowiadając na apel Zarządu Głównego ZMP stanęli ochotniczo na zagrożony odcinek pracy. Odbito się wówczas zebranie, na którym po omówieniu sytuacji w porcie od razu podniosło się kilkanaście rak roboczych. Sokołowski, Nedzewicz, Pawłowski, Romalak, Kłanowski, Mnich, Czenczuk, Danilewicz i wielu innych stanęło do pracy w ładowniach węglowych. Naturalnie pierwszy dzień przeszedł dość ciężko, ale później junacy z łatwością przekraczali normy. Nie dopuścili do obniżenia harmonogramu, a w późniejszym okresie nieraz bili rekordy swej własnej pracy.

Dzięki niezwyklej ofiarności, która zrodziła się ze świadomości młodych portowców, junacy z 31 brygady SP wysunęli się na pierwsze miejsce w kraju. Zdobylł przełomny sukces w zrywaniu z przeszłością, który uformowała Komenda Główna PO SP i zła fanfara, symbol zwycięskiej, ofiarnej pracy dla Ojczyzny.

K. Z.

STANISŁAW KŁOSIŃSKI
Sekretarz Zarządu Głównego ZPP

PODNIESIENIE NA WYŻSZY POZIOM PRACY PARTYJNO - POLITYCZNEJ WE FLOCIE - GWARANCJĄ WYKONANIA PLANÓW GOSPODARCZYCH

W ubiegłym roku wiele organizacji partyjnych na statkach umiało powiązać pracę partyjno-polityczną z walką o sukcesy gospodarcze. Wyniki załóg na takich statkach, jak „General Walter”, „Mickiewicz”, „Jarosław Dąbrowski”, „Piast” i inne — to efekt właściwie poprowadzonej pracy organizacji partyjnych na tych statkach. Organizacje te umiały pobudzić twórczą inicjatywę załóg, zmobilizować je do wykrycia i wykorzystania rezerw w walce o realizację zadań planu.

Ścisła łączność i powiązanie spraw gospodarczych z pracą partyjno-polityczną było też głównym tematem dyskusji na konferencji. Kpt. Prier z s/s „Jarosław Dąbrowski”, kpt. Gluch z s/s „H-1”, IV mechanik Kruś z m/s „General Walter”, z-ca kapitana z m/s „Piast” Gólbowski i inni dyskutanci przy-

toczyli na ten temat szereg przykła- dów z życia. Wyraźnie stwierdzili oni, że na tych statkach, gdzie organizacje partyjne skoncentrowały wysiłki na prawidłowe doprowadzenie planu rejsu do załogi, na gotowość techniczną statku przez systematyczne przeglądy okresowe, przeprowadzanie doraźnych remontów we własnym zakresie przez załogi, skracanie czasu postoju statków w portach oraz na obniżkę kosztów własnych przez oszczędne zużycie paliwa i smarów, zastępowanie materiałów defektywnych zastępczymi itp. — tam plany były realizowane nie tylko w określonych ramach, ale również często znacznie przekraczane.

Zywym tego przykładem jest praca i działalność organizacji partyjnej na m/s „Piast”, m/s „General Walter” i innych jednostkach.

Analizując na konferencji szereg sukcesów i niedociągnięć w pracy Polskiej Żeglugi Morskiej, wskazano na przodujące statki PZM, które zadania trzeciego roku Planu Sześcioletniego wykonały z nadwyżką. Między innymi za wzór statku, na którym dała się zaobserwować dobrą pracę podstawowej organizacji partyjnej, posłużył może przykład statku „Kolno”. Pracę sekretarza statkowej organizacji partyjnej tow. Cibię cechuje wysoka troska o wykorzystanie wszystkich rezerw dla jak najlepszych osiągnięć w realizacji zadań postawionych przed statkiem.

Organizacja partyjna na „Kolnie” potrafiła harmonijnie i skutecznie łączyć pracę ideologiczną z zagadnieniami produkcyjnymi. I tak np. na zebraniu partyjnym, w czasie dyskusji nad referatem tow. Cibię n. t. — „Reżim oszczędnościowy na statku „Kolno” — ujawniono poważne, niewykorzystanie rezerw w gospodarce materiałowej. Serdecznie na wień współpracy z bezpartyjnymi, zadziergnięta jeszcze w okresie kampanii wyborczej, roz wija się i zacieśnia. W wyniku tego, realizując uchwałę grudniową KC PZPR nastąpiło przejście w poczet kandydatów 4 wyróżniających się swoją pracą i postawą ZMP-owców i jednego bezpartyjnego — przodującego oficera Zdzisława Frąckowiaka.

Organizacja apartyjna na „Kolnie” zdobyła sobie autorytet i zaufanie u bezpartyjnych, a stosowana na szeroką skalę praca partyjno-polityczna dopomaga do wykonania planów produkcyjnych nawet mimo poważnych trudności.

Podobne sukcesy pracy partyjno-politycznej zaobserwować możemy na innych statkach PZM, jak np. „Jedność Robotnicza”, „Koło Brzeg”, „Elbląg”, „Dunajec”, „Oksywie”.

Do czego doprowadzić może zaniechanie pracy partyjno-politycznej na statku świadczy jaszkrowo przykład „Karpat” z PLO. Po wspaniałych sukcesach na dalekim rejsie na wody an-

tarktyczne, praca organizacji partyjnej osłabła do tego stopnia, że nie było ona zdolna zmobilizować załogi do przełamania trudności w wykonaniu zadań eksploatacyjnych. Mówił o tym samokrętycznie na konferencji w Gdyni, asystent maszynowy z „Karpat”, tow. Głogowski.

Właśnie niedostateczny poziom pracy wielu naszych statkowych organizacji partyjnych stał się obok szeregu trudności niezależnych od floty — współwinowcą tego, że PZM zakończyła trzeci rok Planu Sześcioletniego — jak to określił na konferencji szcze- cińskiej kierownik Wydziału Morskiego KW PZPR — tow. Grim, jako dłużnik naszej gospodarki narodowej.

Zły styl pracy organizacji partyjnej na statku obserwowaliśmy na „Kutnie”, gdzie długi czas nie potrafiono przeciwdziałać rozkładowi robocizy prowadzonej wśród załogi przez ludzi obcych klasowo, podatnych na propagandę wroga. Zły styl pracy partyjno-politycznej towarzyszył niewykonaniu planu przez takie statki jak „Gopio”, „Soldek” lub „Wielun”.

Co mówią nam te przykłady, czego nas uczą?

Powierdzają one raz jeszcze, że praca partyjno-polityczna na statku stanowi dwiżnię osiągnięć gospodarczych.

„W praktyce polityka i sprawy gospodarcze są nierozdzielne. Istnieją one razem i działają razem. I tam, kto chce w naszej pracy praktycznej oddzielić sprawy gospodarcze od polityki, wzmocnić pracę gospodarczą ceną zmniejszenia pracy politycznej lub też na odwrót — wzmocnić pracę polityczną ceną zmniejszenia pracy gospodarczej — ten niewątpliwie znajdzie się w ślepej uliczce” — uczy towarzysza Stalin.

Powiązanie pracy politycznej z bezpośrednimi zagadnieniami walki o plan wymaga od organizacji partyjnej gruntownej znajomości wszystkich „waskich gardeł”, wszystkich kluczowych zagadnień związanych z eksploatacją statku.

Walka o pełne wykorzystanie

zdolności przewozowej floty, to nie sprawa jednego dobrze przeprowadzonego samoremontu, czy skrócenia jednego postoju, ale jest to zadanie codziennej gospodarskiej troski o statek, o realizację jego planu gospodarczego. Dobrze zrozumieli to np. marynarze ze statku „Mickiewicz”, zobowiązując się pływać 2 lata bez remontu.

Zrozumieli marynarze motorowca „Kiliński”.

Ale obok tych przodujących jednostek są jednak i takie statki, których aktyw nie umiał zmobilizować załóg do zredukowania i skrócenia czasu trwania remontu.

Ujawnione niedociągnięcia w pracy takich statków jak „Czech”, „Bałtyk”, „Bug” nie zostały przeanalizowane, nie szukano przyczyn takiego stanu rzeczy. Brak kontroli pracy organizacji partyjnych na tych statkach, nieszukanie przyczyn osłabienia pracy partyjno-politycznej, niedoprowadzenie do tych statków dobrych metod pracy nie mogło wpłynąć na zmianę zaistniałego stanu rzeczy, stwarzając w efekcie grupę przodujących statków i drugą nie nadążającą za nimi. **Naprawienie tych niedociągnięć przez otoczenie załóg i organizacji partyjnych tych „ostatnich” statków pełniejszą niż dotąd opieką, wzmocnienie szeregow ich organizacji partyjnych to jedno z najpilniejszych zadań stojących przed Komitetem PMH i aparatem kulturalno-oświatowym na lądzie.**

Niedostateczną również uwagę zwrócono na rozwój ruchu racjonalizatorskiego we flocie. Zarówno związek jak i Komitet złożyły tę sprawę w ręce administracji, która częstokroć ograniczała się jedynie do pracy z za biurka i wysyłania papierkowych instrukcji.

Na temat walki z awariami mówił na konferencji w Szczecinie tow. Gronowicz z PZM, Noga z parowca „Kutno”, Minch z Żegluga na Odrze, Grim — przed stawiciel KW. Podkreślili oni wżność samoremontów dla utrzymania statku w dobrym stanie technicznym i zapobiegania awaryjności. Wiele jednostek pływających PZM, których załogi wykonywały samoremonty pomimo trudnych warunków technicznych, jak np. „Jedność Robotni-

O wyższy poziom ideologiczny załóg statków

Udział marynarzy w dyskusji nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, studiowanie materiałów VII Plenum KC PZPR oraz XIX Zjazd KPZR nadały na wyższy poziom świadomość polityczną załóg naszych statków.

W referacie sprawozdawczym zagadnienie szkolenia ideologicznego zostało ujęte w formie ogólnikowej. Jak zresztą Komitet PMH przyznał, zebrania statkowych organizacji partyjnych nie były w pełni nasycane treścią polityczną. Podkreślili to również w dyskusji II sekretarz z s/s „Hel” tow. Rakowski. Dyskutanci podkreślając rolę szkolenia partyjnego ograniczali się tylko do stwierdzenia jego roli. Tylko nieliczni jak tow. Piskorski z m/s „Batory” i tow. Lech z aparatu KO przy PLO sięgnęli głębiej do źródeł istniejących braków. Stwierdzili oni mianowicie, że przede wszystkim Komitet PMH i aparat KO zaniedbywały tę sprawę, a nadto egzekutywy organizacji partyjnych na statkach nie doceniały tego zagadnienia i nie kontrolowały przebiegu szkolenia.

Szkolenie nie powiązano z życiem, rzadko tylko wykorzystywano obserwacje, które każdy z marynarzy ma okazję poczynić podczas pobytu w innych krajach.

W niedostatecznym stopniu — jak podkreślił tow. Piskorski — towarzysze przyswajają sobie materiały XIX Zjazdu KPZR, które są nieocenioną pomocą w usprawnieniu codziennej pracy.

Podkreśliła również to zagadnienie konferencja partyjna w



Widok sali w czasie Konferencji

cza”, „Elbląg” wykonały plan przedterminowo i z nadwyżką.

W świetle dyskusji jedną z poważnych przeszkód w sprawnej obsłudze statków stanowi płynność kadr we flocie. Trudno jest bowiem organizować planowo pracę na statku przy nazbyt częstej zmianie obsady. Szczególnie odbija się to na pracy załogi maszynowej. A niestety, mimo wielokrotnego podejmowania uchwał w tej sprawie częste nieprzemysłane przemustrowywania załóg maszynowych są na porządku dziennym we flocie.

Wskazano m. in., że na zły styl pracy niektórych organizacji partyjnych na statkach PZM i osłabienie ich siły mobilizacyjnej wpłynęło również niedostatecznie przemysłana praca działu kadr, który kierując marynarzy na statki w dalszym ciągu mało uwagi poświęca rozstawieniu członków partii w poszczególnych działach na statku. Np. z parowca „Soldek” zdjęto tow. Stanisławskiego i przeniesiono go na statek „Pstrowski” bez porozumienia się z KPZ. Dział Kadr PZM winien ścisłej i lepiej niż dotychczas współpracować z KPZ, by uniknąć błędów w swej pracy.

Szczecinie — szkolenie ideologiczne przyczyniło się znacznie do wzrostu świadomości polityczno-społecznej pracowników żegluga, wpłynęło na osiągnięcie lepszych wyników w pracy tak w zakładach pracy na lądzie jak i na statkach. W toku szkolenia wyrosli nowi ludzie, do których należą przodujący wykładowcy, jak np. tow. Bogucki ze statku „Koło Brzeg”, tow. Rudecki z „Elbląga”. Towarzysze ci przygotowywali się starannie do zajęć szkoleniowych, prowadzą wykłady żywo i ciekawie. Lech obok nich są jeszcze tacy wykładowcy, jak tow. Szymański z „Brygady Makowskiego”, który pomimo dobre go przygotowania ideologicznego, niedbale przygotowuje się tylko do suchego odczytania treści materiałów tematycznych. Jak stwierdził w dyskusji tow. tow. Baran z „Baltony”, Włodawski z „Dunajca”, Wójcik z „Kiele” i inni, Komitet Partyjny Żegluga dotychczas za mało kontrolował przebieg szkolenia, co niewątpliwie wpłynęło na obniżenie jego poziomu.

Do przodujących statków, gdzie organizacje partyjne prowadzą szkolenie należą: „Elbląg”, „Kolno” i „Koło Brzeg”. Natomiast statki jak „Poznań”, „Wrocław” i „Kielec” pozostają w tyle, szkolenie nie daje należytych rezultatów i wpływa ujemnie na wyniki pracy załóg tych statków.

Olbrzymią rolę w pracy polityczno-wychowawczej wśród załóg odgrywa indywidualna agita- cja. Mówił o tym tow. Schenk — II sekretarz organizacji partyjnej na s/s „Jarosław Dąbrowski”. Utworzenia na tej jednostce trzech grup agitatorów spośród najlep-

szych, najbardziej uświadomio- nych aktywistów partii, ZMP i kontrola ich pracy dopomogło organizacji związkowej, otoczenie organizacji partyjnej w realizacji ch specjalną opieką egzekutywy, jej zadań.

Otoczyć opieką koła ZMP, uaktywnić pracę związku zawodowego

Sporo miejsca w dyskusji zajęła sprawa młodzieży na statkach, jej właściwe wychowanie i otoczenie troskliwą opieką ze strony organizacji partyjnych.

Niewiele jest w PLO takich statków jak „Dąbrowski”, „Bytom”, „Batory”, gdzie młodzież pod kierownictwem członków partii zajęła przodujące miejsce w pracy i nauce, gdzie młodzież wzięła w swe ręce całokształt życia kulturalnego na statku. Na wielu jeszcze jednostkach, którym „przewodzą” statki „Mazury” i „Karpaty” sekretarze i oficerowie KO ograniczają się do formalistycznego wydawania poleceń organizacji młodzieżowej albo i o tym zapominają. Dyskutan- ci tow. Gluch, Dakowicz z m/s „Batory”, tow. Wołoszczuk i inni słusznie podkreślali, że aktyw partyjny troskliwiej musi się zająć pracą statkowych kół ZMP. Kierowanie pracą młodzieżowych organizacji, przekazywanie swoich doświadczeń, stała i serdeczna troska o pogłębienie świadomości politycznej młodych marynarzy, o wychowanie młodych kadr na pełnowartościowych pracowników morza, przyczyni się do scementowania kolektywu statkowego, uczyni organizację ZMP-owskie prawdziwym bojowym pomocnikiem organizacji partyjnych w walce o realizację zadań produkcyjnych.

Dyskutanci w swych wypowiedziach mocno podkreślili sprawę czujności wobec wroga. Przytaczali szereg przykładów z codziennej praktyki, wskazując na działalność wroga, usiłującego wytrącić nasze statki z eksploatacji, spowodować rozłam i rozkład moralny naszych załóg. Nie wolno być pobłażliwym dla błędów będących wynikiem niedbalstwa lub dęcych wyników. Świadome lub też nieświadome, przez brak czujności — dopomaganie wrogowi jest równoznaczne z przestępstwem. W ostatnim czasie szereg naszych organizacji partyjnych na statkach w trakcie trwania akcji wyborczej do władz partyjnych w podjętych uchwałach wskazywało na konieczność wzmocnienia czujności wobec penetracji wroga.

Poważną bolączką w życiu naszych marynarzy od dłuższego już czasu są niedociągnięcia w pracy ZZZP. Stałe powiędzenie „związek nie robi prócz pobierania składek” — przewijało się również w dyskusji. Kpt. Gluch i wielu innych podkreślało brak operatywnej działalności związku, dostarczanie na statki sta- rzych, nieaktualnych już gazet po większających jedynie makulaturę itd. itd. Stwierdzić należy, że mimo statycznych sygnałów Komitet PMH nie zainteresował się do- statecznie złym stylem pracy PMH i PZM.

organizowanie częstych odpraw i nych aktywistów partii, ZMP i kontrola ich pracy dopomogło organizacji związkowej, otoczenie organizacji partyjnej w realizacji ch specjalną opieką egzekutywy, jej zadań.

Przełamanie tych wszystkich trudności i niedociągnięć produkcyjnych uwarunkowane jest w pierwszym rzędzie stałym podnoszeniem uświadomienia politycznego naszych marynarzy. Organizacje partyjne na statkach winny szerzej niż dotąd rozbudować pracę polityczno-partyjną, nie zacieśniając jej jedynie do szkole- nia ideologicznego. Podniesienie poziomu zebrzeń partyjnych, ożywienie ich treści, ciekawiej opracowywane referaty zającebie się ściśle z zagadnieniami produkcyjnymi statku, analizowanie w dyskusjach sytuacji międzynarodowej na podstawie własnych obserwacji marynarzy z pobytu w obcych portach, przeciwstawianie tym stosunkom życia i budownictwa w naszym kraju, w krajach demokracji ludowej i Związku Radzieckiego, szersze niż dotąd omawianie i korzystanie w praktycznej działalności z przebo- gach wytycznych i nauk płynących z XIX Zjazdu KPZR winno stać się nicią przewodnią wychowania ideowego naszych partyjnych i bezpartyjnych marynarzy. Winno dopomóc w realizacji nowych znacznie trudnych, ale zaszczytnych zadań IV roku Planu 6-letniego.

Organizacje nasze weszły w czwarty rok Sześcioletki uzbrojone w wielki polityczny i organizacyjny dorobek kampanii wyborów do Sejmu, uzbrojone w nowy oręż, jakim jest styczniowa uchwała Rządu. Ale partia nas uczy, że nie wolno uspokajać się osiągniętymi sukcesami, że każdy największy nawet dorobek należy oceniać z myślą skierowaną ku zadaniom czekającym nas jutro. Na VII Plenum przestraszał towarzysza Bierut przed nastrojami samouspokojenia i wskazywał, że Lenin i Stalin uczyli, jak przegrupowywać bojowe szeregi do nowych zadań, jak przełamywać rodzące się trudności i przeszkody. „Można to uczynić skutecznie — mówił towarzysza Bierut — tylko przez utrzymywanie organizacji w stanie gotowości bojowej...”

Utrzymać organizację w stanie gotowości bojowej, podnieść poziom jej pracy — oto do czego owinny walczyć przyczynić się konferencje partyjne. Zmierzające ku temu celowi uchwały i wskazania Konferencji są dyrektywami dla nowo wybranych komitetów



Powitanie konferencji przez delegację uczniów TMM

ABY KAŻDY STATEK BYŁ REMONTOWANY W TAKIM TEMPIE JAK MOTOROWIEC „GENERAL WALTER“

Napisał Stanisław Malwicz

NIE tak dawno to było, nie upłynął bowiem nawet miesiąc od czasu, gdy motorowiec „General Walter“ opuszczał stocznice remontową „Ostrów“. Załoga stoczni wyległa na nabrzeże, żegnając spojrzem wzruszenia sylwetkę statku. Ten i ów zerwał czapkę z głowy i machał nią długo w powietrzu... na pożegnanie wspólnie wykonanej, trudnej pracy.

— Wicie, żyliśmy się ze sobą — zaczęli dziś niejeden remontowiec i niejeden marynarz cpo. — o dniach wielkiego czynu. Opowie wówczas, jak w tym miodym zakładzie pracy, który dopiero w połowie ubiegłego roku został nie tyle przeniesiony ile po prostu wyrzucony ze stoczni do swej obecnej siedziby — dojrzewała myśl o szybkościowym, potokowym remoncie.

— Stosują takie metody pracy w Związku Radzieckim — padły słowa na naradach produkcyjnych, odprawach w dyrekcji, na zebraniach podstawowej organizacji partyjnej przy analizie niedociągnięć i błędów, jakości wykonania lub przyczyn zdarzającego się niekiedy opóźnienia terminów. W słowach tych wyrażała się twórcza myśl załogi, rodząca się współodpowiedzialność coraz szerszego grona aktywnych za zakład, jego dobre imię, wyrażała się pragnienie załogi dania jak największego wkładu w rozwój naszej gospodarki.

O „Walterze“ wiadomo dziś wszystkim. Opuszczał bazę na 21 dni przed planowanym terminem. Wiadomo też, że zdecydowało o tym dobre, z góry przewidziane przygotowanie zarówno ze strony bazy jak i armatora, ofiarna współpraca, w której ogółem złożyli wstępnym marynarz zespół się z lądowcem w walce o jedno z ogniw planu w rezerwie morskiej.

Ale co najważniejsze już wtedy, gdy żegnano statek wśród remontowców kielkowała myśl o przedłużeniu tego sukcesu, o rozciągnięciu go na możliwie największą ilość jednostek, szukających w bazie pomocy, oczekujących przygotowania do dalszych trudów na morzu. Myślał wtedy o tym motorzysta Rosowski, o którym ułło się zdanie, że niewiele mówi, ale robi „jak wszyscy diabli“, a mistrz Wilma, który w największym natłoku robót potrafi wygospodarować czas na prace dodatkowe, i ludzie z brygady kotlarskiej Urbańskiego, stolarskiej Bałewskiego, elektrycznej Mosińskiego, ślusarskiej Dargacza... Czyż można jednym tchem wymienić nazwiska tych wszystkich, którym sprawa wykorzystania do świadczeń legła na sercu, stała się największą ambicją?

Przy nabrzeżach rozległego basenu remontowego w styczniowym słońcu kołyszą się kadłuby statków. Transatlantyki i trawlerzy weszły tu, jedne po to, by odbyć przegląd do klasy czteroletniej, inne dla usunięcia większych lub mniejszych uszkodzeń względnie bardziej skomplikowanych awarii. „Wielbłąd“, „Warmia“, „Narocz“, „Rega“, „Radunia“, „Czajka“, „Dziecioł“... znamy te nazwy z osiągnięć ich załóg, z ich czynów, które pomnażają siłę Polskiej Ludowej.



Mistrz Wilma, który w największym natłoku robót potrafi wygospodarować czas na prace dodatkowe

„Warmia“ miała być drugim „Walterem“. Tak mówi się w codziennym języku stoczni remontowej. To znaczy, że miała być remontowana w ten sam sposób co motorowiec „General Walter“,

to znaczy, że i załoga i armator mieli przygotować się do remontu. Należało oczekiwać, że przygotowania będą wykonane. Tymczasem... wprawdzie na razie roboty rozwijają się zgodnie z harmonogramem, ale zawisła już nad stacją groźba przestoju.

— Czyżbyśmy byli zdolni tylko do jednorazowych zrywów i nie mogli wypracować stałego systemu? — 1767 zobowiązań wykonała załoga bazy „Ostrów“ w drugim półroczu ub. roku. 1310 tysięcy zł

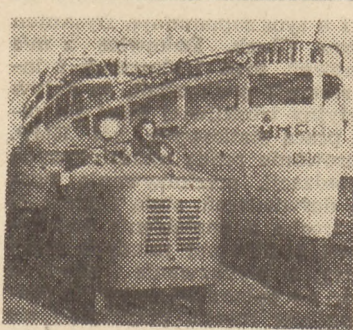


Brygada kotlarska Urbańskiego omawia plan pracy

Wi z goryczą w głosie dyrektor Radomski. — W takim niesłusznym przekonaniu usiłują utwierdzić nas armatorzy.

Bo oto... być może lada dzień skończy się planowa praca na „Warmii“ z braku dostaw części, które powinien zapewnić dział techniczny PLO. Bo statki „Dalmator“ zostały jak zwykle porzucone na pastwę losu. Można śmiało tak nazwać brak zainteresowania terminami remontów, możliwościami ich przyspieszenia, wreszcie jakością pracy.

A przy tym te listy remontowe... Wystarczy o nich wspomnieć głównemu inżynierowi, by z miejsca zaczął cytować liczne przykłady robót zapomnianych, które narastają dopiero w toku pracy. A można przecież tego uniknąć. Każdy statek może wyjść z bazy przed terminem, jeśli będą o to dbać mechanicy, systematycznie prowadzą książki remontowe, jeśli zadbać o to dział



Dzięki twórczemu wysiłkowi załóg pływających rozwija się coraz szerzej w PMH współzawodnicтво o przedłużeniu okresów międzyremontowych o bezawaryjne pływanie. W przedłużeniu okresów eksploatacyjnych poważną rolę odgrywa skrócenie remontów. Odbywa się to drogą przeprowadzania samoremontów przez załogi względnie przez zwiększony ich udział w dobrym przygotowaniu i remoncie stoczniowym statku.

W tym kierunku nieograniczone źródło doświadczeń stanowią dla nas wzory i osiągnięcia radzieckich marynarzy, którzy już od wielu lat stosują nowe, postępowe metody eksploatacji floty. Do przedłużających wzorów i osiągnięć, z którymi warto się zapoznać, należy niewątpliwie agregatowo-blokowy system remontu, za inicjatywę przez załogę motorowca „Ukraina“.

Motorowiec „Ukraina“ pływa na linii regularnej Odessa-Sewastopol. Załoga jego pracuje po stać chłanowsku, przedłużając m. in. okresy międzyremontowe i skracając czas trwania remontów. Np. w 1947 roku załoga przeprowadziła szybkościowy samoremont urzędu, ukończyła go 6 dni przed terminem, uzyskując przy tym znaczne oszczędności. Jednak osiągnięcia te nie zadowalały załogi. Dążyła ona stale do opracowania nowych systemów remontu, do skrócenia czasu jego trwania.

W roku 1949 zdecydowano zastosować po raz pierwszy agregatowo-blokowy system remontu, w

techniczne w przedsiębiorstwach żeglugowych i połowowych. Przykład „Waltera“ ma swoją wymowę i powinien przyswiecać codziennej pracy we flocie i w stoczni remontowej.

1767 zobowiązań wykonała załoga bazy „Ostrów“ w drugim półroczu ub. roku. 1310 tysięcy zł

oszczędności na roboczo-godzinach przyniósł ofiarny czyn dziesiątków brygad i indywidualnie pracujących remontowców. Nie znalazł w bazie produkcji ani jednego człowieka poza ruchem współzawodnicztwa. Na tej drodze zdążają do stałego wzrostu tempa robót, do podniesienia własnego dobrobytu, zgodnie z zaleceniami uchwały Rady Ministrów z dnia 3 stycznia br. Ta drogą realizują zadania Programu Frontu Narodowego. Cóż dziwnego więc, że w tej atmosferze z każdym dniem zwiększającego się poczucia odpowiedzialności za zlecenia robocze plan roku 1952 został w bazie wykonany w 98 proc. w remontach statków pełnomorskich i w 103 proc. w innych asortymentach jednostek pływających.

Czy jednak wszystko już zrobiono, czy nie ma już rezerw, których wykorzystanie zapewni dalsze usprawnienie robót remon-

towych. Bezwzględnie jest jeszcze wiele do poprawienia i w dziedzinie przeglądu urządzeń technicznych, o które niedostatecznie dba główny mechanik, i w dziedzinie technologicznej, nieraz bez opracowania wysyłającym dokumentację do warsztatów, i w dziedzinie planowania, nie zawsze do statecznie analizującym zlecenia armatorów. Jest wiele do zrobienia dla pełniejszego wykorzystania rezerw wewnątrzzakładowych w celu zapobieżenia trudnościom, wynikającym z niedostatecznego stanu zatrudnienia, są możliwości zaangażowania i przygotowania do zawodu kobiet... O tym musi pamiętać kierownictwo bazy, jej partyjna organizacja podstawowa, jej rada zakładowa. Są to zadania na co dzień.

Jest godzina 15-ta. Od bramy tzw. „Ostrów“ aż do ul. Marynar-ki Polskiej do tramwaju śpieszy długi sznur robotników. Ale od warsztatów bazy do bramy trzeba przebyć jeszcze co najmniej 2 km. Tłum robotników stoczni remontowej codziennie przebywa tę trasę ok. 4 km brnąć w błocie i śniegu. Kierownictwo bazy i jej rada

Monter silnikowy Rosowski, o którym ułło się zdanie, że niewiele mówi, ale robi „jak wszyscy diabli“

zakładowa nie potrafiły dotychczas rozwiązać tego problemu. A jest on równie ważny, równie decydujący o całokształcie pracy i nie wolno o nim zapominać.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

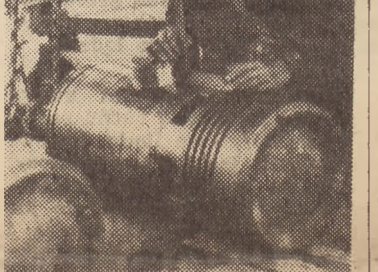
Przed rozpoczęciem właściwych prac remontowych utworzono brygadę remontową, składającą się

W DNIU 10 stycznia br. w nowo wybudowanym Kapitanacie Portu w Nowym Porcie została otwarta wystawa dorobku racjonalizacji i współzawodnicztwa pracy, pod hasłem „Na przełomie Planu 6-letniego“. Wystawa została urządzona z inicjatywy kierownictwa rejonu gdańskiego i Rady Zakładowej ZZPZ.

Na otwarcie przybyli przedstawiciele dyrekcji ZPGG i Zarządu Głównego ZZPZ, delegaci SP oraz liczni robotnicy i pracownicy unysłowi.

Przemawiając przed otwarciem wystawy dyrektor ZPGG tow. Dąbrowski, powiedział m. in., że „wystawa obrazuje wielki dorobek portowców gdańskich w trzyletnim okresie budowania naszej go wielkiego Planu 6-letniego“, że „dzięki rozwiniętemu ruchowi racjonalizacji i współzawodnicztwa rok 1952 zakończono wykonaniem planu w 114 proc. i uzyskaniem oszczędności sięgających 11 mil. zł.“

Na wystawie znajdują się portrety produkujących pracowników rejonu Gdańsk, planse i wykresy



Monter silnikowy Rosowski, o którym ułło się zdanie, że niewiele mówi, ale robi „jak wszyscy diabli“

zakładowa nie potrafiły dotychczas rozwiązać tego problemu. A jest on równie ważny, równie decydujący o całokształcie pracy i nie wolno o nim zapominać.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.



WYSTAWA OSIĄGNIĘĆ PORTOWCÓW GDAŃSKICH

W DNIU 10 stycznia br. w nowo wybudowanym Kapitanacie Portu w Nowym Porcie została otwarta wystawa dorobku racjonalizacji i współzawodnicztwa pracy, pod hasłem „Na przełomie Planu 6-letniego“. Wystawa została urządzona z inicjatywy kierownictwa rejonu gdańskiego i Rady Zakładowej ZZPZ.

Na otwarcie przybyli przedstawiciele dyrekcji ZPGG i Zarządu Głównego ZZPZ, delegaci SP oraz liczni robotnicy i pracownicy unysłowi.

Przemawiając przed otwarciem wystawy dyrektor ZPGG tow. Dąbrowski, powiedział m. in., że „wystawa obrazuje wielki dorobek portowców gdańskich w trzyletnim okresie budowania naszej go wielkiego Planu 6-letniego“, że „dzięki rozwiniętemu ruchowi racjonalizacji i współzawodnicztwa rok 1952 zakończono wykonaniem planu w 114 proc. i uzyskaniem oszczędności sięgających 11 mil. zł.“

Na wystawie znajdują się portrety produkujących pracowników rejonu Gdańsk, planse i wykresy

zakładowa nie potrafiły dotychczas rozwiązać tego problemu. A jest on równie ważny, równie decydujący o całokształcie pracy i nie wolno o nim zapominać.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

Przystępując do pracy III mechanik I. D. Sriedniego oraz motorzysty A. N. Ponomarenko i W. G. Naumienko. Przeprowadzono również kilka zebrań instruktażowych, na których omówiono szczegółowo proces technologiczny, zestawiono harmonogram kolejności pracy przy poszczególnych blokach oraz ustalono typowy plan technologiczny przy zamianie bloku cylindrowego. Harmonogram przewidywał dokonanie wymiany każdego bloku cylindrowego w ciągu trzech dni przy ogólnym zużyciu 108 godzin. Kolejność prac była następująca: rozebranie rurociągów, wentyli i łożyska, odjęcie bloku cylindrowego, oczyszczenie części i kontrola stanu podstawy, montaż nowego bloku i wentyli, kontrola i regulacja pracy cylindra, próbny rozruch silnika, regulacja dopływu paliwa.

PORT SZCZECIŃSKI ODPOWIADA CZYNEM PRODUKCYJNYM NA UCHWAŁĘ STYCZNIOWĄ

ków materialnych ludności pracującej.

Załoga Zarządu Portu Szczecin z głębokim zrozumieniem przyjęła uchwałę Rady Ministrów z dn. 3 stycznia.

Sztauery, trymerzy i dźwigowicy portu szczecińskiego postanowili czynem produkcyjnym poprzeć ten akt, pragnąc przez to dać dowód swego uświadomienia społeczno-politycznego, jak również podkreślić nierozdzielność, jaką łączy całą załogę z wieloletnim w życie Programem Frontu Narodowego.

Wartość wykonanych prac remontowych według kalkulacji bazy remontowej wynosiła 160.000 rubli, tymczasem koszty poniesione faktycznie przez statek nie przekraczały 10.000 rubli. Tym samym bezpośrednie oszczędności osiągnięte dzięki dokonaniu we własnym zakresie remontu wyniosły 150.000 rubli, nie mówiąc już o oszczędnościach uzyskanych dzięki skróceniu czasu postoju w bazie remontowej.

Agregatowo - blokowy system remontowy może być stosowany na wszystkich statkach przy różnego rodzaju urządzeniach. Szczególnie pomyślnie wyniki gwarantuje on przy krótkich rejsach, kiedy statek często zawija do portu i może zasięgnąć porady bazy remontowej. Najlepsze możliwości przeprowadzenia samoremontów systemem agregatowym mają statki o urządzeniach posiadających duże rezerwy mocy względnie o podwójnym wyposażeniu w niektóre urządzenia.

Wzory i doświadczenia marynarzy z „Ukrainy“ znalazły szybko naśladowców. Doskonałe wyniki przy tego rodzaju samoremontach osiągnęła np. załoga motorowca „Mizurin“, która przeprowadziła podczas normalnej eksploatacji statku średni remont głównego silnika o mocy 1750 KM.

Byłoby słuszne, aby aparat techniczny PMH oraz kierownictwo baz remontowych zastanowiły się nad zastosowaniem tego systemu remontów na naszych statkach. Nawet jeśli przyniesie on jedynie skrócenie remontu stocznioowego o 10 proc., będzie to już poważną oszczędnością.

Doceniając znaczenie uchwały Rady Ministrów z dnia 3.1.

1953 r. — oświadczył Jan Brychcy, produkujący sztauer ze „Starówki“. — Wiemy, że jedyną drogą prowadzącą do realizacji wspólnego Programu Frontu Narodowego, do umocnienia obronności Polski Ludowej i podniesienia poziomu życiowego mas pracujących jest stałe podnoszenie wydajności pracy...

Zgodnie z tym wezwaniem J. Brychcy, brygadziści młodzieży brygady sztauerskiej im. Kim-Ir-sena, załoga Zarządu Portu Szczecin podejmuje i wykonuje zobowiązania produkcyjne.

Brygada J. Brychcygo postanowiła podnieść wydajność pracy o dalsze 10 proc., to znaczy wykonywać średnio 200 proc. normy.

Inne brygady sztauerskie „Starówki“ prowadzone przez Stanisława Butę, Alfonsa Grzewkę, Sławomira Króla, Jana Osowskiego, Jana Bulińskiego, Stanisława Nieradkę zobowiązały się zwiększyć wydajność pracy o 3 do 10 proc., zlikwidować do minimum przestoje statków i wagonów oraz otoczyć socjalistyczną opieką sprzęt przeładunkowy.

Fala zobowiązań produkcyjnych ogarnęła również załogę B. P. „Ewa“. Sztauery i trymerzy tego rejonu osiągnęły już szereg doskonałych wyników w przeładunkach.

I tak w okresie 4—5 stycznia br. grupa sztauerska Józefa Kosobuckiego osiągnęła 377,4 proc., grupa Feliksa Kleczewskiego — 322 proc., grupa Michała Turskiego — 233 proc., zaś grupa Jana Bielawskiego — 268,9 proc. normy przy wyładunku drobnych z radzieckiego parowca „Marszał Górowski“.

Pracując w tej samej relacji przeładunkowej grupy trymerskie zbożowe podnoszą stale wykonanie norm. Grupa trymerska Stanisława Wechty uzyskała w ciągu trzech następujących po sobie dni wysokie wykonania norm — dnia 4.1. br. — 253,9 proc., a w dniach następnych — 207 i 310 proc. normy.

Wysoką wydajność pracy grup sztauersko-trymerskich ułatwia wykonanie operacyjnych planów dobowych. I tak w dniu 6.1. br. załoga „Starówki“ wykonała swój dzienny plan przeładunkowy w 177,5 proc.

Są to wstępne osiągnięcia. Portowcy Szczecina rozpoczęli bowiem już szeroką akcję zobowiązań długofalowych pod hasłem: stałe podnoszenie wydajności pracy — drogą do poprawy warunków materialnych ludności pracującej.



NIE UTRUDNIAĆ PIECZYŃSKIEMU WYKONANIA PODJĘTEGO ZOBOWIĄZANIA

GDY w listopadzie ub. r. **Maciej Pieczyński** układał treść swojego apelu o podjęcie współzawodnictwa o oszczędność, racjonalne zużycie paliwa, nikt jeszcze nie zdawał sobie sprawy, że właśnie ten prosty, czarny od pyłu węglowego robotnik portowy pobudzi pałacę całego kraju do patriotycznego czynu. Dziś napływają zewsząd meldunki o podejmowaniu zobowiązań w odpowiedzi na wezwanie tego przodu-jącego pałacza.

Dziś każdy pałac w kraju pragnie tak palić pod kotłami jak Pieczyński, który na 100 t normy opałowej zużywa tylko 60 t, utrzymując przepisową temperaturę pomieszczeń.

Zostałem wezwany do PKPG — oświadcza Pieczyński — aby poinformować nasze władze o metodach mojej pracy, bo, jak się dowiedziałem w Warszawie, osiągam najlepsze wyniki w oszczędnym zużyciu paliwa.

Pieczyński opowiedział o swoich metodach pracy. Nie są one tajemnicą dla nikogo. Każdy pracownik Zarządu Portu wie, że Pieczyński to wzór sumienności, dbałości i socjalistycznej czujności o dobro społeczne.

— To nie tak trudno uzyskać dużą oszczędność opalu — mówi Pieczyński. — Trzeba tylko pilnować swojej roboty, zawsze o niej myśleć i znaleźć sposoby jej usprawnienia.

W ciągu długoletniej pracy Pieczyński stwierdził, że dobór właściwej mieszanki kokso-węglowej przy odpowiednim manipulowaniu szypcami daje duże oszczędności paliwa w ogrzewaniu kotłów. Szczególnie zaś podkreśla, że dobrze założona i utrzymana izolacja przewodów i uszczelnione okna przyczyniają się w poważnym stopniu do utrzymania temperatury. Zwraca ponadto pilną uwagę na to, by w okresie ciepłych dni nie przegrzewać pomieszczeń. Są to proste nieskomplikowane sposoby, ale wymagają od pracownika ustawicznej troski i dbałości o powierzony odcinek pracy.

Ala... czy te ofiarne wysiłki i zabieg Pieczyńskiego jedyną nam należną pomocą, pomoc i opiekę? Tego nie można powiedzieć. Niech mówi o tym Pieczyński.

— Robię wszystko, aby wywiązać się ze swego zobowiązania, ale nie widzę pomocy ani ze strony Rady Zakładowej, ani dyrekcji — opowiada Pieczyński. — Wszyscy na pewno są zadowoleni, że właśnie z Zarządu Portu Szczecin wyszło hasło nowego współzawodnictwa, ale mało kto interesuje się warunkami mojej pracy. Często mi brakuje węgla, i koksu. Nasz oddział gospodarczy nie dostarcza paliwa, „zwalając” winę na sekcję transportową, że nie daje samochodów. Ta zaś tłumaczy się, że samochody są „w ruchu”, że jest ich mało, że są w remoncie itd.

— Chcę zaprowadzić coraz skuteczniejszą walkę o oszczędność. Używam do opalania kotłów mieszanki z koksem, co daje wystarczającą ilość ciepła, a jest tańsza. Niestety nie rozumiem tego intendentury ZPS i nie dostarcza mi koksu, tłumacząc się brakiem samochodów. A przecież można znaleźć wolniejszy dzień, kiedy jest słabszy ruch w porcie i podrzucić parę ton...

W takich warunkach nie jest dla two Pieczyńskiego realizować zobowiązanie. Zdarza się, że nosi na własnych plecach paliwo z oddalonych składów gmaczu, co bywa sobie tylko wiadomym sposobem drzewo, manipuluje szypcami i „wyłazi ze skóry”, żeby wszystko grało...

I rzeczywiście — wszystko gra. W pomieszczeniach jest ciepło, a Pieczyński wykonuje swoje zobowiązanie. Rzucił okiem na książkę kotłową wskazując, że zużywa on do 40 proc. paliwa poniżej normy. Nie interesuje się warunkami

pracy tow. Pieczyńskiego także Zarząd Okręgowy ZPPZ, dyrekcja ZPS i Prezydium MRN w Szczecinie winny zmienić dotychczasowy star rzeczy. Tow. Pieczyńskiemu należy pomóc w realizacji zobowiązania, które podchwycili zakłady całej Polski.

Tego rodzaju ustosunkowanie się do przodu-jącego pałacza świadczy o niewłaściwym podejściu odpowiedzialnych ludzi, którzy miast pomagać niejednokrotnie przeszkadzają.

Zarząd Okręgowy ZPPZ, dyrekcja ZPS i Prezydium MRN w Szczecinie winny zmienić dotychczasowy star rzeczy. Tow. Pieczyńskiemu należy pomóc w realizacji zobowiązania, które podchwycili zakłady całej Polski.

J. P.

CZY ZNASZ JUŻ TĘ KSIĄŻKĘ?

Nosi ona tytuł „SPISKOWCY”, a jej autorem jest radziecki pisarz N. Szpanow. Ta wspaniała napisana książka, której akcja dzieje się na wszystkich frontach wojny światowej, a wreszcie przenosi się na teren walczących o wyzwolenie Chin, powinna znaleźć się w bibliotekach na wszystkich stacjach PMH. Jej pierwszą część stanowi wydana poprzednio powieść „PODZEGACZE”.

Egon, przyleciał do Polski z marnym postanowieniem: po zobaczeniu się z ojcem ucieknąć do Szwecji, następnie do Norwegii. Wyśłał już tam Elzę pod pretekstem podróży wypoczynkowej wzdłuż fiordów. Samolot Egona wylądował w Sopocie przy Gdańskim. Oficer ojca już czekał, żeby go odwieźć do Gdyni.

Generał Schwerer z kilku jeźdźców, w otoczeniu tłumy korespondentów zagranicznych, ułokował się w samym centrum Gdyni, na Kamienną Górę, wwieńczonej obrzymim kamiennym krzyżem. Stąd odserwowali bitwę, toczącą się o kilka kilometrów na północ. Wskutek huków dział wiozowanych z krążownika „Schleswig-Holstein”, rażącego z morza pozycje Polaków, z pleców Egona posypał się popełniony tynek z krzyża.

Polacy byli ścisnięci z trzech stron szczytnym pierścieniem wojsk faszystowskich. Z czwartą — mieli odciętą przez morze drogę do wycofania się. Hitlerowcy puścili w ruch ciężką i lekką artylerię, miotające miny, automaty, czołgi i samoloty. Polacy odparali ataki ogniem z karabinów ręcznych i maszynowych. Usiłowała przeciwności swoje dwa działa przeciwlotnicze kilkadziesiąt czołgów strzelających na wprost do gniazd ogniowych osłaniających port. Wskutek nieprzerwanego ryku artylerii hitlerowskiej nie było nawet słychać słabego ognia Polaków. Bronili jednak zawzięcie każdego domu, ostrze liwali się spoza każdego krzaków. Ze wzgórz widać było doskonale budynki szkoły oficerskiej i radiostacji, zamienione przez Polaków na wieże obronne.

Ogień dział faszystowskich podnosił stopy kurzu wokół tych dwóch punktów oporu. Polacy nie cofali się. Każde okno w ruinach, każdy stos cegieł przyjmował atakujących ogniem karabinów ręcznych i maszynowych. Po trzech bezowocnych próbach zdobycia szturmem budynku szkoły piechota niemiecka wycofała się. Egon czuł wstręt widząc na sakrowanie broniących się uparcie, lecz z góry skazanych na śmierć Polaków. Opuściłby wzgórze, gdyby nie zjawili się samoloty hitlerowskie. Były to jego nurkowce.

Na Tondyńskim bruku

Życie prostych ludzi w kraju opanowanym wyścigiem zbrojeń

BYLEM ostatnio trzy miesiące w Anglii. Pobyt ten pozwolił mi na poczynienie szeregu obserwacji i zaznajomienie się z życiem prostego obywatela dzisiejszej Anglii uzależniającej się coraz bardziej od amerykańskiego dolara.

Wzmoczenie wyścigu zbrojeń i zwiększenie pokojowych gałęzi przemysłu doprowadziło do wzrostu bezrobocia, do dalszego wzrostu drożyzny i obniżenia stopy życiowej robotników. Rok 1952 przyniósł obywateli korzyści i pomógł bogactwu grupy monopolistów, których zyski poważnie wzrosły. Inaczej jednak wyglądał bilans życia prostych obywateli angielskich. Ubiegły rok przyniósł im wzrost komornego, podniesienie wszelkich opłat miejskich oraz gwałtowny wzrost drożyzny. Żądana w 1952 r. przez 9 milionów członków związków zawodowych podwyżka stawek została odrzucona przez przedsiębiorców i broniących ich interesów kapitalistów rząd, który prowadzi antyrobotniczą politykę „zamrażania” płac.

Przeciętny zarobek robotnika w Anglii nie pozwala na utrzymanie się wraz z rodziną. Średnie wynagrodzenie np. robotnika stocznioowego, który przecież powinien być stosunkowo najlepiej płatny, wynosi około 4-6 funtów tygodniowo, a więc robotnik stocznioowy zarabia dziennie na 3-4 paczek papierosów. W rozmowie z pewnym naukowcem z szkoły podstawowej dowiedziałem się, że w jego klasie jest około dwie trzecie dzieci, których rodzice zajmują tylko

jedną izbę. To dzieci prawie bezwzględnie po pas. Ciągłe też wzrasta śmiertelność. Wielu z Polaków jest chorych na płucach. „Kamień” znajduje się daleko od miast, wyciągając rękę po jednego z „czipsa”. Nie wiem czy wszyscy czytelnicy orientują się, że cała Anglia jest pokryta sklepami, w których sprzedaje się smażone na oleju kartofle, nazywane „czipsy”. W Glasgow nie brak również i żebraków zamęcających przechodniów prośbami o jałmużnę. Te wynędzniałe okryte niemal łachmanami postacie ludzkie spotyka się na każdym kroku w dzielnicach robotniczych i portowych, jak np. Govan Road.

W Anglii wszystkie artykuły żywnościowe objęte są kartkami żywnościowymi. Dziwnym wydał mi się widok np. publiczności, kupującej w bufecie teatru słodycze na talony...

Mówiąc o życiu kulturalnym w Anglii trzeba stwierdzić, że człowiek pracy nie korzysta prawie wcale z jakichkolwiek rozrywek kulturalnych. Bardzo rzadko może on sobie pozwolić na poście do kina, gdyż wstęp kosztuje bardzo drogo, a do tego widzi się skazany przeważnie na oglądanie ogłupiających gangsterskich filmów „made in USA”.

Warto też wspomnieć o życiu naszych rodaków, którzy pod wpływem technicznej nienawiści do Polski Ludowej propagandy imperialistów anglo-amerykańskich i ich szlugałów z „emigracji” polskiej szpiegów i zdrajców — pozostali na terenie Anglii. Często ich spotykaliśmy. Są ubodzy i opuszczeni. Olbrzymia ich większość jest zatrudniona przy najcięższych pracach. Zamieszkują na północy Szkocji w „kampach”, tj. obłazach składających się z drewnianych baraków. Pracują przy kopaniu tuneli wśród skał. Warunki pracy są wprost okropne. Odbywa się ona niejednokrotnie w

po krótkim przeszkoleniu stała śmiertelność. Wielu z Polaków jest chorych na płucach. „Kamień” znajduje się daleko od miast, wyciągając rękę po jednego z „czipsa”. Nie wiem czy wszyscy czytelnicy orientują się, że cała Anglia jest pokryta sklepami, w których sprzedaje się smażone na oleju kartofle, nazywane „czipsy”. W Glasgow nie brak również i żebraków zamęcających przechodniów prośbami o jałmużnę. Te wynędzniałe okryte niemal łachmanami postacie ludzkie spotyka się na każdym kroku w dzielnicach robotniczych i portowych, jak np. Govan Road.

W Anglii wszystkie artykuły żywnościowe objęte są kartkami żywnościowymi. Dziwnym wydał mi się widok np. publiczności, kupującej w bufecie teatru słodycze na talony...

Mówiąc o życiu kulturalnym w Anglii trzeba stwierdzić, że człowiek pracy nie korzysta prawie wcale z jakichkolwiek rozrywek kulturalnych. Bardzo rzadko może on sobie pozwolić na poście do kina, gdyż wstęp kosztuje bardzo drogo, a do tego widzi się skazany przeważnie na oglądanie ogłupiających gangsterskich filmów „made in USA”.

Warto też wspomnieć o życiu naszych rodaków, którzy pod wpływem technicznej nienawiści do Polski Ludowej propagandy imperialistów anglo-amerykańskich i ich szlugałów z „emigracji” polskiej szpiegów i zdrajców — pozostali na terenie Anglii. Często ich spotykaliśmy. Są ubodzy i opuszczeni. Olbrzymia ich większość jest zatrudniona przy najcięższych pracach. Zamieszkują na północy Szkocji w „kampach”, tj. obłazach składających się z drewnianych baraków. Pracują przy kopaniu tuneli wśród skał. Warunki pracy są wprost okropne. Odbywa się ona niejednokrotnie w

to jedynie brudny barłóg imitujący łóżko.

Ci Polacy, którzy nie mają żadnej już możliwości egzystencji, reka na ścianach statku polski pracy są wprost okropne. Odbywa się ona niejednokrotnie w

proste słowa wypowiedziane w potocznej rozmowie, mówią białe gołębie pokoju wymalowane ich reka na ścianach statku polski pracy są wprost okropne. Odbywa się ona niejednokrotnie w

J. LESNY

»JEDNOŚĆ ROBOTNICZA« TO NIE TYLKO NAZWA STATKU...

PROWIEC „Jedność Robotnicza” jest jednym z przodujących statków Polskiej Żeglugi Morskiej. Załoga tej jednostki przed terminem i z nadwyżką wykonała roczny plan przewozów. Niełatwe to było osiągnięcie. W toku walki o realizację zadań trzeba było przezwyciężyć wiele przeszkód i trudności.

Stała gotowość techniczna statku, sprawna praca maszyn i poważny wpływ na realizację planu przewozów. I właśnie na tym odcinku toczyła się zacięta walka załogi maszynowej „Jedności Robotniczej”. Jak zaradzić stałym przeciekom kotłowej? Jak izolować ścianę sitową od wysokiej temperatury? — sprawa ta zaprzęła myśl i mechanika tow. Hebla, była przedmiotem nie tylko rozważań całej załogi maszynowej, ale i skrupulatnych badań przyuczonych uczniów. Mechanicy i palacze wytrwale grzebali w skomplikowanych przewodach, badali każdą płomieniówkę...

Aż wreszcie zrodził się pomysł zastosowania ekranu wodnego.

Ekran ten, to konstrukcja sieci rurek, zamontowanych przed ścianą sitową kotła, przez które stałe przepływa zimna woda, izolując bezpośrednie działanie płomienia na ścianę sitową. Inicjatorem usprawnienia był i mechanik statku tow. Hebel. W opracowaniu pomysłu pomagali mu inżynierowie Wojciechowski i Stepniowski.

Usprawnienie to radykalnie wyeliminowało przecieki rurek płomieniowych, redukując dotychczasowe dość częste postoje remontowe statku.

Wiele można by pisać o pracy załogi maszynowej „Jedności Robotniczej”, o jej codziennej, wytrwałej walce o utrzymanie statku w stałej gotowości technicznej. Nieustannie troszczy się o maszynę i mechanik Władysław Włodarski, były robotnik stocznio-owy. Często zawiązywał rękawy i wspólnie z członkami załogi maszynowej przeprowadza samoremonty. Dzielnie pomaga mu smarownik Mieczysław Żukowski, który niejednokrotnie wyróżnił

się przy pracach remontowych, przyspieszając ich wykonanie. Trymer ZMP-owiec Ryszard Duriasz, potrafił w ostatnim rejsie zastąpić przy palenisku wykwalifikowanego pałacza. Takich, jak oni jest wielu. Gospodarska troska o maszynę scementowała zwarty kolektyw statku.

Teraz, kiedy statek jest na stoczni, załoga wspólnie z robotnikami bazy remontowej przystąpiła do pracy. Marynarze i stocznio-owcy postanowili pójść w ślady gdańskich stocznio-owców i dzielnej załogi „Generała Waltera” — przez dobrą współpracę i wzajemną pomoc skrócić o 15 dni planowany czas remontu.

Na naradzie, jaka odbyła się ostatnio na statku, w której wzięli również udział stocznio-owcy, oba zespoły omówiły plan prac remontowych, postanawiając po dokładnym rozważeniu wszystkich możliwości, wykonać remont statku w 30 zamiast w 45 zaplanowanych dniach pracy. I niewątpliwie wspólne zobowiązanie marynarzy i robotników zostanie wykonane.

E. P.

działo jednak uczucie doświadczenia: czyż biernie zachowywanie się widokiem niszczenia Polaków było czymś gorszym od jego własnego aktywnego udziału w tym krwawym widowisku? Tak, teraz z obrzydzeniem odwracał się od dzieła swoich rąk. A o czym myślał, kiedy konstruował nurkowce, obmyślał każdy szczegół, wprowadzał formuły, gwarantujące nieśmiertelność siania ognia i śmierci ze skrzydeł odblaskowych wstrętnej czarnej fasz-

stowską swastyką? Czyż nie wiedział od dawna, do czego prowadzi jego wylizanie, czyż nie dzięki niemu te tysiące

nienawistą oczu Czechów? Trzeba było własnymi rękami dotknąć zwłok zabitych Polaków, być świadkiem pożarów, żeby zrozumieć do końca...

Wzdrygając się wewnętrznie, zastanawiając się reka od mijających go ludzi, Egon włożył się po zbroczu wzgórz, które mu się wydawało Gogolą. Tam wraz z Polakami rozpinał na krzyżu jego własną duszę. Nazajutrz, rozbitym fizycznie i jak nigdy w życiu przynęconym moralnie, wysiadł z samolotu na lotnisku norweskiego miasta Stavanger.

Nie miał żadnego bagażu, ale szedł ledwo powłócząc nogami. Wokół niego panowała cisza spokojnego prowincjonalnego miasta, lecz Egon nie od czuł spokoju. Nic tu nie przypominało hitlerowskiego Reichu, Egon jednak nie miał poczucia wolności.

Szedł otoczony hukami pełających bomb nurkowców, płonieniem pożarów, dusząc się od odoru rozkładających się ciał. Szedł z wyciągniętymi przed siebie rękami, aby utworzyć sobie drogę wśród okrążających go śmiertelnych cieniów Austriaków, Czechów, Polaków...

— Elzo!... (Fragment z powieści pt. „Spiskowcy” N. Szpanowa).



szym od jego własnego aktywnego udziału w tym krwawym widowisku? Tak, teraz z obrzydzeniem odwracał się od dzieła swoich rąk. A o czym myślał, kiedy konstruował nurkowce, obmyślał każdy szczegół, wprowadzał formuły, gwarantujące nieśmiertelność siania ognia i śmierci ze skrzydeł odblaskowych wstrętnej czarnej fasz-

ludzkich ciał widać się teraz pod gruzami Gdyni, czy nie jego samoloty zniszcza dziesiątki setki tysięcy istnień? Czyż nie zamienił krwi tych ludzi na swój spokój?... A więc za mało było, aby pojąć rozumem, do czego prowadzi współudział w zbrodniach Hitlera, za mało było obrazu sławetnego „Anschlusu”, za mało gorejących

Zerwali z tradycją przerwy zimowej

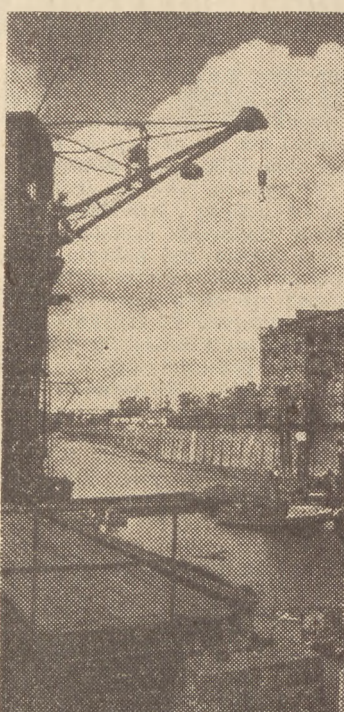
ŻEGLUGA NA ODRZE TRWA

Po raz pierwszy w historii Żegluga na Odrze wodniacy, zrywając z tradycją trzymiesięcznej przerwy zimowej, kontynuują nawigację w styczniu i lutym. Cały plan przygotowano bardzo starannie. Remonty zimowe jednośleki rozplanowano tak, by część taboru mogła być eksploatowana również w czasie zimowym. Także naprawy urządzeń przeładunkowych przeprowadzane są w ten sposób, że zapewniona jest ciągłość pracy w portach. Równocześnie przygotowano na całej trasie zimowiska pomocnicze, do których będą mogły schronić się eksploatowane jednostki pływające. W razie nagłego zamarznięcia szlaki wodnego. Wyruszenie w zimowe rejsy żalugi zaopatrzone w ciepłe buty, kożuchy i rękawice. Żegluga zimowa ma być utrzymana na razie na odcinku Wrocław — Szczecin oraz w przewożach lokalnych na Wiśle.

Jazdy zimowe zapoczątkował holownik „Zielona Góra”, wyjeżdżając 4 stycznia br. ze Szczecina do Wrocławia. Jednostkę tę prowadzi ZMP-owiec Tadeusz Olkiewicz, niedawno awansowany na stanowisko kapitana. Załogę skompletowano z przodujących marynarzy innych jednostek. W ślad za tą jednostką wyruszył z

kilkoma załadowanymi barkami holownik „Radgost”. Mimo ciężkich i trudnych warunków, dzielni wodniacy planowo przeprowadzają rejsy. Ekspozytura Wrocław również przygotowuje się do utrzymania zimowej żeglugi. Wre praca przy załadunku barek, które mają wyruszyć do Szczecina. A jednak nie wszystko idzie tu pomyślnie. Ekspozytura natrafia na trudności, mogące opóźnić planowe wyjścia pociągów. Dzieje się tak dlatego, że dyrekcja Żegluga na Odrze nie dokłada starań, aby dostarczyć Ekspozyturze potrzebną dla załóg ciepłą odzież. Prace remontowe, prowadzone przez stocznię wrocławską i głogowską przy jednostkach, przewidzianych do zimowej eksploatacji, przebiegają także zbyt opieszale, a nawet kierownictwo tej ostatniej powątpiewa, czy termin ukończenia robót przy holowniku „Tryglaw” będzie dotrzymany.

Tak dobrze zapoczątkowana żegluga zimowa nie powinna natrafiać na tzw. „obiektywne” trudności. Administracja i aktywni gospodarze muszą pomóc załodze do przełamania starych tradycji i do wprowadzenia nowoczesnych metod eksploatacji. Przecież za tą jednostką wyruszył z



(Gaw.)

O PLANOWY ROZWOJ WSPÓŁZAWODNICTWA W ŻEGLUDZE ŚRODLĄDOWEJ

DOSWIADCZENIA minionego sezonu nawigacyjnego nasuwają szereg refleksji na temat organizacji i metod pracy żegluga śródlądowej, zwłaszcza na odcinku współzawodnictwa pracy. Okres ten cechują znaczne osiągnięcia: lepsza organizacja przedsiębiorstw żeglugowych, wzrost wydajności pracy w portach, przyśpieszenie rejsów, zastosowanie nowych form współzawodnictwa. Jednak — ruch współzawodnictwa pracy dotychczas nie zawsze kroczył właściwymi drogami, t. zn. stosowane formy nie zawsze odpowiadały zadaniom przewoźnym żegluga i sytuacji ekonomicznej jednostki i przedsiębiorstwa.

Przyczyna zła tkwi w jednej stronie w braku dostatecznej troski o polityczne i społeczne uświadomienie pracowników, zwłaszcza załóg pływających, a z drugiej — w braku organizacji i kierownictwa ruchem współzawodnictwa pracy.

Szczery zapał załóg pływających rozbijał się niekiedy o brak zainteresowania i opieki administracji i związku. Przykładem na to można znaleźć sporo choćby na odcinku socjalistycznej opieki nad taborem pływającym. Załogi często nie mogły przeprowadzać remontów, gdyż nie było potrzebnych materiałów lub części wymiennych. Zdarzały się wypadki, że wodniacy chcieli wywiązać się z podjętych zobowiązań, przeciążali maszyny holownicze lub podejmowali zobowiązania, które nie poprawiały sytuacji ekonomicznej jednostki itp.

Podstawowym warunkiem rozwoju współzawodnictwa — jest praca polityczna, rozwijanie oso-

bistej odpowiedzialności każdego wodniaka za plan, za przedsiębiorstwo. Systematyczne ulepszanie naszych form politycznego oddziaływania powiązanego z konkretnymi zagadnieniami walki o plan wysuwa się więc jako podstawowe zadanie aparatu politycznego, organizacji partyjnej i organizacji masowych.

Obowiązek nadania ruchowi współzawodnictwa planowego pierwiastka ciężkości przede wszystkim na kierownictwie przedsiębiorstwa. Aby ten cel osiągnąć musi się ono wyżyć dotychczasowego formalistycznego stosunku do tego ruchu. Powinno zrozumieć, że współzawodnictwo przyspiesza realizację planów. Zadaniem kierownictwa jest zapewnić, by podejmowane zobowiązania były konkretne, mobilizujące, użyteczne i realne. Kierownictwo gospodarcze wraz z podstawową organizacją partyjną i radą zakładową powinno więc analizować pracę każdego holownika, każdej barki, poznać przychyny niewykonania przez załogę planu i zwrócić na to uwagę we właściwym kierunku.

Nadanie współzawodnictwu właściwych kierunków — to dopiero część wykonania zadań. Kierownictwo przedsiębiorstwa musi ponadto zabezpieczyć realizację podejmowanych zobowiązań, a więc dostarczyć potrzebnych np. do remontów materiałów i części wymiennych, zapewnić szybką obsługę portową itp. Ważnym także czynnikiem jest systematyczna kontrola rytmiki wykonania zobowiązań.

W tych warunkach komórka współzawodnictwa pracy staje się bardzo ważnym ogniwem przedsiębiorstwa. Musi bowiem ona przy ścisłej współpracy z aktywnym związkowym przeprowadzać analizę podejmowanych zobowiązań pod kątem ich użyteczności, realności i przekroczenia planów przedsiębiorstwa oraz jednostki, czuwać nad przebiegiem wykonania, pomagać przy eliminowaniu trudności, popularyzować planowe kierunki zobowiązań itp. Ażeby referaty współzawodnictwa pracy mogły te zadania spełniać, trzeba podnieść jakość ich pracy, rozstrząsać nad nimi opiekę i udzielać im możliwie najszerzej pomocy. I tę rolę musi spełniać kierownictwo przedsiębiorstwa, które dotychczas traktowało często te komórki jako ogniwa drugorzędne.

Uchwała Rady z dnia 3 stycznia br., regulująca cały układ cen i płac, chroni ludzi pracy przed groźbą ciągłego śrubowania cen przez spekulantów, stwarza warunki dla stabilizacji, a na stopnię dla wzrostu realnych płac.

Naszym obowiązkiem jest wziąć bezpośredni udział w tej walce przez podnoszenie wydajności pracy, zwiększanie produkcji, usług, obniżanie kosztów własnych. Dlatego właśnie współzawodnictwo bezpośrednio przyczyniające się do wzrostu wydajności pracy musi być wysunięte na czoło zagadnień i musi być właściwie traktowane przez aktywny gospodarczy, związkowy i partyjny w żegludze śródlądowej. (g. j.)

NARADA REFERENTÓW WSPÓŁZAWODNICTWA DAJE JUŻ REZULTATY

Podsumowanie rocznej pracy komórek współzawodnictwa w żegludze śródlądowej, które odbyło się z końcem grudnia ub. r. na naradzie referentów współzawodnictwa, wykazało zarówno znaczne osiągnięcia, jak i szereg niedociągnięć.

W 1952 r. ruch współzawodnictwa pracy przybrał bardziej masyowy charakter. Wodniacy podejmowali zobowiązania długofalowe. Ruch rusłański oraz socjalistyczną opiekę zastoso- wali wielu jednostek pływających. Wprowadzono także list gwarancyjny, współzawodnictwo między ekspozyturami, współzawodnictwo o tytuł najlepszej załogi.

Handlowy list gwarancyjny — nowa w żegludze rzeczona forma współzawodnictwa, której stosowa-

wanie poważnie przyspieszyło realizację planu przewozowego, nie została należycie zrozumiana i potraktowana przede wszystkim przez administrację niektórych ekspozytur. Załogi często przywoływały z różnych portów docelowych, zwłaszcza z dolnej Odry, nie potwierdzone listy gwarancyjne. Wiodące administracja i aktywny związkowy tamt. placówek nie uważały za stosowne zainteresować się tą nową formą współzawodnictwa.

W przekazywaniu, że w niektórych ekspozyturach jeszcze zbyt formalistycznie podchodzi się do spraw współzawodnictwa utwierdza nas różne fakty. Np. zdania się wypadki, że referent współzawodnictwa zatrudniony był równocześnie przy innych za-

jęciach. Tak było w szczecińskiej Ekspozyturze, gdzie prowadził on równocześnie sprawozdawczość z przestojów i eksploatacji taboru pływającego. W tych warunkach nie mogło być również mowy o jakiegokolwiek analizie.

Były i inne błędy. Wprowadzone na Wiśle współzawodnictwo międzyekspozyturalne bezwzględnie zmobilizowało wszystkie załogi do wydajniejszej pracy. Wy maga ono jednak ponownego przeanalizowania celem znalezienia odpowiedniejszych niż dotychczas momentów porównawczych. Przecież procent wykonania planu i wysokość uzyskanych oszczędności są trudne do porównania np. między Ekspozyturą Bydgoszcz, wykonującą około 90 proc. całego planu Wisły, a Ekspozyturą Gdynia, pracującą w zamkniętym okręgu lub między Ekspozyturą Warszawa, mającą znaczne wahania w stanach wody, a Ekspozyturą Gdańsk, gdzie tych wahań prawie się nie odczuwa.

Narada dała już pierwsze wyniki. W Centralnym Zarządzie opracowywane są remontowy list gwarancyjny i nowa forma listów gwarancyjnych związanych z wprowadzeniem planowych zadań rejsowych. W Ekspozyturze Wrocław natomiast postanowiono zapewnić przy pomocy listu gwarancyjnego jakościowe wykonanie remontów zimowych i przyśpieszenie terminu ich ukończenia. Ponadto planuje się rozwinąć doszkalanie zawodowe połączone z popularyzacją najlepszych metod pracy.

NIZIŃSKI i ROŻYŃSKI
Korespondenci

Zwiększyliśmy szybkość naszej jednostki

Drody Towarzysze!

Przez ostatnie trzy miesiące 1952 roku nie miałem czasu, aby podzielić się z Wami radością wiadomością o naszym sukcesie. Stało mi się bowiem przede mną i moimi towarzyszami pracy poważne zadanie — wykonanie planu. Zrealizowaliśmy nasze roczne zadanie 4 listopada ub. r. jako pierwsi w Ekspozyturze Kraków, zdobywając zaszczytny tytuł najlepszej załogi.

Co jest źródłem naszych osiągnięć? Dużo trzeba by o tym mówić. Opiszę Wam tylko najważniejsze z zagadnień, bo nie umiem opowiedzieć, jak w mojej walce o wykonanie planu przezwyciężyliśmy różne trudności.

Statak „Mazur” przejechała nasza Ekspozytura z RDW Kraków. Załoga nie była wtedy dostatecznie uświadamiona. Urządziliśmy więc pogawiedki grupowe. Przeprowadzałem także indywidualne rozmowy o tym, jakie ciężary nas zadania, czego oczekuje od nas Partia i Rząd, jakie korzyści gospodarcze i osobiste uzyskamy z przedterminowego wykonania

planu. Powoli budziło się w moich kolegach zrozumienie. Latwo już wtedy było pobudzić załogę do wspólnego rytmicznego wysiłku i nauczyć ją socjalistycznego podejścia do pracy.

Ażeby wcześniej wykonać plan, trzeba było nie tylko dobrze zorganizować pracę, ale należało również przyspieszyć szybkość statku bez przeciążania maszyn. Udało się. Zaprojektowałem duże żagle. Założyliśmy je na statku i od tej pory zaprzęgnięliśmy wiatr do roboty. W ten sposób zwiększyliśmy szybkość o 2 km na godzinę, a oprócz tego uzyskaliśmy znaczne oszczędności paliwa.

Nie myślcie, że zwycięstwo przyszło nam łatwo. Borykaliśmy się z różnymi trudnościami, a najwięcej to już chyba z winy zaopatrzenia. Na paliwo oczekiwaliśmy nieraz dłużej i więcej, a światła pozycyjne, mimo interwencji i obiecanek, nie doczekaliśmy się do końca nawigacji. Z podobnymi trudnościami, a przede wszystkim z niedostatecznym wyposażeniem statków spotykały się i inne załogi. Mówiąc o nich, trzeba nadmienić, że załoga stat-

ku „Kraków” również zwycięsko wyszła z walki o plan, ale z innymi jest gorzej. Często awarie powodowały długie przestoje, a to z kolei odbiło się na stopniu wykonania planu.

Obecnie statek nasz został oddany do przeglądu zimowego, a motor do remontu kapitalnego w warsztatach spółdzielczych. Ukończenie remontu zaplanowano dopiero na 1 lipca br. Pragniemy natomiast, aby statek wyszedł do eksploatacji wczesną wiosną, bo cała nasza załoga chce jak najwcześniej wypłynąć na szlak i bronić zdobytego tytułu najlepszej załogi statkowej. Apeluujemy więc tą drogą do kierownictwa Ekspozytury i robotników warsztatów, aby przyspieszyli naprawę motoru.

Załogi pływające Ekspozytury Kraków spodziewają się, że w okresie zimowym zostanie uzupełniony sprzęt na wszystkich jednostkach pływających, a ponadto kierownictwo usunie dotychczasowe niedociągnięcia w zaopatrzeniu, ułatwiając nam nawigację.

WALENTY BIALECKI
Korespondent

Korespondenci piszą

W dniu 10 grudnia 1952 r. zebrała się załoga Rejonu Drog Wodnych w Króźnie. Odważnym celem pracy wadzenia wyborów do nowej Rady Miejskiej. Przed oczami zebranych przewijały się zdarzenia całego roku.

Głównym celem ich wysiłku było utrzymanie tranzytowej głębokości na szlaku. W tym też kierunku szła praca nadzorców wodnych Małkiewicza, Niskiewicz, Kaczmarek, Goldyna i Bubińskiego. Wykonanie zadania nie było łatwe. Trzeba było znaleźć odpowiednią ilość fachowego personelu nurtowego, regulacyjnego i barkowego. Brak tego bowiem opóźniał uruchomienie taboru. Pokonywano jedne trudności, narastały inne — nieterminowa dostawa budulca regulacyjnego, skomplikowany jego transport na miejsce budowy itp.

Rada Miejska współpracująca ściśle z podstawową organizacją partyjną i administracją pomagała rozwiązywać te trudności. Wskazywała też interwencjom o przyspieszenie dostaw. Trudnościom przeciwstawiano wzmożenie ruchu współzawodnictwa pracy i racjonalizacji. Kowale Ciereszko, Korkowski, Palasz, Woszczynek, Stolarz Czernyszewicz, Koskiewicz, Baranowski, Grysztar, z majstrami Łopatkami na czele przyspieszyli o 15 dni remont motorów „Tryton” i „Nida”. W Cynie Majowym 70 proc. załóg brało udział w współzawodnictwie. Dla uczczenia wyborów do sejmiku zobowiązania przyniosły 57.185 zł oszczędności.

Wiele wysiłku w wykonaniu planu włożyli Kowal — ślusarz Suchacki, odznaczony w dniu 22 Lipca srebrnym krzyżem zasługi, aktywista związkowy Józef Grysztar, odznaczony brązowym krzyżem zasługi, maszynista rezerwa „Artemida” Bugno, barkarz Puchalski, majster robót regulacyjnych Werszyk, technik Fey-erherm, nurek Mazurek i inni. Zdawałoby się, że przy takim wysiłku

plan powinien być znacznie przekroczony, a jednak — przeszkodził temu wysoki letniskowy stan wody, tak że ostatecznie przyjęto 100-proc. wykonanie zadań.

W 1953 r. musi być lepiej — zdecydowała załoga, wybierając spośród najlepszych pracowników nowy aktywny związkowy: Kazimierza Ciereszko, Leona Małkiewicza, Regine Iwanowską, Wandę Wielandową, Franciszkę Nowak, Józefę Czernyszewicz, Józefę Grysztar i Stefana Grodzkiego. Walka o plan musi być bardziej zacięta, a sprawy bytowe pracowników — lepiej postawione niż w 1952 r.

BEZMIAN

WOCNY był rok pracy związkowej w KZEK Zakład w Oświęcimiu. Dzięki szerokiej działalności aktywistów związkowych usunięto wiele niedociągnięć, poprawiono warunki bytowe załogi, przyspieszył się ruch współzawodnictwa. Ofiarne pracowali robotnicy. Brygadziści Władysław Gebolys z punktu Rajsko umiał zorganizować pracę w całym zespole i nadawać rozmach współzawodnictwu międzyzwiązkowemu. Bagiermistrz punktu „Silos” Jan Garbus z Jankiem Bukim nie zrażał się zrywaniem łańcucha przy swojej kopierce. Zrywano ogniwo, popekane osie naprawiali sami i dlatego nie mieli przestojów. W warsztacie remontowym majster Eugeniusz Klaja i Franciszek Broda wynajdywali ze złomu nadające się do użytku odpadki stalowe. Spawacz Henryk Latko zastoso- wał dzieki sposób cięcia palnikami acetylenowym.

Wesoło były mioty w kuźni, a stos nowych żagli i bolców dokopark wyrastał spod rąk Stanisława Bandy i Ignacego Gierka. Tu w Oświęcimiu pracowali, od prostego robotnika na sitach, poprzez palaczy aż do inżyniera i dyrektora przekuwali w

czym wskazania VII Plenum KC PZPR i X Plenum CR ZZ.

Zwycięska realizacja planu, zdobycie proporcji przedchodzącego wskazania, co znaczy dobra praca związkowa. Dlatego dużo uwagi poświęcono kampanii wyborczej do grup związkowych i do rady zakładowej, starannie przygotowanej przez miejscowy aktyw związkowy i Zarząd Okręgowy ZZZP. Robotnicy uznali wysiłek popierającego aktywny związkowy, ocenili pracę meżów zaufania i ponownie wybrali na stanowiska Emila Ledwonia i Tadeusza Piele. Do nowej rady zakładowej weszli: Władysław Gebolys, Jan Dziadzić, Józef Dudziak i inż. Kazimierz Rabisz, któremu powierzono prowadzenie komisji współzawodnictwa i racjonalizacji. Przewodniczącym rady ponownie został korespondent „Steru” Ignacy Fraś.

Robotnicy z Oświęcimia spodziewają się, że nowa rada zakładowa jeszcze lepiej poprowadzi działalność związkową, a przede wszystkim organizację pracy kulturalno-oswiatowej, uruchomi przy pomocy dyrekcji KZEK świetlice, zaopatrzy ją w bibliotekę i zorganizuje własną orkiestrę oraz otworzy sklep OZR.

(1f)

27 listopada ub. r. załoga Plockiej Stoczni Rzecznej wykonała roczny plan produkcyjny. To osiągnięcie wzięcia przede wszystkim postawie załogi, która w walce o plan rozwinęła szeroko front współzawodnictwa. Inicjatorem była przeważnie młodzież. Ślusarze: Henryk Kozłowski, Józef Cheki, Zygmunt Trzcinski, Mirosław. Cak wprowadzili metodę Korbalkowej i Zandarowej, wzywali koleżków do przedterminowego wykonania planów dekadowych i walczyli o tytuł najlepszej w zawodzie. Dzięki podejmowanym zobowiązaniom poszczególne brygady kotłarsko-spawalnicze mistrza Jana Kijka i sto-

larsko — szkutnicza Wacława Dymka już 17 listopada wykonały swoje roczne zadania produkcyjne. W 3 dni później mistrz Gawliński zameldował, że kowale również rozpoczęli dodatkową produkcję. Nie można także pominąć brygad wierzarzy z planu „B”, która osiągnęła 101 proc. normy.



Gawliński i Flak w kuźni

brygad mechaników Kostewicza — 187 proc., Kucharskiego — 186 proc., Krawskiego z obróbki skrawanej — 187 proc., oraz ślusarza Jana Starzyńskiego, który opracował kilka pomysłów racjonalizatorskich, oddając do użytku przyrządy i matryce, jak również Józefa Przybyszewskiego — inicjatora obniżenia norm czasowych i gotówkowych.

Nie zapomniano również o obniżce kosztów własnych. Stoczniowcy i tu mają osiągnięcia. Np. w III kwartale zaoszczędzili ponad 10.000 kg stali i żelaza, a w ogólnym podsumowaniu obniżyli o 5 proc. koszty własne. Dumni są stoczniowcy, bo za pracę otrzymali uznanie — w dwóch kolejnych etapach zdobyli proporzec przechodni i twierdzą, że nieprędko oddadzą go innej stoczni.

H. PROŚNIEWSKI
K. DEONIZIAK

„OLEŚNICA” WZYWA

Do naszej redakcji nadszedł od załogi młodzieżowej holownika „OLEŚNICA” ze szczecińskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze list, w którym czytamy:

„Po zapoznaniu się z apelem tow. PIECZYŃSKIEGO z ZPS i z wezwaniem załóg pływających ZPGG stwierdziliśmy słusność tej inicjatywy.

Na naszym holowniku system oszczędzania węgla stosujemy od lipca ub. r. i mamy już poważne osiągnięcia. W okresie tym bowiem zaoszczędziliśmy ponad 28 t węgla, co stanowi 11,3 proc. przewidzianej normy. Wyniki te osiągnęliśmy przede wszystkim przez utrzymywanie kotła w czystości, otaczanie troskliwą opieką przewodów parowych i dławic oraz wykorzystywanie nadmiarów pary przy chwilowych postojach holownika (np. podnoszenie mostów) do maszyn pomocniczych.

Doceniając inicjatywę tow. Pieczyńskiego i biorąc pod uwagę istniejące jeszcze rezerwy postanawiamy podnieść oszczędność do 15 proc. przy równoczesnym wykonywaniu i przekraczaniu naszych planów przewozowych. Nadmieniamy, że plan za 1953 r. przy podanej oszczędności węgla wykonaliśmy w 127,5 proc.

WZYWAMY WSZYSTKIE HOLOWNIKI NA ODRZE I WISŁE DO PODJĘCIA PODOBNEGO ZOBOWIĄZANIA. WZYWAMY RÓWNIEŻ NASZYCH DYSPOZYTORÓW RUCHU DO UDZIAŁU WE WSPÓŁZAWODNICTWIE W KIERUNKU WYELIMINOWANIA PUŁTYCH PRZELOTÓW HOLOWNIKÓW. GDYŻ PEŁNE WYKORZYSTANIE SIŁY UCIAGU PRZYNIESIE DAJSZE DUŻE OSZCZĘDNOŚCI WĘGLA.

maszynista JÓZEF REINHART
pom. maszyn. JAN REINHART
palacz KAZIMIERZ ROŻAŁSKI
palacz LEON BRENSKI

Pierwsze ambulatorium lekarskie w Żegludze na Odrze

PRZY Ekspozyturze Rejonowej Żegluga na Odrze we Wrocławiu została zorganizowana w październiku ub. r. pierwsze w żegludze śródlądowej ambulatorium lekarskie. Dr Czesław Naruszewicz wraz z asystentem Józefem Paluszkiem udzielał tu pomocy lekarskiej wodniakom i ich rodzinom, a lekarz dentysta Beata Sobieraj i asystent Agnieszka Kazimierz leczyli im zęby. Personel ambulatorium zyskał już pełne zaufanie wodniaków i cieszy się wśród nich dużą popularnością. Zwiększa starzy wodniacy z uznaniem przyjęli otwarcie tego ośrodka, opowiadając młodszemu towarzyszom pracy, że dawniej nie mieli bezpłatnej opieki lekarskiej i doczekali się jej dopiero teraz za czasów Polski Ludowej.

Na przestrzeni dwóch miesięcy udzielono 628 porad lekarskich i przeprowadzono 315 zabiegów. Praca personelu lekarskiego nie ogranicza się jednak tylko do udzielania pomocy w ambulatoriu.

Asystent Paluszkiem wyjeżdża w godzinach popołudniowych do portu Popowice, warsztatów remontowych Osobowice oraz wizytuje jednostki pływające, gdzie kontroluje i uzupełnia apteczki, a gdy zachodzi potrzeba, udziela także pierwszej pomocy.

Na jednym ze statków spotkałem asystenta Paluszkiem. Zapytałem go o stan chorobowy załogi. Odpowiedział mi, że absencja chorobowa jest dość duża. Aby temu zaradzić, potrzebna jest ścisła współpraca personelu ambulatorium z kierownictwem Ekspozytury, Radą Zakładową i referentem BOP. Myśl ta wydaje się słuszną. Przynajmniej raz w miesiącu powinny być zorganizowane wspólne narady, na których omówilibyśmy przyczyny chorób i wypadków tak wśród załóg pływających, jak i lądowych. Pozwoliłoby to na usunięcie przyczyn powstających wypadków, a nawet na podniesienie zdrowotności i zwiększenie wydajności pracy.

M. ROŻYŃSKI

