

Cena 40 gr

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 15-28 LUTEGO 1953 NR 4 (50)

W WALCE O TECHNICZNĄ GOTOWOŚĆ NASZYCH STATKÓW

BIEŻĄCY rok postawił przed resortem żeglugi poważne i trudne zadanie w dziedzinie utrzymania gotowości technicznej floty.

Szereg naszych baz remontowych, które uległy reorganizacji i rozbudowie, jak również nowo zorganizowane bazy remontowe w Gdańsku i Szczecinie stanowią będą zespół stoczni remontowych, podejmujących podstawowe obciążenie planu remontów resortu żeglugi.

Nie ulega wątpliwości, że realizacja planu remontów bieżącego roku w trudnych warunkach okresu organizacyjnego, przy niemałych jeszcze brakach w wyposażeniu i zaopatrzeniu, wymaga szczególnej mobilizacji kadr i załóg stoczniowych. Pełne możliwości realizacji i przekroczenia planu remontów da przede wszystkim właściwe przygotowanie i zorganizowanie wykonania remontów.

O powiększeniu przepustu warsztatowego i skróceniu cykłów remontowych zadecydują:

1. Właściwe przygotowanie przez armatora specyfikacji i dokumentacji remontowej.
2. Właściwy system rzeczowy do planowania ogólnego i warsztatowego oraz właściwa na tej bazie organizacja pracy na stoczni, dająca grunt do rozwiązania szerokiego współzawodnictwa załóg w realizacji planów produkcyjnych.
3. Właściwa współpraca i koordynacja pracy między armatorami, stoczniami i nadzorem klasyfikacyjnym.

PRZYGOTOWANIE REMONTÓW

Przygotowaniu remontów poświęcił armatorzy w br. znacznie więcej uwagi niż w latach ubiegłych i na tym polu możemy zanotować znaczny postęp.

W zasadzie na wszystkie jednostki, które zgodnie z planem wchodziły do remontu w pierwszym kwartale, stocznie otrzymały specyfikacje. Jednak armatorzy dostarczają je często z opóźnieniem, wbrew zarządzeniu Ministra Żeglugi. Również poziom opracowania specyfikacji jest często niezadowalający.

Inż. JERZY GOSZCZEWSKI

Dyrektor Centralnego Zarządu Morskich Stoczní Remontowych

Najbardziej rzeczowo i konkretnie są opracowane specyfikacje przez P.L.O., gorzej natomiast — przez P.Z.M., Z.P.G.G. i P.R.C. i P. Wiele braków utrudniających organizację remontu wykazują specyfikacje remontowe jednostek „Dalmoru”, gdzie wyszczególnienie robót koliduje często zarówno z faktycznym stanem jednostki, jak i z przewidzianymi ramami remontu (klasy rocznej, czy 4-letniej). Zamiast konkretnego określenia prac remontowych spotyka się w specyfikacjach ogólniki w rodzaju: „wykonać poprawki wg wskazań st. oficera” (motorowiec „San” — armator P.Z.M.), albo „wykonanie nowej nadbudówki i remont kadłuba” („Fela” — armator P.R.O.) i szereg innych pozycji odsyłających do armatora, P.R.S-u bądź polecających wprost „usunąć wszystkie usterki”.

Specyfikacje na remonty jednostek „Dalmoru” uległy wielokrotnym zmianom, a na lugrotawle „Kulik”, „Cietrzew”, „Czapla” i „Kwiczol” zostały przez armatora w ogóle anulowane w czasie zaawansowanego już remontu.

Jasne, że tego rodzaju specyfikacje nie mogą być podstawą dla kalkulacji wstępnej oraz właściwego zaplanowania i organizacji warsztatowej remontu.

Podobnie szereg zleceń nie ma przygotowanej dokumentacji technicznej. Opracowuje się ją w toku remontu, co wpływa na przedłużenie postoju statku.

Gdyńska Stocznia Remontowa wykonuje nową nadbudówkę na „Neptunii” (armator P.R.O.), instalację elektryczną na „Turni” (armator P.L.O.), instalacje c.o. na „Kwiczol” (armator „Dalmoru”) i wiele innych robót bez uprzednio przygotowanej dokumentacji.

W Gdańskiej Stoczni Remontowej brygada, remontująca maszynę główną na parowcu „Narocz”, czeka na tłok, który należy wykonać wg teraz dopiero opracowywanej dokumentacji. Brak dokumentacji na korpusy pompy cyrkulacyjnej na statku

BADŹMY CZUJNI!

ROSNĄCA z każdym dniem niewyciężona potęga Kraju Rad, ostoja pokoju i postępu, sukcesy krajów demokracji ludowej, budujących nowy socjalistyczny ustrój bez wyzysku człowieka przez człowieka, napawają imperialistów wściekłością i strachem. Wrogowie pokoju i wolności — imperialiści amerykańscy, występujący w roli światowego zandarma gnijącego ustroju kapitalistycznego, chwytają się wszelkich metod celem zahamowania marszu naprzód po teźnym obozu postępu i pokoju, celem przeszkody na drodze demokracji ludowej i

socjalizmu w budownictwie ich szczęśliwego jutra.

Napalm i zadżumione pehły, stosowane przez imperialistów przeciwko walczącemu o swą wolność narodowi koreańskiemu, kindżał i trutna, skryty bójczy mord i dywersja, szpiegostwo i sabotaż — oto środki imperialistycznego arsenału, którymi ludobójcy wazszyngtońscy i londyńscy, titoiowscy i bońscy uzbrajają swe najemne bandy, nasyłane na terytoria krajów wolności i socjalizmu.

Z głębokim oburzeniem i wstrętem przyjęli wszyscy uczciwi ludzie na całym świecie wiadomość o zwyrodniałych czynach najemników amerykańskiego imperializmu, bandyckiej grupy lekarzy-morderców, wykrytej w Związku Radzieckim.

Ta podła banda agentów imperialistycznych, których większość była sprzągnięta z miedzynarodową burżuazyjno-nacjonalistyczną organizacją żydowską „Joint”, będącą na usługach wywiadu „amerykańskiego”, doprowadziła do śmierci towarzyszy Zdanowa i Szerbakowa — wybitnych działaczy Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Banda ta usiłowała ponadto podważyć zdrowie kierowniczych kadr Armii Radzieckiej i osłabić w ten sposób potęgę Kraju Rad, kraju, który zdruzgotał faszyzm niemiecki i pomógł narodom Europy wyzwolić się spod jarzma hitlerów zmu.

Wykrycie bandy lekarzy-morderców w Związku Radzieckim było celnym i silnym ciosem w plany podżegaczy wojennych. Stąd ta wściekłość, która ogarnęła imperia listów i ich reakcyjną czeladź.

Sprawa bandy lekarzy-trucicieli, zlikwidowanej w Związku Radzieckim, znów przypomina o ciągłej czujności wobec zakusów imperialistów na nasz kraj. „Czułość” — powiedział w swoim przemówieniu sekretarz KC KPZR tow. Michajłow na akademii w Moskwie w 29 rocznicę śmierci W. I. Lenina — musi być naszym stale działającym orężem.

Zbrodnicze zamiary imperia lizmu amerykańskiego i jego sojuszników w Polsce, ujawnione zostały ostatnio w krakowskim procesie szpiegów wywiadu Stanów Zjednoczonych. Szpiezy ci liczyli na obalenie ustroju ludowego, przy pomocy bagnetów hitlerowsko-amerykańskich drogą nowej wojny przeciwko naszemu narodowi.

Większość oskarżonych to księża kurii biskupiej w Krakowie. Maskując się habitem duchownego, tak jak lekarze-truciciele maską uczonych, wsączali jad w umysły ludzi, by zabić w nich poczucie patriotyzmu, by uczynić z nich narzędzie swej lajdackiej roboty.

Proces krakowski uczy nas, że czujność wobec wrogów na szęj ojczyzny musi być sprawą każdego z nas, że czujność musimy wykazywać na każdym kroku.

Sprzymierzeniem wrogów naszej ojczyzny, wrogów naszego wspaniałego socjalistycznego budownictwa jest gapiowstwo. To właśnie gapiowstwo jest często pożywką dla szpiegów i dywersantów. Połóżcie kres gapiowstwu, wzmocnijcie czujność — tego uczy nas ostatnie wypadki: wykrycie bandy lekarzy-morderców w ZSRR i proces krakowski szpiegów w sutanach.

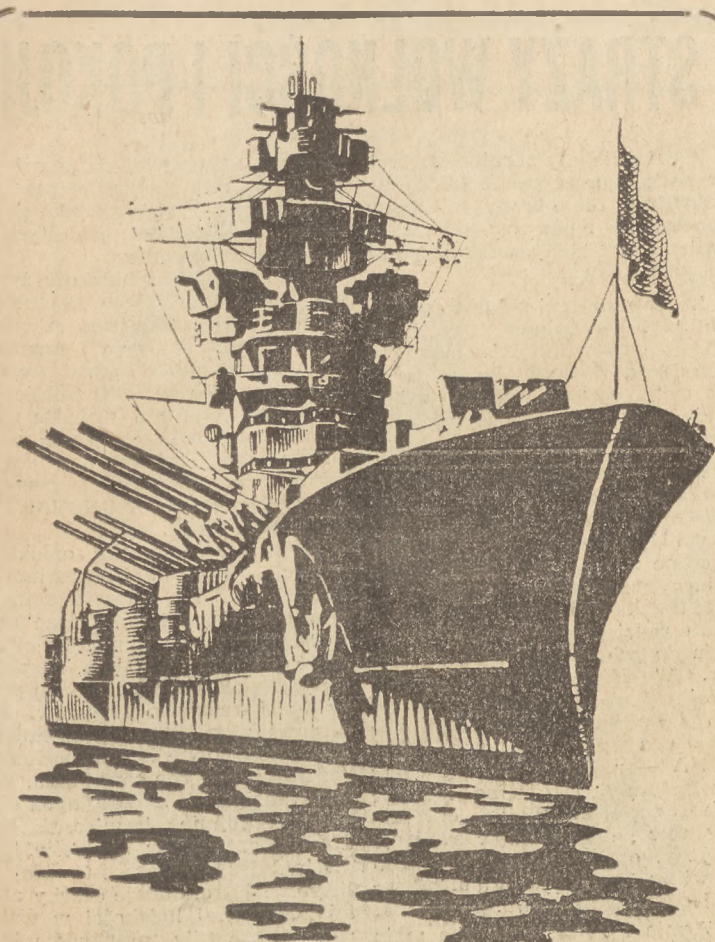
Musimy ciągle pamiętać o słowach towarzysza Bieruta, który na III Plenum KC PZPR powiedział, że „utrata czujności bojowej, ślepoty politycznej, samouspokojenie się osiągniętymi zdobyczami, demobilizacja klasowa lub biurokratyczne zanęcenie w ciasnym, powierzchownym kręgu potocznych spraw i stosunków — to największe niebezpieczeństwo, jakie nam grozi”.

Dlatego też, pamiętając o tych wskazaniach towarzysza Bieruta — bądźmy czujni!

NA APEL

Palacze z parowca „Wrocław”

Palacze z parowca „Wrocław” w odpowiedzi na apel Maksymiliana Pieczyńskiego, jako pierwszą w naszej flocie zameldowali o przystąpieniu do walki o ościedzenie paliwa. Zobowiązali się oni przez racjonalną gospodarkę paliwem zaoszczędzić do dnia 1 lipca 60 ton węgla i wozwać do współzawodnictwa wszystkich palaczy floty handlowej.



23 luty — Dzień Radzieckich Sił Zbrojnych

(artykuł p. t. „Radzieckie Siły Zbrojne na straży wolności i pokoju” zamieszczamy na str. 2)

O WYŻSZY POZIOM PRACY IDEOWO — WYCHOWAWCZEJ

Wnioski z zebrania wyborczego organizacji partyjnej na m/s „Curie Skłodowska”

Ostatnio na statkach naszej floty handlowej odbywają się zebrania sprawozdawczo-wyborcze organizacji partyjnych. Zebrania te są wielkim wydarzeniem w życiu organizacji partyjnych. Poza wyborem nowych egzektyw dokonują one oceny całorocznej pracy organizacji na statku, omawiają osiągnięcia i braki, wskazują źródła niedociągnięć oraz drogi zmierzające do ich przezwyciężenia.

Uchwały podejmowane przez zebrania sprawozdawczo-wyborcze dopomagają nowo wybranym egzektywom w mobilizacji wszystkich członków partii wokół kluczowego zadania — walki o polityczną treść pracy partyjnej, o wzmocnienie i zwrócenie baczniejszej uwagi na pracę agitacyjną, propagandową i ideologiczną, o umiejętność wiązania tej pracy z codziennymi zadaniami produkcyjnymi na drodze realizacji zwiększonych planów przewozowych roku 1953.

W DNIU 2 bm. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze organizacji partyjnej na motorowcu „Curie Skłodowska”. W zebraniu wzięli udział sekretarz Komitetu Partyjnego PMH tow. Drygalski.

Poważnymi osiągnięciami pochwycić się może załoga statku „Curie Skłodowska”. W roku ubiegłym statek wysunął się z ostatniego niemal miejsca do czołówek statków naszej floty. Stare, sterane długoletnią pracą maszyni, pracują dziś nad podziw sprawnie. Zarówno pokład jak i maszynownia oraz pomieszczenia na statku lśnią czystością. Wszędzie widać troskliwą gospodarską rękę. Przedterminowo też zrealizowała ta jednostka ostatnie rejsy. Kolektywna współpraca motorzystów z mechanikami i oficerami dała rezultaty. Realizując podjęte zobowiązania załoga dokonała poważnej pracy. Wyrosli na statku nowi przodownicy pracy Matyja, Kaim, Klimaszewski, Dryga. Ofiarne spełniają swe obowiązki motorzyści Tryniecki i Kowalski — a ludzi tych wychowała i mobilizowała do codziennej walki o wykonanie zadań planu organizacji partyjnej na statku.

Ale obok osiągnięć są i braki. O nich też mówił referat sprawozdawczy wygłoszony przez I sekretarza tow. Kardasza, o nich również mówiło samokrytycznie wielu towarzyszy, zabierając głos w dyskusji.

Poważną rolę w walce o plan, w mobilizacji całej załogi do współzawodnictwa, do walki o rytmiczne wykonywanie zadań produkcyjnych odgrywa indywidualna agitacja. Gdzie agitatorzy codziennie omawiają z członkami załogi aktualne wydarzenia polityczne, tłumaczą i wyjaśniają sens i cel wykonawstwa zadań planu — tam wzrasta świadomość załogi, wzrasta jej bojowość i czujność wobec wroga, a zadania produkcyjne są pomyślnie realizowane.

Ale by agitator mógł spełnić te zadania, musi najpierw być dobrze zorientowany zarówno w sprawach politycznych jak i w zadaniach planowych statku. A przygotowanie go do roli wychowawcy i organizatora jest zadaniem organizacji partyjnej, która winna stale, na bieżąco śledzić i kontrolować pracę i postępy każdego z agitatorów oraz dopomagać mu. O tym właśnie często zapomniała egzekutywa organizacji partyjnej na motorowcu „Curie Skłodowska”.

W X ROCZNICĘ POWSTANIA ZWM



w dniu 3 lutego 1953 r., w 10 rocznicę powstania Związku Walki Młodych, na emientarzu wojskowym na Powązkach, młodzież Warszawy i delegacje stołecznych zakładów pracy złożyły wieńce na grobach ZWM-owców poległych w walce z okupantem hitlerowskim.

Na zdjęciu: delegacja ZMP-owców z Metrobudowy składa wieńce

CAF — fot. Wdowiński



Przegląd Wydarzeń

DNIA 7 bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Rady Ministrów Bolesława Bieruta posiedzenie Rady Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Porządek dzienny obejmował projekt Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1953.

Referat o wtycznych Planu wygłosił wiceprezes Rady Ministrów Hilary Mine.

Podsumowując obrady, Prezes Rady Ministrów Bolesław Bierut podkreślił konieczność dalszego usprawnienia kierownictwa wykonaniem zadań planowych oraz mobilizacji wszystkich sił do wykonania Narodowego Planu Gospodarczego w roku 1953.

Rada Ministrów uchwaliła Narodowy Plan Gospodarczy na 1953 rok.

WDNIA 8 lutego br. naród koreański obchodził piątą rocznicę utworzenia swej okrytej chwałą Armii Ludowej, która bohatersko walczy o niepodległość ojczyzny, o wyzwolenie jej od amerykańskich okupantów.

Armia Ludowa spełniła nadzieje, jakie pokłada w niej naród koreański. Nie tylko powstrzymała ona agresję armii Stanów Zjednoczonych, osłaniającej się flagą Organizacji Narodów Zjednoczonych, ale razem z chińskimi ochotnikami ludowymi zadała agre-

Piątą rocznicę swego istnienia Koreańska Armia Ludowa obchodzi w warunkach zaciętych walk, w toku których dzień w dzień wyrastają nowi bohaterowie. Te znamienne daty Armia Ludowa wita jak armia, która okrzepła, zmężniała i zahartowała się w licznych obronnych i ofensywnych walkach z interwentami. Powstrzymuje ona murem własnych piersi interwentów, którzy już drugi rok bezskutecznie usiłują przedrzeć się na północ.

Szeregowi żołnierze i dowódcy Armii Ludowej, jak i cały naród koreański widzą, że nie



sorom w ciągu 31 miesięcy wojny kolosalne straty, wynoszące ponad 736 tysięcy ludzi, przy czym armia amerykańska straciła w zabitych, rannych i wziętych do niewoli 322 tysiące żołnierzy i oficerów.

Siła Armii Ludowej polega na tym, że walczy ona o służbę na sprawę, że broni interesów narodu, jego wolności i niepodległości i dlatego cieszy się jego bezgranicznym poparciem. Ożywieni głębokim patriotyzmem koreańscy żołnierze i dowódcy dają dowód nieugiętego hartu, męstwa i bohaterstwa.

WYMIANA not mie dzy rządami radzieckim i duńskim zwróciła znowu uwagę opinii publicznej na stanowisko państw skandynawskich, wciąganych do agresywnych strategicznych planów anglo-amerykańskiego ugrupowania imperialistycznego.

28 stycznia br. minister spraw zagranicznych Związku Radzieckiego A. Wyszyński wręczył charge d'affaires Danii G. Larsenowi aide-memoire w związku z zamiarem rządu duńskiego zezwolenia na rozlokowanie na terytorium Danii w okresie pokoju sił zbrojnych obcych państw — uczestników bloku atlantyckiego.

W nocy z 29 października 1952 roku rząd duński w odpowiedzi na oświadczenie złożone w tej sprawie przez rząd ZSRR 1 października 1952 roku ku zapewnieniu, że pakt atlantycki służy rzekomo celom obronnym i nie jest wymierzony przeciwko Związkowi Radzieckiemu, że Dania nie narusza żadnych przyrzeczeń i zobowiązań w stosunku do ZSRR oraz że rząd duński pragnie utrzymywać dobre i przyjazne stosunki z rządem Związku Radzieckiego i nigdy nie mógłby zezwolić na wykonywanie terytorium duńskiego do napaści na jakiegokolwiek państwo.

Czy tego rodzaju zapewnienia mogą być przekonywające? W żadnym wypadku. Przede wszystkim dlatego, że z gruntu niesłuszne jest twierdzenie, jakoby blok atlantycki służył celom obronnym.

Imperialistyczne mocarstwa utworzyły atlantycki blok wojenny w imię egoistycznych i awanturnych celów zdobyci panowania nad światem. W drodze pokojowej nie można tego osiągnąć, przeto prowodyrzy tego bloku otwierają przygotowaną nową wojnę światową.

„Negować tego oczywistego faktu nie może żaden rząd, jeśli nie chce wprowadzić w błąd swego narodu” — podkreśla aide-memoire rządu radzieckiego z 28 stycznia.

Oddanie terytorium kraju do dyspozycji sił zbrojnych agresywnego bloku atlantyckiego, którego działalność jest wymierzona przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej, koliduje z zapewnieniami rządu duńskiego, iż pragnie on utrzymać dobre i przyjazne stosunki ze Związkiem Radzieckim i nie zamierza uczestniczyć w paktach wymierzonych przeciwko ZSRR. Zapewnienia te brzmią bardzo nie przekonująco i w najwyższym stopniu sprzeczają się z wykrętami.

Kraje skandynawskie należą do najbliższych sąsiadów ZSRR. Związek Radziecki zamierza niezmienne przyjazne stosunki wobec tych krajów. Tym bardziej jest rzeczą niedopuszczalną, aby ich terytorium przekształcały się w punkty oparcia dla tych, którzy knują podstępne i agresywne plany przeciwko narodowi radzieckiemu, przeciwko pokojowi i bezpieczeństwu wszystkich narodów.

RADZIECKIE SIŁY ZBROJNE NA STRAŻY WOLNOŚCI I POKOJU



Żołę Stalin wśród marynarzy na pokładzie krążownika „Czerwona Ukraina”

PÓŁNOCY, od karci- skich pojezierzy wiał mroźny wiatr. Skul on lodem całą Zatokę Fińską. Nawa przypominała jakąś szeroką, zapomnianą drogę, którą nagle przestano używać. Nad nią, po mostach, wzdłuż Newskiego Prospektu maszerowały oddziały zbrojne w nieugiętą wolę zwycięstwa.

Jaskrawo czerwienili się sztandary, opaski na rękawach, kokardy na czapkach... wiatr szarpał i szeleścił plakatami, z których uzbójny rosyjski robotnik zapytywał przechodnia: „A ty — zapisałeś się już na ochotnika?”

Była zima. Luty. Rok 1918... Nad czerwonym Piotrogradem, nad Republiką Radziecką zawisła smiertelna niebezpieczeństwo. Armia niemieckich imperialistów wtargnęła na terytorium radzieckie, załaza Białoruś i Ukrainę, a na północy posuwała się przez kraje nadbałtyckie ku kolebce rewolucji — Piotrogradowi.

Partia bolszewików, **LENIN** i **STALIN** ogłosili, że ojczyzna radziecka znalazła się w niebezpieczeństwie i wezwali robotników i chłopów do wyzwolenia walki

przeciwko napastnikom. Na rzucone przez partię i rząd wezwania — masy pracujące odpowiedziały wzmocnionym formowaniem oddziałów Armii Czerwonej. Robotnicy Piotrogradu, Moskwy, Iwanowa i innych ośrodków przemysłowych kraju tysiącami wstępowali do jej szeregów. Na front odjeżdżał transport za transportem...

23 lutego 1918 roku, 35 lat temu, w walkach pod Pskowem i Narwą młode wojska radzieckie dały zdecydowaną odpawę interwentom. Marsz na Piotrogród został powstrzymany. Kraj Radziecki uzyskał chwilę wytchnienia, co było tak konieczne dla odbudowy kraju i okrzepienia zdolności bojowej sił zbrojnych.

Dzień odparcia wojsk imperializmu niemieckiego — 23 luty 1918 roku — stał się odąd Dniem Radzieckiej Armii i Floty, obchodzonym uroczystość w całym Związku Radzieckim i krajach zaprzyjaźnionych, przypominającym wszystkim o niezłomnej sile, stojącej na straży światowego pokoju przed zbrodniczymi knwaniami imperialistycznych podżegaczy wojennych.

Radzieckie siły zbrojne stworzone zostały przez partię **LENINA-STALINA** dla obrony interesów robotników i chłopów, dla zapewnienia socjalistycznej ojczyźnie bezpieczeństwa.

Naród radziecki z dumą spogląda na szlak bojowy swoich sił zbrojnych, z miłością mówią o Armii Radzieckiej, ludzie pracy na całym świecie, widząc w niej niezłomny ożę służący sprawie pokoju i wolności.

Pod kierownictwem partii i jej wielkich wodzów **LENINA** i **STALINA** radzieckie siły zbrojne rozgromiły w latach 1918—1920 połączone siły obcych interwentów i białogwardystów, obroniły władzę radziecką i wywalczyły narodom radzieckim możliwość przejścia do pokojowej, twórczej pracy.

W ciężkich latach Wielkiej Wojny Narodowej Armia Radziecka pod kierownictwem partii, dowodzona przez geniusza **STALINA** — rozgromiła siły zbrojne faszystowskich Niemiec i imperialistycznej Japonii, obroniła wolność i niepodległość swej ojczyzny, ocalała narody Europy i cywilizację świata od hitlerowskiego barbarzyństwa.

Armia i Flota Radziecka mają na swych sztandarach wypisaną hasła wyzwolenie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Paździer-

nikowej. Dlatego też na przestrzeni całej swej historii radzieckie siły zbrojne występują jako przyjaciel i wyzwoliciel podbitych i uciśnionych narodów.

Cała postępową ludzkość żyje dla Kraju Rad i jego sił zbrojnych uczucie głębokiego szacunku i miłości. Miłością i szacunkiem otacza naród polski Armię Radziecką. To przecież żołnierze radzieccy przynieśli wolność naszemu narodowi. To przecież w stalinowskiej szkole dowódców wyrósł syn robotniczej Warszawy Marszałek Polski **KONSTANTY ROKOSSOWSKI**.

Otoczeni stałą troską, opieką i miłością narodu, bezgranicznie oddani wielkiej sprawie komunizmu żołnierze i marynarze radzieccy gotowi są skutecznie odeprzeć każdy zamach na bezpieczeństwo pokojowej, twórczej pracy ludzi radzieckich, gotowi są rozgromić każdego napastnika, jaki kiedykolwiek spróbowałby godzić w ojczyznę socjalizmu. Po tęgą radzieckich sił zbrojnych stanowią rękojmię bezpieczeństwa dla twórczej pracy milionów ludzi budujących szczęśliwe, socjalistyczne jutro, dodaje otuchy całej postępowej ludzkości w walce o pokój. Siły tej bowiem leżącej się imperialiści różnej maści rojący sny o nowej wojnie.

SLAWOMIR SIERECKI



MECHANIZUJEMY PRACĘ W ŁADOWNI STATKU

JESTEŚMY na nabrzeżu portowym, przy którym duży statek oceaniczny ładuje drobnicę.

Rytmicznie obracają się dźwigi przenoszące z rampy do ładowni skrzynie, wiązki i beczki towaru. Szybko poruszają się wózki elektryczne i wózekopodnośniki (sztaplarki), dowożące towar z magazynów na rampę. Sprawnie pracują przenośniki (transportery) w magazynach, donoszące towar z wysokich stosów (sztapli) do wózków elektrycznych.

Wszystko świadczy o tym, że praca na nabrzeżu przebiega rytmicznie, bez zakłóceń. A jednak... kilkunastominutowa obserwacja przeładunku poucza, że w tym łańcuchu czynności powstają zahamowania, — co prawda krótkie — ale wywołujące natychmiast swój ujemny wpływ na całość pracy.

Stwierdzamy, że dźwиг z podniesionym unosem (hiwem) towaru czeka nad lukiem, bo sztauerzy w ładowni nie nadają się z odbiorem i układaniem towarów.

W następstwie tego — wyczekują też robotnicy i sprzęt zmechanizowany na rampie. Powolne tempo pracy w ładowni udziela się wszystkim pozostałym ogniwom łańcucha czynności przeładunkowych.

Odcinek pracy w ładowni stanowi więc tutaj „wąskie gardło” przeładunku. Powstaje ono w następstwie ręcznej wykonywanej, a więc mało wydajnej, niezmechanizowanej pracy sztauerów w ładowni statku.

Na skutek istnienia tego „wąskiego gardła”, nie mogą uzyskać wyższej wydajności pracy ani dźwigi, ani sprzęt zmechanizowany, ani robotnicy w magazynie.

Warto np. wiedzieć, że w tych warunkach wydajność dźwigu drobnicowego równa się połowie jego praktycznie osiągalnej zdolności przeładunkowej. Innymi słowy, zamiast przeładowywać 50 ton na godzinę, osiąga tylko 25 ton. Podobne przykłady strat wynikających z niepełnego wykorzystania zdolności możemy również wyliczyć w odniesieniu do czasu roboczego ludzi i możliwości eksploatacji zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego. Czy wolno się z tym zżym stanem rzeczy pogodzić?

Wyjściem z niego jest mechanizacja prac w ładowni statku. Zadanie to nie jest tak trudne, jakby się na pozór wydawało. Trzeba jednak przyznać, że stosunkowo małe rozmiary ładow-

ni, niewielki luk, utrudniają użycie zmechanizowanego sprzętu przy sztauerce drobnicy na statku.

Trudności te jednakowoż nie powinny i nie mogą „uchodzić za nieprzekraczalny próg, o który rozbijają się wszystkie dotychczasowe próby mechanizowania pracy w ładowni. Tym bardziej, że w tej dziedzinie możemy korzystać z poważnego doświadczenia portowców radzieckich, którzy już od kilku lat z powodzeniem stosują urządzenia mechaniczne w ładowni, zarówno w sztauerce jak i w trymerce.

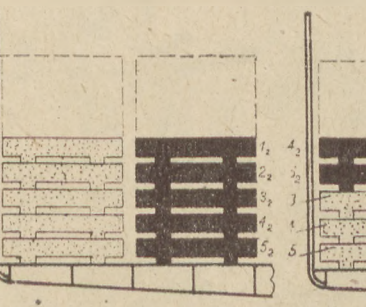
W dążeniu do uzyskania jak najwydajniejszej pracy tych urządzeń portowcy Odessy zastosowali metodę inż. Kowalowa.

W portach radzieckich ładuje się często duże partie blachy. Dla ułatwienia i przyspieszenia sztauerki w ładowni posługują się portowcy ZSRR wózekopodnośnikami.

Dokładniejsza analiza wyników tak zorganizowanego przeładunku wykazała, że największą wydajność osiągnął tow. **Kubanow**, obsługujący wózekopodnośnik. Za daniem jego było sztauowanie blachy w ładowni. Należy zaznaczyć, że blacha ta była pakowana w paczki, których grubość wynosiła po 20 cm a waga każdej — 918 kg.

Przeładunku dokonywały dźwigi drobnicowe o udźwigu 5 ton. A więc na każdy unos przypadało po 5 paczek blachy, złożonych drewnianymi paletami.

Zwykle proces przeładunku przebiegał w ten sposób, że dźwиг stawiał na dnie ładowni cały unos, a wózekopodnośnik zdjmował kolejno, poczynając od wierzchu poszczególne paczki



Stary sposób (rys. 1)

Na rysunku paczki blachy oznaczone są numerami, w których mała dolna cyfra oznacza numer kolejnego podania unosu do ładowni.

nadążał za pracą dźwigu, a używanie w ładowni drugiego wózekopodnośnika było niemożliwe.

Dążąc do jak największego przyspieszenia przeładunku tow. **Kubanow** zmienił kolejność układania paczek w ten sposób, że przy każdym nowym unosie rozkładał paczki blachy nie na jeden, ale na dwa lub nawet trzy stopy, zachowując zasadę układania „w schody” (rys. 2). Na czym polega wyższość tego nowego sposobu rozmieszczania blachy w ładowni?

Odpowiedź na to daje poniższa tabela, która zawiera dane, dotyczące zasadniczych czynności cyklu pracy wózekopodnośnika

	Podnoszenie z ładunkiem		Podnoszenie bez ładunku		Uchwycenie ładunku bez nastawiania widel wózekopodnośnika	
	na wysokość m	czas trwania w min.	na wysokość m	czas trwania w min.	liczba uchwycen	czas trwania w min.
Stary sposób	8,4	2,1	11,2	1,3	—	—
Sposób Kubanowa	3,6	0,9	5,2	0,6	12	4,0

przy układaniu wzdłuż ściany ładowni 7 unosów ładunku wg starego i nowego sposobu.

Jak wynika z zestawienia, tow. **Kubanow** pracując nowym sposobem zaoszczędził 6 minut.

Tę skrócenie czasu w układaniu paczek blachy osiągnął przez racjonalizację ruchów podnośnika.

Układając paczki blachy systemem „schodowym” ograniczał manipulowanie widelami podnośnika tylko do niezbędnego minimum.

Pracując wg tego nowego spo-

owała w styczniu br. blachę w ładowniach statku „Ledsund”. Przeładunkiem kierował znany i doświadczony st. brygadzieta **Maksymilian Siomski**.

Wózkaz — mechanik **Franciszek Landowski** jak i sztauerzy **Stanisław Smeja**, **Olgiert Bartkowiak** i sygnalista **Zygmunt Janowski** mówią z uznaniem o użyteczności wózekopodnośników w ładowni.

Mechanizacja sztauerki na statku osiągnęła wysoką wydajność pracy, przeładowując podczas jednej zmiany od 180 do 200 ton i to przy zmniejszonej obsadzie ludzi.

Te wstępne wyniki, osiągnięte przez sztauerów Gdyni winny stać się przedmiotem żywego zainteresowania dla pracowników eksploatacyjnych i inżyniersko-technicznych oraz bodźcem do wypracowania wzorów i sposobów ulepszenia mechanizacji prac przeładunkowych w ładowni statku.

Twórcza inicjatywa robotników portowych, walczących wszechstronnie o coraz wyższą wydajność, przeobraża dotychczas ugorujący odcinek pracy przeładunkowej. Dokonany wysiłek i uzyskane osiągnięcia nie powinny i nie mogą pozostać w sferze prób, nad którymi przechodzi się „do porządku dziennego”.



ZASZCZYTNY PROPORZEC POWIEWA NA MASZCIE MOTOROWCA „PIAST”

W IV kwartale współzawodnictwa 1952 r. proporzec przechodził i tytuł przodującego statku PMH zdobyła załoga motorowca „PIAST”.

Niełatwa była droga, wiódąca do zdobycia zaszczytnego miana. Przebieg ją i osiągnąć cel znacząco zwiększył

dbałość o stan techniczny mechanizmów, lepiej wykorzystanie ładowni, poczynić oszczędności materiałowe, skrócić czas przebiegu rejsów, zaoszczędzić wiele cennych dewiz.

W socjalistycznym współzawodnictwie cementował się

zwarty kolektyw statku. Dzięki ofiarnej pracy całej załogi, plan ostatniego kwartału został wykonany przedterminowo w tonach i tonomilach w 163 proc. i we wpływach przekroczony o 111 proc.

Sukces ten — wysokie przekroczenie planu — to efekt gospodarskiej troski załogi o statek. Dzięki przeprowadzeniu we własnym zakresie szeregu remontów, załoga maszyny nowa zdołała przesunąć na kilka miesięcy termin postoju stocznioowego. Realizując podjęte zobowiązania na część rocznicy zjednoczenia ruchu robotniczego, załoga pokładowa przesłała 500 ton ładunku w Aleksandrii, skracając czas postoju w porcie o jedną dobę i umożliwiając zabranie dodatkowego ładunku z innego portu. W czasie ostatniej podróży załoga hotelowa zaoszczędziła około 12 tysięcy zł, a załoga maszynowa — ponad 20 ton paliwa.

W czołówce przodujących statków naszej floty na dalszych miejscach znalazły się: załoga motorowca „MICKIEWICZ”, która przekroczyła wykonanie swego planu o 26 proc. w tonach i o 23 proc. we wpływach, zaoszczędzając jednocześnie 40 tysięcy zł oraz załogi statków „KARPATY”, „CURIE SKŁODOWSKA”, „WARTA”, „PRZYJAŻN NA RODÓW”, „WARYŃSKI”, „JAROSŁAW DĄBROWSKI”, „JEDNOŚĆ” i „PRZYSZŁOŚĆ”.

Spółród 200 marynarzy, wyróżnionych w IV etapie współzawodnictwa, zaszczytne tytuły przodowników pracy zdobyli: asystent pokładowy z motorowca „GENERAL WALTER” PIUS KRASIŃSKI, bosman z parowca „HEL” FRANCISZEK JASIECZEK i palacz ALEKSANDER KIŁOS z motorowca „FRYDERYK CHOPIN”.



Zobowiązania dopomogły załogom „Lewanta” i „Wisła” w realizacji zadań planowych

POWAŻNYMI osiągnięciami może poszczycić się załoga motorowca „Lewanta” — pisze korespondent Józef Sarota. — Dowodem tego są liczne zobowiązania i ich pełna realizacja. **Przed wszystkim świadczy o tym wykonanie planu rocznego w 158,9 proc.**



III mechanicz
Bolesław
Domański

W jaki sposób czyn produkcyjny wpłynął na tak poważne przekroczenie planu? Przede wszystkim dlatego, że zobowiązania nie były podejmowane żywiołowo, chaotycznie i realizowane na „własną rękę”, lecz ujęte w rozumną, celową całość oraz podporządkowane wymaganiom planu. Zwrócone były one w pierwszym rzędzie na te odcinki, które wymagały szczególnej troski, na miejsca najsłabsze, najbardziej zagrożone. Tak np. w celu przedłużenia okresu eksploatacji statku załoga maszynowa dzięki podjętemu zobowiązaniu wykonała wiele poważnych prac: przepakowała 5 płaszczy wodnych silnika głównego, rozmontowała i przejrzała wszystkie panewki wału dwigni zaworowych, wybrała luz, poszegregowała i za konserwowała części zaporowe silnika głównego i motorów pomocniczych. Załoga pokładowa uszczelniała pokłady, zaspachłowała sufit sterówki. Dzięki realizacji zobowiązań marynarze zapewnili gotowość techniczną statku oraz zaoszczędzili 28 tys. zł. **Cechą tych wszystkich prac było to, że realizowano je wspólnie, gdyż jedynie praca oparta na kolektywie mogła dać w rezultacie tak poważne wyniki.**



St. marynarz
Antoni
Durka

Załoga „Lewanta” świadoma swych zadań dba nie tylko o u-

rzadzenia pokładowe i maszyny, lecz także o ładunek, który wiezie.

W czasie ostatniego rejsu załoga pokładowa zobowiązała się dołożyć wszelkich starań, aby ładunek (drobnica) został dostarczony odbiorcy bez żadnych uszkodzeń. Zadanie wcale nie było łatwe, ale załoga wykonała je po myślnie. Przyniosło to państwu znaczne oszczędności dewizowe. W czasie tego samego rejsu załoga maszynowa, rezygnując z wychodzenia na ląd w czasie postojów, dokonała generalnego remontu motoru pomocniczego nr 3, przeglądu motorów pomocniczych nr 1 i 2 oraz wyciągnięcia dwóch tłoków motoru głównego.

W tym wypadku słowo „oszczędność” to nie pusty dźwięk, to przede wszystkim rzetelna praca całej załogi „Lewanta”, to poważny wkład w budowę socjalistycznej ojczyzny.

Siłą mobilizującą i koordynującą pracę załogi na statku, siłą, która wskazuje załodze najstosowniejszą drogę, jest podstawowa organizacja partyjna.



Kucharz
Józef
Porożyński

Podsumowanie osiągnięć ub. r. — kończy swą korespondencję Józef Sarota — odbyło się w niezwykle radosnym nastroju. Nic dziwnego — załoga spisała się wzorowo. Wykazała ona, że po-

trafi pracować kolektywnie i kolektywnie pokonywać trudności.

Zaszczytne tytuły przodowników pracy otrzymali następujący członkowie załogi: **III mechanicz Bolesław Domański, st. marynarz Antoni Durka i kucharz Józef Porożyński.**

OSTATNI kwartał ubiegłego roku był okresem wyjątkowej walki o zwycięską realizację zadań postawionych przed Flotą w trzecim roku Planu 6-letniego. W walce tej dużą rolę odegrały zobowiązania masowo podejmowane przez załogi.

Serce mi się radowało — pisze nasz korespondent z parowca „Wisła” **Konstanty Lwów** — kiedy jako II mechanicz i współgospodarz maszyny odczytywałem długą listę nazwisk załogi działu maszynowego, która z okazji Kongresu Obrońców Pokoju podjęła cenne zobowiązania.

W podejmowaniu zobowiązań wyróżnili się palacze ZMP-owcy **Strassenburg i Bojęć** oraz smolarnicy: **Murzynowski, Świkas i Blonky**. Warto także wymienić dzielną trójkę węglarzy **Kaferkiego, Bartkowiaka i Makowskiego**, którzy nie szczędili trudu, aby podjęte przez siebie zobowiązania wykonać jak najsuwniej. Do pełnej realizacji zobowiązań przyczynili się ponadto: asystent maszynowy **Franciszek Chimicz** oraz III mechanicz **Aleksander Sorokin**.

Sukcesy odniesione w tej szlachetnej walce zmobilizowały załogę „Wisły” do dalszej wyjątkowej pracy nad wykonaniem zadań przewozowych statku w roku bieżącym.

Opracował H. S.

O WYŻSZY POZIOM PRACY IDEOWO-WYCHOWAWCZEJ

(Dokończenie art. ze str. 1)

ZANIEDBANA też została druga, niemniej ważna sprawa, mianowicie szkolenie ideologiczne. — Nie potrafiliśmy łączyć szkolenia partyjnego z najistotniejszymi zagadnieniami produkcyjnymi statku — mówił tow. **Mikołajczyk**. Niedostatecznie powiązane z praktyką życia codziennego szkolenie nie spełniało swego zadania. Nie zachęcały do dyskusji wygłaszane na zebraniach organizacji partyjnych referaty nie powiązane ze sprawami statku, z walką o plan.

Równoległe z tym idą zaniedbania w dziedzinie podnoszenia świadomości politycznej członków partii. Z wypowiedzi dyskutantów omawiających samo krytycznie to zagadnienie wynika, że wielu spośród nich poważnie zaniedbało tak ważną i istotną sprawę, jaką dla każdego członka partii winno być stałe i systematyczne podnoszenie swej wiedzy zarówno polityczno-ideologicznej, jak i zawodowej. Mówił o tym tow. **Dryja**, stwierdzając, że brak dostatecznego zasobu wiedzy politycznej stał się poważną przeszkodą w jego pracy z podlegającą mu grupą partyjną w maszynowni. Młodzi marynarze niejednokrotnie przewyższają go swą wiedzą i uświadomieniem. **Wielu spośród towarzyszy ze statku „Curie Skłodowska”** wspominało o tym, że partia nasza, że każdy jej członek winien nieustannie podnosić swą wiedzę polityczną, bez której nie stanie się

bania, np. w dziedzinie wychowania młodzieży. Tow. **Nagaiko** zamiast stać się doradcą i wychowawcą młodych marynarzy z działu hotelowego, ograniczał się jedynie do komendowania, podchodząc często do młodszych kolegów w niepartyjny, wulgarny sposób.

Zaniedbano też sprawę realizacji uchwały grudniowej KC PZPR. Egzekutywa nie objęła zleceniami kandydatów partii, jak również nie otoczyła ich opieką ze strony starszych, doświadczonych towarzyszy. Obszer nie mówił na ten temat tow. **Marchlewski**, podając jako przykład fakt przesłania 2-letniej kandydatury tow. **Matyja**, którego przyjęcie na członka przeciągało się, gdyż... nie miał mu kto wypisać referencji.

Niebezpieczne jest, że mimo tych niedociągnięć w niektórych wypowiedziach wyczuwało się ton samouspokojenia. Kilku towarzyszy, a przede wszystkim **Radeja, Mikołajczyk, Nagaiko** nie potrafili szczerze po bolszewicku zanalizować wielu popełnionych w pracy partyjnej błędów, nie umieli przezwyciężyć swej osobistej ambicji, mimo że postępowanie ich nie zawsze było słuszne. Osobiste spory będące efektem właśnie wygórowanej ambicji i braku samokrytycznej oceny swego postępowania przez towarzyszy **Mikołajczyka i Radeję** przyczyniły się do powstania szeregu niesnasek w łonie kolektywu, stając się powodem wielu niedociągnięć w pracy politycz-

szli przodujący towarzysze **Marchlewski, Bielski i Sapota**, nowe poważne zadania. Towarzysze na przykładzie własnej pracy przekonał się o nierozważności dwóch zagadnień — pracy politycznej i pracy produkcyjnej. Nauczyli się, że partia będąca kierownikiem i dowódcą klasy robotniczej, musi być politycznie uzbrojona i że musi wykorzystywać to uzbrojenie dla rozwiązania konkretnych, praktycznych codziennych zadań.

Szybka i konsekwentna realizacja wniosków i uchwał podjętych na zebraniu wyborczym pozwoli hiewątpliwie załodze motorowca „Curie Skłodowska” na przełamanie dotychczasowych błędów i niedociągnięć w pracy politycznej, pozwoli i dopomoże w osiągnięciu jeszcze większych sukcesów w 1953 roku.

W WALCE O TECHNICZNĄ GOTOWOŚĆ NASZYCH STATKÓW

(Dokończenie art. ze str. 1)

Wykonanie planu miesięcznego mierzymy przyrostem gotowości technicznej jednostki remontowanej. Podstawę stanowi specyfikacja robót (kosztorys). Jej od powiednikiem w warsztacie jest harmonogram zespołowy. Miernikiem wykonania planu są wykonane pozycje specyfikacji (kosztorysu) ujęte w złotych lub go dzinach kalkulacji kosztorysowej.

W ten sposób stoi przed stoczną w każdym okresie konkretne, rzeczowe zadanie, które doprowadzone do wydziałów i brygad daje grunt do rozwinięcia na konkretnej płaszczyźnie szerokiego współzawodnictwa wśród załóg.

W związku z taką organizacją remontu posiadane właściwych specyfikacji remontowych, które stanowią bazę wyjściową do opracowania i zaliczania planu, jest nieodzownym warunkiem.

Należy stwierdzić, że w styczniu stocznia remontowa nie postawiła jeszcze u siebie na dostatecznym poziomie planowania i organizacji remontów. W szczególności Gdynia Stocznia Remontowa (połączona ROS i Stocznia Rybacka) nie doprowadziła planu do brygad i nie opracowała harmonogramów na podstawowe remonty. Kierownictwo nie kontrolowało dostatecznie rzeczowego wykonania i w drugiej dekadzie miesiąca nie było jeszcze właściwie zorientowane w wyko-

nawstwie planu na poszczególnych jednostkach i w przewidywanym wykonaniu planu styczniowego.

Bieżący stan rzeczy na stoczni wskazuje na to, że podstawowe trudności okresu organizacyjnego połączenia obu zakładów, które zaważyły na planie stycznia, Gdynia Stocznia Remontowa ma już poza sobą i plan lutego będzie wykonany przy lepszej organizacji produkcji.

Mamy jeszcze niektóre zakłady, które dotychczas nie opanowały w zasadzie planowej organizacji produkcji remontowej, jak Rybacka Stocznia Remontowa w Świnoujściu, tkwiąca jeszcze w starej metodzie „produkcji roboczo godzin”.

WSPÓŁPRACA MIĘDZY STOCZNIĄ, ARMATOREM I NADZOREM KLASYFIKACYJNYM

Właściwie ustawiona współpraca między stoczną, armatorem i nadzorem klasyfikacyjnym warunkuje sprawne przeprowadzenie remontów. W chwili obecnej współpracy tej nie można uważać za dostateczną. Specyfikacje remontowe nie uwzględniają na ogół podziału na roboty stoczniowe i załogowe, co powoduje nierozgraniczenie odpowiedzialności i brak harmonii między załogami stoczni i statku w wykonaniu robót.

Brak kierowników remontu na poszczególnych jednostkach (bu-

downicznych), jak np. w Gdańskiej Stoczni Remontowej, pogłębia skutki nieskoordynowania pracy.

Nadzór armatora jest często niedostateczny. Jeśli wziąć znów za przykład Gdańską Stocznia Remontową, należałoby podkreślić właściwy nadzór ze strony ZPGG, znacznie gorszy PZM, którego inspektorzy często nie są obecni przy odbiorach klasyfikacyjnych statku, a niedostateczny ze strony „Dalmoru”.

Na polu współpracy z nadzorem klasyfikacyjnym mamy również wiele do poprawienia. Nie zawsze stocznie podchodzą właściwie do nadzoru klasyfikacyjnego. Nie zawsze przygotowują roboty do odbioru, jak tego wymagają przepisy. Często nie wykonują zaleceń PRS-u (Gdańska Stocznia Remontowa — „Wielu”, „Rega”).

Również inspektorzy PRS-u w wielu wypadkach niewłaściwie podchodzą do remontów. Zastrzeżenia PRS-u, które winny koncentrować się w czasie defektacji statku i w początkowym okresie remontowym, nabyły często stawiane są późno, nieraz w końcowej fazie remontu. Takie zlecenia, jak demontaż wału śrubowego i łożyska typu Cederwall na „Kuliku” 7 dni po zakończeniu jednostki przy 10-dnio-

wym planowanym postoju, przyczyniają się do przedłużenia remontów.

Robocza konferencja koordynacyjna między armatorami, PRS-em i stoczniami, która ma się odbyć w tych dniach, winna przyczynić się do ustalenia właściwego trybu współpracy.

Mamy niewątpliwie wiele jeszcze braków w naszej pracy. Konferencja partyjna, zorganizowana w styczniu br. przez Wydział Morski KW w Gdańsku, naświetliła pracę stoczni remontowych i wytyczyła we wnioskach plan przedsięwzięć w kierunku zagwarantowania realizacji planu remontów bieżącego kwartału.

Załogi stoczni remontowych w całej pełni oceniają wysoką odpowiedzialność, jaką nakłada na nich plan remontów, którego realizacja warunkuje w znacznym stopniu wykonanie ważnych dla gospodarki narodowej planów przewozów morskich i rybolówstwa.

W stałej walce o polepszenie metod i organizacji pracy i w wyteżonym współzawodnictwie załóg o przekroczenie zadań — stoczniowy wykonują z honorem plan remontów bieżącego roku.

Inż. Jerzy Goszczewski



niegdy rzeczywistym politycznym przywódcą mas pracujących.

Niedociągnięcie to odbiło się poważnie na aktywności wielu członków partii. Towarzysze **Nagaiko, Matyja** i inni biernie oczekiwali na ewentualne zlecenia egzekutywy, a egzekutywa zadowalając się tym, że kilku towarzyszy aktywnie pracowali, nie dawała im zleceń. Jeszcze gorzej było z kontrolą wykonania. Egzekutywa nie kontrolowała wykonawstwa, w rezultacie czego nastąpiły poważne zanied-

banie i wykonaniu zadań produkcyjnych.

Poważnym też błędem cechującym dotychczasową pracę egzekutywy było to, że nie realizowała uchwał i wniosków podejmowanych na poszczególnych zebraniach. W podsumowaniu zwrócił na to szczególną uwagę tow. **Dryja**.

Krytyka i analiza dotychczasowych błędów i niedociągnięć uzbroidła statkową organizację partyjną, postawiła przed wybraną egzekutywą, w skład której we-

I W ZIMIE NIE USTAJE PRACA w Rejonie Dróg Wodnych Płock

REJON DRÓG WODNYCH W PŁOCKU WYKONAŁ W UB. R. MIMO CIĘŻKICH I SPECYFICZNYCH WARUNKÓW PRACY PLAN W 107 PROC. ZAJMUJĄC DRUGIE MIEJSCE WE WSPÓŁZAWODNICTWIE MIĘDZYREJONOWYM. WYNIKI TE OSIĄGNIĘTO PRZED E WSZYSTKIM DZIĘKI OFIARNEJ PRACY ZAŁOG PŁYWAJĄCYCH I AKTYWNEJ DZIAŁALNOŚCI PODSTAWOWEJ ORGANIZACJI PARTYJNEJ.

PRACA NIE ZAMIERA TAM RÓWNIEŻ W OKRESIE ZIMOWYM. NA SZLAKU NADZORCY I STRAŻNICY PRZYGOTOWUJĄ POTRZEBNE MATERIAŁY DO ROBÓT WIOSENNYCH, POMAGAJĄ W AKCJI PRZECIWPÓWODZIOWEJ, A W WARSZTATACH I NA ZIMOWISKACH ZAŁOGI NAPRAWIAJĄ TABOR.

W pobliżu Płocka rozsiadła się na wysokim brzegu wioska **Brwilno**. Ładny 1-piętrowy budynek na wzgórzu obok starego, rozłożystego klonu — to siedziba Nadzoru Wodnego. W ub. r. zamieszkał tu nadzorca **Stanisław Olewiński** wraz z rodziną. 15 lat pracuje już w administracji dróg wodnych, a dopiero teraz w Policję Ludową otrzymał przestrzeń nie mieszkanie. Co to za uciecha była dla żony i trojga dzieci, gdy się przeprowadzili do nowego domu. Z jakim zachwytem oglądali pokoje i kuchnię, łazienkę z prysznicem i bieżącą wodą, budynek gospodarskie i ogród. Z nowego mieszkania w nadzorówce cieszy się również stary strażnik **Stanisław Grosiński** i strażnik **Józef Kowalski**.

Każdy ze strażników ma sporo pracy — dozór nad trzykilometrowym odcinkiem Wisły. W lecie trzeba utrzymać nurt, wytyczać szlak żeglowny, oznakować i przy pilnować drzewostan. A w zimie prowadzi się prace na plantacjach wiklinowych i przygotowuje faszynę dla robót regulacyjnych.

Szaro jest na dworze, gdy **Grosiński** wyjeżdża łodzią po robotników z okolicznych wiosek: **Dulnowa, Soczewki, Murzynowa**. Rozwozi ich do pracy na poszczególnych kępy, rozdziela narzędzia (siekiarki i krótkie o zakrzywionym ostrzu noże), rozdaje „klumy” i odzież roboczą, wyznacza „starszego”, rozdziela pracę, pokazuje jak należy ciąć faszynę. Wycinanie faszyny to ciężka praca. Każdy z robotników musi wyciąć od 6 do 8 m, tj. 40 wiązek, a ziab szczyt w ręce. Nie łatwo więc ciąć i wiązać. Ostre, pocinane gałęzie nieraz rozdzielają odzież i obuwie, kaleczą ręce i nogi.

Grosiński stale jest w ruchu, jeździ od kępy do kępy: tu poradzi, tam pokaże jak trzeba trzymać noż, gdzie indziej zgani, bo niektórzy wycinają zbyt nisko, niszcząc plantację. Równocześnie pilnuje robót przy „sztubrach” (sadzonych wiklinowych), gdzie grupa robotników przycina „gilotyną” pręty wiklinowe, wiąże je w pęczki po 200 sztuk i układa w chłodni. Jest to prowizoryczna chłodnia. Ot, po prostu wykopany dół, w który równo układa się pęczki, przykrywa lodem i warstwą ziemi. Na wiosnę obsadzi się „sztubrami” nowe osypiska, regulujące nurt Wisły.

W nadzorówce alarmuje telefon. **Olewiński** podejmuje stuchawkę.

— Mówi Rejon Dróg Wodnych w Płocku. Towarzyszu **Olewiński**, zarządzamy alarm powodziowy. Woda przybiera! Czuwajcie! Zabezpieczcie faszynę! Nie dopuście do szkód!

Olewiński w jednej chwili znalazł się na wzgórzu. Stąd widzi wstęgi Wisły na przestrzeni 8 km. Rzeka groźnie pieni się i kotłuje, taffe kry szybko pomykają naprzód.

Telefon poszedł w ruch. 8 strażników z Nadzoru w **Brwilnie** rozpoczyna wyścig z żywiołem.

Grosiński nie stracił głowy. Często mu przecież grymasna Wisła lubi urządzić figle. Podzielił swoich ludzi. Na własnych plecach noszą faszynę na wyższe miejsca. Ustawiają w sterty, otaczają kiskami faszynowymi, pakują. Nie porwie rzeka cennej eksportowej wikliny i faszyny, potrzebnej do robót wiosennych i letnich, nie zniszczy ich trudu.

Nadzorczy wodni **Lewandowski** i **Komorowski** z Wyszogrodu mają cięższy odcinek. W ich re-



jonie w pobliżu **Arciszewa** chłop skie wały niedostatecznie chronią przed powodzią okoliczne pola. Przyjechał tu inż. **Tylko** z Rejonowego Kierownictwa Robót Wodno-Melioracyjnych i kieruje całą akcją. Dzień i noc trwa praca przy wałach; wyszukuje się i zasypuje kretowiska, umacnia słabsze miejsca. Trzy dni toczy się bój z żywiołem. Już tylko 10 cm brakuje do przelania się rozszalałych wód przez wały. A Wyszogrod wciąż zawiadamia — woda rośnie. Po długim oczekiwaniu przychodzi upragniona wiadomość: punkt kulminacyjny nastąpił. Trwał on przez 12 godzin. Nareszcie rzeka wolno, centymetr po centymetrze zaczęła opadać. Sytuacja uratowana. U nas bowiem państwo nie szczędzi sił i środków dla zapobieżenia klęskom żywiołowym. Gdy tymczasem np. w Anglii?

„W czasie ostatniej katastrofalnej powodzi potężne masy wody runęły na ląd **Felixtown, Clacton, Margate**. Osiedla i małe miasta stęcza robotnicze w zasięgu Londynu znalazły się pod wodą. W **Margate** ludzie toneli w własnych mieszkaniach.

Mieszkańcy zagrożonych miejscowości i władze miejscowe wielokrotnie podnosiły kwestię pogarszającego się stanu urządzeń ochronnych. Wszelkie jednak zabiegi o poprawę tego stanu spotykały się z oświadczeniem — brak pieniędzy. Musi być brak pieniędzy, gdy wielomilionowe sumy z budżetu Anglii idą na zbrojenia. Dość powiedzieć, że w najbliższych dniach parlament angielski ma omawiać kwestię

systemem gospodarczym. Udało się. Zabawa sylwestrowa odbyła się już w dobrze ogrzanych pomieszczeniach Domu Żeglarza. Do ogrzania tych pięknych pomieszczeń przyczynił się przede wszystkim tow. **Dżuraj**, który szukał, skupował i wygrzebywał ze złomu poszczególne elementy grzejników. Brygada tow. **Głęba** ustawiła grzejniki i kocioł. Okazało się, że przy dobrych chęciach i inicjatywie można rozwiązać niejedną nawet bardzo poważną trudność.

Dom Żeglarza w Koźlu otrzymał ostatnio z Zarządu Głównego ZZPZ aparat kinowy. Jest to jeszcze jeden moment atrakcyjny w tym ośrodku kultury. Teraz rozwój życia świetlicowego uzależniony jest tylko od dobrej pracy organizacji masowych, a zwłaszcza ZMP.

STANISŁAW KONKOLEWSKI
Korespondent

dotychczasowych zbrojeń na sumę 160 milionów funtów.

Na holowniku „**Wyspiański**” należącym do Rejonu Dróg Wodnych w Płocku zarządzono pogotowie powodziowe. Kra na Wiśle płynnie gęsto. Ale kpt. **Andrzej Szczepny** wraz z załogą nie obawiają się. Statek jest mocny, wytrzyma. Trzeba przecież ratować zagrożoną faszynę w **Nowej i Małej Wsi**, trzeba ją przewieźć barkami na bezpieczne place budowy. Gdy zajdzie potrzeba, załoga nie zawaha się nieść pomoc zagrożonym wioskom. Na szczęście obyło się bez tego.

W warsztatach Rejonu alarm. Woda przybiera, a p/s „**Chodkiewicz**” stoi na pochylni z częścią rozebranych kadłubem. Załoga i robotnicy gorączkowo zamontowali na śruby płyty kadłuba po to, aby przeholować statek na wyższą pochylnię do stoczni. Tam nie grozi mu już zalanie.

W całym rejonie trwa walka

z groźbą powodzi, a na zimowisku i w warsztatach w Płocku toczy się również walka — walka z trudnościami i brakami, walka o plan.

Na największej jednostce, tylnokolowcu „**Smolka**” palacz **Józef Szefer** oczyszcza kocioł. Przy tej ciężkiej robocie pomaga mu palacz **Tadeusz Kurpias**. Mechanik **Jan Flak** wraz z pomocnikiem **Antonim Świątlikiem** pracują przy maszynie. Kierownik jednostki **Zdzisław Pardecki** nadzoruje roboty.

Cała załoga stara się wykonać robotę możliwie jak najlepiej. Wie przecież, że poważne zadania ma do spełnienia „**Smolka**”; prze wozić budulec na place budowy, przekopywać przemiały, a tych nie brakuje na wiosnę. Jak najszybciej wykonać remonty — oto ich najbliższe zadanie. Z planem podczas nawigacji było gorzej. Każdorazowo otrzymywali zlecenia, a planu nie znał nawet kapitan. W tych warunkach trudno było mówić o podejmowaniu celowych zobowiązań.

W warsztatach — zbyt szumna to nazwa dla kilku drewnianych szop ze starym i ubogim parkiem

WIECZOREM dnia 23 października ub. r. gromadka ludzi zebranych na pokładzie motorowca „**Nowa Huta**” obchodziła uroczystość przekazania Polskim Liniom Oceanicznym statku, zbudowanego przez gdańskich stoczników. Ostatnie słowa pożegnania: „Niech statek ten będąc z dala od Ojczyzny głosi światu, że Polska Ludowa stoi na straży pokoju na całym świecie.” i „**Nowa Huta**” ruszyła w swój pierwszy rejs. Dumnie łopocze na wietrze białoczerwona bandera. W dachu pozostały światła ojczyńskiego latu...

Zapadła ciemna noc. Lekkie podmuchy wiatru miarowo kołyszą statek. Na pokładzie panuje cisza. Udać się do maszynowni. Potężny motor główny pracuje równomiernie. Trzeba bacznie obserwować manometry wykazujące pracę maszyn i ich mechanizmów pomocniczych. Na razie wszystko w porządku. Godziny mijają szybko... Wacha skończona. Wychodzę znów na pokład. Lekko spienione morze unosi na falach statek. Na horyzoncie zaczyna błyskawicznie słońce. Za chwilę pokład ożył. Słychać tubalny głos bosmana **Stachyry**, narzekającego na nieporządek. — Jeszcze raz powtarzam — mówi — że nie lubię, by statek polskiej marynarki handlowej wyglądał jak statek piracki. Trzeba tylko, chłopcy, przyłożyć się do pracy i będzie jak „ta lala”. Dobrze pilnuje swego „podwórka” bosman **Stachyry**. — Musimy i my od razu zabrać się z zapalem do pracy — pomyślałem — nie możemy przecież zrobić wstydu nowej wspa-

maszynowym — wspólnie pracują załogi pływające i warsztatowcy. Stoi przed nimi wielkie zadanie — przygotowanie całego taboru do robót wiosennych. Tymczasem nie ma często narzędzi, blachy, drzewa. Brak nawet jednokrotnie kartonu na uszczelki i szmat. Załoga radzi sobie jak może. Przynoszą własne narzędzia. Mechanik **Karol Pietrzak** i pomocnik **Kazimierz Siwanowicz** z h/m „**Dąbrówka**” tną gazetkę ZMP-owską na uszczelki, spawacz **Kranc** skracca przewody spawarki, bo ma elektrody 4 i 5 mm, podczas gdy do aparatu potrzebne są 3 mm. Spoina jednak jest nierówna, trzeba ją poprawiać. W tych warunkach trudno jest przekraczać, a nawet niekiedy wyrabiać ustalone normy techniczne. Ślusarz **Bolesław Cieślak** opracował nowy sposób naprawy silników **Grey'a**. Holownik „**Iskra**” i „**Dąbrówka**” mogłyby znowu pływać na starych maszynach, gdyby Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych w Warszawie zakupiła potrzebne do przeróbki pompy boszowskie.

Z BOP także sprawa przedstawia się nie najlepiej. 2 ręczniki na kilkadziesiąt osób pracujących przy smarach, trociny wymieszane z proszkiem, 4 kg mydła na miesiąc dla załóg pływających, brak szkieł ochronnych dla palacza — oto niedociągnięcia, które uderzają w oczy nawet przy po-bieżnej lustracji warsztatu.

Ludzie jednak pracują z zapałem. Zagrzewa ich do pracy majster tow. **Władysław Kobrzyński**, który jest duszą warsztatu. Robotnicy podejmują liczne zobowiązania, lecz często nie są one konkretne. W styczniu br. załoga p/g „**Gdańsk**” zobowiązała się wykonać roboty w 1350 zamiast w 1500 roboczogodzinach, ale bez bliższego sprecyzowania poszczególnych robót.

Kierownictwo warsztatu winno mocniej, aniżeli dotychczas, zająć się swoim zakładem. Poprawienie warunków pracy w warsztatach wymaga natychmiastowego rozwiązania. Nie wystarczy tylko wprowadzić normy techniczne — trzeba również zapewnić robotnikom warunki do ich wykonania.

Rejon w Płocku szczyty się dużymi osiągnięciami. Ma jednak i niedociągnięcia. Należałoby przede wszystkim zwrócić baczniejszą uwagę na formy i kierunki współzawodnictwa. Zarząd Okręgowy ZZPZ i administracja DODW powinny zainteresować się tym zagadnieniem i zorganizować ten ruch odpowiednio uwzględniając zadania Rejonu Dróg Wodnych. Można przecież wprowadzić tutaj np. „remontowy list gwarancyjny”, którego formy wypracowała żegluga śródlądowa. Doprowadzenie planu do każdej jednostki i każdego warsztatu — oto jeszcze jedno z zadań stojących przed aktywnym gospodarzem, związkowym i partyjnym warszawskich dróg wodnych.

S. JAWORSKA

PRZODUJĄCY KAPITAN



Tow. **Priefer** jest jednym z przodujących kapitanów naszej floty handlowej. Do tego stanowiska do szedł drogą awansu społecznego. Jest on prawdziwym gospodarzem swej jednostki. Socjalistyczny stosunek do pracy i bezpośrednie podejście do marynarzy zjednało mu sympatię załóg. Aktywny udział we współzawodnictwie, wspólpraca z całym kolektywem statku oraz jego postawa moralno-polityczna i dyscyplinowanie — oto głównie cechuje kpt. **Priefera**.

Na każdy przyjazd statku „**Jurowski Dąbrowski**” z niecierpliwą oczekiwać mieszkańcy małego domku w **Rumi-Zagórze**. Wzorowym mężem i ojcem jest kpt. **OSKAR PRIEFER**. Alinka i Ronek stale chcieliby przebywać z tatusiem. Z przyjemnością spędza też kpt. **Priefer** każdą wolną chwilę ze swą rodziną.

12° W SKALI BEAUFORTA

28 STYCZNIA br. na maszcie sygnałowym PIHM-u zawisła czarna krzyż ponad szóstkiem — sygnał huraganu. Nie notowany od wielu lat huragan rozwinął się z całą siłą dochodząc do 12° według skali Beauforta, osiągając w niektórych porwach nawet siłę 12°.

Zapełniła się rada portu gdyńskiego statkami szukającymi schronienia. Jednostki, których trasa rejsu przebiegała przez ten rejon Bałtyku z pośpiechem dążyły do bezpiecznego schronienia za półwysp Hel. Całą siłą maszyn dążyły do najbliższych portów jednostki znajdujące się w tym czasie na dalekich wodach Morza Północnego. Nie wszystkie jednak zdążyły dotrzeć w bezpieczne schronienie.

W czasie szalejącego sztormu na Morzu Północnym znajdował się radziecki statek „**Jenisiej**”. Płynął on z portu Wentspil (Łotewska SRR) do francuskiego portu Rouen. W odległości 25 mil od zachodniego wybrzeża Holandii statek wpadł w strefę potężnego sztormu. Olbrzymie słupy wody przewalały się przez pokład... Z minuty na minutę sytuacja stawała się groźniejsza. Niewielki błąd lub panika mogły spowodować zatonięcie statku i jego załogi. Ofiarnie walczyli marynarze „**Jenisieja**” z groźnym przeciwnikiem — szalejącym żywiołem. Załoga pod dowództwem kapitana **Smirnowa** wykazała ogromne męstwo, wielką siłę woli, przytomność umysłu i dyscyplinowanie. To uratowało statek.

Sygnały „**Jenisieja**” dotarły do drugiej radzieckiej jednostki „**Pułkowo**”, która też toczyła ciężką walkę z wzmagającą się nawałnicą. Mimo znacznych uszkodzeń bohaterska załoga pod dowództwem młodego kapitana

Tarwida nie zawahała się ani chwili. Po otrzymaniu sygnałów o groźnej sytuacji „**Jenisieja**” szybko naprawiła uszkodzenia statku i podążyła z pomocą towarzyszy. Wieczorem dnia 2 lutego oba statki zawięły pomyślnie do holenderskiego portu Vlissingen.

Katastrofalne były skutki sztormu, który nawiedził Morze Północne oraz wybrzeża Wielkiej Brytanii, Holandii i Belgii.

Na pełnym morzu uległo awarii 18 statków. Zatonął m. in. parowiec brytyjski „**Princess Victoria**” (2494 ton). Zginęło około 130 pasażerów. Zatonęła również stojąca w doku przy ujściu Tamizy łódź podwodna „**Sirdar**”.

W czasie sztormu na morzach Bałtyckim i Północnym znajdowały się również jednostki naszej marynarki handlowej. Dzielnie stoczyła walkę z żywiołem załoga parowca „**Śląsk**”.

Przez dwie i pół doby bohatersko walczyła z szalejącym sztormem załoga motorowca „**Piast**”. Wprawdzie statek znajdował się w pobliżu wybrzeży, jednak brak pilota uniemożliwił mu zawinięcie do portu. Trzeba więc było skierować się w morze i sztormować przetrwać ciężkie chwile. Podkreślić należy dzielną postawę całej załogi oraz kapitana statku tow. **Janusa**, który przez trzy doby nie schodził z mostku.

Sztorm zastał w morzu także naszą nową jednostkę — motorowiec „**Nowa Huta**”. Statek wspaniale zdał egzamin. Depesza, którą załoga wysłała po zwycięskim przetrwaniu sztormu, donosi: „**Jesteśmy pełni uznania dla stoczników gdańskich za zbudowanie statku, który w tym sztormie przeszedł największą i najlepszą próbę wytrzymałości.**”

bót wykończeniowych, których stocznia nie zdążyła przeprowadzić.

Z równym zapałem pracowała załoga pokładowa. Z zobowiązania marynarzy tego działu podkreślić należy przeprowadzenie konserwacji osprzętu ładunkowego, żurawików szalupowych itp. Nie próżnował i dział hotelowy. Czyszczyli łóżka i ścianki pomieszczenia załogowe, messy, świetlica i kuchnia. Poza godzinami pracy hotelowej wyczyścili dokładnie pomieszczenia prowiantowe, wymyli z farby kamienne posadzki itp.

Były i inne zobowiązania. Jedno niezwykle cenne — to przygotowanie ładowni pod załadunek przed przybyciem do Aleksandrii.

Tak pisze o tym tow. **Aleksandrii**. W czasie przelotu do Aleksandrii wykonała się sprawa przesztatowania ładunku w III ładowni. Na masowce zwolanej na morzu podjęliśmy zobowiązanie wykonania tej pracy we własnym zakresie. Ochocho szła praca. Nie było między nami różnicy, oficer czy marynarz — wszyscy pracowali jednakowo. Zdawali sobie bowiem dobrze sprawę, że w ten sposób zaoszczędzimy nie tylko dewizy, ale i cenny czas postoju na porcie.

Pierwszy rejs „**Nowej Huty**” wypadł celująco. Statek jest szybki, zwrotny i wspaniale trzyma się na fali. A załoga? Załoga dowiodła, że pełna świadomość zadań, poczucie osobistej odpowiedzialności i zwarty kolektyw — to siła zdolna przewyciężyć wszystkie trudności.

Z. M.

NOWA HUTA ZDAŁA EGZAMIN NA „PIĄTKĘ”

nialej jednostce ani zawodu stocznikom...

Tak opisuje początek pierwszego rejsu „**Nowej Huty**” nasz korespondent, członek załogi maszynowej **Mirosław Podziunas**.

Z każdą przebytą milą, z każdym wspólnie przeżytym dniem pogłębiała się zgodna i harmonijna współpraca całej załogi.

Na jednej z narad wytwórczych marynarze postanowili współzawodniczyć z innymi statkami o jak najlepsze wyniki eksploatacyjne.

Przyjrzyjmy się, jak realizowała zobowiązanie załoga maszynowa.

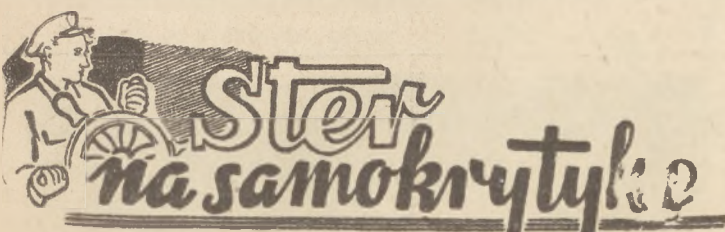
Od pierwszej chwili wyjścia w rejs troskliwą opieką otoczyła załoga maszynowa nowe mechanizmy statku. Nie były one obce większości mechaników i motorzystów, przecież wspólnie ze stoczniovcami pracowali przy montażu poszczególnych części. Trzeba się jednak było dokładnie zapoznać z działaniem każdego elementu. Opracowane przez st. mechanika tow. **Mizgalskiego** szczegółowe instrukcje oraz szkolenie zawodowe dopomogło załodze w wykonywaniu codziennych obowiązków, dopomogło w realizacji podjętego zobowiązania — w walce o jak najlepsze wyniki eksploatacyjne.

Ciężka i trudna była walka. Nowe motory, jak wiadomo, muszą się dotrzeć. Większość też me-

chaników odpowiedzialnych z ramienia stoczni za stan motoru, w czasie pierwszego rejsu używała do oliwienia mechanizmów podwojną niż normalnie ilość smaru. Inaczej podszedł do tego tow. **Mizgalski**. — Zużycie oliwy możemy ograniczyć — oznajmił załodze — jeśli będziemy nieustannie sprawdzać i kontrolować równomierne jej rozprowadzanie. Wymaga to jednak zwiększenia wysiłku. Nie zawahali się towarzysze **Podziunas, Bartłomowicz, Czerwona i Dubrowka**. Dniem i nocą czuwali przy maszynach, sprawdzali szczelność pakunków, badali, czy nie przecieka bodaj jedna kropka, czy oliwa nie rozpryskuje się spod walców... Mechanicy kontrolowali uszczelnienia, nakładali nowe pakunki natychmiast, gdy tylko zaszła potrzeba, instalowali rynienki pod cylindrami, sprawdzali każdy tłoczek...

W efekcie załoga działu maszyn nowego zaoszczędziła w 2-miesięcznym rejsie 2058 kg oliwy, której codzienne zużycie zmniejszono z 130 na 65 kg.

Nie do tego tylko ograniczała się troska załogi o stan techniczny statku. Na czesie 35 rocznicy Rewolucji Październikowej dział maszynowy podjął szereg zobowiązań. M. in. usunięto całkowicie przecieki oliwy, oczyszczono i pomalowano główne maszyny głównej oraz wykonano szereg ro-



OSZCZĘDNOŚĆ PODSTAWĄ SOCJALISTYCZNEJ GOSPODARKI

ZRODLEM poważnej obniżki kosztów własnych na statkach naszej floty jest umiejętnie prowadzona gospodarka oszczędnościowa.

Jaka powinna być ta gospodarka? Przede wszystkim cechować ją winna walka o stosowanie racjonalnych norm zużycia oraz o systematyczne obniżanie tych norm drogą usprawnień. Drugim niemniej poważnym źródłem obniżki kosztów własnych jest całkowita likwidacja marnotrawstwa.

Przyjrzyjmy się, jak załoga parowca „Poznań” walczyła o obniżkę kosztów własnych drogą oszczędności.

Zaczęło się od tego, że cała załoga maszynowa wraz ze st. mechanikiem Gruszeckim zbadała pracę maszyn.

Wynikiem tego było zaprojektowanie urządzenia, dającego możliwość uzyskania poważnych oszczędności w zużyciu oliwy. Urządzenie wprowadzono i stwierdzono, że w praktyce zdaje celującego egzamin.

17 lipca 1952 r. załoga maszynowa wezwała wszystkie statki PMH do walki o obniżkę zużycia oliwy.

Mineło pół roku. Przez ten okres „Poznań” zaoszczędził 180 kg oliwy czystej oraz 320 kg zużytej. Po odwirowaniu winno to dać 160 kg oliwy, nadającej się do ponownego użycia. W sumie więc zaoszczędzono 340 kg oliwy, co stanowi 33,7 proc. ustalonej dla tego typu statków normy. Wystarczy pomnożyć te wyniki przez ilość będących w eksploatacji statków, ażeby stwierdzić,

jak poważne mogą być oszczędności. Mogą być... Ale tak nie jest. Dlaczego?

Przede wszystkim dlatego, że poza załogą „Poznań” i załogami jeszcze kilku innych statków, które z własnej inicjatywy zastosowały ten system, nikt nie interesuje się tym zagadnieniem.

Odpowiedzialni towarzysze z administracji CZ PMH wydali obszerny okólnik w sprawie oszczędności i widocznie wydaje im się, że zrobili już wszystko w tej dziedzinie. A załoga „Poznań” nie może znaleźć komórki, która by odebrała od odwirowania z trudem zebraną przez nich zużytą oliwę.

Nikt także z załogi „Poznań” nie otrzymał żadnej premii. A przecież nie szczydziła ona wysiłku w walce o obniżkę kosztów własnych.

Sprawa mocno pachnie biurokratyzmem.

Metoda oszczędnościowa „Poznań” jest niewątpliwie cenna i winna spotkać się z większym zrozumieniem ze strony administracji PMH.

W związku z poruszoną sprawą, mimo woli przychodzi nam myśleć o słowach towarzysza Malenkowa, który na XIX Zjeździe KPZR powiedział: „Zadanie polega na tym, ażeby położyć kres obojętnemu stosunkowi działaczy gospodarczych i organizacji partyjnych do faktów niegospodarności i rozrzutności. Zagadnienie przestrzegania najściślejszego reżimu oszczędności powinno zawsze znajdować się w centrum naszej pracy gospodarczej i partyjnej”.

JAN BILEWICZ
st. oficer s/s „Poznań”

STRATA, KTÓREJ MOŻNA BYŁO UNIKAĆ, GDYBY...

Krakowska Ekspozytura Żegluga na Wiśle ekspozytowała na okres sezonu zimowego część galar na rzekę Przemszę. Tabor ten pozostawiono bez żadnej opieki.



Smutne były następstwa tego zaniedbania.

W dniu 29. 1. br. zaczął dąć silny wiatr, pod którego naporem

galary rozkołysały się, urwały ze statku zabezpieczenia i niesione nurtem wypłynęły na Przemszę.

Wprawdzie wypadek natychmiast został sprostowany przez pracowników Drog Wodnych w Krakowie i Toczka i Nachajowskiego, jednak mimo ich energicznej interwencji galary zatrzymane dopiero w odległości 14 km od miejsca postoju, przy czym jeden z nich zatonął.

Z wypadku tego Kierownictwo Ekspozytury w Krakowie winno wyciągnąć jak najdalej idące wnioski i lepiej niż dotychczas zabezpieczyć tabor w okresie międzyzimy. Strat, jakie wynikły z niedbalstwa, można było uniknąć przy lepszym nadzorze nad mieniem społecznym.

W. S.
Korespondent

Zamiast reportażu

O NIEKOLEŻEŃSTWIE, OZR i BIUROKRACJI W PORCIE GDYŃSKIM

PO wyjściu z pokoju naczelnego redaktora miałem gotowy plan działania. Zadanie brzmiało: napisać reportaż z pracy portu w Gdyni. A więc należało tam pojechać, skontaktować się z ludźmi, porozmawiać z nimi, zebrać materiał i pisać.

W porcie, przechodząc obok warsztatów głównych, zauważyłem samochód i przy nim kilku pracowników. Kierowca wozu ze



złością zrzucił z samochodu sprzęt elektryczny, a stojący opodal pracownicy — jak się okazało — elektrycy ze smutkiem i przerażeniem śledzili jego ruchy. Jak się

dowiedziałem, samochód ten miał jechać z 2 butlami acetylenu na Wolną Strefę i elektrycy chcieli się nim przy okazji zabrać. Niestety, skończyło się tylko na zamarach. bo niekoleżeńscy kierowca ob. Koszałka ochłodził ich zapędy. Uderzyło mnie nie tylko to, że kierowca był niekoleżeński, ale przede wszystkim fakt, że elektrycy nie oponowali, gdy sprzęt był beceremonialnie wyrzucany z wozu na ziemię.

W PORCIE SZCZECIŃSKIM ZANIEDBANO METODĘ INŻ. KOŃALOWA

NA przełomie lat 1951—52 w Biurze Portowym „Odra” w porcie szczecińskim czyniono próby wprowadzenia metody inż. Końalowa.

Już początkowe wyniki pracy przy zastosowaniu tej metody wskazywały na to, że wprowadzenie jej miałooby decydujący wpływ na skrócenie cyklu za- i wyładunkowego, a tym samym przyczyniłoby się do przeterminowego wykonania planów. Przykładem początkowych osiągnięć były wyniki młodzieżowych brigad Sparyńskiego i Turkiego, które w zakładunku drobnicy workowa na statki wyrabiali ponad 300 proc. obowiązującej normy.

Sukcesy te stały się bodźcem dla Działu Postępu Technicznego, który na ich podstawie przystąpił do upowszechniania metody inż. Końalowa w ZPS. Przeprowadzono więc wstępny chronometraż czynności przeładunkowych, powołano komisję, która miała się zająć analizą pomiarów. Były nawet próby zaangażowania Filmu Polskiego do nakręcania zdjęć z poszczególnych czynności, by przy ich pomocy przeprowadzać instruktaże poglądowe.

Ruszyłem dalej. W czasie drogi zachciało mi się jeść, bo świeże powietrze i wiatr od morza zaostriżyły mój apetyt. Właśnie miałem kiosk OZR, a przy nim kilku żywo dyskutujących robotników. Podeszedłem do kiosku i poprosiłem o 10 dkg kiełbasy i 3 bułki. W tym momencie usłyszałem głos: Dobrze, że jesteście, redaktorze. Odwróciłem się i wśród stojących rozpoznałem naszego korespondenta tow. Czupowskiego.

— Chodzi nam o produkt, który kupujecie. I my też chcieliśmy kupić kiełbasę — mówi tow. Czupowski — ale w naszym kiosku jest tylko luksusowa w cenie 50 zł za 1 kg. Nasz ORZ nie troszczy się o to, by w kioskach była dobra i tania kiełbasa, a której przecież w mieście jest pod dostatkiem.

W imię solidarności zrezygnowałem z kupna i głodni udaliśmy się do biur i wydziału przeładunkowego. W czasie drogi tow. Czupowski mówił o osiągnięciach i brakach w pracy portu. Jak się okazało, jednym z takich braków jest brak chęci do pracy, wykazywany przez kolegium redakcyjne „Błyskawicy”, której ostatni numer nosi datę 15. 12. 1952 r.

Warto, aby towarzysze Borysiak, Czupczyk, Stasiak i Swarowski (z kolegium red. „Błyskawicy”) obudzili się ze „snu zimowego” i błyskawicznie zabrali do pracy.

Wreszcie dotarliśmy do 1 wydziału. Wchodząc po schodach, usłyszałem zgrzyt tak przeraźli-



wy, że bałem się iść dalej. Przypominał on obluźnianie się metalowych dźwigarów podtrzymujących dach. Na klatce schodowej w tumanie kurzu spostrzegłem całkiem przyjemną twarz w chusteczce. Była to sprzątaczką, która właśnie zamykała.

— O ile się na tym znam — zauważyłem — to włosie przy zamykaniu nie zgrzyta.

— Nie, ale widzicie — to mówiąc pokazała mi przedmiot trzymany w ręku — to jest wspomnienie szczotki, z której pozostał sam trzonek. Właśnie przy zamykaniu wydaje on takie dziwne dźwięki. Na wszelkie prośby o nową szczotkę dział gospodarczy odpowiada krótko: nie ma.

Może jednak referat BOP i dział gospodarczy rejonu gdynińskiego przyjdą z pomocą i wyeliminują istniejące na tym odcinku zgrzyty.

W tej chwili podbiegł do nas tow. Pres — również nasz korespondent — wywołując z daleka papierem. Było to pismo przedsiębiorstwa C. Hartwig z 9 stycznia br. nr 33 2907.12.52 adresowane do ZPGG Dział Faktur. W liście tym czytamy: W wymienionym rachunku kredytowym nr 1894.I.F z dnia 31. 12. 52 r. na zł 5.52 dodatkowym do rachunku nr 35746 z dnia 31. 12. 52 r. mylnie stornujecie poz. nr 2 rachunku nr 35746.I na zł 5.52, bowiem faktycznie pozycja ta obejmuje zł 5.52. Przeto prosimy uprzejmie o wystawienie nam noty debetowej na zł 0.02. Podpis.... Przy-

Za najlepszą korespondencję zamieszczoną w bieżącym numerze, nagrodę książkową otrzymuje Józef Sarota ze statku „Lewant”.

MAK.

puszczaliśmy, że w księgowości jest dokładność, ale nie myśleliśmy, że istnieją tam takie „drobiazgowo” niedokładności.

Spojrzałem na zegarek. Dochodziła godzina 15.30. Materiałów do reportażu nie zebrałem, informacji dotyczących pracy portu nie mam.

Reportażu nie będzie, ale na pewno napiętną odpowiedzi zainteresowanych. Przy okazji pragnę dodać, że termin ich nadsyłania mija z dniem 15 marca br.

Na podstawie korespondencji Henryka Presa, Bronisława Czupowskiego i Franciszka Hintza opracował

ZYGMUNT MAKOWSKI

Dlaczego?

„Polcarga” w Gdyni dopuszcza do powstawania przerwy w pracy robotników przy ważeniu drobnicy w magazynach portowych?

Przerwy te powstały w dniu 21 stycznia br. na drugiej zmianie w magazynie nr 4, gdzie robotnicy pracowali tylko 1,5 godz., a potem czekał bezproduktywnie na towar 6,5 godziny.

W tym samym dniu na trzeciej zmianie w magazynie nr 8 brygada czekała na kompletowanie następnych partii towaru przez 6 go dzin.

Również w dniu 22/23 ub. m. w magazynie nr 2 robotnicy wazili drobnicy przez 1 godzinę, a zgrzyty.



przez pozostałe 7 godzin dopływali się, co robić dalej.

W dniu 23 ub. m. trzecia zmiana nie różniła się od poprzednich, gdyż w magazynie nr 8 powstała z tych samych powodów 6,5-godz. strata czasu.

Robotnicy używają „Polcarga” d. wcześniejszego przygotowania partii ładunków do wagi, gdyż bezproduktywna strata czasu powoduje niewykonanie przez brygady ustalonych norm, a co za tym idzie niewykonanie planów.

BRUNON DRYWA
Korespondent

Niedawno otrzymałem list od jednego z moich znajomych, który pracuje w Zarządzie Okręgowym Dróg Wodnych w Krakowie.

Początki historii, która mi oświadcza, sięgają zimy 1950—1951 roku, kiedy to 82 pracowników Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Krakowie i Rejonów Dróg Wodnych w Tarnowie, Nowym Sączu i Żywcu pełniło tzw. dyżury powodziowe w go dzinach pozastatutowych, w no cy oraz w dni wolne od pracy.

Za pracę tę mieli otrzymać nagrody w myśl zarządzenia Głównego Komitetu Przeciwpowodziowego i instrukcji zatwierdzonej przez PKPG. Ufając przeto w moc zarządzeń i instrukcji Rada Miejskowa przy ZODW w Krakowie zwróciła się do Centralnego Zarządu Dróg Wodnych w Warszawie z wnioskiem o wypłatę należności.

Centralny Zarząd zatwierdził to — można zaryzykować tak powiedzieć — błyskawicznie. Myślicie Redaktorze, że wypłacił? Nie, błyskawicznie... przekazał „odnośne akta” do Głównego Komitetu Przeciwpowodziowego w Warszawie.

Taki znany biurokratyczny ruch — byle dalej od siebie, byle kłopot z głowy. Potem było milczenie, było głucho, tak głucho, że pracownicy za-



Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

interesowani wypłatą w obawie, aby nie weszło to niekiedy „u góry” w brzydkie przyzwyczajenie, zwrócili się do Polskiego Radia z prośbą o pomoc.

A teraz proszę Redaktorze o chwilę cierpliwości i dokładne przestudiowanie „zestawienia obiegu prośby pracowników”.

Polskie Radio w Warszawie przestało zażalenie do Ministerstwa Żegluga, które przekazało je Centralnemu Zarządowi Dróg Wodnych Śródlądowych, skąd Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Krakowie otrzymał zarządzenie przedłożenia wyjaśnienia. Sprawa z 27. 9. 1952 r. nr NO — 0057/16/52.

Pismo Nr NO — 0057/23/52 z dnia 6.10.52 r. Adresat: Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych. Sprawa: przesłania żądanych wyjaśnień. Załączniki: odpisy pism i listy załączonych należności.

Na telefoniczne żądanie CZDWS (z dnia 3. 11. 52 r.)

przesłano po raz drugi, tym razem za nr TN — 5716/15/52 z dnia 8. 11. 52 r. dalsze potrzebne załączniki i wnioski.

W dniu 18. 12. ub. r. CZDWS uważał za stosowne zawiadomić, że sprawa została przesłana do Głównego Komitetu Przeciwpowodziowego w Warszawie z wnioskiem przychylnym i na tym znowu sprawa zamarta.

Na prośbę pracowników w dniu 19. 12. 52 r. Zarząd Okręgowy DW w Krakowie, jeszcze raz zwrócił się do CZDWS o wskazanie kredytów na wypłacenie nagród.

W „Sylwestra” 1952 r. ZODW otrzymał, o dziwo, wyjaśnienie z CZDWS (Nr V — 3311/31/52), że w sprawie tej należy się zwrócić do Wojewódzkiego Komitetu Przeciwpowodziowego w Krakowie, który... itd. Do listu dołączony był odpis pisma Departamentu Finansów Ministerstwa Żegluga skierowanego do Głównego Komitetu Przeciwpowodziowe-

go w Warszawie, przy którym Departament przesyłał uniósł CZDWS i prosi, aby Główny Komitet zalecił Wojewódzkiemu Komitetowi wypłatę na gród.

Wydawałoby się, że wszelkim formalnościom stało się zadość, że nie ma już jakichkolwiek przeszkód, aby ziszczyły się w końcu nadzieje zainteresowanych pracowników.



W praktyce jest jednak inaczej. Pisma, wnioski, zarządzenia, zlecenia, prośby obiegają różne instancje, leżą, byle nie matem rozważań, a pracownicy w liczbie 82 (osiemdziesięciu dwóch) czekają nadal na chwilę, kiedy wreszcie znikną biurokratyczne zapory lodowe i nastąpi wypłata słusznie należnych im nagród.

Mł. mar. JAN SZPIŁKA

ŚLADEM naszych interwencji

K ORESPONDENT ze zbiornikowca „Karpaty” tow. W. Filimonow zwrócił się do redakcji z prośbą o interwencję w sprawie słabego radiodbiornika zaistalowanego na statku. W numerze 24 (46) zamieściliśmy notatkę pt. „Załoga tankowca „Karpaty” zasługuje na lepszy radiodbiornik”. W odpowiedzi MORS doniósł nam, że uwaga korespondenta była słuszna i w czasie postoju statku w Gdyni zaistalowano silny aparat marki „Stern”. Ponadto w czasie remontu stocznioowego nastąpi całkowita wymiana instalacji i założenie łodzi koncertowej.

W BAZIE Remontowej II wydziału ZPGG w Gdyni nie było zegara, co w poważnym stopniu utrudniało pracę, np. przy ładowaniu akumulatorów. W numerze 23 (45) naszego pisma zwróciliśmy na to uwagę i w odpowiedzi otrzymaliśmy wyjaśnienie ZPGG, że zegar został już zakupiony i zaistalowany.

W NUMERZE 1 (47) zamieściliśmy notatkę pt. „MRN w Gdyni winna wykazać więcej troski o przydział pracowniczych ogródków działkowych”.

Wyjaśniając tę sprawę Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni powiadomiło nas, że nie można było dokonać przydziału wcześniej ze względu na brak dostatecznej powierzchni gruntów pod ogródki działkowe. W dniu 29 grudnia

ub. r. Prezydium MRN zatwierdziło wniosek i przydzieliło na ogródki działkowe dla pracowników CZ PMH i PLO teren przy Alei Zjednoczenia.

M ŁODZKY marynarz Jan Szpilka w liście do redakcji, zamieszczonym w numerze 23 (45) doniósł o przestoju na stoczni parowca „Toruń” z winy Kapitanatu Portu w Gdyni.

ZPGG przyznając uwagę wyjaśnił, że przetrzymanie statku na stoczni nastąpiło z powodów ogólnych.

O DPWIADAJĄC na notatkę pt. „Dlaczego?” zamieszczoną w numerze 1 (47) Zarząd Okręgu Gdańskiego ZPPZ donosi, że rada zakładowa na motorowcu „Mickiewicz” istotnie nie wykazywała inicjatywy w kierunku prowadzenia szkolenia zawodowego i współpracy z innymi organizacjami na statku.

W czasie pobytu statku w Gdyni wybrano nową radę zakładową spośród najaktywniejszych związkowców.

Sprostowania

W numerze 1/47 „Steru” do artykułu pt. „Zadania gospodarki morskiej w roku 1953” wkradła się pomyłka.

Ta str. 3 w szpalcie 2 w wierszu 5 od góry (dane w nawiasie) oraz na wykresie podano: 1952 — 3 proc. zamiast: 1952 — 37 proc.

WZYWAJĄ NA POMOC, KAPITANIE!

NIEKIE odłaski księżyc z trudem przedzierają się przez grubą warstwę mgły. Ciężkie, nabrzmiałe chmury zaciągają złowrogie cienie na spokojną, senną powierzchnię morza. Żłudny to jednak spokój. Wokół rozciąga się obszar gęsto usiany wrakami. Ukryte w głębokich odległościach jak w zasadzie czują się na swe ofiary.

„Dunajec”, jakby zdając sobie sprawę z grożącego mu niebezpieczeństwa, płynie wolno, ostrożnie, czuły na każde drgniecie dion sternika. Majestatyczna cisza przerywana co chwile głosem, ostrzegawczy ryk syreny. Przerywy między jednym a drugim gwizdem wydają się marynarzowi Krusowi, stojącemu na oku, nieznosnie długie. To samo odczuwa asystent pokładowy Szablowski. Mimo sennosci wystrzone ich zmysły pracują nieustannie. Daremnie jednak usiłują przebić wzrokiem ciemność — mgła jest tak gęsta, że na odległość kilkunastu metrów nie widzą. Prócz syreny gdzieś z przepastnych głębin statku wydobywa się jednostajny głos, przytłumiony łoskot pracujących maszyn. Marynarze nie dostrzegają go — towarzyszy on im stale w czasie wielu dni podróży.

Wtem poprzez mgłę przedarł się ledwie dostrzegalny błysk. Marynarze Krus wyteżył wzrok. Złudzenie? Przecież oczy, aby zetrzeć z niego nie dostrzegalny nalożone znaczenia. Błysk powtórzył się znów. Tym razem nie ulegało już wątpliwości. Statek!

— Trzy rumby w prawo! Statek!

Oficer wachtowy uniósł lornetkę. Linia horyzontu przetrzała się nieco. Teraz wyraźnie już mógł dostrzec światła pozycyjne odległego statku. Pośród nich, jak odległa latarnia drgało inne światło. W tym miejscu? Szablowski zbyt dobrze zna rozkład światła pozycyjnych, aby przejść nad tym do porządku. Zaczął bacznie wpatrywać się w te drgania. Z pośpiechu zaczął odczytywać znane na całym świecie wołanie: S... O... S...

S... O... S... — powtarzały bezdźwięcznie jego usta.

W KABINIE kapitana było cicho. W przytulnym, jasnym świetle nocnej lampki ostonieję wozzystym abazurami rzuca ciepły blask na stół i na pochyloną nad nim postać kapitana.

Sciany kabiny z rozwieszonymi mapami toną w półmroku.

Krus zastukał energicznie. Przez otwarte szeroko drzwi wdarła się do kabiny fala zimnego powietrza. Marynarz meldował.

— Wzywają na pomoc, kapitanie! Urywane słowa poderwały schyloną nad stołem postać. Przynal spokojnie w cichej dotychczas kabine.

W pobliżu tonal statek... Powtarzały się wezwania o pomoc...

— Help! Help! — biegło coraz głośniejszemu z oddali.



Rys. E. Karłowski

Marynarze „Dunajca” wybiegają na pokład. W pośpiechu narzucają na ramiona ciepłą odzież. Z mostka padają krótkie słowa komendy. Oficer Biskupski powtarza rozkazy kapitana. Zalogą uwiija się sprawnie i szybko.

Tymczasem czarne cielsko szwedzkiego statku „Gullo”, uniósłszy wysoko rufę, zwołna zanurzał się w odmetach. Światła pozycyjne pochylone nad wodą rzucały ostatnie, pożegnalne blaski.

„Dunajec”, tracąc bieg zwołna zbliżał się do tonącego statku. Marynarze z ogromną precyzją wykonują polecenia oficera. Nie było tam żadnego zbędnego ruchu. Cenna jest każda sekunda.

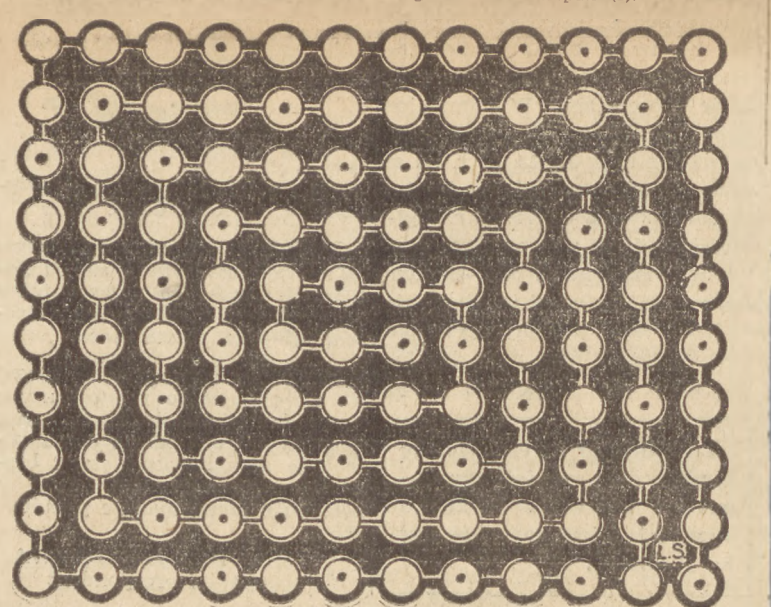
*) ratunku

Kto to potrafi?

CIĄGÓWKA

Do figury wpisać, rozpoczynając od środka, 26 wyrazów o podanym poniżej znaczeniu. Literę, znajdującą się w oznaczonych kółkach, czytane kolejno rzędami poziomymi dadzą rozwiązanie. Cyfry w nawiasach oznaczają ilość liter w poszczególnych wyrazach.

Znaczenie wyrazów: 1) przestzeń pomiędzy dnem zewnętrznym i wewnętrznym statku, służąca jako ściek



— 1. mn. (5), 2) wierzchołek masztu (3), 3) żaglowiec dwumasztowy — 1. mn. (5), 4) ryba słodkowodna (4), 5) skrót jednego z przedsiębiorstw morskich (3), 6) jednostka sportowa (5), 7) zachód w jęz. ang. (4), 8) część świata — wspak (4), 9) symbol chemiczny cynku (2), 10) jedenasty znak Zodiaka (6), 11) dziesiąty znak Zodiaka (10), 12) szybki oceaniczny żaglowiec handlowy z XIX w. (6), 13) nazwa znanego przedsiębior. rybackiego — 2-gi przyp. (wspak) (4), 14) karta geograficzna (zdrobn.) (5), 15) w astronomii: kat zawarty między kierunkiem na ciało niebieskie a kierunkiem na jego miejsce pozorne (9), 16) przyrząd do mierzenia głębokości morza — wspak (3), 17) rozgałęzione ujęcie rzeki (5), 18), konstelacja, w której

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NRU 2 (48)

17 24 1 8 15
23 5 7 14 16
4 6 13 20 22
10 12 19 21 3
11 18 25 2 9

Wz bogaci doświadczeniem lat ubiegłych wkraczamy w czwarty rok Planu Sześcioletniego.

Za dobre rozwiązanie otrzymują książki: 1) Helena Chmiel, Gdańsk-Wisła, Burtowa 25/2, 2) Wanda Calka, Szczecin, Małopolska 43/44, 3) Stanisław Komarowski, Gdańsk, Płowice 28, 4) W. Bijak, Gdynia, Warszawa 57/5, 5) Aleksandra Kamińska, Sopot, Dąbrowskiego 8/1. Książki wysyłamy pocztą.

SPORT

BOKSERZY PMH U PROGU II LIGI

Spotkanie pięciarskie o wejście do II Ligi między drużynami Kolejarz PMH Gdynia i KS Grudziądz zakończyło się ciężko wywalczonym zwycięstwem pięciarskiej gdynińskiej w stosunku 12:4.

Drużyna grudziądzka uważana za najsilniejszą zespół swojej grupy, doznała porażki od bokserów Wybrzeża, którzy z każdym spotkaniem zbliżają się do zajęcia pierwszego miejsca w rozgrywkach.

Przebieg poszczególnych walk (na pierwszym miejscu zawodnicy PMH). W w. muszej Piak przegrał na punkty z Kanką, w w. koguciej Rokitą po najładniejszej walce dnia zwyciężył w trzecim starciu przez dyskwalifikację Różka. W w. piórkowej Bether zdobył punkty walkowerem. W w. lekkiej Kankowski nieznacznie pokonał na punkty Szura. W w. lekko-pośredniej Urbanik przegrał jednogłośnie na punkty z Brzuszkiewiczem. W w. półśredniej doskonale walczący Kaka zwyciężył w drugim starciu przez tko Kraszewskiego. W w. lekko-średniej Talarowski został znokautowany w drugim starciu przez Rostalskiego. W w. średniej Bochenyń po walce stojącej na dobrym poziomie zwyciężył jednogłośnie na punkty Mazurka. W w. półciężkiej Oskierko przegrał na punkty z Błazewskim i w w. ciężkiej pięknie walczący Szymański pokonał przez tko Kraszewskiego.

JUNIORZY TRÓJMIASTA WYCIEŻAJĄ SZCZECIN 12:2

Wspaniale zwycięstwo odnieśli najmłodsi bokserzy Gdańska, którzy pokonali reprezentację Szczecina w stosunku 18:2. Pięściarze Gdańska byli zespołem bezspornie lepszym, lepij wyszkolonym technicznie i dysponującym z reguły lepszą końcówką. Zespół Szczecina całą nadzieję pokładał w silnym cielsie, którego jednak nie można zadać bez odpo-



W domach wypoczynkowych położonych w górskich rejonach kraju spędza obecnie swój zasłużony urlop wypoczynkowy tysiące ludzi pracy miast i wsi. Przy okazji robią zajmujące wycieczki w teren i poznają piękno ojczystego kraju.

wiednego przygotowania technicznego.

A oto wyniki techniczne meczu: (na pierwszym miejscu zawodnicy Wybrzeża).

W papierowej Kłos przegrał przez tko w trzecim starciu z siernackim, w muszej Dampę pokonał na punkty Waniaka, w koguciej Wielgosz zwyciężył przez tko w pierwszym starciu Szymanskiego. W piórkowej Kulig wypunktował Zielińskiego. W lekkiej Lis po ostrej wymianie ciosów stosunkiem 2:1 pokonał Gałazkiewicza. W lekko-średniej Jakliński zwyciężył Hartyniuka. W półśredniej Zieliński wypunktował Tereszkiewicza. W lekko-średniej Poleks zwyciężył przez tko w trzecim starciu Malinowskiego. W średniej doskonale walczący Czerwinka po pięknej walce zwyciężył Sadowskiego i wreszcie w półciężkiej Sobisz pokonał prymitywnego Bobryka.

MISTRZOSTWA POLSKI W HOKEJU ZDOBYWA CWKS

Na katowickim Torkacie zakończyły się siódme powojenne mistrzostwa Polski w hokeju. Tytuł mistrza zdobył po raz trzeci z kolei CWKS, a wicemistrzostwo Unia, wyprzedzając Górnika lepszym stosunkiem bramek.

Ostatnie miejsce w czołówce zajęła Gwardia.

W ostatnim dniu finałowych rozgrywek CWKS po emocjonującej walce pokonał Górnika 5:2 (0:1, 1:1, 4:0). Bramki dla CWKS zdobyli: Jezak, Maselko, Chodakowski, Bramowicz i Nowak, a dla Górnika Gansiniec i Wróbel II.

Przez pierwsze dwie trzecie zespołem lepszym był Górnik, który nawiązał ostre tempo i walczył niezwykle ambitnie. Górnik mieli, szczególnie w pierwszej tercii, szereg okazji do zdobycia bramki, jednak Gansiniec, Poleks i bracia Wróbelowie nie potrafili kilkakrotnie skierować krążka do pustej bramki.

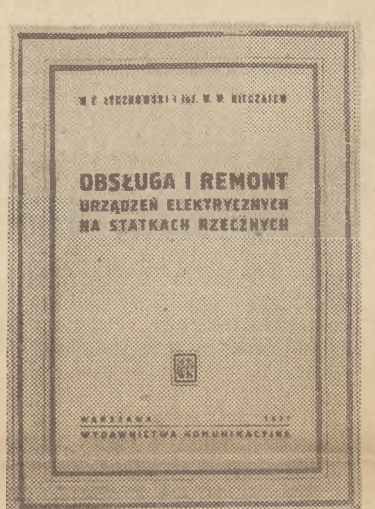
Trzecia tercja przyniosła rozstrzygnięcie meczu. W tym czasie zdecydowanie przeważają wojskowi, którzy zdobywają 4 bramki. Mimo iż ostatnie minuty gry należały znowu do Górnika, wynik 5:2 nie ulega zmianie.

Ostatnie spotkanie mistrzostwa rozegrała między Unią a Gwardią zakończyło się wysokim zwycięstwem Unii 14:3 (1:1, 6:0, 7:2).

Koncową tabelę rozgrywek finałowych przedstawia się następująco:

1) CWKS	3 gry.	6 pkt.	st. br. 21:8
2) Unia	3 gry.	3 pkt.	st. br. 21:14
3) Górnik	3 gry.	3 pkt.	st. br. 11:10
4) Gwardia	3 gry.	0 pkt.	st. br. 7:28

Co czytać?



wentylatorów itd.), zasilania przyrządów rejnych oraz urządzeń łączności i sygnalizacji.

W polskiej żegludze śródlądowej mało jest statków o napędzie elektrycznym, jednak ze względu na wysokie zalety tego napędu (znaczne zmniejszenie ciężaru instalacji, mniejsze koszty utrzymania, wysoki współczynnik sprawności itd.) będzie ich coraz więcej.

W Związku Radzieckim, kraju potężnej floty śródlądowej, zastosowanie energii elektrycznej na statkach rzecznych jest duże. Opracowano też tam metody sprawnej obsługi urządzeń elektrycznych i ich szybkiego remontu. Zebraniem zasadniczych przepisów konserwacji urządzeń elektrycznych na statkach rzecznych, omówieniem najważniejszych spotykanych przyzwykliwości maszyn elektrycznych oraz rozpatrzeniem zagadnienia organizacji remontów zajęli się w Związku Radzieckim prof. W. L. Łyczkowski i inż. W. W. Nieczajew w książce, która niedawno została przetłumaczona na język polski i wydana przez Wydawnictwa Komunikacyjne pt. „Obsługa i remont urządzeń elektrycznych na statkach rzecznych”.

Na nowoczesnych statkach żeglugi śródlądowej stosuje się energię elektryczną nie tylko do oświetlenia, lecz również do zasilania napędów elektrycznych mechanizmów (w tym i mechanizmów pokładowych, pomp,

trycznych, III — poświęcony jest zagadnieniom organizacji remontu okrętowych urządzeń elektrycznych. Pojęciem remontu objęty jest szereg czynności zmierzających do utrzymania urządzeń w należytym stanie technicznym i do zapobieżenia ich przedwczesnemu zużyciu się (jest to system tzw. remontu planowego-zapobiegawczego). Książkę uzupełniają m. in. szczegółowy wykaz głównych usterek w urządzeniach elektrycznych i sposobów ich usuwania oraz szczegółowy wykaz robot należących do planowego przeglądu urządzeń.

Ta wielce praktyczna książka przez naczone jest przede wszystkim dla personelu obsługującego instalacje elektryczne na statkach żeglugi śródlądowej.

(V)

ROZMAWIAMY z Czytelnikami

W. Koszyński, Gdańsk — Reportaż z przebiegu sumoremontów otrzymaliśmy. Jest napisany żywo i ciekawie, zamieszcmy go w jednym z najbliższych numerów. Prosimy o informację, czy pracownik traci prawo do ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy w przypadku rozwiązania z nim przez zakład pracy umowy o pracę w uwzględnieniu orzeczenia Komisji lekarskiej. W tej sprawie Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej wyraża, że rozważanie umowy o pracę na skutek orzeczenia komisji lekarskiej powoduje utratę prawa do ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy, jeśli by chodziło o chorobę trwającą ponad trzy miesiące (wzgl. cztery tygodnie w odniesieniu do pracowników fizycznych, którzy nie przepracowali w danym zakładzie pełnego roku).

Prosimy o dalszą współpracę.

O. K. Płock — Prosimy o podanie dokładnego adresu. W Waszej sprawie interweniuje. Jednocześnie wyjaśniamy, że rada zakładowa ma obowiązek dopilnowania, aby administracja zakładu pracy należycie zagałowała wypłaty zasiłków rodzinnych, tak aby pracownicy byli sprawnie obsłużeni, a z drugiej strony żeby nie dokonywano nie uzasadnionych wydatków. Wciąż bowiem zdarzają się wypadki, że zasiłki rodzinne są wypłacane pracownikom, nie mającym 3-miesięcznego stażu w danym zakładzie pracy, zasiłki za nieleżenie, w którym nie przepracowano 20 dni itp.

Serdecznie pozdrawiamy. O wyniku interwencji powiadomimy Was listownie.

J. Sarnacki, Wrocław — W związku z Waszym pytaniem, czy za naruszenie przepisów o ochronie tajemnic państwowej i służbowej może być nałożona na pracownika kara w postaci niewypłacenia należnej mu premii pieniężnej informujemy, że Prezydent Rady Ministrów zajęto w tej sprawie następujące stanowisko: „Pozbawienie pracownika premii pieniężnej tytułem kary za naruszenie przepisów o ochronie tajemnic państwowej i służbowej należy za niesłuszną. Sankcja takiej, jak również możliwości jej wprowadzenia nie przewidziana przepisami dekretem z dnia 26 października 1949 r. o ochronie tajemnic państwowej i służbowej”.

* * *

Pracownik stoczni, Warszawa — Od powołując na Wasze pytanie wyjaśniamy, że dekretem z 1946 r. został wprowadzony 6-godzinny dzień pracy w sobotę, wskutek czego tygodniowa norma czasu pracy dla przewoźnika ilości pracownic wynosi 46 godzin. Osmiogodzinny dzień pracy jest podstawowym czasem pracy, ustalonym przy uwzględnieniu przeciętnych warunków pracy. Natomiast jeśli praca jest wykonywana w szkodliwych warunkach lub jest szczególnie uciążliwa, czas pracy może być skrócony do sześciu, siedmiu lub siedmiu i pół godzin dziennie. Przy przejściu na skrócony czas pracy pracownik zachowuje prawo do dotychczasowego zarobku podstawowego wraz z należnym dodatkiem za pracę szkodliwą lub szczególnie uciążliwą.

Nadesłany artykuł postarajcie się uzupełnić sylwetkami przodowników pracy, zamieszcmy go wówczas w naszym piśmie.

Z NASZYCH

TRADYCJI MORSKICH



KRZYSZTOF ARCISZEWSKI

Hełmów przewracamy pośrodku karty naszej historii, ilokroć szukamy w niej szumu morskich fal i powiewu porannej bryzy — zawsze staję przed naszymi oczyma wiekne postacie polskich żeglarzy, płynących po morzach całego świata, nieraz pod obcymi banderami, gładząc lub rodzima magnateria nie pozwalali im służyć w kraju własnemu narodowi. I wtedy zawsze staję przed nami spalona słońcem południa, owiana wichrami północy, wylata jak z brązu twarz Krzysztofa Arciszewskiego, wielkiego patrioty i żeglarza, który dopiero na dalekim wygnaniu zabłysnął mógł sławą niepospolitego wodza morskiego. Krzysztof Arciszewski urodził się jako syn drobnego szlachcica — arianina, coraz bardziej ubożającego i nękanego zarówno przez ówczesnych wielkomożów, jak i katolicki kler. Tworzył szkołę życia przeszedł młody Arciszewski, zanim przekupne, szlacheckie sądy — powolne narzędzio w rękach magnaterii — nie wydały wyroku, skazującego przyszłego admirała na wygnanie i pozbawienie wszelkich praw. Arciszewski kochał jednak swój kraj ojczysty i zawsze powraca do wspomnień. Pod obcymi banderami walczył na obu półkulach, sławił imię Polski na wielu morzach świata. Los rzuca go wreszcie na ląd, południowo-amerykański, gdzie w ciągu kilku lat awansuje na admirała i zostaje dowódcą republikańskiej armii holenderskiej. Nie lęka się krytykować holenderskiej polityki kolonialnej. Na zdobytych terenach wywłada z niewoli czarnych robotników. Żołnierze chodzą go jak ojca. Coraz bardziej nienawistnym wrokiem spogląda w kierunku młodego admirała holenderska magnateria i szlachta. Powraca wreszcie Arciszewski do Europy, a następnie — po zdjęciu banicji — do rodzinnego kraju, do Polski. Jest już jednak starym tulaczem, wielkim i odniesionym ranami. Umiera prawie w zapomnieniu. Nie przetrwały prochy Krzysztofa Arciszewskiego. Zwłoki jego spłonęły w złocie kalwińskim w czasie pożaru. Przetrwała jednak i żyje wśród nas pamięć o wielkim Polaku i znakomitym żeglarzu.



Co przynosi nowy numer „TECHNIKI I GOSPODARKI MORSKIEJ”

W sprzedaży ukazał się numer lutowy miesięcznika „TECHNIKA I GOSPODARKA MORSKA”. Z zagadnień eksploatacyjnych, poruszonych w miesięczniku, zainteresują marynarzy artykuły: K. Pruszyński — o temat pełnego wykorzystania rezerwy czasu w PMH, dr S. Wermuta i K. Wójciszewski o rozwoju rozrachunku gospodarczego na statkach. W dziale eksploatacji portów inż. Holowinski omawia bezpośredni przeladunek drobnicy w portach, a ciekawy artykuł mgra K. Piłuskiego daje pierwszy opis technologii przeladunku towarów workowanych. Obok niego na wyróżnienie zasługuje dalszy ciąg pracy omawiającej mechanizację przeladunku tarcicy na podstawie doświadczeń portów radzieckich. Zagadnieniem rozwoju portów rzeczno-morskich poświęcony jest artykuł mgra St. Trojnarę i Bol. Czerkawskiego. Autorzy omawiają zagadnienie,

które wobec rozwoju żeglugi śródlądowej stają przed portami, leczącymi u ujścia żeglownych rzek.

Numer lutowy przynosi pierwszy obszerny artykuł napisany przez mgra inż. St. Szymborskiego i Witolda Zubrzyckiego o fotografii podwodnej. Z zakresu budownictwa i remontu statków zaskutkuje na zainteresowanie mechaników artykuły mgra inż. Piotrowskiego o aparaturze kontrolno-pomiarowej kotłów okrętowych. Słobodiannikowa pt. „Wpływ twardości na zużycie pierścieni tłokowych i cylindrów silników okrętowych”. Również na doświadczeniach radzieckich oparta jest publikacja pt. „Remontowanie maszyn w czasie eksploatacji statku”. Z publikacji objętych biuletynem MIT ciekawy jest krótki artykuł podający w oparciu o wykres sposób obliczenia wysokości fal.

KW.