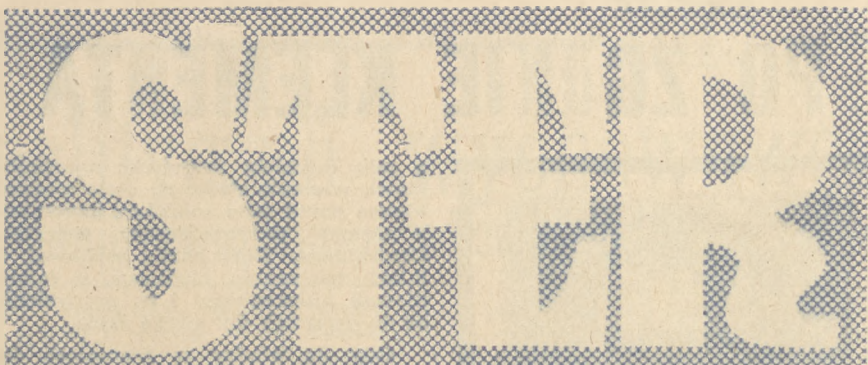
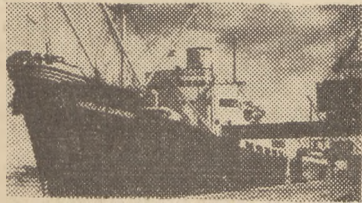


WYKONALI PRZED TERMINEM

W DNIU 22 MARCA BR. ZAŁOGA PAROWCA „JAROSŁAW DĄBROWSKI” JAKO PIERWSZA W PŁO ZAMEŁDOWAŁA O WYKONANIU W 104 PROC. KWARTALNEGO PLANU PRZEWOZÓW.

DOŁOŻYMY WSZELKICH STA-
RAN, BY PLAN NASTĘPNEGO KWAR-
TALU WYKONAĆ RÓWNIEM PRZED-
TERMINOWO. — ZAPEWNIĄA MA-
RYNARZE Z „DĄBROWSKIEGO” W
SWYM DUMNYM MELDUNKU, PRZE-
SZŁANYM DROGĄ RADIOWĄ Z MO-
RZA PÓŁNOCNEGO.



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDAŃSK, 1-15 KWIETNIA 1953 R. NR 7 (53)

ZARZĄDY PORTÓW MUSZĄ ZAPEWNIĆ LEPSZĄ OBSŁUGĘ STATKÓW

Z każdym rokiem wzrastają zadania naszej floty, wzrasta się ruch naszych statków między portami europejskimi oraz Bliskiego i Dalekiego Wschodu.

W roku bieżącym Polska Marynarka Handlowa stawia sobie ambitne zadanie — otwarcie nowych dalekosiężnych linii regularnych na Bliski i Daleki Wschód, skuteczniejszego zabezpieczenia regularności rejsów, co przy zwiększonych zadaniach przewozowych w roku bieżącym wymaga maksymalnego wykorzystania mocy produkcyjnej floty.

Wśród wielu elementów kształtujących zdolność przewozową floty, poważną pozycję zajmują obsługa statków w porcie.

Minister żeglugi tow. Mieczysław Popiel w swoim noworocznym artykule, zamieszczonym w nrze 2 (48) „Steru” wskazuje, że w roku bieżącym „wielką pomoc mogą i powinny okazać flocie nasze porty w skróceniu cyklu o-brotu statków”.

Te słowa ministra żeglugi — to nakaz dla portów wszechstronnego ulepszenia i usprawniania pracy, koncentrowania inicjatywy i wysiłku całej załogi dla nieustannego skracania czasu-kresu obsługi statków, niezależnie od obowiązujących rat przeładunkowych.

Na sprawne działanie portu ma wpływ wiele elementów, częstokroć bezpośrednio niezależnych od zarządu portu. Stwarza to oczywiście trudności w przygotowaniu planowej obsługi statków, barykacy wagonów.

Szereg akcji, podjętych z inicjatywy zarządów portów, maklerów, spedytorów i Polskiej Izby Handlu Zagranicznego, doprowadził do tego, że awiacja operacji przeładunkowych uległa poważnej poprawie. Poza sporadycznymi wypadkami nasze statki na ogół dokładnie awizują z morza swoje ładunki.

Zdawałoby się, że przy tak nawiązanej współpracy między statkami a portem, do której włączają się również spedytorzy, nie trudno już będzie zapewnić statkom polskim jak najlepszą obsługę.

W praktyce jednak w dalszym ciągu proces obsługi statków w naszych portach przebiega w szeregu wypadków nieplanowo i w rezultacie przedłuża się. Przede wszystkim dotyczy to załadunku oceanicznych drobnicowców.

O LEPSZĄ ORGANIZACJĘ PRACY

Czy przyczyn tego stanu rzeczy należy doszukiwać się tylko w braku należytego współdziałania między poszczególnymi przedsiębiorstwami, biorącymi udział w procesie obsługi statku? Oczywiście, że nie. Przyczyny leżą przede wszystkim w słabej organizacji pracy wewnątrz samego portu.

O tym, że tak w istocie jest, świadczą najlepiej przykłady. Oddajmy głos robotnikom portowym.

— W ciągu jednej zmiany załadowaliśmy tylko dwa samochody — oświadczył zirytowanym głosem Tadeusz Kurkowski i Aleksander Nicyporuk, sztaurzy z 3 brygady, która w dniu 4 marca br. ładowała drobnicę na statek „Pokój”.

Z dalszych wypowiedzi wynika, że prawie przez sześć godzin „kręcili się oni w kółko”. Bez potrzeby rozkładali, zbierali i przekładali sztauhole. A gdy wreszcie wyjaśniło się, co i jak mają załadować, to znów musieli czekać: to na motorówkę, która miała podwieźć robotników do dźwigu pływającego, to na szofera, który miał manewrować samochodami w ładowni. W rezultacie tak „przygotowanej” pracy naprawdę produktywnie pracowali tylko przez 2 godziny.

— A przecież gdyby odpowiedzialni kierownicy z Wydziału dołożyli więcej starań i wykazali prawdziwą troskę o lepsze planowanie i organizację pracy — mówią sztaurzy — to i statek byłby szybciej załadowany i zarobek nasz byłby większy...

— A tak — to podwójna szkoda i dla państwa i dla nas.

— Dział personalny ZPGG nie potrafił przez szereg dni w miesiącu lutym br. rozwiązać takiego zagadnienia,

jak przygotowanie na czas przepustek dla nowozwierzbowanych robotników — oświadcza dyspozytor Józef Madaj. Wyniki z tego powodu poważne straty.

Dobrze zorganizowana praca w porcie wymaga stałego dozoru, a zwłaszcza na odleglejszych odcinkach. Tylko brakiem należytego dozoru należy tłumaczyć to, że w dniu 14 lutego br. ładowano na nab. Kaszubskim drobnicę na statek „Pokój” mniejszą ilością ganków, mimo że można i trzeba było skierować na tę jednostkę silniejszą obsadę sztaurów.

Jak szkodliwy jest ten brak dozoru nawet w pozornie drobnych sprawach świadczy „historia z wagonami” na nabrzeżu Polskim w Gdyni.

Przez długi czas wagony pod magazyn II podstawiane były niewłaściwie. W rezultacie trzeba było często dokonywać w czasie pracy długich przeto-ków rękoma robotników. Wymagało to niepotrzebnej straty czasu i wysiłku ludzkiego. I tak np. w dniu 10 marca br. grupa robocza z mł. bryg. Antonim Szelejewskim straciła na przetaczanie wagonów 60 roboczogodzin. Działo się to dlatego, że po prostu nikt nie pomyślał o oznakowaniu hal tego magazynu.

Podobnych przykładów jest więcej. Dowodzą one, że możemy osiągnąć znacznie lepsze wyniki, jeżeli wysiłki załóg roboczych scementuje pełna, należąca pomoc administracji, która jest odpowiedzialna za organizowanie i prowadzenie operacji przeładunkowych.

Jako podstawowy miernik sprawności pracy portu nie można uważać ile tyłko dotrzymanie obowiązujących rat przeładunkowych, zwłaszcza w odniesieniu do naszej floty.

Właściwą miarą sprawnie pracującego portu jest przyspieszenie przeładunku z zachowaniem wysokiej jakości i uzgodnionej terminowości obsługi. Ra-ty charterowe porty winny traktować jako dolną granicę swoich możliwości przeładunkowych.

Dla osiągnięcia więc tego celu trzeba, aby kierownictwo ześrodkowało całą swoją uwagę na sprawnej i terminowej obsłudze statków, jako na głównym swoim zadaniu.

Organizacja partyjna powinna śledzić przebieg obsługi, zapewnić jej planowość, sygnalizować o przeszkodach i pomagać w ich usuwaniu, mobilizując wokół tego zadania organizacje związkowe.

Działy eksploatacyjne, na których spoczywa główny ciężar organizacji ob-

slugi statków, należy otoczyć troskliwą opieką, której było im niejednokrotnie brak, co przejawiało się chociażby w niezabezpieczeniu odpowiednich warunków lokalowych.

USPRAWNIĆ KONTROLE OPERATYWNĄ

Poza przedłużaniem czasu obsługi statku na poważne straty eksploatacyjne i finansowe narażone są częstokroć nasze statki na skutek podawania przez ZPGG nierealnych terminów zakończenia za- i wyładunku.

Warto podać kilka charakterystycznych przykładów. Motorowiec „Piaś” przybył do Gdyni z ładunkiem drobnicy metalowej. Na konferencji dyspozytorskiej ustalono, że statek zakończy wyładunek 11 lutego br. w godzinach popołudniowych. W oparciu o ten termin PLO zarezerwowały w zagranicznej stoczni suchy dok dla statku. Zarząd portu nie dotrzymał jednak terminu wyładunku, który ukończono dopiero dnia 12 lutego o godzinie 18. W rezultacie statek przyszedł na stocznice z jednodniowym opóźnieniem, narażając PLO na dodatkowe koszty opłat w dewizach.

Termin zakończenia załadunku drobnicy na statek „Mazury”, ustalony przez ZPGG Gdynia na dzień 11 lutego godz. 23, również okazał się nierealny. Załadunek bowiem ukończono dopiero 12 lutego br. godz. 7, w wyniku czego załoga niepotrzebnie przebywała całą noc na statku, a PLO musiały ponieść koszty nadgodzin.

Niedokładność albo beztroska w planowaniu zakończenia obsługi uwydatnia się szczególnie w połączonych relacjach wy- i załadunkowych. Świadczy o tym odprawa parowca „Hel” dnia 10 lutego br. Kierownictwo portu w Gdyni zobowiązało się odprawić statek na godz. 23 dnia 13 lutego i na ten termin ustalono wyjście statku w morze. Niestety. Planowany termin okazał się zupełnie nierealny, bo załadunek został zakończony dopiero 16 lutego o godz. 2 a więc z opóźnieniem 51 godzin.

Czym wytłumaczyć nierealność ustalonych terminów?

W odniesieniu do tych trzech statków nie zachodziły tzw. „okoliczności obiektywne”, które by w sensie poważniejszym komplikowały wywiązanie się z przyjętych zobowiązań.

(Dalszy ciąg na str. 3)

„BARDZO WAM DZIĘKUJE...”

Zakopane 18. III. 1953 r.
Zwracam się do Marynarzy statku Czech że uratowali 60 ludzi obcych. Mimo to, że jechali w inną stronę. Pojechali ratować ludzi z Egiptu. Bardzo Wam dziękuję. Bardzo proszę Pana Admirala, żeby odesłał ten list do załogi statku Czech. Jeżeli chcecie wiedzieć ile mam lat i w której jestem klasie to powiem: lat 8 kl II. Seweryn Heinzel.

WZMOŻONĄ PRACĄ CZCZĄ PRACOWNICY MORZA PAMIĘĆ WIELKIEGO STALINA

PRAGNĄC uczcić pamięć Józefa Stalina masy pracujące całego kraju jednoczą się coraz bardziej we wspólnym wysiłku nad realizacją Stalinowskich idei — nad utwaleniem pokoju na świecie i przyspieszeniem budownictwa socjalizmu w naszej Ojczyźnie. Cały naród skupia się pod przewodnictwem klasy robotniczej i jej partii w szeregach Frontu Narodowego dla podniesienia bogactwa, siły i obronności swojego kraju.

Podjęciem i realizowaniem śmiałych zobowiązań produkcyjnych, codzienna, uporczywa i wytrwała walka o wykonanie, przekraczanie planów produkcyjnych masy pracujące dają wyraz wielkiej miłości do Józefa Stalina, żalu po Jego stracie i wierności dla Jego genialnych wskazań. W tym wielkim zryw nie brak ofiarnych wysiłków załóg naszej floty handlowej.

Załoga parowca „Białystok” nie przerywając normalnych zajęć, przetrzymywała 350 ton węgla celem zwiększenia bezpieczeństwa statku w czasie rejsu.

Marynarze „Piasta” postanowili przeprowadzić gruntowną konserwację statku. Ponadto w ramach zobowiązania uszczelniają drewniane pokłady, odnowia korytarze oraz łazienki.

Niemniej cenne zobowiązanie podejma załoga „Jarosława Dąbrowskiego”. Załoga działu maszynowego przepracuje 162 godziny przy samoremontach oraz konserwacji urządzeń i mechanizmów statkowych. Marynarze z pokładu poświęca 128 godzin przy konserwacji statku i urządzeń pokładowych. Natomiast hotelowcy zadokumentują swój udział

w zobowiązaniu przepracowaniem 105 roboczogodzin niezależnie od swych normalnych zajęć.

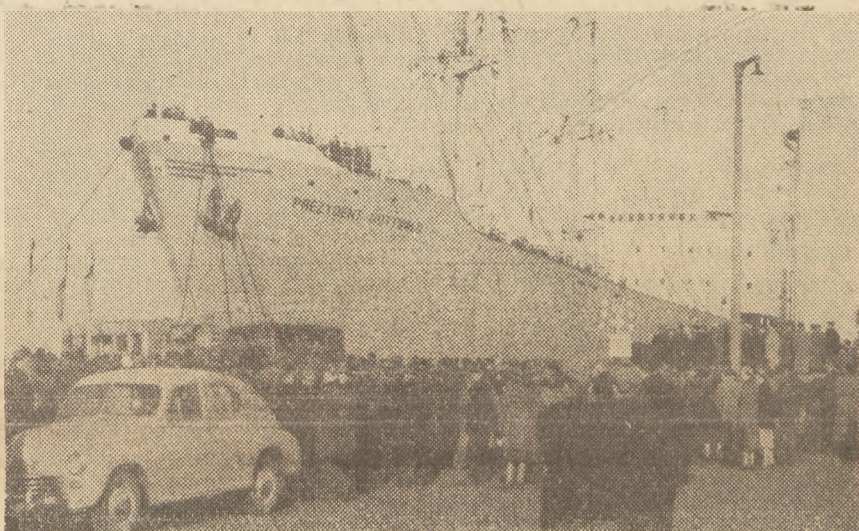
Marynarze „Czecha” kończą już realizację podjętych zobowiązań. Przy konserwacji statku zaoszczędzą oni 672 roboczogodzin. Realizacja tego czynu przyniesie przedsiębiorstwu poważne oszczędności, a załogę wysunie na jedno z czołowych miejsc w naszej flocie.

Pragnąc jeszcze lepiej, jeszcze energiczniej realizować wolę Józefa Stalina ZMP-owcy ze statku „Stalowa Wola” Marian Kalkowski i Zdzisław Czajka złożyli podania z prośbą o przyjęcie ich w poczet kandydatów Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Pragną oni w szeregach partii walczyć o lepsze jutro naszej Ojczyzny.

Zwiększenie wydajności pracy przez pracowników Gdańskiej Remontowej Stoczni pozwoliło na oddanie do eksploatacji parowca „Narocz” na 5 dni przed terminem. W pracach nad przyspieszeniem wyróżniła się brygada Jakowskiego z działu maszynowego, która wyremontowała maszynę główną na tym statku o 15 dni szybciej niż zaplanowano. Również wyróżnili się: mistrz Tkaczyk i mistrz Kiełsznia oraz brygadziści Jakowski, Brygady kadłubowe Klawikowskiego i Płochy skróciły pracę na tej jednostce przy wymianie wręgów i remoncie zbiorników wodnych o 13 dni.

Wzmożoną pracą, studiowaniem życiorysu i dzieł Józefa Stalina, pracownicy morza przekuwają w siłę wielki ból po stracie największego człowieka naszych czasów.

STATEK „PREZYDENT GOTTWALD” SYMBOL PRZYJAŹNI MIĘDZY NARODAMI POLSKI I CZECHOSŁOWACJI



W celu uczczenia pamięci zmarłego Prezydenta Republiki Czechosłowackiej, Przewodniczącego Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Czechosłowacji, wybitnego działacza międzynarodowego ruchu robotniczego, przyjaciela narodu polskiego towarzysza Klementa Gottwalda i zgodnie z inicjatywą załóg robotniczych Rada Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w dniu 17. III. br. postanowiła:

- 1) Jeleniogórskie Zakłady Celulozy i Włókien Sztucznych „Celwisko” — przemianować na „JELENIOGÓRSKIE ZAKŁADY CELULOZY I WŁÓKIEN SZTUCZNYCH IMIENIA KLEMENTA GOTTWALDA”.
- 2) Kopalnię węgla kamiennego „Eminencja” przemianować na KOPALNIE „GOTTWALD”.
- 3) Statek motorowy Polskiej Marynarki Handlowej „Warta” przemianować na „PREZYDENT GOTTWALD”.

TEUMY ludzi. Społeczeństwo Gdyni zaległo nabrzeże i plac przy Dworcu Morskim. W równym szeregu stoją uczniowie Technikum Morskiego Mechanicznego i kompania honorowa Marynarki Wojennej. Na twarzach zebranych maluje się powaga i skupienie. Oczy wszystkich zwrócone są w stronę przycumowanego u nabrzeża statku. Statku, który zainicjował we flocie

współzawodnictwo kompleksowe i jeden z pierwszych rozpoczął obsługę linii na Daleki Wschód.

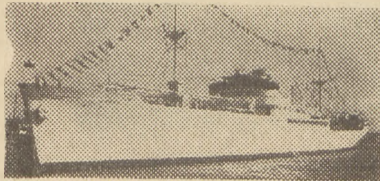
Dobrze znamy ten statek. Jego dzieł na załogę nie szczędził trudu w walce o realizację planów przewozowych. W skwarze tropiku i w sztachach północnych mórz codziennym wysiłkiem marynarze „Warty” wnoszą swój wkład do budownictwa socjalizmu i utrwalenia pokoju.

Z wysoko wzniesionego dziobu padają słowa o życiu i walce wielkiego przywódcy narodu czechosłowackiego, wiernego ucznia Lenina i Stalina — Klementa Gottwalda.

„Klement Gottwald nie żyje, ale żyją „gottwaldowcy”, którzy wierni Jego wskazaniom zbudują w swym kraju socjalizm”. Marynarze słuchają z uwagą tych słów. Niejednemu przypomina się w tej chwili ostatni, zwycięski rejs. Ilekroć trudności musieli pokonać, aby do wież ładunek do celu bez uszkodzeń i na czas?

Najpierw ucieczka przed tajfunem. W rezultacie dwa dni wytrącone z planu. Potem awaria. Na skutek zatankowania nieodpowiedniej ropy przestały pracować pompy paliwowe. Statek został unieruchomiony. Ale załoga niełatwo ulegał zniechęceniu. Przez siedemnaście godzin pracowali bez wytchnienia. Wreszcie statek znów ruszył naprzód. Zmęczeni i wyczerpani dotarli do portu przeznaczenia. Ale i tam nie siedzieli beczynnie. Podczas, gdy pokładowcy konserwowali statek na zewnątrz, dział maszynowy przystąpił z miejsca do wymontowywania i przeglądu wszystkich pięciu łożków głównego motoru. Praca ta kwalifikowała się na stocznice, ale jeden z punktów zobowiązania wyraźnie mówi, że załoga dokładać będzie wszelkich starań, aby jak najdłużej utrzymać statek w eksploatacji.

(Dokończenie na str. 2)



Przegląd wydarzeń

Na IV sesji Rady Najwyższej ZSRR, która odbyła się 15 marca br., Przewodniczący Rady Ministrów ZSRR tow. MALENKOW powiedział, że „w chwili obecnej nie ma takiej spornej lub nierozwiązanej kwestii, której nie można byłoby rozwiązać w drodze pokojowej na podstawie wzajemnego porozumienia krajów zainteresowanych. Dotyczy to naszych stosunków ze wszystkimi państwami, nie wyłączając naszych stosunków ze Stanami Zjednoczonymi”.

Te jasne i niedwuznaczne słowa tow. MALENKOWA wyrażają istotę pokojowej polityki Związku Radzieckiego. Temu celowi — utrzymania pokoju na całym świecie — poświęcone są wystąpienia Związku Radzieckiego na arenie międzynarodowej. Tej sprawie służą też wysiłki delegatów radzieckich na terenie ONZ, usiłujących doprowadzić do rozsądnego rozstrzygnięcia spraw dotyczących nierozwiązanych z powodu agresywnej, antypokojowej polityki rządu Stanów Zjednoczonych, Anglii, Francji i innych satelitów USA.

11 marca br. odbyło się plenarne posiedzenie Zgromadzenia Ogólnego NZ, poświęcone sprawozdaniu Komisji Politycznej w kwestii koreańskiej.

Amerykańscy faryzeusze w ONZ

Delegaci Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, reprezentowanych w ONZ, wysunęli następującą konkretną propozycję: ażeby rozwiązać kwestię koreańską należy natychmiast położyć kres działaniom wojennym w Korei.

Każdy rozsądny człowiek uzna tę propozycję za słuszną, gdyż stwarza realną podstawę do natychmiastowego rozładowania napiętej sytuacji międzynarodowej. Ale propozycji tej nie chcą przyjąć jakakolwiek perspektywę rychłego pokoju w Korei.

imperialiści amerykańscy, widząc w przedłużaniu wojny w Korei źródło wysokich zysków. Dlatego też na pytanie, dlaczego amerykańskie koła rządzące sprzeciwiają się zaprzestaniu działań wojennych w Korei, delegat Stanów Zjednoczonych uchylił się od odpowiedzi. Minister spraw zagranicznych Anglii natomiast wręcz oświadczył, że w chwili obecnej „trudno dojrzeć jakąkolwiek perspektywę rychłego pokoju w Korei”.

Nie o pokój myśla amerykańscy faryzeusze, obłudnicy występujący w ONZ z „pokojowymi” deklaracjami. Ujawnia się to w stosunku imperialistów do wszystkich pokojowych wniosków, wysuwanych przez Związek Radziecki i kraje demokracji ludowej, torpedowanych systematycznie przez Stany Zjednoczone. Widzimy to również i w dyskusji nad sprawozdaniem Komisji ONZ dla spraw rozbrojenia.

W swoim przemówieniu na posiedzeniu Komisji Politycznej ONZ przedstawiciel Polski minister Birecki powiedział:

„Ta właśnie polityka „rozbudowy sił”, której kontynuację Gross (przedstawiciel USA) zapowiedział w chwili, gdy toczy się obecna debata nad rozbrojeniem, jest przyczyną obecnego napięcia sytuacji międzynarodowej, jednym z powodów, które uniemożliwiły dotychczas ONZ podjęcie praktycznej akcji w dziedzinie rozbrojenia”.

I w tym właśnie czasie, gdy w ONZ rozpatrywane są problemy rozwiązania kwestii koreańskiej i redukcji zbrojeń, amerykańscy imperialiści kontynuują terrorystyczne naloży na wsie i osady koreańskie, przeforsowują w bońskim Bundestagu ratyfikację agresywnego układu o „armii europejskiej”, armii odwetu i imperialistycznej ekspansji”.

„Trzecie czytanie” warszawskiego dyktatu

19 marca br. naśladowca Hitlera i pupilek amerykańskich monopolów Adenauer przeforsował w trzecim czytaniu ratyfikację tzw. „układu ogólnego” i układu paryskiego w sprawie „armii europejskiej”. Gdy w murach parlamentu bońskiego toczyły się obrady w sprawie układu ogólnego, we wszystkich miastach Niemiec zachodnich odbywały się potężne demonstracje przeciwko odbudowie Wehrmachtu, przeciwko wojennym planom pogrobowców hitlerizmu.

Ani paki policyjne, ani motopompy użyte do rozproszania demonstrantów nie mogą zagłuszyć potężnego głosu narodu niemieckiego, walczącego przeciwko wojennym kno-waniom niemieckich militarystów i ich amerykańskich opiekunów.

Wyrażając wolę mas ludowych Max Reimann, przewodniczący Komunistycznej Partii Niemiec oświadczył w Bundestagu:

„Naród niemiecki nie uzna ratyfikacji układów z Bonn i Paryża. Układy te nie obowiązują narodu niemieckiego zarówno z punktu widzenia politycznego, moralnego jak i prawnego”.

W związku z ratyfikacją układów wojennych w Bonn odbyło się wspólne posiedzenie Izby Ludowej i Izby Krajów NRD. Na posiedzenie to przybyli przedstawiciele społeczeństwa z Niemiec zachodnich z b. kanclerzem Rzeszy dr Wirthem, nadburmistrzem miasta München — Gladbach — Iffesem na czele.

Prof. Correns, przewodniczący Prezydium Rady Narodowej Frontu Narodowego Niemiec Demokratycznych oświadczył na tym posiedzeniu obu izb, że naród niemiecki „nigdy nie uzna uchwaleń minimalnej większości parlamentu bońskiego”. Premier Grotewohl zaś oświadczył: „Walka o wyzwolenie narodowe nie zakończyła się lecz rozpoczyna się ona z dniem dzisiejszym na nowej płaszczyźnie”.

Walka ta przybrała już formę masowych demonstracji ulicznych, które odbyły się w Stuttgarcie, Frankfurt nad Menem, Hamburgu i innych miastach Niemiec zachodnich.

Żądanie narodów

Narody nie chcą nowej wojny. Dlatego też z nową siłą walczą będą o zrealizowanie apelu Kongresu Narodów w Obronie Pokoju, domagającego się zawarcia Paktu Pokoju przez 5 wielkich mocarstw — Stany Zjednoczone, Anglię, Francję, Związek Radziecki i Chiny Ludowe.

W odezwie Komisji Kongresu Narodów, której polecono podać do wiadomości rządów i narodów apel Kongresu czytamy m.in.: „Jeżeli obecne pokolenie chce uniknąć przekleństwa ze strony następnych pokoleń, musi ono być wystarczająco silne, by zmienić bieg wydarzeń i obłądny przygotowanie do wojny przeciwstawiać rozsądne drogi rokowań nakreślone przez Kongres Narodów w Obronie Pokoju”.

Żądanie narodów zmusi rządy do odpowiedzi na apel o zawarcie Paktu Pokoju między 5 wielkimi mocarstwami, by zapewnić światu trwały pokój.

PO ZGONIE KLEMENTA GOTTWALDA



KLEMENT GOTTWALD
23. XI. 1896 — 14. III. 1953

Naród czechosłowacki ponosił niepowetowaną stratę, tym boleśniej, że nastąpiła ona w kilka zaledwie dni po zgonie wielkiego Nauczyciela i Wodza ludzkości — Józefa Stalina. Zmarł Klement Gottwald. Odszedł najlepszy syn Czechosłowacji, Przewodniczący KC Komunistycznej Partii Czechosłowacji i Prezydent Republiki Czechosłowackiej. Odszedł wierny uczeń Wielkiego Stalina, wybitny działacz międzynarodowego ruchu robotniczego. Odszedł człowiek, którego imię na wieki jest związane z najbardziej doniosłym przełomem w dziejach bratniej nam narodu, który pod Jego wodzą rozpoczął budowę podstaw socjalizmu. Odszedł gorący przyjaciel narodu polskiego, szermierz przyjaźni czechosłowacko-polskiej, niezłomny szermierz braterstwa narodów Czechosłowacji z narodami ZSRR i krajów demokracji ludowej.

W dniach żałoby złączyli się w bólu i żalu z mieszkańcami miast i wsi Czechosłowacji, mieszkańcy Moskwy i Pekinu, Warszawy i Budapesztu, bohaterów Phenjanu i rozkwitającego lasem rusztowań Dymitrowgradu, budowniczości z berlińskiej Alei Stalina i robotnicy kopalni naft w Albani, robotnicy Paryża, Rzymu, Londynu i Wiednia, bowiem drogie jest im imię wielkiego bojownika o pokój, demokrację i socjalizm.

Cale swe życie poświęcił Klement Gottwald niestrudzonej i ofiarnej walce o wyzwolenie ludu pracującego Czechosłowacji spod jarzma ucisku i wyzisku.

Kierując się nauką Lenina-Stalina, Gottwald uczył czechosłowacką klasę robotniczą, że pełne wyzwolenie i poprawę bytu może ona osiągnąć jedynie przez nieustępliwą walkę z burżuazją. Uczył, że walka ta może pokierować jedynie uzbrojona w naukę marksizmu-leninizmu, silna jednością, nieugięta, bezkompromisowa partia typu bolszewickiego. O taką partię walczył, taką partię wykuwał Klement Gottwald od pierwszych dni swej działalności, gdy stanął na czele lewego skrzydła partii socjaldemokratycznej, które stało się zajątkiem Komunistycznej Partii Czechosłowacji. O taką partię walczył następnie na zjazdach KPCz, występując

z całą ostrością przeciwko oportunistom, wreszcie stojąc na czele kierownictwa partii jako sekretarz generalny, a później przewodniczący Komitetu Centralnego. Taką partię wykuwał w latach panowania burżuazji, w latach niewoli hitlerowskiej i po wyzwoleniu aż do ostatnich dni swego życia.

Gdy do władzy w Niemczech doszedł Hitler, nad narodami Europy wschodniej i środkowej zawisła śmiertelna groźba dla ich niepodległości. Burżuazja czechosłowacka od pierwszej chwili wybrała kapitulankę kurs wobec Trzeciej Rzeszy. Klasa robotnicza pod kierownictwem swojej partii, pod wodzą Gottwalda organizowała front narodu przeciwko faszystom. W tragiczne dni Monachium, kiedy tylko Związek Radziecki, wierny swoim zobowiązaniom międzynarodowym gotów był okazać pomoc Czechosłowacji — partia pod wodzą Gottwalda wzywała do mobilizacji najszerzych mas w obronie niepodległości. Ale reakcyjny rząd Benesa nie chciał pomocy radzieckiej, nie chciał walki z hitleryzmem, wolał poddać się dyktatowi agresorów i ich popleczników spod znaku Chamberlaina, Daladiera i amerykańskich imperialistów.

Głębił poczuć patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu była nacechowana walka narodu czechosłowackiego przeciwko hitlerowskiemu okupantowi, walka kierowana wyprawą ręką Klementa Gottwalda. Stojąc w praktyce wskazania Lenina i Stalina w kwestii narodowej, Komunistyczna Partia Czechosłowacji z Klementem Gottwaldem na czele, umocniła braterski związek Czechów i Słowaków i dzięki wyzwoleniu kraju przez bohaterów Armii Radzieckiej zdołała stworzyć ludowo-demokratyczną republikę.

Pierwsze wybory po wyzwoleniu, w 1946 r. przyniosły partii wielkie zwycięstwo. Gottwald został premierem rządu Frontu Narodowego.

„Ale burżuazja nie dała się wygrać. Mając oparcie w niektórych ogniwach władzy, mając bezpośrednią pomoc ze strony imperialistycznych mocarstw, partię burżuazyjną próbowały w lutym 1948 r. dokonać kontrrewolucyjnego przewrotu. Czujność partii kierowanej przez Gottwalda udaremniła te knowania. Władza ludowa została utracona, spisek rozgromiony. Powstał nowy rząd, rząd prawdziwego Frontu Narodowego, na czele którego stanął Klement Gottwald”.

9 maja 1948 r., w trzecią rocznicę wyzwolenia Pragi, uchwalona została opracowana przy wybitnym współudziale Klementa Gottwalda nowa konstytucja Czechosłowacji, która ugruntowała zdobycze ustroju demokratycznego. 14 czerwca 1948 r. Klement Gottwald wybrany został Prezydentem Republiki Czechosłowackiej.

Rozgromienie lutowego spisku imperialistów i ich burżuazyjnej agencji w Czechosłowacji, jak również stale wzrastający autorytet KPCz przeżyły się w ogromnym stopniu do likwidacji rozłamu w czechosłowackim ruchu robotniczym. W 1948 r. nastąpiło zjednoczenie ruchu robotniczego na platformie marksizmu-leninizmu. W 1949 r. na IX Zjeździe KPCz partia pod wodzą Gottwalda nakreśliła generalną linię budowy socjalizmu w kraju.

Po rozgromieniu w lutym 1948 r. jawnych burżuazyjnych agencji imperialistów przestawili się na agencje tajne, zakomspirowane wewnątrz partii — na

zdradziecką grupę Slansky'ego. Pod wodzą Gottwalda partia zdemaskowała wrogów narodu, rozgromiła zdradziecki spisek, unicestwiając ich lajdacką robotę. Pod gottwaldowskim kierownictwem partia okrzepła po rozgromieniu grup zdradźców, stała się silniejsza niż kiedykolwiek.

Na ogólnokrajowej Konferencji KPCz, która odbyła się w grudniu ub. r., wybrane zostało nowe kierownictwo partii, na czele którego stanął znowu Klement Gottwald. Przyjęty został nowy statut, wzorowany na statucie KPZR. Przyjęte zostały opracowane przez towarzysza Gottwalda nowe wytyczne pracy partyjnej na najbliższy okres.

Była to ostatnia wielka praca Klementa Gottwalda, jego testament pozostawiony partii i narodowi, nakaz bezgranicznej wierności nauce Marksa, Engelsa, Lenina i Stalina, nakaz coraz ściślej jednej i braterstwa ze Związkiem Radzieckim, nakaz budowy socjalistycznej Czechosłowacji.

Pod kierownictwem partii komunistycznej i Klementa Gottwalda Czechosłowacja wkroczyła na nową drogę dziejową, osiągnęła wspaniałe sukcesy w rozwoju gospodarki i kultury narodowej, stała się mocnym ogniwem potężnego obozu socjalizmu i pokoju.

„Wielkość i nieśmiertelność zasługi Klementa Gottwalda dla historii narodów Czechosłowacji na tym polega przede wszystkim — pisze w artykule opublikowanym na łamach dziennika „Rude Pravo” towarzysz Bolesław Bierut — że narody te nie są już i nigdy nie będą osamotnione ani w swych uczuciach, ani w swych wysiłkach. Świadomość, że wielkie przeżycia i dzieje narodów Czechosłowacji są dziś przez zyciem i dziejami potężnego międzynarodowego obozu, który jest niezniszczalnym i zwycięskim dziełem nieśmiertelnego geniuszu stalinowskiego, jest czynnikiem krzepiącym uczucia, siłę i wolę narodów Czechosłowacji, a wraz z nimi wszystkich krajów obozu pokoju i socjalizmu”.

Klement Gottwald odszedł. Lecz pozostała partia, którą wychował w duchu marksizmu-leninizmu, która będzie wiernie wypełniać Jego testament.

„Naprzód czechosłowacka brigada szturmowa, naprzód pod sztandarem Lenina-Stalina, naprzód do walki o wykonanie celu całego życia Towarzysza Gottwalda, o zbudowanie socjalizmu w naszej ojczyźnie — naprzód i ani kroku wstecz!” — tymi słowami zakończył swe przemówienie tow. A Zapotocky w dniu pogrzebu nad trumną wodza narodu czechosłowackiego.

Toteż mimo żalu i smutku miliony ludzi pracy w Czechosłowacji bez lęku, z wiarą patrzą w przyszłość. Z serdeczną ufnością zwracają się ku swej partii, ku partii silnej, mocno zwiernącej swe szeregi wokół gottwaldowskiego Komitetu Centralnego, ku partii, która po wielkiej stracie jeszcze mocniej chroni swą jedność, jeszcze bardziej umacnia więź z masami pracującymi miast i wsi.

Gwarancją dalszych sukcesów narodów Czechosłowacji jest nierozwalna przyjaźń łącząca je z Krajem Rad, jest wierność ideom Lenina i Stalina.

W sercach wszystkich komunistów, w sercach narodu polskiego pozostanie na zawsze świetlana pamięć Klementa Gottwalda, który bratniemu narodowi czechosłowackiemu wskazał jasną drogę, który był wielkim ordynownikiem i realizatorem serdecznej przyjaźni łączącej narody Polski i Czechosłowacji.

Statek „Prezydent Gottwald” — symbol braterstwa między narodami Polski i Czechosłowacji

(Dokończenie artykułu ze str. 1)

Głośno było wówczas na statku nazwisko motorzysty Stanisława Kedzierskiego. A spotkać można go było wszędzie tam, gdzie najwięcej znajdowało się roboty. Wymyślał i ciął nowe zajęcia. Towarzysze chętnie z nim pracowali.

„Wśród załóg naszej floty handlowej — mówi wiceminister żeglugi Piotr Stolarek — wyróżniają się załogi walczące o to, aby ich zakład pracy — statek stał się godnym imienia przodków, bohaterów wojennych”.

Wśród nich załoga statku „Warta” — zasłużyła na takie wyróżnienie. To wyróżnienie jest zaszczytem dla załogi, zaszczytem, który nakłada na nią obowiązek, aby godnie strzegła sprawy klasy robotniczej, aby była godna miana „gottwaldowca”, tak jak „gottwaldowcami” nazywają siebie członkowie Komunistycznej Partii Czechosłowacji.

Tak się złożyło, że zapas wody mieli uzupełnić dopiero w Singapurze, natomiast w to miejsce zabrali o 300 ton ładunku więcej niż zwykle. Po drodze przestawiali ponad dwieście ton ładunku celem przygotowania miejsca na kauczuk, który miał być załadowany w tym porcie.

W morzu otrzymali depezę, że w Singapurze nie otrzymują ładunku. Co robić? Zatrzymać się po samą wodę? A co z zobowiązaniem? Przecież postanowili nie wstępować do portów, nie przewidzianych w planie rejsu?

Zwołano masówkę. — Proszę, niech się towarzysze wypowiedzą.

Na dobę można było zużyć tylko 6 ton wody. W tropiku nie było to rzeczą łatwą. A przecież załoga pokazała, że potrafi...

— Będziemy oszczędzać — posypały się zewsząd głosy. Potem można było widzieć zastępcę kapitana Mariana Piez



Chwila milczenia dla uczczenia pamięci Klementa Gottwalda

czyka, który pracując razem z marynarzami dawał przykład i zachęcał do wytrwania. W codziennej walce wyrastali tacy ludzie, jak elektryk Wrzesiński, mł. marynarz Joniec i wielu innych.

Rezultatem ich wysiłków było skrócenie rejsu o 6 dni. To poważne osiągnięcie zawiązujące swą rzetelną, pełną poświęcenia pracę.

Znów słychać słowa: — „Z imieniem Gottwalda nieście po wszystkich portach świata ideę solidar

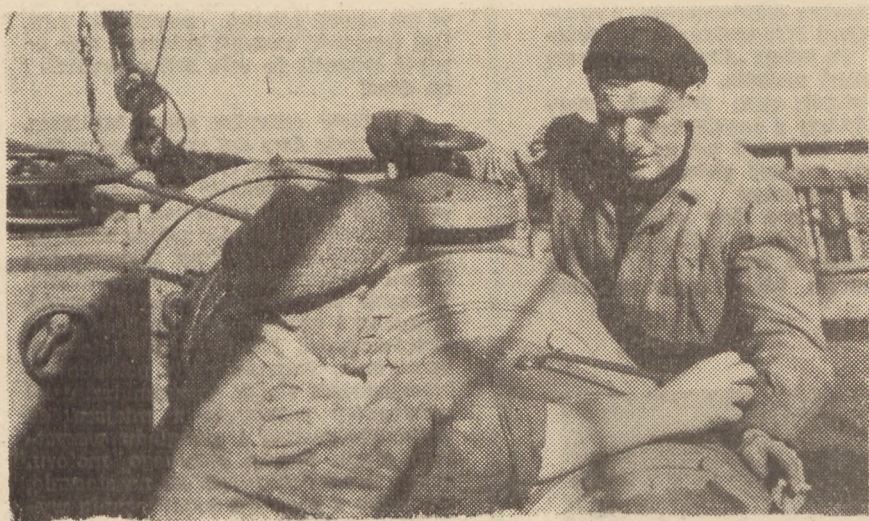
ności międzynarodowej klasy robotniczej, ideę sojuszu i braterstwa między narodami Polski i Czechosłowacji, niezłomnej przyjaźni z wielkim Związkiem Radzieckim, ideę walki o postęp i pokój, jako wierne wykonanie zadań po stawionych nam przez Wielkiego Stalina i Jego ucznia Klementa Gottwalda”.

Cisza. Kompania honorowa Marynarzy Wojennej prezentuje broń. Przy dźwiękach hymnów polskiego i czechosłowackiego wiceminister Stolarek dokonuje odsłonięcia napisu na burcie statku. Dużym literami czerni się na nim dumna jego nazwa — „Prezydent Gottwald”.

— My, marynarze — mówi w odpowiedzi kapitan statku Andrzej Goebel — zdajemy sobie sprawę, że wyróżnienie to nakłada na nas podwójne obowiązki: strzeżenia bandery i imienia wielkiego człowieka, imienia, które będzie od dziś nosić nasz statek. Przyrzekamy być godni imienia Prezydenta Gottwalda. Naszą pracą umacniać będziemy przyjaźń z bratnim narodem czechosłowackim, będziemy dążyć do tego, aby nasz statek — statek „Prezydent Gottwald” — znajdował się stale w czołówce naszej floty.

Rośnie dumą w piersiach marynarzy. Patrząc na opuszczone do pół masztu flagi obu bratnich republik — polskiej i czechosłowackiej postanawiają jeszcze lepiej i ofiarniej pracować, nieustannie zwiększać wysiłek w walce o sprawne wykonanie zadań statku w najtrudniejszych rejsach.

HENRYK SACZEWSKI



Elektryk Hieronim Wrzesiński nie daje się wyprzedzić w pracy motorzyste Stanisławowi Kedzierskiemu.

Gdy praca polityczno - wychowawcza na statku jest nierozdzielnie związana z codziennym życiem załogi

O sukcesach w walce o realizację zadań rejsu decyduje właściwa postawa i praca całej załogi. Aby wyrósł i okrzepł zwarty kolektyw, nieodzownym warunkiem jest dobrze prowadzona praca polityczno-wychowawcza, nierozdzielnie związana z codziennymi zadaniami produkcyjnymi statku.

BYŁO to w październiku ub. r. Jak grom spadła na „bytomiaków” wiadomość o zmianie rejsów statku. Na „Bytomiu” wrzało jak w ulu. Pochmur nie krecili głowami sceptycy (na szczęście dość nieliczni), że przecież statek nie jest przystosowany do takiej podróży, że stare mechanizmy... A windy? Szkoda nawet wspominać... Sporo było dyskusji i ścierających się zdań.

Nielatwe miał też zadanie aktyw partyjny statku. I sekretarz tow. Grzesko-wiak doskonale zdawał sobie sprawę z piętrzących się trudności.

W indywidualnych rozmowach grupowi i agitatoży tłumaczyli (szczególnie tym najbardziej powątpiewającym) sens i cel zarządzania całą załogą. Zastukały młotki, zagrzętały piłniki, poszły w ruch ołtarzki — posypały się zobowiązania...

Dniem i nocą pracował dział maszynowy. A roboty było mnóstwo. Remontowano i konserwowano przewody parowe, do wody słodkiej i urządzeń sanitarnych oraz przeprowadzono szereg innych napraw. Wiele mechanizmów maszynowych „Bytomia” trzeba było gruntownie „odświeżyć”.

Aż wreszcie nadszedł dzień odjazdu. Dzięki ofiarnej pracy załogi wszystko „grało”. Statek był gotów do wyruszenia w daleki rejs.

* * *

W PODRÓŻY szybko mijały dni w pełnionej pracy. Aktyw partyjny czuwał. Systematycznie prowadzone szkolenie ideologiczne, w którym brała udział cała załoga, łączyło zagadnienia polityczne z potrzebami statku.

Obrady XIX Zjazdu — nieprzebrane bogactwo nauk, jak trzeba walczyć o lepsze jutro, jak pracować dla pokoju. Poznawali się też marynarze na szkoleniach, rozwijali, łączyli ze swym życiem na statku.

Przyjrzyjmy się, jak odbywało się to na praktyce. Oto np. w dniu 26 stycznia na zebraniu partyjnym stała sprawa socjalistycznego współzawodnictwa pracy w oparciu o nauki XIX Zjazdu KPZR. Referat na ten temat wygłosił tow. Nawrot. Żywa była dyskusja. Zabierali głos wszyscy: Grzeskowiak, Inowrocławski, Roczniak, Olejczak, Domański... Zasadniczą sprawą, stojącą przed załogą było utrzymanie stałej technicznej gotowości statku. Dlatego też zebranie uchwaliło zmobilizować całą załogę do troskliwej opieki nad mechanizmami, do zapobiegania w porę wszelkim awariom, uszkodzeniom maszyn i urządzeń i do wzmocnienia czujności.

Zarządy portów muszą zapewnić lepszą obsługę statków

(Dokończenie ze str. 1)

Przykłady przesuwania terminów za kończenie operacji przeładunkowych sygnalizują, że planowanie operatywne w ZPGG dalekie jest od doskonałości.

Poważną przyczyną tego stanu rzeczy jest formalny stosunek do planu operatywnego i brak operatywnej analizy wykonawstwa planu.

W ZPGG planowanie operatywne sprowadza się jeszcze czasem do mechanicznego wypełnienia formularza czy framy w sposób mniej lub więcej trafny, by wykazać się papierkiem, że robotę „zaplanowano”. „Jeśli nie — no to trudno, cóż ja mogłem poradzić...” — myśli sobie niejeden wygodny dysponent i sprawa wędruje do akt.

A przecież praca dysponenta polega nie tylko na załatwianiu spraw administracyjno-biurowych, lecz na faktycznym kierowaniu procesem przeładunku nie od biurka przez telefon, ale również — na miejscu pracy, w oparciu o technologiczne karty przeładunku.

Tylko przez częsty pobyt na miejscu pracy, dysponent może prawidłowo zabezpieczyć przygotowanie środków do wykonania planu jak również skutecznie zapobiegać zahamowaniom i zakłóceniom w czasie pracy.

Analiza wykonawstwa jest niczym innym, jak krytyką i samokrytyką planu operatywnego. A zatem wynik bieżącej analizy przeładunku stanowi pochwałę albo oskarżenie dla personelu kierowniczego — dysponentów, ekspedientów, st. brygadzystów (majstrów) i brygadystów. Jeśli więc odpowiedzialni towarzysze z portu stosując planowanie operatywne, zaniedbują jednocześnie prowadzenie krytycznej analizy wykonawczej, to sprowadzają znaczenie zmianowo-dobowego planowania operatywnego do zwykłego formalizmu.

Troska o sprawną odprawę statków jest wspólnym obowiązkiem armatorów, zarządców portów, spedytorów, meklorów. PKK i wielu innych przedsiębiorstw

Nie skończyło się tylko na słowach. Domański, Grzeskowiak, Zieliński, Nawrot, Domański, Krukiewicz w codziennych rozmowach z bezpartyjnymi kolegami tłumaczyli, przekazywali im to, czego nauczyli ich zebranie partyjne, wskazywali błędy i niedociągnięcia.

I sekretarz tow. Grzeskowiak jest smarownikiem. Jego postawa w pracy zawodowej, zdyscyplinowanie i ofiarność jest wzorem dla innych. Tow. Grzeskowiak agituje słowem i czynem. Młodzi ZMP-owcy palacze szanują swego starszego kolegę, idą w jego ślady...

CEYLON — Colombo. Lazurowa tafla wody lśni w blasku słońca. Złotą wabią wspaniałe ogrody. Po monotonnej podróży i dniach spędzonych w ciasnej maszynowni przydałoby się małą przechadzkę po lądzie. Nie myśli jednak nawet o tym III mechanik Jagodziński, nie myśli palacze, którzy ochniczo zgłosili się do pomocy przy usuwaniu defektu w maszynie. W milczeniu pracują ludzie. Trzeba jak najszybciej usunąć przecieki rurek. Całą dobę trwała robota — walcowano niemal każdą rurką... Dzięki socjalistycznej postawie palaczy skrócono czas naprawy rurek o 2 dni.



I znów port, przeładunek i... nowa przeszkoda — wentylatory. Partia ładunku, którą zabierał do kraju „Bytom”, wymagała specjalnych warunków i zewozu. Zaisniala konieczność zaopatrzenia ładowni w dodatkowe korytka wentylacyjne. Zakasła rekawy bosman Celestyn Zieliński (na zdjęciu). Ani nawet nie myślał o wykonaniu tej pracy przez ekipę lądową. Będą się grzebać, przedłużą postój statku, no i znów dewizy. Z zapalem zabrała się załoga pokładowa do pracy. Cieśla Franciszek Szachta, ZMP-owiec Tadeusz Fronczak i bosman Zieliński pokazali, co potrafią. Na drugi dzień rano po całonocnej pracy korytka były gotowe. I tym razem uniknięto przestoju.

Jeśli zarządy portów dostrzegają nie docięgnięcia w wywiązywaniu się z tego obowiązku u któregoś z tych bratnich przedsiębiorstw, to trzeba takie wypadki konstruktownie „krytykować”. Generalnie jednak przesłanianie własnych braków i błędów parawanem niedociągnięć u innych prowadzi do samo uspokojenia.

Niewątpliwie porty nasze mają na przestrzeni minionych lat poważne osiągnięcia. Jednakże nie wolno nam za pominąć o tym, że jesteśmy w toku realizacji czwartego roku Planu 6-letniego i winniśmy już umieć czerpać siłę z naszych sukcesów i wyciągać wnioski z dotychczasowych błędów. Tylko w ten sposób wykorzystamy w pełni wszystkie rezerwy i wykonamy nasze zadania.

JÓZEF PAŁKIEWICZ

NOVA WACHTA MŁODZIEŻOWA

PRAGNĄC włączyć się w nurt szerokiego ruchu pionierskiego ZMP-owcy z motorowca „Mazury” utworzyli w dziale maszynowym wachtę młodzieżową i rzucili hasło współzawodnictwa międzywachtowego.

W pierwszym etapie współzawodnictwa ZMP-owcy postanowili poza wzorowym wywiązywaniem się ze swych obowiązków służbowych posegregować oraz zakonserwować wszystkie części zapasowe.

Wezwane przez załogę maszynową do współzawodnictwa wachtę pokładową zobowiązały się przepracować dodatkowo 1200 roboczogodzin przy konserwacji statku.

Ponadto ZMP-owcy z motorowca „Mazury” wzięli do pionierskiego współzawodnictwa załogę bratniego statku „Łublin”.

M. SZPIŁ
Korespondent

Wiele można by przytoczyć przykładów, jak rosła świadomość marynarzy z „Bytomia”, jak nauczyli się gospodarować troski o statek, jak przekładali jego potrzeby nad swoje osobiste przyjemności.

Ale były i inne przykłady. Przykłady zlej i szkodliwej pracy. Złe zapisał się w historii tego rejsu palacz Ryszard Derecki. Pijaństwo i chuligańskie wybryki, do których uśiłował wciągnąć również innych kolegów, spotkały się jednak z twardą odprawą organizacji partyjnej. Początkowo starano się oddziaływać wychowawczo na tow. Dereckiego. Na niejednym zebraniu partyjnym omawiano jego sprawę. Nie pomogła krytyka, nie pomogła udzielona nagana.

Dobrze wychowuje załogę „Bytomia” organizacja partyjna i kierownictwo statku. W trosce o honor naszej bandery i honor statku ludowej marynarki cała załoga poparła decyzję organizacji partyjnej o wykluczeniu Dereckiego z szeregów partii.

* * *

Obecnie parowiec „Bytom” wypływa w nowy daleki rejs. Marynarze z „BYTOMIA” wyruszają jeszcze bardziej wzmocnieni i zahartowani. W stalowych dniach żaloby „bytomiaczy” ślubowali dołożyć wszelkich starań, zwiększyć wysiłek i wkład pracy, by zadania rejsu wykonać jak najlepiej i przedterminowo. I jesteśmy przekonani, że słowa dotrzymają.

Z. MAJOR

O TEMATYCE ZEBRAŃ PARTYJNYCH

ZEBRANIE partyjne, to niezmiernie ważny element pracy partyjnej. Aby spełniło ono swą wychowawczą rolę, dużo uwagi musi poświęcić przygotowaniu zebrania sekretarz podstawowej organizacji partyjnej i cała egzekutywa. Decydujące znaczenie w tym zakresie ma odpowiedni dobór tematyki zebrania partyjnego. Głęboko przemysłany dobór tematyki na statkach jest tym konieczniejszy, że pozostają one przez długie okresy czasu z dala od kraju, od naszej prasy, radia itp., przy ciągłym styku z wrogiem oddziaływaniem ideologii kapitalistycznej.

Czy w tym świetle organizacje partyjne na statkach zawsze dobierają tematykę, odpowiednią do wymagań i potrzeb?

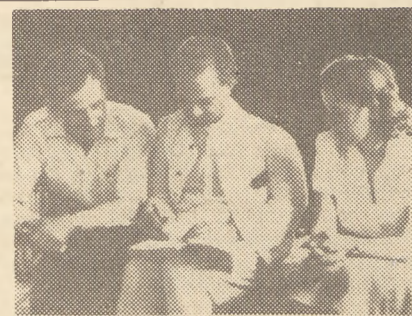
Protokoły zebrań organizacji partyjnych i rozmowy z członkami partii wskazują, że jeszcze wiele organizacji partyjnych na naszych statkach popełnia błędy w tym zakresie. Weźmy na przykład zebranie organizacji partyjnej motorowca „Poki”, odbyte w dniu 11 listopada ub. r. Na zebraniu tym wygłoszony został referat pt. „Kryzys gospodarki wodnej w Kanadzie”. Następne punkty porządku dziennego stanowiły: „sprawy eksploatacyjne” i „sprawy różne”. W dyskusji nad referatem w pierwszej części zebrania wzięło udział zaledwie dwóch dyskutantów oraz sam prelegent. Pozostałe dwa punkty zebrania również przebiegły przy minimalnej aktywności członków partii. Zebranie w słabym stopniu spełniło swoją rolę. Nie jest to oczywiście sprawą przypadkową. Na porządku dziennym zebrania postawiono sprawę absolutnie nie związaną z sytuacją i potrzebami załogi. Statek odbywał rejs na Daleki Wschód i postawienie na zebraniu zagadnienia „kryzysu kanadyjskiej gospodarki wodnej” nie mogło być przez towarzyszy przyjęte z zainteresowaniem, szczególnie że aktualna sytuacja i potrzeby statku wymagały i to nawet bardzo, postawienia innych politycznych zagadnień, chociażby omówienia sytuacji na Dalekim Wschodzie.

Punkty zebrania poświęcone zagadnieniom życia statku postawione były w oderwaniu od polityki i sformułowane bardzo ogólnikowo. Takie sformułowanie porządku dziennego, jak „sprawy eksploatacyjne” i „sprawy różne” nie pomogło członkom partii w przygotowaniu się do zebrania, do zorientowania się, co w danym momencie jest najważniejsze. Nic też dziwnego, że w rezultacie mówiono na zebraniu o wszystkich ogólnikowo, nie wyciągając konkretnych wniosków. Np. na statku były wypadki pijaństwa, w których brał udział niektórzy członkowie partii. Sprawa ta została w dyskusji poruszona przez jednego z towarzyszy, jednak w tej sprawie podstawowa organizacja partyjna nie wyciągnęła żadnych wniosków.

We flocie handlowej podobnych przykładów jest więcej.

Jaka powinna być zatem tematyka zebrań partyjnych?

Tematyka zebrań winna być taką, aby zebranie uzbudziło członków i kadetów partii zarówno w teorię marksizmu-leninizmu, jak i w praktyczną interpretację tej teorii, aby jak najczęściej wiązało naukę marksistowską z praktyczną walką o realizację planów narodowych, a jeszcze ściślej o realizację



Na „Batorym” ZMP-owcy zorganizowali zbiorowe czytanie książek. W czasie ostatniej podróży do Indii czytali książkę hinduskiego pisarza Muth Ray Ananda pt. „Kulis”. Ze stronice tej książki poznali tragiczną prawdę o życiu ludności hinduskiej, będącej pod jarzmem anglo-amerykańskiego imperializmu. Z kart tej książki tchnie wiara w zwycięstwo sprawiedliwości.

W Bombaju ZMP-owcy postanowili odwiedzić wielkiego pisarza. Autor „Kulisa” przyjął ich bardzo serdecznie. Prosił, by spoczęli na małych wschodnich krzesłach, częstował kawą.

Z ciekawością przypatrywali się bogatej bibliotece pisarza. Były tam książki najwybitniejszych pisarzy świata. Na czołowym miejscu znajdowały się dzieła klasyków marksizmu. W rozmowie ZMP-owcy dowiedzieli się, że pisarz jest aktywnym działaczem hinduskiego ruchu robotniczego.

Pisarz był w Polsce dwukrotnie: po raz pierwszy w 1928 r. w okresie panowania sanacji i drugi raz na Kongresie Obróńców Pokoju we Wrocławiu w 1948 r.

Wiele mówił o ogromnej różnicy, jaka zaszła w ciągu tych lat. Wówczas

Widziałem jak szybko dźwigacie z gruzów swój kraj

niewola kapitalizmu i pałka policyjna. Teraz — uśmiech i praca.

— W czasie drugiego mojego pobytu w Polsce dużo jeszcze było zniszczeń wojennych. Widziałem — mówił pisarz — jak szybko dźwigacie z gruzów swój kraj. Imponował mi entuzjazm i zapał polskich robotników, z jakim budowali swoją ludową ojczyznę. Chciałbym jeszcze raz zobaczyć Polskę — wyznaje. Częstując gości ziemnymi orzechami, prosił:

— Opowiadajcie, jak wygląda teraz? Wiele się chyba zmieniło? Wyładniała?

Gdy odpływali z Bombaju, pisarz wręczył im ogromny bukiet kwiatów z Pendżabi. Wśród delikatnych płatków znajdował się list z pozdrowieniami dla całej polskiej młodzieży.

W czasie krótkiego postoju w Karachi ZMP-owcy z „Batorego” rozegrali mecz piłki nożnej z miejscową drużyną hinduską.

Mecz rozegrany został w niezwykle koleżeńskej atmosferze. Wynik spotkania: 3:2 na korzyść hinduskich piłkarzy. Po meczu ZMP-owcy wręczyli drużynie hinduskiej książkę o odbudowywaniu się Warszawie. Następnie piłkarze hinduscy zostali serdecznie ugoszczeni na pokładzie statku.

— Nie zdarza się często — pisali po tem w swym liście do ZMP-owców — aby zapraszano nas, zwykłych portowców, robotników na luksusowe lino-wce. Zadowoleni jesteśmy z meczu piłki nożnej. Na długo pozostanie on w naszej pamięci jako dowód braterskiej przyjaźni z Polakami!”

S.

np. przypadkami powtarzającego się pijaństwa na statku lub powstałą awarią. W każdym z tych wypadków musimy sięgnąć do źródła, wykryć ich przyczyny, walczyć o ich likwidację — powinny być one przedmiotem obrad zebrania partyjnego.

Przy przygotowaniu zebrania korzyść należy z radiowej gazetki PMH „Głos Marynarza”.

Uchwała Komitetu Centralnego naszej partii w sprawie studiowania dokumentów, poświęconych pamięci Towarzysza Stalina zobowiązuje nas do głębokiego przyswojenia sobie Jego nieśmiertelnych nauk. Zagadnieniu temu, niezależnie od szkolenia ideologicznego, należy poświęcić zebranie partyjne. Wydaje się rzeczą słuszną, aby na tym zebraniu ustalono przede wszystkim zadania podstawowej organizacji partyjnej w zakresie zachęcenia załóg do studiowania tych materiałów oraz organizacji szkolenia.

W TROSCIE O ZDROWIE MARYNARZY PMH

W MESSACH pojawiły się buteleczki z chininą, atrybiną i witaminą „C”. To pierwszy znak, że wchodzimy w strefę tropikalną. Wszystkie innowacje, które zostały wprowadzone w tym czasie na „Narwiku” były podyktowane troską o zdrowie marynarzy. W pierwszym rzędzie zwiększono profilaktykę w odniesieniu do chorób kwarantannowych, panujących w obszarze przez nas odwiedzanym. a więc dżumy, ospy, cholery i malarii. Marynarze, którzy nie zdążyli poddać się szczepieniu w Gdyni, zostali na morzu uodpornieni przeciw tym chorobom. Ponadto pogadanki wygłoszone na statku informowały marynarzy, jak należy zapobiegać powstawaniu i szerzeniu się chorób tropikalnych.

Z kolei trzeba było dostosować pożywienie do potrzeb organizmu w odmiennych warunkach klimatycznych. Na wspólnej naradzie z udziałem lekarza okrętowego zostało ułożone „menu tropikalne”, które pozwoli załozie przetrwać okres podróży w jak najlepszej kondycji. Nowe menu bazuje przede wszystkim na jarzynach i owocach, przy zmniejszonej ilości mięsa. Zwiększono natomiast w potrawach ilość cukru i soli. Jest to konieczne dla zachowania zdrowia, gdyż praca w kółtowni i maszynie powoduje ubytek wody w organizmie przez pocenie się, a co za tym idzie utratę soli, tego ważnego składnika naszego organizmu. Te wytyczne w odżywianiu dotyczą szczególnie osób pracujących w pomieszczeniach zamkniętych, gdzie dopływ i zużycie tlenu jest znacznie obniżone. Oprócz przydziału cytryn, które zawierają dość znaczne ilości witaminy „C”, załoga maszynowa otrzymuje ją dodatkowo w tabletkach.

W najbliższych dniach zostanie zbudowany na pokładzie statku basen

plywakki. Pozwoli to nie tylko na właściwe i zdrowe spędzenie czasu między wachtami ale także przywróci utracone siły. Po opuszczeniu maszyny i gruntownym umyciu się pod prysznicem, dziesięciominutowa kąpiel w basenie przywraca świeżość umysłu i stwarza doskonałe samopoczucie. W takich warunkach każdy członek załogi może po zachodzie słońca brać żywy udział w szkoleniu zawodowym, w podnoszeniu swoich kwalifikacji i w przyswajaniu języków obcych. Trzeba zaznaczyć, że te zagadnienia znalazły żywy oddźwięk u większości załogi. Świetlica statkowa jest zawsze zapelniana w czasie wykładów. Potwierdza się stare powiedzenie: „w zdrowym ciele — zdrowy duch”.

Pełne zrozumienia stanowisko dla spraw zdrowotnych, wykazane przez radę zakładową statku, kpt. Ławrynówicza, of. K. O. Kotuły, a także żywa współpraca ochmistrza Schenka pozwoliły i pomogły do stworzenia takich właśnie warunków pracy i odpoczynku na statku.

Gdy w niedzielę słuchamy naszego chóru śpiewającego o „dziewczynie z błękitnym szalem”, a po kolacji wygodnie, jak w gdyńskiej „Warszawie” czy „Goplanie”, oglądamy na ekranie „Premierę Warszawską”, zdajemy sobie wówczas wszyscy sprawę, a szczególnie ci starsi, że życie na statku zmieniło się nie do poznania. Żadna też flota kapitalistyczna nie stworzyła i nie stworzy takich warunków bytu marynarzom na morzu.

A wszystkie te zmiany zawdzięczamy jedynie władzy ludowej, która na pierwszym miejscu stawia troskę o człowieka pracy.

RUNAR HANSEN

Lekarz okrętowy statku „Narwik”

Przed nowym sezonem nawigacyjnym

Sprawne przeprowadzenie wiosennego rozruchu taboru zależy od nas samych

WSTĘPNE przygotowania do wiosennego rozruchu taboru zaczęły się jeszcze w czasie wprowadzania jednostek na zimowiska. Barki rozmieszczono w głównych portach tak, aby z chwilą rozpoczęcia żeglugi trafić jak najmnij czasu na puste przełoty. Zapewniono również masę towarową do przewozu: w dół Odry węgiel, a w górę — rudę. Gorzej przedstawia się sprawa akwizycji towarowej w relacji Wrocław — Koźle — Port i Gliwice. Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej i Stoczni zaplanował na ten odcinek taki rodzaj przewozów, które są częściowo nierealne ze względu na nieprzygotowanie albo brak urządzeń przeładunkowych w portach, jak np. w Pogólewie Małym i Dużym oraz ze względu na asortyment towarów, które nie mogą być przewożone barkami po węglu.

Sprawą uzyskania do przewozu właściwych asortymentów towarowych i koordynacją czynności handlowych zajęła się dyrekcja Żeglugi na Odrze i należy przyznać, że dobrze wywiązała się ze swego zadania. Ekspozytury, zwłaszcza w Koźlu i Wrocławiu nie powinny jednak przerzucać całego ciężaru pracy na pracowników dyrekcji i ograniczać się wyłącznie do wypisywania konosamentów. Muszą one natomiast szerzej zainteresować się akwizycją towarów na swoich terenach.

LEKKA zima umożliwiła wcześniejsze rozpoczęcie żeglugi na całym szlaku Odry. Dla wykorzystania tych pomyślnych warunków konieczną była jednak szczególnie operatywna i dobrze zorganizowana praca Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych we Wrocławiu. Trzeba stwierdzić, że tak Zarząd, jak i rejonowy dróg wodnych mobilizowały do przygotowania szlaku wszystkie siły. Np. dzięki dobrej pracy nadzorczy wodnego Stefana Dukę, jazurowych Tadeusza Kucypery i Pawła Biskupa, śluzowych Władysława Koneckiego i Eugeniusza Twerda przyspieszono o 16 dni remont jednej śluzy. Z pełnym poświęceniem pracowały również załogi śluz we wrocławskim i opolskim RDW. Na kanale gliwickim przy ujęciu rzeki Kłodnicy wytworzyło się namulisko. Pogłębiarki „Artemida” i „Katy” przez cztery i pół dnia bez przerwy „przekopywały rynnę” wydobywając 120.000 m³ urobku. Wytyczni i strażnicy wodni terminowo przygotowali na całym szlaku oznakowania i oświetlenie. Na dzień 1 marca br. żegluga na Odrze została otwarta.

Ekspozytury wyprowadziły ten termin. 26 lutego br. wyszedł ze Szczecina pierwszy holownik „Słubice” z 2 barkami. W dzień później z Koźla — Portu wyruszyły holowniki „Bożymir” i „Mieszko”, a 1 marca wypłynęły z Wrocławia „Gubin” i „Ner”. Tak rozpoczął się nowy sezon.

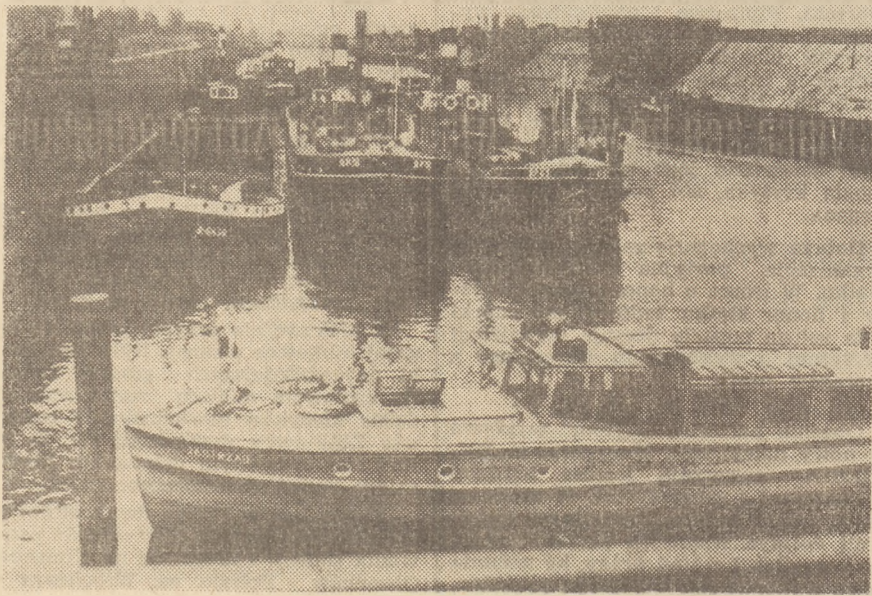
NA pierwszy rzut oka wydawałoby się, że start jest piękny, przedterminowy, że ekspozytury zaczęły naprawdę pracować po nowemu. Tymczasem wczym na przykład Ekspozyturę Wrocław, która w trzech kolejnych kwartałach ub. r. zajęła pierwsze miejsce we współzawodnictwie pracy, a ostatnio otrzymała na własność proporzec przechodni. Rozpoczęła ona żeglugę 1 marca, dysponując tylko dwoma holownikami „Gubin” i „Świdnica”. Reszta taboru holowniczego znajdowała się jeszcze w remoncie w warsztatach na Osobowicach oraz w stocznich głogowskiej i wrocławskiej. Nie zostały także wyremontowane w terminie urządzenia przeładunkowe w porcie Popowie. Przedłużanie się remontów oburzyło załogi. Charakterystyczna była wypowiedź kpt. Blachowskiego z holownika „Lada” na naradzie roboczej, która odbyła się 28 lutego br. — Mój holownik stoi od 4 miesięcy na Zaciszu (stocznia) — mówił on — i nie widzę postępu robót. Już w zimie pływamy, koty na dachach miauczą, a holownik wciąż stoi na stoczni. 4 miesiące, czy to nie za długo?

Kto właściwie zawinił? Bezprzecznie warsztaty na Osobowicach i stocznice ponoszą za to poważną odpowiedzialność, ale nie bez winy jest również dział techniczny Ekspozytury, który wykazał zbyt mało operatywności. Choćby taki fakt — naprawa holownika „Kupała”. Załoga przez miesiąc czekała na dostarczenie brazy potrzebnej do naprawy, gdy tymczasem leżał on spokojnie w magazynie. Również oddanie większości holowników do remontu na stocznie, podczas gdy na wszystkich naradach ekspozytury narzekają na niedotrzymywanie przez nie terminów napraw, jest co najmniej dziwne. Wydaje się, że dział techniczny chciał po prostu pozbyć się kłopotów związanych z remontami ponawigacyjnymi względnie nie umiał dość wyraźnie umotywić potrzeby utrzymania własnego pogotowia technicznego. Dyrekcja natomiast nie dopilnowała realizacji planów remontowych. Wy starczy powiedzieć, że Ekspozytura w Koźlu, która spośród placówek odrzańskich najlepiej przygotowała tabor holowniczy, dysponowała w pierwszych dniach nawigacji tylko około 30 proc. zaplanowanego stanu.

WAŻNYM zagadnieniem w poprzednich latach były przestoje. Wypływały one z różnych przyczyn, a przede wszystkim z trudności przeładunkowych w Szczecinie i Koźlu. W porcie kozielskim dźwigi, które pracują, są przestarzałe, a nowe już prawie rok czekają na uruchomienie.

W tych warunkach najważniejszym rozwiązaniem jest utrzymanie rytmicz-

z podstawianiem wagonów, grupowe przychodzenie z trasy barek itp., własnie przeważnie te przyczyny, które ujawnia haarmonogram i które przy jego pomocy powinny być eliminowane. Wprawdzie w br. dyrekcja Żeglugi na Odrze na lutowej naradzie roboczej położyła nacisk na utrzymanie rytmiki ruchu, ale tak ekspozytury jak i dyrekcja odłożyły wprowadzenie harmonogra-



Barki w porcie

ności dojść pociągów rzecznych do portów. W ten sposób nawet przy szczupłym potencjale urządzeń można nadać: z wy- i załadunkiem barek. Wiadomo, że utrzymanie rytmiczności uzależnione jest od dobrego planowania, od zharmonizowania pracy portów załadunkowych i wyładunkowych, od terminowej obsługi holowników itp. Sprawę tę całkowicie rozwiązuje wprowadzony w ub. r. harmonogram ruchu i powiązane z nim tzw. „zadania planowe”. Właśnie dokładne zaplanowanie rozruchu taboru, a więc wprowadzenie od pierwszego dnia żeglugi harmonogramu ruchu jest nieodzownym warunkiem dla utrzymania rytmiczności w pracy żeglugi.

Tymczasem ekspozytury postępują inaczej. Dowiadujemy się, że w Koźlu harmonogram ruchu nie został wprowadzony, a przeszkodziły temu „wysokie stany wody w jesieni, trudności

mu na później i rozpoczęły żeglugę po prostu żywiołowo tabor, który w tym momencie był do dyspozycji. Naturalnie, że nie można było opracować harmonogramu ruchu i zapewnić utrzymania rytmicznego obrotu taboru bez realnych planów remontowych.

W czwartym roku Planu 6-letniego nie wolno nam dopuścić do pracy przy paskowej. Jednym ze środków, który nam w tym dopomógł jest utrzymanie rytmiczności w przewozach. Aktyw gospodarczy, związkowy i partyjny żeglugi śródlądowej musi więc czynnie walczyć o rytmikę. Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej winien zaaprobować, aby wydane zarządzenia były faktycznie wykonywane. Nie wolno nam zapominać o prawdzie, której uczymy tow. Bierut, o dyktym, aby wielce być w czyn musi towarzyszyć odpowiedni wysiłek organizacyjny.

S. J.

Bydgoski Klub Racjonalizatorów pracuje

W 1951 r. założono w Ekspozyturze Bydgoszcz Klub Racjonalizatorów. Do września ub. r. Klub wprawdzie istniał, ale nie wykazywał żadnej działalności. Brak stałego pracownika — opiekuna i organizatora utrudniał postawienie pracy na właściwym poziomie. Toteż przyznanie etatu i przyjęcie tow. Arkuszewicza jako referenta do spraw racjonalizacji szeroko i radośnie omawiali racjonalizatorzy z Bydgoszczy.

— Nareszcie pójdzie robota... No, teraz ktoś systematycznie poprowadzi Klub... Wnioski będą szybko załatwiane... — Takie było słychać rozmowy.

Czy Klub od razu spełnił pokładane w nim nadzieje? Wprawdzie jeszcze i teraz można dopatrzeć się usterek w jego pracy, ale zrobiono już wiele. Przede wszystkim skupiło się przy Klubie około 20 racjonalizatorów. Są wśród nich tacy, których nazwiska znane są w żegludze. Jednym z nich jest przodownik pracy Jan Górnicki. To on przecież zastosował do konserwacji kadłubów w części podwodnej mieszankę cementu ze szklaną wodą. Praktyka wykazała, że mieszanka ta pozwala na łatwe oczyszczanie kadłuba z wodorostów i zmniejsza wżery. Ma ona

jeszcze jedną zaletę — jest o około 80 proc. tańsza od stosowanej poprzednio minki. Załogi holowników „Pilica” i



Jan Górnicki

„Poznań” z uznaniem mówią o Górnickim, bo on przecież przeobraził według własnego pomysłu paleniska na

tych jednostkach, co pozwoliło na lepsze utrzymanie pary w kotle i zmniejszenie zużycia paliwa. Niedawno Górnicki wraz z Frymarkiem opracowali urządzenie do wyciągania barek na pochylnie oraz przyrząd do gładzenia rur.

Racjonalizatorzy otrzymują w klubie porady, których chętnie udziela nowy referent lub tow. Frymarek. Zarząd Klubu organizuje także narady i pogadanki, na których omawia się sprawy usunięcia w Ekspozyturze „waskich gardeł” przez ulepszenie narzędzi, maszyn lub organizacji pracy, wskazując przy tym konkretnie zagrożone odcinki. Dzięki tak zorganizowanej pracy opracowano w przeciągu 4 miesięcy 7 wniosków racjonalizatorskich, z których cztery zostały już zatwierdzone, a dwa wymagają niewielkich poprawek. Są to m. in. pomysły mechanika z h/m „Elbląg” Wielgosza, który zaprojektował ogrzewanie budki sterowej przez wykorzystanie do tego celu paleniska kuchennego, tow. Kulika, który opracował projekt przyrządu do obróbki stożków oraz tow. Ligockiego, który usprawnił przeładunek bel (juty, bawełny, włókna) dzięki zastosowaniu przy dźwigach specjalnych uchwyty. Wszystkie pomysły przyczyniają się do zwiększenia wydajności pracy. W ten sposób bydgoski Klub Racjonalizatorów przyspiesza realizację planów.

ENZET
Korespondent

Zacieśniamy więzy przyjaźni z bratnim narodem czechosłowackim

10 marca br. minęło 6 lat od chwili podpisania układu o przyjaźni i wzajemnej pomocy między Czechosłowacją a Polską.

Obecna rocznica ma dla nas szczególnie doniosłe znaczenie. Jest ona bowiem wyrazem jeszcze mocniejszego cementowania się naszych narodów po stracie Wielkiego Stalina i Klementa Gottwalda, jeszcze większego zacieśnienia się współpracy gospodarczej i kulturalnej obu krajów. Dzięki współpracy otrzymujemy z Czechosłowacji traktory, samochody, aparaty radiowe i inne produkty. W zamian dajemy imioplody, prawo do żeglugi na szlakach rzecznych, dostęp do portów.

Nas, wodniaków, szczególnie interesuje współpraca w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Przypatrzmy się, jak ona przebiega w jednym z węzłowych portów na Odrze w Koźlu.

Maszynista Sądzik podejmuje pracę metodą Burlakowa

NA ostatniej naradzie roboczej wrocławskiej Ekspozytury Rejonowej Żeglugi na Odrze maszynista Józef Sądzik, opierając się na doświadczeniach żeglarzy radzieckich, zainicjował nową formę współzawodnictwa, mając na celu przedłużenie okresu międzyremontowego jednostek pływających. Zgłaszając swoje zobowiązania tow. Sądzik oświadczył:

— Od 1949 r. pływam na holowniku „Swarożyc”. Przez ten czas nie tylko obsługiwałem maszyny w czasie sezonu nawigacyjnego, ale także brałem czynny udział przy remontach ponawigacyjnych. Opierając się więc na własnych doświadczeniach stwierdzam, że na holownikach typu „Jarowid” czasem niepotrzebnie demontujemy części maszyny głównej i maszyn pomocniczych bądź to z polecenia kierownictwa technicznego PRS, bądź też z własnej gorliwości. Dzieje się tak i na holownikach innego typu.

Na jednej z poprzednich narad dowiedzieliśmy się, że w Związku Radzieckim sprawa remontów została w latach 1944 — 1950 opracowana przez mechanika statku motorowego „Czkalow” tow. Burlakowa. Zapoznałem się on dokładnie z pracą poszczególnych części silników i dzięki troskliwej opiece nad mechanizmami pływam pięć lat bez remontu ponawigacyjnego.

Rozpowszechnienie w Kraju Rad metody Burlakowa zmieniło system technicznej eksploatacji taboru pływającego, obliczonej poprzednio na coroczne remonty, odciażyło warsztaty i stocznie remontowe oraz przyniosło gospodarce radzieckiej znaczne oszczędności. Za

wprowadzenie nowatorskiego stylu pracy przyznano w 1949 r. mechanikowi Burlakowi. Kisielowowi i Czebotariowi oraz współpracującym z nimi inżynierom Alfierowowi i Kochowi Premie Stalinowska.

Wielu mechaników z naszej żeglugi śródlądowej również stać na to, by przez lepszą obserwację pracy mechanizmów, lepszą ich obsługę oraz przy pomocy służby technicznej dojść do podobnych jak Burlakow rezultatów. Dlatego zgłaszam zobowiązanie, że podejmuję się stosować na holowniku „Swarożyc” metodę Burlakowa i przez dwa lata utrzymać maszyny i urządzenia pomocnicze w stałej gotowości eksploatacyjnej bez remontu ponawigacyjnego. Wzywam również towarzyszy z holowników „Tryglaw” i „Żywijska”, mechaników z ekspozytur w Szczecinie i Koźlu oraz mechaników Żeglugi na Wiśle ze statków „Bałtyk”, „Wisła” i „Jasio” do podjęcia tej nowej formy współzawodnictwa.

Na tej samej naradzie maszyniści Piotr Goldner z „Tryglawa” i Artur Cendrowski z „Żywijska” podjęli apel tow. Sądzika, zgłaszając podobne jak on zobowiązania.

Maszyniści Henryk Cieszyński z „Mestwina” i Stanisław Leszczyński ze „Stargarda”, jako pierwsi w Ekspozyturze Szczecin postanowili pracować metodą Burlakowa.

Jest to cenna inicjatywa. Należałoby, aby tak administracja, jak i ogólna związkowa otoczyły tę formę współzawodnictwa troskliwą opieką, gdyż rozwiąże ona niejedną trudność wynikającą z niedoboru siły holowniczej.

(j)

Nie będziemy wrzucać odpadków do Odry

SZYBKI ruch ręką i długi kawał linki stalowej znalazł się za burzą w mętnej wodzie basenu portowego we Wrocławiu. Kilka par oczu spoglądało na to z holownika „Tryglaw”.

— Czy to nie szkoda — mruczał leniwie maszynista.

— A pewnie, że szkoda — oburzył się sternik. — Ale czy to taki zrozumi. że nawet mały kawałek może się przydać?

— Czego się złościacie na chłopaka? — zapytał maszynista. — Czy to on winien, że nie mamy na pokładzie skrzyni na odpadki?

— A jużli prawda. Chłopak nie winien, tylko my sami. O skrzynkę powinniśmy się dawno postarać. Jak be-

dzie pełna, to można ją opróżnić w najbliższym porcie. Niech się już tam zatroszczą o odpadki.

— Dobrze wam się mówi. Kazimierz — odpowiedział maszynista. — Ale czy to w każdym porcie są zbiorniki na odpadki?

— A to źle. Powinny być we wszystkich portach i tym się muszą zainteresować nasze ekspozytury.

— E, wy to zaraz ekspozytury... A my sami to nie? Od czego zebranie związkowe, narada wytwórcza. Trzeba postawić wniosek i to jak najprędzej. Skrzynie się wtedy znajdują.

— Dobrze mówicie. A wiecie? Już wy kombinowałem, jak taka skrzynia powinna wyglądać. — Kawałek wymiętej kartki, ołówek i niecierpliwe palce szybko szkicują... — A wiecie, najważniejsze to te chwytaki, o tu, widzicie, z boku. Będzie łatwo wynosić skrzynie na brzeg. — Kartka znikła w kieszeni, a sternik dalej snuł rozważania.

— Ekspozytury rejonowe powinny przygotować duże zbiorniki oraz tablice informacyjne, żeby każdy wiedział, gdzie składać odpadki w porcie. Na każdym holowniku i barce trzeba powiedzieć załogom, że nie wolno wrzucać do Odry kawałków lin stalowych lub konopnych, resztek łańcuchów, złomu żelaznego, butelek, a nawet kości, starych szmat, papieru, bo one też się przydadzą.

— Ano cóż, macie rację, Kazimierzu. Ale nie wszyscy od razu się nauczą. Ot, sam w przeszłym tygodniu wrzuciłem do rzeki dwie butelki od piwa, bo to tyle tego na holowniku i tylko płacze się pod nogami.

— A widzicie, każdy z nas tak robi. I dlatego trzeba, żeby nasza załoga pierwsza podjęła zobowiązanie i wezwała inne do składowania odpadków.

— Dobrze mówicie, ale jak to bez tych skrzyń?

— Ano słusznie, całkiem zapomnieliśmy. „Góra” nam pewno pomoże.

— Dlaczego by nie mieli pomóc? Przecież przez te skrzynki i zbiorniki to policzyć tylko, ile się zaoszczędzi? Niech każdy żeglarz w miesiącu złoży tylko jedną butelkę, to w ciągu roku ubiera się ich w portach nadodrzańskich kilkanaście tysięcy. A ile ton żelaza i innych odpadków wrzuca się teraz do Odry? To i policzyć trudno. Przecież tylko pomyślcie, że przez to żelastwo ludzie często kaleczą się podczas kąpiei. A ile się zaplatało i utopiło?

— Macie rację. Wtedy nie tylko na naszych holownikach będzie czystość, ale i w portach, a przez to samo i piękniej. I marynarzom wyjdzie „na zdrowie”, jak się porządku nauczą.

— Słusznie mówicie. „majsterku”. Hej chłopcy, jak myślicie, będziemy zbierać odpadki? Będziemy dbać o czystość na statku?

Hasło o współzawodnictwie w zbieraniu odpadków użytkowych jako pierwsza rzuciła załoga wrocławskiego holownika „Opole” z kpt. Stanisławem Michno. Zobowiązała się ona zebrać w każdym kwartale br. jedną tonę złomu. Na apel ten odpowiedzieli załogi holowników „Tryglaw”, „Żywijska”, „Dažboh”, „Kłodzko” i „Sudejki”.

JAN
KorespondentM. RÓŻYŃSKI
Korespondent

Nasi korespondenci piszą...

Korespondent Stanisław Jabłoński donosi nam o przedterminowym wykonaniu zobowiązań przez ZMP-owskie brygady w Stoczni Rejonowej Rogi.

Dzięki szeroko rozwiniętemu, zainicjowanemu przez młodzież współzawodnictwu skrócono o dwa tygodnie czas remontu czterech obiektów pływających. Na wyróżnienie zasługują brygady: Jerzego Skorupy, Alojzego Kuźmierzka i Ignacego Plihty.

Również od korespondenta Kopery dowiadujemy się o przedterminowym zakończeniu samoremontów na obiektach pływających Rejonowej Ekspozytury Żeglugi w Gdańsku. Termin oddania jednostek do eksploatacji ustalony był na 15 marca br. Tymczasem załogi tych obiektów już 13 marca br. o godz. 9 zamekowały o wykonaniu prac samoremontowych. Przez skrócenie czasu napraw zaoszczędziły one dodatkowo 460 roboczogodzin.

W związku z tym Zarząd Główny ZPZP przesłał dzielny załogom wyrazy uznania oraz życzenia dalszych sukcesów w realizacji Planu 6-letniego.

Ruch pionierski obejmuje coraz szersze rzesze młodzieży polskiej. Ostatnio — w elbląskim Rejonie Dróg Wodnych powstały dwie młodzieżowe brygady na jednostkach pływających „Buraw” i „Biedronka”. Obie brygady przystąpiły do współzawodnictwa o zaszczytny tytuł pioniera.

STER na samokrytykę

Ku rozwadze działu zaopatrzenia PLO

W dniu 17 lutego br. bosman Furmankiewicz z parowca „Jarosław Dąbrowski” zgłosił się do magazynu zaopatrzeniowego PLO celem odbioru materiałów zamówionych przez statek. Rozmowa z magazynierem miała dziwny przebieg. Podajemy fragmenty:



— Proszę o ochrony przeciwszczurowe — mówi bosman.

— Ochrony przeciw... tego szczurowe? — pyta magazynier — a czy coś takiego istnieje? Nie wiedziałem.

— Obywatelu — zwraca się bosman do magazyniera — myśmy chcieli młotek stalowy, a wy dajecie drewniany.

— Kochanie, a cóż za różnica, to młotek i to młotek, czy nie wszystko jedno?

Sądźmy, że komentarze są zbyt cenne. — Warto także poruszyć jeszcze jedną sprawę.

Kolejnym punktem zapotrzebowania było 12 par rękawic. Rękawice magazyn wprawdzie posiada, ale mają one zły krój i słabe szycie. Bosman Furmankiewicz nie przyjął więc ich i udał się z interwencją do działu zakupów PLO. Na jego wyjaśnienia, że rękawice nie wytrzymają nawet jednego dnia pracy (przewidziane są na 6 miesięcy), jeden z kierowników oświadczył, że statek może otrzymać zamiast 12 par, 24 — ale musi przyjąć rękawice takie jakie są.

Przyjęliśmy, ale już następnego dnia po manewrach wyjściowych z Gdyni rękawice nie nadawały się do użytku, gdyż były przetarte i zupełnie popękane. Wobec tego głównym się, jaką ilość rękawic zamówić na następny miesiąc.

Marynarze z parowca „Jarosław Dąbrowski” są zdania, że zaopatrzenie PLO winno dokładnie kontrolować jakość odbieranych od dostawcy przedmiotów, unikniemy wówczas wielu poważnych strat.

TADEUSZ JAGODZIŃSKI
Korespondent

Dlaczego metoda chemicznego zmękczenia wody kotłowej nie znalazła jeszcze poparcia ze strony CZ PMH?

Wykorzystując dwuletnie doświadczenie załogi promu „Kopernik”, coraz więcej jednostek PMH zmękcza wodę kotłową przy użyciu krajowych środków chemicznych (sodafos).

W Polskiej Żegludzie Morskiej nowy sposób zmękczenia wody kotłowej zastosowano na statkach: „Brygada Makowskiego”, „Jedność Robotnicza”, „Kolno”, „Wieluń” i „Narocz”. Na innych jednostkach metoda ta jest w stadium opracowywania. W akcji tej przy kładną inicjatywę wykazują pracownicy techniczni PZM-u: inż. Stępniewski i kierownik działu gospodarki energetycznej Janusz Tuczyński.

Tytułem próby nowatorska metoda zmękczenia wody jest wprowadzona również na statkach Polskich Linii Oceanicznych: „Olsztyn”, „Ślask”, „Marchlewski”, „Narwik” i „Bałtyk”.

Nie wszędzie jednak załogi zajmują właściwe stanowisko przy wprowadzaniu tej innowacji. Je... to spowodowane tym, że pion techniczny PMH nie zajął dotychczas zdecydowanego stanowiska w sprawie nowej metody chemicznego zmękczenia wody kotłowej na statkach.

Nie znaczy to, że odpowiedzialni pracownicy z pionu technicznego PMH nie doceniają jej znaczenia i korzyści.

Z ostatniej chwili



Jak się dowiadujemy, w Polskiej Marynarce Handlowej błyskawicznie postępują naprzód przygotowania do wprowadzenia w życie rozrachunku gospodarczego O intensywności tych prac świadczy reprodukcja przez nas rysunek. Zapadnięciu CZ PMH czy to prawda?

„KOŁO” NAM SIĘ POŁAMAŁO...

SEKRETARZA Koła Ligi Kobiet Sprzy Rejonowej Ekspozyturze Żegluga na Odrze w Koźlu tow. Irmgardę Violka spotkał się przed budynkiem administracyjnym. Powiedzieliśmy o celu naszego przyjazdu, tj. o zjeździe korespondentów i spotkaniu z czytelnikami. Kiedy prosiliśmy o pomoc Ligi Kobiet przy zorganizowaniu imprezy, oświadczyła, że „niestety, tutejsze członkinie Ligi Kobiet są bardzo zajęte”. Zainteresowani tą wysoką aktywnością członkiń Ligi Kobiet, chcieliśmy dowiedzieć się czegoś więcej o działalności tego Koła.

— Jak często odbywają się zebra-
nia? — Raz na dwa miesiące.

— Czy prowadzicie pracę kulturalno-oświatową? Nie.

— Czy prowadzicie szkolenie ideologiczne? Nie.

— Czy macie wytyczne i instrukcje do pracy? Nie.

— Czy Zarząd Powiatowy interesuje się Waszym Kołem? Nie.

— Czy są wśród Was przodownice pracy społecznej? Nie ma.

— Czy przygotowaliście coś na Międzynarodowy Dzień Kobiet? Nie.

Wiecej pytań już nie zadawaliśmy, bo odpowiedź niewątpliwie byłaby taka sama.



Organizacja Ligi Kobiet, włączając się w akcje polityczne i gospodarcze, pomaga w realizacji planów produkcyjnych i mobilizuje kobiety do coraz wydajniejszej pracy zawodowej i społecznej. Lecz Koło Ligi Kobiet przy

Rozwinąć kulturę fizyczną w Koźlu

REJONOWA Ekspozytura Żegluga na Odrze w Koźlu posiada dobry i w



dużej ilości sprzęt piłkarski, ma ładne boisko do piłki nożnej. Również pracownicy wielokrotnie wyrażali chęć uprawiania sportu. Lecz niestety nie ma

nikogo, kto by zajął się zorganizowaniem drużyny lub prowadził z nimi zajęcia sportowe.

Winę za to ponosi Rada Zakładowa i częściowo aparat pol.-wychowawczy. Rada Zakładowa ogranicza się jedynie do wypożyczania dresów i do magazynowania ich w Domu Żeglarza. Sekcja sportowa Rady ze spokojem przygląda się butwiejącemu sprzętowi, zamieniającemu się w pastwisko boisku sportowemu i chylącym się ku ziemi bramkom. Nie wykazuje ona żadnej inicjatywy w kierunku zorganizowania drużyn sportowych i nie dba o to, aby u masowej sport wśród kozielskich żeglarzy.

Należy więc, aby Rada Zakładowa przy pomocy aparatu pol. wych. jak najszybciej przystąpiła do zorganizowania koła sportowego i zatroszczyła się o planowy rozwój kultury fizycznej wśród pracowników Ekspozytury w myśl hasła: „przez sport do lepszych wyników w pracy”.

JAN
Korespondent

Wiecej dbałości o miejsce pracy

Zle gospodaruje gdynska stocznia remontowa. Po przeprowadzeniu remontu na statku „Przyszłość” pracownicy tego przedsiębiorstwa pozostawili na nabrzeżu Bojowników o Pokój w Gdyni miedziane kable elektryczne.

Porzucone kable to nie tylko objaw marnotrawstwa materiału, ale także dowód bez troski o bezpieczeństwo pracy w porcie. Właśnie na skutek pozostawienia kabli „swemu losowi”, uległ wypadkowi dźwigowy Hadamik przy przenoszeniu głównego kabla zasilającego dźwig.

Za nieporządek na nabrzeżu ponosi winę również Inspektorat Nabrzeży przy Kapitanacie Portu w Gdyni, który nie dostrzegł tak „drobnej rzeczy”.

Ciekawe, jak długo jeszcze kable będą niszczyć na nabrzeżu?

BRONISŁAW SKORUPOWSKI
Korespondent

Nie wolno przedłużać remontu holownika „Kwidzyn”

W stoczni rzecznej w Pleniewie były trudności z uruchomieniem centralnego ogrzewania. Ekspozytura Rejonowa Żegluga na Wiśle w Gdańsku oddając holownik „Kwidzyn” do remontu, zgodziła się na eksploatację w tym celu kotła statku przez listopad i grudzień ub. r. W międzyczasie stocznia miała postarać się o inny kocioł, zapewniając równocześnie, że naprawa statku na tym nie ucierpi.

Tymczasem minął styczeń. Stocznia naprawiła maszynę zastępczą, która ma

być wmontowana na holownik i na tym remont utknął. Nie można bowiem zakładać fundamentów pod maszynę tak długo, dopóki holownik stoi pod parą.

W tej sytuacji Ekspozytura podsunęła kierownictwu stoczni myśl zainstalowania zdeklasowanego kotła ze statku „Okoń”. Kocioł ten bowiem w zupełności nadaje się do centralnego ogrzewania, a wymaga tylko niewielkich napraw. Zdawałoby się, że projekt powinien znaleźć uznanie, a jednak... Minął luty i marzec, a sytuacja nie zmieniła się.

„Kwidzyn” nadal ogrzewa biura stoczniane. Przesunięto natomiast termin przekazania holownika do eksploatacji o dalszy miesiąc, czyli na 15 maja br.

Tymczasem na Wiśle i Odrze odczuwa się brak siły holowniczej, do holowania używa się statków pasażerskich. Czyżby Stocznia w Pleniewie nie doceniała zagadnienia realizacji planów własnych i żeglugowych. (es)

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Runar Hansen — lekarz z parowca „Narwik”, Marian Różniński z Rejonowej Ekspozytury Żegluga na Odrze we Wrocławiu.

Dlaczego?

...sekcja techniczna Ekspozytury Żegluga na Odrze we Wrocławiu już od 1949 roku zuleka z założeniem łóżek do nieczynnego motoru na barce „BM 53”?

...starszy dyspozytor ruchu w Ekspozyturze Żegluga na Odrze we Wrocławiu Kazimierz Latosiński nieprzychylnie odnosi się do życzeń załóg pływających?



Jako przykład można przytoczyć niezłatwienie we właściwym czasie sternikowi barki „Z 7404” Alojzemu Jadoszowi wymaganych formalności w dzienniku podróży.

...Wrocławskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa nie wypłaciły pracownikom umysłowym z Zakładu w Opolu wyrównania premii produkcyjnej za rok 1952, mimo że plan roczny został wykonany w 125,4 proc.?

...dział zaopatrzenia PLO nie dostar-



czył mimo wielokrotnych zamówień map dla parowca „Fryderyk Chopin”?

...w rejonie gdańskim ZPGG nie stosuje się pomysłu Waltera Rothenhagena przy przeladunku drobnicy stropowej, mimo że w porcie szczecińskim zdał on egzamin przydatności i daje duże oszczędności w zużyciu importowanego surowca (manilla)?

ŚLADEM naszych interwencji

ODPOWIADAJĄC na notatkę pt. „Wystarczy wynająć taksówkę bagażową” w n-rze 3 (49) Zarząd Portu Szczecin donosi, że uwaga korespondenta w sprawie późnego dostarczania wędlin do kiosków OZR jest słuszna. Równocześnie ZPS zawiadamia, że podjęto kroki zmierzające do wyeliminowania faktów poruszonych w notatce.

WZWIĄZKU z notatką pt. „Dlaczego?” w n-rze 1 (47) przedsiębiorstwo „C. Hartwig” w Gdyni donosi, że zmianowi, którzy nie brali udziału w naradach, zostali ukarani obniżeniem premii. Ażeby jednak doprowadzić do całkowitej koordynacji pracy, „C. Hartwig” przeprowadza reorganizację placówek terenowych w ten sposób, aby odpowiadały one placówkom portowym ZPGG, co w dużej mierze wyeliminuje podobne niedociągnięcia.

EKSPOZYTURA Żegluga na Odrze we Wrocławiu wyjaśnia, że otrzymała już kredyty na budowę Domu Młodego Żeglarza. Po porozumieniu się ze Zjednoczeniem Budownictwa Miejskiego prace te rozpoczęto w dniu 18 stycznia br. Zakończenie budowy przewiduje się w roku bieżącym (notatka pt. „Trzeba uruchomić Dom Młodego Żeglarza we Wrocławiu w n-rze 1 (47)).

NA artykuł naszego korespondenta Ignacego Frasia pt. „Mozemy wydajniej pracować” zamieszczony w n-rze 1 (47) Krakowskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa donoszą, że obecnie prowadzone są na wskazanych terenach wiercenia próbna.

