



55 brygada młodzieżowa z ml. brygadziśta Marcelim Cherkim wyróżnia się w porcie gdańskim we współzawodnictwie pracy. W I kwartale, osiągnęła w przeladunku średnio 169 proc. normy. Dzięki temu uzyskała pierwsze miejsce w międzywydziałowym współzawodnictwie młodzieżowym, zdobywając po raz trzeci z kolei, a więc i na własność proporzec przechodni.

Uporządkowanie systemu płac i norm zadecyduje o wykonaniu zadań planowych

CIELE całej naszej gospodarki, naszego socjalistycznego przemysłu — jest zaspokojenie stale rosnących potrzeb ludności pracującej, poprawa materialnych i kulturalnych warunków bytu narodu. Środkiem zaś prowadzącym do tego celu jest wzrost i doskonalenie produkcji socjalistycznej.

Dlatego też nasza klasa robotnicza jest żywotnie zainteresowana w nieustannym i wszechstronnym rozwoju sił wytwórczych dla stworzenia i rozbudowania produkcyjno — technicznej bazy socjalizmu.

Ażeby jednak zapewnić prawidłowy i nieprzerwany rozwój i doskonalenie produkcji socjalistycznej, ażeby zapewnić niezbędne do tego środki, konieczne jest oszczędne gospodarowanie, bezwzględna walka z marnotrawstwem, walka o wysoką jakość produkcji oraz stały, systematyczny wzrost wydajności pracy.

Systematyczny i nieprzerwany wzrost wydajności pracy odbywa się u nas na podstawie nieustannego doskonalenia wyposażenia technicznego zakładów, wprowadzenia i upowszechniania nowoczesnych metod produkcji, usprawniania organizacji pracy oraz podnoszenia kwalifikacji robotników przez szkolenie zawodowe i opanowywanie nowej techniki.

Tempo wzrostu wydajności pracy jest u nas, duże, przewyższa wskaźniki zawołane w Planie 6-letnim. Jednakże mimo to, przemysł socjalistyczny nie daje przewidzianego planem wzrostu akumulatora, co bezpośrednio uderza w naszą gospodarkę narodową, w najżywczejsze interesy mas pracujących.

Jakie są główne tego przyczyny? Przede wszystkim niejednokrotne nieprzestrzeganie dyscypliny finansowej oraz nieprawidłowo ustalony system płac i norm w niektórych ważnych gałęziach naszego przemysłu.

Również w naszym resorcie w wielu zakładach pracy wykonywanie planów produkcji odbywa się kosztem poważnego naruszenia planu finansowego, dyscypliny finansowej, wynikającego głównie z wysokiego przekraczania funduszu płac, z niesłusznych zaszeregowania niewłaściwego systemu płac i norm.

Gdańskie Stocznie Rzeczne w Pleniewie np. wykonały wprowadzić plan za I kwartał br. w 102 proc., ale kosztem godzin nadliczbowych. W planie przewidziano na 1953 rok 5.280 godzin nadliczbowych, a w I kwartale br. pracowało już 4.539 godzin nadliczbowych, przekraczając tym samym o 239 proc. fundusz godzin nadliczbowych. Podobny stan można stwierdzić również w innych stoczniach rzecznych i w morskich stocznich remontowych.

Co oznacza to niczym nie uzasadnione wyprzedzanie wzrostu wydajności przez wzrost płac? Oznacza to, że z ogólnego dochodu narodowego zakłady te biorą więcej niż dają; oznacza to zmniejszenie wpływów na dalszą rozbudowę przemysłu, na budownictwo mieszkaniowe, oznacza to osłabienie tempa naszego rozwoju. Dlatego też ścisłe przestrzeganie zasad dyscypliny finansowej musi stać się w każdym zakładzie pracy podobnie niezłomnym prawem jak realizacja planów produkcji, a łamanie tego prawa musi być uznane za łamanie podstawowych zasad naszej gospodarki socjalistycznej i godzenie w podstawowe interesy klasy robotniczej.

Zasadnicze znaczenie w walce o prawidłowy rozwój naszej gospodarki narodowej ma właściwy system płac i norm, stwarzający bodźce dla wzrostu wydajności pracy w oparciu o konkretne warunki w przemyśle, związane z postępowaniem technicznym i unowocześnieniem metod produkcji.

Pora, żeby uporządkować tę dziedzinę — tak, by normy i płace przestały być w naszych stocznich czynnikiem demobilizującym aktywność produkcyjną robotników, jak to niejednokrotnie przejawia się tu i ówdzie. W Gdańskich Stocznich Rzecznych w Pleniewie np. brygada młodzieżowa spawaczy elektrycznych im. Rutkowskiego bez większego wysiłku wyrobiła w kwietniu średnio przeszło 200 proc. normy. Widząc, jak wielce te normy są niesłuszne i nieaktualne, postawiła wniosek o ich rewizję oraz wezwwała inne brygady do pojęcia w jej ślady.

Problem ten mniej odczuwa się obecnie w portach czy w żegludze. W sposób rażący natomiast wysuwa się zagadnienie norm i zaszeregowania w stocznich rzecznych, i częściowo w morskich stocznich remontowych, gdzie dotychczasowy system norm i płac krzywdzi poważnie szereg grup robotników i podważa fundamentalną zasadę socjalistyczną, według której wysokość płacy zarobkowej powinna się kształtować w ścisłej zależności od wzrostu wydajności pracy, w żadnym wypadku nie wyprzedzając jej.

Nieprawidłowości w dziedzinie norm są jeszcze pogłębione i zastrzeżone poważnymi niekiedy wadami w zaszeregowaniu robotników. W naszym resorcie występuje to szczególnie jaskrawo w stocznich rzecznych. Np. w bydgoskiej stoczni, gdzie w stosunku do stanu zatrudnienia ponad 60 proc. robotników jest zaliczonych do grupy VII i VIII. Spotyka się to często z krytyką samych robotników domagających się zmiany tego stanu rzeczy.

Na niewłaściwość takiego ustawienia norm i płac zwracał uwagę towarzysz Bierut na VII Plenum KC PZPR, mówiąc m. in.:

„Musimy postawić przed sobą zadanie stopniowego, metodycznego rewidowania systemu płac w kierunku wyższego wynagradzania wysokich kwalifikacji i wysokiej wydajności wszędzie tam, gdzie jest on jeszcze nacechowany „urawniłowką”.

Obok niesłusznej tendencji zrównywania płac w wielu zakładach resortu żeglugi, często ma miejsce inne zjawisko wynikające z bierności administracji gospodarczej, a na wskroś niesłuszne z punktu widzenia zasad ekonomiki socjalistycznej. W szeregu zakładów zastosowane usprawnienia racjonalizatorskie wpływają w wybitnym stopniu na skrócenie przewidzianego uprzednio czasu trwania danej operacji, mimo to norma pozostaje niezmieniona.

W parze z rozwiązywaniem zagadnienia norm musi iść właściwe ustawienie całego systemu płac. Spraw tych bowiem rozrywać nie wolno.

Robotnik — go to, by skutecznie walczyć o podnoszenie wydajności pracy, musi mieć pewien konkretny bodziec w tym kierunku, musi wiedzieć, że trzeba podnosić swoje kwalifikacje, usprawniać metody pracy, dążyć świadomie do uzyskania lepszej i tańszej produkcji. Bodźcem takim powinna być słuszna i uzasadniona technicznie, dostosowana do nowych warunków i do organizacji naszych zakładów — norma i odpowiadająca jej płaca zarobkowa.

Obowiązkiem naszych instancji związkowych i całego aktywnego związku, współodpowiedzialnego za rozwój gospodarki naszych zakładów pracy, za ich produkcję, jest budzenie inicjatyw robotników w kierunku uporządkowania tych niezmiennie ważnych spraw i zapewnienia tą drogą dalszego wzrostu wydajności pracy i zwycięskiego wykonania planów budowy i remontów statków naszej floty handlowej i żeglugi śródlądowej. Naszym obowiązkiem jest wskazywanie, że słuszne i uzasadnione technicznie, dostosowane do warunków i organizacji naszych zakładów normy, odpowiadające im płace zarobkowe zdecydowały o wywiązaniu się z zadań produkcyjnych IV roku Planu 6-letniego.

MARIAN ŻOŁDAK
Wiceprzewodniczący Zarządu Głównego Zw. Zaw. Prac. Żeglugi.

Nowe władze wojewódzkiej organizacji partyjnej w Gdańsku

III Konferencja Wojewódzka PZPR w Gdańsku, która obradowała w dniach 16 i 17 maja br. wybrała nowy KOMITET WOJEWÓDZKI

w następującym składzie:

Wacław Adamski, Jan Berezecki, Antoni Bigus, Bronisław Cholewiński, Marian Cieślak, Emilian Deklewa, Władysław Danaj, Józef Drygański, Bolesław Geraga, Henryk Grochulski, Maria Hajdel, Marian Jankowiak, Izidor Kalicki, Józef Kobos, Lech Kobylński, Janusz Korczyński, Leon Kostuch, Władysław Kostuj, Jadwiga Kościowa, Izidor Kunat, Stanisław Kwiatkowski, Ewa Krogul, Antoni Kmiecik, Stefan Leitgeber, Stanisław Łukasiak, Samuel Malko, Czesław Miniewicz, Kazimierz Nowakowski, Konrad Ruth, Franciszek Sawirski, Stefania Socha, Eugenia Szewczuk, Stanisław Szule, Włodzimierz Szynarowski, Ludwik Stawicki, Mieczysław Tonder, Jan Trusz, Antoni Tusk, Antoni Urbaniak, Henryk Winter, Wsiewołod Wołczew, Władysław Wójcik, Henryk Zasui.

KOMITET WOJEWÓDZKI DOKONAŁ WYBORU EGZEKUTYWY.

NA SEKRETARZY WYBRANI ZOSTALI:

I sekretarz KW PZPR Jan Trusz, sekretarze: Izidor Kunat, Henryk Grochulski i Janusz Korczyński.

NA ZASTĘPCÓW CZŁONKÓW KW WYBRANO:

Władysława Bryndzę, Władysława Dudzikowskiego, Franciszka Ciechońskiego, Eugenie Jagodzińską, Aleksandra Krawczaka, Franciszka Portalskiego, Józefa Raube, Izidora Rynkowskiego, Stanisława Soldka, Jana Stepińskiego, Czesława Wójcickiego.

NA CZŁONKÓW KOMISJI REWIZYJNEJ WYBRANO:

Walentego Szeliga, Aleksandra Olejarczyka, Władysława Matusewicza.

NA ZASTĘPCÓW CZŁONKÓW KOMISJI REWIZYJNEJ WYBRANO:

Zenona Olbrycha, Klemensa Rekowskiego, Franciszka Baka.

Cena 40 gr

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDAŃSK, 1-15 CZERWCA 1953 R. NR 11 (57)

Kilka uwag o współzawodnictwie w PMH

Lepiej wykorzystać inicjatywę i ofiarny wysiłek załóg

Z KAŻDYM rokiem przypadają flocie naszej do wykonania coraz większe zadania.

Wykonanie tych zadań w roku bieżącym wymaga od załóg PMH poważnych wysiłków, które ześrodkować się winny na zapewnieniu statkom wysokiej zdolności technicznej — eksploatacyjnej.

Stale rosnąca świadomość polityczno-społeczna, jak i gorący proletariacki patriotyzm załóg zrodziły falę zobowiązań długookresowych, poprzez które nasi marynarze wyzwalają nowe zasoby energii i twórczej inicjatywy dla usprawnienia i przyspieszenia wykonawstwa planów.

Aby jednak zobowiązania długookresowe spełniły swoje zadanie, muszą być głęboko przeanalizowane, konkretne, realne i powiązane z planem rejsu.

Sprawa nieodczuwa jest, aby przy ich podejmowaniu załoga uwzględniła także warunki techniczne statku. Takie cechy nosi zobowiązanie załogi parowca „Bytom”, o którym pisaliśmy w nrze 8 (54) naszego pisma. Oparcie się o doświadczenia załogi „Bytomia” pomogłoby wszystkim statkom usunąć wiele błędów, jakie widzimy w podejmowaniu zobowiązań i podnieść ruch współzawodnictwa na wyższy poziom. Głębsza jednak analiza stanu współzawodnictwa na poszczególnych statkach wykazuje, że w wielu wypadkach załogi podejmując zobowiązania nie wy-

korzystują tych doświadczeń a zobowiązania podjęte niezawsze odpowiadają wymienionym warunkom.

Parowiec „Białystok” odbył daleki siedmiodniowy rejs. Gdy statek przybył w pierwszej dekadzie maja do Gdyni, okazało się, że załoga nawet nie orientuje się dostatecznie w treści zobowiązania załogi „Bytom”. Nikt na „Białymstoku” nie kierował ruchem współzawodnictwa w czasie rejsu.

— Nie otrzymaliśmy żadnych wytycznych, jak należy ustawić współzawodnictwo, jak należy nim pokierować — oświadcza Aleksander Krukowski, przewodniczący rady oddziałowej.

Na statku nie było komisji współzawodnictwa. Kapitan w ogóle nie interesował się współzawodnictwem. Załoga nie знаła planu rejsu. Rada techniczna nie przejawiała żadnej działalności.

Zapoczątkowana socjalistyczna opieka nad urządzeniami została pozostawiona samej sobie. W czasie rejsu odbyły się tylko 3 zebrania rady oddziałowej i tylko jeden wykład szkolenia zawodowego. Organizacja partyjna nie zajęła się sprawą współzawodnictwa... Tak zobrazowali współzawodnictwo na tej jednostce II sekretarz organizacji partyjnej st. mar. Alojzy Bartłomiejczyk i kierownik grupy agitatorów Stanisław Drogoszewski.

(dokończenie na str. 2).

„Ja nie wypuszczę braku”

MARYNARZE PODEJMĄ INICJATYWĘ WIKTORA SAJA

APEL produkowania bez braków, rzucany przez montera FSC w Starachowicach Wiktora Saja, przyjął się już w całym kraju.

Czy inicjatywa ta może być podjęta w naszej flocie handlowej? Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, że nie, gdyż flota nie produkuje, a przewozi. Jednak po głębszym zastanowieniu się nad treścią tego apelu okazuje się, że nie tylko może, ale powinien być podchwycony przez marynarzy, szczególnie na odcinku przewozu drobnicy.

Typowymi brakami w pracy statku są uszkodzenia opakowań i samego ładunku oraz brak w ładunku powstałe na skutek zdarzających się jeszcze niestety kradzieży. Braki te, poza innymi szkodami, jakie przynoszą, jeśli nie są dostrzeżone przez oficera służbowego, obciążają konto statku, zmniejszając tym samym dochodowość przedsiębiorstwa żeglugowego. Zachodzi wobec tego pytanie, jak należy z nimi walczyć i czy są możliwości zmniejszenia ich do minimum?

Możliwości takie istnieją i zależą przede wszystkim od pracy oficerów pokładowych przy dozorowaniu załadunku oraz od poczucia odpowiedzialności załogi za przewożony ładunek.

Oficerowie pokładowi motorowca „Czech” często zastanawiali się nad możliwościami wyeliminowania braków w transporcie morskim. Wyszukiwali różne projekty. Wreszcie po wielu próbach postanowili podjąć między sobą współzawodnictwo pod hasłem: „Na mojej wachtce nie będzie braków”.

Na czym polega ta forma współzawodnictwa na statku „Czech”?

Oficerowie zdając sobie wachnię, sporządzają graficzny sztauplan, który wykazuje, ile, w jakim stanie i jaki towar załadowano. Tam również zapisuje się uwagi z czyjej winy powstało uszkodzenie. Ma to poważne znaczenie, dzięki temu bowiem można będzie uniknąć szeregu wypadków uszkodzenia towaru, a ponadto zmobilizuje oficerów do zwiększenia nadzoru nad załadunkiem i daje możliwość dokładnego wskazania winnego za zaistniałe uszkodzenia. Sporządzenie graficznych sztauplanów ułatwia stwierdzenie, który z oficerów dopuścił do powstania uszkodzeń w ładunku i stanowi podstawę dla kontroli realizacji zobowiązania. Naturalnie, że konieczna jest ścisła współpraca oficera z załogą pokładową, z którą wi-

nien on omawiać poszczególne etapy załadunku, rozdzielać pracę tak, aby wszyscy czuwali nad zabezpieczeniem towaru przed uszkodzeniem. Ma to szczególne znaczenie przy takim ładunku, jak np. bębny, słodycze, tkaniny itp. Obowiązkiem oficerów służbowych o dostrzeżonych brakach.

Jeśli tę formę współzawodnictwa przyjmą inne statki naszej floty, winna ona stanowić jeden z kryteriów przy ocenie wyników współzawodnictwa o tytuł produkującej wachty i produkującego statku. Podstawą do oceny byłoby w tym wypadku ilość ton ładunku (i jakiego), przewiezionej w ciągu miesiąca czy kwartału bez jakichkolwiek uszkodzeń.

Oficerowie pokładowi motorowca „Czech”: II oficer Władysław Galicki, III oficer Józef Biedka i asystent pokładowy Józef Komisarczyk wzywają załogi statków drobnicowych do podjęcia podobnych zobowiązań.

WŁADYSŁAW GALICKI
Korespondent

... i stocznicy również

INICJATYWA montera FSC w Starachowicach W. Saja o wyższą jakość produkcji znalazła oddźwięk w Warszawskich Stocznich Rzecznych. Na ostatniej naradzie szczegółowo omówiono tę nową formę socjalistycznego współzawodnictwa.

Pierwsi zdecydowali się dwaj tokarze Marian Gutt i Zbigniew Gawinowski. Oni też rzucili kolegom wezwanie: My nie wypuścimy braków. A czy wy myślicie pracować nadal po staremu?

Dzielnych tokarzy poparli pracownicy kontroli technicznej, którzy zobowiązali się przeprowadzić systematyczną kontrolę wykonywanych robót.

Również inni nabrali odwagi. Posypały się zobowiązania.

Podnieście się jakoś naszej produkcji — mówili wszyscy. Remontowane przez nas jednostki długo będą pływać bez naprawy.

I rzeczywiście kontrola techniczna nie ma co odzierać. A równocześnie stopień przekroczenia norm i wykonania planu produkcyjnego wcale się nie zmniejsza.

Józef Zwierz
Korespondent

Oto pierwszy meldunek o podjęciu przez pracowników stoczni rzecznych cennej inicjatywy montera Saja. Oczekujemy, że korespondenci z innych stoczní również uderzą do naszej Redakcji notatki, obrazujące jak na ich zakładzie pracy rozszerza się ta inicjatywa i jakie daje efekty.

Przegląd wydarzeń

Z NANY reakcyjny dziennikarz amerykański Walter Lippman, który po miesięcznym pobycie w Europie powrócił do Ameryki, ogłosił na łamach „New York Herald Tribune” artykuł o nastrojach amerykańskich. Pisząc o gwałtownie malejących wpływach St. Zjednoczonych, Lippman, podkreśla, że „nie chodzi tu o niepopularność Ameryki zagranicą, a o coś ważniejszego, mianowicie o utratę zaufania i szacunku wśród najbardziej proamerykańskich kół...”

Wypowiedź ta jest charakterystyczna w świetle przemówienia premera Churchilla i debaty w Izbie Gmin nad polityką zagraniczną Anglii. Zarówno przemówienie Churchilla, jak i debata wykazały niezadowolenie angielskich kół rządzących ze stanowiska, jakie zajęli Amerykanie w toczących się rokowaniach o rozejm w Panmundzonie. Niezadowolenie to jest jednocześnie odbiciem nacisku opinii światowej, która z zadowoleniem i nadzieją przyjęła propozycję koreańsko-chińskie w sprawie repatriacji jeńców wojennych.

Stanowisko rządu angielskiego poparł premier Indii Nehru, który wskazał, że propozycje chińsko-koreańskie zbliżone są do rezolucji przyjętej w tej sprawie przez ONZ

Kryzys rządowy we Francji

PARLAMENT francuski wyraził większość głosów votum nieufności dla rządu René Mayera. W związku z tym gabinet Mayera podał się do dymisji.

Powodem dymisji antynarodowego rządu Mayera była nie tylko odmowa parlamentu udzielenia mu „specjalnych pełnomocnictw finansowych” dla ratowania budżetu. Polityce rządu Mayera, ulegającego dyktatowi Waszyngtonu, przeciwstawiła się z rosnącą siłą walka mas pracujących Francji.

W wyniku militarystyki gospodarki francuskiej, rosnących wydatków na prowadzenie brudnej wojny w Vietnamie i terroru w Tunisie, rościł się deficyt budżetowy. Cały ciężar zbrojeń rządu Mayera spychał na barki mas pracujących, które w coraz liczniejszych strajkach broniły swych praw i swego bytu. Specjalne pełnomocnictwa finansowe, których zażądał René Mayer, miały na celu przez zwiększenie podatków i redukcję wydatków na potrzeby cywilne, załatać olbrzymi deficyt w budżecie państwowym Francji.

Odmowa udzielenia przez parlament francuski tych pełnomocnictw

Przed wyborami we Włoszech

7 CZERWCA br. odbędą się we Włoszech wybory do parlamentu. Rządząca partia chrześcijańskich demokratów z de Gasperi na czele wyłożyła za skórę, by nie dopuścić do zwycięstwa sił lewicy. W tym celu stosuje brutalny terror, gdzie się da rozpedza wiece przedwyborcze, ucieka się do różnych oszukańczych i oszczerczych form propagandy.

Jedną z takich form stosowania kłamstwa i oszczerstwa jest zorganizowana pod skrzydłami rządu de Gasperi wystawa, mająca zohydzić kraje demokracji ludowej. Ale wystawa ta, jak bumerang uderzyła w głowy jej organizatorów. Fotografie i rzekome dokumenty okazały się sfałszowane.

W związku z tą wystawą Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i inne kraje demokracji ludowej wysto

Podróż Dullesa

JOHAN Foster Dulles, minister spraw zagranicznych USA, podjął ostatnio podróż do krajów Bliskiego i Śródziemnego Wschodu. Podróż ta ma związek ze wzrostem antyimperialistycznych nastrojów ludności krajów tej części świata. Jednocześnie Dulles ma zbadać możliwości utworzenia tzw. dowództwa Bliskiego i Śródziemnego Wschodu, jako drugiego wydania paktu atlantyckiego oraz przekonać rządy arabskie o konieczności utworzenia tego dowództwa. Ale to jeszcze nie wszystko. Dulles bada poza tym grunt i możliwości dalszej penetracji kapitału amerykańskiego do krajów arabskich i Indii.

Już pierwsza wizyta w Kairze odśloniła sprzeczności anglo-amerykańskie. Wizyta ta zbiegła się z zerwaniem rozmów anglo-egipskich w sprawie wycofania wojsk brytyjskich ze strefy Kanału Sueskiego.

i ze stanowisko Harrisona oznacza krok wstecz od tej rezolucji.

Oburzenie opinii światowej zmusiło gen. Harrisona do zaproponowania odłożenia rozmów do 25 maja br. W związku z tym korespondent agencji Nowych Chin pisze z Kae-songu:

„W ciągu przerwy w rokowaniach której zażądała delegacja amerykańska w Panmundzonie, światowa opinia publiczna musi być szczególnie czujna. Musi ona demaskować kłamstwa propagandy amerykańskiej, która niewątpliwie będzie chciała ukryć fakt, że rozejm mógłby już być zawarty, gdyby delegacja USA w Panmundzonie nie torpedowała rozmyślnie rokowań”.

Nie tylko w sprawie rozejmu w Korei, ale i w innych sprawach dotyczących rozładowania napięcia w sytuacji międzynarodowej, dały się ostatnio zauważyć rozbieżności między USA a partnerami z bloku atlantyckiego. Sytuacja ta niewątpliwie miała swój wpływ na inicjatywę prezydenta Eisenhowera, który zaproponował spotkanie z premierem Churchilllem i premierem francuskim w połowie czerwca br. Ma to również swój związek z propozycją Churchilla zwołania „bez większej zwłoki konferencji głównych mocarstw na najwyższym szczeblu”.

przekreśliły rachuby Mayera. Bezpośrednią przyczyną tego był ogromny nacisk mas pracujących Francji, walczących przeciwko wojennej polityce Mayera z jednej strony, z drugiej zaś — kłótnie w łonie burżuazji francuskiej, która w polityce Mayera nie znalazła wyjścia z istniejących trudności.

Lud Francji wykazał w ostatnich wyborach samorządowych, że popiera Francuską Partię Komunistyczną, która jest wyrazicielem jego interesów. Dlatego też KPF, wyrażając interesy całego narodu, ogłosiła odezwę w związku z upadkiem rządu Mayera, w której m. in. czytamy:

„Ocalenie kraju wymaga rządu, który zawarłby pokój w Indochinach, wypowiedział wojenne układy z Bonn i Paryża, opowiedział się za pokojowym uregulowaniem problemu niemieckiego, za uregulowaniem w drodze rokowań wszystkich innych kwestii spornych — rządu, który zredukowałby wydatki na zbrojenia, uwolnił więzionych patriotów, przywrócił swobody demokratyczne i niezawisłość narodową Francji”.

sowały do rządu włoskiego ostry protest.

Pisząc o zdemaskowaniu kłamstw tej wystawy nawet prasa prawicowa musiała przyznać kompromitację rządu włoskiego. Tak np. „Popolo di Roma” stwierdziła: „Cieężki to cios dla sprawy antykomunizmu...”, a inna gazeta „Roma” pisała, że afery ta wywołuje „prawdziwe zamieszanie w obozie chrześcijańskim”.

Ostatnio powstało we Włoszech nowe ugrupowanie — „Narodowy Związek Demokratyczny”. Charakteryzując to nowe ugrupowanie jako prawicowe, ale antyrządowe, przywołano Partii Komunistycznej Włoch Palmiro Togliatti podkreślił: „Fakt ten dowodzi, jak wielkie jest niezadowolenie, jak powszechne jest przekonanie o konieczności zlikwidowania monopolu politycznego partii kierującej i stworzenia nowej sytuacji”.

Podróżując po krajach Bliskiego i Śródziemnego Wschodu Dulles mógł przekonać się o prawdziwych nastrojach ludności, o jej wrogię postawie wobec imperialistycznej polityki St. Zjednoczonych. W stolicach krajów, które Dulles odwiedził, odbyły się liczne demonstracje pod hasłami „Dulles go home!”

Dziennik indyjski „Delhi Express” zamieścił artykuł, w którym dość ostro pisze: „Gdy Dulles zakończy swą podróż informacyjną, dojdzie do wniosku, że wiele państw azjatyckich ma poważne zastrzeżenia w stosunku do wielu aspektów amerykańskiej polityki zagranicznej”.

Jeśli rządy państw azjatyckich mają takie czy inne zastrzeżenia wobec polityki amerykańskiej, to ludy tych krajów nie życzą sobie penetracji amerykańskiej i coraz ostrzej walczą o swą wolność i niepodległość.



JAK GRUPA TAMARY TIMOSZYNEJ?

DZISIAJ na stronicach naszej gazety opowiada o swoich doświadczeniach w pracy związkowej mąż zaufania, tokarz Tamara Timoszyne. Jej grupa słusznie zalicza się do jednej z najlepszych w Moskiewskich Zakładach Samochodowych im. Stalina.

Grupa Timoszynej zrzesza ponad dwudziestu robotników. Są to ludzie o różnym wieku, różnych zawodów, różnych charakterów. Lecz jest jedno wspólne, typowe dla wszystkich tych ludzi. To wspólne — to miłość do swojej fabryki, troska o jej rozwój, osobiste zainteresowanie rozwojem i wzrostem produkcji socjalistycznej.

Wielkim, pełnokrwistym życiem żyje niewielki kolektyw. Członkowie grupy związkowej uporczywie dążą do przyniesienia jak największej korzyści państwu, wnosząc swój wkład w wielkie dzieło budowy komunizmu. Ojczyzna wynagradza ich natchnioną pracą. Z roku na rok wzrastają zarobki robotników, coraz pełniej zaspokajają się ich potrzeby kulturalne i bytowe. I odczuwając to, ludzie starają się pracować jeszcze lepiej, jeszcze uporczywiej.

W sukcesach tego przyjacielskiego, zwartego kolektywu wielką rolę odgrywa praca wychowawcza, którą dzień w dzień prowadzi mąż zaufania w swoim kolektywie.

Wielcy wodzowie W. I. Lenin i J. W. Stalin wskazywali, że związki zawodowe są szkołą komunizmu, organizacją wychowawczą. Zostały one powołane do rozwijania w masach wysokiego poczucia obowiązku społecznego, wychowania robotników i pracowników w duchu patriotyzmu radzieckiego i przyjaźni narodów, w duchu troski o interesy państwa, w duchu komunistycznego stosunku do pracy i własności socjalistycznej. Związki zawodowe są powołane do nieustannej walki z przeżytkami kapitalizmu w świadomości ludzi, do pomagania radzieckim ludziom w doskonaleniu najlepszych cech: pewności o zwycięstwie naszego wielkiego dzieła, gotowości i umiejętności zwyciężania każdej trudności na drodze do komunizmu.

Mężowie zaufania, jak wiadomo, znajdują się w samym gęszcu mas, pra-

W dzisiejszym numerze naszego pisma zamieszczamy za „Głosem Pracy” przedrukowane z gazety „Trud” — organu radzieckich związków zawodowych — materiały o pracy i życiu jednej z grup związkowych w Moskiewskich Zakładach Samochodowych im. Stalina, której mężem zaufania jest Tamara Timoszyne. Materiały te mają szczególnie doniosłe znaczenie dla naszych grup związkowych, dla ich mężów zaufania, dla rad oddziałowych i zakładowych, dla całego aktywnego związku, wśród którego doświadczenia Tamary Timoszynej niewątpliwie wywołają duże zainteresowanie.

Czy nasza grupa związkowa pracuje tak, jak grupa Tamary Timoszynej? Co można i co trzeba zrobić, by tak właśnie pracowała? — Te i podobne pytania zadadzą sobie niewątpliwie dziesiątki i setki tysięcy mężów zaufania, agitatorów pracy kulturalno-oświatowej, delegatów socjalno-ubezpieczeniowych, społecznych inspektorów pracy i innych aktywistów związkowych.

Redakcja „Ster” otwiera swoje łamy dla dyskusji na temat: — czy nasza grupa związkowa pracuje tak, jak grupa Tamary Timoszynej — i zaprasza do udziału w tej dyskusji wszystkich aktywistów związkowych.

Poniżej zamieszczamy, z niewielkimi skrótami, artykuł wstępny gazety „Trud” pt. „Mąż zaufania Tamara Timoszyne”, a na str. 4 — wyjątki z opowieści Tamary Timoszynej.

CZY WASZA GRUPA ZWIĄZKOWA PRACUJE TAK JAK GRUPA TAMARY TIMOSZYNEJ?

cuja ramię w ramię z nimi i — co z tego wynika — mają możliwość głębiej i dokładniej poznać potrzeby ludzi pracy i na nich oddziaływać. Doświadczanie, o którym opowiada tam Timoszyne, jest pouczające przez to, że pokazuje ono formy i metody pracy wychowawczej w grupie związkowej, wzrost ludzi, siłę społecznego oddziaływania.

Całe nasze życie, wszystkie nasze sprawy pokazują, jak ogromne jest wychowawcze znaczenie współzawodnictwa socjalistycznego — tej wypróbowanej metody budownictwa komunistycznego. Współzawodnictwo rozwija twórczą aktywność mas, jest decydującą siłą, zapewniającą wykonanie planów produkcyjnych. Jeślibyśmy nie współzawodnictwo dokonuje zasadniczego przewrotu w poglądach ludzi na pracę, albowiem ono przeobraża ją z haniebnej i ciężkiej brzoźmą, jaką była dawniej, w sprawę czci, męstwa i bohaterstwa.

I właśnie to wychowawcze znaczenie socjalistycznego współzawodnictwa znowu widzimy w grupie związkowej tam Timoszynej. Młody tokarz N. Artemowa nie wykonywała normy. Na prośbę męża zaufania stachanowca P. Konichowa zaopiekowała się Artemową. Uplętno niewiele czasu, a młoda robotnica zaczęła szybko dawać sobie radę ze swoim zadaniem. Jej osiągnięcia towarzyszyły pokazowały w specjalnej ulotce — „Błyskawica”.

K. Inszakowa, nie licząc się z interesem kolektywu, pracowała obojętnie. Postawę Inszakowej omówiono na zebraniu kolektywu. Wiele gorzkich zarzutów musiała ona wysłuchać. Jednak odczuwało się w nich przyjacielską troskę, dążenie do udzielenia pomocy towarzysze, aby naprawiła swoje błędy. Krytyka odniosła skutek. Inszakowa zaczęła pracować lepiej.

Praca wychowawcza nie znosi szablony. Mąż zaufania Timoszyne bierze to pod uwagę i dąży do indywidualnego, konkretnego podchodzenia do ludzi. Nie pozostawia ona bez uwagi ani jednego, nawet na pierwszy rzut oka najdrobniejszego, wykroczenia członka gru-

py związkowej. Równocześnie podaje ona do ogólnej wiadomości każdy sukces robotnicy.

Wielkie znaczenie wychowawcze mają organizowane przez męża zaufania wspólne czytanie gazet i książek, pogadanki, wycieczki do muzeów i na wystawy, wspólne uczęszczanie do teatrów i kin. Tamara Timoszyne dąży do pełniejszego zaspokojenia szybko rosnących kulturalnych i bytowych potrzeb członków grupy związkowej. W tym pomaga jej ze wszech miar miar kolektyw, organizator pracy kulturalno-oświatowej, delegat socjalno-ubezpieczeniowy i społeczny inspektor pracy.

Mamy w naszych przedsiębiorstwach setki tysięcy grup związkowych. Właśnie tutaj w najniższym ogniwie organizacji związkowej, rozstrzyga się zwycięstwo w walce o plan, o osiągnięcia całej pracy związkowej, produkcyjnej, kulturalno-bytowej, organizacyjnej.

Zadanie polega na tym, aby nieustannie polepszać pracę grup związkowych. Jeżeli każdy mąż zaufania będzie przejawiał taką aktywność i inicjatywę, jak Tamara Timoszyne, to cała praca grup związkowych, cała działalność radzieckich związków zawodowych podniesie się na nowy, wyższy poziom.

Mężowie zaufania — to najlepsi ludzie produkcji. Lecz nie u wszystkich praca przebiega jednakowo pomyślnie. Daje się niekiedy we znaki brak doświadczenia, brak niezbędnych wiadomości. Oto dlaczego tak ważną sprawą jest uczyć mężów zaufania, podnosić ich poziom polityczny i kulturalny, uzupełniać ich praktyczne wiadomości.

W każdej gałęzi gospodarki, w każdym mieście są aktywiści z inicjatywą, podobni do tam Timoszynej. Zarząd główny i okręgowy, jak również rady związków zawodowych powinny poznać i uogólnić ich doświadczenia, czynić z nich dorobek szerokiego aktywu.

Każdy aktywista może i powinien pracować tak, jak pracuje mąż zaufania Tamara Timoszyne. („Trud” z dnia 10. IV. br.).

LEPIJ WYKORZYSTAĆ INICJATYWĘ I OFIARNY WYSIŁEK ZAŁÓG

(Dokroczenie ze str. 1)

Z wypowiedzi innych członków załogi wynika, że poszczególni marynarze czy motorzyści wykazywali inicjatywę i ofiarności w walce o plan. Np. próbowano zorganizować młodzieżową wachtę w maszynowni, objąć mechanizmy socjalistyczną opieką, podejmowano zobowiązania indywidualne itp. Niestety ani kierownictwo, ani organizacja partyjna nie potrafiły pokierować tą zdrową inicjatywą, nie analizowały zobowiązań, nie robiły nic, aby organizacyjnie zabezpieczyć ich realizację.

W rezultacie współzawodnictwo na tym statku nie spełniło oczekiwanego zadania, a wysiłek ludzki niejednokrotnie szedł na marne. Np. trymer Kucharski i mar. Sówka zobowiązani zostali do objęcia wind socjalistyczną opieką. Nikt jednak nie zwrócił uwagi na to, że ani jeden, ani drugi towarzystów nie znają się na windach. Nie dziwnego że „opieka” z ich strony ograniczyła się, jak zresztą sami sygnalizowali, do sprawdzania stanu oliwiarek. Najsmutniejsze jest to, że referent współzawodnictwa w PŁO tow. Kuciński uważa te praktykę za uzasadnioną. Jak twierdzi, ma to być jedna z metod doskonalenia marynarzy.

Parowiec „Kościuszko” pływa również na dalekosiężnej linii. Ma on szereg produkcyjnych osiągnięć, wynikających z rozwoju współzawodnictwa. Znajdujemy jednak i tam braki. Jak wynika z wypowiedzi przewodniczącego rady oddziałowej, załoga tego statku np. nie wie, na czym polega współzawodnictwo międzywachtowe.

Również inne zagadnienia z zakresu współzawodnictwa są dla załogi niejasne. Potwierdza to sprawozdanie z ostatniego rejsu. „Pamiętając o zobowiązaniach długookresowych — czytamy w

sprawozdaniu — załoga pracowała także w nocy. W sumie przepracowano 18 godzin na dobę”. To prawda, że były dni w czasie rejsu, gdy załoga pragnąc skrócić wyładunek statku w portach zagranicznych, zarywała czas pozawachtowy. Ale nie może to oznaczać wcale, że wykonanie zobowiązania załoga winna opłacać wyłącznie nadmiernym wysiłkiem i pracą w godzinach nadliczbowych.

Kierownictwo nie przyszło załodze z pomocą, nie pomogło jej wychwycić braków. A przecież na tym statku działały (nie wiadomo po co) aż dwie komisje współzawodnictwa. Komisje te, dowództwo statku, organizacja partyjna i związkowa nie potrafiły też skutecznie przeciwstawić się temu co w potoczny język nazywamy „lipa”. Np. we wspomnianym sprawozdaniu czytamy: „Dział pokładowy zakonserwował i pomalował windy przeładunkowe. Zaplanowano na tę pracę 445 roboczogodzin. Wykonano ją w 197 godzinach”. Przy bliższej analizie okazało się, że dla realizacji tego zobowiązania załoga pokładowa przepracowała nie tylko 197 godz. wygosparowanych z czasu wachtowego, ale i wiele dodatkowych roboczogodzin nadliczbowych, których nie doliczono. Chciano po prostu pochwalić się przedterminowym wykonaniem zobowiązania.

Inaczej wygląda sytuacja, gdy organizacja związkowa i dowództwo statku poważnie podchodzą do współzawodnictwa.

Załoga motorowca „Hugo Kollataj” szczegółowo przeanalizowała apel marynarzy z parowca „Bytom” i przygotowała się poważnie do podjęcia długookresowego zobowiązania. Podejmie je w morzu. Obecnie ono wszystkie działania na statku. Dla zapewnienia jak najlepszych warunków wykonania podje-

tych zobowiązań, załoga „Hugo Kollataj” przeprowadza pomyślnie próby normowania prac na statku.

W oparciu o obowiązujące normy, załoga wygosparowuje na wachtach pełną ilość roboczogodzin potrzebnych do realizacji zobowiązań.

Co jest przyczyną, że na poszczególnych statkach spotykamy się z tak różnym poziomem współzawodnictwa? Zasadniczym powodem jest brak wymiany doświadczeń, zdobytych w ruchu współzawodnictwa przez produkujące statki PMH.

Kierownictwo, organizacje partyjne i związki na statkach „lekka rączką” przyjmują zobowiązania, nie przywiązując należytej wagi do sprawdzania ich realności i celowości.

Niedostatecznie operatywnie reaguje na braki i popularyzuje osiągnięcia w ruchu współzawodnictwa Rada Zakładowa, PŁO i aparat KO.

Brak krytycznej analizy podjętych zobowiązań przez organizację związkową, partyjne i dowództwa statków oraz przez kierownictwo naszych przedsiębiorstw na lądzie, brak jakiegokolwiek wysiłku dla ponarządzenia metod pracy produkujących statków — oto najważniejsze przyczyny szeregu błędów i nieprawidłowości, jakie ciągle jeszcze obserwujemy w rozwoju ruchu współzawodnictwa we flocie.

Omówiony w artykule materiał oczywiście nie wyczerpuje całości zagadnienia ruchu współzawodnictwa w PMH. Ograniczyliśmy się w nim jedynie do wskazania na przykładzie 3 statków pewnych niedomagań tego ruchu, których usunięcie przyczyni się niechybnie do lepszego wykorzystania inicjatyw i ofiarnego wysiłku załóg oraz do likwidacji wstępnego i efekciarstwa w ocenie zobowiązań.

POD ROZWAGĘ KOMITETOWI PMH

GDY NA STATKU BRAK JEST OPIEKI NAD PRACĄ AGITATORÓW

BYŁO to w jednym z portów, leżących na trasie rejsu parowca „Białystok”. Statek miał jeszcze do odbycia daleką drogę, a tu w prawym kotle „nawaliły” główne zawory zasilające. Co robić? Po naradzie kierownictwo statku zdecydowało się zlecić te roboty stoczni. Przeszły był „muruwany”. Ale wdał się w to smarownik Babczyk.

— Mamy na statku tokarnię, wystawiając się tylko o materiał, a resztę już sam zrobię. Unikniemy przestoju.

Tak się też stało. Tow. Babczyk dotrzymał słowa. Nowe, wytoczone na statkowej tokarni zawory pasowały jak „ula”.

Już od dawna nie dawały Babczykowi spokoju słowa wypowiedziane przez jednego z uczestników III Konferencji Partijnej PMH: Mamy na statkach tokarnie, ale brak nam przeszkolonych, umiających na nich pracować ludzi... Natrętna wizja szeregu unieruchomionych tokarni stale wyrastała przed oczyma Babczyka. Aż wreszcie! No tak, przecież to takie proste. Trzeba wyszkolić ludzi...

— Czy chcecie...? — Zapytani przez smarownika koledzy elektryk Zmudziński i asystent maszynowy Dogoszewski zgodzili się bez namysłu. Po pracy w wolnych chwilach zaczęła się nauka...

* * *

DUZO można by pisać o smarowniku z parowca „Białystok” tow. Babczyku, produkującym marynarzów, odznaczonym brązowym krzyżem za usługi. Można by efektownie opisać walkę, jaką uparcie prowadził przez cały ten rejs, „zasłaniając” niemal każdą rurkę płomieniową, których przecieki groziły unieruchomieniem statku. Można by pisać o tym, jak zreczne dłonie Babczyka utworzyły ze smelcu nowe zaślep-

ki, jak powstało usprawnienie — frez do staczania storców rurek, skracający poważnie czas zakładania zaślepek i ułatwiający trudną pracę w gorącym pomieszczeniu.

Zasłużył na miano przodownika smarownik Babczyk. Wykazał, że umie być wzorem dla innych, że dobro statku przedkłada nad osobistą wygodę. Egzekutywa powierzyła mu też odpowiedzialne funkcje — organizatora grupy partyjnej i agitatora. Czy jednak wywiązał się w pełni z tych funkcji tow. Babczyk?

Jako grupowy i agitator odbył w czasie kilkumiesięcznego rejsu zaledwie jedno zebranie ze swoją grupą. Nie zainteresował się też, jak jego koledzy spędzają wolny od pracy czas szczególnie w obcych portach. A przecież palacz ZMP-owiec Skowronski upiął się systematycznie. Żle było na statku z socjalistyczną opieką, źle ze szkoleniem w dziale maszynowym (1 wykład na 7 miesięcy). I na te właśnie ważne sprawy nie zwrócił uwagi agitator Babczyk.

Inni agitatorzy pogrążeni w błogim samouspokojeniu robili jeszcze mniej.

Kto odpowiada za ten stan? Czy tylko agitatorzy? A może także gdzie indziej należy szukać winowajcy? Przyjrzyjmy się więc działalności egzekutywy organizacji partyjnej, pracy I sekretarza tow. Bartłomiejszka i z-cy kapitana do spraw kulturalno-oświatowych tow. Ulasewicza.

Wystarczy kilka faktów, by stwierdzić, że agitatorzy zostali pozostawieni sami sobie. Przez 7 miesięcy trwania ciężkiego rejsu nie odbyło się ani jedno zebranie, ani jedna odprawa agitatorów. Nie otrzymali oni żadnych wytycznych ani też instrukcji, nie kontrolowano ich pracy, nie żądano sprawozdań. Fakty te mówią same za siebie.

Egzekutywa organizacji partyjnej na parowcu „Białystok” nie posługiwała się potężną bronią, jaką jest agitacja polityczna — ten niezawodny środek komunistycznego wychowania mas pracujących. Jakże więc mogła przeciwdziałać szerzącemu się na statku pijanstwu i w porę reagować na wiele błędów i usterek w pracy kierownictwa statku. Towarzysze z egzekutywy zapomnieli również o tym, że nie można prawidłowo kierować jakkolwiek dziełami pracy bez znajomości tych wszystkich spraw, jakimi żyje nasza partia i kraj, bez orientowania się w aktualnych wydarzeniach politycznych i gospodarczych. Nie umieli też wykorzystać w swej codziennej działalności przebojowych nauk i wytycznych XIX Zjazdu KPZR. I dlatego też smutny jest bilans ostatniego rejsu parowca „Białystok”.

A przykład ten nie jest odosobniony. Na wielu jednostkach naszej floty handlowej podstawowe organizacje partyjne zbyt mało wagi przykładają do pracy z agitatorami. Zbyt często zapominają, że rozwinięcie szerokiej agitacji politycznej na statku, dotarcie do każdego marynarza, dopomożenie mu w rozwinięciu wszystkich zdolności, w zajęciu miejsca w szeregach przodowników pracy jest sprawą niezwykle ważną dla przedterminowej realizacji zadań planowych.

Beztroska, z jaką egzekutywa na nie których naszych statków odnosiła się do pracy agitatorów, uwidacznia się najlepiej w formalnym, nieprzemysłowym typowaniu agitatorów. Np. na parowcu „Kościełuszko”, gdzie I sekretarzem był tow. Piwowarczyk, na agitatora wytypowano m. in. tow. Bojarskiego, dobrego w pracy zawodowej marynarza, lecz nie posiadającego odpowiedniego zasobu wiedzy ogólnej ani też przygotowania politycznego. Na motorowcu „Mazury” agitatorem został tow. Józwiak, który zbyt często lubi zaglądać do kieliszka. Wywoływane przezeń awantury z marynarzami absolutnie nie sprzyjały wzrostowi aurytety i szacunku, jakim powinien cieszyć się wśród załogi agitator partyjny. Organizacja partyjna po rozpatrzeniu sprawy tow. Józwiaka udzieliła mu upomnienia, lecz pozostawiła go w dalszym ciągu jako agitatora.

Takie zjawiska muszą być wyrugowane z naszego życia. Dopomóc w tym musi organizacja partyjnym Komitet PZPR naszej floty, który winien żywiej niż dotąd zainteresować się zagadnieniem agitatorów.

Od dłuższego czasu w Komitecie PMH nie ma stałego pracownika, odpowiedzialnego za pracę propagandowo-agitacyjną. Pracę tę wykonują zmieniający się niemal co miesiąc delfini. Np. w bieżącym roku zmieniło się ich już pięciu. Rzecz prosta, że towarzysze ci, choćby byli najlepsi, bez dokładnej znajomości swych zadań spełniają raczej rolę gońców, zanoszonych broszur na statki. Warto tu także wspomnieć, że etat instruktora propagandy został przyznany Komitetowi PMH dopiero w miesiącu maju br.

W aparacie kulturalno-oświatowym w PLO istnieje analogiczna sytuacja. Pracownicy odpowiedzialni za propagandę są stale zmieniani. Np. w bieżącym roku prowadziło ten ważny odcinek pracy kolejno już czterech towarzyszy.

Z tego rodzaju praktyka trzeba jak najszybciej skończyć. Trzeba, by wreszcie referat propagandy tak w Komitecie jak i w aparacie KO zajęli się od powiedzialni etatowi pacownicy. Trzeba, by Komitet PMH okazywał systematyczną pomoc agitatorom statkowym przez organizowanie seminariów i odpraw z nimi każdorazowo po przybyciu statku do portu. Trzeba, by zagadnieniem pracy agitatorów i pomocy udzielanej im przez sekretarzy organizacji partyjnych na statkach było częściej niż dotychczas przedmiotem analizy na posiedzeniach egzekutywy Komitetu PMH.

ZM



Światlice statkowe odgrywają coraz większą rolę w życiu kulturalnym załóg PMH. Tu w wolnych od pracy chwilach gromadzą się marynarze, by poczytać książki, w które bogato są zaopatrzone biblioteczki statkowe. Tu odbywają się rozgrywki szachowe, mecze ping-pongowe, tu wreszcie na wykładach szkolenia ideologicznego i zawodowego, przyswajają sobie nieśmiertelne nauki Wodza proletariatu Józefa Stalina i podnoszą swą wiedzę fachową. Na zdjęciu: fragment świetlicy na motorowcu „Piast”.

Żałoga portu gdańskiego samokrytycznie oceniła załadunek statku „Hugo Kollataj”

W DOBRYM czasie załadowaliśmy motorowca „Hugo Kollataj”, ale nie znaczy to wcale, że już uczyniliśmy wszystko, na co było nas stać — z takim samokrytycznym przeświadczeniem podsumowywali aktywności z portu gdańskiego naradę zwołaną dla dokonania analizy obsługi tej jednostki.

Załadunek statku „Hugo Kollataj” za planowano i przygotowano znacznie wcześniej. Już na dwa tygodnie przed przybyciem statku została opracowana wspólnie przez portowców, spedytorów i przewoźników lista załadunku, a na cztery dni — sztauplan załadunku.

Towar był przygotowany na nabrzeżu z przeznaczeniem na poszczególne ładownie zgodnie z sztauplanem. Statek przycumował do nabrzeża 8 maja br. o godz. 5. Załadunek rozpoczął o godz. 15. Wg opracowanego uprzednio harmonogramu czas operacji przeładunku obliczono na 136 godzin pracy sztauerów — a 8 godzin — na umocowanie ładunku.

W rzeczywistości efektywny czas załadunku wyniósł łącznie 107 godzin, innymi słowy skrócono załadunek o 29 godzin.

— Sztauerka wykonana ku mojemu pełnemu zadowoleniu — takie świadczyło two wystawił załozde gdańskiej Borys Bronikowski, st. oficer z „Hugo Kollataja”.

Twarz st. brygadzysty Michała Matuszczaka, którego zmiana kończyła pracę na statku, zajaśniała uśmiechem głębokiego zadowolenia.

Ofiarnym wysiłkiem dziewięciu brygad, dokonano przed terminem poważnej operacji przeładunkowej przy wysokim wykonaniu norm sztauerskich, wynoszących 231 proc.

— Ta wysoka wydajność w sztauerce to wynik stosowania systemu pracy ciągłej i pracy stałych brygad na statku — oświadczył dysponent sztauerów Józef Żalikowski. O ile dawniej tracił się przy styku zmian od 30 do 80 minut, to przy załadunku motorowca „Hugo Kollataj” przerwa ta zmalała do 5 minut. Dzięki temu osiągnęliśmy wysoką wydajność, a zarobki sztauera wynosiły średnio od 50 do 80 zł na jedną zmianę.

Chwała sobie zarobki robotnicy z WOC-u zatrudnieni przy załadunku statku „Hugo Kollataj”. Jeszcze raz przekonali się, że sprawna robota w porcie i co za tym idzie płace zależą przede wszystkim od należytego zaplanowania i zorganizowania przeładunku.

Mimo że — ogólnie biorąc — „Hugo Kollataj” został dobrze obsłużony, to jednak głębsza analiza załadunku wskazuje na szereg błędów. Choć dyspozytor portu wiedział dokładnie, gdzie ma stanąć „Hugo Kollataj” przy nabrzeżu, to jednak pozostawił na miejscu zaplanowanym dla niego inny statek („Puck”). W rezultacie musiał skierować motorowca „Hugo Kollataj” na tymczasowy postój i potem przeholować go na właściwe miejsce.

Podobnie — gdyby dokładnie obliczo no możliwości załadunku dźwigarów na

ładownię IV, mogłaby ona otrzymać ładunek o prawie trzy zmiany wcześniej. Po prostu przecoczono, że dźwigary leżą poza zasięgiem dźwigu 506. Wprowadziło to zakłócenie w rytmie załadunku. Takie same następstwa wywołało spóstrzeżenie w ostatniej chwili błędu w załadunku 100 ton blachy, którą trzeba było przesztauować na placu.

Nie dopilnowano także przyspawania w ładowniach uchwytów do bloków, przy pomocy których ułatwia się i przyspiesza sztauerkę ciężkich skrzyń. Zaniedbanie tego poważnie obciąża armatora, jak i Zarząd Portu, którym zarówno ilość, rodzaj i waga poszczególnych jednostek ładunkowych były uprzednio znane.

Brak większego zainteresowania się tą sprawą doprowadził do tego, że uchwyt zaczęto przyspawać w ładowniach dopiero w czasie załadunku statku. Pracę tę po wstępnych próbach musiano przerwać, bo to zagrażało bezpieczeństwu ładunku.

Zdarzały się wypadki nieracjonalnej gospodarki sprzętem. Dowodem tego może być np. fakt, że w czasie jednej zmiany brak było dostatecznej ilości sztauplerek przy załadunku „Hugo Kollataja”, gdy w tym samym czasie inne sztauplarki, skierowane pod parowiec „Olsztyn”, stały bezczynnie. Łącznie przerwy spowodowane opóźnionym przybyciem względnie psuciem się sprzętu wyniosły 8 godzin.

Z wypowiedzi kierowców sztauplerek Pańczonek i Kazimierza Rogali wynika, że w załadunku statku „Hugo Kollataj” powstawały przerwy w pracy dźwigu i ludzi również na skutek niezamówienia w bazie sprzętu dostatecznej ilości wózków elektrycznych, które dowoziły blachę z dalszych składów na placu.

— Hamując wpływ na ogólny przebieg załadunku praktykowany w porcie gdańskim sposób zmian w obsłudze sprzętu zmecchanizowanego. Poszczególne obsługi udawały się bowiem po każdej zmianie do bazy, co powodowało przerwy w pracy sprzętu — mówił brygadzysta Skiba. A przecież obsługa sprzętu mogłaby też stosować system pracy ciągłej przez zdawanie i przyjmowanie sprzętu na miejscu pracy, przy statku.

— Plan załadunku motorowca „Hugo Kollataj” został opracowany przez Zarząd Portu w zbyt szczupłym gronie — oświadczył samokrytycznie zastępca kierownika rejonu Starzewski. Nie wciągnięto do opracowania planu ani brygad robotnych, jak również i obsługi sprzętu zmecchanizowanego. Rada załadowa nie przeprowadziła odpowiedniej roboty masowo-politycznej wśród brygad robotnych przed rozpoczęciem załadunku. Błąd ten próbowano naprawić dopiero wtedy, gdy operacja załadunkowa była w pełnym toku; gdy ujawniały się wypadki, że brygady nie orientowały się w oczekiwaniu ich zadaniach na skutek niedoprowadzenia do brygad odpowiednio opracowanego zmianowego planu wykonawczego; gdy zaczął nie dopisywać sprzęt zmecchanizowany z powodu nieprzygotowania bazy do intensywniejszej pracy przeładunkowej.

Portowcy Gdańska popełnili szereg błędów w załadunku motorowca „Hugo Kollataj”. Jednakże niezależnie od tego trzeba przyznać, że na przestrzeni ostatniego okresu wykazali poważny postęp w obsłudze statków. Dowodem tego może być fakt, że przy załadunku „Hugo Kollataja” uzyskali przeszło dwukrotny wzrost zdolności załadunkowej na statkodobę w porównaniu z wynikami osiągniętymi przy załadunku motorowca „Pokój”. Stanowi to poważny sukces i świadczy o tym, że towarzysze z portu potrafilo uruchomić szereg własnych ukrytych rezerw, jak również do prowadzić do mobilizacji tych rezerw u spedytorów i przewoźników.

Jeśli towarzysze z portu gdańskiego odważnie i samokrytycznie ocenili załadunek statku „Hugo Kollataj”, to dałi również w ten sposób najlepszy dowód, że odniesiony sukces nie przesłania im dalszych możliwości usprawnienia obsługi statków.

I tak być powinno.



WSPOMNIENIE Z ANTWERPU

W przeddzień święta 1 Maja staliśmy w Antwerpiu. Cała załoga brała żywy udział w przygotowaniach do obchodu tego uroczystego dnia. Z dołu słychać było próby chóru w składzie: Popławski, Bielicki, Kamecki i Kozłowski. W świeżo wymalowanej messie ZMP-owcy zakładali piękne dekoracje, a Wieckowski ćwiczył na harmonii przed jutrzejszym występem. Niejedyn robotnik belgijski, widząc nasze przygotowania, dzielił się z nami wrażeniami o 1 Maja u nich.

Różnica była uderzająca. Podczas gdy u nas panowała atmosfera radości i zadowolenia, u nich po miesiącu i w porcie krzątali wzmocnione patrole policyjne na samochodach, motocyklach i pieszo. Robotnicy w rozmowach dawali wyraz swemu przekonaniu, że i oni kiedyś będą obchodzili Święto Pracy w wolnym, wyzwolonym od kapitalistycznego wyzysku kraju.

ZAKRZEWSKI
Korespondent

Na motorowcu

„Curie Skłodowska” przed 1 Maja

Dzień jest skwarny. Słońce znajduje się prawie w zenicie. Przez niebieskie niebo Statek przulejko sfalowana taflę Oceanu Indyjskiego. Jest godz. 12.30. Załoga po spożyciu obiadu zbiera się na rufie pod tentem słonecznym celem omówienia technicznych szczegółów zobowiązań, które ma zamiar podjąć, by w ten sposób uczcić święto mas pracujących całego świata — 1 Maja.

Dyskusja jest ożywiona. O zobowiązaniach na pokładzie mówią bosman Matyja, cieśla Kaim, marynarze: Marchlewski, Kozłowski, Dziatłowski, Klimaszewski, Bober i Klimkowski. Włączają się odcierowicze: Stedek, Skoszkiewicz, Rutkowski i Radej. Starszy oficer mówi o najbliższych potrzebach działu pokładowego. Załoga pokładowa podjęła się usunąć wspólnymi siłami rdze z wszystkich komingsów, trawpów i pokładów, a następnie przeprowadzić roboty konserwacyjne.

Padają indywidualne zobowiązania. Radio-oficer Wierzbicki, ochmistrz Sment, kuchnia: Kocuniak, Grzędzicki, Kupiec, Kaczk, Szweczyk i Wezalis zobowiązują się pomóc załozde pokładowej w pracach konserwacyjnych.

Załoga maszynowa zobowiązała się przeprowadzić remont silnika nr 1 i remont chłodnicy.

Indywidualne zobowiązania podejmują mechanik Dryja, motorysty: Stefosis, Trynietki, Kowalski, Krogulski, Polowski, Klumowski i Wiecek. Tego samego dnia przystąpiło do wykonania przyjeżdżających zobowiązań.

TADEUSZ LANIECKI
Korespondent

Mysla i sercem

byliśmy w tym dniu w kraju

MIMO że byliśmy z dala od kraju, 1 Maja minął na naszym statku w atmosferze radości. Głównym punktem uroczystości była akademicka, na którą zgłoszyli się meidunki o wykonaniu zobowiązań, wzięcie nagród i referat tow. Popieluchna. Miła niespodzianką był dla nas telegram z gratulacjami, otrzymany z okazji zajęcia pierwszego miejsca we współzawodnictwie I kwartału br. w PMH oraz list Komitetu Wojewódzkiego PZPR, ORZZ i Prezydium WRN w Gdańsku, skierowany do nas z pośrednictwem „Głosu Marynarza”. Był on wyrazem, że osiągnięciami naszymi interesują się szerokie rzesze ludzi pracy na Wybrzeżu.

Mówiąc o wykonaniu zobowiązań 1-majowych nie można pominąć tych, którzy szczególnie przyczynili się do ich realizacji. Są to towarzysze: Wrzesiński, Szulc, Zero, Gra-

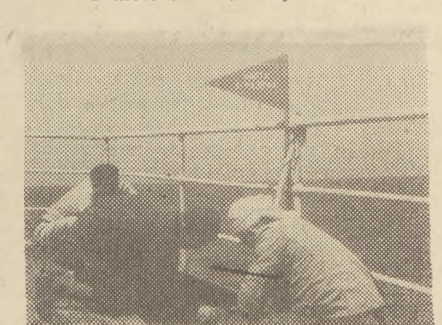
bowski i wielu innych. Są to ludzie, którzy nie tylko sami dobrze pracują, ale swym przykładem pociągają i mobilizują kolegów do realizacji zaszczytnych zadań.

Na część artystyczną akademii zgłoszyli deklamację i pieśni wykonane przez towarzyszy Szulca i Czyża oraz występy gdańskiego chóru pod kierownictwem tow. Ruszkowskiego.

Po południu rozegraliśmy mecz siatkówki, a wieczorem zabawialiśmy się grą na akordeonie i wyświetlaliśmy filmy. Czego nam było brak w tym dniu, to tego, że nie mogliśmy być w kraju i wraz z kolegami manifestować w Gdyni naszej dumy i radości z imponujących osiągnięć naszej Ojczyzny. Dlatego też wielu z nas do późnej nocy tkwiło przy odbiornikach, aby choć w części usłyszeć reportaż z uroczystości, odbywających się w całym kraju, a szczególnie w Warszawie.

Jerzy Kolodziejczyk
Korespondent

z motorowca „Prezydent Gottwald”



Święto 1 Maja

obchodziliśmy z dala od kraju

Zbliżał się 1 Maja. Załoga motorowca „Piast” oddalona tysiącami mil od Ojczyzny postanowiła czynnym uczcić ten dzień. Na naradzie podjęto zobowiązania idące w kierunku podniesienia stanu technicznego jednostki.

W dniu 23 kwietnia wypełniła się po brze g światlica statkowa. Zebrani przewodniczyli ciesząc się dużym aurytetem na statku, wypróbowany żołnierz w walkach na polach Hiszpanii i działacz Komunistycznej Partii Argentyny, tow. Mikołaj Berezak, który w prostych, lecz porożających słowach przemówił do załogi.

— Podejmując w ramach realizowanych już u nas zobowiązań długookresowych warty 1-majowe — mówił — dajemy dowód, iż my, załoga przodującego statku PMH, chociaż jesteśmy oddaleni od ukochanego Polski Ludowej, solidaryzujemy się z naszym narodem i z masami pracującymi całego świata w walce o pokój, dobrobyt i szczęście narodów.

W okresie od zebrania do 1 Maja widac było wzmocniony wysiłek załogi, w którym przodowali członkowie PZPR: st. marynarz Stanisław Gas i II oficer Józef Mosicki. Równocześnie z postępowaniem prac można było wieczorami obserwować intensywnie przygotowania zespołu amatorskiego do występu na akademii. W pracach tych najaktywniejszy udział brali: tow. Leon Cichowicz, Edward Jankowski oraz ZMP-owiec Tadeusz Zaleski.

1 Maja o godz. 9.30 rozpoczęła się otwarta przez przewodniczącego rady oddziałowej tow. Przybyło uroczyste akademii.

Po zakończeniu referatu długo brzmiały okrzyki na cześć przyjaźni między narodami Związku Radzieckiego i Polski Ludowej oraz na cześć naszego ukochanego Wodza i Nauczyciela towarzysza Bolesława Bieruta.

W części artystycznej akademii wyróżnili się: zespół wokalny, który wykonał pieśni o Stalinie i Tadeusz Zaleski, który recytował własny utwór o 1 Maja.

JERZY KIELBASINSKI
Korespondent

PRZODUJĄCY KORESPONDENT „STERU” z PMH



TADEUSZ KRASKA, st. marynarz z motorowca „HUGO KOLLATAJ” — to jeden z najaktywniejszych i najstarszych (nie wiekiem, lecz stażem) korespondentów pisma pracowników żeglugi „Steru”.

W korespondencjach swych opisuje tow. Kraska życie i pracę swoją i kolegów. Piszze zarówno o małych, jak i dużych sprawach, składających się na wielką całość — realizację zadań planowych. Młody marynarz nie lęka się również śmiało pisać o wszystkich zauważalnych niedociągach i błędach tak w pracy kierownictwa statku, jak i administracji na ładzie.

Drogą usilnej pracy nad sobą, nad podniesieniem swej wiedzy fachowej i ogólnej awansował tow. Kraska z chłopaka okretowego na st. marynarza. Jest aktywnym działaczem młodziem i związkowym. Ostatnio Tadeusz Kraska został wybrany przez organizację ZMP na statku „Hugo Kollataj” jako delegat na Wojewódzką Konferencję Związku Młodzieży Polskiej.

SPRAWY JEDNEJ GRUPY ZWIĄZKOWEJ SZKOŁA WYCHOWANIA

Strona ta poświęcona jest życiu grupy związkowej, która skupia robotnicę brygady ósmego odcinka czwartego oddziału mechanicznego Moskiewskiej Fabryki Samochodów im. Józefa Stalina.

„Niewielki to kolektyw, lecz jakże barwne i bogate jego codzienne życie! Lecz gospodarskiej troski o produkcję przejawiają prosić ludzi radzieckich! Jak żadni są oni kultury, wykształcenia, wysokich kwalifikacji! Godne uwagi jest współzycie braterskiej pomocy, przyjaźni. Osiągnięciom w pracy, podnoszeniu poziomu kulturalno-technicznego robotników, zespoleniu kolektywu — sprzyja dobra praca grupy związkowej.

O tej właśnie pracy opowiada mąż zaufania — tokarz Tamara Timoszyna.

— Zawracać głowę takimi prośbami, to jakoś nieczcnie. Przecież majster mnie pochwalił, a ja...

Powiedziała — i rozplakała się. Zał mi się jej zrobiło, lecz nie po sobie nie pokazałam. Wprost przeciwnie: skrzyżowałam ja, że nie przyszła po radę. A potem poprosiłam ją:

— Pokaż, jak ustawiasz detal: Przyjrzałam się i widzę, że zamocowuje detal nieprawidłowo. Objasniam, jak mogłam najlepiej, na czym polega jej błąd. Niejeden jeszcze raz rozmawialiśmy ze sobą. Nina uspokoiła się i praca poszła jej nieco lepiej. Jednakże, widzę — do perfekcji jeszcze jej daleko. Ninie potrzeba nie przypadkowych porad, lecz systematycznej nauki. Pomówiłam więc z majstrem i zwróciłam się do naszych stachanówek:

— Trzeba pomóc Ninie Artiemowej. Która podejmie się?

W naszej fabryce panuje taki zwyczaj, że indywidualnej opieki nad nowicjuszkami podejmują się wykwalifikowane robotnice ochotniczo.

— Powierzcie ją mnie — powiedziała tokarz Polina Konuchowa. — Zaprzyjaźniłyśmy się z Niną i lepiej niż kto inny potrafię jej pomóc...

Nikt się nie sprzeciwił. Po zmianie Konuchowa z Niną zawsze zostawały jeszcze w oddziale, Konuchowa drobniagowo tłumaczyła jej, jak należy ostrzyć noż, zapoznawała z nowymi metodami pracy, które sama stosowała. Dwa tygodnie trwała systematyczna nauka. Rezultat był znakomity: Nina zaczęła wykonywać normę. A potem nadszedł dzień, w którym zdala po zmianie 970 nakrętek — przekraczając normę o 50 sztuk. Po zakończeniu pracy aktywiści grupowi pozostali w oddziale, przygotowali i wywiesili plakat:

**CZĘŚĆ NINIE ARTIEMOWEJ
wykonującej 106 proc. normy**

Przychodzę nazajutrz rano, a Nina od razu idzie do mnie. Na twarzy rumieniec, oczy błyszczą.

— Jakże to? — mówi. — Przecież nie dokonałam niczego nadzwyczajnego. Taką Ugarową, Kudienową po 180 proc. normy wyrabiają, a ja...

— Ugarowa i Kudienowa znalazły się na tablicy honorowej oddziału — odpowiadam jej. — A tobie pierwszy sukces też nielekkio przyszedł...

Od tego dnia Artiemowa starała się pracować jeszcze lepiej. Naturalnie, uważałyśmy, by nie przerywała nauki. Tak samo jak dawniej pozostawała po zmianie z Konuchową, przejmując jej doświadczenia. Pewnego razu społeczny inspektor pracy Nina Ugarowa zwróciła uwagę, że przy stanowisku Artiemowej panuje nieporządek. Majster, do którego zwróciliśmy się z prośbą w tej sprawie, specjalnie wytłumaczył jej, w jakim stanie należy utrzymywać robocze stanowisko. Stopniowo, krok za krokiem, nabywała Nina doświadczenia.

...Minęło kilka miesięcy. Niedawno Nina podeszła do mnie i mówi:

— Chciałabym, Tamaro, wstąpić do Kom-somolu. Jak myślisz — przyjmą mnie?

— No, cóż — powiedziałam — słuszne zamie-

OPOWIEŚĆ MĘŻA ZAUFANIA TAMARY TIMOSZYNEJ

zenie. Jesteś teraz stachanówką, wykonujesz 150 proc. normy, interesujesz się pracą społeczną... Mogę ci wystawić opinię.

KOPIEJKI I SEKUNDY

Pracuje w naszej grupie mechanik Kłau dia Inszakowa. W produkcji zatrudniona jest nie pierwszy rok i zna swoją pracę. Mogłaby pożytecznie pracować. Lecz czy to z powodu jakiegoś dziwnego charakteru, czy poprostu z lenistwa — pracowała tak powoli i opieszale, jakby dosłownie nie stała przy warsztacie, lecz w domu popijała herbatę.

My, aktywistki nieraz rozmawialiśmy z Inszakową, lecz wszystko na próżno. Widzimy, że żadną rozmową Inszakowej nie przekonasz. Zwróciłam się więc o radę do majstra.

— Ja także dawno już zauważyłam, że Inszakowa nie bardzo się stara — powiedział majster. — Zwracałem jej uwagę ale nie pomogło. Trzeba będzie chyba nagany udzielić...

Pomyśl majstra nie spodobał mi się. Udzielić nagany — nie trudnego. Ale czy nie trzeba spróbować innych jeszcze sposobów? Za kilka dni miała odbyć się narada produkcyjna. Właśnie tam trzeba pomówić o opieszłości Inszakowej. Naradziłam się z aktywistkami, które zgodziły się ze mną. Sumiennie przygotowaliśmy się do narady — zebrałyśmy materiały, przeanalizowałyśmy metody pracy niektórych robotnic, przeprowadziłyśmy odpowiednie obliczenia. Gdy majster udzielił mi głosu, powiedziałam wszystkim po kolei:

— Niedawno podsumowaliśmy wyniki socjalistycznego współzawodnictwa i stwierdziliśmy, że wszyscy u nas przekraczają normy. Wychodziło na to, że wykorzystaliśmy już wszystkie rezerwy i właściwie nie ma już o co walczyć... Czy jest tak rzeczywiście? XIX Zjazd Partii postanowił w okresie pięciolatki obniżyć koszty własne produkcji o około 25 proc. Znaczący to, że wszyscy musimy wprowadzić surowy reżim oszczędności. A my jak oszczędzamy? Na przykład wiertacz Zubariowa. Przez nieostrożność zlamala w ciągu tygodnia trzy swidry. A każdy swider kosztuje trzy ruble.

Patrzę, dziewczęta słuchają z uwagą. Zerknęłam na kartkę i mówię dalej:

— Zdarza się także, że zużywamy więcej metalu niż trzeba, że przez brak doświadczenia lub nieostrożność psujemy cenne narzędzia. Lecz największa strata — to marnotrawstwo czasu. Występuje ono najczęściej u Inszakowej. Niedawno zmarnowała ona półtorej godziny na wyregulowanie frezarki Wieżowkinej, podczas gdy podobną pracę można wykonać w 20 minut. Inszakowa uważa to za drobnostkę. A przecież przez godzinę Wieżowkina mogłaby wykonać 20 detali.

Gdy tylko skończyłam mówić, a głos poprosił tokarz Aleksandra Bielokurowa. A Bielokurowa — to człowiek z charakterem, zawsze występuje pierwsza i śmiało przemawia.

— Nasz kolektyw dał słowo, że wykoną w terminie zadania pięciolatki. Oto dlaczego czas mierzymy sekundami i troszczymy się o każdą kopiejkę. Wiemy, że z sekund rosną godziny, a z kopiejek ru-

ble. Lecz Inszakową nie to widocznie nie obchodzi. To kobieta z rozmachem: straciła godzinę — drobnostka, spadło o 10 proc. wykonanie normy — głupstwo. Czyż by nie rozumiała, jaką szkodę wyrządza produkcji?

Występowały również inne robotnice — Nina Jermisowa, Wala Pachomowa, Maria Kudienowa. Dostało się Inszakowej i od majstra. Poczzerwieniła nasza Klaudia i milcząco siedzi w kącie. A gdy narada dobiegała końca, poprosiła o głos:

— Ta nasza rozmowa, towarzysze, to nie próżne gadanie. Obiecuję: nie powtórzę więcej moich błędów.

Narada udała się. Pogadaliśmy jak należy, śmiało i odważnie. Po gospodarstwie rozejrzaliśmy się, jakie istnieją jeszcze u nas rezerwy dla wykonania zadań pięciolatki, gdzie i na czym można uzyskać oszczędności w produkcji.

O WYTRWAŁOŚCI

Niedawno powierzono naszej brygadzie wykonanie dużej partii wsporników. Niestety, nie dostaliśmy opakowań dla gotowych detali. Wykona robotnica pracę i rzuciła detal tuż koło stanowiska. Po pewnym czasie wsporniki zaważyły wszystkie przejechała. Nieraz dziewczęta w czasie pracy oderwały się na minutę od warsztatu i spieszą do magazynu lub do majstra. A gdy idziesz nieco szybciej, to już się potykasz. Spostrzegła to tokarz Nina Ugarowa i oburzyła się:

— Ach, jaki bałagan! Zaraz zrobię tutaj porządek.

Ugarowa jest naszym społecznym inspektorem pracy i trzeba powiedzieć, że pracą społeczną zajmuje się z zapałem, z sercem. Nie przeczyj żadnej drobnostki. Już rano słyszysz w oddziale jej dzwigny głos:

— Jermisowa, czemu nie masz okularów ochronnych? Przecież strużka może uszkodzić ci oko.

Jednym słowem, Nina jest bojową, energiczną aktywistką. Lecz tym razem trafiła kosa na kamień. Majster pięte przez dziesiąte wysłuchał, że koniecznie należy usunąć z przebiegów wsporniki i powiedział:

— Nie szkodzi, niech leżą.

Ugarowa nie zrezygnowała. Poszła do technologa tow. Kurskiego. Ten nawet wysłuchał nie chciał aktywistki.

Przyszła więc Ugarowa do mnie naradzić się. Pomyślałyśmy i postanowiłyśmy udać się razem do kierownika odcinka tow. Borokowa. Pomówiliśmy z nim, wyjaśniając naszą prośbę.

— Technolog ma rację: są teraz różne poważniejsze sprawy — odpowiedział tow. Borokow. — Za dwa, trzy dni dostaniecie opakowania...

Poczekaliśmy. Termin minął i nie się nie zmieniło. Zwróciłyśmy się wówczas do rady oddziałowej.

— Na razie nie możemy zrobić w tej sprawie. Czekajcie.

Tym razem, muszę się przyznać, opadły mi ręce. Widocznie — myślę — rzeczywiście nie można teraz zabrać wsporników. Powiedziałam to Ugarowej, a ona odpowiedziała:

— Jak to nie należy się zajmować? Przecież poki wsporniki leżą w przejściach, to tylko patrzeć, jak się kto potużce. Pójdę do kierownika oddziału.

Nazajutrz przychodzę rano do oddziału i widzę, że robotnicy zabierają wsporniki. Łapię Ninę:

— Postawiłaś na swoim?

— Czyż nie widzisz? — odpowiada — Dziś jeszcze dostaniemy opakowania.

ROBOTNICA - MATKA SPOKOJNA O DZIECI

Pewnego ranka podchodzi do mnie frezarka Anna Chromowa i mówi:

— Nocowałam dzisiaj u Andrejowej. Wczoraj po zmianie dowiedziłam się, że zachorowała i jest w szpitalu, a przecież ma małe dzieci. Trzeba się o nie zatroszczyć...

W naszym kolektywie jest już taki porządek: jeśli która z robotnic zachoruje, obojętnie czy odwiezamy ją, dowiadujemy się o zdrowie, informujemy ją o wszelkich fabrycznych nowościach. Do chorych towarzyszek delegujemy jeżdżi Anna Chromowa. Jest ona delegatem socjalno-ubezpieczeniowym. Odpowiada ona robotniczej Kudienowej, frezera Kormilicynę. Sprawa jest prosta, nie ma w tym nic nadzwyczajnego: delegat socjalno-ubezpieczeniowy spełnia swój obowiązek — i to wszystko. Lecz z frezera Maria Andrejowa sytuacja jest inna. W tym wypadku trzeba było pomyśleć nie tylko o niej, lecz również o jej dzieciach. A dzieci jej — jedno młodsze od drugiego: córka. Lila, uczy się w piątej klasie, syn

Alik — w drugiej, a najmłodszy. Witia, niedawno poszedł do przedszkola... Potrzebna jest im opieka, ani na jedną noc nie można zostawić ich samych. Mieszka Andrejowa daleko — z fabryki do jej domu dobra godzina drogi. Jednym słowem — grupa stancja wobec poważnego kłopotu. Pomówiłam z Chromową, lecz widzę, że sama nie da sobie rady.

Tego samego dnia, zaraz po zmianie zebrałyśmy wspólnie z Anią naszych aktywistów — grupowego organizatora pracy kulturalnej Klaudie Bakszynę, społecznego inspektora pracy Ninę Ugarową, stachanówkę Marię Kudienową, Ninę Jermisową, Asię Strolową. Zaczęłyśmy naradzać się: jak najlepiej zorganizować opiekę nad dziećmi Andrejowej. Nina Ugarowa mówi: Nie możemy zostawić dzieci bez opieki. Póki Maria będzie w szpitalu, będziemy kolejno nowocować u niej w domu.

Na tym też stano. Opracowałyśmy kalendarz dyżurów, która, w jakim dniu będzie nocować u Andrejowej.

Chodziłyśmy również do szpitala. Rada oddziałowa przyznała nam kwotę na drobne upominki dla chorej. Kupowałyśmy jej owoce i czekolady. Pamiętam, gdy pierwszy raz weszliśmy do sali szpitalnej, Andrejowa umiała się na łóżku i od razu spytała:

— Nie wiecie dziewczynki, co u mnie w domu? Niepokoję się o dzieci, męczę się...

Ania Chromowa uspokoiła ją:

— Niepotrzebnie przejmujesz się, Maria. W domu wszystko w porządku.

Wręczyłyśmy jej nasze prezenciki, porozmawialiśmy. Andrejowa dopytywała się o dzieci, a potem zaczęła dziękować Chromowej. A prawdę powiedziawszy, nie było za o dziękować: jako aktywistki, wy pełniłyśmy poprostu nasz społeczny obowiązek.

TRZYMAĆ SIĘ RAZEM

Uprowadzono mnie, że w lutym rada zakładowa dokona analizy doświadczeń pracy naszej grupy związkowej. Sprawozdanie na posiedzenie rady zakładowej wspólnie z mną przygotowały i organizator pracy kulturalnej Klaudia Bakszyna, i społeczny inspektor pracy Nina Ugarowa, i stachanówki Aleksandra Bielokurowa, Klaudia Stobuszka. Wyszło z tego bardzo szczegółowe sprawozdanie. A przecież gdy udzielono mi głosu, poczułam niepewność. Czy rzeczywiście nasze doświadczenia zasługują, by je specjalnie omawiać?

Mówiłam, w jaki sposób organizujemy w grupie socjalistyczne współzawodnictwo. W walce o terminowe wykonanie zadań pięciolatki nasz kolektyw osiągnął dobre wyniki. W ciągu roku nasza produkcja wzrosła o 32 proc. Wydajność pracy podniosła się o 27 proc. Odpowiedziałam, w jaki sposób ulepszyliśmy warunki pracy, wspominałam o 15 wycieczkach grupy, 4 wjazdach na narty, 20 wycieczkach do kina i teatru i wielu innych wspólnych imprezach.

Dyskusja po sprawozdaniu była bardzo żywa. Zabierali głos i radcy zakładowi i przewodniczący rad oddziałowych. Podkreślali pozytywne strony naszej pracy, chwaliли za osiągnięcia. Jednakże mówiono i o niedociągnięciach. Właśnie tutaj, na posiedzeniu rady zakładowej, zrozumiałam, że w naszej grupie wiele jest jeszcze nierozwiązanych spraw, wiele jeszcze do zrobienia. Niedostatecznie popularyzujemy naszych przodowników pracy. Na zebraniach grupy związkowej omawiamy przeważnie tylko sprawy produkcyjne. Majster Oleniew nie zawsze właściwie odnosi się do robotnic, zwłaszcza do nowych, a my — aktywistki — godzimy się z tym...

— Aktyw przodującej grupy związkowej na pewno przemyslił, w jaki sposób usunąć te niedociągnięcia — dał wyraz swemu przekonaniu przewodniczący rady zakładowej. — Lecz i my również musimy wiele ulepszyć w naszej pracy. Przecież za niedociągnięcia w pracy grupy związkowej ponosi winę i rada oddziałowa i zakładowa. Trzeba przyznać, że ostatnio zaniedbaliśmy pracę z aktywnym. Naszym obowiązkiem jest wysunąć wnioski ze sprawozdania męża zaufania.

Minął miesiąc od tego czasu. Niedawno zwołaliśmy zebranie, by podsumować wyniki współzawodnictwa za marzec. Na zebraniu poprosiła o głos Nina Artiemowa.

— Nasz kolektyw wykonał miesięczny plan w 110 proc. Obecnie, gdy cały kraj podwaja wysiłki, również i my musimy szybciej kroczyć ku nowym sukcesom. Proponuję przeanalizować i podwyższyć socjalistyczne zobowiązania:

Dziewczęta podtrzymały Ninę. Rozważyły możliwości, pomyślały, poradziły się wzajemnie i postanowiły: na czesć i Maja wykonać plan w 111,5 proc., zmniejszyć o 10 proc. zużycie narzędzi, wypuszczać produkcję jak najwyższej jakości.

Socjalistyczne współzawodnictwo w naszej grupie rozwija się obecnie coraz lepiej. Obserwując, jak dzięki współzawodnictwu rosną ludzie również w pracy społecznej, jaki zapał przejawiają do roboty, jak bliskie ich sercom są interesy państwa. I to właśnie stanowi dla mnie — męża zaufania — największą radość.

Portowcy szczecińscy wykonali roczny plan zbiórki złomu

W KAŻDYM miesiącu załoga portu szczecińskiego meldowała o osiągnięciach w zbiorze złomu. Plan zbiórki na styczeń wykonano w 119 proc., na luty — w 140 proc., na marzec — w 288 proc., na kwiecień — w 168,5 proc.

Dzięki systematycznemu przekraczaniu miesięcznych planów Zarząd Portu Szczecin wykonał już 23 maja br. swój roczny plan zbiórki złomu. Wysokie wyniki w zbiorze ZPS zawdzięcza właściwie prowadzonej przez aktywny związkowy pracy masowo-politycznej wśród załogi oraz dobremu kierowaniu zbiórką przez Zakład Robót Zastępczych.

— Zdajemy sobie sprawę z ważności zbiórki złomu dla naszej gospodarki — mówi Władysław Małkiewicz, brygadista złomiarzy z portowego ZRZ. — Jeśli zbierzemy więcej złomu, to mniej sprowadzimy rudy żelaznej z zagranicy, mniej wydamy dewiz. Zbierany przez nas złom stanowi cenny surowiec dla hut, z którego potem buduje się statki, dźwigi, mosty, konstrukcje fabryczne dla Nowej Huty i domy mieszkalne. Dlatego dokładamy wszelkich starań, aby plan zbiórki stale przekraczać.

Tak myślą wszyscy złomiarze portowi.

W zbiorze złomu stosują w szerokim zakresie współzawodnictwo pracy, tak indywidualne, jak zespolowe.

— Realizując uchwałę XI Plenum CRZZ nasza grupa złomiarzy podjęła długofalowe zobowiązanie: wykonać do końca maja br. roczny plan zbiórki złomu — oświadczył przepalacz Bogusław Went.

Zobowiązanie to zostało wykonane na 7 dni przed terminem.

Złomiarze ZPS szczegółowo planują sobie pracę na każdy dzień i bieżąco

analizują uzyskiwane wyniki. Mówi o tym zbieracz Władysław Kaspzak.

— Trzeba sobie zadać trud zaplanowania i przygotowania roboty na dzień następny. Bo tylko wtedy możemy być pewni, że wykonamy z nadwyżką dzienne plany zbiórki.

Taką przykładną troską o wykonanie planów zbiórki złomu wykazują wszyscy. Kierownictwo, Oddziałowa Rada Związkowa i organizacja partyjna

Zakładu Robót Zastępczych. Przykładne zainteresowanie i pomoc w wykonaniu planu zbiórki złomu wykazała też dyrekcja ZPS.

Załoga Zarządu Portu Szczecin pragnie utrzymać zdobyte przodownictwo w zbiorze złomu na terenie województwa i na pewno to osiągnie przez użycie wysokiego przekroczenia planu zbiórki złomu.

J. P.

JAN JAKUBOWSKI — PRZODUJĄCY KUCHARZ



Całą swoją pomysłowość tow. Jakubowski stawia na to, aby w każdej szerokości geograficznej dawać załozom odpowiednio dobre i przygotowane posiłki. Są one dobre, smaczne i zawsze apetycznie przyrządzone. Szczególną pilność i troskliwość o jakość jedzenia wykazuje szef kuchni wtedy, gdy sytuacja wymaga od załogi większych niż normalnie wysiłków.

Jakubowski ma rodzinę w Warszawie. Żona jego dobrze wychowuje dzieci. Dziesięcioletni Andrzej jest przodownikiem nauki i podobnie jak ojciec zapalonym... filatelistą. Każdy znaczek przekazywany przez ojca pomaga młodemu przodownikowi poznawać świat i dalekie ludy, które razem z nami stoją w jednym froncie walki o lepszą i jaśniejszą przyszłość, o socjalizm i pokój.

Kucharz przodownik Jan Jakubowski i przodujący uczeń warszawskiej szkoły Andrzej Jakubowski mają jednakowy cel — rzetelnym wykonywaniem swych codziennych obowiązków przagną służyć ofiarnie i bez reszty naszej Ludowej Ojczyźnie. (fp).

G AZETA „Trud“ kończy relację o sprawach grupy Tamary Timoszynej następującymi słowami:

W naszych zakładach przemysłowych pracują setki tysięcy mężów zaufania. Przed każdym z nich otwiera się szerokie pole działania. Każdy z nich ma na swoim odcinku, w swojej brygadzie czynić to, co czyni Tamara Timoszyna, co czyni aktyw w jej grupie związkowej — jeszcze szerzej rozwijać socjalistyczne współzawodnictwo, podciągać pozostających w tyle towarzyszy do poziomu przodujących, przenosić doświadczenia nowatorów, stale troszczyć się o zaspokojenie bytowych i kulturalnych potrzeb robotników i pracowników, całą swoją działalnością wychowywać ludzi w duchu komunistycznym, rozwijać ich świadomość. Aby to osiągnąć, trzeba pracować z sercem, sumiennie wypełniać swój społeczny obowiązek.

STER na samokrytykę

KOLEJARZE I PORTOWCY muszą lepiej współpracować

W nieodpowiednim czasie i bez należytego przygotowania przystąpił ZPGG do naprawy torów na nabrzeżu Polskim w Gdyni.

Naprawę torów rozpoczęto 18 i 19 maja br. a więc z początkiem tygodnia, kiedy roboty w porcie jest najwięcej. W wyniku niewłaściwego zaplanowania pracy wystąpiły trudności w przeładunkach, zwłaszcza w załadunku dźwigarów na parowiec „Kościuszkę”. Na skutek wyłączenia z eksploatacji 2 torów pierwszej linii często powstawały trudności w manewrowaniu wagonami na nabrzeżu, co znów stwarzało przerwy w załadunku. I tak np. w dniu 19 maja br. na zmianie pierwszej, grupa robotników ze st. byrgadzista Józefem Laskowskim straciła na wyczekiwanie 1 godzinę.

Potrzebna naprawy torów nie wypłynęła nagle. Można było przeciec po porozumieniu się z PKP wykonać te roboty w okresie słabszego nasilenia pracy w porcie. Lecz o tym nikt nie pomyślał.

Przystępując do naprawy torów, Zarząd Portu nie przygotował też na czas podkładów do wydylowania międzytorza, na skutek czego niepotrzebnie przedłużony się uporządkowanie odcinka nabrzeża.

Robotnicy pragnęli usprawnić manewrowanie wagonami na nabrzeżu przez częściowe skierowanie ruchu na drugą linię torów. Plan ten jednakże chybił, ponieważ drużyny przetokowe PKP nie mogły się biernie do tego przystosować. Nie było rady. Wagony trzeba było przepychać przez pierwszą linię.

Ten brak zrozumienia, a więc i właściwie pojętej współpracy u drużyn przetokowych PKP doprowadza niekiedy do wręcz groteskowych sytuacji. Zdarzyło się niedawno, że drużyna przetokowa targowała się przez 1/2 godziny z magazynierem Wacławem Krzesińskim, kto ma zdjąć plankę pozostawioną przez robotników na torze: czy kolejarze, czy też robotnicy portowi, których trudno było oderwać od przeładunku. Niestety, kolejarze byli nieugięci w swej niespołecznej postawie. A przecież usunięcie planki wymagało dostów nie półminutowego wysiłku czterech ludzi. Po prostu trzeba było zejść z parowozu (który też czekał), schylić się, ująć plankę i odnieść ją parę metrów na bok.

Koniec końców czynność tę wykonał magazynier przy pomocy przechodzącego w pobliżu st. byrgadzisty Ignacego Stochniałki. Obaj „wyszli z nerwów” i sami wykonali pracę za czterech.

Ten brak zrozumienia i trudności warunków pracy w porcie, znalazły wyraz jeszcze w innym fakcie.

Na skutek obsunięcia się jednego sztapla drobnicy placowej, uległy nieznacznie przesunięciu w kierunku toru paczki blachy. Kolejarze to spostrzegli i zwrócili uwagę magazynierowi. Ten spowodował, że w ciągu 2 godzin sztapel został przepisowo załadunkowany. Dlaczego zatem kolejarze na parę dni zamknęli tor rozjazdu pod magazynem nr 4 (od strony południowej)? Czy takie wypadki mogą świadczyć o dobrej współpracy kolejarzy z portowcami?

Źle pracuje Zarząd Okręgowy ZZPZ w Szczecinie



liśmy starać się o wypożyczenie kosztu mów w innym miejscu. Czy można więc mówić o pomocy ze strony Zarządu Okręgowego? Przecież wypadki te dowodzą nie tylko braku zainteresowania i pomocy, ale świadczą o całkowitej bezrośce i gołosłownym zafatwianiu naszych prośb. To samo zresztą dotyczy funduszy na pracę kulturalno-oświatową, jakie już dawno obiecano nam przydzielić, a których mimo zapewnień nie otrzymaliśmy.

— Trzeba wreszcie, aby Zarząd Okręgowy ZZPZ w Szczecinie zmienił dotychczasowy stosunek do naszych spraw i bliżej zainteresował się trudnościami naszej młodej organizacji związkowej, która wymaga troskliwej opieki. Niewątpliwie wpłynie to dodatnio na całokształt pracy organizacji związkowej w naszej stoczni — kończy tow. Ostrowski.

KAM

RADA zakładowa w Szczecińskiej Stoczni Remontowej mimo wysiłku całego aktywności związkowej boryka się w swej działalności z wieloma trudnościami. Przełamanie przeszkód utrudnia brak instrukcji i wskazówek ze strony wyższych instancji związkowych.

Konieczna jest w tym wypadku opieka Zarządu Okręgowego ZZPZ w Szczecinie, do którego już wielokrotnie zwracano się o pomoc, lecz jak dotychczas bezskutecznie. Kontakt ZO z radą zakładową ogranicza się tylko do zbierania sprawozdań z przebiegu różnych akcji. Zarząd Okręgowy nie interesuje się prawie wcale pracą rady zakładowej. Świadczy o tym choćby fakt, że od początku br. nie był ani razu w stoczni instruktor Zarządu Okręgowego.

Stosunek Zarządu Okręgowego do organizacji związkowej w Stoczni Remontowej najlepiej charakteryzuje wypowiedź przewodniczącego Rady tow. Ostrowskiego.

— Na zakończenie IV kwartału współzawodnictwa pracy — mówi tow. Ostrowski — urządziliśmy uroczysty akademia, połączoną z występami artystycznymi. Ponieważ nie mieliśmy własnych zespołów (jesteśmy przecież młodym przedsiębiorstwem) zwróciliśmy się do Zarządu Okręgowego o pomoc. Przewodniczący ZO przyrzekł nam przystać orkiestrę i zespoły artystyczne i... na tym się skończyło. Ponieważ nie dotrzymano obietnicy musieliśmy ograniczyć program artystyczny uroczystości do deklamacji, solowych występów itd. Po co wyprowadzono nas w pole?

— Ostatnio powstała u nas sekcja artystyczna — mówi dalej tow. Ostrowski — w skład której wchodzi zespół taneczny. Po raz pierwszy miał on wystąpić na akademii pierwszomajowej. Jedną trudnością był brak strojów ludowych. Zwróciliśmy się przeto do Zarządu Okręgowego o ich wypożyczenie. Przyrzeczono że nam przygotować. Wreszcie, kiedy chcieliśmy je odebrać, okazało się, że... niestety strojów nie dostaliśmy. Dosłownie w ostatnich godzinach przed akademią zmuszeni by-

KONIA Z RZĘDEM TEMU ...

W dniu 7 lutego br. zbiornikowiec „Karpaty” otrzymał zezwolenie nr 83/T na uzupełnienie za granicą posiadanych zapasów. Wszystko formalnie, z podpisami, pieczęciami itd. Ale treść zezwolenia nasunęła st. mechanikowi „pewne, aczkolwiek nieduże zastrzeżenia”. Statek bowiem zapotrzebował tarcze do noży „vidia” w ilości 2 sztuk, dział zaopatrzenia natomiast wydał zezwolenie na zakup (cytuujemy dosłownie pkt 4 zezwolenia) „farba do vidii — szt. 2”. Otóż to. Farba do „vidii”? Przewertowaliśmy wszystkie dostępne katalogi materiałowe i nie natrafiliśmy na chociażby małą wzmiankę o takim dzwolu. Konia z rzędem ofiarujemy temu, kto kupi nieszczęsną farbę.



Fakt ten dowodzi raz jeszcze, że niektórzy pracownicy działu zaopatrzenia PLO wykonują zupełnie mechanicznie swoje obowiązki. Dowodzi to nadto braku odpowiedzialnego przygotowania fachowego pracownika załatwiającego zamówienia statków, jak również braku kontroli ze strony kierownictwa

O WŁAŚCIWĄ PRACĘ RAD ZAKŁADOWYCH Z KORESPONDENTAMI

KORESPONDENCI robotniczy śmiało i otwarcie stosujący oręż krytyki i samokrytyki, stoją w pierwszych szeregach tych, którzy własną pracą przyczyniają się do usuwania niedomog i braków oraz mobilizują masę pracującą do coraz to nowych osiągnięć.

Aktyw związkowy miał już niejednokrotnie możliwość przekonać się, jak wielką pomoc w pracy, w ujawnianiu różnego rodzaju niedociągnięć, w tepieniu biurokracji, kumoterstwa i sobiepaństwa stanowią oddolne głosy krytyczne.

Dążąc do umocnienia więzi z masami, rady zakładowe powinny więc sprawnie i żywo reagować na ujawniane niedomogania oraz bolące swych załóg. Ważnym czynnikiem pogłębiania tej łączności z masami członkowskimi są korespondenci — ci, którzy ujawniając niedociągnięcia i sygnalizując o brakach w terenie, zwracają uwagę na aktualne postulaty mas.

CRZZ w swych wskazaniach niejednokrotnie podkreślała znaczenie ruchu korespondentów dla sprawy polepszenia stylu pracy związkowej i pogłębienia łączności z masami. Takie uwytykanie roli korespondentów znajdujemy m. in. w piśmie powitalnym, skierowanym przez CRZZ do uczestników I Krajowego Zjazdu Korespondentów Robotniczych i Chłopskich:

„Związki zawodowe — głosi m. in.

pismo CRZZ — jako powszechna organizacja klasy robotniczej, są szczególnie zainteresowane w tym, aby jak najszerszy aktyw robotniczy czynnie wstąpił do pracy. By w ten sposób jeszcze bardziej skutecznie walczyć z wszelkimi objawami biurokracji i marnotrawstwa.

Ruch korespondentów jest potężnym narzędziem w mobilizowaniu mas pracujących do wykonania planów produkcyjnych oraz nieustannej troski o codzienne warunki materialne i kulturalne mas pracujących.”

W naszym resortie wiele ogniw związkowych potrafi współdziałać z korespondentami i opiekować się nimi. Rada zakładowa ZZPZ w Szczecińskiej Stoczni Remontowej docenia rolę korespondentów. Często analizuje ona na posiedzeniach pracę z korespondentami i skuteczność ich działania. Mimo wielu jeszcze trudności rada zakładowa zdaje sobie sprawę z tego, że aby korespondent mógł w pełni spełnić swe zaszczytne zadanie, należy mu zapewnić pełne możliwości pracy i otoczyć go trwałą opieką. I chociaż w praktyce napotyka na szereg trudności, to jednak rozumienie dla spraw rozwoju ruchu korespondentów świadczy o jej stosunku do prasy i oddolnej krytyki.

Lecz niestety, jeszcze niektóre rady zakładowe nie doceniają znaczenia ruchu korespondentów. Nie zdają one sobie sprawy z tego, że izolując się od

korespondentów, nie wsłuchując się w krytyczne głosy, rezygnują z wielkiego pomocnika w swej pracy, jakim jest gazeta, zaniedbują niezmiennie ważną formę więzi z masami członkowskimi. Przykładów tego rodzaju jest wiele.

Np. Klub Korespondentów „Steru” przy Zarządzie Okręgu ZZPZ w Szczecinie istnieje od maja ub. r. Mogłoby się wydawać, że okres jednego roku wystarczy na to, by praca tej instancji związkowej z korespondentami nabrała cech ciągłości i systematyczności. Z pewnością byłoby tak, gdyby Zarząd Okręgu przejął chociaż trochę zainteresowania pracą klubu, gdyby włączył w jego działalność i dopomógł usunąć powstałe trudności. Niestety — uporczywy brak troski ze strony Zarządu spowodował całkowite zahamowanie działalności klubu.

Prawie na wszystkich statkach naszej floty są korespondenci „Steru”. Niektórzy z nich są nawet bardzo aktywni. Lecz na wielu jednostkach naszej floty korespondenci zostali jedynie formalnie wytypowani na ogólnych zebraniach załógowych. Po zebraniu pozostawiono ich samym sobie. Nic więc dziwnego, że wielu korespondentów rzadko lub wcale nie pisze do redakcji. Organizacje związkowe na statkach nie pomagają im w pracy, nie podsuwają zagadnień, nie wskazują na różne sprawy i wreszcie nie mobilizują korespondentów do aktywnej pracy. Przykłady takie spotykamy na „Pulańskim” i „Lublinie”.

Nielepiej przedstawia się sytuacja w portach, gdzie rady zakładowe i oddziały biernie odnoszą się do rozwoju ruchu korespondentów.

Czego dowodzą te fakty?

Dowodzą one braku lub niechęci zrozumienia celu krytyki i samokrytyki. Brak zainteresowania się pracą korespondentów i lekceważenie ich — to krótkowzroczność niektórych rad zakładowych, które nie zawsze rozumieją, że tam, gdzie idzie o dobro zakładu pracy, należy zmobilizować wszystkie siły.

Rozwijanie krytyki i samokrytyki, to sprawa naszego wzrostu ideologicznego i politycznego, naszej odporności wobec poczynań wroga, bojowości naszych szeregów, wzrostu naszego budownictwa. Jest to sprawa stałego zacieśniania więzi aktywu z masami członkowskimi, wzrostu autorytetu związku, bez których niemożliwa byłaby realizacja naszych wielkich zadań.

Dlatego też rady zakładowe powinny dokładnie i szczerze przeanalizować swoją dotychczasową pracę w dziedzinie rozwoju ruchu korespondentów, aktywnie przystąpić do usuwania braków — przez co przyczynią się do podniesienia na wyższy poziom pracy związku.

Z. MAKOWSKI

Dyrekcja Gdynskiej Stoczni Remontowej winna dopomóc w wysyłce złomu



Marteny czekają na złom” — to hasło, którym winien żyć każdy zakład przemysłowy, a szczególnie wielkie zakłady, których podstawowym materiałem są właśnie wytwory hutnicze. Gdynska Stocznia Remontowa zbiera i odsyła złom planowo. W pierwszym kwartale br. wysłano 65,4 ton złomu żeliwnego, tj. wykonano plan w 130,8 proc.

Nie znaczy to jednak, że w Gdynskiej Stoczni Remontowej zrobiono już wszystko w sprawie zbiórki złomu. Tow. Woźniak, który jest odpowiedzialny za załadunek złomu, skarży się na brak ludu i taboru wewnątrz zakładowego. Powoduje to gromadzenie się złomu na terenie stoczni w różnych miejscach, a gdy wagon jest podstawiony, szczupła brygada nie jest w stanie załadować go bez przekroczenia czasu do zwolnionego na postój. Z tego względu wagon odchodzą niedoładowane niekiedy o 10 ton.

Dyrekcja powinna rozwinąć to zagadnienie i zwiększyć w razie potrzeby liczebność brygady, a przede wszystkim usprawnić zwożkę złomu pod wagony. Każda tona złomu wysłana w odpowiednim czasie do hut, to tony blachy, kształtowników i rur, których brak już nieraz zaważył na niewykonaniu planu produkcyjnego.

Jednocześnie należy stwierdzić, że brygada tow. Woźniaka pracuje naprawdę z poświęceniem. Cały wysiłek byrgadzisty jest skierowany na to, by zdążyć na czas, aby wagon odszedł peł-

Mak

Dlaczego tak późno?

Było to na początku marca br. Holownicy jeden po drugim opuszczały swe zimowiska, aby rozpocząć żeglugę na Odrze. Wiele mechaników po dokładnym przeanalizowaniu swych możliwości i zapoznaniu się ze stanem technicznym maszyn na swych jednostkach, zobowiązało się pracować metodą Burłakowa i utrzymać statki przez 2 lata w eksploatacji.

Tymczasem kierownictwo Ekspozytury w Szczecinie dopiero 20 maja br. zorganizowało pierwszą naradę mechaników poświęconą omówieniu i rozpowszechnieniu metody Burłakowa. Dopiero na tej naradzie mechanicy otrzymali do rąk skrypty radzieckiego wodniaka Burłakowa, z których będą mogli czerpać wskazówki do swej dalszej pracy.

Zachodzi teraz pytanie: czy ta narada nie była trochę spóźniona? Przecież gdyby zorganizowano ją przed rozpoczęciem sezonu nawigacyjnego, już dziś wodniacy mogliby poszczycić się pewnymi osiągnięciami. Tymczasem przez 10 tygodni mechanicy szczecińskich holowników zdani byli na własne siły. Ekspozytura bowiem do czasu narady nie interesowała się zbytnio sprawą rozwoju metody Burłakowa na swych jednostkach.

(iks)

CZY TYLKO DO TRZECH RAZY SZTUKA?



tylko 2 godziny. Dzięki bowiem interwencji pracowników magazynu oraz Michała Doroszyńskiego, który reprezentował czynnik społeczny, celnicy zezwolili wyjątkowo na przewóz ładunku bez listu.

Nazajutrz, tj. 21 maja historia powtórzyła się z tą tylko różnicą, że 8 robotników czekało prawie 3 godziny nie tylko na list konwojowy, ale i na samochód, który się spóźnił.

Skrzynie z tym samym ładunkiem leżały jeszcze i w innych magazynach. Jeśli dalszy przewóz będzie się odbywał w dotychczasowym tempie, to wysokowartościowy ładunek może ponieść poważną szkodę.

Z opisanych faktów wypływa prosty wniosek. Kierownictwo Wydziału winno lepiej organizować pracę, aby uniknąć marnotrawstwa czasu roboczego ludzi oraz środków transportowych.

J. PAŁKIEWICZ

Tu mówi inspektorat - radio

Polskie Linie Oceaniczne mają przejąć od MORS cały sprzęt radiowy. Nie może to jednak nastąpić, gdyż odpowiedzialny za to inspektorat nie dysponuje odpowiednim pomieszczeniem, w którym można byłoby złożyć cenny materiał. Pomieszczenie na magazyn sprzętu radiowego musi być suche, przewiewne i dobrze zabezpieczone.

Zwracano się do ZPGG o umożliwienie składowania sprzętu w jednym z magazynów. W dniu 29 kwietnia br. otrzymano odpowiedź, że niestety z powodu braku powierzchni składowej, jak również odpowiedniego zabezpieczenia, jakiego wymaga sprzęt radiowy, ZPGG nie może wydzierżawić magazynu.

MORS — dotychczasowy posiadacz sprzętu też nie wyraża zgody na dalsze składowanie i tłumacząc się swoimi potrzebami nalega na szybkie odebranie materiału.

W związku z koniecznością przejęcia sprzętu, dykcja PLO winna dopomóc inspektoratowi w znalezieniu nadającego się na ten cel pomieszczenia i nie doпустить do składowania cennych materiałów w warunkach, które wpłynęłyby na obniżenie ich wartości.

(2)

X MISTRZOSTWA EUROPY



w Boksie

W NIEDZIELE 24 ub. m. odbyły się w Warszawie finały X pięściarskich mistrzostw Europy. W walkach finałowych wystąpiło: 7 reprezentantów Polski, 5 pięściarzy z Węgier, NRD, Irlandii i Anglii.

W walce między Kukierem (Polska) i Majdlochem (CSR), po pięknej walce zwyciężył zdecydowanie na punkty Kukier.

Drugie spotkanie w wadze koguciej przyniosło sukces ponownie reprezentantowi Polski Stefanukowi, który wypunktował doskonale boksera radzieckiego Stepanowa.

Trzeci tytuł mistrzowski dla barw Polski zdobył w wadze piórkowej Kruza po emocjonującej walce z silnym i szybkim zawodnikiem radzieckim Zasuchinem.

W wadze lekkiej spotkali się zwycięzca Antkiewicza młody zawodnik radziecki Jengibarian z Węgrem Juhaszem. Wygrał zdecydowanie na punkty Jengibarian.

Piękną porównującą walkę stoczył nasz młody reprezentant Drogosz w wadze lekkopółci-

sredniej. Przeciwnikiem jego był Milligan (Irlandia), który musiał uznać wyższość Polaka we wszystkich trzech rundach.

W wadze półśredniej spotkali się dwaj starzy rywale Chychła i Szczepakow (ZSRR). Po wyrównanej walce tytuł mistrzowski uzyskał Chychła.

Wells (Anglia) i Resch (Niemcy zach.) spotkali się w finale wagi lekkosredniej. Wysoki posiadający długie ręce Wells walczył na dystans, punktował przeciwnika we wszystkich trzech rundach i wygrał przekonywująco na punkty.

Następna walka stoczyli w kategorii średniej reprezentant Czechosłowacji Koutny i Wemhöner (Niemcy zach.). Mimo napomnienia, jakie otrzymał w III rundzie Wemhöner, wygrał na punkty dzięki lepszej walce w II rundzie i dobrej końcówce.

Gryziak w wadze półciężkiej uległ nieznacznie na punkty zawodnikowi NRD Nitsche, stosunkiem głosów sędziowskich 2:1.

Ostatnią walkę o tytuł mistrza Europy w boksie stoczyli w wadze ciężkiej Soczkaś (ZSRR) z Węgrzynakiem. Zwyciężył, mając przewagę we wszystkich trzech rundach Soczkaś.

Każde zwycięstwo polskiego i radzieckiego boksera było udokumentowaniem polityki umasowienia sportu wśród najszerzych warstw młodzieży i ludzi pracy, było rezultatem troskliwej opieki, jakiej doznają sportowcy w Polsce i Związku Radzieckim.

Jak długo kroniki naszego pięściarstwa pamiętała, nie odnieśliśmy tak wspaniałego sukcesu jak podczas X mistrzostw. To, że jako pierwsi w historii amatorskiego boks w świecie doprowadziliśmy do finałów 7 zawodników, właśnie w warunkach istnienia władzy ludowej, mówi za siebie, świadczy najlepiej o rozmachu ludowego sportu, o wielkich moralach naszych sportowców, wychowanków Polski Ludowej, o młodych żołnierzach i ZMP-owcach, którzy znaleźli się w naszej narodowej reprezentacji.

Mistrzostwa Europy w boksie zakończone. Nie zakończyła się jednak praca nad dalszym wzrostem naszego sportu, nad dalszym pogłębieniem przyjaźni między sportowcami wszystkich narodów miłujących pokój.

NA WYŚCIGI ZE ŚMIERCIĄ

NIEBO było nad wyraz pogodne. Z lekka falowała powierzchnia morza muskana delikatnym powiewem wiatru. Poranna mgła rzędła w blaskach wstającego słońca, odnając nieskazitelną zielono-niebieską barwę morza i delikatny błękit nieba. Tylko miejscami na horyzoncie można było doszć ciemny pióropusz dymu i czarna sylwetka statku.

Parowiec „Gopło” dziarsko prul fale Bałtyku. Miarowy rytm pracujących maszyn dobiegał na pokład odległym, przytłumionym echem. Marynarze w rozpiętych bluzach uwiązali się po całym pokładzie. W słońcu lśniła farba, tu i ówdzie syczał było chrobot dokręcanych śrub i stuk młotów odbijających rdzę. Jeszcze tylko dziesięć dni pozostało do Pierwszomajowego Święta. Zobowiązanie musi być wykonane na czas.

Marynarze wiedzą, że na wszystkich statkach naszej floty wrę gorączkowa praca, że nie ma takiego marynarza, który by nie pragnął uciec z dwójnym wysiłkiem dzień i Maja. Mechanicy, którzy zobowiązali się przejrzeć i zakonserwować wszystkie urządzenia przeładunkowe, co chwilę wchodzi na pokład, nadadzają się, by wreszcie w skupieniu zabrać się do roboty.

„Jeśli pogoda się utrzyma, a przeładunek w Antwerpil odbędzie się bez przeszkód, zdążymy na pierwszego do kraju” — myślał marynarze.

BYŁO południe, kiedy parowiec „Gopło” dopłynął do latarniowca w pobliżu Kiełu. Pilot winnie wspiął się po trapie na pokład.

Krótki rozkaz i statek znów energicznie prul fale.

Z głośnym piskiem przeleciała nad statkiem mewa. Za nią druga i trzecia. Przysięgł jest ujrzeć na morzu ptaka — w tym bezkresnym przestworzu wodnym jest on prawdziwym przyjacielem. Niejednego marynarza pomyślał w tej chwili o kraju, o domu i rodzinie. Na niedługo gorzkiej twarz pojawił się radosny uśmiech.

Wtem wszyscy błyskawicznie poderwali się z miejsc. Goniąc spojrzeliem za lotem ptaków dostarli do linii horyzontu niezwykły widok. Oto na z lekka sfalowanej powierzchni wody martwo kołysał się kadłub jachtu. Ożaglowany maszt beznamiętnie kładł się na falach. Obok w pewnym oddaleniu od siebie wynurzały się z morza dwie głowy...

Tonę — rozległy się krzyki na pokładzie.

Pilot szturchnięty w ramie obejrzał się. Wachtowy marynarz, który stał obok na mostku, wyciągnął dłoń w kierunku, gdzie zniknęły mewa. Lecz zanim pilot zorientował się w sytuacji, pojawił się kapitan.

— Halo! Ladies and gentlemen! Zaraz zaczną się zawody w biegu maratońskim. Możecie robić zakłady!

Znowu zalkały saksofony i przy huku bębnow wyszli na start mężczyźni i kobiety.



Zadźwięczały dzwonki. Szybko. Błyskawicznie. Przerzywanym basem zawyla syrena. Statek posłuszny dźwiękom sternika zatoczył półkole.

— Cała naprzód!

Rozpoczął się wyścig — ze śmiercią. Dwie głowy coraz częściej znikwały pod wodą, co raz odciążając wynurzały się beznamiętne ręce tonących.

Smarkacze — mruknął ktoś ze złością, gdy statek przybliżył się o tyle, że wyraźnie można było już dostrzec dwie młode, blade z wyczerpania twarze.

Wiele znanych bohaterów czynów, wielkich i małych. Bohaterskie były rejsy statku „Karpata”. Odwaga i męstwem zaimponowała światu załoga „Czecha”. I wtem, że nie ma sprawy ważniejszej nad życie ludzkie. Nieść pomoc — to święty obowiązek. Nasi marynarze nie sprzeniewierzyli się nigdy temu nakazowi. Szturm czy pogoda — zawsze gotowi są spełnić swój obowiązek. W imię człowieka.

Stop!

Statek tracąc bieg zwolna dopływał do rozbitków. Plusnęły koła ratunkowe. Z łoskotem opadł za burzę trap szturmowy.

Straszliwy wysiłek ramion tonących. Z trudem zacerpnięty haust powietrza. Najwyższy czas. Oto dionie bosmana opasują zmęczone ciała zbawcza lina. Uratowali.

PIERWSZA odzyskała przytomność dziewczyna. Rozglądając się po kablinie, gdzie udzielono jej pierwszej pomocy, zapytała.

— Czyj statek?

Usłyszawszy odpowiedź uśmiechnęła się przez łzy.

— Dziękuję wam, polscy marynarze. Nigdy nie zapomnę...

Miała siedemnaście lat. Jej towarzyszy również serdecznie dziękował marynarzom. Tymczasem radiotelegrafista wystukiwał depesze: „Wieżni rozbitek. Przygotować pomoc lekarską”.

Za rufą „Gopla” żałośnie sunął pochylony jacht.

Przycumowano przy słuzach Kanału Kiłońskiego. Wkrótce zjawił się lekarz. Rozbitków, którzy stopniowo odzyskiwali siły, sprowadzono na ląd.

Ostatni połączony uśmiech. Ostatni połączony gest...

I znów na statku praca potoczyła się zwykłym codziennym trybem.

Na podstawie korespondencji Pawła Kędziora opracował Henryk Szczerwski

—

W PEŁNEJ chwały księża rewolucyjnych tradycji Radzieckiej Marynarki Wojennej poczesne miejsce zajmują karty poświęcone bohaterkiej załodze pancernika „Potiomkin”, która jako pierwsza zorganizowała grupę carskich sił zbrojnych opowiadającą się po stronie rewolucji.

Był to brzemienny w wydarzenia rok 1905. Miasta i wsie carskiej Rosji ogarnięte potężne fale strajków i powstań. Chciał się niepokojąco na swych gładkich nogach kolos absolutyzmu. Pod przewodem partii bolszewików kierowanej przez Lenina i Stalina klasa robotnicza Rosji oraz chłopstwo wystąpiły zbrojnie przeciw uciśkowi rodzimych kapitalistów i obszarników. Plamie rewolucji ogarnęły cały kraj. Strajkowali robotnicy Baku, Łodzi, Iwanowo-Wozniesieńska. Krawacze starcia z wojskiem carskim toczyły się na ulicach Odessy, Warszawy, Rygi, Łodzi. Chłopi zagarniali obszarniczą ziemię, podpalali obszarnicze dwory i pałace, zabierali zapasy zboża, dzieląc je pomiędzy głodujących.

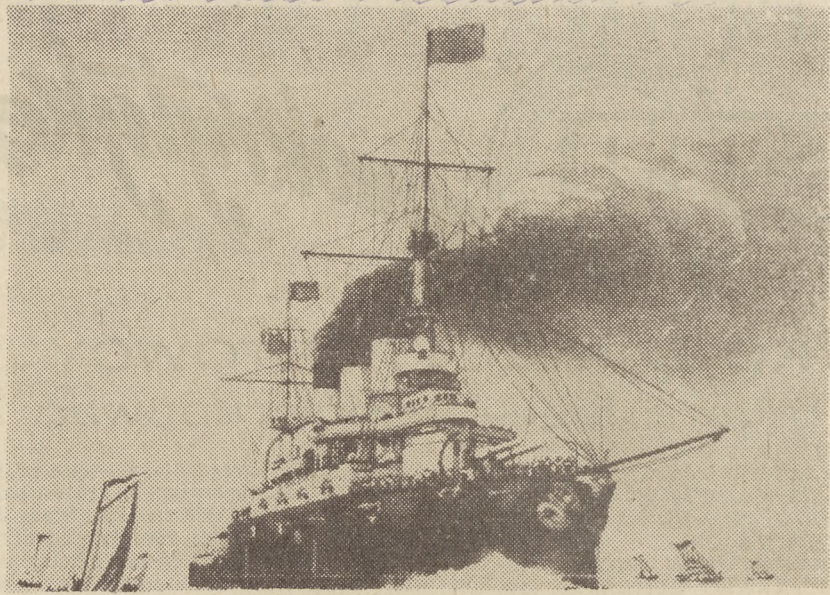
W czerwcu 1905 roku wybuchło powstanie w rosyjskiej eskadrze czarnomorskiej: na pancerniku „Kniaź Potiomkin” — Tawriczeskiej — załoga podnosiła czerwona banderę i rozprawiła się ze znienawidzonymi oficerami kierującą okręt do Odessy, gdzie trwała właśnie powszechny strajk robotników. Pod osłoną dział okrętu oddziały marynarzy lądowały na brzegu i wspomagają ludność Odessy w jej walce z wojskiem.

Przeżeni admirałowie skierowali przeciw zbuntowanemu pancernikowi całą eskadrę. Na redzie Odessy nastąpiło spotkanie. W kierunku samotnego okrętu kierują się lufy dział kilkunastu jednostek. Gdy na rei flagowego pancernika eskadry podniesiony został rozkaz otwarcia ognia — wydaje się, że natychmiastowa złuba „Potiomkina” jest nieuchronna. Lecz nie pada ani

jeden strzał. Marynarze eskadry odmawiają strzelania do swych towarzyszy-powstańców. Groźba wybuchu buntu na okrętach kierowanych przeciw „Potiomkinowi” jest tak poważna, że dowództwo daje za wygraną: powstańcy pancernik pod czerwona banderą defilują dumnie wzdłuż groźnej linii eskadry i spokojnie oddala się na pełne morze.

Jednakże samotny okręt odcięty od bazy, pozbawiony węgla i provisionsu nie ma szans na kontynuowanie walki. Pancernik udaje się ku brzegom Rumunii i tam zostaje internowany w porcie Constanza.

Ci z jego załogi, którzy później wpa- dają w ręce rządu carskiego, oddani zo-



PANCERNIK „POTIOMKIN”

stają pod sąd. Część zostaje stracona, część — zesłana na katorgę.

Pomimo porażki, fakt powstania na „Potiomkinie” miał niezwykle doniosłe znaczenie w historii rewolucji. Oto co pisze na ten temat historia WKP (b): „Powstanie na pancerniku „Potiomkin” było pierwszym masowym wystąpieniem rewolucyjnym w armii i flocie, pierwszym przejęciem znacznego oddziału wojsk carskich na stronę rewolucji. Powstanie to sprawiło, że myśl o przyłączeniu się armii i floty do klasy robotniczej, do ludu stała się dla mas robotniczych i chłopskich, zwłaszcza zaś dla samych mas żołnierskiej i marynarskiej, bardziej zrozumiała i bliska”.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

POMYŚL

Sylabówka

Z sylab: Au, brow, cy, dą, dą, dą, dy, e, ja, ja, ka, ka, ki, mo, mos, na, na, nie, nik, ni, Die, ra, ro, ski, sile, sław, ty, we, wie, żać — utworzyć trzysylabowe wyrazy, z których dwa sąsiadnie mają jedną wspólną sylabę. Po trafnym odgadnięciu i odczytaniu środkowego rzędu otrzymamy nazwę jednego ze statków naszej floty handlowej.

Nazwanie wyrazów: 1-13 łódzie jedno, lub dwuosobowe, 2-14 skupienie gwiazd w gwiazd.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

dozbiórze, 3-15 jedno z miast włoskich, 4-16 bohaterki statku Rewolucji Październikowej, 5-17 inaczej: niepopularny, 6-18 zdrobnienie imię żeńskie, 7-19 inaczej: starać się dobiegać, 8-20 przeciwieństwo od stojący (np. powodzi), 9-21 gaj karłowatych dębachów, 10-22 jedno z polskich zagłębi węglowych, 11-23 komary zwrotnikowe, 12-24 mieszkaniec okolic podbiegunowych.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Zacieśniamy więz z Czytelnikami

W przeddzień rozpoczęcia „Dni Oświaty, Książki i Prasy”, tj. 16 maja br. redakcja „Ster” zorganizowała spotkanie swojego zespołu z robotnikami i pracownikami Szczecińskiej Stoczni Remontowej.

Spotkanie to miało przebieg bardzo atrakcyjny i upłynęło w wesołym nastroju. Bogaty program artystyczny w wykonaniu zespołów „Artosu” i ZPS, przepłataną pełną dowcipu i satyry konferansjerkę dostarczył widzowi dużo humoru i wiele wrażeń.

Zebrani na sali stoczniowej żywo reagowali na płynącą ze sceny krytykę, która wskazywała na niektóre niedociągnięcia w życiu i pracy załogi stoczniowej.

W wyniku tego bezpośredniego spotkania zespołu redakcyjnego ze stoczniowcami, została zacieśniona więź między pismem a Czytelnikami.

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga RP — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Łódzki Redaguje Folegium — Adres Redakcji Gdańsk, Al. Wojska Polskiego 13. Tel. Redakcji 428-34. Zamówienia i wplaty na prenumeratę przyjmują Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych, Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 13 na konto PKO — Gdynia nr 11-110-55152. Oplaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: miesięcznie zł 0.80, kwartalnie zł 2.40, półrocznie zł 4.80, rocznie zł 9.60. Nakład 14.000 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne Pap. rot. sat. 75 gr. 102 cm, klasa VII, oddano do druku 30. V. 53, druk ukończono 30. V. 53, zam. nr 1500 — W-4-10206