

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 | GDAŃSK, 28 CZERWCA 1953 R. | NR 13 (59)

List uczestników Krajowego Zjazdu Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Żegluga do towarzysza Bolesława Bieruta

Do

Przewodniczącego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej TOWARZYSZA BOLESŁAWA BIERUTA.

I Krajowy Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Żegluga PRL, obradujący w dniach 20 i 21 czerwca 1953 r. w Gdyni, wyrażając najgorętsze pragnienia wielotysięcznych rzesz członków naszego Związku, wybrał Was pierwszym delegatem na III Kongres Związków Zawodowych. Prosząc o przyjęcie wyboru, pragniemy jednocześnie zapewnić, że w naszej dalszej pracy i walce kierując się Waszymi wskazaniem i nauką, które uczą nas, jak przezwyciężać trudności, budować potęgę i szczęście naszej ukochanej Ojczyzny.

W myśl Waszych wskazań będziemy nieustannie i uparcie walczyć o realizację i przekraczanie zadań Planu 6-letniego w marynarce handlowej, portach, żegludze śródlądowej oraz o pełne wykonanie planów w rybołówstwie i stoczniach remontowych.

W tym celu będziemy dążyć do dalszego rozwoju współzawodnictwa pracy, do przenoszenia doświadczeń produkcyjnych metod pracy radzieckich towarzyszy, do ugruntowania socjalistycznej dyscypliny pracy. Z całą bezwzględnością i stanowczością będziemy marnotrawstwa, walczyć o socjalistyczny stosunek do mienia społecznego.

Dążyć będziemy do stałego wzmacniania sił obronnych naszego ludowego państwa, zaostrzać będziemy czujność rewolucyjną — jak Wy nas zawsze uczycie — będziemy bezlitośnie demaskować i zwalczać wszelkich szkodników i wrogów naszej Ojczyzny, tak w kraju jak i za granicą.

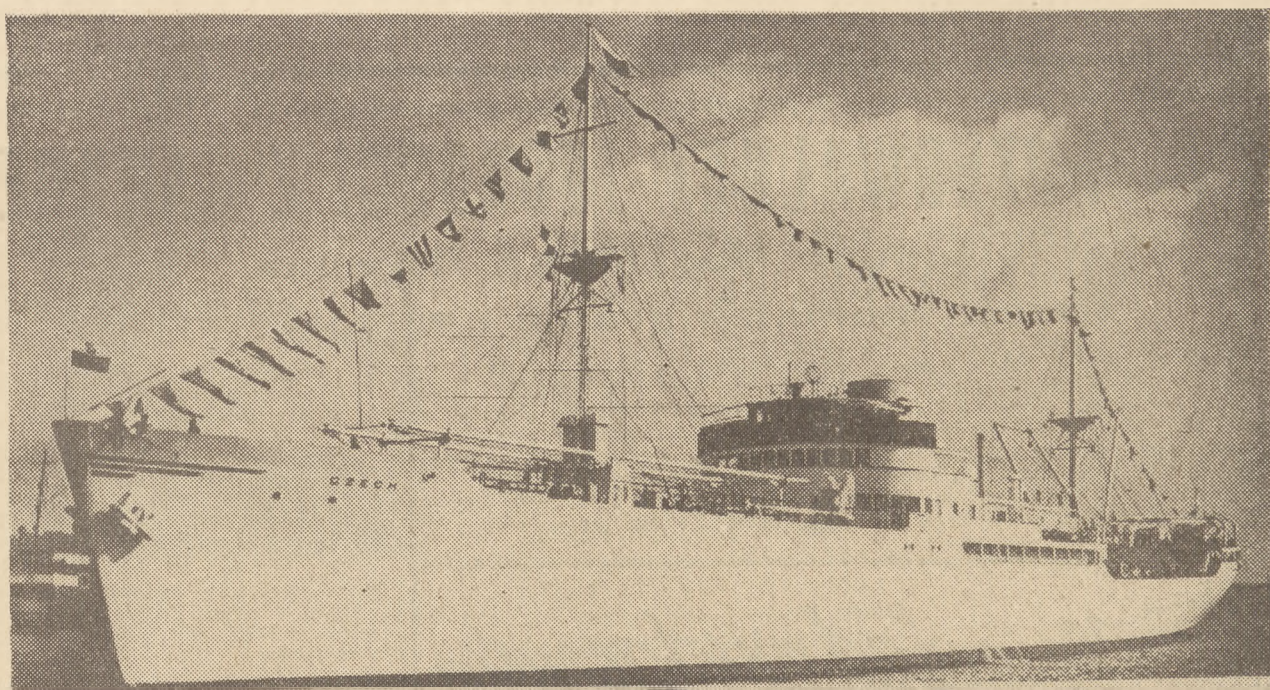
Zwalczać będziemy propagandę wroga, która stara się osłabić jedność naszych załóg. W uporczywej walce o realizację naszych zadań marynarze, rybacy, wodniacy, portowcy i stocznicy poprzez systematyczną pracę masowo-polityczną będą nieustannie podnosić swój stopień uświadomienia ideologicznego.

Drogowskazem w codziennej pracy wychowawczej są dla nas nieśmiertelne nauki Towarzysza STALINA.

Wcielać będziemy w życie wytyczne naszej Partii i Wasze wskazania. Wychojąc będziemy naszych członków Związku w duchu głębokiego patriotyzmu, internacjonalizmu, w duchu współpracy i braterstwa ze wszystkimi pokój milującymi narodami, w duchu nienawiści do wszystkiego co wsteczne i zaborcze.

Zjednoczeni we Francję Narodowym pod przewodnictwem czołowej siły mas pracujących — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, naszą codzienną pracę służącą będziemy wielkiej sprawie zwycięstwa socjalizmu i pokoju.

Przyrzekamy, że pod Waszym kierownictwem uczynimy kraj nasz — krajem produkującej żegluga, rybołówstwa i portów światowych.



Pod banderą Polski Ludowej

INŻ. STANISŁAW BUKOWSKI

Podsekretarz stanu w MŻ

cie i imporcie towarów, oni zgarniali zyski, które przynosił transport morski.

Nasza ludowa flota stała się instrumentem gospodarki narodowej, a porty bazami przeładunkowymi o znaczeniu światowym.

Nasza biała-czerwona bandera dumnie powiewa na morzach i oceanach. Znajdą ją i witają z radością porty Albanii, Bułgarii, Rumunii, porty Związku Radzieckiego — Odessa, Leningrad i Murmańsk. Z uśmiechem pozdrawia ją robotnik portowy w Genui, Atwerpii, Londynie, Lulei. Nasze statki zawiozły radzieckie zboże głodującej ludności Indii, nasza flota złamała blokadę imperialistów zastosowaną wobec Chin Ludowych.

W roku ubiegłym i bieżącym rozwinęły się linie dalekiego zasięgu, zwiększyła się ilość statków na tych liniach, zwłaszcza na regularnej linii chińskiej. Statki nasze dokonują wymiany towarowej między Chińską Republiką Ludową a naszym krajem i krajami demokracji ludowej. Jest to osiągnięcie gospodarcze i polityczne dużej miary, mające poważny wpływ na rozwój gospodarczy zarówno naszego kraju, jak Chin Ludowych i wszystkich krajów obozu pokoju.

Polska — poza Związkiem Radzieckim — ma wśród państw obozu pokoju największą flotę i utrzymuje największą ilość stałych połączeń towarowych z najbliższymi portami. Nasza flota handlowa ułatwia eksport i import towarów, poza Chińską Republiką Ludową, takim krajem, jak Albania, Rumunia, a zwłaszcza Czechosłowacja i Węgry, które nie posiadają dostępu do morza. Bez pomocy naszej floty, musiałyby one bądź ograniczyć do minimum swój handel zamorski, bądź płacić haracz flotom państw imperialistycznych i narazić się na próby imperialistycznego dyktatu.

Zdobywamy coraz pełniejszą samodzielność w zakresie przewozów morskich i przewozy naszej floty przynoszą poważne dochody w dewizach.

Rosną z roku na rok potrzeby państwa w zakresie przewozów morskich. Rozwija się przecież nieustannie nasza gospodarka narodowa. Będziemy więc nadal rozbudowywać linie regularne, łączące nasze porty z portami świata.

Rozwinęliśmy linie dalekiego zasięgu — chińską i indyjską — nie zmniejszając natężenia ruchu statków naszej floty między portami europejskimi i Bliskiego Wschodu czy Ameryki Południowej. Zwiększamy ilość statków na istniejących liniach. Poprawiliśmy eksploatację floty, zwiększając sprawność techniczną statków, skracając cykl obrotu we flocie. Wyraziło się to zwłaszcza w skróceniu postoju w portach i zmniejszeniu nieproduktywnych zawiązań do obcych portów. W portach najważniejszym zadaniem jest skrócenie do niezbędnego minimum prac przeładunkowych, przez jeszcze lepsze wykorzystanie sprzętu technicznego i czasu roboczego.

Zadania te nasza flota i porty wykonują z honorem. Wraz ze wzrostem zadań rośnie tonaż przewozowy, rośnie ilość statków, poprawia się ich jakość i zdolność przewozowa. A co najważniejsze — marynarz Polski Ludowej i portowiec doskonała się w swoim zawodzie, podnoszą na wyższy poziom swą świadomość i dojrzałość polityczną.

Pracownikom morza stworzyło nasze państwo warunki bytu i możliwości roz

woju osobistego, o jakich nawet marynary nie mogli przed wojną. W szczególny sposób odczuli to marynarze.

Dla ofiarnych i posiadających wieloletnią praktykę marynarzy pokładowych i maszynowych zorganizowano kursy, na których uzupełnili luki w wykształceniu ogólnym i zawodowym. Nie jest to akcja doraźna. Droga do nauki, podniesienia kwalifikacji zawodowych i awansu stoi otworem przed każdym marynarzem. Dziś dawni marynarze są oficerami i kapitanami statków; rekrutuje się spośród nich ponad 50 proc. naszej kadry oficerskiej. Podobną drogę do awansu stworzono przed robotnikami portowymi, z których kilkuset zajmuje odpowiedzialne stanowiska dyrektorów, kierowników, dyspozytorów w portach.

Szkoły wyższe. Wybrzeża w Gdyni, Szczecinie i Sopocie kształcą młodzież w większości robotniczą i chłopską na oficerów pokładowych i maszynowych oraz na ekonomistów — specjalistów transportu morskiego i obsługi statków i portów.

Nie zawiedli portowcy i marynarze zaufania partii i rządu. Szybkość przeładunku w naszych portach mogą być wzorem dla najsłabszych i najlepszych portów w krajach o starej tradycji morskiej. Współzawodnictwo, troskliwa opieka nad sprzętem mechanicznym, ruch racjonalizatorski w portach i we flocie daje potencjalnie przeładunku i blisko dwukrotnie w porównaniu z rokiem 1949. przyspieszenie załadunku i wyładunku statków. Nasi marynarze, wzorem radzieckich towarzyszy, troską o maszynę, remontami na morzu przedłużają okres pływania międzyprzeładunkowego, oszczędzają paliwo, oszczędzają dewizy.

Nasi marynarze godnie reprezentują swoją ojczyznę, klasę robotniczą, cały naród. Nie potrafia ich złamać szlaki, na jakie napotykały w imperialistycznych portach. Wszyscy pamiętamy patriotyczną postawę marynarzy „Batorego” wobec szklan władz amerykańskich. Pamiętamy również dzielniciejszy rejs „Karpata”, przewyciężających trudne warunki nawigacyjne Antarktydy na wodach półkuli południowej; pamiętamy bohaterstwo załogi „Czecha”, ratującej z narażeniem życia w huraganowym sztormie Morza Śródziemnego załogę tonącego egipskiego statku wojennego. Te postawy bojownika o pokój, o honor i wielkość swojej ojczyzny, postawę patriotyczną — internacjonalistyczną zawdzięczają nasi marynarze opiece i pomocy partii.

Wiedzą oni, że ich praca służy całemu narodowi, tak jak cały naród buduje naszą flotę, naszą gospodarkę morską. Nie podobna bowiem już dziś rozdzielić spraw górnika, którego owoce pracy wiozą nasze statki, spraw hutnika, produkującego płyty na nowy statek i maszyny dla statku, od spraw marynarza i portowca. Tak samo bliskie i ważne są sprawy morza dla mieszkańców Warszawy, Łodzi i Krakowa, jak dla pracownika portu szczecińskiego czy gdańskiego.

Nasze osiągnięcia na morzu są sukcesem całego narodu, są wynikiem realizacji linii partii — przewodniczącej mas pracujących, wynikiem realizacji wielkiego programu Frontu Narodowego, skupiającego wszystkich ludzi pracy w walce o pokój i socjalizm.

SPRAWOZDANIE Z KRAJOWEGO ZJAZDU DELEGATÓW ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI ZAMIESZCZAMY NA STR. 2, 4 i 5

ZAŁOGA PAROWCA „KIELCE” WZYWA STATKI PMH DO CZYNU LIPCOWEGO

ZAŁOGA parowca „Kielce” pierwsza odpowiedziała na wezwanie budowniczych huty im. Bolesława Bieruta.

W odświętnej przystrojonej świetlicy zebrała się cała załoga z kapitanem statku Witoldem Brińskim na czele.

Zobowiązanie swe marynarze „Kielce” ujęli w uchwale, która głosi:

„Załoga parowca „Kielce” po zapoznaniu się z planem produkcyjnym III kwartału br., w odpowiedzi na apel budowniczych huty im. Bolesława Bieruta, przystępuje do pracy pod hasłem: „wzimy prędzej, więcej i taniej”.

W imieniu załogi podjęte zobowiązanie zgłosili st. oficer Kalcuk i st. mechanik Kowtun.

Przez skrócenie postoju statku w portach załoga zobowiązała się przewieźć w III kwartale br. około 3 tys. ton towaru ponad plan. Załoga maszynowa postanowiła podnieść do końca roku dotychczasowe zobowiązanie oszczędności bunkru ze 180 na 280 ton. Ponadto postanowiła wyremontować systemem gospodarczym niektóre urządzenia statkowe.

Załoga parowca „Kielce” doceniając wagę ciągłego usprawniania transportu morskiego dla potrzeb gospodarki narodowej wzywa do współzawodnictwa wszystkie statki handlowe PMH.

Na wezwanie załogi „Kielce” jako pierwsi przystąpili do uczczenia czynnem święta 22 Lipca marynarze motorowca „Mickiewicz”. Załoga tego statku już częściowo wykonała i w dalszym ciągu realizuje szereg długookresowych zobowiązań produkcyjnych podjętych na apel parowca „Bytom”.

Przystępując do współzawodnictwa zainicjowanego przez budowniczych kombinatu hutniczego im. Bolesława Bieruta, marynarze „Mickiewicz” zobowiązują się podnieść na wyższy poziom szkolenie zawodowe i ideologiczne, co przyczyni się do pogłębienia świadomości i zrozumienia zadań stojących przed załogą.

Dla zapewnienia wysokiej zdolności eksploatacyjnej statku, załoga maszynowa wykona we własnym zakresie szereg remontów. Dział maszynowy przeszkoli praktycznie w czasie rejsu 13 uczniów Technikum Morskiego Mechanicznego do samodzielnej obsługi maszyn i urządzeń na statku.

... a bydgoscy wodniacy — załogi eksportu Żegluga na Odrze i Wiśle

ZAŁOGA Ekspozytury Rejonowej Żegluga na Wiśle w Bydgoszczy postanowiła uczcić wytyżoną pracą historyczny dzień 22 Lipca. Podjęła ona zobowiązanie przekroczenia swoich zadań do dnia 22 lipca o 19 proc. w tonach i o 17 proc. w tonokm. Ażeby uzyskać tak poważne osiągnięcia, załogi bydgoskie podjęły szereg grupowych zobowiązań.

Brygada Jana Górnackiego z pogotowia technicznego wyremontuje i odda do eksploatacji do dnia 4 lipca dwie zdeklasowane barki „Ż-2017” i „Ż-2082”.

Załogi holowników „Malbork” z kpt. Falińskim, „Narew” z kpt. Przybytkowskim, „Gopio” z kpt. Lietzem, „San” z kpt. Blachowskim, „Toruń” z kpt. Zien-tarą oraz ZMP-owska załoga holownika

W ślad za zobowiązaniami podjętymi przez załogi statków „Kielce” i „Mickiewicz” napływają meldunki z innych jednostek PMH. M. in. marynarze parowca „Hel” donoszą o podjęciu zobowiązań w zakresie samoremontów i ich pomyślnym wykonywaniu.

Również ZMP-owcy z motorowca „Fryderyk Chopin” podejmują i realizują zobowiązania produkcyjne. M. in. wykonują własnymi siłami ztauerkę na statku, co przynosi oszczędności dewiz i skracają postój statku w portach.

Telegramy o włączeniu się do Czynu Lipcowego nadesłały także załogi statków PZM: „Kolobrzeg”, „San”, „Naroc”, „Toruń”.

„Grudziądz” z kpt. Kabacińskim przyspiesza o 4 — 5 dni obrót barek przez wzmocnienie żegluga całodobowej, wprowadzając u siebie metodę „Rusłana” i „Burlakowa” oraz przekrocza do dnia 22 lipca swoje zadania od 20 do 45 proc. Ponadto mechanicy i palacze z holowników „Bydgoszcz”, „Pilica”, „Malbork”, „Poznań”, „Sandacz”, „Toruń”, „Nurzec” i „Wodnik” zmniejszą zużycie węgla o 2 do 5 ton, co da w sumie 35 ton oszczędności. Holowniki motorowe „Grudziądz”, „Tczew”, „Warmia”, „Leszcz”, „Elbląg” oraz „BM 8” zaoszczędzą od 100 — 200 kg ropy, co przyniesie łącznie 1.400 kg, a „BM 9” przekroczy plan przewozów o 25 proc., barki bez napędu „Ż 2058” i „Ż 4011” — o 15 proc.

(Dokończenie na str. 2)

Wzmacniamy siłę gospodarczą i obronną Polski Ludowej na morzu!
Pracujemy ze wszystkich sił nadprzekształceniem Polski w potężny kraj morski!

W NIEROZERWALNEJ JEDNOŚCI Z NARODEM

**ludowa Marynarka Wojenna
strzeże morskich granic naszej Ojczyzny**

JESZCZE nie umilkły salwy artylerii okrętowej, jeszcze ciemne tumany brunatnego dymu unosiły się nad Zatoką Gdańską, jeszcze niedobitki hitlerowskiej armii próbowały przerwać stalowy pierścionek zwycięskich wojsk Marszałka Rokossowskiego, a już na zgłiszczach portów i miast Wybrzeża, wyzwolonych przez Ar-

mię Radziecką i walczące u jej boku Wojsko Polskie, stawał do odbudowy polski robotnik świadomy wielkich orzeczów, jak nie niosła całemu narodowi władza ludowa. Straż nad szerokim 500-kilometrowym Wybrzeżem obiał polski marynarz.

Piękne są morskie tradycje naszego narodu. Dziesięć stuleci bronił naród polski

szerokiego dostępu do morza, a tracąc go pod naciskiem zbrojnej przemocy, wytrwale walczył o jego odzyskanie.

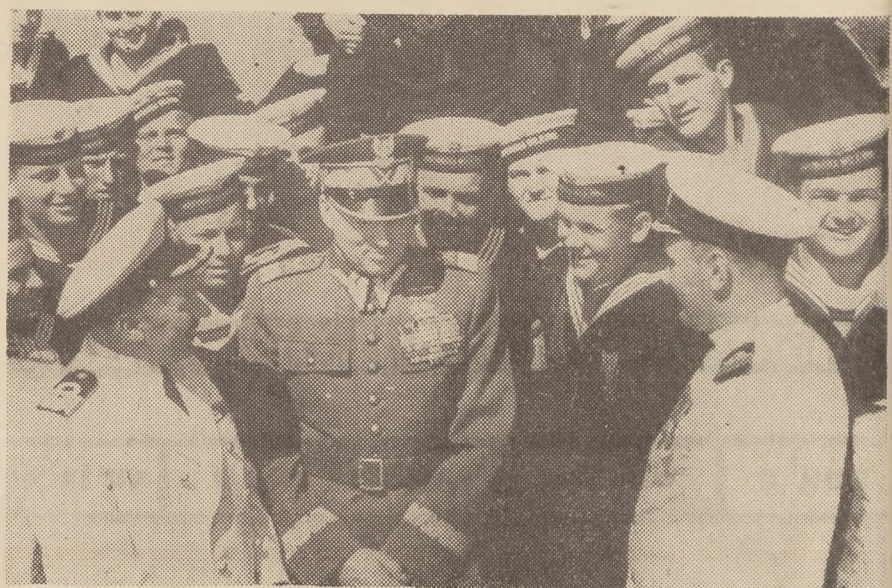
Niejednokrotnie okręty polskie były na morzu nieprzyjaciół silniejszych i liczniejszych, uważanych za największe potęgi morskie ówczesnego świata. Polscy kaprowie zdobywali okręty brytyjskie, szwedzkie i duńskie. 28 listopada 1627 roku marynarze polscy odnieśli wspaniałe zwycięstwo w słynnej bitwie pod Oliwą, gromiąc morskie siły szwedzkie admirała Stjernskjolda.

Naród nasz nigdy nie zapomni pięknych postaci polskich żeglarzy, pływających po morzach całego świata, nieraz pod obcymi banderami, gdy zaborca lub rodzima nia gnateria nie pozwalała im służyć w kraju własnemu narodowi.

Piękną kartę w dziejach polskiego Wybrzeża zapisali w tragicznych dniach września 1939 roku nasi marynarze — obrońcy Westerplatte, Helu i Oksywi. Bohatersko bronił naród polski ojczystych wybrzeży przed najazdem hitlerowskim. Nie mógł jednak odwrócić straszliwej klęski, jaką zgolowali Polsce jej sanacyjni władcy.

Dopiero dzięki historycznemu zwycięstwu Armii Radzieckiej, dzięki bohaterstwu walczącego u jej boku Wojska Polskiego — Polska wróciła nad Bałtyk i oparła się o szerokie 500-kilometrowe Wybrzeże.

Na wody Morza Bałtyckiego wypłynęły okręty wojenne z białą-czerwoną banderą Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Na straży naszych morskich granic, na straży twórczej, pokojowej pracy naszego narodu stanęła ludowa Marynarka Wojenna, składowa część Wojska Polskiego, zbrojne ramię ludu pracującego na morzu.



Marszałek Rokossowski wśród marynarzy

Olbrymiej pomocy w organizacji polskich sił zbrojnych na morzu oraz w wyposażeniu ich w nowoczesny sprzęt bojowy udzielił Związek Radziecki i jego Marynarka Wojenna. Dzięki osobistej inicjatywie Wielkiego Przyjaciela narodu polskiego Józefa Stalina otrzymaliśmy od ZSRR szereg nowoczesnych okrętów wojennych. Oficerowie radzieccy uczyli nasze załogi trudnej sztuki opanowania żywiołu morskiego i walki na morzu, przekazywali polskim marynarzom swe bogate doświadczenia, służyli radą i pomocą w wyszkoleniu ludowej kadry dowódców morskich.

W ciągu minionych lat rozrosła się i okrzepła nasza Marynarka Wojenna, wychowywana w duchu wierności i szacunku dla ludu pracującego miast i wsi, szkolona na wzorach i doświadczeniach radzieckiej Marynarki Wojennej. Zapelniały się synami robotników i chłopów pokłady na szych okrętach i sale wykładowe szkół.

Niewyczerpanym źródłem siły ludowej Marynarki Wojennej jest głęboki patriotyzm naszych marynarzy, ich gorąca mi-

łość do ziemi ojczystej, przywiązanie do postępowych, rewolucyjnych tradycji naszego narodu, duma z niebawmych osiągnięć dnia dzisiejszego. Ludowa Marynarka Wojenna kształtuje nowy typ twardych, uświadomionych politycznie i nieustępliwych ludzi morza.

Natchnieniem naszej ludowej Marynarki są wskazania awangardy polskiej klasy robotniczej, serca i mózgu narodu — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz Wodza narodu Bolesława Bieruta.

Nierozerwalne więzy braterstwa i przyjaźni łączą naszą Marynarkę z Marynarką Wojenną Kraju Rad, marynarką najpotężniejszego państwa na świecie — ostoju naszej niepodległości.

Programem pracy polskich marynarzy wytyczną ich działania są wskazania ukochanego Dowódcy, Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

„Zadaniem marynarzy jest stale doskonalić swoje umiejętności, mnożyć przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego, umacniać dyscyplinę wojskową, nieustannie podnosić i wzmacniać zdolność bojową okrętów i jednostek — umacniać obronność polskiego Wybrzeża”.

Bojowy jest duch naszych marynarzy. Okres ich służby na okrętach wypełniony jest nieustanną pracą, wyczerpanym szkoleniem. Wykorzystując każdą minutę pobytu na morzu, marynarze nasi uczą się mistrzowskiego opanowania sprzętu i techniki wojennej.

Dzień 28 czerwca, Dzień Marynarki Wojennej marynarze polscy witają nowymi sukcesami w służbie i wyszkoleniu dalszymi osiągnięciami w walce o wysoką gotowość bojową, umacnianiem dyscypliny, zaostrzaniem czujności wobec zakusów wroga.

Toteż w Dniu Marynarki Wojennej cały naród polski zajęty budową coraz jaśniejszej i radośniejszej przyszłości, śle gorące, braterskie pozdrowienia naszym ludowym marynarzom, życząc im dalszych, wspaniałych sukcesów w umacnianiu sił obronnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na morzu.

FRANCISZEK WALICKI

Przegląd wydarzeń

SZEROKI rozmach ruchu obronców pokoju napawa lekkiem ciemnym sił faszyzmu i wojny. W dążeniu do zahamowania walki narodów o pokój, siły te chwytają się najbardziej nikczemnych metod.

Ostatnie wydarzenia, jak zamordowanie niewinnych małżonków Rosenberga przez amerykański „wymiar sprawiedliwości”, faszystowskie awantury, wywołane przez nasłanych agentów w Berlinie wschodnim i prowokacyjne zwolnienie przez marionetkę Li Syn-mana jeńców północno-koreańskich z obozów jenieckich wskazują, że siły wojny pró-

buja odegrać się, odepchnąć „widmo” pokoju.

Na ostatnio odbytej sesji Światowej Rady Pokoju w Budapeszcie znakomity pisarz radziecki Ilia Erenburg tak powiedział:

„Siły wojny wcale nie czują się pokonane; porozumienie w Korei jest tylko dla nich pierwszym wielkim niepowodzeniem. Nie tracą one nadziei, że odegrają się gdzie indziej, w innym miejscu”.

W świetle ostatnich wydarzeń słowo te nabierają szczególnej aktualności. Ostrzegają przed samospokojeniem, wzywają do czujności i zdwojenia energii w walce o pokój.

HANIEBNA DATA W HISTORII USA

W DNIU 19 czerwca br. wbrew opinii całej postępowej ludności, zamordowani zostali w USA Ethel i Juliusz Rosenbergowie.

Na dwie godziny przed egzekucją Rosenbergowie pisali do Eisenhowera: „Raz jeszcze uroczyste oświadczamy, że jesteśmy niewinni. Jeśli zginiemy, wina za naszą śmierć spłami Amerykę”.

Ethel i Juliusz Rosenberg kochali prawdę, pokój i równość społeczną. Było to dostatecznym dowodem winy dla ministra „sprawiedliwości” Brownella i prezydenta Eisenhowera, którzy naglili z wykonaniem haniebnego wyroku.

Chcieli oni pokazać, że w kraju, gdzie rządzi prawo linetu, gdzie

gangsterzy decydują o wyborze senatorów i sędziów, walka o pokój jest zbrodnią.

Haniebny mord dokonany na Rosenbergoch wstrząsnął sumieniem wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie. Oburzenie i gniew milionów ludzi znalazły wyraz w potężnych demonstracjach w Paryżu i Londynie, w Rzymie i w Nowym Jorku i w innych miastach amerykańskich.

Rosenbergowie spaleni zostali na krześle elektrycznym. Ale idea, o którą tak bohatersko walczyli, spać nie można. Idea ta zwyciężyła, tak jak ostatecznie zawsze zwyciężały idee postępu na przesłrzeni całej historii ludzkości.

NAŚLADOWCY GOERINGA ZNOWU DZIAŁAJĄ

OSTATNIO rząd Niemieckiej Republiki Demokratycznej powołał uchwałę z 11 czerwca br. śmiało kroki, zmierzające do przywrócenia jedności Niemiec i położenia kresu polityce historii wojennej, prowadzonej przez klikę Adenauera.

Posunięcia te nie były na rękę faszystom, pogrobowcom hitleryzmu i ich protektorom — zachodnim władzom okupacyjnym. W celu więc podważenia tych posunięć rządu NRD klika adenauerowska, działając w porozumieniu ze swoimi zachodnimi mocodawcami wywołała w sektorze demokratycznym Berlina prowokacyjne awantury.

Grupy uzbrojonych faszystów, prowokatorów i szumowin, wdarły się do demokratycznego sektora Berlina, wywołując awantury, grabież sklepy i usiłując podpalać gmachy. Ponure światło na te prowokacyjne incydenty rzuca zeznanie schwytanego prowokatora Wernera Kalkow-

skiego, niemieckiego faszysty z zachodniego Berlina.

„Amerykanin Hiwer — zeznał ten prowokator — wezwał nas byśmy wykonali nasze zadanie zorganizowania rozruchów możliwie najciszej i obiecał, że każdy z nas wysłany będzie na trzymiesięczny wypoczynek. Ci z nas, którzy nie mieli pracy, mieli być następnie przyjęci do policji zachodnio-berlińskiej”.

Oto komu zależało na wywołaniu faszystowskich incydentów. Oto komu zależało na podniecaniu historii wojennej i wywołaniu niepokoju w Berlinie.

Działając według metod podpalaaczy Reichstagu — Goeringa i Goebelsa usiłowali oni podważyć pokojową politykę NRD. „Prowokatorzy wojenni otrzymali jednak — pisze „Neues Deutschland” — zaskuteczona odprawę. Rozpoczyna się nowy etap wzmacniania Niemieckiej Republiki Demokratycznej”.

PROWOKACJA LI SYN-MANA

W TYM samym czasie gdy agenci zachodnich mocarstw okupacyjnych wywołały awantury w Berlinie, inny agent imperializmu amerykańskiego — marionetkowy prezydent Korei południowej Li Syn-man w nocy z 17 na 18 czerwca, po złodziejsku „rozkażal” zwolnić 25 tysięcy jeńców północno-koreańskich. Ta cyniczna prowokacja nacelowana została na storpedowanie bliskiego już podpisania rozejmu.

Lisynmanowska prowokacja wywołała oburzenie na całym świecie. Nawet Churchill musiał stwierdzić w Izbie Gmin, iż jest „wstrząsający i zmartwiony” tą wiadomością. Rząd brytyjski zaś wysłał notę do „rządu” południowo-koreańskiego, w której „surowo potępia ten zdradziecki akt”.

Każdemu wiadomo, że Li Syn-man nie odważyłby się działać na własną rękę, że jego rzekomym „bunt” był inspirowany przez amerykańskie dowództwo wojskowe w Korei.

W związku z tym marszałek Kim Ir-sen i generał Peng Teh-huai zapytują w piśmie wysłanym do dowódcy tzw. wojsk ONZ gen. Clarka: „Czy dowództwo wojskowe ONZ jest w stanie kontrolować rząd i armię Korei południowej?”

Jeśli nie — to czy rozejm w Korei będzie obowiązywał również klikę Li Syn-mana? Jeśli rozejm nie będzie obowiązywał klikę Li Syn-mana, jaka jest gwarancja wprowadzenia w życie warunków rozejmu przez Koreę południową?”

Odpowiedzi na te pytania oczekuje cały świat.

burg na sesji Światowej Rady Pokoju w Budapeszcie:

„Nie zatrzymamy się. Z jeszcze większą energią będziemy walczyli o pokój, aby każdy z nas nie rumienić się ze wstydu patrzeć mógł na dzieci w Budapeszcie, czy w Londynie, w Moskwie, czy w Nowym Jorku”.

Zamordowanie Rosenbergo, prowokacje ciemnych sił wojny w Berlinie i w Korei — to ognia jednego systemu prowokacji. Jednakże wola narodów milujących pokój zmusi siły wojny do cofnięcia się.

Myśli i uczucia wszystkich bojowników o pokój wyraził Ilia Eren-



Ćwiczenia na morzu

W GDYNI OBRADOWAŁ I/IX KRAJOWY ZJAZD DELEGATÓW Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi

W DNIACH 20 i 21 czerwca br. obradował w Gdyni I/IX Krajowy Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi. Na sali obrad zasiadło około 170 przodujących marynarzy, portowców, wodniaków, stoczniowców i rybaków — aktywistów ZZPŻ. W obradach wzięli także udział: minister żeglugi tow. Mieczysław Popiel, sekretarz CRZZ tow. Zygmun Kratko, kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Bolesław Kowalski i sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku tow. Henryk Grochulski.

Depeszy z pozdrowieniami i życzeniami owocnych obrad przesłał Zjazdowi wiceprezes Rady Ministrów tow. Stefan Jędrzychowski.

Referat sprawozdawczy wygłosił wiceprzewodniczący Zarządu Głównego

ZZPŻ tow. Marian Zoldak. W dyskusji nad referatem wzięło udział około 40 delegatów. M. in. głos w dyskusji zabrali: minister żeglugi tow. Mieczysław Popiel oraz kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Bolesław Kowalski. Dyskusję podsumował sekretarz CRZZ tow. Zygmun Kratko.

Zjazd dokonał podsumowania dotychczasowego dorobku ZZPŻ i wytyczył zadania na najbliższą przyszłość.

Z wystąpię delegatów przebiegała troska o wykonanie zadań planowych, stojących przed resortem żeglugi. Z dumą mówili delegaci o wydatnym wzroście opieki socjalnej, jaką państwo nasze rozciąga nad robotnikami i pracownikami resortu żeglugi.

Dyskusja wykazała także szereg istotnych braków w pracy niektórych instancji i ogniw związkowych nad rozwojem

współzawodnictwa i w pracy masowo-politycznej wśród rzesz związkowców.

Zjazd był świadectwem poważnego wzrostu świadomości członków ZZPŻ, świadectwem tego, że usprawnienie pracy resortu żeglugi stało się sprawą ambicji ogółu marynarzy, wodniaków, portowców, remontowców i rybaków.

W trakcie trwania obrad zarówno w pierwszym jak i w drugim dniu przybywały na salę delegacje z zakładów pracy z pozdrowieniami dla Zjazdu. Zyczenia dla Zjazdu przesyłały również z dalekich mórz liczne statki Polskiej Marynarki Handlowej.

Obrady Zjazdu dały dużo cennego materiału nowowytłoniomym władzom naczelnym ZZPŻ dla zorientowania się o istotnym stanie działalności ogniw związkowych w terenie. Na tej podstawie, w oparciu o uchwałę Zjazdu nowy Zarząd Główny będzie mógł skutecznie kierować pracą wszystkich podległych instancji w dziedzinie podnoszenia na wyższy poziom współzawodnictwa pracy w resorcie żeglugi i dalszego usprawnienia opieki socjalnej nad pracownikami morza i żeglugi śródlądowej oraz wzmacniania pracy masowo-politycznej wśród związkowców.

Zjazd wybrał nowe władze ZZPŻ oraz delegatów na III Kongres Związków Zawodowych.

Pierwszym delegatem Związku na III Kongres Związków Zawodowych wśród entuzjastów zebranych został jednomyślnie wybrany towarzysze Bolesław Bierut. Zebrani uchwalili wysłanie listu do towarzysza Bieruta (pełny tekst listu drukujemy osobno).

Do Plenum Zarządu Głównego weszło 33 członków, spośród których wyłoniono prezydium, w skład którego weszli: Czesław Pietrzak — przewodniczący, Antoni Rosekier — wiceprzewodniczący, Marian Zoldak i Henryk Stugocki — sekretarze, wiceminister żeglugi Stanisław Bukowski, Stefania Gozdek, Bronisław Chitrow, Marian Iwankiewicz i Józef Kubasewski — członkowie.

BYDGOSCY WODNIACY WZYWAJĄ DO CZYNU LIPCOWEGO

(Dokończenie ze str. 1)

Mechanik Maksymilian Lewandowski i Edmund Szewc wyszli do dnia 22 lipca po 2 palaczy, mechanik Thiel — 1 pomocnika mechanika.

W związku ze zwiększonym natężeniem ruchu holowników i barek wynikającym z podjętych zobowiązań główny dyspozytor Józef Klimkowski zobowiązał się zabezpieczyć sprawny wyładunek towarów w porcie Szczecin celem niedopuszczenia do jakichkolwiek postojów.

Referat zaopatrzenia Ekspozytury przy pomocy nadzoru technicznego wyposaży i przygotowuje do dnia 22 lipca holowniki: „Pileca”, „Warmia”, „Elbląg”, „Nurzec” i „Poznań” tak, aby załogi tych jednostek mogły podjąć metodę Burłakowa.

Brygady przeładunkowe Gilla i Boruszkowskiego z portu Bydgoszcz-Kapuściska podwyższą o 20 proc. wydajność pracy przez wprowadzenie metody Kowalowa i zacieśnienie współpracy

ekip przeładunkowych z przeładowymi. Ponadto wyremontują dźwig nr 2 i usuną 3 wraki tarasujące dostęp do portu.

Podobnych zobowiązań jest w Ekspozyturze znacznie więcej. Podejmując zobowiązania pracownicy bydgoskiej Ekspozytury wystosowali następujący apel:

„My, wodniacy, portowcy, pracownicy techniczno-eksploatacyjni i administracyjni Ekspozytury Rejonowej Żeglugi na Wiśle w Bydgoszczy wzywamy wszystkie załogi ekspozytur Żeglugi na Wiśle i Odrze oraz portowców żeglugi śródlądowej do uczczenia święta 22 Lipca zobowiązaniami przewoźnymi, przeładunkowymi i oszczędnościowymi celem przyspieszenia realizacji czwartego roku Planu 6-letniego i budownictwa podstaw socjalizmu”.

Apel ten podjęły wszystkie załogi ekspozytur, zobowiązując się przyspieszyć realizację planów miesięcznych.

W ten sposób żeglarze Wisły i Odry odpowiedzieli na wezwanie budowniczych hut. im Bolesława Bieruta.

STER

ABY SZYBCIEJ BYŁY REMONTOWANE STATKI

NIE MAŁ miesiąc minął od chwili, gdy w pokoju przewodniczącego rady zakładowej Gdańskiej Stoczni Remontowej pojawili się Franciszek Rosowski i Jan Narloch z oddziału silnikowego oraz Jan Gański z oddziału elektrycznego. Przeprowadzili stoczniozów do biurku tow. Czechowskiego, a w sprawie rewizji norm. Na drugi dzień wszystkie głosniki powtórzyły słowo apelu. „Biorąc pod uwagę postęp techniczny w naszej stoczni, zastosowanie nowych metod pracy oraz podniesienie kwalifikacji pracowników domagamy się rewizji dotychczasowych norm. Chcemy nowych, mobilizujących norm, które pozwolą nam na zwiększenie wydajności pracy. Wzywamy wszystkich kolegów, aby przyłączyli się do naszego apelu”.

Na stoczni rozpoczęły się dyskusje i rozmowy na temat rewizji norm i zaszeregowania. Przeprowadzili robotników przytaczali szereg przykładów zanizania norm oraz krzywdzących zaszeregowania.

Rosowski i Narloch nie ograniczyli się tylko do napisania apelu. Tłumaczyli kolegom niesłuszność wielu starych norm. Zwracali uwagę na fakt, że były



Stanisław Paszkiewicz jest produkującym monterem silnikowym w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Produkuje on nie tylko w pracy zawodowej, ale i społecznej. Jest on przewodniczącym koła ZMP w oddziale silników spalających. Żywa troska i opieka nad kadrem z członków koła zyskała Paszkiewiczowi popularność i sympatię kolegów.

one dobre 3 lata temu. — A dziś — mówił Rosowski — gdy jesteśmy wielkim zakładem pracy, mamy duże własne hale i nowe maszyny, gdy podniosły się nasze kwalifikacje zawodowe, istnienie starych zmurszałych już norm jest niesłuszne.

— Usprawniliśmy również organizację pracy — dodawał Narloch. — Np. dzięki lepszej organizacji pracy i przejściu na nowe metody poważnie przekraczamy czas określony na roboty demontażowe. Na wymontowanie tłoka obecna norma przewiduje 12 roboczych godzin, my zaś bez zbędnego pośpiechu wykonujemy te prace w 8 godzin. Albo rozmontowanie wodnika. Norma przewiduje na tę czynność 16 roboczych godzin, a wykonujemy ją przeciętnie w 7 godzinach. Takie normy nie mobilizują do zwiększenia wysiłków, a remonty statków się przedłużają.

Przykłady zanizania norm wskazywali i robotnicy innych działów. Np. w dziale elektrycznym robotnicy z latwością wykonywali ponad 200 proc. normy. Nie też dziwne, że w tym dziale zobowiązania były podejmowane sporadycznie. Nikt się nie troszczył o usprawnienie pracy i o rozwój ruchu racjonalizatorskiego.

Na zebraniach podkreślano też sprawę norm szacunkowych. W Gdańskiej Stoczni Remontowej bowiem zaakordowano

wanie robót było bardzo niskie. — Kalculacja szacunkowa — mówił m. in. na zebraniu rady oddziałowej w wydziale głównego mechanika tow. Wojciechowski — była w niektórych wypadkach zaniżona. W efekcie pracownik otrzymując kartę roboczą zużywał zaledwie połowę czasu na wykonanie danej pracy, a resztę godzin z powodzeniem mógł bumelować.

Nad normami dyskutowała również grupa związkowa Jakubowskiego z m. larni. Towarzysze Kondrat, Kamiński, Wróblewski i inni zgodni orzekli, że stare normy nie były słuszne. Cała grupa zobowiązała się podnieść wydajność pracy tak, że nomimo zaktualizowania norm utrzymają w lipcu taki procent wykonania jak poprzednio.

Wiele by można przytoczyć przykładów wskazujących na konieczność rewizji norm w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Robotnicy wskazywali działania, które mimo przekraczania norm stały się „wąskie gardła” produkcji. Tak było np. w dziale remontu obrabiarek. O zrozumieniu ważności sprawy rewizji norm przez stoczniozów świadczy podjęte przez szereg działów zobowiązania, w których załogi postanowiły przekroczyć nowe normy w takim stopniu jak dotychczas.

Tak dojrzewała w Gdańskiej Stoczni Remontowej sprawa aktualizacji starych norm. Powołana komisja dokładnie przeanalizowała wykonywanie norm i opracowała nowe. Na „odmłodzonych” normach rozpoczyna stoczniozów pracę od lipca r. b. Nowe normy będą skutecznym mobilizującym załogę do przedterminowej realizacji planu i skrócenia czasu trwania remontów jednostek.

* * *

ZAGADNIENIEM równorzędnym z rewizją norm jest sprawa zaszeregowania. Nie były w stoczni rzadkością takie wypadki, że wykwalifikowany robotnik posiadał te samą grupę co robotnik niewykwalifikowany. Zabierając głos na plenarnym posiedzeniu rady zakładowej, produkujący robotnik stocznioz Józef Rybak powiedział: — Branie pod uwagę przy zaszeregowaniu kwalifikacji zawodowych robotnika jest słuszne. Chcąc bowiem podnieść swój zarobek, musimy stale pogłębiać swe wiadomości, uczyć się nowych metod pracy i dokładnie znać zawód.

Dotychczasowe zaszeregowania i brak wyraźnego podziału na robotników wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych nie wzmagały dla wielu pracowników bodźca do stałego podnoszenia wiedzy fachowej. Słaba też była na ogół frekwencja na szkoleniu zawodowym.

Dział dokowy zatrudnia kilkunastu żaglarzy. Wiele spośród nich zajmowało dotychczas stosunkowo wysokie grupy. Mimo tak pokażnej liczby, jak by się zdawało, dobrych fachowców, dział ten nie przodował w pracy. Nie stosowano też w pracy systemu dokowego. Dlatego tak się działo, wykazała komisja kwalifikacyjna w dniu 18 bm. Ot np. Stanisław Wołk pracował w zawodzie żaglarza niecały rok. Mimo to posiadał on VI grupę, przy czym uważał że zasługuje na wyższą grupę. Niejednokrotnie też wyrażał niezadowolenie z dotychczasowego zaszeregowania.

Innego jednak zdania była komisja. I słusznie żaglarz Wołk wykazał stałą znajomość zawodu. Posiadana przez niego wiedza zawodowa nie odpowiadała wymaganiom stawianym przez taryfikator żaglarzy w VI grupie. Przeszeregowanie do V grupy — brzmiało orzeczenie komisji. Wołk musi przede wszystkim uczyć się, uczęszczać na szko-

prawdźwie „piekielnego” gorąca tempo pracy nie słabo ani na chwilę. Kończąc wachnię marynarze zmieniali wy-czerpanych już kolegów.

Najwięcej czasu zajęło dopasowanie nowej części łożyska. Ale i ta czynność poszła nadzwyczaj sprawnie. Po kilku godzinach wyteżonej pracy należało jeszcze dobrać nakrętki śrub łożyska i głowicy, zamontować wszystkie przewody, a wreszcie sprawdzić i zamknąć karter. Potem nastąpiła próba motoru, a po niej ponowne, szczegółowe sprawdzenie łożyska. Wszystko w porządku! Zaczęto stopniowo obciążać silnik. Członkowie załogi maszynowej spojrzeli radośnie i dumnie na siebie. Uratowali sytuację w bardzo szybkim czasie.

Nasz statek planowo doszedł do portu przeznaczenia.

R. ZIÓŁKOWSKI
Korespondent

* * *

Oto wycinek z życia załogi jednego z naszych statków, o którym doniósł nam nasz korespondent. Takich i podobnych przykładów ofiarności załóg jest w naszej flocie wiele. Marynarze Polskiej Ludowej to ludzie twardzi i nieustępliwej pracy. Z honorem walczą oni o terminowe wykonanie zadań planowych, jakie nakłada na Polską Marynarkę Handlową Partia i Rząd.



„Starym” stoczniozowcem jest Jan Narloch. Doskonale to silnikowiec. Dobrze też zna wysokość jego postać załogi remontowanych jednostek. Gdy przy silniku pracuje Narloch, na pewno robota będzie wykonana szybko i sprawnie.

lenie zawodowe, od którego tak zawsze stronił, uważając, że grunt to praktyka. Mimo przeniesienia na niższą grupę Wołkowi nie dzieje się krzywda, bowiem przechodząc na akord w V grupie, może on podwyższyć swój zarobek o 49 groszy na godzinę. Trzeba tylko sumiennie i uczciwie pracować.

Takich wypadków jak z Wołkiem było na dziale dokowym więcej. Nie mógł pozostać w VI grupie również żaglarz Franciszek Kurpiński, w VIII grupie cieśle Cerowski i Blok, gdyż zaniedbali oni szkolenie, nie podnosili swoich kwalifikacji, sądząc, że już dość umieją. Towarzysze ci bagatelizowali szkolenie zawodowe, a pracując po sta remu na zaniżonych normach, opóźniali realizację zadań planowych swego działu.

Były jednak i inne wypadki. Żaglarz Mierniczek posiadał stosunkowo niższą od swoich kolegów grupę — piątą. Komisja stwierdziła, że Mierniczek posiada wiadomości kwalifikujące go do grupy VI. Taką też grupę otrzymał teraz. I tu trzeba podkreślić, że żaglarz Mierniczek nie lekceważył szkolenia, żywo interesował się pracą i to dopomogło mu do dokładnego poznania swego zawodu. Pozostał też na dotychczasowej grupie młody żaglarz Werner Koerner, uczęszczający do szkoły zawodowej. Koerner kocha swój zawód i chce być dobrym żaglarzem. Dlatego też postanowił w najbliższym czasie nadrobić swoje braki, aby uzyskać VI grupę.

Z. MAJOR



Dobrym kolegą i nauczycielem jest ślusarz, ZMP-owiec Adam Młynarczyk. Z jego wskazówek najwięcej korzysta uczeń ślusarski Piotr Olejniczak. Młynarczyk jest nie tylko dobrym fachowcem, ale również udziela się w pracy społecznej. Nie zaniedbuje też stałego podnoszenia swojej świadomości politycznej.

REMONTOWCY OTRZYMALI „KARTĘ STOCZNIOWCA”

Z KAŻDYM rokiem coraz więcej statków spływa z pochylni naszych stoczní. Rosnie nasza flota handlowa, budowana wysiłkiem rąk i mózgów naszych robotników i inżynierów. Statki z białą-czerwoną banderą coraz częściej przemierzają szlaki wszystkich oceanów, zawiązują do najodleglejszych portów świata.

Stale rosnący tonaż naszej floty, to chlubne świadectwo rozwoju naszej gospodarki morskiej i widomy dorobek pracy naszego młodego przemysłu stocznioowego. Stoją przed nim poważne zadania. W latach 1953 do 1955 stocznie polskie mają zbudować i oddać do eksploatacji kilkadziesiąt okrętów pełnomorskich, nie licząc setek statków rybackich.

Statek morski jest najkosztowniejszą inwestycją w gospodarce morskiej. Koszt jego budowy wynosi wiele dziesiątków milionów złotych. Dlatego też wysiłek naszego przemysłu stocznioowego idzie w kierunku budowania jak największej ilości pełnowartościowych jednostek i zabezpieczenia ich planowanej zdolności eksploatacyjnej przez remonty.

Zadanie remontów przejęły na siebie morskie stocznie remontowe. Uzyskały one w okresie swej dotychczasowej działalności szereg osiągnięć. Jednak sprawnie przeprowadzanie remontów naszych statków wymaga podniesienia na znacznie wyższy poziom organizacji pracy w stoczniach remontowych. Trzeba wzmocnić socjalistyczną dyscyplinę pracy, wprowadzić nowoczesną technikę, ulepszyć technologię napraw, uzyskać wysoką jakość ich wykonania, przechodzić na nowatorskie metody i szeroko rozwijać ruch współzawodnic-twa pracy.

DROGA SZCZECIŃSKICH STOCZNIOWCÓW WIEDZIE DO ZWYCIĘSTWA

DZIEŃ 28 czerwca jest dniem radosnego święta naszych stoczniozów. W dniu tym pracownicy morskich stoczní remontowych dokonują przeglądu swych osiągnięć, mówią o planach dalszej rozbudowy.

W trudnych warunkach powstawała Szczecińska Stocznia Remontowa. — Gdy patrzeć na nasze tętniące życiem hale produkcyjne — mówią Adam Stańczak i Bolesław Kokoszka, pionierzy budowy stoczni — nie możemy zapominać, że 9 miesięcy temu, było tutaj pusto i głucho. Teren naszej obecnej stoczni był niezagospodarowany. W halach produkcyjnych nie było maszyn ani urządzeń. Martwe otwory okien i drzwi w halach produkcyjnych, pozrywane przewody, kupy rumowisk nakoło nie zachęcały do pracy. Wydawać by się mogło, że niemożliwe jest uruchomienie stoczni na tym opuszczonym terenie i wykonanie w 1953 r. przypadającego na nią planu produkcyjnego. A plan ten jest wysoki, prawie 2,5 razy wyższy od planu produkcyjnego Stoczni Szczecińskiej na odcinku remontów w 1952 r.

Nie zraziły stoczniozów — pionierów ani opuszczony teren, ani czekający ogrom wysiłków. Z robociarską wiarą w powodzenie załoga przystąpiła do pracy.

W ciągu IV kwartału ub. r. odbudowano hale produkcyjne, ustawiono maszynę, zainstalowano skomplikowaną sieć przewodów, wyremontowano budynek socjalny. Równolegle z odbudową zakładu postępowała produkcja. Remontowcy przywracali zdolność eksploatacyjną jednostkom przyjętym do naprawy na Stoczni Szczecińskiej. Ofiarą wysiłkiem załogi został zakończony pracochłonny i długotrwały remont takich jednostek jak „Bug” i „Ksawery”.

W I kwartale br. stocznia rozpoczęła produkcję w szerszym zakresie, w oparciu o nowe poważne plany. Trzeba było dotrzeć do harmonogramu remontów, mimo że daleko było do ukończenia zaplanowanych inwestycji. Trzeba było ofiarą pracą przełamać trudności. Tacy stoczniozowie, jak monter z silnikowni Olejniczak, wytaczarz Michał Beca, mistrz silnikowni Panek i wielu innych rozumieli dobrze, że trzeba napiąć mięśnie. Mieszkali po prostu w stoczni. Dopieł swego. Skrócono remont parowca „Jedność Robotnicza”. Statek opuścił stocznie o 1 miesiąc wcześniej niż przewidywał harmonogram i o 15 dni wcześniej niż to wynikało z umowy z armatorem.

Mimo odniesionych sukcesów plan produkcyjny za I kwartał br. nie został wykonany. Wkraczając w II kwartał br., załoga postanowiła zarówno wykonać swoje poprzednie zaległości, jak i wywiązać się z bieżących zadań planowych. Trzeba było zakasać rękawy i wygrać walkę z czasem — przezwyciężyć popełnione błędy. Usprawniono system kalkulacji, zaprowadzono dokładne planowanie warsztatowe. Nie pokonano wielu innych błędów. Brak dostatecznej ilości kadr stał się temem na przeszkodzie. Niemniej na 25 dni wcześniej niż przewidywał harmonogram wyremontowano parowiec „Kopernik”. a na 9 dni wcześniej — parowiec „Pstrawski”. Planowo przebiega remont motorowca „Oleńka”. W tymże okresie dokonano wodowania dok-pontonu wg niestosowanego dotychczas w Polsce systemu bocznego przetychowego. Osiągnięcia te to owoc niestrudzonej pracy całej załogi, spośród której na wyróżnienie zasłużyli: szef produkcji Józef Tomaszewski, mistrzowie Józef Kaczmarek i Matusiak, którzy przed terminem wykonywali roboty ciesielskie, ślusarz Kapuściński, sprawnie obsługujący swą „gilotyne”, młody technik Mieczysław Budziszewski, który wykazuje nieprzeciętne zdolności w rozwiązywaniu zagadnień technicznych, mistrz kadłubowni Urbański i jego współpracownik Falek, którzy umieją dobrze organizować pracę.

Można by przytoczyć wiele innych przykładów, świadczących o sukcesach Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Jednakże osiągnięcia te nie mogą i nie powinny przesłaniać założeń stoczni poważnych błędów. Stocznia ma jeszcze wiele trudności. Wiele także pozostaje do naprawienia, zbudowania i zorganizowania.

W „Dniu Stoczniozów” ambitna i ofiarna załoga Szczecińskiej Stoczni Remontowej odważnie i samokrytycznie podsumowuje swój dotychczasowy poważny dorobek.

Wie ona doskonale, że przebyta dotychczas droga od uruchomienia stoczni aż do chwili obecnej — to droga stoczniozów walki i odnoszonych zwycięstw o siłę naszej Ludowej Ojczyzny na morzu.

Dlatego w dniu swego święta każdy stoczniozowiec przyrzeka wzmoc jeszcze bardziej czujność i ofiarną, wyteńczyć wszystkie swe siły, aby poprzez wysoki poziom remontów statków zabezpieczyć naszej flocie wykonanie i przekroczenie zadań planowych.

JOZEF PALKIEWICZ

NASZ STATEK DOSZEDŁ PLANOWO do portu przeznaczenia

BEZ większych przeszkód przebyliśmy znaczną część drogi do portu przeznaczenia. Statek nasz znajdował się właśnie w strefie tropikalnej, gdy pewnego dnia spostrzegliśmy, że prawy motor lekko stuka. Jak to mówią, „diable nie śpi”. Natychmiast zatrzymano silnik. Jak dobry lekarz obstukiwał go ze wszystkich stron st. mechanik tow. Was.

Tymczasem brygada remontowa, złożona z asystentów Gronkiewicza i Kozłowskiego oraz motorzysty Sienkiewicza, szybko przygotowała narzędzia. Już po kilkunastu minutach widzieliśmy ich pracujących w karterze pod nadzorem tow. Wasia. Nietatwa jest to praca. W karterze zatrzymanego przed chwilą silnika unosi się opary oliwy, temperatura jest wysoka, a dopływ świeżego powietrza słaby.

Początkowo przypuszczano, że defekt nastąpił w łożyskach korbowych. Jak się jednak okazało, pękła na pół górna część tego łożyska. Cóż nie było nad czym się zastanawiać. Trzeba było wymienić łożysko.

II mechanik Zagadłowicz szybko zorganizował trzy grupy ludzi. Pierwszą przydzielił do wymontowania pękniętego łożyska, drugą zajęła się zdemontowaniem łożyska, trzecia zaś przygotowała i dokonała pomiarów łożyska zapasowego do wamienia górnej głowicy i uniesieniem zamontowania. Zawrzała praca. Mimo

prawdźwie „piekielnego” gorąca tempo pracy nie słabo ani na chwilę. Kończąc wachnię marynarze zmieniali wyczerpanych już kolegów.

Najwięcej czasu zajęło dopasowanie nowej części łożyska. Ale i ta czynność poszła nadzwyczaj sprawnie. Po kilku godzinach wyteżonej pracy należało jeszcze dobrać nakrętki śrub łożyska i głowicy, zamontować wszystkie przewody, a wreszcie sprawdzić i zamknąć karter. Potem nastąpiła próba motoru, a po niej ponowne, szczegółowe sprawdzenie łożyska. Wszystko w porządku! Zaczęto stopniowo obciążać silnik. Członkowie załogi maszynowej spojrzeli radośnie i dumnie na siebie. Uratowali sytuację w bardzo szybkim czasie.

Nasz statek planowo doszedł do portu przeznaczenia.

R. ZIÓŁKOWSKI
Korespondent

* * *

Oto wycinek z życia załogi jednego z naszych statków, o którym doniósł nam nasz korespondent. Takich i podobnych przykładów ofiarności załóg jest w naszej flocie wiele. Marynarze Polskiej Ludowej to ludzie twardzi i nieustępliwej pracy. Z honorem walczą oni o terminowe wykonanie zadań planowych, jakie nakłada na Polską Marynarkę Handlową Partia i Rząd.

Realizacja tych zadań wymaga mobilizacji wszystkich wewnętrznych rezerw produkcyjnych w poszczególnych stoczniach.

Nasz Rząd Ludowy należycie ocenia wysiłki pracowników stoczní remontowych. Wyrazem tego jest nadanie im na równi z pracownikami stoczní produkcyjnych przywilejów i uprawnień, które określa uchwała Prezydium Rządu z dnia 1 grudnia 1951 r., znana na Wybrzeżu pod nazwą „Karty Stoczniozów”.

Uchwała ta głosi: „Biorąc pod uwagę

- a) doniosłe znaczenie przemysłu okrętowego w gospodarce ogólnonarodowej,
- b) stały wzrost zadań, stojących przed tym przemysłem,
- c) dotychczasowe usługi pracowników przemysłu okrętowego w opanowywaniu niemożności u nas dotychczas produkcji,
- d) szczególne warunki ciężkiej i ofiarnej pracy stoczniozów,

Prezydium Rządu... w trosce o poprawę warunków bytu pracowników przemysłu okrętowego — postanawia nadać im specjalne przywileje i wyróżnienia w zakresie płac, praw honorowych, praw emerytalnych oraz warunków mieszkaniowych”.

Załoga Szczecińskiej Stoczni Remontowej, z wdzięcznością przyjmie akt nadania jej „Karty Stoczniozów”.

— Przyznajemy nam specjalnych praw i wyższych płac stanowi dla nas zachętę, aby pracować lepiej i wydajniej — oświadcza Stanisław Szopy, mistrz z kotłarni.

Cieszą się z nadania „Karty Stoczniozów” młodzi warsztatowcy Zenon Kawczyński i Czesław Brymowicz.

Obaj wiedzą, że już po upływie 2 lat nienagannej pracy otrzymają premię w wysokości 5 proc. półrocznego zarobku podstawowego, po 5 latach — 10 proc., a po 10 latach — 15 proc.

— Już w roku ubiegłym otrzymałem specjalną premię za wysługę lat — oświadcza Jan Kopiejski, stary stoczniozowiec.

„Karta Stoczniozów” stwarza widoki polepszenia warunków mieszkaniowych Kazimierzowi Zabczyńskiemu — majstrowi z silnikowni czy Marianowi Kniotkowi — produkującemu niterowi. Niewątpliwie otrzymają oni w niedługim czasie przydziały mieszkań.

— Dużym wyróżnieniem jest dla nas możliwość uzyskania wysokich praw honorowych i specjalnych nagród — oświadcza Ryszard Owczarek. — Wielu z moich współtowarzyszy otrzyma je już za kilka dni w „Dniu Stoczniozów”.

Przyznanie „Karty Stoczniozów” wszystkim pracownikom zatrudnionym bezpośrednio przy remoncie statków zmobilizuje załogę do jeszcze większego wysiłku.

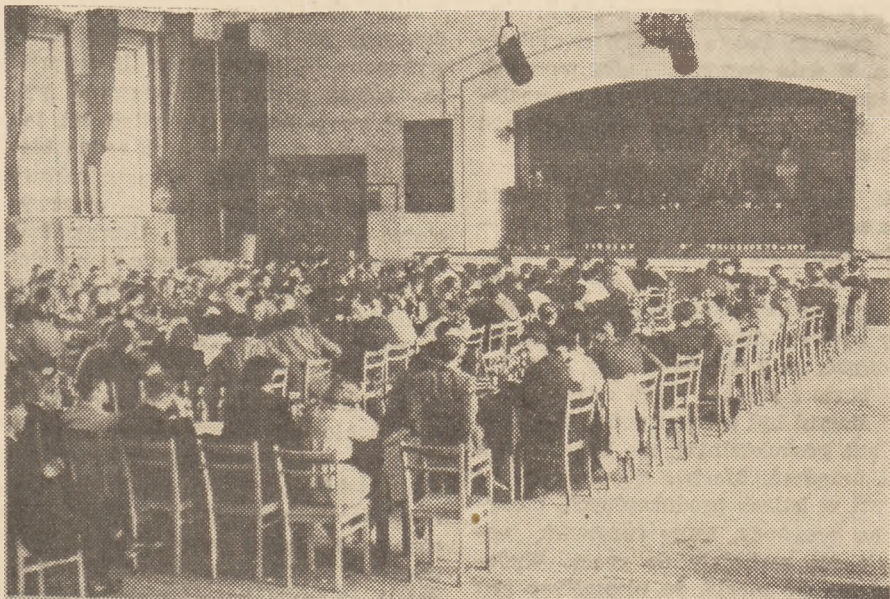
— Znajdziemy sposoby, aby uzyskiwać dalsze skrócenia terminu remontów naszych statków — zapewniają Marian Włodarczyk i Edmund Sikorski, monterzy z silnikowni. Będziemy je remontować coraz lepiej i sprawniej. Przy wykonywaniu remontów zacieśnimy jeszcze bardziej współpracę z załogami statków. Wprowadzimy na szeroką skalę system listów gwarancyjnych. Chcemy zasługiwać sobie stale na podziękowania za dobrze wykonaną pracę, tak jak to było po remoncie parowca „Jedność Robotnicza”. Wykazy, że jesteśmy godni tego wyróżnienia, jakim jest dla nas „Karta Stoczniozów”.

Jop.

I/IX KRAJOWY ZJAZD DELEGATÓW

W oparciu o nasz dorobek, w walce z niedociągnięciami, podniesiemy na wyższy poziom pracę wszystkich ogniw ZZZPŻ

(Z referatu sprawozdawczego wiceprzewodniczącego Zarządu Głównego ZZZPŻ tow. Mariana Żołdaka)



Ogólny widok sali obrad

NA wstępie tow. Żołdak przeprowadził analizę sytuacji na arenie międzynarodowej.

Podkreślić należy jedno — mówił wiceprzewodniczący Zarządu Głównego ZZZPŻ — że rosną stale siły pokoju. Utrwała się coraz bardziej przewaga materialna, moralna i polityczna Związku Radzieckiego, Chin Ludowych, Polski i innych krajów obozu pokoju i socjalizmu nad skłóconym wewnątrz i rozdzieranym coraz ostrzejszymi przeciwnościami światem kapitalistycznym. Rośnie opór narodów w krajach kapitalistycznych przeciwko polityce rozpętania wojny.

Nasz kraj należy do „szturmowych brygad” światowego ruchu robotniczego i rewolucyjnego. Sukcesy naszego narodu w socjalistycznym budownictwie potęgują siły pokoju na całym świecie. W walce o wykonanie naszych zadań gospodarczych z dnia na dzień podnosi się świadomość, zacieśnienia się jednolitość i zwartość narodu, który rego zdobycze zostały utrwalone w Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W ciągu pierwszych 3 lat Planu 6-letniego produkcja naszego przemysłu została niemal podwojona. W samym tylko 1952 r. uruchomiliśmy 450 wielkich i średnich zakładów przemysłowych, oddaliśmy do użytku 111.600 nowo-wzbudowanych izb mieszkalnych.

Dzięki polityce Partii i Rządu, ofiarnej pracy i patriotycznej postawie pracowników żeglugi, w oparciu o doświadczenia i wydatną pomoc Związku Radzieckiego rozwija się żegluga morską i śródlądową.

Wyposażamy w nowoczesny sprzęt i zwiększamy zdolność przeładunkową naszych portów oraz rozszerzamy bazę naszego przemysłowego rybołówstwa morskiego.

JAK nasz związek realizował wskazania KC PZPR i CRZZ w zakresie mobilizacji marynarzy, portowców, remontowców i wodniaków do wykonywania planów produkcyjnych, wychowania nowego człowieka o świadomości i twórczym stosunku do pracy, troski o poprawę warunków bytowych, kulturalnych i socjalnych pracowników żeglugi.

Wypróbowaną siłą i motorem, przy pomocy którego masy pracujące przeobrażają całe życie gospodarcze i kulturalne kraju na podstawach socjalistycznych, jest współzawodnictwo pracy.

W naszych portach rozwinęła się szeroko inicjatywa Konstantego Szarapowa. Stosując tę metodę dzwigi: Krajewski, Baran i Stryjaś z ZPS oraz Witulski i Czerniak z ZPGG uzyskali poważne przekroczenia norm.

W zespole portowym Gdańsk-Gdynia szerokie zastosowanie znalazła metoda Kowalowa przy przeładunku węgla. Niemala w tym jest zasługa aktywów związkowego. W umasowieniu szkoleń ta metoda szczególnie duży wkład wnieśli dzwigi Jerzy Oset i Paweł Filipiak oraz w teoretycznym przygotowaniu tej akcji Adam Kowalski i Stanisław Koza.

Metoda Zandarowej nie przyjęła się dotychczas w naszych portach. Jest to wynikiem tego, że aktyw ZZZPŻ w porcie nie docenił należyte tej metody, a administracja, mimo że widziała niedociągnięcia, starała się w sprawozdaniach zaciemnić faktyczny obraz.

Objąć socjalistyczną opieką sprzęt zmechanizowany, wprowadzić system pracy ciągłej na stykach zmian, stale i systematycznie kontrolować realizację zobowiązań i wykonanie planów w grupach związkowych, opracować do końca i doprowadzić do załóg portowych metodę szybkościowej obsługi statków — oto główne wnioski, których urzeczywistnienie przyczyni się do pogłębienia osiągnięć portowców i do usunięcia dotychczasowych braków, które hamowały dalsze usprawnienie pracy naszych portów.

ZALOGI naszych statków podejmują w zasadzie konkretne i celowe zobowiązania i konsekwentnie je realizują.

Jednym z elementów metody „Akademika Krylowa”, która upowszechniła się we flocie, jest prowadzenie samo remontów maszyn i przygotowanie jednostek do remontów planowych. Dobrze pojmują i urzeczywistniają założenia tej formy współzawodnictwa załogi statków: „General Walter”, „Kopernik”, „Mickiewicz”, „Olsztyn”, „Ślask”, „Piast” i inne.

W ramach rozwijającego się współzawodnictwa o tytuł przodującego statku PMH załogi nie szczędziły wysiłku o skrócenie postoju statków w portach, o lepsze wykorzystanie ładowni, o oszczędne zużycie paliwa i smarów. Statek „Kielec” — przodująca jednostka PZM — zaoszczędził w I kwartale 119 t węgla i odbył w kwietniu dodatkowy rejs. Ostatnio załoga statku „Czech” podjęła apel Wiktora Saja w formie opieki nad ładunkiem. Inicjatywa ta winna być podchwyciona przez inne statki i wszystkie zakłady pracy naszego resortu.

Centralny Zarząd PMH słabo interesuje się jednak ruchem samoremontów. Przejawem tego jest przetrzymywanie z jednostki na jednostkę personelu technicznego, od którego w poważnym mierze zależy utrzymanie statku w stałej gotowości eksploatacyjnej. Np. w IV kwartale ub. r. zdjęto od razu ze statku „Piast” 3 mechaników.

Taka polityka kadrowa hamuje nie tylko ofiarny wysiłek załóg, lecz także wpływa ujemnie na wykonanie planów. Utrudnia ona również pracę aktywów związkowego w kierunku pogłębienia nowych metod pracy, osłabia efekty go spodarze i demobilizuje załogę. Do dziś instancje związkowe nie znajdują wspólnego języka z administracją w sprawie zwalniania i przenoszenia pracowników. Jaskrawą ilustracją tego jest fakt, że dyrekcja PLO zamiast współpracować z radą zakładową chce nią komenderować.



Dumny meldunek o wykonaniu planu złożyli na Zjeździe pracownicy PRO

Dostarczenie stoczni dokumentacji technicznej przed oddaniem jednostki do remontu, pogłębienie zobowiązań długofalowych w oparciu o grupę zważką na jednostce, konsekwentne realizowanie uchwały Rządu o współpracy administracji ze związkami — oto główne wskazania, jakie wynikają z oceny sytuacji w PMH na odcinku współzawodnictwa.

AKTYW ZZZPŻ w żegludzie śródlądowej ofiarnie walczy o postęp, o uruchomienie rezerw tkwiących w gospodarce holownikami oraz pobudza załogi do skłaniania przestojów remontowych.

Jednym z podstawowych źródeł postępu jest przeniesienie doświadczeń ruchu ruslanowskiego na polskie rzeki. Tę nową formę współzawodnictwa zapoczątkowały u nas w kwietniu 1951 r. załogi holowników: „Bożymir”, „Jarowid”, „Mestwin”, „Sędziwój” i inne.

Doświadczenia przodujących polskich ruslanowców przyczyniły się do zmian organizacyjnych w transporcie rzeczonym, do podniesienia wydajności pracy, a w szczególności do wprowadzenia całodobowej jazdy zestawów holowniczych w górę i do rozpoczęcia prób rejsów nocnych w dół rzeki oraz zorganizowania całodobowej służby dyspozytorskiej w oparciu o wzory radzieckie.

Przed naszym związkiem stoi poważne zadanie pogłębienia ruchu ruslanowskiego i stworzenia przy pomocy administracji warunków do dalszego rozwoju tego ruchu w kierunku przyspieszenia szybkości handlowej taboru pływają-

cego i obniżenia kosztów własnych oraz rozszerzenia zapoczątkowanej w br. metody Burlakowa, której celem jest maksymalne wykorzystanie zdolności eksploatacyjnej oraz przedłużenie żywotności mechanizmów i urządzeń na drodze przeprowadzania samoremontów przez załogi.

Osiągnięcia ub. r. uświadomiły czujność licznych aktywistów związkowych i gospodarczych w transporcie rzeczonym. Poddali się oni nastrojom bez troski i samouspokojenia. Świadczy o tym osłabienie walki o wprowadzenie nowych metod pracy oraz zaniechanie prób usprawnienia nawigacji.

WPROWADZONE przez związek współzawodnictwo międzyzakładowe i międzybrygadowe przyczyniło się w ub. r. do przekroczenia zadań planowych w stoczniach rzecznych.

Jednak stocznie jeszcze zbyt mało zwracają uwagi na realizację planów rzeczowych. Często zdarza się tak, że stocznia wykonuje plan w roboczo godzinach, ale nie oddaje do eksploatacji przewidzianego planem nowego taboru lub przedłuża remonty. W stoczniach zamiera również metoda Kowalowa i Korabielnikowej.

Na ogół sprawnie przebiega akcja aktualizacji norm i zaszerzowania robotników w stoczniach rzecznych i w morskich stoczniach remontowych. Tu i ówdzie jednak występują niedociągnięcia i niedopatrzenia ze strony aktywów związkowego. Np. w stoczni ploc-



Robotnicy portowi życzą delegatom pomyślnych obrad

kiej całą tę akcję przeprowadzono bez przygotowania politycznego i omówienia sprawy w grupach związkowych. Również w stoczniach sandomierskiej i warszawskiej dopuszczono do wypaczenia idei i celu rewizji norm.

Zarówno Zarząd Główny, jak i zarządy okręgowe nie zwróciły dostatecznej uwagi na współzawodnictwo pracy w drogach wodnych. Na skutek tego ruch ten rozwijał się tam przypadkowo, w zależności od inicjatywy organizacji związkowej i kierownictwa gospodarczego poszczególnych rejonów i nie był zawsze słusznie nakierowany na wykonanie zadań planowych.

WIELKA pomocą w walce o wykonanie zadań planowych był wkład pracy racjonalizatorów zrzeszonych w 51 klubach techniki i racjonalizacji, którzy w samym tylko 1952 r. zgłosili 2447 wniosków. Ich wykorzystywanie torowało drogę postępowi technicznemu. Np. asystent Węgielek, motorzysta Wojewoda i mł. motorzysta Wilczyński ze statku „Batory” przez swoje usprawnienie zmniejszyli zużycie oliwy maszynowej.

Osiągnięcia na polu wynalazczości i racjonalizacji pracowniczej nie mogą przesłaniać nam tego, że 242 wnioski z r. 1952 nie zostały jeszcze rozpatrzone, że zaledwie 19 klubów pracuje aktywnie. Dlatego też musimy zapewnić systematyczną pomoc racjonalizatorom poprzez aktywizację klubów techniki i racjonalizacji, pogłębienie współpracy inteligencji technicznej z robotnikami, a przede wszystkim mobilizowanie administracji do bieżącego rozpatrywania wniosków i natychmiastowego ich stosowania i upowszechniania.

WALCZĄC w naszej codziennej pracy o wykonanie planów produkcyjnych musimy mieć również na uwadze drugie podstawowe zadanie, jakim jest troska o człowieka pracy. Chodzi tu zwłaszcza o dalsze likwidowanie wypadkowości i chorób zawodowych, wzmacnianie autorytetu społecznych inspektorów pracy, rozszerzenie opieki nad kobietami i młodocianymi, zagospodarowanie coraz nowych terenów pod ogródki działkowe, o dalszy rozwój ambulatoriów przyzakładowych, popularyzację czasów leczniczych i pracowniczych, o zapewnienie mieszkańcom hoteli robotniczych jak najlepszych warunków bytowych, sanitarnych i kulturalno-oświatowych.

Zarówno rady zakładowe, jak i zarządy okręgowe winny zrozumieć — mówił tow. Żołdak — że nie wystarczy zapewnić mieszkańcom hoteli robotniczych wyżywienia w stołówkach, szaf na ubrania i czystej bielizny pościelowej. Potrzebne są również książki i pisma w bibliotece hotelowej, potrzebne jest stworzenie odpowiednich warunków dla rozwoju życia świetlicowego i sportowego.

Wykonanie zadań planowych powinno być zabezpieczone przez rozwinię-

cie pracy masowo politycznej i kulturalno-oświatowej, powiązanej organicznie z walką o plan, o jakość produkcji i usług.

OMAWIAJĄC zagadnienia organizacyjne wiceprzewodniczący Zarządu Gł. ZZZPŻ — zatrzymał się dłużej nad działalnością grup związkowych i rad zakładowych



Delegacja załóg PMH wita uczestników Zjazdu

Podstawowym ogniwem walki o plan jest grupa związkowa. Ale zarówno rady zakładowe, jak i zarządy okręgowe stanowią za mało starali się o podniesienie autorytetu męża zaufania jako powiernika i kierownika grupy. Spotykaliśmy się również z brakiem autorytetu niektórych rad zakładowych wśród członków. Nic w tym dziwnego, skoro wiele rad zakładowych, jak np. w zakładach eksploatacji kruszywa, ograniczało się w swej działalności jedynie do podpisywania takich czy innych papierków i do zbierania składek członkowskich i to nie zawsze we właściwym terminie, skoro pracowało jedno lub dwuosobowo bez oparcia się na szerszym aktywie związkowym.

Winę za ten stan rzeczy ponoszą same rady zakładowe, a przede wszystkim zarządy okręgowe, które nie instruowały systematycznie rad zakładowych i nie kontrolowały ich pracy.

Niedocenianie podstawowego ognia — grupy związkowej — oderwało instancje związkowe od szeregowych członków, czego następstwem jest właśnie duża jeszcze liczba pracowników żeglugi niezrzeszonych w związku.

Zarządy okręgowe pracowały aktywnie, a co gorsze — koncentrowały swoją uwagę wokół zakładów pracy, położonych obok ich siedziby. Np. przedstawiciele Zarządu Okręgowego w Szczecinie bardzo rzadko zaglądali do Świnoujście lub do Bielinka. Również Zarząd Okręgowy w Warszawie nie widać potrzeby utrzymywania systematycznego kontaktu poprzez instruktorów z zakładami pracy położonymi poza obrębem miasta i województwa.

Praca instruktorów w terenie najczęściej ograniczała się do poleceń prezydium Zarządu Głównego. W terenie nie wykazali oni własnej inicjatywy dla szerszego ujmowania całokształtu zagadnień związkowych.

Wszystko to świadczy o poważnym oderwaniu się Zarządu Głównego i instancji związkowych od terenu. Nadto plany pracy w okręgach i radach zakładowych były raczej przypadkowe, słabo przemyślane, a na domiar złego przeważnie pozostawały na papierze.

Niedociągnięcia te znajdują swoje źródło również w złym stylu pracy Zarządu Głównego, który niedostatecznie kontrolował instancje związkowe i nie

sprawdzał, jak wykonywane są jego uchwały i wytyczne CRZZ.

W walce o zacieśnienie więzi z masami, o właściwe i słuszne kierownictwo pracą związkową, o bojowość i aktywność organizacji związkowych i każdego aktywisty niezrównanym orężem jest krytyka i samokrytyka.

Wszystkie błędy popełniane w naszej dotychczasowej działalności naprawimy, jeżeli nasi działacze zaczną szczerze i na codzień korzystać z tego oręża, jeśli stworzymy właściwą atmosferę dla odważnej krytyki, jeżeli będziemy tępić wszelkie próby jej tłumienia, jeżeli będziemy piętnować wypadki nie reagowania na krytykę, jeżeli będziemy zwalczać przejawy biurokratyzmu w ogniwach związkowych i administracji.

Na gruncie analizy 2-letniej działalności naszego związku i dla pełnej realizacji wytycznych naszej Partii wysuwają się następujące zadania:

Mobilizować masy wokół planów pracowniczych i produkcyjnych, pobudzać twórczą inicjatywę mas do dalszego rozwoju współzawodnictwa pracy i stosowania przodujących metod radzieckich, skierować aktywność i energię mas do dalszego przyspieszenia tempa budownictwa socjalistycznego w naszym kraju.

Zbliżyć ognia związkowe do mas, a w szczególności rozszerzyć doświadczenia 1-majowej kampanii zobowiązaniowej, zaktywizować grupy związkowe, dopilnować przeniesienia planu do dołów, otoczyć troskliwą opieką współzawodniczą załogi. Wydać bezwzględnie walkę formalnemu i biurokratyzmowi stosunkowi do współzawodnictwa, organizować codzienną, dekadową i miesieczną kontrolę i ocenę przebiegu wykonania zobowiązań, zabezpieczając równocześnie ciągłość rozwoju współzawodnictwa. Poprzez systematyczny rozwój i pogłębienie pracy masowo-politycznej i kulturalno-oświatowej podnosić świadomość pracowników żeglugi, wzmacniać świadomą dyscyplinę i czujność wobec wrogiej działalności.

W znacznie większym niż dotychczas stopniu wzmocnić troskę o człowieka pracy, która jest drugim podstawowym zadaniem ognia i instancji związkowych, dążyć do systematycznej poprawy warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, wnikliwie rozpatrywać i załatwiać wszystkie bolączki marynarzy, portowców, remontowców i wodniaków.

Uaktywnić i ubojowić nasze ognia i instancje związkowe w trosce o stworzenie właściwych warunków pracy i wypoczynku.

Stale i uporczywie ulepszać styl i metody pracy instancji związkowych, wzmocnić kontrolę wykonania uchwał i wytycznych, kłaść szczególny nacisk na uaktywnienie grup związkowych jako podstawowych ogniw w naszej pracy i w oparciu o coraz lepszą pracę grup związkowych docierać do każdego członka związku, w szczególności do niezrzeszonych dotychczas pracowników i na tej podstawie umacniać autorytet związku.

Nadal rozwijać i pogłębiać łączność z najszerzymi masami robotników, inżynierów i techników, jeszcze bardziej zespalać masy wokół naszej Partii i jej przewodniczącego towarzysza Bolesława Bierut.

Ważniejsze wypowiedzi

W DYSKUSJI, jaka wywiązała się po referacie, zabralo głos około 40 przedstawicieli terenowych ogniw związkowych, przodowników, racjonalizatorów, z floty, portów, żeglugi śródlądowej i morskich stoczni remontowych.

Zarząd Główny ZZZPŻ nie współpracuje należycie z okręgami ZZZPŻ, nie trzyma ręki na pulsie węzłowych spraw poszczególnych okręgów. Mówił o tym racjonalizator Stefan Prochaska z okręgu szczecińskiego. Przejawem słabej łączności Zarządu Głównego z okręgiem szczecińskim może być fakt, że w okresie od października ub. r. nie był ani razu przedstawicielem Zarządu Głównego na posiedzeniach prezydium Zarządu Okręgowego. Brak ściślejszej łączności z Zarządem Głównym, brak dokłanego i właściwie opracowanego instruktażu powodował, że okręg szczeciński przeżywał okresowe osłabienia działalności związkowej, co, rzecz jasna, odbiło się ujemnie w należytych kierowaniu współzawodnictwem pracy, w pobudzaniu mas do wykonywania planów produkcyjnych. Zarząd Główny winien uaktywnić pracę instruktorów. Winni oni być w większym niż dotychczas stopniu nau czycielami pracy związkowej w terenie. Wagę i znaczenie dobrej pracy instruktorów związkowych podkreślił również tow. Czesław Stawiarski z okręgu warszawskiego. Podał on np., że instrukto-

rzy, którzy ostatnio przyjeżdżali do stoczni rzecznej w Płocku nie tylko nie kontrolowali, ale nawet nie udzielali wytycznych w rozwijaniu pracy związkowej. A przecież jeszcze nie tak dawno było inaczej, lepiej.

Wielkie oddanie sprawie socjalizmu, wielka miłość dla Rządu i Partii wykazują załogi naszych statków morskich. Inne jest dzisiaj życie polskiego marynarza. Mówił o tym w porównawczych słowach tow. Czesław Gluch z okręgu gdańskiego. Dopiero w warunkach Polski Ludowej marynarze nasi mogą być spokojni o swój los, o swoją przyszłość. Każdy ma szerokie możliwości awansu. Mówca zobowiązał to na swoim własnym życiu. Do niedawna był marynarzem, a obecnie jest na kursie kapitanów żeglugi wielkiej.

Rosną szeregi marynarzy. Rośnie też świadomość polityczna naszych załóg. Tak jak rolę każdego dobrego marynarza jest doprowadzić najkrótszą i bezpieczną drogą statek do portu, tak najważniejszym zadaniem marynarza aktywisty i związkowca jest nieść pomoc Partii i Rządowi Ludowemu w zbudowaniu socjalizmu w naszym kraju.

O konieczności wiązania zagadnień produkcyjnych z pracą kulturalno-oświatową — mówiła Stefania Jarosz z okręgu wrocławskiego.

ZW. ZAW. PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Spotęgujemy walkę o wykonanie planu wzmóžmy troskę o człowieka pracy

(Z przemówienia ministra żegluga tow. M. Popiela)

WYNIKI, jakie uzyskaliśmy w pierwszym półroczu, napawaiały optymizmem. Plan I kwartału był wykonany w naszym resorcie w 90 proc. Wskazuje to, że nauczyliśmy się lepiej pracować i lepiej planować. Byłoby jednak błędem zatracać czynność, nie widzieć tego, że nie dotarliśmy jeszcze usunąć wielu trudności, i nie zdołaliśmy poprawić szeregu braków w naszej pracy.

Braki nasze uwidaczniały się najostrzej w rybołówstwie, które stanowi „pięte achillesowe” naszego resortu, które w dalszym ciągu nie wykonujemy planu, choć zaznacza się już poprawy w „Arce”, „Kutrze” i „Korabiu”. Doświadczenia ostatniego okresu wskazują, że w naszym resorcie zapotrzebowanie zostało pewien zwrot w ruinę współzawodnictwa pracy. Odzwierciedliło się to zwłaszcza w fali zobowiązań lipcowych. Obecnie zaczynamy jerować ruchem współzawodnictwa, odcinamy zobowiązania z wieloletnim poczuciem odpowiedzialności i parciu o analizę „waskich gardeł” produkcji. A jeszcze nie tak dawno mieliśmy wypadki nieodpowiedzialnego podejmowania zobowiązań, które przesłaniały możliwości przedsiębiorstwa.

Warunki do podejmowania zobowiązań długofalowych dotyczących przyszłości wykonania planów produkcyjnych mają przede wszystkim te zadania, które plan wykonują bieżąco. Atomiat tam gdzie plan nie jest wyonywany, zobowiązania powinny być kierowane głównie na odcinki, które amują realizację zadań. Takie właśnie zobowiązania przyczynia się do stopienia likwidacji zacofania i trudności w produkcji i stwarza warunki dla podejmowania długofalowych zobowiązań przedterminowej realizacji planu ocnego.

W walce o rozwój ruchu współzawodnictwa stoja poważne zadania przed administracją. Musi ona włączyć się do ruchu współzawodnictwa: nie tylko pomagać w określeniu kierunku zobowiązań, ale także zapewnić warunki zabezpieczające ich realizację.

Poważna sprawa pozostająca w związku z tym zagadnieniem jest opracowanie właściwych, słusznych wskaźników ekonomicznych.

W stożnych rzecznych np. wskaźnik wykonania planu w zakresie remontów określa się jeszcze w roboczożinach, a przecież wiemy, że przekroczenie planowanych roboczożin niejednokrotnie nie jest równoznaczne z przekroczeniem planu produkcji. Tego rodzaju wskaźniki nie są więc mobilizujące.

Przyczyną słabej pomocy ze strony kierownictwa jednostek gospodarczych w rozwijaniu ruchu współzawodnictwa wynikają często z trudności w organizowaniu pracy, na jakie atafiają oni na skutek braków w ich przygotowaniu fachowym. Towarzyszy należy otoczyć opieką i doszkalać ich na kursach, bądź indywidualnie, i koleżki bowiem dopomóż im do podniesienia stylu i organizacji pracy i orientacji ich w wadze zagadnień.

W poszczególnych jednak wypadkach występuje u nas jeszcze biurokratyczny stosunek niektórych kierownictw jednostek gospodarczych do współzawodnictwa. Wywołany jest on niewiarygodnością w pomoc, jaką im zapewnić współzawodnictwo.

Źródło tego należy doszukiwać się w pewnych pozostałościach drobniomieszczańskiego niedoceniania roli robotnika jako świadomego współgospodarza zakładu z tymi pozostałościami: szkodliwej mentalności musimy dalej konsekwentnie walczyć.

W dyskusji słuszne były również zarzuty pod adresem administracji dotyczące niewystarczającej troski o człowieka, jaka przejawia ona w niektórych wypadkach. Zrozumiałe jest, że klasa robotnicza żąda, aby jej praca, inicjatywa i wysiłek nie były hamowane przez obojętne zaopatrzenie, niedbałe przewidywanie i planowanie, niechlujna koordynacja zamierzeń i realizacja. Musimy w inwestycjach budować nie po kolei, ale równocześnie np. w bazie rybkiej slip i warsztaty i mieszkania.

Mówiąc o zagadnieniach społecznych nie wolno pominąć spraw ochrony pracy i chorób zawodowych. Mamy już i tu pewne osiągnięcia np. w zakresie rozwoju sieci ambulatoriów. Pozostają jednak do usunięcia b. poważne braki. Słabo stosujemy jeszcze profilaktykę w zakresie zwalczania chorób zawodowych. Wskazane jest, aby przedsiębiorstwa wraz z organizacjami związkowymi zainteresowały się rozwojem badań chorób zawodowych. Wiele pozostało do zrobienia w zakresie technicznego zabezpieczenia maszyn i urządzeń w kierunku dalszego zmniejszenia wypadków przy pracy.

Podnosi się u nas świadomość i dyscyplina pracy. Marynarze przyznają się do rozstawienia naszej bandery. Widzimy to na przykładzie załóg „Czechy”, „Karpata”, „Batorego” i wielu innych statków. Smutne jest jednak to, że obserwujemy pewne chławy nawrotu do przemysłnictwa. Takie obawy należy radykalnie likwidować. Robia to zresztą same załogi, o czym świadczy wypadki wysuwania przez załogi żądań usunięcia z floty poszczególnych zdemoralizowanych osobników — pijaków i przemysłników. Jest to wv raz polepszenia składu załogi polskiej floty oraz poważnego wzrostu uświadomienia politycznego. Sukcesy te jednak nie powinny nas samouspokajać. Zadanie dalszej intensyfikacji pracy społecznej wychowawczej z całą ostrością stoi przed organizacjami społecznymi i kierownictwem naszych jednostek. W tym zakresie winniśmy przede wszystkim skoncentrować uwagę na pogłębieniu wśród załóg uczuć ludowego patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu.

Musimy wykazywać prawdziwe oblicze imperializmu, które ujawniło się ostatnio w niesłychanym, wstrząsającym mordzie sądowym dokonanym przez „sprawiedliwość” amerykańską na małżonkach Rosenberg.

Jeżeli idzie o organizację pracy świetlicowej, widać już znaczny postęp. Nie powinno to nam jednak zasiać całości obrazu. Można znaleźć jeszcze liczne świetlice, w których brak jest zorganizowanej pracy. Niektóre nasze zespoły nie spełniają jeszcze swojej roli w sposób właściwy. Pracują raczej na eksport, a nie zaspakajają potrzeb własnej bazy. Np. czteroosobowy chór zespołu rybackiego „Arki” jest utalentowany, dobrze wykonuje poszczególne piosenki, ale repertuar

jego dobrany jest niewłaściwie i nie uwzględnia potrzeb rybaka, dla którego przecież jest ten zespół przewidziany, nie czerpie ze skarbnicy sztuki ludowej, tak bogatej w Polsce, bogatej także i na Kaszubach, skąd rekrutuje się przecież większość rybaków w woj. gdańskim.

Ważnym ogniwem naszej pracy jest prasa. Za nało jednak znajdujemy w niej materiałów mówiących o ciężkiej pełnej poświęcenia pracy naszego marynarza, wodniaka, portowca i rybaka. Wynika to z tego, że nasze gazety niedostatecznie powiązane są z terenem, że niedostateczna jest jeszcze sieć korespondentów naszych gazet. I jeszcze jedno — trzeba wreszcie zrealizować wskazania narady korespondentów pracy morskiej i stworzyć specjalne rubryki ślimaków, żołądków i gadułów, gdzie będą pletnowani ci, którzy nie reagują na krytykę względnie usiłują ją — zresztą beznadziejnie — tłumić. Władza ludowa i partia, które z krzykimi i samokrytyki tworzą główną broń w walce o szybki postęp budownictwa socjalistycznego — niewątpliwie obronia rzeczników krytyki.

Trzeba przemysleć wszystkie niedociągnięcia, zaniedbania, braki i błędy w tym względzie i wyciągnąć z analizy ich poważne wnioski, by wzmocnić troskę o człowieka, spotęgować walkę o wykonywanie planu, by szybciej kroczyć ku socjalizmowi.

Powiązzać walkę o plan z pracą masowo - polityczną

(Z przemówienia kierownika Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. B. Kowalskiego)

DYSKUSJA na zjeździe dostarczyła wiele cennego materiału, który pomoże w pracy nowemu Zarządowi, niemniej miała ona braki. Dyskutanci za mało mówili o swoich doświadczeniach w pracy, o przodujących ludziach naszego resortu. Mówiono wiele o maszynach, a za mało o kadrach, które na tych maszynach pracują. Rzucano wiele cyfr na temat osiągnięć, ale spoza bariery tych cyfr nie widzieliśmy niekiedy człowieka.

A przecież marksizm uczy nas, że najcenniejszym skarbem w naszej socjalistycznej gospodarce jest człowiek, że troska o człowieka to nasze największe zadanie.

Braki w dyskusji nie wystąpiły przypadkowo. Źródło ich należy szukać w pewnych niedociągnięciach w pracy na szczytach i ogniu związkowych. Potwierdzają one, że nasz aktyw związkowy nie jest dostatecznie powiązany z masami. Spoza protokołów zebrań, instrykcji, stosu papierków niektórzy aktywiści związkowi nie umieli niekiedy dostrzec wielu spraw i stojących za nimi ludzi w ich codziennej twórczej pracy, nie, zawsze dostatecznie operatywnie reagowali na odgłosy z terenu.

A tak być nie może. Nie jest bowiem dobrym aktywistą związkowym ten, który nie żyje z masami, dla którego codzienne ludzkie sprawy, troski i radości mas nie są również bliskimi, własnymi sprawami.

Nasza klasa robotnicza żywo śledzi rozwijającą się sytuację polityczną, raduje się zwycięstwem lewicy włoskiej, całym sercem jednoczy się z francuskimi robotnikami, organizującymi strajki. Potęgujący się ruch obrońców pokój na całym świecie wywołuje żywy odzwiek w naszej klasie robotniczej. Znajduje to bezpośrednie odbicie w realizacji naszych zadań gospodarczych. I o tym właśnie wpływie wydarzeń politycznych, mobilizujących nasze masy pracujące do coraz nowych zwycięstw produkcyjnych, nie wolno nam zapominać w pracy związkowej.

Dyskusja wykazała, że aktyw związkowy nie uwzględnił jeszcze należycie tych momentów w swej działalności. Jeszcze nie zlikwidowaliśmy do końca przejawów odpolitycznienia pracy związkowej. A przecież właśnie na bazie aktualnych wydarzeń politycznych należy uczyć, wskazywać robotnikowi, czemu służy jego postawa i praca.

Dopóki nie staną się nam bliskie bolączki i troski najszerzych mas, tak długo nie zdobędziemy autorytetu wśród mas. Działacz związkowy winien być opiekunem i wychowawcą mas. Praktyka wskazuje, że tylko przy zachowaniu tych warunków zdobywa on sobie autorytet. Czy niektórzy nasi działacze związkowi mogą zdobyć sobie autorytet, jeśli np. przez trzy kwartały robotnicy proszą o zorganizowanie stołówki, a oni im tylko ją obiecują. Na pewno taką drogą autorytetu nie zdobędziemy.

Towarzysz minister Popiel mocno podkreślił w swej wypowiedzi, że od naszej postawy zależy w wielu wypadkach realizacja naszych zadań. I to jest słuszne. Towarzysze dali w dyskusji przykłady swojej beznadźności w szeregu spraw, jak np. w zorganizowaniu sprawnego dowożenia robotników do Szczeciń

Grupa związkowa — podstawowe ogniwo w naszej pracy

(Z podsumowania sekretarza CRZZ tow. Z. Kratko)

PRZED Związkiem Zawodowym Pracowników Żegluga stoja niezmierzone poważne zadania — rola i polityczne znaczenie tego związku jest szczególnie.

Wynika to z tego, że nasza Ojczyzna staje się coraz bardziej krajem morskim. Rośnie nasza flota, rozwija się nasze porty i rybołówstwo. Coraz poważniejsze zadania stawia nasza gospodarka narodowa przed wszystkimi pracownikami żegluga.

Po drugie — wyjątkowa rola ZZZP wynika także z tego, że specyficzne warunki pracy załóg naszych statków i portów, pracujących na styku ze światem kapitalistycznym, wymagają szczególnej czujności wobec wszelkich przejawów nacisku wrogiej ideologii, nakazują szczególnie troskliwe dbać o uodpornienie naszych pracowników na przejawy oddziaływania wrogiej propagandy.

Nasz Związek musi umieć wychować każdego jednego człowieka na świadomego przedstawiciela naszej budującej socjalizm Ojczyzny. Wynika z tego, że nieustanna walka o podnoszenie poziomu politycznego każdego członka Związku jest centralnym problemem stojącym przed wszystkimi naszymi instancjami i organizacjami związkowymi.

Pracy tej nie można ograniczyć tylko do szkolenia ideologicznego. Musimy na codzień uzbrajać marynarzy, rybaków, portowców i wodniaków w służ

na ocenę aktualnych wydarzeń politycznych. Trzeba w pracy wychowawczej natchnąć dumą naszych związkowców z osiągnięć kraju, nieustannie pogłębiać ludowy patriotyzm załóg.

Długofalowe współzawodnictwo nie możemy w żadnym wypadku rozumieć tak, że raz podejmujemy zobowiązanie i potem mamy przez cały rok „spokój”.

Długofalowe zobowiązanie staje się realne, jeżeli jest podnawiane miesięcznymi zobowiązaniami, opartymi o podstawowe ogniwo pracy związkowej — grupę związkową.

Niewykonanie planu w niektórych gałęziach naszej gospodarki w ub. r. wykazało, że naszym podstawowym błędem na odcinku współzawodnictwa było oderwanie zobowiązań od planu. Aby zrozumieć, że zobowiązania winny być powiązane planem, konieczne jest wykazanie, jak wiążą się z planem normy. Dla wykonania planu nie wystarczy, aby robotnicy wykonywali 100 proc. normy. Plan uwzględnia rosnącą świadomość i rosnącą wydajność pracy klasy robotniczej. Nasze zadanie polega na tym, abyśmy doprowadzili plan do robotnika, aby robotnik zrozumiał, o ile procent musi przekroczyć normy, by plan został wykonany.

Współzawodnictwo jest metodą socjalistycznego budownictwa. Musi więc być prowadzone stale i systematycznie. Zobowiązania powinny być podejmowane systematycznie z miesiąca na miesiąc. Tylko w takim wypadku mogą one skutecznie zabezpieczyć rytmiczne wykonywanie planów.

Biurokratyzm to przede wszystkim bezduśzny stosunek do człowieka. Wyraża się on na odcinku współzawodnictwa podejmowaniem zobowiązań przez aktyw w imieniu załogi bez jej udziału. Istotą współzawodnictwa jest to, że musi ono być oparte o twórczą inicjatywę każdego robotnika. Zadaniem aktywu jest udzielać pomocy i kierować uwagą robotników na decydujące o wykonaniu planu odcinki. Podsumowanie zobowiązań musi odbywać się jawnie, przy powszechnym udziale wykonujących zobowiązania. Należy zerwać z praktyką, aby realizację zobowiązań oceniali kilka osób w zakładzie pracy. Kontrola wykonania zobowiązań winna być przeprowadzana systematycznie w trakcie ich trwania i musi być powiązana z systematyczną pomocą dla wykonujących zobowiązania.

Mówiąc o trosce, jaką związki zawodowe winny przejawiać w zakresie spraw bytowych mas pracujących, tow. Kratko wskazał, w oparciu o sformułowane przez towarzysza Stalina podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu, na nierozdzielny związek, jaki musi łączyć naszą walkę o zaspokojenie stale rosnących potrzeb materialnych i kulturalnych mas pracujących. Drogą zaś wiodącą do tego celu — jak uczy nas sformułowane przez towarzysza Stalina podstawowe prawo ekonomiczne socjalizmu — jest nieprzerwany wzrost i doskonalenie produkcji na bazie najwyższej techniki. Mówiąc o warunkach bytowych nie wolno nam ani na chwilę zapomnieć o drodze, która gwarantuje ich systematyczną poprawę. Kto zapomina o tym, kto u nas choćby na chwilę odrywa sprawę walki o poprawę bytu od walki o produkcję, ten schodzi w praktyce na antyrobotniczą płaszczyznę. Zadaniem naszym jest uzbroić masy przeciwko tego rodzaju „konsumpcyjnym” nastrojom. Musimy wyjaśniać, że walka o plan, o jakość produkcji, o obniżkę kosztów własnych jest podstawowym elementem naszej walki o systematyczne podnoszenie warunków bytowych mas.

Na zakończenie tow. Kratko wskazał na decydującą rolę grupy związkowej. Zadanie aktywizacji grup związkowych, stała praca z meżami zaufania wysuwa się jako jedno z czołowych zagadnień stojących przed związkiem zawodowym. Ogromną pomoc w tym zakresie może stanowić dla nas oparcie się o doświadczenia radzieckie. W ubiegłych miesiącach nasza prasa związkowa przedrukowała opowiadanie meż zaufania Tamary Timoszynej o pracy w jej grupie. Sięgnięcie do tych doświadczeń pomoże nam w usprawnieniu pracy naszych grup związkowych.

Zjazd ZZZP odbywający się dwa miesiące przed III Kongresem Związków Zawodowych — mówił dalej tow. Kratko — winien spełnić poważną rolę w dalszym podniesieniu pracy związkowej w oparciu o przyswojenie radzieckich metod i w oparciu o nasze przodujące metody pracy. Zjazd winien również przyczynić się do podniesienia pracy masowo-politycznej.

Realizacja postulatów Zjazdu przyczyni się do aktywizacji wszystkich ogniw związkowych, pozwoli wykonać naszemu związkowi zaszczytną misję transmisji do mas bezpartyjnych,

delegatów w dyskusji

Właściwie prowadzona praca kulturalno-oświatowa jest najatrakcyjniejszą więzią, łączącą masy pracujące ze związkiem. Dobra i odpowiednio do zadu dobrana książka jest rozrywką w wolnej chwili i czynnikiem mobilizującym w pracy zawodowej. Taką samą rolę spełniają wczasy, kolonie, widowiska. Trzeba zatem w pełni wykorzystywać te czynniki oddziaływania na masy. Jest pilną sprawą, aby usprawnić zaopatrywanie mas pracujących w ulgowe bilety na widowiska. Trzeba rozszerzyć korzystanie z ulgowych biletów do kin także na sobotę i niedzielę. Trzeba też wprowadzić niższą cenę na bilety do teatrów i oper.

Fundusze na akcję kulturalno-oświatową czerpie się ze składek członkowskich. Panuje na tym odcinku pewien chaos. Przejawem tego jest opóźnione przekazywanie funduszy. Np. Rada Zakładowa RDW Gliwice nie otrzymała dotychczas środków finansowych na akcję wczasów świątecznych. Opóźnienie przekazywania środków na ten cel utrudnia, a często i uniemożliwia planowe zorganizowanie wypożyczni dla pracowników.

Trzeba szerzej stosować w pracy związkowej oręż krytyki i samokrytyki. W tym duchu zobowiązał tow. Chitrow pracę okręgu szczecińskiego. Niewłaściwie kształtowała się praca taniejszego Zarządu. Brak było przede wszystkim

koloktywnej pracy w łonie samego Zarządu Okręgowego. Poszczególni członkowie pracowali w oderwaniu od terenu. Nie analizowali nawet protokołów ze swej działalności.

Pracę instruktorów terenowych cechowała powierzchowność i brak szerszego zainteresowania życiem terenowych ogniw związkowych. Ta samokrytyczna ocena działalności okręgu szczecińskiego w naszym nie umniejsza winy Zarządu Głównego, który widząc liczne błędy w pracy związkowej okręgu szczecińskiego, winien był temu od razu skutecznie przeciwdziałać.

Więcej uwagi winien związek poświęcać sprawom bezpieczeństwa i ochrony pracy. Mówił o tym tow. Zygmunt Michniewicz z okręgu warszawskiego.

Zdrowy, zdolny do pracy człowiek jest najwyższą wartością ustroju socjalistycznego. Jednakże w wielu wypadkach zdarza się, że zarówno administracja przedsiębiorstwa, jak i organa związkowe nie poświęcają dość uwagi sprawom BOP. Jednak trzeba podkreślić stałe poprawiającą się sytuację w tej dziedzinie, lepszą pracę inspektorów bezpieczeństwa i ochrony pracy. I tak np. w warszawskim Rejonie Dróg Wodnych dzięki pracy inspektorów BOP zmalała do połowy wypadkowość. Niemniej jednak opieka związków zawodowych nad inspektorami BOP jest za małą i dlatego trzeba ją zwiększyć.



Właściwie prowadzona praca kulturalno-oświatowa jest najatrakcyjniejszą więzią łączącą masy pracujące ze związkiem — powiedziała Stefania Jarosz z Gliwic

W WARSZAWSKIM RDW TRWA NIEUSTANNA WALKA o utrzymanie głębokości tranzytowej

WARSZAWSKI odcinek Wisły — powiedzmy to sobie otwarcie — nie należy do najbardziej uregulowanych. Przeciwnie. Wiele jest jeszcze tu miejsc zaniedbanych. Dlatego też utrzymanie nurtu tranzytowego wymaga od załogi warszawskiego Rejonu Dróg Wodnych poważnego wysiłku. Liczne przemiały, osypiska, mielizny, duża jeszcze ilość zatopionych wraków i stalowych konstrukcji zburzonych mostów, oto przeszkody, z jakimi walczy codziennie załoga warszawskiego RDW.

W tych warunkach utrzymanie nurtu żeglownego — rzecz jasna — nie jest sprawą prostą. Pamiętamy jak to w ubiegłym roku, niski stan wody spowodował zamknięcie trasy na przeciąg 5 tygodni. Mimo ofiarnego wysiłku załogi pogłębiarki „Smok I” i „Rekin” nie udało się wówczas zabezpieczyć nurtu. Zdołano jedynie na Złot Młodych Przędowników — budowniczych Polski Ludowej wytyczyć podwójny szlak na niewielkiej przestrzeni, tak aby mogły odbyć się regaty jachtów stołecznych zrzeszeń sportowych.

W tym roku sprawa utrzymania głębokości tranzytowej przedstawia się znacznie lepiej, aczkolwiek daleko jest jeszcze do całkowitego zabezpieczenia odpowiedniego nurtu. Najbardziej narażone na powstawanie przemiałów są odcinki Wisły na wysokości Bielan. Tam też zaplanowano Rejon budowania pewnej ilości ostróg, które zapobiegać będą powstawaniu osypisk. Na razie stosuje się tam system zendorowania oraz wznosi lekkie budowle (piotki).

Na odcinkach Jabłonny i Rajsze, gdzie notowano zwykle najniższy stan wody na skutek powstawania przemiałów, Wisła jest już całkowicie uregulowana. Obecnie prace regulacyjne rozpoczęto przy Bożej Woli i Buchniku oraz na górnych odcinkach Wisły: w Nadbrzeziu i Augustówce. Faszyny, które w okresie zimowym wycięto 100 tysięcy m³, wystarczą do wykonania tych robót. Gruz do zatopienia jej dostarcza Warszawa. Po wykonaniu tych prac (nastąpi to jeszcze w tym roku) Rejon przystąpi do regulacji Wisły na wysokości Gusina i Kraski.

Tak więc z dnia na dzień, krok za krokiem ulega poprawie sytuacja na tym odcinku Wisły. W deszcz, słotę czy upał strażnik **Edward Król** wsiada w swą łódź i nieustraszenie przemierza szlak Wisły, powierzony jego pieczy. Czułym oczom **Mariana Niewiadomskiego** nie ujdzie najmniejsza zmiana w korycie Wisły w zasięgu jego odcinka. Wczesnym świtem wyrusza już na przeład swojego terenu. Wprawdzie zna go jak „własna kieszeń”, ale zawsze ma w pogotowiu sprzęt do stawiania piotków i faszyn na wypadek, gdyby nurt uszkodził brzegi. Również dobrze przegotowani są do wycieczania i utrzymywania nurtu **Antoni Łagoszyn** i

Leon Liwski. Zresztą niesposób wyliczyć tu wszystkich pracowników, którzy swym wytrwałym wysiłkiem walczą o ujarzmienie i przeobrażenie kapryśnych wód. Są ich dziesiątki i setki wzdłuż szlaków naszych rzek. Co dzień, co godzinę toczą oni zaciętą, upartą walkę o to, aby umożliwić pełną eksploatację wielkich arterii wodnych naszego kraju.

Bieżąc nad utrzymaniem nurtu pracują w rejonie warszawskim trzy pogłębiarki „Smok I i II” oraz oddana do eksploatacji 10 czerwca br. pogłębiarka „Prypec”. Czy zdążą one utrzymać głębokość tranzytową na powierzchni w odcinku, który w 10 procentach zaledwie jest uregulowany?

Nie jest to łatwe zadanie — wiedza o tym załogi tych pogłębiarek. Ale mimo poważnych trudności — w tej chwili stan wody jest dość niski — czynią one wszystko, aby sprostać nałożonym na nie obowiązkom.

Jest pogodny majowy ranek, 17 maj, Niedziela. Na pogłębiarce „Smok I” cisza. Tylko z komina snuje się delikatna smułka dymu — znak, że palenisko nie wygasa. Po moście mkną tramwaje, dachy warszawskich kamienic otula szara mgła. Wtem w oddali ukazuje się motorówka. Po chwili dobiega do burty pogłębiarki. Krótka wymiana zdań, szeroki gest ręką w stronę odległego brzegu i motorówka znów znika w oddali. Kapitan **Jan Kozłowski** namyśla się. Widząc pytające spojrzenia towarzyszy, decyduje się:

— Na pięćset czterdziestym — przemówił. Nurt zagrożony... Milczenie. Wreszcie któryś odzywa się:

— Ano... Po chwili z komina buchnął czarny kłęb dymu...

Wiele inicjatyw na pogłębiarce wykazuje główny mechanik **Stanisław Zelting**, oraz mechanicy **Franciszek Rustecki**, **Henryk Tański** i **Ludwik Guzowski**. Jeszcze zima oni to jako pierwsi postanowili utrzymać przez cały rok pogłębiarkę w eksploatacji, przeprowadzać wszelkie remonty we własnym zakresie i otoczyć mechanizmy socjalistyczną opieką.

Nieraz pot zalewał im czoła, nieraz głęboka, zimowa noc zastawała ich pochylonych nad mechanizmami. Ale wysiłek ten nie poszedł na marne: na dwa tygodnie przed terminem remontu pogłębiarki został ukończony. Nie pozostali w tyle i palacze. Po dokładnym przeanalizowaniu dotychczasowych norm zużycia węgla postanowili oni obniżyć je o 25 proc. Jak dotychczas **Bolesław Szewczyk**, **Jan Ragniś**, **Wacław Chojnacki** i **Mieczysław Tomaszewski** dotrzymują słowa. Dziś otwierając zawory paleniska wiedzą, że każda zaoszczędzona szufla węgla, to krok do szybszego wykonania Planu Sześciolatniego.

Pokładowcy są także ambitni. Podczas gdy mechanicy przyspieszali remont maszyny głównej i pomp, oni emontowali łodzie pływowe, a w miejscach zniszczonej kotłowni wybudowali nową. Kiedy rozpoczynali nawigację, bawiermistrz **Andrysiewicz** uśmiechał się do swojego zastępcy **Tadeusza Ociepki** i sternika z węglarki **Bronisława Kozłowskiego**: — „Co, nie próżnowaliśmy”.

Czasami zdarza się, że woda wyrzuci na mieliznę kawałek żelaza, to znów wpadnie w rurociąg jakiś metalowy przedmiot. Zwykle wyrzucano je z powrotem do wody. Ale w tym roku pokładowcy postanowili skończyć z marnotrawstwem cennego surowca. Zorganizowali zbiórke złomu dla Nowej Huty. Teraz co kwartał odsyłają do zbiornicy 1,5 tony.

Osiągnięcia załogi są niewatpliwie duże. Z pewnością byłyby jeszcze większe, gdyby podstawowa organizacja partyjna przejawiała większą aktywność. Jak dotychczas bowiem egzekutywa nie wiele uwagi poświęca załogom. Świadczy o tym fakt, iż na przeszło trzydziestu członków załogi pogłębiarki „Smok I” tylko dwóch należy do partii. Na innych obiektach jest jeszcze gorzej. Wśród załóg 30 barek nie ma ani jednego członka partii. A szkoda. Ludzie, jak widzieliśmy, są ofiarni, nie szczędzą trudu w pracy nad ujarzmieniem rzeki, mają wiele osiągnięć. Sa między nimi tacy, którzy zasługują na przyjęcie do partii. Trzeba aby egzekutywa więcej zajmowała się załogami.

HENRYK SĄCZEWSKI

WIEŁKIE inwestycje wodne przeprowadzane w różnych punktach kraju, jak budowa olbrzymiego zbiornika na Górnej Wiśle w Gozdzkowicach, budowa portu Nowej Huty, portu na Żeraniu i in. należą do wstępnych prac, które umożliwią i ułatwią realizację w następnej pięcioletniej wielkiego planu przeobrażenia przyrody w Polsce.



Franciszek Brzozowski jest przodującym tokarzem na budowie progu wodnego w Brzegu Dolnym. Bierze on czynny udział w organizacji ZMP-owskiej i jest aktywistą związkowym

Na drodze do przeobrażenia naszych rzek Budowa zespołu olbrzymich urządzeń wodnych na Odrze

JEDNA z wielkich inwestycji wodnych jest poważnie już zaawansowana budowa progu wodnego na Odrze w Brzegu Dolnym. Zespół powstających tam olbrzymich urządzeń wodnych w dużym stopniu poprawi żeglowność drogi wodnej w górę Odry, udostępniając ją dla wielkich barek. Urządzenia te podwyższą również poziom wody na Dolnej Odrze i pozwolą na

dowolną jego regulację oraz dostawę wody na melioracje doliny Śródkie.

Obecnie na placu budowy wyróbu już wielkie betonowe urządzenia: wloprzysłowy jaz i olbrzymia śluza, zamknięcie a następnie zmiany koru Odry, tworząc równocześnie jezioro przeznaczone do zasilania w wodę śluzy. W służbie tej w momencie spiętrzenia się wody swobodnie zmieści pociąg wodny. Przekopano również kanały, którymi popłynę w przyszłości Odra.

Do wybudowania jazu i śluzy trzeba było zużyć około 60 tys. m sześciu tonu. Śluza w Brzegu na Odrze trzykrotnie większa od śluzy w polu Nowa Huta, zaś jaz prawie dwukrotnie większy od nowohutnickiego.

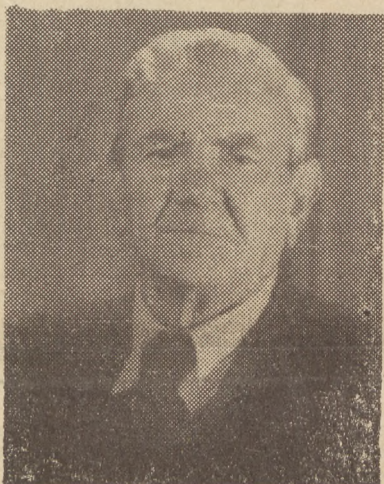
Przy wykonywaniu robót ziemnych jak wykopanie kanału i usypanie wałów ochronnych pomogły potężne i dzieckie koparki.

Pracą na której skupia się obecnie uwaga kierownictwa budowy i cała załoga, jest podnoszenie betonowych łęk mostu i ustawianie ich na filarach jazu.

Budowa żelbetowego mostu na ziele a następnie podnoszenie go w całości i ustawianie na właściwym miejscu jest wielkim wyczynem technicznym budownictwa żelbetowego.

Realizacja pomysłu dała znaczną oszczędność roboczogodzin oraz wielość oszczędności na drewnie, które musiałyby być użyte do budowy rusztowania, gdyby most budowali starymi metodami.

Mechanik Cendrowski — wzorowy pracownik i opiekun młodzieży



nizmy oraz zapał w pracy jest wzorem dla całej załogi. Nie poszedłby do domu, gdyby wszystko nie było w porządku.

W tym momencie na pokład wychodzi umorusany mechanik **Cendrowski**, wycierając usmarowane ręce trzymanym czysciwem. Jest niedużego wzrostu, o miłej twarzy i łagodnych prawie dziecińczych oczach ukrytych pod krzaczkastymi brwiami. Pochylenie, głębokie bruzdy na twarzy i siwe wyrykające się spod czapki włosy świadczą, że już niejedno przeszedł w życiu, że niekiedy było mu zdobyć chleb.

— Cóż mogę powiedzieć o swojej pracy — zaczyna zaenowany — staram się pracować jak najlepiej i najbardziej, bo przecież dla kogo — dla Ojczyzny, a więc dla siebie.

— Pływam już od 1904 roku — opowiada Cendrowski — i od tego czasu rzadko schodzę na ląd. Przed wojną schodziłem częściej, bo kiedy żegluga stanęła, np. w zimie dawali nam wymówienie i idź bracie, korzystaj z funduszu dla bezrobotnych.

— Teraz to co innego — ożywia się mechanik — mam urlop, do tego jeszcze ekwiwalent za przepracowane dni świąteczne i to wszystko płatne. Niektórym młodym, którzy przyzwyczaili się do tego wydaje się, że tak musi być. Często nie doceniają oni tych zdobyczy. My starzy wiemy, że gdyby nie nasza władza, staliśmyby nieraz w kolejkach po zasiłki dla bezrobotnych.

— Zaraz po odzyskaniu wolności — wspomina Cendrowski — rozpocząłem pracę na jedynym wówczas statku „Wisłoka”. Dumny jestem z tego, że byłem przy narodzinach naszej żeglugi. Dzisiaj, kiedy spojrzę na nasz tabor, czuję się jak gospodarz patrzący na falujące łany zboża.

— Mam dwóch synów **Artura** i **Henryka** — kontynuuje nasz rozmówcę. — Obaj są mechanikami w żegludze. Często przychodzą do mnie i pytają się o

rozne szczegóły w maszynach. Uczę ich wpajając im zawsze zasadę: dobra praca zasłużył sobie na miano dobrego patrioty.

Chciałem jeszcze spytać o wiele spraw, ale mechanik Cendrowski wstał i powiedział:

— Muszę jeszcze złożyć naprawio już mechanizm. Jutro wychodzę kolejną podróż i sami rozumiecie, wszystko musi być w porządku. Nasza ambicja jest być na pierwszym miejscu.

Kiedy wstępowałem na trap, podeszł do mnie dwóch młodych marynarzy, którzy prawie jednocześnie zaczęli:

— Towarzyszu Redaktorze, chcielibyśmy powiedzieć coś o naszym majstrze. Tu nastąpiła pauza i po mrugnieniu głowami zaczęli mówić:

Jestem pomocnikiem mechanika Cendrowskiego — mówi **Krzysztof**. — Pływałem już z wieloma statkami, ale on to prawdziwy przyjaciel przy pracy. Swoje wieloletnie doświadczenie przekazuje nam młodym. Cierpliwie tłumaczy skomplikowane rzeczy i już wiele nauczyłem się pod jego kierownictwem.



— Mechanik Cendrowski to taki chłop — to mówią praktykant **Wacław Baniecki** wykonuje znany ruch łokciem — i jeśli mam pływać to tylko nim. Szczególnie cenię u naszego mechanika ojcowską wyrozumiałość i że wymaga od nas roboty „na morderstwo”. Słońce wyszło zza chmur i cała kłosa ozłociło przystań. Spojrzałem na napis umieszczony na kole ratunkowym „Karol Wójcik”. Załoga godna jest jego imienia

ROZMAWIŁ MAREK

ZMP-owcy z holownika „Mściwój” przodują w szczecińskiej Ekspozyturze

PATRZĄC na tych chłopców o uwalanych smarami dłoniach i twarzach pokrytych grubą warstwą pyłu węglowego, który je tak bardzo do siebie upodobał, mimo woli przychodzi na myśl wzniosłe słowa o bohaterstwie i poświęceniu. Ale ich roześmiane, potyskujące białkami spod osmoleń powiek oczy mówią: — „Ej, jakie tam bohaterstwo. Po prostu robi się, co można i tyle”.

„Robi się” — oto odpowiedź chłopów. Lecz w słowach, przez które przebiega młodzieńcza skromność, nie trudno dopatrzeć się wielkiego umiłowania pracy. Za tymi słowami bowiem kryje się niejedną naprawdę piękną czyn.

Szeroką wstęgą snuje się dym po Odrze. „Mściwój”, ciągnąc długi szereg barek z wysiłkiem, walczy z przeciwnym nurtem rzeki. Wtem turbiny sztucznego ciągu nieruchomieją. „Mściwój” zwolna zatraca bieg. Ale mechanik **Henryk Stefaniak** i jego pomocnik **Władysław Kasprzyk** w lot pojmują, co zaszło. I podczas gdy kapitan **Edmund Żurek** wydaje pokładowcom rozkaz „kotwiczyć”, mechanicy i palacze dokonują przeglądu mechanizmów. Wykryto defekt w pompce oliwnej od turbiny sztucznego ciągu. Naprawianie pompki wtedy, gdy kotły są pod parą, jest prawie niemożliwe.

Wiedząc, że paleniska i czekać aż ostygną? Nie, na to chłopcy też nie chcą się zgodzić. Chwila namysłu i trzej palacze: **Eugeniusz Wakula**, **Tadeusz Wójtowski** i **Zygmunt Staszak** łamią komin. Tam w buchającym żarem i dymem wnętrzu jest defekt. Oni muszą go usunąć.

Po godzinie wyłożonej wspólnej pracy pompka została naprawiona. Znowu rozległ się bas syreny i pociąg ruszył dalej. Tylko złani potem palacze wiedzą, ile wysiłku kosztował ten krótki, jednogodzinny przestój.

Holownik „Mściwój” nie jest obiektem „pierwszej młodości”. Setki razy przemierzał on szlaki naszych rzek. A i maszyny wysłużyły się nienajgorzej.

14 maja znowu nastąpił defekt. Tym razem znacznie poważniejszy. Podtopiło się łożysko ramowe w maszynie

głównej. Zwykle naprawy takie dokonuje stocznia. Ale ZMP-owska załoga nie na próżno zobowiązała się pływać przez dwa lata bez remontu stocznioowego, wzorując się na **Burłakowie**. I tym razem młodzieżowcy własnymi siłami usunęli awarię. A robota przy tym nie była łatwa: należało unieść wał i zdjąć łożysko.

W tym czasie, kiedy mechanicy naprawiali maszynę główną, palacze dokonali płukania kotła. Wszystko to trwało zaledwie trzy dni.

Podobnych osiągnięć mają ZMP-owcy z „Mściwoja” znacznie więcej. Jest to dowodem patriotycznej postawy wodniaków.

E. HEŃSKI

Korespondenci piszą...

Pływający sklep na Odrze

WUBIEGŁYM roku rozpoczęto w żegludze osadowej zaciętą walkę o czas. Załogi podejmowały zobowiązania mające na celu przyspieszenie przebiegu pociągów rzecznych. Wprowadzono dyspozycję ruchową, usprawniono pracę portów, założono sieć sklepów OZR, które miały zaopatrywać załogi pływające w żywność i produkty przemysłowe. Zaopatrzenie żeglarzy na trasie wciąż jednak nie było wystarczające.

Aktyw partyjny i gospodarzy Żeglugi na Odrze znał bólaczki swoich pracowników i zastanawiał się, jakby je rozwiązać. Wreszcie projekt dojrzał. Postanowiono dowozić artykuły spożywcze do holowników i barek.

Niedawno odbyła się w porcie wrocławskim skromna uroczystość otwarcia sklepu pływającego. Przybyli na nią przedstawiciele partii, związku zawodowego, Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni dyktacji Żeglugi na Odrze oraz żeglarzy i portowców. Przy nabrzeżu stał udekorowany odświętnie statek motorowy „Budżiszyn”.

Dyrektor Żeglugi na Odrze tow. **Korzeniowski**, wyjaśniając w krótkich słowach znaczenie uroczystości, m. in. powiedział:

Pracownicy żeglugi śródlądowej, korzystajcie z doświadczeń floty radzieckiej, stosujcie nowe metody pracy, zwiększajcie przewozy towarów, podnoście nieustannie kwalifikacje zawodowe!

Realizując uchwałę aktywno-gospodarczego naszego przedsiębiorstwa, przekazuje ten statek do eksploatacji w innych niż dotychczas celach. Będzie on gwarantował naszym załogom pływającym dobre i dogodne zaopatrywanie w artykuły pierwszej potrzeby bezpośrednio na trasie.

W ten sposób statek „Budżiszyn” został przekształcony na pływający sklep spożywczy. Równocześnie ze zmianą charakteru swoich usług statek otrzymał nową nazwę „Katarzyna”. Ukrywa ona w sobie podwójny symbol: przypomina żeglarzom **Eliasa Katarzynę**, przodującego racjonalizatora z Ekspozytury Koźle, a równocześnie — miejscowość Katarzyna, w której znajduje się gospodarstwo OZR, zaopatrujące pływających sklep w różne artykuły.

Załoga statku — sklepu pływającego przy spieszyła swój wyjazd na trasę, aby jak najprędzej dotrzeć do pierwszych klientów — załóg holowników i barek. Statek „Katarzyna” obsługuje wszystkie jednostki znajdujące się na środkowej Odrze.

Żeglarze z uznaniem przyjęli tę innowację.

EDMUND SZMIDT
Korespondent

Ekspozytura w Bydgoszczy wykonała plan półroczny przed terminem

NA 34 dni przed terminem załoga Ekspozytury Żeglugi na Wiśle w Bydgoszczy wykonała plan w tonach 106 proc. i w tonach 100,3 proc.

Dużą rolę w osiągnięciu tak poważnych wyników odegrały zobowiązania zespołowe i indywidualne. Zgłoszono je w 133 zespołach. Dzięki realizacji podjętych zobowiązań wiele jednostek przekroczyło plan przewozów o 10 — 45 proc. i zaoszczędziło 2 — 10 proc. paliwa. Na gruncie szeroko rozwiniętego współzawodnictwa załogi utrzymują obiekty w stałej gotowości eksploatacyjnej.

W maju wysunęły się na czoło holowniki: „Malbork” — 180 proc. planu, „Leszcz” — 200 proc. i „Grudziądz” — 180 proc. Z barek zastępuje na wyróżnienie barka „Z-4011”, która wykonała w maju 140 proc. przy padającego na nią planu.

We współzawodnictwie indywidualnym przodują: dziwigowy **Feliks Mańczak** — 134 proc. normy, kapitan holownika „Toruń” — **Jan Ziętara** i mechanik holownika „Narew” — **Franciszek Thiel**, którzy wiele czasu poświęcają szkoleniu młodych kadry.

W odpowiedzi na apel **Maksymiliana Pieczyńskiego** załogi 16 holowników przystąpiły do oszczędnościowego spalania węgla. Dotychczas największe osiągnięcia w tej dziedzinie uzyskał h/p „Malbork”, który w maju br. zmniejszył zużycie węgla o 10 proc.

ENZET
Korespondent

Zwycięski meldunek

DZIĘKI ofiarnemu wysiłkowi całej załogi, w dniu 15 czerwca br. o godz. 12, stocznia w Bydgoszczy wykonała swój półroczny plan produkcyjny. Na szczególne wyróżnienie zasługują przodownicy pracy: tokarz **MIECZYSLAW WYRKOWSKI** i kadłubowiec **ALOJZY ZAKRZEWSKI**. Oni bowiem jako pierwsi podjęli długofalowe zobowiązanie rytmicznego wykonywania planów odcinkowych i niewypuszczenia braków, pociągając za sobą innych stoczniovców.

STER na samokrytykę

Czy nie można było lepiej zorganizować wykładu

W DNIU 12 maja br. odbyła się w Gdarskiej Stoczni Remontowej próba zastawiania w przemyśle stocznym noża Kolesowa. Próbe tę zorganizował Centralny Zarząd Morskich Stoczni Remontowych. Na wstępie odbył się w świetlicy wykład teoretyczny inż. Dylewskiego, w którym poruszył on szereg zagadnień technicznych, jak opis samego noża, zasadę jego stosowania, korzyści jakie przynosi ta metoda itp.

Niestety, ze względu na to, że wykład odbył się w godzinach pracy większość robotników nie mogła go wysłuchać. Próby noża przeprowadzone przez produkującego tokarza Olejnika wykazały, że tokarze nasi dobrze znają swój zawód. Szczególnie zainteresowanie wzbudził nóż Kolesowa wśród tokarzy-zetempowców, którzy chcą pracować tym systemem. Trud-

na to na razie sprawa gdyż tylko jedna tokarka może być dostosowana do prac nożem Kolesowa, a młodych, chętnych tokarzy jest znacznie więcej.

W związku z tym nasuwa się pytanie, dlaczego tak ważny wykład odbył się w godzinach pracy i nikt z kierownictwa nie zapewnił należytej frekwencji załogi aby mogła ona poznać przodujące metody pracy. Ponadto kierownictwo winno zastanowić się nad możliwością dostosowania tokarek do pracy nożem Kolesowa, gdyż przejście na tę metodę przyniesie z pewnością zwiększenie wydajności pracy i przyczyni się do szybszego wykonania planów produkcyjnych.

HARPUN
Korespondent

OBIECANKI CACANKI...

W NUMERZE 3 (49) naszego pisma mł. mar. Jan Szpilka pisał o fatalnym stanie technicznym samochodów PZM w Szczecinie. Równocześnie zaapelował on do CZ PMH o zainteresowanie się tą sprawą i przyśpieszenie pomocy administracji PZM w uzyskaniu dobrego samochodu.

Niestety, apel ten nie znalazł dotychczas należytego oddźwięku i jak donosi nasz korespondent W. Płak, przedsiębiorstwo to ma nadal kłopoty z samochodami.

W br. — pisze nasz korespondent — mieliśmy otrzymać samochód młki „Warszawa”. Niestety w miejsce obiecanej „Warszawy” przysłano nam sta-

Tak więc mimo obietnic CZ PMH, chcąc widocznie zrzucić z siebie kłopot „zapchał dziurę” starym samochodem.

Zagadnienie transportu jest szczególnie istotne w PZM bowiem nabieża portu szczecińskiego sa oddalone od siebie niekiedy o dziesiątki kilometrów. Wydaje nam się, że CZ PMH powinien mieć to na uwadze.

Nie wystarczy obiecywać, trzeba konkretnie dopomóc.

Mak.

Nie lekceważyć rozsądnych rad robotników

PODEJMUC współzawodnictwo długookresowe, sztafety i trymery portu szczecińskiego zobowiązali się jeszcze bardziej wzmocnić walkę zarówno o przyspieszenie, jak też i wysoka jakość prac przeładunkowych.

W realizacji tych zobowiązań używa się poważne osłabienie załogi Biura Portowego „Starówka”. Np. w kwietniu brygady sztafety tego rejonu skróciły o połowę czas wyładunku drobnych ze statków „Brygada Makowskiego”, „Poznań” i „Wrocław”.

Nie zrobimy zawodu naszym marynarzom. Zapewnimy terminowe wykonanie zaplanowanych operacji przeładunkowych. Nie dopuścimy do żadnych braków w sztafecie — takie oświadczenia składają brygady i grupy Jana Brychego, Alfonsa Grzewki, Stanisława Buty, Seweryna Nitschkego i innych.

Marynarze doceniają wysiłki brygad portowych i niejednokrotnie dają temu wyraz w telegramach, w których dziękują załozce „Starówki” za szybką odprawę, za pomoc w realizacji planu rejsowego, za współdziałanie w wykonywaniu podjętych zobowiązań.

Nie wszędzie jednak statki Polskiej Żeglugi Morskiej należą do współpracy z załozą „Starówki”. Do takich można zaliczyć motorowiec „Pileca”.

A oto jak określa te współpracę brygadziści Henryk Mucha.

— Dnia 26 maja br. na pierwszej zmianie statek zabierał drobne do ładowni II. Gdy już zasztatowaliśmy towar na międzypokładach, chcieliśmy zgodnie z praktyką zakryć deskami luk. I oficer nie zgodził się na to i polecił nam prowadzić dalej ładunek ciężkich bel papieru. Zwracaliśmy uwagę I oficerowi i potem znów jego zastępcy, że bezpośrednie składanie ciężkich bel na skrzyniach zagraża bezpieczeństwu ładunku i że należy stanowczo przerodzić ładunek deskami. Niestety oficerowie nie dali się przekonać.

Rada doświadczonych robotników portowych była jednak widocznie słuszną, skoro następnej zmiany polecono przesztatować zaskładowany w II ładowni towar.

— Przesztatowanie towaru w niewielkiej ładowni — mówią robotnicy portowi — wymagało od nas wiele dodatkowego wysiłku. Ostatecznie nakładem 70 roboczogodzin wykonaliśmy tę ponadplanową robotę. Nie możemy zrozumieć, dlaczego kierownictwo statku pomimo uwag naszych kolegów z poprzedniej zmiany dopuściło do tego marnotrawstwa czasu, przedłużenia ładunku, no i oczywiście do podwyższenia kosztów rejsu.

J. P.

MARYNARZ SZPILKA

pisze do redakcji

krate, spiętą guzikami poniżej pasa (żeby odsonić piękny wzór koszuli i pokazać choćby częściowo marynarską pierś). Nasz super-bażant chwiał się na dwóch „p-s-c-alkach” obciągniętych wazutkami i krótkimi pokrowcami — miały to być spod-



nie, które podtrzymywał łapani trzy manymi w kieszeniach. Skarpetki miał takie jaskrawe, że nawet w mroku i z odległości 50 m można było dojrzeć, że przypominają tęczę. Chodził w butach z jasnej, węzowej skórki i na czterocentymetrowej sznibie. Na „globus” wcisnął „molesnik” z przodu wyduły, a w tyle spłaszczony.

Gdy zobaczyliśmy tego cudaka, nie wierzyliśmy własnym oczom. Myśle-

liśmy początkowo, że Wladek (bo tak piaszek miał na imię), ubrał się w ten sposób tylko dłu „draki”, a on nic, tylko energicznie „przycina” do trupu i chce „figurować” do mia sta. Mówimy do niego: — Władziu, opanuj się. Robisz potrójny wstyd: sobie rodzinie i kolegom. Jak to wy gładą żeby marynarz tak się „mo-

sił” Wladek początkowo zrobił obrażoną minę i w ogóle nie chciał słuchać. Wreszcie gdy przyszli inni koledzy z ZMP i wspólnymi siłami zaczęliśmy mu tłumaczyć, że taki ubiór i przenoszenie do nas idiotycznych mód, to kosmopolityzm, że naraża się swoim ubiorem na pośmiewisko, że nikt z nim nie zechce rozmawiać i nie poda mu ręki — dał się przekonać.

Zawstydzony wrócił do kabiny, ubrał się w przyzwoite ubranie i czym prędzej pobiegł do fryzjera, by z „plerezy na szklaną wodę” zrobić porządną fryzurę. Wówczas przekonaliśmy się, że tylko wspólnymi siłami możemy walczyć z tymi naleciałościami. Dobrze więc, że do walki z „kosmopolitami” energicznie zabrały się statkowe organizacje ZMP.

Jest jeszcze trochę „bażantów” w naszej flocie. Podrywają oni dobre imię marynarza Polski Ludowej. Ale niech wiedzą, że z nimi jak ze stonką damy sobie radę. Los ich jest krótki, jak spodenki, które noszą. Jestem pewien, że któregoś dnia, pisząc do Was list, zacznie go słowami:

„Drogi Redaktorze! Z dumą donoszę o całkowitym wymarcu w naszej flocie szkodnika o nazwie „bażant”. Przestał on swym wyglądem straszyc dzieci i starców.

Mł. mar. JAN SZPILKA

CZYSTOŚĆ TO ZDROWIE

turalnie szczepiono tych, którzy byli na burcie. Ponieważ po wachcie pojechaliśmy do domu (mieszkam daleko), nie zdążyłem już na szczepienie. Zawiadomiono więc mnie, że mam się zgłosić do Portowego Ośrodka Zdrowia.

— Udałem się tam i oczom moim ukazał się nie tyle ciekawy, ile przykry widok. W poczekalniach Ośrodka panował brud. Ściany chyba od dawna nie widziały farby. W całym Ośrodku znalazłem tylko jedną spluwaczkę. Gdyby nie zapach lekarstw, nie wierzylibym, że znajduję się w Ośrodku Zdrowia — zakończył mój rozmówca.

Celem sprawdzenia udałem się na miejsce. Uwagi kolegi nie były przesadzane.

Portowy Ośrodek Zdrowia! Należy zrobić porządek na własnym „podwórku” i to natychmiast, gdyż taki stan nie wpływa bynajmniej na dobre samopoczucie pacjentów i kłóci się nawet z elementarnymi przepisami sanitarnymi.

Zyg.

PRZEOCZENIE CZY NIEDBALSTWO

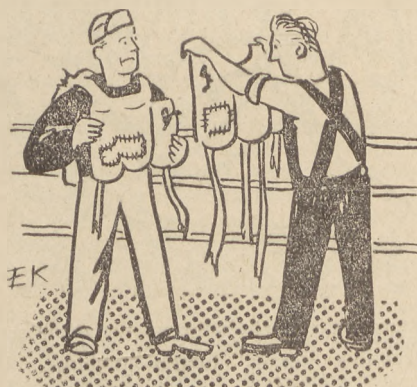
W DNIU 12 czerwca br., dział zaopatrzenia PLO dostarczył na parowiec „Tobruk” zamówione pasy ratunkowe. Wszystkie były widocznie sprawne i uznane za dobre, gdyż na każdym pasie widniała pieczęć z napisem „PRS 1953”.

Już przy przyjęciu ich na statek II oficer wskazywał na to, że są one częściowo zbutwiałe, stare i łatane. W dodatku były zostały przyszyte niechlujnie i bardzo słabymi nićmi.

Niestety, przedstawiciel działu zaopatrzenia PLO nie wziął pod uwagę protestu II oficera, zastawiając się tym, że pasy były kontrolowane przez Polski Rejestr Statków.

Dopiero na interwencję przedstawiciela MRS zostały one zdjęte ze statku.

Widocznie w PRS kontrola pasów od była się automatycznie, tzn. ograniczono się tylko do ich stemplowania. Nie pomyślano przy tym, że stare, zbutwiałe pasy nie uchronią w razie wypadku



przed zatonięciem i że dostarczanie ich na statek mija się z celem.

znt

Dlaczego?

...dział zaopatrzenia PLO dostarczył na statek „Tobruk” 10 białych nie nadających się do użytku i w do datku bez certyfikatów?



„Szczecińska Stocznia Remontowa” mimo przyjęcia z motorowca „Stalowa Wola” zaworów motoru głównego do wytulowania, oddała je po 7 miesiącach w pierwotnym stanie bez przeprowadzenia koniecznych napraw?

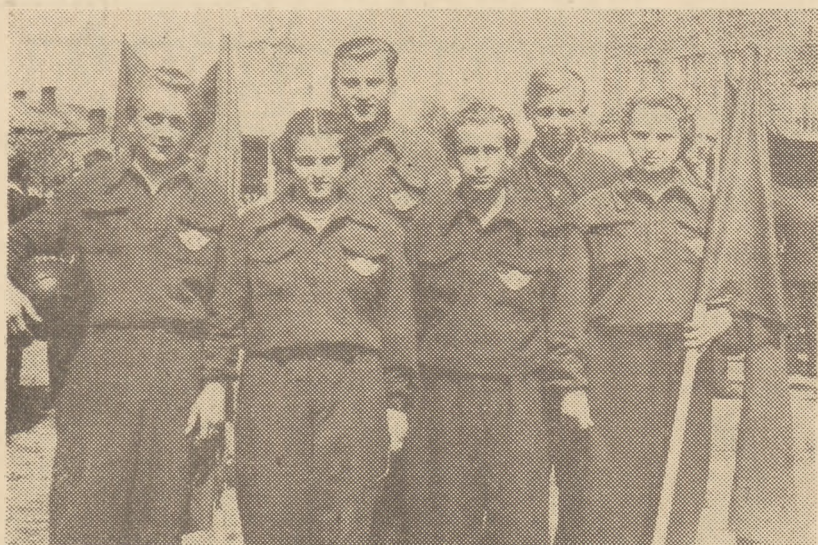


...przedstawiciele Chińsko-Polskiego Towarzystwa Maklerów Okretych nie biorą udziału w naradach planowania za- i wyładunku statków, odbywających się w Wydziale II portu gdyńskiego? Przyczyniłoby się to do usunięcia niedociągnięć w ładunku, jakie zaobserwowano np. przy obsłudze parowca „Koścuszko”.

Za najlepszą korespondencję zamieszczoną w bieżącym numerze — nagrodę książkową otrzymuje R. Ziolkowski z PLO w Gdyni.

...w Technikum Morskim Mechanicznym w Gdyni jest zamknięta biblioteka? Uczniowie, którzy w okresie wakacyjnym przebywają na praktyce, narzekają na brak lektury. Warto więc, aby dyrekcja zainteresowała się tą sprawą.





Kolo sportowe ZS „Kolejarz” w sandomierskiej Stoczni Rzeczej powstało w lipcu 1952 r. Obecnie liczy ono 73 członków i posiada sekcje: wodną, tenisa stołowego, szachową, siatkówkę i strzelecką oraz nowopowstałe sekcje koszykówki i piłki nożnej. Dzieci zapaleni jak cechuje członków i systematycznym treningiem sportowcy ze stoczni zajęli trzecie miejsce w zawodach lekkoatletycznych ZS „Kolejarz” o mistrzostwo województwa. Spośród sportowców wyróżniają się: Ryszard Zberaz, Władysław Zięba, Bogumił Ferdał, Anna Aleksandrowska i Leokadia Jastrzębska. Młodemu sportowcom sandomierskiej Stoczni Rzeczej życzymy dalszego wzrostu koła i nowych sukcesów.

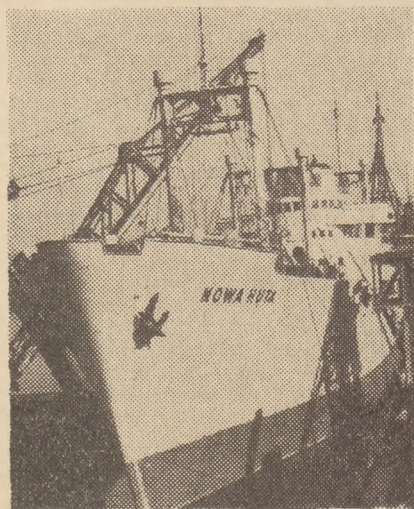
Nowa Huta

CZYLI WIĘCEJ STALI - WIĘKSZA FLOTA

DZIEŃ w dzień sapiące lokomotywy wtaczają przez rozwarte szeroko bramy stoczni długie łańcuchy wagonów ładownych stałą, dostarczoną ze śląskich hut. Na wielkich placach składowych, pod ażurowymi konstrukcjami suwnic leżą zapasy rudawo-brunatnych, ogromnych płyt stalowych i pekat, długie wiązki różnorodnych kształtowników. Oczekują tu swej kolei, by w sprawnych rękach stoczniovców, w kadłubowniach, wregownikach, kuźniach, na pochylniach — pod ostrzałem młotów pneumatycznych, w płomieniach palników i błyskach aparatów spawalniczych — zmienić się w dobrze marynarzom znane kształty dziobnic i ruf, fragmenty śródkrećcia, zręby luków, czy smukłe maszty nowych jednostek. Potężne molocho naszych stoczni pożera ją codziennie dziesiątki i setki ton stali. Wciąż więcej i więcej — bo z dnia na dzień rośnie produkcja, co-

I dlatego pod Krakowem, na jałowej ziemi, gdzie jeszcze niedawno rośło liście żytko i zieleniły się kartofliska, w niebawym zawrotnym wprost tempie wyrasta obiekt, który zabezpieczy nasz przemysł w wy-starczającej ilości stali, i pozwoli nam uczynić milowy krok na naszej drodze. Ten obiekt, to NOWA HUTA, największa inwestycja Planu Sześcioletniego, inwestycja która w decydujący sposób zaważy na wzroście potencjału gospodarczego naszego kraju.

Kombinat metalurgiczny Nowa Huta który zaprojektowali dla nas twórcy wielkich budowli radzieckich „pieciolatek” i który powstaje w oparciu o dokumentację i pomoc radziecką oraz dostawy przemysłu radzieckiego będzie jednym z największych obiektów tego typu na świecie. Produkcją będzie więcej żelaza i stali, niż produkowały wszystkie przedwojenne huty pol-



niu podstawowych wydziałów produkcyjnych. Budowniczości Nowej Huty montują ogromne kotły siłowni, rosną w górę potężne pierścienie pierwszego wielkiego pieca, wylania się z chaosu wykopów i konstrukcji stalownia, z dnia na dzień potężnieją masywy koksowni i anglomerowni. A obok tych zasadniczych obiektów buduje się szereg zakładów nierozważnie związanych z hutą: fabrykę materiałów ogniotrwałych, cementownię zakłady chemiczne.

Dzień i noc walczą o plan ludzie na budowach Nowej Huty. W walce tej musi ich wspomagać cały kraj. Nie tylko te zakłady produkcyjne, które pracują bezpośrednio dla Nowej Huty, dostarczając jej urządzenia i półfabrykaty, ale wszyscy, do słownie wszyscy — w przemyśle, w transporcie, w rolnictwie: marynarze i kolejarze, rybacy, górnicy, murarze i ślusarze, włókniarze, portowcy, urzędnicy i rzemieślnicy. Bo tylko harmonijne, pełne wykonywanie całości naszego planu gospodarczego może zagwarantować, że wielkie piece w Nowej Hucie zostaną rozpalone w tak bliskim już terminie.

Jest w naszej flocie piękny statek o śmiałych kształtach i sprawnych mechanizmach. Zbudowali go nie tak dawno gdańscy stoczniovcy. W swej pierwszej, wielomiesięcznej podróży, z której właśnie powrócił, w pełni zdał on ciężki egzamin na dalekich morzach. Statek ten nosi nazwę — „Nowa Huta”. Dwojaką na to nazwę wymowę: jest przypomnieniem o obowiązkach wobec wielkiego kombinatu, który przyspieszy przeobrażenie naszego kraju i który da nam stal na jeszcze większe i jeszcze piękniejsze statki oraz mówi że coraz pewniej i szybciej kroczymy na drodze, której celem jest Socjalizm.

Z ostatniej chwili



— Czy wiecie, kto to jest i co oni robią?
— To racjonalizatorzy ze Szczecińskiej Stoczni Remontowej od pół roku szukają drogi do Klubu Techniki i Racjonalizacji oraz do zakładowej Komisji Wynalazczości.

PO EGZAMINACH - NA PRAKTYKĘ

EKGZAMINY w Morskim Technikum Mechanicznym w Gdyni odbywały się w atmosferze powagi i skupienia. Dla uczniów jak i nauczycieli był to okres podsumowania włożonych w ciągu roku wysiłków. Z uśmiechniętych twarzy przyszłych marynarzy nie trudno wywnioskować, że do egzaminów są należycie przygotowani.

Mieczysław Porzycki z klasy II d, który egzaminy pisemne zdał na piątkę, spokojnie i pewnie odpowiada na „ustnym”. Cały rok rzetelnie przykładał się do nauki, więc egzaminy nie sprawiają mu żadnej trudności.

Mietek to nie tylko przodownik nauki, to także dobry kolega i wzorowy ZMP-owiec. Chętnie pomaga słabszym kolegom w nauce. Jest on kierownikiem koła samokształceniowego w swojej klasie, a z ramienia organizacji ZMP pełni funkcję instruktora szkoleniowego.

Kierownictwo szkoły i wychowawcy internatu z całym uznaniem wyrażają się o jego osiągnięciach w nauce i pracy społecznej.

Po egzaminach uczniowie z klas I, II i III, a w ich liczbie i Mietek Porzycki, zostaną skierowani na praktykę do stoczni.

Takich uczniów jak Porzycki jest w Technikum wielu. Ot choćby **Bogdan Romanowski** z klasy IV c. Profesor **Grzybowski**, który egzaminuje z termodynamiki, uśmiecha się. Wie, że Bogdan nie zawiedzie.

Romanowski jako członek zarządu szkolnego ZMP jest w swojej klasie organizatorem życia świetlicowego. Organizowany przez niego „chór rewersów” może się poszczycić poważnymi osiągnięciami. W ub. roku miał on ponad 100 występów w zakładach pracy, szkołach i na wsiach w ramach łączności kulturalnej miasta ze wsią. Chór ten cieszy się również ogromną popularnością wśród młodzieży gdańskiej.

Także szeroką działalność rozwijają zespoły: muzyczny, recytatorski i dekoratorski. Kształcą one zdolności artystyczne uczniów, a jednocześnie zajęci w nich stanowią kulturalną rozrywkę. Ponadto dużą pomoc w nauce zapewniają uczniom takie sekcje, jak humanistyczna, marksistowska, modelarska. Sekcje te, prowadzone przez doświadczonych pedagogów, grupują młodzież według zainteresowań. Dyskusja, pogadanki, odczyty — oto formy pracy tych sekcji.

W walce o jak najlepsze wyniki nau-czania biorą także udział i wykładow-

cy. Profesorowie: **Suchocki**, **Adamowicz**, **Grzybowski**, **Starker** i inni nie szczędzą wysiłku w pracy nad podnoszeniem poziomu zawodowego uczniów. Często zastąpić ich można po lekcjach, gdy wyjaśniają zagadnienia, których nie opanowali uczniowie w czasie zajęć. Wykładowcy opiekują się kółkami samokształceniowymi oraz biorą czynny udział w życiu kulturalnym młodzieży.

Uczniowie Technikum doceniają wkład naszego ludowego państwa w zapewnienie im warunków wszechstronnego rozwoju, dokładają wszelkich starań, aby jak najlepiej opanować wiedzę. Rozumieją oni, że praca w flocie wymaga dużego przygotowania zawodowego.

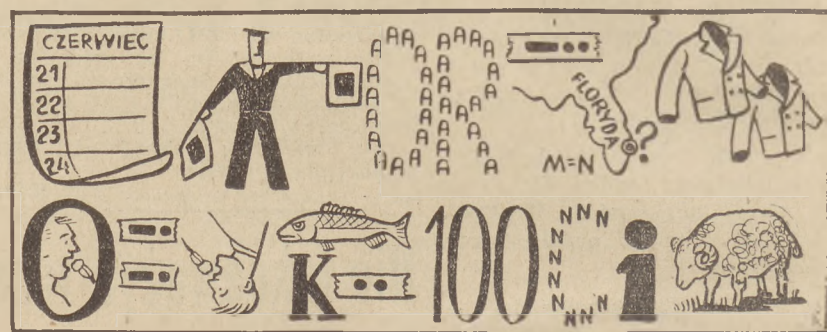
HENRYK SĄCZEWSEI



Z lewej: organizator sekcji chórnej i przodownik nauki Bogdan Romanowski. Z prawej: przodownik nauki Mieczysław Porzycki.

KTO TO POTRAFI?

REBUS



ROZWIĄZANIE SYLABÓWKI z NRU 11 (57)

Kajaki, plejady, Weronia, Aurora, niesławny, Wiesławka, nadążać, jadący, dąbrownik, Dąbrowskie, moskity, Eskimos.
Za dobre rozwiązania nagrody otrzymują: 1) Maria Michalska, Gdynia, Czechosłowacka 8

m. 1, 2) Bronisław Słociński, Sopot, Kościuski 44 m. 14, 3) Anna Pięłowska, Sopot, Gwardii Ludowej 5 b, 4) Czesław Walaskowski, Mezowo, poczta Kartuszy, woj. gdańskie, 5) Czesław Kowalczyk, Gdynia Daszyńskiego 2 m. 5.
Książki wysyłamy pocztą.

CZY ZNASZ TĘ KSIĄŻKĘ?



Kierowca nie wjechałby na przechodzącego robotnika, gdyby przestrzegał zasad bezpieczeństwa ruchu. Dlatego powinien... Ale o tym piszemy w artykule zamieszczonym obok.

Po rampie składu portowego jedzie wózek z ładunkiem. Młody kierowca jest w dobrym humorze, pogwizduje, zwiększa tempo jazdy, „fantazja”, gwałtownie skręca i... traci! W bramie składu zderzył się z drugim wózkiem. Część ładunku stacza się na nabrzeże, kartony rozsypują się, kierowca tanny.

Jest gorąco. Trzeba rozluźnić kombinizon. O! teraz lepiej. Ubranie już nie tak ciasno przylega do ciała. Wtem luzno zwisające końce ubrania dostają się w koło zębate urządzenia i wciągają robotnika...

Ambulatorium portowe. Lekarz opatruje zdruzgotane palce u rąk robotnika. Wypadek zdarzył się podczas tzw. „łapania” stropów, przy którym robotnik ten nie użył dobjaka. Jego kolega miał podobny wypadek przy wyjmowaniu rozporników bez użycia koniecznej tu liny do kierowania rozpornika. A przecież takich lin jest pod dostatkiem w magazynie zaopatrzeniowym.

Unos idzie w górę. Sztafeterzy stoją w świetle luku i wcale nie kwapią się usunąć w głąb ładowni. Niedokładnie uformowany unos rozpadł się, baloty spadają... wprost na sztafeterów. Jest już późno. Ktoś na ostatnią chwilę stawia się do pracy, do przeładunku paku luzem. Już nie zdążył odpowiednio zabezpieczyć ciała środkami, które mu dostarcza przedsiębiorstwo. Po 3 godzinach nie osłonięta skóra czerwienieje i pali, oczy łzawią. Po dalszych godzinach pracy następuje ogólne zatrucie.

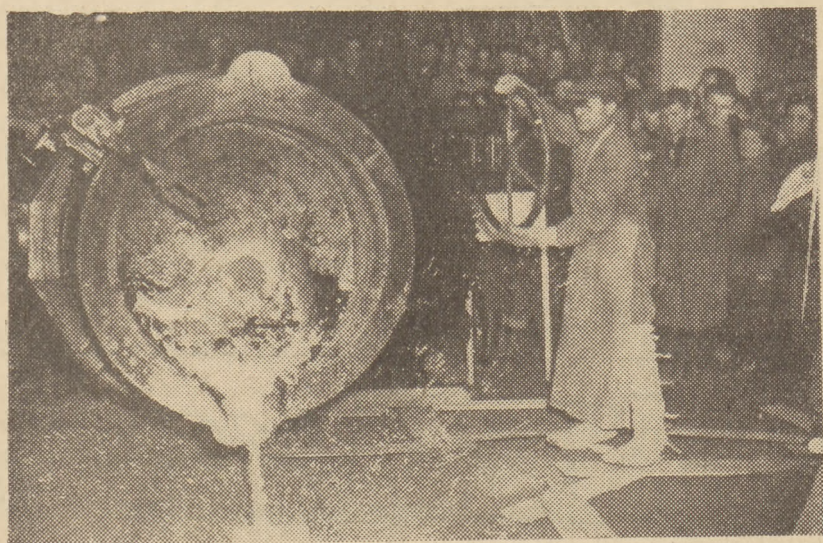
Podobnych obrazków można by przytoczyć bardzo dużo. Bo w pracy portowej jest wiele sytuacji, w których wskutek braku zabezpieczenia, braku odzieży i sprzętu ochronnego, złego stanu urządzeń i sprzętu, wadliwej organizacji pracy, braku nadzoru itp. — mogą powstawać nieszczęśliwe wypadki.

Ochrona pracy i zdrowie robotnika są przedmiotem szczególnej troski naszego państwa ludowego. Państwo wydaje duże sumy na urządzenia ochronne, zwraca uwagę na właściwe metody pracy, wydaje odpowiednie przepisy ochrony pracy. W przedsiębiorstwie socjalistycznym istnieją realne warunki ku temu, aby praca odbywała się w warunkach odpowiadających zasadom bezpieczeństwa i higieny. Troska i opieka państwa nie da jednak pełnych wyników jeśli sami nie będziemy przestrzegać tych zasad albo wskutek lekkomyślności, niedbalstwa, tryzkanctwa, braku troski o dobro społeczne, albo też po prostu wskutek — nieznajomości przyczyn i skutków wypadków.

Znając przyczyny wypadków, możemy skutecznie im przeciwdziałać. Przyczyny te oraz środki zapobiegawcze omawia przeszło 100-stronicowa broszura **BOLESŁAWA KUBASA** pt. „BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY PRZY PRZEŁADUNKACH PORTOWYCH”, która niedawno ukazała się w księgarniach. Z broszurą tą zapoznać się powinni wszyscy robotnicy portowi.

Przed wszystkim dla robotników jest wydane ta broszura. Językiem prostym, bardzo przystępnym omawia ona najpierw obowiązki nadzorujących pracę i ogólnie wskazówki przy pracy przeładunkowej, a następnie przechodzi do wskazań odnoszących się do przeładunku poszczególnych towarów drobnocich i masowych oraz do pracy sprzętem zmechanizowanym i ładunkowym. W dwóch ostatnich rozdziałach autor opisuje pierwszą pomoc przy wypadkach oraz podaje przepisy przeciwpożarowe. Broszurę zamykają tablice wskazujące dopuszczalne obciążenie lina.

Wartościowa ta praca powinna stać się w rękach portowców informatem — podręcznikiem w zakresie walki z wypadkami, w dążeniu do tego, aby liczba wypadków w porcie zmniejszała się stale i z biegiem czasu — zniknęła zupełnie (zb.)



Spust stali z pierwszego elektrycznego pieca stalowniczego

raz częściej kładzie się nowe stepki na pochylniach, coraz częściej nowe, isniące świeżą farbą statki opuszczają baseny wyposażeniowe.

Więcej stali na budowę statków! Ale trzeba też coraz więcej stali na budowę lokomotyw i maszyn rolniczych, coraz więcej stali pochłaniają fabryki samochodów i obrabiarek, coraz więcej idzie jej na konstrukcje nowych hal fabrycznych i na setki rodzajów artykułów codzienniego użytku.

Nasze huty pracują pełną mocą. Ofiarnie pracujący hutnicy przekraczają plany. Potok stali płynie na cały kraj. Coraz to nowe, wielkie piece budowane w starych hutach wtaczają się do produkcji — wszystko mało i mało! Potężne są nasze kroki na drodze do przebudowy Ojczyzny na drodze do wzrostu jej potęgi i dobrobytu. Jakże trudno za nimi na dążyć. Ale trzeba nadążyć...

skie łącznie. I to nie za pięć lat i nie za dwa — już niedługo: za kilkanaście miesięcy. Już w przyszłym roku zadamy pierwszy wielki piec i tryśnie stal z pierwszych martenów. Starają się o to budowniczowie Nowej Huty pracujący z najwyższym zapalem i poświęceniem. Ze zamiar ich są realne, świadczy choćby to, czego już dokonali: na pustych jeszcze przed trzema laty polach wznoszą się wielkie, jasne bloki mieszkalne trzydziestotysięcznego, a jutro — stutysięcznego socjalistycznego, najpiękniejszego w Polsce miasta. Obok — na ogromnym, 500-hektarowym obszarze wyrastają jedna po drugiej, gigantyczne hale, wznoszą się piece i kominy kombinatu. Pracuje już największa w kraju odlewnia żelwa, pracują olbrzymie warsztaty remontowo-mechaniczne, centralna zbrojarnia i ciemielnia oraz wiele innych obiektów pomocniczych. Wre praca przy uruchamia-