

Najlepsi na Wiśle



Dzięki ofiarności żeglarzy krakowska Ekspozycja Żegluga na Wiśle została w II kwartale br. przodująca miejsce w przedsiębiorstwie oraz pro porzec przechodni.

Na zdjęciu: moment przejęcia propozycji przez kpt. Bialeckiego, mechanika Jagłę i sternika Pindla.

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 19(89) - rok 4 GDAŃSK, 15-30 WRZEŚNIA 1954 R. Cena 40 gr

Aby podjęte zobowiązania były w pełni wykonane

STOIMY u progu IV kwartału br. Najwyższy więc czas, aby jeszcze raz przegladnąć zadania postawione przed nami na rok bieżący, aby ujawnić zaległości oraz nie zwlekając przystąpić do ich odrobienia.

Jak wiadomo, w kilku przedsiębiorstwach naszego resortu podpisano w br. zakładowe umowy i porowe, a we wszystkich pozostałych — umowy o długofalowym współzawodnictwie.

Wyższość tej nowej formy współzawodnictwa polega na tym, że zobowiązania podejmowane są na cały rok przy pełnym udziale załogi i kierownictwa zakładów. Wzajemność zobowiązań sprawia, że zarówno u kierownictwa jak i u robotników poważnie wzrasta poczucie odpowiedzialności za gospodarke zakładu, za wszystko, co się w nim dzieje. Zakładowe umowy zbiorowe oraz umowy o długofalowym współzawodnictwie stanowią więc nową metodę socjalistycznego wychowania mas, wciągania ich do bezpośredniego kierowania naszą gospodarką narodową.

Należy przy tym zaznaczyć, że około 50 proc. zobowiązań dotyczy poprawy warunków BHP i socjalno-zdrowotnych, a więc zagadnień, które w dotychczasowym ruchu współzawodnictwa były najczęściej pomijane i niedoceniane.

JAK więc przebiega dotychczasowa realizacja umów?

Trzeba stwierdzić, że mimo wielkiej wagi tego zagadnienia nie przebiega ona tak, jakby tego należało oczekiwać. Najlepiej stosunkowo wykonują zobowiązania załoga i kierownictwo stoczni rzecznej „Odra” we Wrocławiu, a najgorzej — załoga, a szczególnie kierownictwo Gdańskiej Stoczni Remontowej.

W żadnym jednak z zainteresowanych zakładów nie wykonano postanowień umowy w 100 proc. Uderza przy tym beztroska, z jaką niektórym radą zakładową i dyrekcją tolerancją niedotrzymywanie terminów szeregu zobowiązań lub wypadki zupełnej rezygnacji z ich wykonania.

W pierwszym półroczu nie zrealizowano ogółem 20 proc. zobowiązań, wynikających z podpisanych umów zbiorowych. Przyczyną zaś na usprawiedliwienie powody nie zawsze są przekonujące.

Nie można np. uznać za wystarczające wyjaśnienia towarzyszy z kierownictwa portu Gdynia, którymi próbują oni uzasadnić niewykonanie zobowiązań w dziedzinie BHP. Realizacja takich zobowiązań, jak pomalowanie szyb w kabinach dźwiękowych, ustawienie tablic ostrzegawczych i im podobnych nie wymaga przecież ani dużego nakładu finansowego, ani czasu. Nie można też uznać wyjaśnień przewodniczącego Rady Zakładowej Morskiej Stoczni Remontowej w Gdańsku tow. Zycha, który uważa, że nie ma potrzeby budować pralni w ramach OZR, (choć zobowiązanie takie podjęto), bo w Gdańsku i tak jest wiele innych pralni, z których usług można korzystać.

Charakterystyczna rzecz jest przy tym to, że dość licznie potrzebne i niepotrzebne „korekty” w umowach przeprowadza się w większości

bez zachowania trybu, przewidzianego dla tego rodzaju wypadków.

Poważnym niedociągnięciem kierownictwa i rad zakładowych jest również to, że nie zawsze stwarzają załozę należyte warunki umożliwiającej sprawne wykonywanie zadań produkcyjnych. Przykładem tego jest znaczna ilość przerw w pracy w portach z winy kierownictwa. W wyniku marnotrawstwa czasu roboczego przedłużał się postój statków i wagonów i tym samym zobowiązanie w zakresie skrócenia tego postoju nie mogło być wykonane.

Poważnym powodem niepełnego wykonania postanowień zakładowych umów zbiorowych jest niedostateczna pomoc i kontrola ze strony centralnych zarządów i instancji związkowych. Np. Towarzystwo z Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych, jak i Zarządu Okręgowego ZZZP zbyt późno, bo dopiero w miesiącu lipcu, przysłał stoczniowcom z pomocą. I chociaż ta pomoc była dobra i potrzebna, to jednak przyszła o kwartał za późno.

Towarzysze z centralnych zarządów dość często odwieźdali w I półroczu podległe przedsiębiorstwa, jednak nie wnikał głębiej w sprawy współzawodnictwa pracy, a tym samym w tok wykonywania zobowiązań, zawartych w zakładowych umowach zbiorowych. Podobnie postępem realizacji umów niedostatecznie interesowali się pracownicy poszczególnych departamentów Ministerstwa Żegluga.

ROK 1954 dobiega końca. W przyszłym roku w o-

narcju o doświadczenia z realizacji umów o długofalowym współzawodnictwie sze reg dalszych przedsiębiorstw naszego resortu podpisze zakładowe umowy zbiorowe. Nie wolno nam zapominać, że niewykonanie w br. w pełni zakładowych umów zbiorowych podrywa zaufanie do nich, obniża autorytet tej nowej poważnej metody wychowania. I dlatego musimy poświęcić wszystkie siły, aby stojący przed nami okres jak najlepiej wykorzystać dla zabezpieczenia realizacji umów w 100 proc.

Postanowienia umowy trze ba stale popularizować wśród załogi. Trzeba żyć zobowiązaniami na codzień, aby raz podjęte nie poszły w zapomnienie.

Osiągniemy ten cel, gdy szeroko i systematycznie będziemy kontrolować wykonywanie zobowiązań. Częste omawianie wyników zobowiązań prowadzi do wykrywania przeszkód, do wyszukiwania rezerw. Jasne, że gdy robotnicy nie dokonują podsumowania wyników w grupach związkowych, to trudno mówić o twórczych poszukiwaniach. I dlatego tę formę kontroli trzeba stosować jak najszerzej.

Trójki wydzielone przy najmniej raz na tydzień, a trójki zakładowe raz na dekadę winny na specjalnym krótkim posiedzeniu analizować wykonywanie zobowiązań.

W wypadku, gdy realizacja jakiegos postanowienia

trwa dłuższy okres czasu, trójki kontrolne winny domagać się opracowania harmonogramu.

Ogólna ocena przebiegu realizacji zobowiązań winna być tematem comiesięcznych wspólnych posiedzeń rady za- kładowej i dyrekcji przy współudziale aktywów gospodarczego i związkowego. Wnioski wypływające z oceny winny być uwzględniane w operatywnych planach rady zakładowej i dyrekcji.

Instancje związkowe, pracownicy centralnych zarządów i Ministerstwa Żegluga winni skutecznie pomagać zakładom w realizacji umów nie tylko przez referatów czy inspektorów do spraw współzawodnictwa pracy, ale przez swój aktywny udział w zabezpieczeniu warunków dla należytego wykonania zobowiązań.

W większym niż dotychczas stopniu trzeba też korzystać z przedsięwziętych nowych metod pracy, upowszechniać je, pracować nad podniesieniem kwalifikacji zawodowych robotników, podciągając pozostałych w tyle do poziomu przodujących.

Rozpoczynając IV kwartał współzawodnictwa, musimy pamiętać, że obok poważnych biejących zadań mamy do odrobienia znaczne zaległości.

Przemysłanym, zgranym, kolektywnym wysiłkiem załogi i kierownictwa walczyć będziemy o pełną realizację umów zakładowych i zobowiązań długofalowych.

PRZYJACIELSKIE SPOTKANIE



23 ub. m. marynarze z radzieckiego statku „Wormy” odwiedzili gdyński Inter-Club. Z zainteresowaniem słuchali nasi marynarze i pracownicy ładowi PLO opowiadań radzieckich przyjaciół o życiu i pracy w bratnim kraju.

25 ub. m. w Inter-Clubie gościła również delegacja radzieckich kobiet — budowniczych Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina. Spotkały się one tutaj z żonami naszych marynarzy.

Na zdjęciu u góry: nasz fotoreporter uchwycił moment toastu wznoszonego



za pokój i przyjaźń naszych narodów. Jak widać, marynarze z „Wormy” dobrze czuli się w gościnie u polskich marynarzy. Na zdjęciu powyżej: kapitan radzieckiego statku „Worm

sy” tow. Garlenko (trzecia od lewej) nie przypuszczała, że w dalekiej Gdyni spotka się ze swymi rodakami, budującymi wspaniałe gmach Kultury dla polskich robotników.

Zadecyduje gotowość taboru

POWAŻNE zadania, stojące w br. przed Polską Marynarką Handlową, wymagały i nadal wymagają pełnej mobilizacji załóg pływających, personelu lądowego, jak również przedsiębiorstw współpracujących — portów, stoczni i „Polfrachtu”.

O ile wskaźniki planu finansowego PMH, przynajmniej na stronie wpływów, została pod koniec roku osłabiona, o tyle wykonanie planu przewozów we wskaźnikach naturalnych jest w chwili obecnej zagrożone. Niedobór w tonnach wyładunku się szczególnie w żegludze nieregularnej.

Analiza dotychczasowego wykonania planu rocznego, przeprowadzona na ostatnim posiedzeniu kolegiatnym w Ministerstwie Żegluga, wykazała konieczność przewiezienia dodatkowych (ponad plan IV kwartału) ilości ma-

sy ładunkowej, wynoszącej 1 proc. rocznych zadań przewozowych żegluga nieregularnej.

Biorąc pod uwagę duże na pięcie zadań planowych w IV kwartale, spełnienie tego postulatu wymagać będzie znacznych wysiłków zarówno ze strony floty, jak i gestora masy towarowej.

Zadanie tego ostatniego staje się jeszcze trudniejsze ze względu na konieczność ścisłego przestrzegania dyscypliny finansowo — dewizowej, wyrażającej się w doborze ładunków w gestii własnej najbardziej opłacalnych, bez względu na ich wpływ na wykonanie planu we wskaźnikach tonnowych i tonnomilowych.

Dla wykonania zobowiązania „Polfrachtu” — dostarczenia flocie masy ładunkowej gwarantującej wykonanie rocznego NPG we

wszystkich wskaźnikach — należy natychmiast:

- jeszcze raz przeanalizować wspólnie z centralami handlu zagranicznego plan transportowy IV kwartału celem znalezienia dodatkowych, interesujących polską flotę ładunków w odpowiednich relacjach, uzgodnionych terminach ich podjęcia,
- wzmoczyć wysiłki nad akwizycją ładunków tranzytowych z i do państw demokracji ludowej,
- prowadzić w dalszym ciągu akcję kompletowania statków liniowych ładunkami masowymi, pod warunkiem utrzymania pełnej regularności odjazdów,
- w dalszym ciągu pogłębiać penetrację zagranicznych rynków frachtowych dla uzyskania najkorzystniejszych ładunków z gestii obcej, obniżając tym samym do minimum wskaźnik przelotów balastowych

Pełne wykonanie rocznego planu przewozowego PMH jest od strony masy towarowej całkowicie realne. Zadanie to wymagać będzie wydatnej pomocy przede wszystkim ze strony stoczni remontowych i portów. Zwiększony potencjał przewozowy floty i skrócone do minimum postoje w portach polskich — to czynniki w zupełności od nas zależne. Punktem honoru każdego pracownika morza niech będzie wniesienie jak największego udziału w wykonaniu zadań tegorocznego NPG i przyspieszenie realizacji Planu Sześciolatniego.

RYSZARD KARGER
Z-ca dyr. PPF „Polfracht”

ŚWIĘTO WIELKIEGO NARODU

WIELKIMI czczeniemami w oczach krótki tytuł: „Szanghaj wyzwolony”. Braliśmy w grudniu nowego 1948 roku gazetę i czytując się

w krótki meldunek czuliśmy, że zbliża się wielki, przełomowy dzień. Nie tylko dla Azji ale i całego świata.

Mineło jeszcze kilka miesięcy. I oto potężne armatnie salwy sprządy Tien An Men — bramy cesarstwa w Pekinie rozbrzmiały na całym świecie zwycięską wieścią, że epoka państwa feudalizmu i imperialistycznych sił w Chinach minęła bezpowrotnie. U nas w Polsce był wtedy zwykły, jesienny dzień. 1 października 1949 roku. Ale w Chinach zaczynała się wiosna. Wiosna wyzwolonego narodu.

HANJAN. Zwykle miasteczko chińskie u brzegów Jangtse. Od wieków niedza panowała się pod dziurawymi dachami ubogich lepianki i szałasów. Co się tam zmieniło? Czy zbudowano piękne pałace i asfaltowe szosy, nowe dzielnice? Nie, tego przez 5 lat w Hanjan nie zrobiono. Domki są tak samo niepozorne jak dawniej, a przed drzwiami swych mieszkańców powroźnicy kreca sznury z juty. Ale wszędzie nad domami dymią kominy, wszędzie jest ryż, wszyscy mają pracę, zewsząd wygnano głód i niedzę. Czy to jest wielka zmiana? Tak!

„Od wieków, jak daleko sięga pamięć narodu chińskiego, olbrzymie, niespokojne rzeki Hoangho, Jangtsekiang i Juntin zalewały co roku całe przestrzenie urodzajnej ziemi. Niszczono powodzią wioski i głąd milionów chłopów — to żywiołowe klęski, którym nikt dotąd przeciwstawić się nie mógł.

I oto przeciw niszczącym siłom przyrody wystąpił cały naród. Rząd Chin Ludowych opracował plan ujarzmienia niszczących rzek. Przeszło 30 milionów ludzi — robotników, chłopów i żołnierzy w

ciągu 5 lat wzniosło liczne tamy, zapory, setki kilometrów wałów ochronnych i załoznało groźbę powodzi i głodu.

WOLNOŚĆ narodu chińskiego rodziła się w dniach Wielkiego Marszu i w bojach z Kuomintangiem i wtedy, gdy w tysiącach chińskich wiosek płonęły zwoje umów dzierżawnych, skryptych dłużnych i innych dokumentów, uzależniających miliony chłopów od woli garstki feudalistów-szarników. Wolność spełniała się, gdy 300 milionów bezrolnych i marolonych chłopów otrzymało w wyniku reformy rolnej 47 milionów hektarów ziemi na własność. Te wielkie przemiany otworzyły nową drogę przed chińskim rolnictwem i całym narodem — drogę socjalistycznego rozwoju. Już w dwa lata po reformie rolnej, na początku 1954 roku zespoły pomocy wzajemnej i spółdzielnie produkcyjne zrzeszały 47 900 000 gospodarstw chłopskich (43 proc. gospodarstw chłopskich w kraju).

Oto olbrzymi skok chińskiej wsi — z niewoli feudalnej i zacofania gospodarczego do wolności, postępowych metod uprawy i gospodarowania. I jeśli dziś na chińskich polach traktory i kombajny chińskich POM-ów nie są uważane za fantastyczne zjawy, — to czyż lepszych trzeba dowodów o tym wielkim nowym, jakiego wypełnia każdy dzień chińskiego człowieka.

MILIONOM ludzi władza ludowa przez minionych 5 lat otwierała, nauczyła czytać, dała siłę i wiedzę, świadomość — przywróciła godność ludzka. To są rewolucyjne przemiany, z których wielkość nie zawsze potrafimy zdać sobie sprawę.

3 900 km dzieli porośniętą zboczami północno-wschodnich gór od

tropikalnych gajów południa. 4 900 km — osnieżone szczyty Pamiru od wód szanghajskiego portu. Ale wszędzie, gdzie powiewa czerwony sztandar chińskiej rewolucji, rosną mury nowych fabryk, dzwieczą młotki geologów, odkrywających zapomniane bogactwa ziemi, wznoszą się tamy przyszytych elektrowni wodnych. Codziennie rano setki milionów rak uruchamia maszyny, nieznane dawniej w Chinach w ogóle, chwytają za kielnie, za pługi za pług. Codziennie wieczorem miliony głów pochyla się nad elementarzem dla dorosłych, nad książką szkolenia zawodowego, nad marksistowską literaturą.

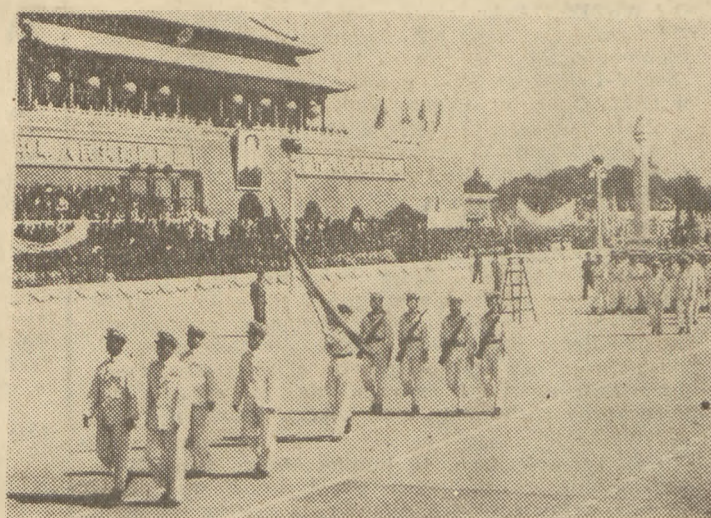
JAKAŻ tajemnicza siła wyzwoliła tę energię ludu, która z zacofanego kraju stworzyła mocarstwo światowe?

Wielkie i piękne są Chiny. Wielki i piękny jest naród. Partia dała nam, trzy najdroższe owoce:

wolność, siłę i radość. mówią popularna współczesna pieśń chińska.

Tak, ta przeobrażająca siła jest Komunistyczna Partia Chin, jest nowy rząd ludowy. To partia wyzwoliła tę olbrzymią, rewolucyjną energię mas, która już dziś — przy wszystkich brakach gospodarczych — dziedzicznych po wiekach zacofania — stworzyła z tego kraju potęgę światową.

ZNACZENIE Chin Ludowych, prężność ich rozwoju przełamały wszelkie bariery wznoszone przez USA. Polityka gospodarczej blokady Chin poniosła smrotną klęskę. I dziś nie tylko kraje demokracji ludowej, ale wszystkie niemal kraje kapitalistyczne z Anglią na czele dają za wszelką cenę do utrzymania i rozszerzenia współpracy z Chinami Ludowymi.



Na straży morskich granic Chin stoi ludowa Marynarka Włonna. Na zdjęciu: oddziały Marynarki Wojennej defilują w czasie święta narodowego.

Praca polityczno-wychowawcza na „Karpatach“

7 lutego br. motorowiec „Karpata“ wyruszył z portu gdyńskiego w daleki rejs. Czterokrotnie przemierzał on dalekie szlaki morskie wodzące z portu bułgarskich przyjaciół do Whampoa, wioząc ładunki towaru tak potrzebnego dla rozwijającego się przemysłu bratniego narodu chińskiego. Statak dobrze wykonał trudne zadanie. I nie mogło być inaczej, gdyż... nie, nie będę tu uogólniać i w jednym zdaniu zamykać przyczyn składających się na wzorowe wykonanie zadań planu przez kolektyw „Karpata“. Przeanalizujemy sobie po prostu, oczywiście w znacznym skrócie, pracę polityczno-wychowawczą prowadzoną w ostatnim rejsie przez aktywny tego statku.

KILKULETNI doświadczenia w pracy polityczno-wychowawczej, prowadzonej na statkach nauczycieli wprawdzie naszych oficerów kulturalno-oświatowych i aktywny polityczny umiarkowania swych zadań w ścisłe ramy planu. Niemniej na wielu jeszcze jednostkach plany pracy polityczno-społecznej sporządza się dość pobieżnie. Aktywny polityczny statku „Karpata“, nauczony doświadczeniami poprzednich rejsów, przystąpił do sporządzenia planu pracy z pełną

świadomością, że od jego jakości, od postawienia w nim wyraźnych celów i dróg ich realizacji zależy powodzenie.

W kilka dni po wyjeździe z portu macierzystego nowo-wybrana egzekutywa organizacji partyjnej przystąpiła do opracowania planu pracy na rejs. Wyszczególniono w nim problematykę, która będzie zajmowała się egzekutywa oraz organizacja partyjna. Ustalono też terminy poszczególnych zebrań i narad oraz nazwiska towarzyszy, odpowiedzialnych za ich zorganizowanie. Po czym egzekutywa pomogła w ustaleniu głównych problemów pracy organizacji młodzieżowej i związkowej, zabezpieczając, aby poszczególne imprezy nie dublowały się, lecz uzupełniały i aby jak najlepiej pomagały w realizacji zadań stojących przed statkiem.

Plan został zatwierdzony. Druga część zadania to jego wykonanie. A więc przede wszystkim wcielenie do jego realizacji jak najszerzego zespołu.

Nasunęło to konieczność poznania ludzi, ich zainteresowań i uzdolnień, szczególnie, że na statku pozostało niewielu starych członków załogi. W rozmowach indywidualnych z marynarzami, w koleżeńskich pogawędkach poznawali członkowie egzekutywy ich zainteresowania. Tematem jednego z pierw-

szych zebrań partyjnych była sprawa przydzielenia każdemu z członków organizacji polecenia partyjnego.

W WIELU wypadkach statkowe organizacje partyjne nie interesują się na codzień kontrolą wykonywania poleceń partyjnych. Brak opieki nad członkami partii obarczonymi zadaniami już nieraz był przyczyną złego wypełnienia obowiązku lub co gorsza — niewywiązania się w ogóle z polecenia. Najprostsza rzecz jest oczywiście uciec się do sankcji karnych. Niemal zawsze po takim „walnym laniu“ następuje odwołanie w pracy organizacji partyjnej, lecz nie na długo. Zerwanie z tego rodzaju szkodliwą praktyką zaliczyć można śmiało do najważniejszych sukcesów w pracy egzekutywy organizacji partyjnej „Karpata“.

Ograniczyć się do przytoczenia tutaj jednego tylko charakterystycznego przykładu. Tow. Jeleniewski odbywał na „Karpatach“ swój pierwszy rejs. Pełnił on funkcję praktykanta hotelowego. W indywidualnych rozmowach towarzysze z egzekutywy dowiedzieli się, że Jeleniewski pełnił poprzednio służbę w Marynarce Wojennej aktywizował się w życiu społeczno-politycznym. Jego zakres wiadomości politycznych i wgląd na spory stał w pracach organizacji ZMP i Partii skłonił egzekutywę do przydzielenia Jeleniewskiemu funkcji wykładowcy szkolenia ideologicznego. Po pewnym czasie, egzekutywa obserwując pracę tow. Jeleniewskiego zwróciła go z tego zadania, zlecając mu opiekę nad kołem ZMP. Ckając się bowiem, że jakkolwiek tow. Jeleniewski posiadał spory zasób wiedzy i nie lekceważył swego zadania, nie mógł podjąć mu z powodu braku zdolności pedagogicznych. Z drugiej natomiast funkcji Jeleniewski od pierwszych chwil wywiązał się zadowalająco.

W PLANIE pracy polityczno-wychowawczej egzekutywa położyła główny nacisk na szkolenie ideologiczne i zawodowe. Aby udostępnić wszystkim członkom załogi

li. Troskliwa opieka i dobra praca wykładowców, do których należeli nieomal wszyscy oficerowie, nie wyłączając kpt. Wichrowskiego i jego zastępcy, tow. Nosowskiego, wydały owoce. A pamiętajmy, że było to szkolenie II stopnia.

BOGATE były formy pracy polityczno-wychowawczej w tym rejsie. Ścisła współpraca z-cv kapitału do spraw KO tow. Nosowskiego z egzekutywą organizacji partyjnej, udział szerokiego aktywu w realizacji tej wzniosłej i odpowiedzialnej misji, lepszych form pracy wychowawczej. O to, by dobrze spełniali swe funkcje agitatorzy, dbał osobiście I sekretarz tow. Dakowicz. Agitatorzy poznali wkrótce jego skrupulatność. Przed każdym bowiem nowym zadaniem przeprowadzał on jeszcze głośny instruktaż.

Trudno jest pisać o wszystkich przebiegach bogatego w

swej treści życia politycznego na „Karpatach“. Zbyt wiele problemów trzeba by poruszyć, by omówić dokładnie wszystkie formy. Bo przecież nie ma role — oprócz szkoleń w podnoszeniu wiedzy politycznej partyjnych i bezpartyjnych — odgrywały prąsówki, wieczornice oraz audycje radiowe. „Fala Karpata“. Uczący dobrego w konywania obowiązków audycje poświęcone przodującym marynarzom, ciągła wzmocnienie tablicy wyróżnionych w danym miesiącu, a potem w rejsie. Uczący wreszcie osobisty przykład aktywu i członków partii.

Czy jednak w pracy polityczno-wychowawczej na tym statku nie było żadnych niedociągnięć i braków? To samo pytanie zadawał zresztą członkom egzekutywy. Odpowiedzieli uczciwie — były I to jest właśnie ich sukces. Dziwna prawda? Tak to jest sukces, bowiem odpowiedź ta jest dowodem, że organizacja partyjna na motorowcu „Karpata“ rośnie, że nie popadła w stan samouspokojenia. Towarzysze wiedzą, że nie zadbali o ruch racjonalizatorski, który rozwijał się żywiołowo. Wiedzą też, że na skutek niedostatecznej troski organizacji partyjnej o właściwe przygotowanie statku do remontu nie umieszczono w specyfikacji wielu ważnych robót.

Niedostatecznie też rozwinięto walkę o obniżenie kosztów własnych. Na to zagadnienie powinna zwrócić uwagę organizacja partyjna „Karpata“, a wiążąc jeszcze ściślej życie polityczne ze sprawami produkcji niewątpliwie kolektyw „Karpata“ zajmie przodujące miejsce w statkowym współzawodnictwie.

Z. MAJOR

Po konferencji part.-ekonomicznej w PŻM

Narada na parowcu „Kolno“

W KOŃCU sierpnia zorganizowali naradę, mającą na celu omówienie dróg wprowadzenia w życie uchwały konferencji partyjno-ekonomicznej Polskiej Żeglugi Morskiej.

Z uchwały tej wyciągnięliśmy wiele cennych wniosków. Omawiając stan techniczny statku ustaliliśmy, że w tej chwili nie można mówić o oszczędności minii i farb, gdyż cały statek jest zardzewiały i że trzeba go przede wszystkim zakonserwować i doprowadzić do należytego stanu. Chociaż wymaga to nakładu pracy i materiałów, jednak w przyszłości odpłaci się z nawiązką, gdyż przedłuży żywotność statku.

Aby usprawnić naszą gospodarkę remontową, postanowiliśmy, korzystając z postoju w stoczni, dokonać przeglądu statku i wynotować skrzętnie wszystko to, co w przyszłości wymagać będzie remontu. Będzie to nam pomocne przy układaniu planów samoremontów i listy robót dla następnego remontu.

Pobraliśmy ze stoczni dodatkowe koszty prac remontowych, na który nanosimy bieżące poprawki względnie skreślamy pozycje nie wykonanych robót lub nie dostarczonych przez stocznice materiałów.

W związku z dotychczas niedostatecznym popularyzowaniem na statku pomysłów racjonalizatorskich kapitan

że w przyszłości będzie szczególnie omawiać wszystkie otrzymane w tym kierunku wytyczne nie tylko z gospodarzami działów, ale z całą załogą.

Aby skrócić rejsy, oficerowie pokładowi postanowili jeszcze częściej kontrolować pozycję statku w morzu, nadzorować sterników i podnosić ich kwalifikacje.

Aby unikać klajmów, oficerowie zobowiązali się informować każdorazowo wyładowców o czułych miejscach w ładowniach statku, jak zaoblenia, tunel, śruba zapasowa, klapy itp., by odpowiednio rozmieszczać towar.

Kapitan Piotrkowski wyraził także gotowość złożenia egzaminów pilotowych. W ten sposób unikniemy w przyszłości zdarzających się dotąd wypadków przestoju statku na redzie w oczekiwaniu pilota.

Załoga maszynowa rozumiejąc w pełni znaczenie oszczędności paliwa, izolowała wszystkie przewody parowe, przechodzące przez otwarty pokład oraz usunęła wszystkie przecieki na złączach.

Wnioski z narady, które zaczęliśmy już częściowo stosować w praktyce, pozwolą nam aktywnie włączyć się w walkę o obniżenie kosztów, której pomysłyne rezultaty zdecydują o lepszym życiu nas i naszych rodzin.

Jan Gil

Korespondent



Kierownik szkolenia zawodowego tow. Ferenc to jeden z przodujących marynarzy „Karpata“. Jego nazwisko figuruje na zaszczytnej tablicy.



Sekretarz organizacji partyjnej tow. Dakowicz umie zachęcić przykładem własnej pracy.

Z noszuch doświadczeń

Kontrola planu kwartalno-miesięcznego

W MIESIĄCU poprzedzającym rozpoczęcie nowego kwartału przedsiębiorstwa żeglowne otrzymują z Centralnego Zarządu PMH plan kwartalno-miesięczny, który podaje operatywne zadania na najbliższy kwartał.

Zadania te wyrażone są w tonnach, które flota ma przewieźć, i w tonnomilach, które ma wyprodukować, osobno dla żeglugi regularnej i osobno dla żeglugi nieregularnej.

Działy eksploatacji poza wskaźnikiem tonn i tonnomil, opartym na urealnionym planie remontów floty, nie otrzymują z CZ PMH innych wskaźników względnie współczynników.

Do obowiązków eksploatacji w przedsiębiorstwie należy rozbić otrzymanego limitu na poszczególne statki i przydzielenie każdej jednostce konkretnego zadania, wynikającego z planu operatywnego przedsiębiorstwa.

Aby mieć pełny obraz przebiegu realizacji zadań przez statki, jak też przez całe przedsiębiorstwo, dział planowania PŻM opracował tytułem próby pewne kryteria tej oceny.

Jak wiemy, wydajność pracy statku zależy od wielu elementów. Główne z nich ustalono na podstawie następujących wskaźników i współczynników:

- nośność netto,
- współczynnik załadunku (przebiegu ładunku w porcie),
- szybkość eksploatacyjna w porcie,
- tempo przeładunku w polskich i obcych portach (łącznie),
- procent przebiegów balastowych,
- czas w porcie w stosunku do czasu rejsu,
- wydajność tonnażodoby nośności netto,
- średni przebieg ładunku.

Kształtowanie się tych wskaźników sygnalizuje, czy i w jakim stopniu poszczególne statki wykonują założone na nie zadania. Obserwacja ich daje zatem bieżące rozeznanie, jak przebiega

realizacja planu przedsiębiorstwa.

Dzięki temu też dział planowania, badając, jak statki wypełniają określone warunki, ocenia comiesięczne wykonanie planu. Stwierdzając odchylenia na pewnych odcinkach, sygnalizuje o tym dyrekcji, która szuka środków zaradczych.

I tak np. w pierwszym m-cu jednego z obserwowanych kwartałów zanotowano, że nośność netto była o 2,8 proc. niższa od planowanej, współczynnik przestrzenności masy towarowej był większy o 4,9 proc. Na skutek jej struktury, szybkość w porcie — idealnie, którą zakładaliśmy w warunkach. Przejścia balastowe uległy zwiększeniu o 0,4 proc., zaś przebieg ładunku był o 24 proc. większy. Współczynnik czasu w porcie był mniejszy o 24 proc., a mimo to wydajność zmniejszyła się o 25 proc. Zostało to spowodowane, jak już zaznaczaliśmy, strukturą masy towarowej, która była pracochłonnniejsza. Najlepszym dowodem tego jest dotrzymanie tempa przeładunku jedynie w 55 proc. w stosunku do naszych założeń.

Wobec tak niskiego tempa przeładunku przeanalizowano dodatkowo przeładunek tak w obcych, jak i w naszych portach. Sporządzony wyciąg przebiegu załadunków przedłożono dyrekcji i działowi eksploatacji, uzupełniając w ten sposób obraz przebiegu wykonania planu kwartalno-miesięcznego.

Posiadając te dane, kierownictwo przedsiębiorstwa mogło zaznajomić wszystkich interesantów portu z wynikami przeprowadzonych badań i podjąć wspólnie wnioski zmierzające do usprawnienia obsługi naszych statków w portach.

Zastosowany przez nas system daje poważne korzyści. Umożliwia bowiem bieżącą obserwację wykonania planu, sygnalizuje o wszelkich zarysowujących się zahamowaniach i trudnościach oraz pozwala na szybkie i operatywne przeciwdziałanie.

HENRYK ZABŁOCKI



Duża troska otoczyła egzekutywa sprawę pracy nad wzrostem szeregu partyjnych. Pod koniec 6-miesięcznego rejsu przyleciało trzech kandydatów: tow. Józefa Franie (na zdjęciu), Smieszniaka i Zawadzkiego.

korzystanie z wykładów, tak szkolenie ideologiczne jak i zawodowe prowadzono w dwu „rupach“. Niezależnie od tego zorganizowano grupy samokształceniowe, które wspólnie przygotowywały się do seminariów.

Mniej więcej po upływie 3 miesięcy zorganizowano na rade wykładowców i aktywu partyjnego. Celem narady było omówienie postępów słuchaczy. W efekcie wykładowcy zostali zobowiązani do zwrócenia większej uwagi na słabszych słuchaczy. Pomagać im w tym miał cały aktywny. Dzięki temu też, tacy marynarze, jak Żerko i Chyliński, którzy dotychczas mieli słabe wyniki, podciągnęli się znacznie.

Równa troska otoczyła egzekutywa szkolenie zawodowe. Podkreślić należy, że cały kolektyw statku żywo interesował się sprawą szkolenia. Wymownym tego dowodem jest fakt, że w wypadku gdy wykładowcy któregoś przedmiotu wypadali w godzinach jego wykładu wachta koledzy z ochotą i bez szemrania go zastępowali.

Z życia załogi statku „Tobruk“

W służbie radzieckiego rybołówstwa

KILKANAŚCIE dni temu do gdyńskiego portu zawinął parowiec „Tobruk“, pełniący jako statek — baza służbę w charakterze radzieckiego rybołówstwa na łowiskach północnego Atlantyku. Niełatwa jest praca rybaka. Przekonał się o tym dobrze marynarze z „Tobruka“. Niełatwo jest też pełnić obowiązek na statku — bazie, szczególnie gdy połowy dopisują i srebrzyste śledzie dostawiane całymi tonnami „sypią się“ na pokład.

Ale nasi marynarze dobrze wywiązują się ze swych zadań. Mało tego, w nawale robót znaleźli czas na kontynuowanie szkolenia ideologicznego i zawodowego, „nałożyli“ czas na zdrową, kulturalną rozrywkę w gronie radzieckich towarzyszy pracy. Ale oddajmy głos im samym, tj. korespondentom z parowca „Tobruk“ — Tomczukowi i Ryskiemu. Oto jak radio-

oficer Jerzy Tomczuk opisuje pracę i życie załogi na dalekiej północy: O pierwszych dniach pobytu na statku — bazy na łowiskach zaczęła się gorączkowa praca. Do obu burt cumuła lufy, które przysyły z łowisk, by wyładować złowioną rybę, zapakować ją w prowiant, wodę, usunąć uszkodzenia mechanizmów, pobrać nowe sieci i znów wyruszyć w pogoń za śledziem. Praca idzie sprawnie pomimo wysokiej fali. Już po wyładunku pierwszych jednostek ładowanie „Tobruka“ zapelniają się beczkami. Praca idzie tu bez przerwy, dniem i nocą. Pracują załogi polska i radziecka, wspólnie dzielmy się doświadczeniami. Jedni pomagają drugim.

Tak upływa dzień za dniem, a raczej doba za dobą. Zdawałoby się, że prócz pracy na nie innego nie ma czasu. Tak jednak nie jest. By coraz lepiej pracować, trzeba gruntownie poznać wszystkie tajniki zawodu. Droga do tego jest, tak poważnie wiadomo, szkolenie zawodowe. Prowadzimy je też systematycznie w obu działach maszynowym i pokładowym. Aby umożliwić wysłuchanie wykładów wszystkich członków załogi, wprowadziliśmy szkolenie dla dwóch zmian, tj. dziennej i nocnej.

Duży wkład pracy w szkolenie zawodowe dała kierownictwa działów. Kapitan Ławrynowicz, st. mechanik Niestorowicz pomagają rada i doświadczeniem w przygotowaniu wykładów. Należą do nich: Władysław Jarek — trymer, Zygmunt Domasewski — palacz, Eugeniusz Domarski — ml. mr

rynarz, Czesław Szczytyński — praktykant pokł., Marian Szaryński — st. marynarz. Nie zaniebujemy się również w szkoleniu ideologicznym, które prowadzimy systematycznie. Duże trudności spowodowane są brakiem materiałów szkoleniowych. Jednak dzielmy się tym, co posiadamy na statku.

O CENĄ postępow załogi w jednym i drugim szkoleniu są nie tylko dobre odpowiedzi na seminariach. Jest przede wszystkim wpływ, jaki szkolenie wywiera na codzienne życie załogi. Jest wcielenie teorii w codzienną praktykę. A oto dowody, że nieźle wypadł egzamin.

Do święta 10-lecia Polski Ludowej załoga parowca „Tobruk“ przygotowała się należycie — pisze tow. Andrzej Ryski. — Zrealizowaliśmy poważne zobowiązania na łączną sumę 900 roboczogodzin. Najpoważniejszą pracą było zdjęcie starej windy ładunkowej na pierwszej ładowanie i założenie nowej. Obiecenie i dobudowanie nowego fundamentu oraz wykonanie nowego rurociągu nie napotkało specjalnych trudności.

Załoga pokładowa syczał się niemięszymi wynikami. Akademia, zorganizowana z udziałem radzieckich towarzyszy, była szczególnie uroczysta. Podczas

jej przebiegu kpt. Ławrynowicz wręczył załozę oraz przedstawicielom załogi radzieckiej państwowe dyplomy, wykonane przez Mikołajczyka, Domasewskiego i Sentowskiego oraz wyróżniającym się członkom załogi nagrody książkowe. Między kołem ZMP a organizacją komunistyczną wymienione upominki. Naczelnik ekspedycji tow. Połow podkreślił w swym przemówieniu dobrą postawę naszej załogi.

W ZOROWE wykonywanie swych obowiązków przez załogę maszynową i pokładową podkreśla w swej korespondencji tow. Tomczuk. Nie zapominajmy jednak, że na statku jest i trzeci dział — hotelowy.

O nich to również piszą na si korespondenci.

Należy podkreślić prace działu hotelowego, który pomimo 3-krotnego wzrostu stanu załogi pracuje nadzwyczaj sprawnie.

Na uwagę zasługuje praca kucharzy Chrapkowski i Stoikowski, którzy w trudnych warunkach promiennych przyrządzają nam doskonałe wędliny.

Niezbyt obszerna jest korespondencja ze statku „Tobruk“. Uzupełniają ją jednak ciekawe zdjęcia, które repro-

dukujemy. Niewątpliwie po powrocie z obecnego rejsu załoga statku — bazy szerzej opowie Wam, Czytelnicy, o swoich doświadczeniach, o wspólnej pracy radzieckich rybaków i polskich marynarzy.

A teraz zakończmy ten artykuł nieco innym akordem o krytyczne treści. Jak kolwiek krótki, jednoliniowy postój „Tobruka“ w macierzystym porcie zmobilizował tak zaopatrzenie, jak i „Baltonę“ do sprawnego obsługi statku, niestety, ani Rada Zakładowa PLO, ani też Zarząd ZMP przy PMH nie zainteresowały się absolutnie życiem i potrzebami załogi. Wymownym tego dowodem jest fakt — jak pisze tow. Tomczuk — że żaden z przedstawieli tych organizacji nie zjawił się na statku.

Załoga „Tobruka“ oczekuje wyjaśnienia, co było powodem niezaopatrzenia statku w gazety, książki i materiały świetlicowe.

Oprac. Z. M.



Ten fotomontaż przysłany wraz z korespondencją pokazuje nam fragmenty z pracy przeładunkowej na statku-bazie. Z lewej strony u góry kpt. Ławrynowicz

NA DRODZE DO LEPSZYCH WYNIKÓW

SŁUSZNA, bezkompromisowa ocena półrocznej pracy naszego wydziału, dokonana 2 miesiące temu na konferencji partyjno - ekonomicznej, jak w zwierciadle wykazała wiele przykładów marnotrawstwa i niedociągnięć w pracy oraz przyczyny ich powstawania. Jedynie na skutek wadliwej organizacji pracy zaprzepaściliśmy 10 tys. roboczogodzin. Znacznie przekroczyliśmy koszty transportowe. Nie osiągnęliśmy planowanej wydajności w przeladunkach, zwłaszcza rudy i przekroczyliśmy koszty kolejowe. Najwyższe koszty z tytułu uszkodzeń towarów w porcie powstawały w naszym wydziale. Wiele też pozostawało do życzenia nasza gospodarka materiałami pomocniczymi.

Konferencja postawiła przed nami zadanie usunięcia niedociągnięć przede wszystkim w organizacji pracy oraz wygospodarowania już w III kwartale br. 26 tys. zł oszczędności.

Co dotychczas uczyniliśmy w tym kierunku?

Dla czuwania nad realizacją postanowień konferencji powołaliśmy wydziałową komisję kosztów. Ważne jest jednak, aby nie spychać jej wyłącznie na jej barki odpowiedzialności. Praca komisji musi opierać się na niesłabnącej aktywności i inicjatywie całej załogi. I dlatego na zebraniach organizacji partyjnej oraz na odprawach z aktywnym gospodarstwem i związkowym szczegółowo przeanalizowaliśmy zadania zawarte w uchwale konferencji. Agitatorzy i męźowie zaufania otrzymali za dany prowadzenia wśród załogi odpowiedniej pracy polityczno - uświadamiającej. Uczą oni robotników dostrze

gać braki w organizacji pracy, wykrywać źródła nadmiernych kosztów. Wdrażając załogę do krytycznego badania uzyskiwanych wyników.

USPRAWNIAMY planowaną przeładunków. Już obecnie na przedmianowych naradach dysponenci wspólnie z brygadystami dokładnie analizują aktualną sytuację przeładunkową i konkretniej określają pracę dla każdej brygady. Na pół godziny przed rozpoczęciem zmiany brygadziści pobierają i przygotowują potrzebny sprzęt. Dzięki temu, jak również dzięki coraz szerszemu stosowaniu metody pracy ciągłej, zmniejszamy ilość przerw dyspozycyjnych.

Innym ogniskiem marnotrawstwa czasu roboczego i źródłem wysokich kosztów była niewłaściwa egalizacja wagonów. Usprawniamy pracę na tym odcinku przez lepsze oświetlenie rampy, przede wszystkim zaś przez praktyczne przeszkolenie robotników w określaniu wagi załadowanych wagonów. Dzięki dobrej pracy takich sympacy, jak na przykład Teofil Kass, Władysław Ochej czy Lucjan Kiedrzyński notujemy coraz mniej wypadków pracochłonnego przeładowywania wagonów. Widać to było ostatnio przy wyładunku rudy z parowca „Wisła”.

Mniej płacimy PKP za przetrzymywanie wagonów. O 80 proc. zmniejsziliśmy koszt postojowego w porównaniu z II kwartałem br. Nasi starsi brygadziści i brygadziści, jak np. Michał Małuszczak, August Grota, Edward Bublewicz, Franciszek Bazela, Józef Materny wnikiwie ukladają dla brygad plany pracy i coraz skuteczniej zwalczają przestoje wagonów. Do ich rychlejszego



Poważne osiągnięcia w walce o obniżkę kosztów w przeladunku uzyskuje w wydziale II obsługa elewatora zbożowego. Na zdjęciu: produkujący robotnicy elewatora - zmianowy Bronisław Wolowiec i brygadziści grupy remontowej Tadeusz Baranowski.

załadunku niewątpliwie przyczynia się oddany ostatnio do eksploatacji gąsienicowy dźwieg do egalizacji wagonów z towarem masowym.

Zanotowaliśmy już pewne osiągnięcia w eliminowaniu awarii i uszkodzeń ładunków. Zawdzięczamy to uważniejszej i staranniejszej współpracy dźwigowców z lukowymi. Przykłady takiego zgranego działania widzimy np. u dźwigowców Henryka Saganowskiego i lukowych Augusta Lubockiego, Lucjana Prangi i Bolesława Siemkiewicza. Polepszamy brygadowe warunki pracy. Remontujemy wózki do przewożenia szkła, zaopatrując je w dobre hamulce. Pomysłowo wykonane przez naszych robotników kolejowe „buty” hamulcowe ułatwiają manipulację wagonami na torach nabrzeża i rampy egalizacyjnej.

NIE brak dowodów, że załoga naszego wydziału zrobiła krok naprzód w walce o obniżkę kosztów. Niemniej nasze osiągnięcia nie zadowalają nas. Trzeba dalej usprawniać planowanie i organizację pracy. Nie można

się dość często w czasie eksploatacji.

Brygadziści zakładów mechanicznych precyzyjnie „Saratow” tow. Mielniczek wykonał uproszczoną konstrukcję główek wtryskiwacza. Według jego projektu główka ta składa się tylko z dwóch części. Uszczelniająca część igły wykonuje się z dwoma uszczelnieniami labiryntowymi o jednakowej średnicy. Dwa bezzwrotne zawory z gniazdkami i sprężynami za nią zmienia się na jeden zawór tłoczny, przeniesiony do tłocznej dyszy pompy paliwowej. Trzon igły posiada większą średnicę.

Eksperymentalne główki wykonywane zgodnie z projektem tow. Mielniczaka, pracują bez zarzutu.

Oprac. H. Sg.

ŹRÓDŁO SUKCESÓW

GDY w 1953 r. brygadziści Jan Brychey wystąpił z inicjatywą zastosowania metody Zandarowej przy przeładunkach, nie spotkał się wtedy z szerszym odzewem. Choć wszyscy wiedzieli, że czasu marnuje się bezproduktywnie na styku zmian, jednak nikt bliżej nie zajął się tym, aby dostosować system Zandarowej do warunków pracy w porcie. Po prostu uspokajano się tym, że przerwy między zmianami były zawsze, że w porcie nie można przejmować pracy z ręki do ręki. Jedna zmiana musi opuścić stątek, zanim następna stanie na jej miejscu.

Pozostawiona sobie inicjatywa żyła jednak w wąskim kolegiu sztauerów Jana Brychego. Przychodził on wcześniej do pracy, szczegółowo i dokładnie przygotowywał się do rozpoczęcia przeładunku. Dzięki temu bez zwłoki przystępował do pracy.

Ogólnie wiadano w Biurze Portowym, że zespół Brychego osiąga coraz lepszą wydajność i że wzrasta zarobki robotników. Zaczęli tym sztauerzy z innych grup próbowali również na swój sposób stosować doświadczenia Brychego. Od czasu do czasu na naradach mówiło się o metodzie Zandarowej, pisało się

w protokołach. To było wszystko. W takim też mniej więcej ujęciu metoda Zandarowej „przeżyła” na „Starówce” do II Zjazdu Partii.

DYSKUSJA nad materiałami II Zjazdu wzbudziła wśród załogi zrozumiałą aktywność. Szukano rezerwy wydajności pracy i obniżki kosztów własnych, analizowano osiągnięcia przodujących zespołów. Wypracowywano nowe metody pracy. Siegnęto również do doświadczeń sztauerów Brychego. Towarzysze ze „Starówki” stwierdzili, że metoda Zandarowej jest skuteczną bronią w walce o lepsze wykorzystanie dnia roboczego, zwłaszcza w walce z marnotrawstwem czasu na styku zmian.

Postanowiono odrobnie do tychczasowe zaniedbania Kierownictwa rolę w upowszechnieniu metody Zandarowej wzięła na siebie organizacja partyjna. Agitatorzy otrzymali zadanie przeprowadzenia wśród załogi odpowiedniej pracy uświadamiającej.

Rada oddziałowa spopularyzowała wśród załogi metodę Zandarowej poprzez grupę związkową. Kierownictwo Biura Portowego uporządkowało gospodarstwo przyrzętem i usprawniło planowanie przed zmianowe. W ten sposób zabezpieczono nieodzowne warunki dla upowszechnienia

nowej metody pracy. Jednym z najbarliwszych jej zwolenników stał się brygadziści Antoni Bykowski. Za nim poszli inni.

OBECNIE według metody Zandarowej pracują wszystkie grupy przeładunkowe. Z miesiąca na miesiąc wzrasta wykorzystanie dnia roboczego. Gdy na przykład w miesiącu styczniu br. na 100 godzin czasu roboczego sztauerzy mieli 25,5 godzin rozmaitych przerw, to w miesiącu sierpniu — niecałe 1,5 godzin.

Wyeliminowano w znacznym stopniu trudności przy pobieraniu sprzętu. Dawniej biegano się za nim, często w czasie pracy. Leżał on bowiem gdzieś w magazynie lub na nabrzeżu, pozostawiony na miejscu pracy przez poprzednią zmianę. Obecnie grupowi przygotowują sprzęt przed rozpoczęciem pracy. Brygadziści kończą i rozpoczynają pracę przekazując sobie używany sprzęt z ręki do ręki.

Nie traci się też tyle czasu przy rozdziale pracy. Już na jedną godzinę przed zmianą brygadziści otrzymują dokładny plan pracy dla brygad. Na pół godziny przed rozpoczęciem, przeładunku, każdy sztauer wie, gdzie i w jakiej relacji będzie pracował.

Aby krzepła przyjaźń

TEGOROCZNY Miesiąc Pogłębień Przyjaźni Polsko-Radzieckiej nabiera szczególnego wyrazu, zbiega się bowiem z 10-leciem istnienia Polski Ludowej i 10-leciem działalności TPP-R w naszym kraju.

Obecnie, gdy z dumą i radością podsumowujemy doświadczenia naszego dziesięciolecia, tym jaśniej widzimy, jak wiele zawdzięczamy Związkom Radzieckim, którego przyjacielska pomoc nieustannie towarzyszyła „flamemu” wysiłkowi narodu polskiego i stanowi źródło wszystkich naszych osiągnięć.

Nasi marynarze portowcy i stoczniowcy tym goręcej pragną wyrazić swe uczucia wdzięczności i miłości do ZSRR, z tym większym zapalem pragną poznać życie naszych radzieckich przyjaciół. Wszystko to stanowi grunt dla szczególnie uroczystego i bogatego w najrozmaitsze imprezy obchodu Miesiąca Przyjaźni.

Obszerny i różnorodny jest np. program imprez, jakimi koło TPP-R nr 2 w porcie gdynskim obchodzi dni Wielkiej Przyjaźni.

Cieszą oczy bogato ilustrowane gazetki ścienne, dające przegląd gospodarczych i kulturalnych sukcesów Związku Radzieckiego oraz wszelkiej pomocy Kraju Rad dla naszej Ojczyzny. Nie brak też żywego słowa i dźwięku.

Wydziałowy radiowęzeł nadaje „Kronikę przyjaźni” — audycję i pogadanki na temat aktualnych osiągnięć pokojowej polityki ZSRR. Szczególną uwagę poświęca się popularyzacji radzieckich prądów i prądów w sprawie utworzenia systemu bezpieczeństwa zbiorowego w Europie. Piękna muzyka i piękne radzieckie przeplatania audycje słowne „Kroniki”.

Przodujący robotnicy, dźwigiści jak np.: Jan Liedke, Jan Wicjanowski, Wacław Lukowicz, Celestyn Brzoskie, Władysław Kowalski i kierownicy z bazy sprzętu Fobke Klemens, Maria Myszk, Leokadia Krauze, Karol Mielnicki, Zygmunt Schmidt, stosujący w swej codziennej pracy radzieckie metody Kowalowa, Szarapowa i Zandarowej przekazują na spotkaniach swoje cenne doświadczenia ogółowi załogi, zachęcając do towarzyszy pracy do podnoszenia kwalifikacji zawodowych w oparciu o radzieckie metody pracy.

Spotkania te są urozmaicone występami muzycznymi,

śpiewaczymi i deklamatorskimi brygadami artystycznymi i agitacyjnej.

Plan imprez przewiduje spotkanie załogi wydziału z marynarzami statków radzieckich przebywających w porcie.

„Pragniemy dzielić się z Wami naszymi osiągnięciami w pracy, chcemy wymienić doświadczenia produkcyjne i nawiązać z Wami bezpośrednią i trwałą łączność — oto fragment listu jaki portowcy z wydziału II napisali do swoich kolegów portowców radzieckich w Leningradzie i Odessie.

Z okazji zorganizowanego tygodnia Książki Radzieckiej aktywiści TPP-R Franciszek Szczucki, Katarzyna Gorczyca, Zygmunt Jaworowski i inni postanowili spopularyzować literaturę Kraju Rad, rozprowadzając 200 książek wśród załogi.

Nie zapomniano też o podopiecznej wsi. Z inicjatywą zarządu Koła TPP-R udała się w dniu 26 ub. m. ekipa łączności do spółdzielni produkcyjnej w Kiszwie ZMP-owiec Stanisław Kłus pomógł tamtejszym chłopom wykonać gazetkę ścienną TPP-R, a dźwigowcy —

kowalowiec Bolesław Gryń, mówiąc o swoich wynikach i osiągnięciach kolegów, zachęcał chłopów do stosowania radzieckich metod pracy w walce o wzrost produkcji rolnej.

Aktyw portowy rozprowadza wśród robotników — co prawda z pewnym opóźnieniem — abonamenty na filmy festiwalowe.

Obchody Miesiąca Przyjaźni zakończy w dniu 12 października „wieczornica w hotelu robotniczym, poświęcona rocznicy bitwy pod Leningradem i braterstwu broni żołnierza polskiego i radzieckiego.

Pełne wykonanie tego programu — mówi przewodniczący Koła TPP-R Franciszek Góra — wymaga od nas poważnego wysiłku organizacyjnego. Dzięki koletywnej pracy i włączaniu do organizowania zaplanowanych imprez jak największych ilości robotników i pracowników, osiągnęliśmy mierzony cel — tegoroczny Miesiąc Przyjaźni jeszcze mocniej utrwalił naszą wielką przyjaźń z narodem radzieckim.

J. P.

ROZSZERZYLI FRONT PRACY

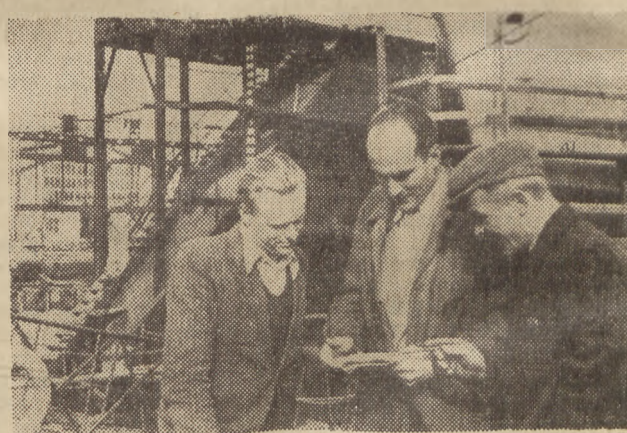
POWAŻNE trudności w wykonywaniu planów produkcyjnych stwarzał zakład Gdynskiej Stoczni Remontowej brak własnego doku pływającego. Zmuszało to stoczniowców do korzystania z obcych usług. Toteż uradowali się, gdy późną jesienią ub. r. stanął w basenie stoczniowym wrak doku przyholowany ze Szczecina.

Wyremontujemy go i nie będziemy musieli korzystać z kosztownego dokowania w Stoczni im „Komuny Paryskiej” — mówili stoczniowcy.

Sprawa jednak zaczęła się komplikować. Inspektor Ministerstwa Żegludki zbadał wrak i wydał orzeczenie, że po remoncie może on być

zestół ludzi, których zadaniem było zabezpieczyć terminowe wykonywanie określonych robót oraz usuwać przeszkody w realizacji projektu.

Najtrudniej było z silnikami. Do cieszyńskiej fabryki silników udało się więc specjalna delegacja stoczniowa. Na masowce stoczniowcy przedstawili swoje trudności w dokowaniu jednostek i zaprosili do robotników cieszyńskich, aby przyspieszyli wykonanie silników i oddali je do dnia 8 lipca br. Założona przez nich odpowiedziała na ten apel zobowiązaniem, w wyniku którego w oznaczonym terminie silniki przekazano stoczni.



Codziennie przewodniczący rady zakładowej Józef Kiszwiecki omawiał z racjonalizatorami Aleksandrem Andrykiewiczem i Bronisławem Wawrzkieviczem postęp prac przy remoncie doku.

dynie służyć jako ponton. Stoczniowcom trudno się było pogodzić z tą decyzją. Zaczeli więc — jak to zwykle bywa — kombinować. Często można było spotkać na wraku mistrza dokowego Andrykiewicza i inż. Bronisława Wawrzkiewicza. Chodzili, oglądali, brali pomiary. Badając szczegółowo każdą część jednostki, szukali jednak możliwości lepszego wykorzystania wraku. Wspólny wysiłek został uwieńczony nymyślnym rezultatem.

W marcu br. złożyli wniosek racjonalizatorski. Zawierał on projekt dostosowania części wraku jako doku dla mniejszych jednostek. Inicjatywa racjonalizatorów uzyskała pozytywną ocenę PRS-u. Komisja Wynalazczości zatwierdziła wniosek. Realizacja jego nie była jednak łatwa. Cztery silniki elektryczne, 1000 m kabla, wyłączniki gwiazda-trójkąt — oto nieplanowany materiał, który trzeba było znaleźć dla wykonania projektu. Nie mało też było trudności z przygotowaniem dokumentacji. Ambitni stoczniowcy wykazali, że potrafili łamać trudności.

Dopisali tym razem 240. patrzeniowcy Maksymilian Wituchowski i Zbigniew Zebrowski, którzy dostarczyli na czas kabel i wyłączniki. Szybko i sprawnie posuwała się praca na doku. Realizując swe zobowiązania brygady elektryków — mistrza Brunona Bloka, Edwarda Tujskiego i Stefana Formell zainstalowały w terminie silniki i sieć elektryczną. Była trudnością w ustawieniu linii wału. Poradziła sobie z nią brygada silnikowców „Starówki”. Bez usterek wyremontowali rurociągi ślusarsze z brygadą Aleksandra Otto. Planowo postępowała odbudowa baszty, dokonując na niej kadłubowców Józefa Piotrowskiego. Wspólnym wysiłkiem załogi, rady zakładowej i kierownictwa roboty na doku ukończono w planowanym terminie.

Na odbudowanym własnym doku stoczniowcy gdyś remontowali już jednostki. Na każdym takim dokowaniu zanoszono do kilkadziesiąt tysięcy złotych, jakie przedtem musieli płacić innej stoczni.

JÓZEF PAŁKIEWIĆ Z

E. M.
Korespondent



Na przyjęciu w leningradzkim Inter-Clubie. Przemawia Bohater ZSRR tow. Meresjew

W DNIACH od 26 sierpnia do 10 września br. motorowiec „Batory” odbył niecodzienny rejs. Staraniem Szwedzkiego Komitetu Obronców Pokoju zorganizowano dwutygodniową wycieczkę naszym statkiem. Trasa jej przebiegała od Sztokholmu poprzez Kopenhagę, Wismar (Gdynię i Hel-sinki do Leningradu i z powrotem do Sztokholmu.

Rejs, odbywający się pod znakiem pokoju i przyjaźni między narodami, dowiódł, że mimo kłótni obozu imperialistycznego, starającego się za wszelką cenę storpedować możliwości pokojowej współpracy między narodami, dążenia do utrwalenia pokoju ogarniają coraz szersze rzesze ludzi wszystkich krajów, ras i wyznań. Uczucia te znalazły wyraz w gorących manifestacjach, w jakich przeradzało się powitanie pasażerów i załogi statku we wszystkich portach od wiedzanych krajów.

26 sierpnia w południe odbiliśmy od nabrzeża w Sztokholmie, mając na pokładzie 800 pasażerów-bojowników o pokój. Byli to przedstawiciele szwedzkiego, norweskigo, fińskiego i duńskiego ruchu pokoju.

NASTĘPNEGO dnia wieczorem zawinęliśmy do Kopenhagi. Zebrana ludność witała nas z wielką radością.

PODRÓŻ NA KRZE



Podniesienie flagi na maszt na stacji naukowo-badawczej

Z PROWIZORYCZNEGO lotniska na dryfującym polu lodowym powyżej Ziemi Północnej startuje dwumotorowy „IL”.

Pod skrzydłami samolotu jak okiem sięgnąć rozpościera się biała pustynia, pocięta szpiczastymi zwalnymi lodu i szerokimi szczelinami.

Gdzie będzie kres tego lotu? Kiedy samolot wreszcie wylądować?

O tym nie wiedzą ani pilot, ani jego towarzysze. I samo lądowanie trudno tak nazwać, gdyż nastąpi ono nie na lądzie, lecz na krze. Zadaniem załogi jest właśnie znalezienie w okolicach Bieguna Północnego odpowiedniej kry, na której mogłaby się pomieścić przyszła stacja naukowo-badawcza. Stacja ta dryfując z prądem prądzie w ciągu roku całą Centralną Arktykę. Do tego potrzebna jest trwała wieloletnia kora o odpowiedniej grubości i dużej powierzchni. potrzebny jest potężny maszynowy łódź, który wytrzymałby już niejedno starcie z górami lodowymi i wyszedł z tego zwycięsko.

Aż oto w odległości około 400 kilometrów od bieguna, w pobliżu 180 południka pilot zauważył rozległy, owalny maszynowy lodu. Lecz kiedy aparat obniżył lot, okazało się, iż cała powierzchnia kry jest pofalowana, wygląda jak zastępy fale morza. Oczywiście lądowanie w takich warunkach oznaczałoby niechybną katastrofę.

CHOPIN POD BIEGUNEM

Oto na lotnisku stacji dryfującej lądował „IL” prowadzony przez pilota Mazurka. Do kabiny samolotu wchodził kierownik stacji Bohater Pracy Socjalistycznej, Aleksiej Triosznikow wraz z doktorem Wołow-

»REJS POKOJU«

4 września późnym wieczorem opuściliśmy brzegi Finlandii żegnani przez tłumy ludzi. Naszym następnym portem był Leningrad — miało być bohaterskie. Na twarzach pasażerów widać było zaciekawienie: jak w rzeczywistości wygląda Kraj Rad. Czy rzeczywistość zaskoczyła plotkom rozsiewanym przez wroga propagandę?

5 WRZESNIA około południa mineliśmy port wojenny Kronsztadt. Za chwilę zjawił się statek spacerowy „Mendelejew”, wiozący na pokładzie wybitnych przedstawicieli Leningradu: Kosmodemianską — matkę bohatera ZSRR, Bohatera ZSRR Meresjewa, którego czynny udział w wojnie znany nam z książek „Opowieść o prawdziwym człowieku”, Obraczowa — znanego artystę ZSRR i wielu innych, którzy serdecznie powitali gości i załogę.

Po pół godzinie dobiliśmy do nabrzeża w Leningradzie. To co ujrzeliśmy, było wprost imponujące. Zebrane tłumy gorąco witały gości, witając przybyłych. Zastępy młodzieży z obywatelskimi naręczami kwiatów zbliżyły się do statku. Nasi pasażerowie

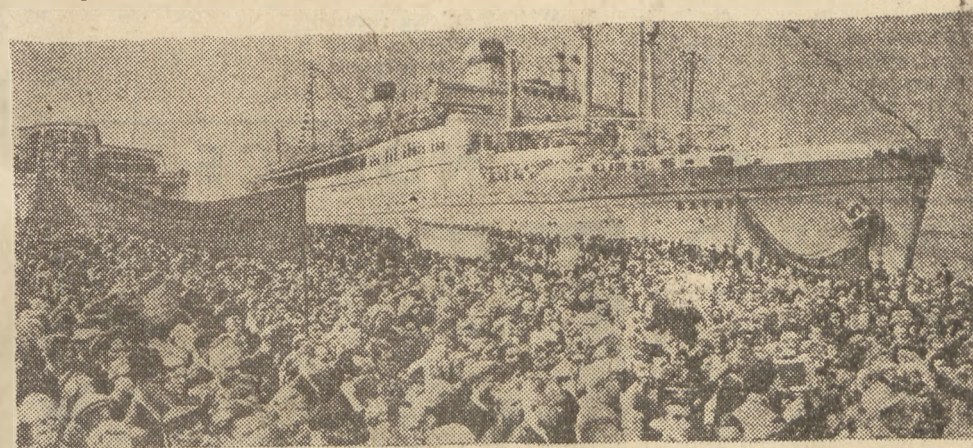
schodząc na ląd przedstawiali jeden barwny, kwiatowy korowód. Okrzykami: „Za pokój — za przyjaźń — hurra!” nie było końca.

Wspaniali, serdeczni są ludzie radzieccy. Dowiodło tego nie tylko powitanie, lecz cały pobyt w Kraju Rad.

Czterodniowy postój w tym pięknym 3,5-milionowym mieście był tak dla pasażerów, jak i dla załogi jedną wielką przyjemnością. Bo czy inaczej wypada nazwać samą chociażby możliwość oglądania wszystkich wspaniałych zabytków architektury, wspaniałych pomników, muzeów, teatrów itp. Przyjęcia, w których brał udział, były jedyną w swoim rodzaju, i to nie ze względu na ich wystawność, lecz przede wszystkim na strój niekłamanej serdeczności i przyjaźni.

„Rejs Pokoju i Przyjaźni” jaki odbył „Batory”, przyczynił się niezawodnie do dalszego umocnienia obozu pokoju na świecie i jest jeszcze jedną cegiełką w dziele utrwalenia przyjaźni między narodami.

TADEUSZ SLEBODA
Korespondent



Wiec w Leningradzie, na którym tysiączne rzesze ludności serdecznie witały uczestników „Rejsu Pokoju”

Nie tylko dla księgowych

ZADANIA KSIĘGOWOŚCI w walce o obniżkę kosztów własnych

WARUNKIEM uzyskania jak najlepszych wyników w walce o obniżkę kosztów własnych jest ujęcie akcji oszczędnościowej przed siębierstwa w zorganizowany front z udziałem całej załogi.

Sprawne kierowanie tym frontem wymaga bieżącej orientacji w przebiegu walki. Aktualne meldunki na ten temat składają właśnie komórki księgowości.

W oparciu o „raporty z pola walki” (w formie kart pracy, kwitów materiałowych itp.) księgowość sporządza sprawozdanie z kształtowania się kosztów. Sprawozdania te, poparte wnioskami, analizą wszelkich odchyleń od planu, wskazują kierownictwu przebieg walki na wszystkich odcinkach.

Brak prawidłowych sprawozdań i analiz złożonych w odpowiednim czasie — to brak kontroli przebiegu walki o koszty. Będą w takim wypadku nie wiadomo, kto należy pracować, a kto

zaniedbuje swoje obowiązki. Nie wiadomo, gdzie plan jest zagrożony, a gdzie uzyskano osiągnięcia, nadające się do upowszechnienia. Nie można też wówczas mieć pewności, czy wydane poprzednio zarządzenia były słuszne i czy nowe dyrektywy idą we właściwym kierunku. W wypadkach takich walka o zmniejszenie kosztów własnych traci na skuteczności, przebiega żywiołowo, na oślep.

Poważne znaczenie, jakie spełnia terminowa i prawidłowa sprawozdawczość w walce o koszty, świadczy o wadze zadania spoczywającego na pracownikach służb finansowo-księgowych.

Wykonać je można jednak wyłącznie przy współpracy z całą załogą, a w szczególności z personelem inżyniersko-technicznym. O jakości sprawozdań decydują bowiem wszystkie dokumenty pierwotkowe, sporządzone bezpośrednio w produkcji. Brak zrozumienia roli dokumentacji z przebiegu procesu produkcyjnego przez wielu pracowników służb technicznych jest głównym powodem jej nieprawidłowego sporządzania. Wielu jeszcze sądzi, że ewidencja to jeden z przejawów biurokracji, utrudniającej życie, a potrzebnych najwyższej księgowości. Uważają oni, że dokumentacja to zło nie bardzo zresztą konieczne, nieważny papier, który wypełnia się dla zadośćuczynienia formalności bez poczucia odpowiedzialności za to, co pisze się w tym dokumencie.

Stosunek taki powoduje powstawanie fałszywej sprawozdawczości, dającej błędne wyobrażenia o przebiegu

procesów produkcyjnych i związanych z nimi kosztów.

Pierwszym zatem warunkiem właściwego wypełnienia zadań księgowości na ekonomicznych jest uprzedzenie walce o prawidłową dokumentację w wszystkich szczeblach działalności przedsiębiorstwa. Zadanie bardzo ważne, które w młodym przemysle stoczniowym nie zostało dotychczas całkowicie rozwiązane.

CZESŁAW BICZ

Pierwszy wzorcowy odcinek Odrę

POSTANOWIENIE zapadło: na Odrę od Brzegu Dolnego po Ścinawę zostanie utworzony wzorcowy odcinek szlaku żeglownego. Załogi nadzoru wodnych w Brzegu Dolnym, Malczycach i Ścinawie dorzuciły jeszcze zobowiązanie przedterminowego ukończenia wszystkich związanych z tym prac.

Szczególnie pracownicy krzatali się wodniacy wzdłuż szlaku wodnego na tym odcinku. Tu malowano znaki żeglowne, umieszczano na nabrzeżach. Gdzie indziej na głowicach ostróg ustawiano pływające bakeny z natłoczonymi czworobocznymi latarniami o kolorowych szklach, w których odbijało się słońce raz krwawo, to znow żółto. Nieraz od świtu rozpoczynało prace, aby wykorzystać każdą minutę sprzyjającej pogody.

Nadszedł 8 września. Niecierpliwie oczekiwali odrzańscy wodniacy zmierzchu. Wreszcie o oznaczonej godzinie zabłysły na tym kilkudziesięciokilometrowym odcinku wszystkie latarnie. Z tą chwilą wyruszył w dół rzeki holownik „Łada” z 3 barkami, a tuż za nim motorówka inspekcyjna „Sokół” z rzeczoznawcami. Zrobili oni szereg uwag, wskazując tu i ówdzie drobne usterki.

Przejeżdżających witała gromadnie zebrana na nabrzeżach ludność miejscowa, która z podziwem obserwowała pociąg rzeczny idący w dół rzeki.

A wodniacy? Z dumą patrzyli na swoje dzieło, na nowo osiągnięcie, które ma ułatwić pracę żeglarzom, umożliwić przewóz większych ilości masy towarowej.

JÓZEF UŚCIŃSKI
Korespondent

Za najlepsze korespondencje, zamieszczone w tym numerze, nagrody książkowe otrzymują: Jan Gil z Polskiej Żeglugi Morskiej, E. Moczulski z Zarządu Portu w Szczecinie i Józef Uściński z Nadzoru Wodnego w Malczycach.

W. KULICKI
(Przyjaźni)



Poranna toaleta

Niewyczerpane są również bogactwa Północnej Syberii. Lecz pełne ich wykorzystanie jest możliwe dopiero po udostępnieniu dla żelaznej Północnego Szlaku Morskiego, niezbędnego do tranzytowego połączenia zachodniej części kraju ze wschodnią, oraz po połączeniu wielkich rzek syberyjskich w jeden system wodny. Przede wszystkim jednak należy dołożyć wszelkich starań, aby w najbliższym czasie — w szczególności — stan lodów i warunków atmosferycznych Arktyki.

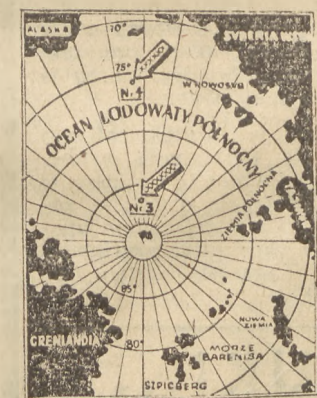
Właśnie w tym celu Zarząd Główny Północnego Szlaku Morskiego wspólnie z Akademią Nauk ZSRR zorganizował wiosną tego roku wielką ekspedycję arktyczną. Ekspedycja założyła na krach dryfujących w okolicach bieguna stację naukowo-badawczą, o której piszemy. Oprócz tego obserwacje były prowadzone przez oddziały lotne. Objęły one szeroki wachlarz zagadnień, jak badania struktury dna Oceanu Lodowatego, jego hydrologii i fauny, stanu lodów i warunków atmosferycznych Arktyki oraz wiele innych zjawisk.

Wyniki dotychczasowych badań w rejonie Centralnej Arktyki okazały się wprost rewelacyjne. Do niedawna uważano na przykład, że dno Oceanu Lodowatego przedstawia gigantyczną czaszę po dobną, powiedzmy, do czaszy Morza Czarnego. W wyniku przeprowadzonych pomiarów głębokości okazało się jednak, że cały basen oceanu przecięty jest podwójnym grzbietem górskim, który otaczał umię Lomonosowa. Ciągnie się on od Wysp Nowo-Syberyjskich aż do Ziemi Elsmira, położonej na zachód od Grenlandii. „Podwodni alpinści” radzieccy przy pomocy specjalnych przyrządów pomiarowych ustalili jego wysokość na 2,5—3 km. Wykryto też szereg odgałęzień Grzbietu Lomonosowa, tworzących na dnie Oceanu obszerne, izolowane od siebie kotłiny.

Dalsza konsekwencja odkrycia podwodnego grzbietu górskiego było ustalenie dwóch szeregów Centralnego Ba-

NOŚCIĄ PROWADZONYCH PRAC BADAWCZYCH. SPOŚRÓD LICZNYCH PROBLEMÓW NAUKOWYCH. ROZPATRYWANYCH W DWÓCH BIEGUNOWYCH STACJACH — NA PIERWSZY PLAN WYSUWAJĄ SIĘ ZAGADNIENIA NAWIGACJI NA PÓŁNOCNYM SZLAKU MORSKIM. OBIE EKSPEDYCJE OBLICZONE SĄ NA CO NAJMNIEJ ROK I PRZY GOTOWANE SĄ DO PRACY W WARUNKACH POLARNEJ NOCY.

Mapka orientacyjna okolic bieguna północnego (z lewej). Strzałkami oznaczono miejsca, gdzie wylądowały obie stacje.



ZARÓWNO ROZMACHEM PRZYGOTOWAŃ, JAK LICZEBNOŚCIĄ EKIP NAUKOWYCH I WSZECZSTRON-

czem, pełniącym tu jednocześnie obowiązki szefa gospodarczego. Mazuruk wręcza Wołowiczowi specyfikację ła dunki: pomarańcze, ziemniaki, spirytus, maszyną do pisania, części zapasowe do traktora, silnik spalinyowy... I wyczekiwany z niecierpliwością ładunek: listy i przesyłki z domu, od żon, dzieci, rodziców.

Aleksiej Triosznikow zaprasza załogę samolotu do osiedla Niech zobaczą, ile zmian zaszło na dryfującej krze w ciągu tych kilku miesięcy.

Szybki „gazik” zatrzymuje się koło domku hydrologów. Powstało tu naprawdę komfortowe laboratorium, wyposażone w najnowocześniejsze aparaty i przyrządy. Dawno opuścili namiot równie radiowcy i urządzili w nowym składanym domku stację nadawczą — odbiorczą. Ponadto radiowcy szczytują się swoją „cieplarnią”, w której hodują szczypiorek, rzodkiewki, salatek. Grupa aerologów z Wasylem Kanaki na czele zbudowała małą fabryczkę gazu: napełniają nim sondy powietrzne i balony. Przy ich pomocy odkryte zostało niedawno ciekawe zjawisko: na wysokości 1500 m było 5 stopni ciepła. I to w rejonie Bieguna Północnego! Pracownicy sta-

cji mają zapewnione doskonałe środki transportu: oprócz „gazika” posiadają do swojej dyspozycji helikopter.

Już nisko wisiało nad horyzontem niezachodzące polarnie słońce, kiedy gospodarze wraz z gośćmi znaleźli się w lokalu klubu. Stoliki, pokryte świeżymi obrusami, zastawiono winem i owocami. Gospodarze i goście wznoszą toast, życząc sobie nawzajem powodzenia w pracy i dalszych sukcesów. Mieszkańcy kry z dumą pokazują przybyłym urządzenie klubu, obszerną bibliotekę, pianino, piękny radioadapter, wąskotaśmowy aparat projekcyjny do wyświetlania filmów.

W pewnej chwili siada do pianina doktor Wołowicz. I oto spod jego palców popłyne melodyjnie Czajkowskiego, Mozarta, Chopina...

A tymczasem kra dryfujące coraz bliżej bieguna...

PODWODNA ALPINISTYKA

Setki kilometrów dzielą nieskażonych dryfujących kry od północnych wybrzeży radzieckich. Są to tereny bardzo bogate. Wzdłuż wybrzeży wędrują nieprzebrane ławice ryb, arktyczne wyspy pełne są morskiego zwierza.

STER na samokrytykę

„DO NAGLEJ STOCZNI!”

Co jest, „do naglej stoczni”? Takie przekleństwo wchodzi ostatnio sze roko w użycie, wzbogacając nasze ojczyste słownictwo, nowym, jedynym powiedzonkiem.

Jeszcze niedawno myślałem sobie: jest w tych niekończących się narzeka-

niczych, z których każdy dodaje nowego blasku powiedzonku, wymienionemu na wstępie mej samokrytyki.

Ponieważ wszystko ma swój kres (z wyjątkiem brakoróbstwa na stoczni Rzeczej w Szczecinie), „już” 26 kwietnia 1954 r.

dniach oddał się ponownie w ręce troskliwych remontowców. Jako pretekst do powrotu posłużyło „Me stwinowi” uszkodzenie tu lej prowadzącej tłoczysko. Awarię szybko usunięto, holownik wyproszono, po czym „Mestwin” rozpoczął normalną pracę.

Ale siła tęsknoty i przyzwyczajenia jest niezmiernie duża. „Mestwin” jak wier ny mąż wracał do swej żony stoczni jeszcze pięć razy. W wyniku tego po życia zrodziły się własne wątpliwości niżej podpisanego. A właściwie nie wątpliwości, a pewność, że powiedzonko cytowane na wstępie ma pełną rację bytu.

Dlatego składam samokrytykę, wołając wielkim głosem: co, do naglej stoczni, dzieje się z tym nie szczęśliwym „Mestwinem”?

Bo holownik ten nadal nie pływa. (Według korespondencji Andrzeja Bieleckiego)



niach, na stocznie jakaś złośliwa przesada. Tak sobie właśnie myślałem, że co teraz przyszło mi ciężko odpokutować: muszę złożyć samokrytykę, co też niniejszym z serca czynię. Naprawienie błędu umożliwi mi Stocznia Reczna w Szczecinie, której tą drogą składam serdeczne podziękowanie za utworzenie mi oczu na tzw. rzeczywistość.

Mój powrót na drogę trzeźwego sądu odbył się dzięki gorliwym zabiegom wymienionej stoczni, która nie szczędziła starań, aby cytowane na wstępie powiedzonko wypełnić treścią życiowej prawdy.

Matka mojej duchowej przemiany jest więc Szczecińska Stocznia Reczna, ojcem zaś — parowy holownik imieniem „Mestwin”.

A było tak: 13 (co za fatalna liczba!) lipca 1953 r. holownik „Mestwin” został oddany stoczni celem przeprowadzenia legalizacji wału korbowego oraz odnowienia kadłuba. Ponieważ sprawa była pilna, remont postanowiono potraktować jako awaryjny i rzeczywiście — potraktowano: spowodowano w maszynie holownika szereg nowych awarii, które spowodowały konieczność dwukrotnego demontowania maszyny. Troskliwi remontowcy dokonali aż 16 różnych zabiegów tech-

„Mestwin” został uruchomiony. Pływał znakomicie, ale że w ciągu bez mała 10 miesięcy zdążył się do stoczni przywiązać, stęsknił się do niej i po 3

W SPRAWIE NAGRÓD

W związku z częstymi skargami na nie zawsze prawidłowy rozdział nagród w Żegludze na Odrze, drukujemy niniejszą z korespondencji otrzymanych w tej sprawie.

ROZDZIELANIE nagród — to bardzo ważna sprawa. Dobrze jest, gdy nagroda mobilizuje, zachęca do pracy, wychowuje. Gorzej zaś, kiedy podział nagród wywołuje niezadowolenie lub głośnie, często złośliwe komentarze.

Można przypuszczać, że malkontentami są zawsze ci, którzy najmniej na nagrodę zasługują. Ale jeżeli niezadowolonych jest dużo, to przecież trudno wszystkich posadzić o złośliwość. Wówczas w uszczypliwych uwagach, nadających pod adresem komisji typującej pracowników do nagród i w innych o znakach niezadowolenia wśród załóg, należy doszukiwać się tego pryncypialnego „ziarnka” prawdy.

Znalazło się ono i w Żegludze na Odrze podczas rozdziału nagród za współza wodnictwo II kwartału. Oto na przykład na liście załóg pływających znalazł się na niejścisł skreślonego sternika pracownik biurowy Stani-

slaw Szkoła. Dostała też nagrodę oraz awans do IV grupy nowa pracownica Teresa Ważyńska, która lubi „dzie lić się” swymi obowiązkami z innymi pracownikami, podczas gdy główny dyspozytor Władysław Sobieński, który pracuje w żegludze już 8 lat, nie otrzymał nagrody ani ra zu, aczkolwiek zasługuje na wyróżnienie. Również nagrody nie otrzymał długoletni pracownik żegludgi Zygmun t Jurowski. Nie został on awansowany z grupy VI na V, pomimo że grupa zwią zkowa postawiła właśnie taki wniosek.

Przykłady te świadczą, że w Żegludze na Odrze nie jest najlepiej z rozdziałem nagród. Warto, aby projektory — przypuszczamy, że ta cy istnieją — zrewidowali swe postępowanie i więcej li czyli się z opinia grup zwią zkowych. Widać to z pewno ściami na korzyść im i pozosta łym pracownikom żegludgi.

MARIAN RÓŻYŃSKI
Korespondent

BAJKA, NIE — BAJKA

Wydział Gospodarki Lokalowej gdyńskiej MRN z zapalem godnym lepszej sprawy, wbrew wielokrotnym obietnicom, zwleka z przydzielaniem PMH i PLO lokalu na świetlicę.

Jest takie dziwne zwierzę (przemilczę nazwę chcę). To zwierzę, według wierzeń, stworzone jest „na nie”.

Uporu więc symbolem ów ssak się stał od lat; przemilczę nazwę wole, (bo tak dyktuje takt).

Do takiej doszedł wprawę ów (nazwy nie znam) ssak, że najdrobniejszej sprawy załatwić nie chce. Fakt!

Gdy prosisz czworonoga, by naprzód drogą lazi, na złość — zawałidroga zastygnie, jak ten głaz.

I choć w kosmate uszy twych błagań chwytą ton, n'e z miejsca go nie ruszy, nie słucha próśby on.

A gdy znów prosisz kornie: „cofnij że się o krok!” — stworzenie to przekorne posunie się, lecz w bok.

To prawda dobrze znana, że taki (nazwa) zeń: choć padniesz na kolana — on sterczy, jak ten pień.

Więc owym wsparte faktem przysłowie mówię, iż uparty jest ktoś, jak ten (tu nazwę sobie wypisz).

Wierszyku! Na ratunek poszkodowanym bieź! Bo uparł się kwaternik, jak ów (tu nazwa) zwierz.

NOŻYCE



W Gdyńskiej Stoczni Remontowej, w hali B-10 stoją od wielu miesięcy nieczynne nożyce mechaniczne do cięcia blachy. Z beczynnością maszyn godzi się widocznie kierownictwo stoczni, skoro stan taki toleruje. Nie godzą się natomiast robotnicy, którzy ze stratą czasu muszą korzystać z innych nożyc.

Na naradach wielokrotnie już krytykowali oni istniejącą sytuację. Nie pomogło. Postanowili w inny sposób poruszyć kierownictwo. Zamienili maszynę w plakat (zdjęcie powyżej). Codziennie dziesiątki robotników dowiaduje się z niej o niewzruszonym uporze kierownictwa, które ani nie chce nożyc uruchomić, ani przekazać ich innemu przedsiębiorstwu do eksploatacji.

BEZ NAUKI...

Wiele do życzenia pozostawia egalizacja wagonów w porcie szczecińskim. Kierownictwo zaniedbuje szkolenie sypaczy. Obok przodujących sypaczy, jak Piskur, Skowroński czy Donasacki, jest wielu innych robotników, którzy ładują wagony ze znaczną nadwagą. W niektórych wypadkach dochodzi ona nawet do 6 ton.

Jak mówił odwieczne przysłowie, bez pracy nie ma kołaczy, a przykład sypaczy dowodzi: bez nauki — nie ma sypaczy. Kto bowiem szkolenie zasyłają — zasypia robotę. I kwita.

OSZCZĘDNOŚĆ

13 września stanęły w Tczewie gdańskie barki: „Z-5003”, „Z-2040”, „Z-5007” z rudą, przeznaczoną do przeładunku w Kapuściskach. Czekały one tam na holownik 9 dni.

16 września dołączyły się do nich następne barki: „Z-4014”, „Z-2010” i „Z-2027” ze stoma, przeznaczoną dla Gorzowa.

10 dni oczekiwała w Kruszwicy barka „Z-2019” ze zbożem na przeholowanie do Gorzowa.

W ten sposób gdańska Ekspozytura straciła wiele barkodni, a barkarze nie wyrobili normy. Złośliwi twierdzą, że w Bydgoszczy odczuwa się brak holowników, ale przeważnie dla „obcego” taboru.

Oszczędzać trzeba, a jakże, gdyż dobra gospodni, by mienie swe oszczędzić wszystko co trzeba uczyni, jednakże nie cudzym kosztem; nie spotka więc pochwała Bydgoszcz, bo holowników szęszcząc — przeholowała.

KRONIKASTERU

Co dzień napływają liczne zgłoszenia dziewcząt i chłopców w odpowiedzi na apel Zarządu Głównego ZMP, który wezwał młodych patriotów do ochotniczego zaciągu, do pracy w PGR-ach i zagospodarowania odłogów. Pierwsze grupy pionierów wyjechały już na wieś.

17 ub. m. odbyła się w Warszawie uroczystość wręczenia dyplomów nowowytwarzającym członkom Polskiej Akademii Nauk. Uroczystość połączona była z przekazaniem wysokich odznaczeń państwowych członkom i pracownikom PAN za działalność naukową i organizacyjną w okresie 10-lecia Polski Ludowej.

Ostatnio mieszkańcy Nowej Huty otrzymali 2 budynki, liczące 180 izb. Ogółem w tym mieście przekazano do użytku około 24 500 izb mieszkalnych i szereg rozbudowaną sieć placówek socjalno-usługowych.

Już się ukazały w sprzedaży nowe polskie aparaty radiowe „Syrena”. „Syrena” jest 3-zakresowym, 6-lampowym aparatem typu „superheterodyna”, dużo lepszym, ale tańszym niż popularna „Aga”.

18 ub. m. wyszedł pierwszy koks z komór nowouruchomionej baterii nr 1 zakładu koksokhemicznego hut im. Lenina.

Tego samego dnia popłynęła pierwsza surówka z nowego wielkiego pieca w hucie im. Marcelego Nowotki w Ostrowcu.

21 ub. m. ruszył nowy wielki turbospół elektryczny w Stalowej Woli. Dzięki temu zakład ten zwiększył niemal 2-krotnie dostawy energii elektrycznej.

Z próbnego rejsu powrócił do Stoczni Szczecińskiej nowy polski rudowęglowiec, zbudowany całkowicie przez młodzież. Wszystkie mechanizmy i urządzenia zdały dobrze egzamin.

Ostatnio zespół naukowy Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu objął patronat nad motowcem „Kopernik”. Z inicjatywy profesorów tej uczelni powstanie na tym statku stała wystawa, poświęcona pamięci naszego wielkiego astronoma.

W odległości 3 km od Dąbrowy Górniczej w woj. śląskim rozpoczęto budowę nowego 40-tysięcznego miasta — Nowej Dąbrowy.

W nocy z 2 na 3 października br. zostanie przekazana do eksploatacji nowa elektryczna linia komunikacyjna Warszawa — Łódź.

SLADEM Wszystkie interwencje

DYREKCJA Zarządu Portu w Szczecinie zawiadomiła nas, że skompletowano już całkowicie wyposażenie holownika „Henryk” (notatka w nrze 11(81) pt. „Dlaczego”).

W ZWIĄZKU z notatką pt. „Dlaczego” w nrze 14(84) dyrekcja Żegludgi na Odrze podaje, że na holowniku „Perkun” przeprowadzono dezynsekcję pomieszczeń załogowych.

ZALOGA bazy sprzętu zmechanizowanego nie będzie miała już więcej powodów do skarg na niewłaściwe obliczanie zarobków, gdyż kierownictwo Zarządu Portu w Gdyni zwróciło uwagę i pouczyło zainteresowanych pracowników o dokładnym wypełnianiu raportów. Prócz tego polecono codziennie informować pracowników bazy o wysokości uzyskanych zarobków (notatka pt. „Dlaczego” w nrze 15(85)).

ZARZĄD Portu w Gdyni w odpowiedzi na notatkę pt. „Gdy brak organizacji pracy” w nrze 11(81) podaje, że słuszne zarzuty postawione przez korespondenta pobudziły kierownictwo i załogę do usunięcia wskazanych

niedociągnięć, co przyczyniło się do polepszenia organizacji pracy.

MAMY nadzieję, że obecnie komisja rozjemcza w Gdyńskiej Stoczni Remontowej będzie załatwiała wszystkie sprawy w terminie, ponieważ — jak informuje nas Zarząd Okręgowy Zw. Zaw. Prac. Żegludgi w Gdańsku — powołano już sekretarza tej komisji.

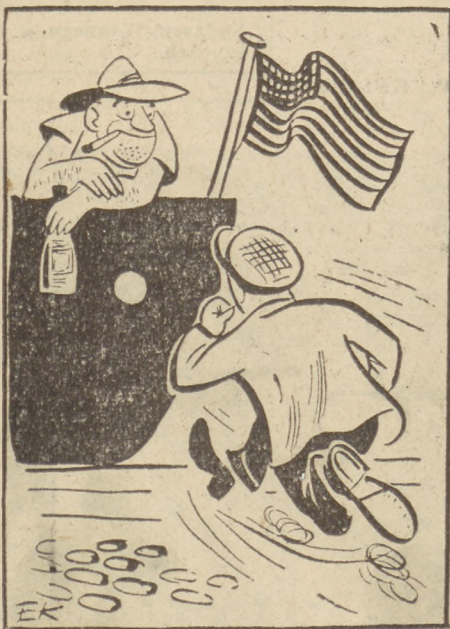
DYREKCJA Żegludgi na Odrze zawiadomiła nas, że naprawiona już studnia na przystani w Regalicy (notatka pt. „Dlaczego” w nrze 14(84)).

ODPOWIADAJĄC na notatkę pt. „Dlaczego” w nrze 13(83) Zarząd Portu w Szczecinie wyjaśnia, iż strony hamburskie stosowały dotychczas tylko na terenie BP „Starówka”. Obecnie dyrekcja dołoży starań, aby wykorzystano je w pełni i na pozostałych nabrzeżach.

DYREKCJA Żegludgi na Odrze zawiadomiła nas, iż wszyscy kapitanowie holowników i mechanicy otrzymali polecenie zapoznania załóg z obowiązującymi instrukcjami (notatka pt. „Czytelnicy piszą” w nrze 14(84)).

TAM I Z POWROTEM

W dniu 12 września w porcie gdyńskim brygadziści M. Stomski poszedł na amerykański statek „Mormack” stojący przy nabrzeżu i tak się tam upił, że nie był w stanie kontynuować swej pracy.



POLECIAŁ JAK „NA SKRZYDŁACH”... A WRÓCIŁ „NA RZĘSACH”

W stoczniach Chin Ludowych



Niedawno stocznioy z Tsinan w Chinach Ludowych, wodowali statek pasażerski „Minceżun” o pojemności około 1 500 tonn. Jest to pierwszy w historii Chin parowiec, zbudowany z surowców krajowych przez chińskich inżynierów i robotników.

„Minceżun” obliczony jest na 974 pasażerów. Będzie on najszybszym i największym statkiem rzeczynym w kraju. Przeznaczony jest dla obsługi linii Szanghaj — Czuntsin.

Na zdjęciu: fragment wodowania statku.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Okońskiego, Przybyłowskiego, Izdebskiego, CAF-u i z „Ogonioka”. Rysunki: Karłowskiego.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegludgi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski, Reżagule Kolegium — Adres Redakcji: Gdynia, ul. Waszyngtona 31. Tel. Redakcji 53-93. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych Gdynia, ul. Waszyngtona 31 na konto PKO Gdynia nr 11-110 55152. Wydawnictwa Komunikacyjne, Oddział Morski, Opłaty na prenumeratę „Steru” wynoszą: kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju na zlecenie wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch” Sekcja Eksportu, Warszawa Al. Jerozolimskie 119, Nakład 12 000 egz. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. 60 gr 102 cm, klasa VII. Manuskrypty dostarczano od 20. IX. do 25. IX. 54. Druk ukończono 30. IX. 54. Zam. 2740. W-5-28569