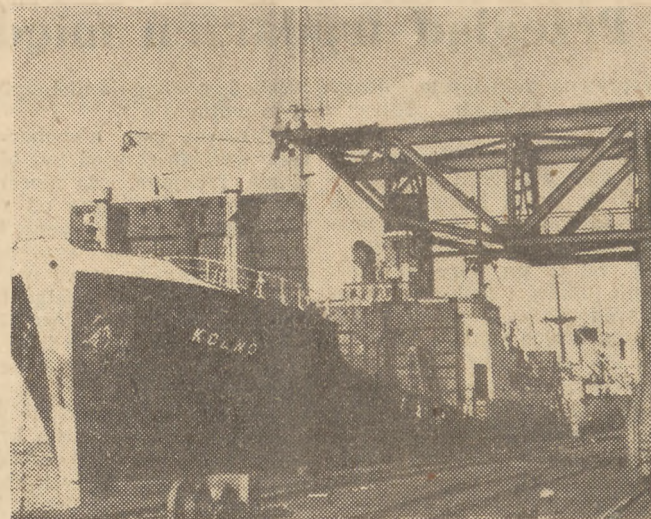




W drugim etapie współzawodnictwa w PMH — pierwsze miejsce zajęła załoga statku s/s „Kolno”, uzyskując najlepsze wyniki w wykonaniu planów przewozowych, w oszczędnej gospodarce materiałami oraz w socjalistycznej opiece nad mechanizmami i sprzętem technicznym. Załoga otrzymała dyplom uznania i proporzec przechodni statku przodującego w PMH.

Dowódca statku kpt. Kazimierz Rusiecki za wybitne zasługi dla PMH — został w dniu 22 lipca odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, a wielu członków załogi otrzymało cenne nagrody rzeczowe i pieniężne.

Dalsze miejsca zajęły załogi statków s/s „Narwik” i m/s „Mickiewicz”.

Wprowadzenie metody inż. Kowalowa w naszych portach — najpilniejszym nakazem chwili

Tu i ówdzie panuje jeszcze błędne przekonanie, że metoda organizacji pracy opracowana przez radzieckiego inż. Kowalowa związana jest wyłącznie z rozwojem produkcji przemysłowej.

Nastawienie to wynika z błędnej interpretacji metody, która niesłusznie uważana jest za metodę wyłącznie produkcyjną. Trzeba z naciskiem podkreślić, że nowa metoda wprowadzona przez radzieckiego inżyniera jest nie tylko zagadnieniem techniki organizacji produkcji lub wzmocnieniem wysiłku robotnika; istotną cechą pomysłu Kowalowa jest opracowanie i rozpowszechnienie najlepszych i najracjonalniejszych metod pracy, stosowanych przez przodujących robotników w toku wykonywania czynności produkcyjnych. Z tego wynika, że metoda inż. Kowalowa jest przede wszystkim nową, socjalistyczną formą szkolenia zawodowego.

sposobów pracy i umasowienie doświadczonych najlepszych fachowców pomagają przezwyciężać „wąskie gardła”. Regularnie od kilku lat w jesienno-wiosennym okresie pracy portów, notujemy poważne trudności w czasie zwiększonego napływu towarów.

Dlatego już obecnie, w obliczu zbliżającego się nasilenia przewozów i możliwych szczytów przeładunkowych musimy się do tego okresu należycie przygotować. Musimy w oparciu o wskazania inż. Kowalowa

pracować i wybrać najlepsze metody przeładunku rudy, nawozów sztucznych i towarów workowanych. Gruntowna analiza metod pracy najlepszych dźwigowców i przodujących robotników, organizacja częstych narad doświadczonych robotników z udziałem techników, inżynierów i ekonomistów — oto droga do rozwiązania trudności, oto praktyczne podejście do wprowadzenia i zastosowania zasad inż. Kowalowa w pracy naszych portów.

Punktem wyjścia — likwidacja wąskich przekroi

Dokładne obserwacje wykazują, że największe trudności i zahamowania powstają np. w luku statku i że bardzo często towar „wisi na haku dźwigu” — w oczekiwaniu na wózek do przetransportowania do miejsca składowania. Przy próbie metody szybkościowej wyładunku bawelny z m/s „Mickiewicz” w Gdyni stwierdzono, że mimo najwyższej wprawy robotników gdynskich

w przeładunku bawelny, dźwigi najdłużej wyczekiwały na moment ukończenia operacji związanej z odtransportowaniem bel z rampy do magazynu.

Z tego wynika, że najważniejszym zadaniem usprawnienia pracy portowej — to wybór najlepszej metody koordynującej i synchronizującej pracę fizyczną robotników z pracą urządzeń mechanicznych.

Od czego rozpocząć

Z uwagi na wszechstronność i szeroki wachlarz prac portowych, należy do współpracy nad wyszukaniem najlepszych sposobów obsługi statku i dla ustalenia najkrótszych cykli operacji przerzutu towaru, wciągnąć młodych inżynierów, techników i ekonomistów a nawet studentów szkół wyższych. Łącząc się z tym ściśle akcją szkolenia chronometrażystów i instruktorów — szczególnie spośród przodujących robotników, którzy przenosząc będą najlepsze doświadczenia pracy czołowych brygad, do wszystkich zespołów portowych. Współpraca robotników z naukowcami prowadzona w atmosferze pełnego wzajemnego zaufania, obali resztki muru dzielącego „świat nauki” od „świata praktyki”. Akcja ta

winna powiązać jeszcze ściślej postępowy aktyw naszej twórczej inteligencji, współpracującej z robotnikami i potwierdzić tezę, że nasz postępowy robotnik przestał już pracować na siłę, ale pracuje z rozwagą i umysłem, aby sobie pracę mielszy ułatwić.

Jak wyżej wskazaliśmy, stosowanie analitycznych i wychowawczych wskazań inż. Kowalowa winniśmy zapoczątkować tam, gdzie możemy najłatwiej uchwycić poszczególne fazy, składające się na cykl pracy np. dźwigu lub brygady przeładunkowej przy towarach workowanych. W obsłudze dźwigów, obok analizy pojedynczych czynności dźwigowego, wskazane jest omówienie na naradach także metody Szarapowa.

Jakie stąd wnioski

Najważniejsze zagadnienie to ustalenie metod, jakie należy upowszechnić. Winniśmy rozpocząć od powołania komisji metodologicznych, które nie tylko przeanalizują metody pracy w oparciu o wskazania inż. Kowalowa ale jednocześnie ustalać sposoby rozpowszechniania tych metod, programy i zasady szkolenia instruktorów, robotników, brygadistów a na wet kierowników odcinków i oddziałów w portach. Jedną z zasadniczych form szkolenia winno być przedyskutowanie metod czołowych brygad przed lub po pracy albo w przerwach, spowodowanych przeszkodami atmosferycznymi. W ten sposób robotnicy sami stają się inicjatorami szkolenia. W samym szkoleniu należy uniknąć bezdusznych sposobów administracyjnych i podchodzić do zagadnień życiowo, od strony praktycznej, od strony życzeń robotników wysuwanych podczas szkolenia. Obok szkolenia technicznego winniśmy pogłębić i postawić na jeszcze szerszej płaszczyźnie szkolenie społeczne i polityczne na szczeblach. Im większe grupy robotników rozumieją społeczną doniosłość oderwania się od ciężkiej pracy fizycznej i przejścia na metody doskonałe i postępowe, tym lepsze będą wyniki pracy. Dlatego przy upowszechnianiu najlepszych systemów pracy, obok naukowców, techników i inżynierów wymagany jest wszechstronny udział naszych organizacji partyjnych i związkowych.

Tak, jak robotnicy galezi wytwórczości przemysłowej, tak również portowcy muszą nabrać pełnego przekonania, że udoskonalenie pracy przeładunkowej w portach metodą inż. Kowalowa, to obok zwiększenia wydajności i usprawnienia

samemu przeładunkowi — przede wszystkim zmniejszenie wysiłku fizycznego, zwiększenie bezpieczeństwa pracy przy jednoczesnym wzroście realnych płac robotniczych.

Opierając się na metodzie Kowalowa zwiększymy atrakcyjność naszych portów w zakresie obsługi tranzytu, wyzwalamy nowe rezerwy i przyśpieszamy wykonanie zadań Planu 6-letniego na odcinku gospodarki morskiej. Ulepszenie pracy portów to więc nie tylko zadanie gospodarze, ale również oręż w walce o pokój i socjalizm.

Przyjaźń — złączona jedną ideą

Podczas postoju s/s „Pułaski” załogom kulturalne i miłe rozrywki Marynarze zapoznają się z narodową sceną teatralną ze starożytną sztuką, podziwiają — jest jednym wspólnym celem —

Przyjaźń łącząca oba bratnie zespoły kulturalne i miłe rozrywki Marynarze zapoznają się z narodową sceną teatralną ze starożytną sztuką, podziwiają — jest jednym wspólnym celem —

Przyjaźń łącząca oba bratnie zespoły kulturalne i miłe rozrywki Marynarze zapoznają się z narodową sceną teatralną ze starożytną sztuką, podziwiają — jest jednym wspólnym celem —

Doświadczenia zdobyte w przemyśle radzieckim, polskim i krajów demokracji ludowej wskazują wyraźnie na uniwersalność tej nowej metody organizacji pracy. O przydatności jej w pracy portów świadczą przekonująco doświadczenia portowców radzieckich uzyskane w portach Morza Czarnego, Bałtyku, Oceanu Spokojnego i Oceanu Lodowatego, gdzie już praktycznie rozwinęto i zastosowano tę właśnie metodę organizacji pracy.

Zadaniem nowej metody, wytyczonym przez jej twórcę jest ujawnienie nowych rezerw produkcyjnych, upowszechnienie doświadczeń najlepszych stachanowców a przede wszystkim — zmniejszenie wysiłku fizycznego robotnika przez podniesienie jego kwalifikacji oraz zwiększenie bezpieczeństwa pracownika, sprzętu i towaru. Robotnicy uzyskują tym samym zwiększenie zarobków a przez umiejętne wykorzystanie urządzeń i energii dochodzą do poważnej obniżki kosztów produkcji.

Co hamowało wprowadzenie metody Kowalowa w naszych portach

Analizując pracę najlepszych dźwigowców, brygad trymerkich, przeładunkowych czy sztafeterów możemy się przekonać, że niektóre operacje ładunkowe wykonuje się lepiej w Gdyni niż w Nowym Porcie lub Wiskoujściu. Również w wielu wypadkach robotnicy portowi Szczecina pracują według metod zapewniających im większą wydajność załadunku a niżeli w Gdańsku i Gdyni.

Dotychczas nie uczyniono nic, albo przynajmniej bardzo mało, aby najlepsze metody na szczeblach przodujących robotników stały się wspólnym dobrem wszystkich towarzyszy pracujących w portach. Wystarczy bowiem obserwować pracę kilku dźwigowców, aby się przekonać, że wykonują oni nadal różne fazy pracy dźwigów w sposób odmienny z mniejszą lub większą sprawnością. Mimo tych codziennie obserwowanych zjawisk, do tej pory np. nie zwołano w portach, roboczych narad dźwigowców celem omówienia pracy dźwigiem, ujawnienia błędów i opracowania jednolitego sposobu obsługi dźwigów przy przeładunku określonych grup towarowych np. węgla, rudy, towarów workowanych, rur żelaznych itp. Szkoda, że do tego czasu nie znalazł się jeszcze w portach inżynier względnie technik, któryby w gabinecie dźwigu starał się poznać i przeanalizować metody obsługi, stosowane przez najlepszych naszych dźwigowców.

Wprowadzenie zasad organizacyjnych inż. Kowalowa do

pracy portowej nie następuje trudności jeżeli przede wszystkim ustali się konkretne dziedziny pracy portowej, w której zapoczątkujemy systematyczne usprawnianie i jeżeli nasi inżynierowie i technicy, nasi naukowcy wspólnie z praktykami pracy — robotnikami, rozpoczną rzeczową dyskusję.

W dotychczasowych rozmowach prowadzonych przez samych portowców, metoda Kowalowa urastała do rozmiarów problemu, który miałby jakoby objąć całokształt skomplikowanego aparatu usług portowych. Powszechnie przy tym mniemano, że jedynym lekarstwem na postępek jest mechanizacja i usprawnienie. Tej błędnej teorii zadał kłam na ostatniej naradzie w Gdyni, doświadczony robotnik portowy tow. Jasnowski, który w prostych słowach stwierdził, że nie należy mówić i myśleć wyłącznie o usprawnieniu pracy i rozpowszechnieniu metod przeładunkowych przez dalszą mechanizację prac portowych, przez stosowanie wózków-podnośników, transporterów itd., lecz „należy rozpocząć akcję rozpowszechniania wśród wszystkich pracowników portowych sposobów stosowanych przez najlepsze brygady bez względu na to, czy posługują się one nowym sprzętem mechanicznym, czy starym, powszechnie od lat stosowanymi narzędziami”.

Ta wypowiedź doświadczonego robotnika portowego wskazuje wyraźnie na kierunek rozwoju zastosowania systemu Kowalowa w portach.

Oddolna inicjatywa robotników toruje drogę dla nowej metody

Jest faktem bezspornym, że nasze porty pracują już obecnie zupełnie innymi metodami niż np. bezpośrednio po wywołaniu. Nawet na przestrzeni ostatnich kilku miesięcy możemy stwierdzić wyraźny wzrost wydajności. Niedawno jeszcze wynosił on przeciętnie 129%. W kwietniu br. po przejściu na współzawodnictwo zobowiązaniowe — przeciętna wydajność wzrosła do 138 proc. osiągając w maju 142 procent. W tym samym okresie ilość robotników nie wykonujących normy przeładunkowej spadła z 21 proc. do 5 włącznie nawet do 3 procent.

Nasi uświadomieni robotnicy samorzutnie podnoszą swój styl pracy i podpatrując styl i metody swych towarzyszy z czołowych brygad, osiągnęli poważny wzrost wydajności. Wyniki byłyby jednak jeszcze lepsze gdyby do tej akcji włączyli się portowi wydziały

szkoleniowe poprzez prowadzenie systematycznego szkolenia robotników, pozostających w rezerwie albo kierowniczych na roboty zastępcze.

W naszej pracy portowej spotykamy się jeszcze często z rutynarstwem. Nie znaczy to wcale, że stosujemy złe metody pracy, odnosimy się jednak nieufnie względnie z przesadą do ostrożnością do nowych pomysłów i sposobów obsługi urządzeń technicznych, do nowych postępowych metod pracy. Doświadczenia ostatnich miesięcy przekonują np. kierownictwo, że kobiety obsługują z większą troskliwością powierzony im sprzęt mechaniczny, wózek, czy transporter, aniżeli ich towarzysze pracujący od wielu lat w porcie.

Przykłady nowych metod, wprowadzonych do budownictwa uczą, że udoskonalenie



wałką o pokój, walką o zbudowanie sprawiedliwego ustroju społecznego — socjalizmu.

CZESŁAW PIETRZAK
korespondent z s/s „Pułaski”

