

W NUMERZE :

DONOSŁE ZNACZENIE
UCHWAŁY PREZYDIUM
RZĄDU

TOW. SZEMIETOW OPO-
WIADA O SWEJ PRACY
PALACZA

PRAWA I PRZYWILEJE RY-
BAKÓW

PORTOWCY SZCZECIŃSCY
UPOWSZECHNIĄJĄ METO-
DĘ SZARPOWA

Cena 30 gr

Stoż

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

1 - 15 MARCA 1952

NR 5 (27)

Położyć kres płynności załóg w rybołówstwie dalekomorskim

ILE razy statek ma wyjść w mo-
rze, tyle razy można usłyszeć w
biurze załogowym „Dalmoru”:
„Brak nam załogi!”

Żalę się, tylko trzeba je ołoczyć
opieką i wiedzieć, gdzie się w tej
chwili znajdują. Przecież w sezonie
śledziowym było więcej jednostek
w eksploatacji jak obecnie i załogi
były. A teraz brak załóg? Dlaczego?

Moim zdaniem trzeba to wreszcie
uporządkować. Każda jednostka ry-
backa musi mieć swoją stałą zało-
gę. Podnosić się wtedy zarobki ry-
baków i lepsza będzie opieka nad
maszynami, mechanizmami i sprzę-
tem rybackim.

Jeżeli na jednostce zmienia się
co rejs załogę, to praca tam nie
może iść składnie, nie może też
być mowy o właściwej opiece nad
sprzętem czy maszyną. Często taki
„dobry” w ostatniej chwili ry-
bak myśli sobie: „Po co będę się
przejmował statkiem, skoro w na-
stępnym rejsie na pewno przerzu-
cą mnie na inną łajbę”.

Żałoga na statku powinna two-
rzyć zgrany kolektyw, który zna
każdą śrubkę i każdy mechanizm.
Wtedy statek uniknie przestoi re-
montowych w porcie i nie zdarzy
się wypadek braku załogi, jak to
miało miejsce np. w styczniu br. na
s/t „Orion”, który w Swinoujściu
czekał dwa dni na skompletowanie
obsady.

Wzmyń np. ługer m/v „Korab
II”, na którym w ub. sezonie śle-
dziowym nie było żadnych zmian
w załodze. Praca szła nam skła-
dnie. Natomiast na m/v „Korab I”
załoga była często zmieniana. Gdy
„Korab I” miał z jednego zastawu
pławnie 280 beczek śledzia, to do-
piero o godz. 23,00 załoga kończyła
robotę. My przy 340 beczkach już
o 18,00 mogliśmy ponownie wyrzu-
cić sieci. Oto zasadnicza różnica
między wynikami pracy załogi zgra-
nej i przypadkowej.

W tym roku należy wreszcie do-
brać stałe załogi na każdą jedno-
stkę, a na pewno wyniki połowów
będą o wiele lepsze niż w roku u-
biegłym.

Jest jeszcze jedna sprawa, o któ-
rej warto mówić.

Obecnie załogi z ługrów przerzu-
ca się na trawler, podczas gdy ry-
baków na ługry w ogóle jest brak.
Wystarczy powiedzieć, że jeszcze
w ub. roku na dwóch ługrach ply-
wali szyprowie i po kilku rybaków
holenderskich. Dlaczego więc nie
wykorzystuje się martwego dla ług-
rów okresu — od stycznia do kwie-
tnia — na intensywne szkolenie za-
wodowe nowych kadr i podnoszenie
kwalifikacji rybaków ługrowych?

Jest to przecież jedyny sposób szyb-
kiego i całkowitego uniezależnienia
się od niegdyś „niezastąpionych” fa-
chowców.

JOZEF BOROWSKI
st. rybak z s/t „Orion”

»DO PEŁNEJ ŁADOWNI«

Globalny plan połowów miesiąca lutego został wykonany. Zaw-
dzać to należy wielkiemu wysiłkowi, jakiego dokonali nasi rybacze
w ostatniej dekadzie miesiąca. Trzeba bowiem stwierdzić, że pierw-
sza dekada nie była w pełni wykorzystana. Za mało wychodziły kut-
ry w morze, niedostatecznie wykorzystywano niedziele na połowy,
kutry na ogół wracały po jednym dniu z łowiska.

Stąd też III dekada lutego charakteryzowała się „szturmowym”
nadrabianiem zaległości. Występowało to szczególnie u rybaków
„Arki” i indywidualnych, którzy do ostatnich godzin minionego mie-
siąca walczyli o zrealizowanie swoich planów połowowych.

Na marginesie analizy planu za ub. miesiąc należy stwierdzić,
że nasi naukowcy z MIR jeszcze niedostatecznie włączyli się do wy-
konania planów w rybołówstwie. Nie pomogli oni operatywnie wy-
konać rybakom planu. Za mało było wyjazdów naukowców w morze.
Fakt, że statek badawczy MIR „Michał Siedlecki” przechodzi obecnie
remont potrzebny do uzyskania klasy 4-letniej, nie zwalnia naszych
naukowców od obowiązku jak najczęstszego wychodzenia na połowy
w celach badawczych na większych kuterach eksploatowanych.

„Dalmor” swój plan wykonał już w dniu 26 ub. m., a rybacze
z Usłki, Kołobrzegu i Darłowa ukończyły plan w dniu 27 lutego. Spół-
dzielcy także nie zawiedli, natomiast realizacja planu „Arki” i ryba-
ków prywatnych była bardzo utrudniona. Wynika to stąd, że organi-
zacje partyjne, związkowe i kierownictwo nie potrafiły zmobilizować
rybaków do harmonijnej pracy połowowej do łowienia dłużej niż je-
den dzień oraz do wyjścia w niedzielę, mimo że w ciągu tygodnia
były dni szturmowe.

Z krytycznej analizy przebiegu realizacji planu w miesiącu lutym
wypływają wnioski na przyszłość. Musimy dokończyć wszelkich sta-
rań, aby w pełni wykorzystywać nasze rezerwy. Jednym więc z podsta-
wowych zadań będzie organizowanie połowów kilkudniowych pod ha-
słem: „DO PEŁNEJ ŁADOWNI”.

Jeśli potrafimy szybko przeprowadzić szeroką pracę oświecamia-
jącą - propagandową wśród rybaków o korzyściach płynących z kilku-
dniowych połowów dla gospodarki narodowej i dla nich samych, to
bez wątpienia plan miesięczny w marcu nie tylko wykonamy, lecz
znacznie przekroczymy. Nie może się więc zdarzyć, aby po tygodniu,
w którym były dwa dni szturmowe, wychodziło w niedzielę tylko 10
kutrów, jak to miało miejsce w dniu 24 lutego. Rybaczy już wiedzą
przecież, że znaczny wzrost ich zarobków, o którym mówi uchwała
Prezydium Rządu, uzależniony jest właśnie od wykonania i przekra-
czania planów miesięcznych. Muszą więc oni harmonijnie wykony-
wać plan, wykorzystując wszystkie rezerwy i nie dopuszczając do po-
wstania się błędów popełnionych w lutym.

S/s „LUBLIN” MELDUJE...

POKŁAD i maszynownia s/s „Lu-
blin” opustoszały. Na sta-
nowiskach pozostali jedynie służbo-
wi. Na zebraniu w świetlicy zgromad-
zili się prawie wszyscy członko-
wie załogi. Głównym punktem poro-
zadku dziennego było przecież o-
mówienie projektu nowej Konstytu-
cji. Referat wprowadzający był krótki.
Zgromadzeni doskonale znali za-
gadnienie, bowiem zaraz po ogłosze-
niu projektu Konstytucji wybrano
na statek specjalny komitet propa-
gandowy 12 agitatorów zapozna-

Chińscy marynarze pozdrawiają polskich towarzyszy

Zarząd Okręgowy Związku Za-
wodowego Pracowników Żegluga-
w Szczecinie otrzymał od Chińskiego
Związku Pracowników Żegluga list,
w którym Chińczycy składają ser-
deczne życzenia polskim pracow-
nikom morza.

List jest podpisany przez prze-
wodniczącego związków Liu Tachao
i jego zastępcę Chiu-ching.

Chińczycy piszą między inny-
mi:

„W pierwszym rzędzie pragnie-
my wyrazić Wam nasz podziw
dla wspaniałych osiągnięć w bu-
dowie socjalizmu w Waszym kra-
ju i w walce w obronie pokoju.

Pod nieomylnym kierowni-
ctwem Chińskiej Partii Komuni-
stycznej i jej przewodniczącego
Mao Tse-tunga oraz przy wz-
ajemnej pomocy światowego obo-
zu pokoju i demokracji, Chiny
uzyskały poważne osiągnięcia we
wszystkich dziedzinach. Pracow-
nicy żegluga chińskiej też wnieśli
swoje wkład w to dzieło.

Rozwój współpracy w dzied-
zinie handlu i transportu między
Chinami i Polską jak i założeń
Chińsko - Polskiego Towarzystwa
Transportu Morskiego nie tylko
pogłębił solidarność i współpra-
cę pracowników żegluga obu kra-

jów, ale także przyspieszyły ich
gospodarczy rozwój.

Jesteśmy głęboko przekonani,
że przyjaźń i jedność łącząca
chińskich i polskich pracowników
żegluga oraz wzajemna pomoc i
współpraca obu naszych narodów
rozwinie się jeszcze bardziej” —
kończą swój list chińscy marynarze
i portownicy.



S/s „Tobruk” — przodujący statek PMH

ANALIZUJĄC osiągnięcia po-
załoga przeprowadzała okresowe
etapie współzawodnictwa 1951 ro-
zaoszczędzono znaczne ilości pali-
ku Zakładowa Komisja Współza-
wodnictwa Pracy w PLO brała Na drugie miejsce wysunął się
pod uwagę przede wszystkim m/t „Karpata” a na trzecie —
wkład marynarzy w wykonanie m/s „Mikołaj Rej”.
Choć są to „sędziwe” statki, za-
łogi ich, dzięki kolektywnej i
ku (samoremonty, bezawaryjność, ofiarnej pracy, przewyższyły
wyniki socjalistycznej opieki), wal wszystkie trudności techniczne i
ka załogi o obniżkę kosztów włas-
nych (oszczędność bunkru, sma-
rów i wody, likwidacja wszelkich
przestojów w portach i na stoczni, wyróżnione następujące jednostki:
wydatki dewizowe) oraz politycz- m/s „Warszawa”, s/s „Bytom”,
ni w moralną postawą załogi s/s „Hugo Kołłątaj”, s/s „Jaro-
(współpraca i pomoc w pracy i s/s „Pulaski” i
w nauce słabszym, podnoszenie s/s „Lublin”.

W indywidualnym współzawo-
dnictwie tytuł przodownika pracy
został zdobyty: smarownik Leszek Rut-
1951 roku proporcje przechodni kowki z s/s „Kiliński”, bosman
i tytuł przodującego statku PLO Antoni Tomasz z m/t „Karpata”
zdobył s/s „Tobruk”. W czasie i st. marynarz Kostas Pananiko-
długiego rejsu do Zatoki Perskiej latos z s/s „Pulaski”.

Rybak o Konstytucji

Projekt Konstytucji mówi o
prawie i obowiązkach każdego
obywatela, a ja chciałbym po-
wiedzieć o tym, jak my, rybacy
dalekomorscy powinniśmy roz-
mieć swoje obowiązki co do na-
szych statków i pracy. Pracę na
trawlerach trzeba usprawnić,
musimy więc skończyć ze sta-
rym systemem pracy, który ist-
niał dotychczas. Najważniejsza
w tym wszystkim jest opieka
nad mechanizmami, bo maszy-
na — to serce statku. Praca te-
go serca zależy od tego, jak
ma opiekę, jaki człowiek maszy-
nę obsługuje.

Pamiętajmy o tym, że na na-
szą rybę czekają obywatele w głę-
bi kraju, że powinniśmy się sta-
rać polepszyć ich zaopatrzenie
w żywność.

Konstytucja mówi o usuwaniu
wszelkich niedociągłości, które
my nazywamy „białymi plamami”
w naszej produkcji. Zdarza-
ją się u nas wypadki, że traw-
ler wychodzi w morze bez echo-
soudy czy z innymi brakami,
które nie pozwalają na pełne wy-
korzystanie możliwości połowu.
Chcielibyśmy, aby nasi współ-
pracownicy lądowi docenili wa-
gę stuprocentowej sprawności
jednostek pływających.

Z drugiej strony, dyscyplina
pracy naszych załóg pozostawia
jeszcze niejednokrotnie dużo do
zyczenia. A przecież o drobia-
zówce jej przestrzeganiu też
mówi Konstytucja. Wzywam
swoich kolegów do likwidowania
objawów bumelanctwa i do wy-
kluczania z kolektywów tych,
którzy przez nadużywanie alko-
holu obniżają wydajność poło-
wów.

Dzięki Polsce Ludowej jeste-
śmy gospodarzami naszych traw-
lerów i właśnie dlatego powin-
niśmy o nie dbać, przeprowa-
dzać we własnym zakresie re-
monty w maszynach i na pokła-
dzie, przyspieszać wyjście w
morze i likwidować przestoje.

Pomyślmy sobie tylko, że
przed wojną dla wielu z nas
osiągnięcie tego, co teraz mamy,
byłoby niemożliwe. Ja np. zos-
tałem III mechanikiem na s/t „Pe-
gaz” w drodze awansu społecz-
nego.

Musimy zrozumieć, że na po-
twierdzenie naszych „zdobyczy”
zagwarantowanych nam przez
projekt Konstytucji powinniśmy
wszyscy odpowiedzieć sumienną
pracą, która jest sprawą honoru
obywatela Polski Ludowej.

JOZEF MILCZAREK
III mech. s/t „Pegaz”

Rybacy odpowiadają na uchwałę Prezydium Rządu

W dniu 11 lutego rada zakłado-
wa „Dalmoru” wydała uchwałę —
bądźmy uczciwymi i szczerymi
dania, które stawia rybakom u-
chwała Prezydium Rządu. Wtedy
to na s/t „Lawica” odbyła się krót-
ka narada. Szyper Władysław De-
tlaiff zwięźle wyjaśnił: „Uchwała
Rządu daje nam wiele praw, ale
też stawia przed nami obowiązki
zwiększenia połowów. Myślę, że
trzeba nam na tę uchwałę odpo-
wiedzieć”. Odpowiedź uradziła oni
wspólnie. Załoga zobowiązała się
wykonać plan roczny w 110 proc.
i wypłynąć w lutym na dodatkowy
rejs, który da około 25 ton ryby.

Kolektyw „Lawicy” wie, jak wal-
czyć o wykonanie podjętego zobow-



związania. Załoga maszynowa pod-
jęła się wykonać wszystkie mniej-
sze naprawy maszynowe na morzu,
nie na lądzie, rybacy postanowili
pracować czas poстоju w porcie
razem z doposażeniem sprawnego wy-
ładunku ryby i załadunku statku.
Metody te zostały już w pra-
cy tego statku wypróbowane, dzia-
łał nim właśnie s/t „Lawica” wy-
wspodarował sobie w ciągu kilku
miesięcy około 9 dni połowowych,
które użyje na ponadplanowy rejs.

Trawler „Lawica” — to przodu-
jący statek „Dalmoru”. Sukcesy
ego są wynikiem wzorowej pracy
ależ załogi kierowanej przez szyp-
a Władysława Detlaiffa (na zdję-
ciu powyżej) i I mechanika Filipa
Szeccwicza (na zdjęciu z lewej).

Przed terminem wykonali plan

Obfity połów w dniu 26 ub. m.
umożliwił „Jedności Rybackiej” ze-
alizowanie planu połowów za luty
w 100,2 proc. I tak: załoga kutra
„Gdy 70” z szyprem Władysławem
Labudą wykonała plan w 179,2
proc., kuter „Gdy 115” z szyprem
Alfonsem Rissesem osiągnął 163,1
proc. planu, Eryk Boszke na kuterze
„Gdy 70” przekroczył plan o 57,3
proc., August Detlaiff na kuterze
„Gdy 168” osiągnął 133,6 proc., a
Ferdinand Korol na kuterze „Gdy
130” — 132,2 proc.

Przekroczyli plan również za-
łogi kutrów „Gdy 47”, „167”, „71”
i „72”. W dniu 27 ub. m. kutry te
łowily już rybę na poczet planu
marcowego.

Przez przedterminową realizację
planów rybacy „Jedności Rybac-
kiej” dali odpowiedź na uchwałę

W dniu 26 ub. m. przybyły z 2-
dniowych połowów do portu gdyń-
skiego kutry „Arki”. Najlepsze wy-
niki osiągnęły załogi „Arka 111”
i „151” i „153”, które wykonały plan
za luty. Przoduje wśród nich załoga
Rudolfa Marka, która jeszcze w
dniu 23 ub. m. miała na swym
koncie zaledwie 88,5 proc. planu, a
26 osiągnęła już 107 proc. Pównie
szybko, bo z 85,5 proc. do 105 proc.
dogoniła i przekroczyła plan zało-
ga szypca Franciszka Kacicia. Zało-
ga „Arki 111” z szypcem Erykiem
Krelmem osiągnęła 26 ub. m. 107
proc. planu.

SAMOREMONTY
I WYKONANIE PRZEZ ZAŁOGI
WSZYSTKICH STATKÓW P.M.H.

10% REMONTÓW
PRZEZNACZONYCH NA STOCZNIE
DAJE OSZCZĘDNOŚĆ ROBOCZO-
GODZIN UMOŻLIWIAJĄCĄ STOCZNI
WYBUDOWANIE NOWEGO
R U D O W E G Ł O W C A

Przegląd WYDARZEŃ

NARODY W WALCE Z UCISKIEM KOLONIALNYM

Pod tym tytułem dziennik „Prawda” opublikował artykuł wstępny, w którym czytamy, że nigdy jeszcze ruch narodów kolonii nie miał takiego rozmachu, jak obecnie. Do walki o wolność i niezależność powstają setki milionów ludzi w koloniach i w krajach zależnych. Narody tych krajów coraz bardziej zdecydowanie występują przeciw reżimowi kolonialnemu o wolność i niezależność narodową, w obronie pokoju.

Narody Indii, tego ostatniego wielkiego kraju półkolonialnego Azji, walczą o całkowitą niezależność, o zlikwidowanie panowania kapitału brytyjskiego. Sekretarz generalny Komunistycznej Partii Indii Ghosh w wywiadzie udzielonym w Bombaju korespondentowi „Daily Worker” powiedział, że rezultaty wyborów w Indiach były wstrząsające dla reakcjonistów. Partia Komunistyczna i Zjednoczony Front Lewicy wyszły z wyborów jako największa w kraju siła opozycyjna, która jednomyślnie narodziła się do walki z proimperialistyczną i antydemokratyczną polityką rządu.

Francuskie dzienniki demokratyczne donoszą, że sytuacja w Tunisie jest nadal napięta, bowiem masy pracujące nie ustają w walce o swą niezawisłość. Na rozkaz władz kolonialnych wojska francuskie przeprowadzają ekspedycje karne w różnych częściach kraju, aresztując tysiące patriotów tunezyjskich. W Paryżu odbyła się narada przedstawicieli postępowych partii i organizacji Maroka, Algieru i Tunisu. Uczestnicy narady stwierdzili, że francuskie władze kolonialne wzmacniają ucisk i brutalne represje wobec patriotów marokańskich, algerijskich, a zwłaszcza tunezyjskich i postanowili utworzyć Północno-Afrykański Front Jedności Działania dla wspólnej walki przeciw kolonialnemu wyzyskowi.

PROWOKACJE W PÓLNOOCNEJ BURMIE

W północnych rejonach Burmy wzmożyły się ostatnio prowokacje wojenne band kumintangowskich, skoncentrowanych w pobliżu południowo-zachodnich granic Chin. Dniem i nocą przybywają z Tajwanu samoloty amerykańskie, załadowane bronią i amunicją.

Jak donosi prasa burmańska, bandy kumintangowskie terroryzują ludność cywilną Burmy, zmuszając ją do dostarczania żywności i pieniędzy.

Jeśli wziąć pod uwagę, że niedawno w Waszyngtonie na naradach sześciu sztabów USA, Anglii i Francji i podczas spotkania Trumana z Churchilllem — prowadzono rozmowy o rozszerzenie agresji w Azji, stanie się rzeczą jasną, że chodzi o zorganizowanie przez amerykańsko-angielskich agresorów nowych prowokacji przeciwko narodom Chin i Azji Południowo-Wschodniej. Nie trudno zauważyć, że planowana przez nich gra — to igranie z ogniem, które dla jego inicjatorów może skończyć się tylko w bardzo żałosny sposób.

ZBRODNIA PRZECIW FRANCJI

Imperialiści amerykańscy i ich satelici poczynili w ostatnich dniach nowe kroki na drodze wojny. Rządowi francuskiemu, wykonującemu postulatnie rozkazy otrzymane z Waszyngtonu, udało się przeformować w Zgromadzeniu Narodowym swój wniosek w sprawie utworzenia „armii europejskiej”, remilitaryzacji Niemiec zachodnich i likwidacji francuskiej armii narodowej. O oporze przeciwko tym zbrodniom planom świadczy fakt, że rząd uzyskał zaledwie 40 głosów większości, a w czasie debaty nawet wielu posłów prawicowych popierało stanowisko gabinetu Faure'a. „Budujecie Europę Adolfa Hitlera” — oświadczył deputowany prawicowy Bardoux. O przeformowaniu haniebnego wniosku w parlamencie zdecydowała postawa socjaldemokratów, deputowanych SFIO — partii zdrady narodowej, którzy mimo swoich demagogicznych i oszukańczych „zastrzeżeń”, głosowali w olbrzymiej większości za wnioskiem rządowym.

KONFERENCJA AGRESORÓW

Mocarstwa zachodnie pragną jak najszybciej wprowadzić w życie swe agresywne plany. W Londynie ministrowie spraw zagranicznych USA, W. Brytanii, Francji oraz Adenauer doszli do porozumienia w sprawie ścisłego związania Trizonii z agresywnym paktem atlantyckim i zapewnienia jej kluczowego miejsca w europejskim systemie, agresji. Uzgodniono również sprawę zwolnienia pozostałych jeszcze w więzieniach hitlerowskich przestępców wojennych, którzy są wymarzoną materią dla „armii europejskiej”.

Natychmiast po zakończeniu konferencji londyńskiej Acheson, Eden i Schuman odlecieli samolotami do Lizbony na sesję rady agresywnego paktu atlantyckiego. Adenauer powrócił do Bonn, aby wprowadzić w życie decyzje uchwalone w Londynie.

W Lizbonie zebrał się wszyscy członkowie agresywnego bloku atlantyckiego łącznie z dwoma najnowszymi „atlantydam”: Grecją i Turcją. Oto tematy tych obrad: znalezienie formuły, na podstawie której Trizonia mogłaby być wciągnięta do paktu atlantyckiego, zwiększenie ciężarów zbrojowych, nakładanych na poszczególne państwa członkowskie, dalsza rozbudowa baz wojennych kosztem 500 — 600 milionów dolarów, wreszcie prawdopodobnie sprawa włączenia Hiszpanii frankistowskiej do „rodziny atlantyckiej”.

NIE POZWOLIMY NA TO

Sp. — złość w łonie agresywnego bloku narastają z każdym dniem. Adenauer coraz ostrzej domaga się Zagłębia Saary, Anglia patrzy nieufnie na amerykańskie dążenie do reorganizacji władz paktu atlantyckiego czyli do całkowitej i bezapelacyjnej kontroli nad wszystkimi szczegółami w systemie agresji.

Te wszystkie sprzeczności trawiące pakt atlantycki pogłębia wzmagający się i przybierający na sile masowy ruch oporu, jaki ogarnął społeczeństwa całej Europy zachodniej na znak protestu i sprzeciwu wobec amerykańsko-hitlerowskich zamierzeń.

„Nigdy, przenigdy nie pozwolimy na to, by hitlerowski okupant mógł znowu napaść na naszą ojczyznę” — piszą francuscy robotnicy z Powszechnej Konfederacji Pracy w mieście Royan. „Nastroje we Francji nie wróżą niczego dobrego dla planów armii europejskiej” — z łezką w oku pisał ostatnio paryski korespondent amerykańskiego pisma „Christian Science Monitor”. Nastroje ludu francuskiego dobitnie wyraził sekretarz KC KP Francji J. Duclos, który na plenum Komitetu Centralnego oświadczył: „Jednocząc coraz szersze masy do walki, stworzymy warunki dla głębokich przemian, które pozwolą narodowi wywalczyć nową politykę i utworzyć front szerokiej jednomyślności demokratycznej”.

Takie same uczucia ożywiają naród niemiecki, który z radością powitał noty rządu NRD do czterech mocarstw o przyspieszenie zawarcia traktatu pokojowego z Niemcami. Dając wyraz swej głęboko pokojowej polityce, rząd ZSRR odpowiedział już na ten apel, popierając w pełni słuszne żądania narodu niemieckiego.

ZDRAJCA

Jak już pisaliśmy, odbywający się w sądzie paryskim prowokacyjny proces przeciwko postępowym pisarzom francuskim Renaud de Jencenel i André Wurmser przysłał dla „oskarżycieli” nieoczekiwany obrót. Proces ujawnił m. in. zdradziecką robotę pika Kowalewskiego — jednego z kierowników przedwojennego OZON-u. Niezbitie dokumenty, na których niejednokrotnie widnieje jego własny podpis, stawiają go w sytuacji bez wyjścia i odsłaniają cyniczne oblicze tego lokaja, szpiega i zbrodniarza, który w czasie okupacji wydawał całe grupy bojowników polskiego i francuskiego ruchu oporu w ręce gestapo.

Imperialiści amerykańscy chcieli rozpętać pod pozorem procesu nagonkę antyradziecką i antypolską. Chcieli to zrobić właśnie w chwili, w której burzniczo francuska kapitulacja przed nowym Wehrmachem. Ale powołania się nie udało i wyrok opinii francuskiej na zdradców już zapadł.

Doniosłe znaczenie uchwały Prezydium Rządu w sprawie zwiększenia planu połowów i pomocy rybakom

PRZEJAWEM wielkiej troski zadania i wskazuje drogi, wiodące Partii i Rządu o wydatne zwięź do ich realizacji. Przynosi ona zwiększenie połowów ryb morskich reg ważnych zmian w zakresie jest uchwała Prezydium Rządu z mocą Państwa dla rybołówstwa dnia 2 lutego 1952 roku. Uchwała morskogo: zwiększenie programu stawia przed rybołówsłwem mor- budownictwa, usprawnienie remon- skim nowe, poważnie zwiększone tów taboru rybackiego, ustalenie

Wszędzie znajdujemy przyjaciół



Tow. Feliks Stępniewski, III mechanik z m/s „General Walter”, opowiada o stosunku naszych marynarzy do ludności krajów kolonialnych i zależnych:

„Mieszkańcy południowych portów przyjaźnie przyjmują polskich marynarzy, wiedzą bowiem, że dla nas każdy człowiek jest równy. A wartość jego nie mierzymy kolorem skóry czy bogactwem, lecz charakterem i postępowaniem. Nie szukamy przecież krajów do wyzysku. Każdy kraj i jego mieszkańcy mają pełne prawo do samostanowienia o sobie, do pracy i nauki.

Statki pod polską banderą, przybývające do Bombaju, wita z uśmiechem stojąca na nabrzeżu Hinduska z dwójgim miłych dzieci, które po spuszczeniu trapu z radością rzucają się w nasze ramiona.

Życie jej jest podobne do życia tysięcy innych rodzin hinduskich. Mąż bezrobotny... Skąd zdobyć coś do jedzenia? Do portu przybijają wciąż nowe statki. A więc wędrowka po nabrzeżach — dzieci przywołują uśmiech na wynędzniałe twarzyczki i ślaniając się z głodu — tańczą. Nie rzuci przecież przedzie garści strawy ręka Amerykanina czy Anglika, nim szluczki dzieci nie rozbawią nudzących się „panów i władców”.

Pewnego razu nasza Hinduska przyszła ze swymi dziećmi i pod nasz statek. Spotkało ją jednak inne przyjęcie. Dzieci i ona stały się naszymi najmilszymi gośćmi. I tak już pozostało. Zrozumiała, że ma w nas przyjaciół, dla których jest człowiekiem o tych samych prawach”.

Wkwieniu ub. r. m/s „Batory” przezeździ na regularną obsługę linii indyjskiej. Statek został przygotowany przez stocznice do pływania w tropiku. Zmiana trasy wymagała również od załogi przedstawienia się na nowe warunki pracy. Ciepłe kożuchy zamieniono na przewiewne koszulki.

Przypatrzmy się, jak obecnie wygląda codzienna praca na statku w nowych warunkach.

Zaczniemy od załogi hotelowej. W drodze z Gdyni do Southampton trzeba przygotować kabiny, salony i inne pomieszczenia na przyjęcie pasażerów. Pracy jest więc dużo, a czasu mało. Wszystkie jednak pomieszczenia w terminie zostały doprowadzone do porządku.

Przyjmujemy pasażerów. Statek zaczyna się napełniać ludźmi i gwarą. Ochmiście kierują ich rozmieszczeniem. Pomagają im stewardzi. Całe sterty bagażu szybko znikają w kabinach. Należy nadmienić, że Hindusi mają zwyczaj podróżować z całym dobytkiem. Stąd wielka ilość walizek, pakunków i paczuszek. Wszystko to trzeba szybko i sprawnie rozmieścić, aby nie stwarzać zatoru w przyjmowaniu pasażerów i tym samym nie opóźniać wyjścia statku w morze.

Wreszcie rozlega się tubalny głos syren „Batorego” i statek rusza w daleki rejs do Indii. Teraz dopiero zaczyna się właściwa praca załogi hotelowej. Sprawną i rzetelną obsługą daje pożądane wyniki. „Batory” zaskarbia sobie coraz większe uznanie i popularność wśród pasażerów. Trzy tygodnie trwa rejs do Indii. W tropiku upał daje się dobrze we znaki. Marynarze jednak trzymają się dzielnie. Spośród załogi hotelowej w pracy przodują: Putek, Pulmański, Janicki, Dusza, Cabanowski, Narumiec, Olesujko, Bartosiewicz, Gajewski i Leszczyńska.

W tropiku pralnia czasem nie może sprostać zadaniom. W drugim rejsie do Indii trzeba było uruchomić trzecią i czwartą zmianę. Wyonili się wtedy problem — skąd wziąć ludzi? Na rzucony apel organizacji partyjnej załoga odpowiedziała czynem. Przy suszarce parowej obok przewodniczącego rady zakładowej tow. Dubiela pracował asystent maszynowy Mrozek oraz steward kabinowy Strumillo, który pierwszy podjął pracę w pralni. Dołączyli się także stewardessy ze starym „zeimanem” tow. Majewska na czele. Pokład stawił się również w pomoc. W ten sposób sytuacja została uratowana. Pralnia wykonała swoje zwiększone zadanie.

NA »BATORYM«



Te kilka dni zespołowej pracy w pralni dokonały wielkiego przeobrażenia w załodze „Batorego”. Wspólna praca złączyła cały zespół w jeden zgrany kolektyw, dążący do uzyskania jak najlepszych wyników pracy.

Zajrzyjmy teraz do maszyny — do serca statku, które porusza 13.000 KM. Zaraz przy zejściu do maszynowni rzuca się w oczy duży napis — „Batory” to twój statek, dbaj więc o niego”. Czyste poręcze i schody oraz rytmiczna praca motorów świadczą o wymowności systemu chłodzenia cylindrów w strefie tropikalnej z wody słodkiej na słoną, pozwolił zwiększyć szybkość statku o 2,5 węzła.

Przejdźmy się z koleją po pokładzie i popatrzmy jak pracują „żeglarze”. Załoga zdziła tu codziennie wiele szczerok, wylęwając jednocześnie tony słonej wody wraz z kropkami rześkiego potu. W rezultacie pokłady lśnią czystością.

Załoga pokładowa prowadzi także bez przerwy prace konserwacyjne przy szalupach i sprzęcie ładunkowym. Wszystkie urządzenia mechaniczne trzeba zawiązać rekawem, aby być przeciw zawsze w stanie „zdrowo” brać się do pracy. Postój gotowości, a woda morska i słońce bowiem jest krótki, a roboty dużo, południa są największymi wroga-

mi metalu. Windy, baumy, szklaki, pokłady itp. — wszystko wymaga stałej konserwacji. Najlepiej wykonuje te roboty stary „żeglarz” Antoni Korniliak i mł. mar. Górczyca. Wyróżnili się także m. gazynier Edward Małowski, st. mar. Bernard Chojnacki, bosman Eugeniusz Bogdan, mł. mar. Ferdynand Adamkiewicz, asystent pokładowy Wojciech Strzałkowski oraz Melaszkiewicz i Dzwonkowski. Mł. gazynier Edward Małowski dosko- nale opanował roboty bosmańskie i w wolnych chwilach chętnie uczy kolegów robienia węzłów czy splótów. Asystent pokładowy Rakowski zmienił zawód i został nadwornym „krawcem” „Batorego”. Niezmordowanie szyje i reperuje tenty szalupowe, które o wiele szybciej niszczą się w południowych rejsach.

Tak płynięcie dzieje za dniem i miesiącem. Dużym urozmaicheniem jest list od rodziny i wiadomości „Głosu Marynarzy”. Wszyscy trzymają się dzielnie, gdyż przyświeca nam jeden cel — walka o wykonanie zadań Planu 6-letniego, walka o lepsze jutro, walka o pokój na całym świecie. Statek nasz nie na próżno nazywamy masą pracującą krajów kapitalistycznych „statkiem pokoju”.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Oto środki, których energiczne wprowadzenie w życie przez Polską Rzeczpospolitą Ludową, tworzy podstawę, zabezpieczającą wykonanie poważnych i zwiększonych zadań, postawionych rybołówstwu morskemu przez naszą Ojczyznę — pod warunkiem zapachu, troski i dyscypliny samych rybaków.

Uchwała Prezydium Rządu zabezpiecza realizację zwiększonych zadań dla rybołówstwa morskogo od strony technicznej, finansowej, inwestycyjnej, naukowej i organizacyjnej.

Bazy remontowe zagwarantują rybakom państwowym znaczny wzrost ilości roboczogodzin, przez znaczących na remoncie ich taboru. Dzięki temu czas przejazdu statków w remoncie powinien zmniejszyć się o 50 proc. w stosunku do 1951 roku. Wyposażenie jednostek rybackich w ulepszone sieci, radiotelefony, radioodbiorniki, echosondy itd., stworzy warunki dla zwiększenia wyników połowowych. Dalsza i stopniowa mechanizacja przeładunku i przetworstwa oraz rozbudowa portów rybackich, zapewni sprawny odbiór ry-

by i przyniesie rybakom poważne ilości zaoszczędzonego czasu, który będą mogli wykorzystać na efektywne połowy. Rozwiązana zostanie sprawa produkcji części zamien- nych i budowy nowych silników kutrowych, a więc jeden z najbardziej palących obecnie problemów technicznych. Utworzenie wyodrębnionego, poważnego przedsiębiorstwa produkcyjno-remontowego wpłynie zasadniczo na zmniejszenie dni przestoju remontowych taboru. W 1952 roku stocznice Ministerstwa Żeglarni wybudują dodatkowo 8 kutrów ponad plan. Przekazanie dwóch transportowców dla rybołówstwa morskogo zabezpieczy szybką dostawę do kraju złowionej na dalekich łowiskach ryby oraz zaoszczędzi rybakom wiele czasu dotychczas traconego bezproduktywnie na drodze między krajem a łowiskiem. Służba dyspozycyjno-połowowa w Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskogo i podległych mu przedsiębiorstwach, umożliwi lepsze wykorzystanie łowisk i szerokie zastosowanie połowów zespołowych w miarę uzupełniania zaopatrzenia sprzętowego.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Oto środki, których energiczne wprowadzenie w życie przez Polską Rzeczpospolitą Ludową, tworzy podstawę, zabezpieczającą wykonanie poważnych i zwiększonych zadań, postawionych rybołówstwu morskemu przez naszą Ojczyznę — pod warunkiem zapachu, troski i dyscypliny samych rybaków.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

Uchwała Prezydium Rządu zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do terminowego oddania rybołówstwu środków finansowych, budowanych obiektów, sprzętu rybackiego oraz nowowytwarzanych jednostek. Rybołówstwo morskole otrzyma także wiele nowych silników i statków. Dodatkowo wyszkolenie w 1952 roku na krótkotrwałych kursach w dwóch ośrodkach szkoleniowych 40 szyprow, 40 mechaników i 450 rybaków pokładowych dla rybołówstwa dalekomorskiego oraz 20 szyprow, 20 motorzystów i 145 rybaków pokładowych dla rybołówstwa kuterowego — pozwoli stworzyć dostateczną rezerwę, której istnienie przewidywały dotychczasowe alarmujące wykazy kadr.

C. W.

Korespondent z „Batorego”

Życie PMH



Szkołą się nowe kadry oficerskie PMH

Nie będę się przechwalał, nauka na kursie nie idzie mi łatwo — mówi tow. **Władysław Rusak**, marynarz z s/s „Hugo Kollataj”, a obecnie uczestnik kursu poruczników żegluga przybrzeżnej, zorganizowanego przez Wydział Szkoleniowy CZ PMH. — Ukończyłem przecież przed wojną tylko 2 oddziały „powszechniaka”. Ojciec umarł i skończyła się nauka. W czasie tylu lat tu laczki po różnych statkach, polskich i obcych, zdobyłem dużo wiadomości praktycznych. Ale teorię muszę zacząć od początku. Przed wojną nigdy nie mogłem marzyć o dalszej nauce. Nawet po odbyciu służby wojskowej, jako „chłop pod wosem” dalej pełniłem zawsze tę samą funkcję — chłopaka okretowe-

Tow. **Bolesław Okrasa** jest obecnie na kursie mechaników V klasy. Ostatnio pływał na s/s „Narwik”. Niejednokrotnie był wyróżniany w współzawodnictwie, a w IV kwartale 1950 roku zdobył zaszczytny tytuł przodownika pracy.

— Pracę w maszynowni znam doskonale — opowiada — Od najmłodszych lat pływałem na statkach, rozpoczynając karierę marynarską od chłopca warsztatowego przy palaczach. Szczytem mojego przedwojennego awansu była funkcja palacza. Zresztą w praktyce — to najczęściej wyczekiwałem na na brzościach pod różnymi statkami: mo- że później się jakiś marynarz i w ostatniej chwili zamusił miejsce w jego miejsce? Trudno mi było do-

go garnitur — dzisiaj jest to mój najgorszy. Przedsiębiorstwo skierowało mnie na kurs oficerski ucząc się na koszt państwa. Rodzina nie ma traci z powodu mego pobytu na kursie, bo przez cały okres nauki otrzymuję normalne wynagrodzenie. Nasze przedwzrostowe marzenia urzeczywistniły się.

Tow. **Bolesław Kujawa** przybył do floty handlowej z żegluga wiślańskiej. Jego losy były podobne. Niedawno ukończył kurs poruczników żegluga przybrzeżnej z II lokatą. Ponieważ wykazywał duże zdolności i chęć do dalszej nauki — skierowano go na dalsze przeszkolenie. Obecnie uczęszcza na kurs poruczników żegluga małej.

Bosman Franciszek Stadnik, st. mar. **Brunon Witkowski**, st. mar. **Szpakowski** i wielu innych marynarzy zdobywają kwalifikacje oficerskie na kursach szkoleniowych CZ PMH. Skończyła się dla nich przedwzrostowa zmora — gonitwa za pracą. Państwo Ludowe zagwarantowało im ciągłość pracy, pomagając jednocześnie w zdobywaniu wyższych kwalifikacji. Na licznych kursach zawodowych dawni palacze i chłopcy hotelowi zdobywają dyplomy oficerskie mechaników i nawigatorów.



Tow. tow. Rusak i Kujawa omawiają materiał

go. Dopiero po wojnie awansowałem na st. marynarza i miałem nadzieję warunki do pracy nad sobą. Uczylem się — odrabiałem zaległości, tylko lat, a zacząć musiałem od „tabliczki mnożenia”. Dokoła wszystkich starych, aby ukończyć kurs po- myślnie.

stać pracę na statku — twierdził, że buntuję zalogi. Nie było wówczas rezerwy marynarskiej. Wyrzucano i mustrowano nas — jak się komu podobalo i nikt nie troszczył się, czy mamy co do ust włożyć. A obecnie — spojrzcie. Przed wojną nie miałem na święto takie-

Z „Karpata” donoszą...

ZALOGA m/t „Karpaty” może poszczycić się poważnymi osiągnięciami. Wyniki te uzyskała ona dzięki socjalistycznemu współzawodnictwu, indywidualnym zobowiązaniom oraz kolektywnej pracy całego zespołu.

Marynarze z „Karpaty”, doceniając znaczenie samoremontów dla uzyskania coraz lepszych wyników eksploatacyjnych i dlatego włożyli dużo pracy w podniesienie stanu technicznego statku. Remonty były wykonywane według planu i na podstawie norm szacunkowych, opracowanych przez specjalną komisję wspólnie z radą zakładową. Liczne podejmowane zobowiązania okolicznościowe przyniosły 2.372 zaoszczędzonych rob./godzin na ogólną sumę 10.728 zł oraz znaczne oszczędności materiałów. Wykonanie każdej pracy było dokładnie sprawdzane.

Szczególną uwagę zwrócono na właściwe zorganizowanie socjalistycznej opieki nad mechanizmami i urządzeniami statku. Na „Karpatach” każdy członek załogi ma pod swoją opieką jakieś urządzenie. Co dwa tygodnie wszyscy składają radzie technicznej pisemne sprawozdanie, podając swe spostrzeżenia i wnioski, zaznaczając jednocześnie, co zrobiono i co należy jeszcze wykonać. Dzięki takiej organizacji pracy rada techniczna ma zawsze pełny obraz stanu technicznego wszystkich urządzeń na statku. Pilne prace są wykonywane natychmiast.

Załoga dba również o wygospo-

darowanie jak największych oszczędności na statku. W wyniku gospodarskiego podejścia marynarzy w IV kwartale 1951 roku, obsada maszynowa zaoszczędziła 47 ton paliwa i 5.293 kg różnych smarów, a załoga pokładowa — 235 kg różnych farb, pokostów i innych materiałów.

Pod kierownictwem podstawowej organizacji partyjnej i rady zakładowej współzawodnictwo pracy daje coraz lepsze rezultaty. Wśród załogi m/t „Karpaty” wyrastają coraz to nowi przodownicy pracy. Tacy agitatores jak **bosman Antoni Tomaszak**, asystent maszynowy **Antoni Linkowski** — mobilizują załogę do walki o wykonanie zadań stojących przed statkiem najbardziej przekonującymi argumentami — przykładem własnej pracy.

Mając na uwadze dalsze osiągnięcia — załoga m/t „Karpaty” nie zapomina również o podnoszeniu swoich kwalifikacji zawodowych. Zorganizowano osobne kursy szkolenia zawodowego dla załogi maszynowej i pokładowej.

Załoga „Karpaty” dobrze rozumie swoją rolę w wykonywaniu zadań Planu 6-letniego i nie szczędzi sił dla jego realizacji. Wyróżnienie uzyskane w IV etapie współzawodnictwa 1951 roku będzie dla niej bodźcem do dalszej, ofiarnej pracy nad rozwojem naszej gospodarki morskiej.

HENRYK REMISIEWICZ
Korespondent

Tow. LESZEK RUTKOWSKI przodownikiem pracy

Tow. **Leszek Rutkowski** mówi prosto o swojej pracy.

— Staram się wykonywać najlepiej to wszystko, co mi powierzono...

Dopiero rozmowa ze zwierzchnikiem służbowym „Jakośniczego smolarownika” — II mechanikiem tow. **Janem Chmarą** — pozwala nam wszechstronnie ocenić jego zalety.

— Tow. Rutkowski pływa na „Kilińskim” przeszło rok — mówi tow. Chmara. — Na smarówniku awansował na maszyn statku. Jest doświadczonego fachowcem, a wiedzę zawodową zawdzięcza systematycznej pracy nad sobą. Mimo czynnego udziału w pracach społecznych, w życiu organizacji partyjnej i związkowej, nie zaniedbuje swoich obowiązków służbowych. Na miejscu pracy jest zawsze pierwszy. Ostatnio kierownictwo statku nie zawahało się powierzyć mu w zastępstwie pełnienie funkcji asystenta

maszynowego na okres 4 miesięcy. Z tych obowiązków również wywiązał się dobrze, wykazując gruntowną znajomość urządzeń i ich działania oraz gospodarską troskę o powierzone mu mechanizmy.

— W ramach politycznych zobowiązań tow. Rutkowski wykonał wiele poważnych prac. Wyrębiał on instalację centralnego ogrzewania na statku oraz naprawił razem z **palaczem Projeosem** pompe skroplinową. Turbogenerator oraz kompresor powietrzny, które odczył socjalistyczny opiekun, przegladali systematycznie — ich stan techniczny nie budzi żadnych zastrzeżeń.

— Nasz przodownik pracy bierze zawsze żywy udział w szkoleniu zawodowym. Chętnie dzieli się z kolegami swoimi spostrzeżeniami i pomaga słabszym w nauce. Zdyscyplinowany, sumienny, ofiarny i koleżeński — jest przykładem wzorcowego marynarza.

Zorganizowanie przy PMH gabinetu marksizmu-leninizmu pomoże aktywnie partyjnemu w pracy politycznej

JEDNYM z najważniejszych zadań naszej partii jest stałe pogłębianie szkolenia partyjnego.

Dla członków partii, pracowników transportu morskiego sprawa podnoszenia swej wiedzy ideologicznej nabrała obecnie szczególnej wagi, bowiem z dniem 1 listopada ub. r. organizacje partyjne rozpoczęły na statkach nowy rok szkoleniowy.

Zagadnienie szkolenia partyjnopolitycznego, studiowanie historii WKP(b) i propagandy partyjnej jest ściśle związane z zapewnieniem dostępu do lektur politycznej, materiałowej pomocniczej i poglądowych dla stale wzrastającej liczby słuchaczy, wykładowców i agitatores w naszej flocie handlowej. Dotychczasowa praktyka w pracy szkoleniowej wykazała, że w PMH członkowie partii, pracując nad podnoszeniem swej wiedzy politycznej, w niedostatecznej jeszcze mierze korzystają z całego bogactwa literatury politycznej oraz pomocniczej. Nie umieją niejednokrotnie stosować odpowiedniej metodyki zajęć. Nie wszyscy jeszcze wiedzą, jak i gdzie należy szukać odpowiednich materiałów. Niektórzy członkowie załóg pływających nie potrafią samodzielnie pracować nad książką. Na statku nie zawsze istnieją możliwości przygotowania referatu, ułożenia programu pracy samokształceniowej czy też agitaacyjno-propagandowej.

Nie łatwo też nieraz znaleźć odpowiedź na wątpliwości lub zaradzić

trudnościom w przyswajaniu wskazanego materiału. Instrukcje udzielane przez Komitet Partijny i aparat kulturalno-oświatowy nie mogą, rzecz jasna, zastąpić wykładów i aktywności tak cennej i pożytecznej pomocy, jaką przynosiłoby zrealizowanie zorganizowanego gabinetu marksizmu-leninizmu przy PMH.

Jakie zadanie powinien spełniać gabinet?

Zasadnicze jego zadanie, to okazywanie pomocy aktywnie partyjnemu, organizacjom społecznym i administracji PMH w pracy nad pogłębianiem znajomości teorii marksizmu-leninizmu. W zapoznawaniu się z historycznymi doświadczeniami WKP(b), w ścisłym powiązaniu z doświadczeniami polskiej klasy robotniczej i naszej partii w walce o socjalistyczną Polskę.

Gabinet powinien propagować idee marksizmu-leninizmu, wyjaśniać zagadnienia polityczne w nawiązaniu do obecnej sytuacji międzynarodowej, popularyzować i formować odczytów naukowe zdobycze materialistycznego światopoglądu, zapoznawać wreszcie z wielkim budownictwem komunizmu w Związku Radzieckim.

Gabinet powinien udzielać merytorycznych wskazówek odnośnie sposobu prowadzenia szkolenia i propagandy, wskazywać bibliografię materiałów podstawowych i pomocniczych, uczyć jak posługiwać się nimi i wskazywać korzyści, jakie

daje w pracy propagandowej i szkoleniowej stosowanie odpowiednich materiałów poglądowych. Gabinet winien uczyć należycie opracowywania konspektów przerabianego materiału w celu utrwalenia i pogłębienia tych wiadomości. Winien wreszcie obudzić inność do książki, nauczyć korzystania z niej.

Przy gabinie marksizmu-leninizmu winien być jednocześnie czynny zespół konsultantów dla obsługi statków oraz grupa lektorów. Dla ułatwienia szkolenia partyjnego gabinet organizowałby wówczas wykłady instruktażowe oraz seminaria dla wykładowców i prelegentów z administracji i floty. Cele byłyby urzędzenie krótkich seminariów dla zastępców kapitana i sekretarzy statkowych organizacji partyjnych. Powinny tam się wreszcie odbywać narady, poświęcone wymianie wzajemnych doświadczeń. Tam także przeprowadzano by systematyczne seminaria dla pracowników aparatu partyjnego-politycznego.

W gabinecie winna koncentrować się praca propagandowa prowadzona na we flocie. Aktywnie partyjnemu floty należy ułatwić zapoznanie się z materiałami o sytuacji ekonomicznej-politycznej krajów, do których zawiązują nasze statki. Winno to być informacje geograficzne, historyczne, ekonomiczne, polityczne i społeczne, stałe uzupełniane wiadomościami o rozwoju wypadków w tych krajach. Można jednocześnie organizować powołane stale wystawy najlepszych statkowych gazetek ściennej oraz wystawy książki radzieckiej. Winna tu znaleźć się czytelnia dzieł marksistowskich, książek, czasopism oraz wypożyczalnia. Poza tym ośrodek winien prowadzić dział wiedzy ogólnej.

Ośrodki szkolenia partyjnego, zorganizowane przy wydziałach politycznych poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych w ZSRR odznaczają nieocenione usługi w pracy politycznej i propagandowej w radzieckiej flocie handlowej.

Wzoruując się na doświadczeniach radzieckich, należy w najbliższym czasie zorganizować gabinet marksizmu-leninizmu dla potrzeb PMH i na uruchomienie go winny znaleźć się środki finansowe w pierwszej kolejności.

Zorganizowanie w najbliższym czasie gabinetu marksizmu-leninizmu przy Polskiej Marynarce Handlowej w dużej mierze ułatwi wykonanie poważnych zadań, stojących obecnie przed aktywnym partyjnym i związkowym naszej floty.

TADEUSZ GOGGA

S/s „Bałtyk” i jego kłopoty

ZABRALISMY ładunek i wyruszyliśmy na rejs do Hamburga. Jest to krótka rejs i zdawałoby się, że wszystko powinno iść „jak z płatka”. Podczas krótkiego bowiem postoju w porcie macierzystym, bieżące remonty, jak czyszczenie kotłów, remont maszyn główek, zakładanie rusztów itp., załoga wykonała we własnym zakresie. Niestety, w morzu zaczęły się kłopoty „węglowe”, ale o tym... później.

Podczas zebrań produkcyjnego zapoznaliśmy się z planem podróży. Postanowiliśmy skrócić rejs i uzyskać jak największe oszczędności. Po powrocie z poprzedniego rejsu otrzymaliśmy pochwałę od komisji BIHP za wzorową czystość i porządek we wszystkich pomieszczeniach statku i w tym rejsie nie chcieliśmy być gorsi. I gdyby nie ta „historia węglowa”, wszystko byłoby w porządku.

Otrzymałmyś węgiel, i to nawet „specjalny” — chyba tylko dlatego, że przechrzcił on niezwykle koleje losu.

Najpierw służył on jako balast na m/s „Mikołaj Rej”. Po pewnym czasie wyładowano zbityczony „balast” i złożono go w pięknych ładach na jednym z nabrzeży w Gdyni, gdzie ci złomni żelaznego. Leżał tam barłóg zgnieciony przez wszystkich. Polewały go deszcze, paliło i osuszało słońce, wiatr posypywał piaskiem i kurzem. Rozbijano na nim

butelki od piwa, obkopywał go fos rać bunkier. Nie namyślając się więc długo, nie sprawdzając czy węgiel ten nadaje się do palenia na statku — załadowano go nam i wysłano „Bałtyk” w morze.

Szłozja, graca — nozowanie szło bez przerwy, a mimo to nasz węgiel nie chciał się palić. Ognie długości mysiego ogonka i do tego czarne. Szłaza zalewała ruszta. Zamiast popiołu — sama ziemia. Palacze po skończonej wachcie byli tak przemęczeni, jak podczas najgorętszych upałów tropikalnych. Trzymali „wychodzili z siebie”, a st. mechanik nie chciał nawet zejść do kotłowni, obawiając się sprawiedliwego gniewu palaczy. Nowe ruszta, założone w kraju, po trzech dniach podróży wyglądały jakoby palono na nich co najmniej kilka miesięcy. Mielśmy poważne obawy, czy dojedziemy do Gdyni.

O podobnych zaletach tego węgla można by mówić jeszcze dużo. Szczęśliwie jednak, że to — co napisaliśmy — wystarczy, aby nie dawać go więcej jako bunkier na żaden statek. Informację tę podajemy bez komentarzy.

Oczekujemy natomiast odpowiedzi od kierownictwa PLO — może dyspozytorzy i inni zainteresowani pracownicy administracji wypowiadają się na ten temat.

Załoga maszynowa s/s „Bałtyk”



W pamiętnej podróży s/s „Bałtyk” przybył do portu macierzystego

Z doświadczeń radzieckich

Tow. Szemietow opowiada o swej pracy palacza

ZALOGA parowca „Turajda” jest w radzieckiej marynarce handlowej inżynierem współzawodnictwa o uzyskanie oszczędności i fundusz wielkich budowli komunisty. W zespole palaczy tego statku pływa tow. **I. Szemietow**, przydający palacz floty handlowej.

Jestem od pięciu lat palaczem na „Turajdzie” — opowiada, dzieląc się swoimi doświadczeniami na szpalach gazety „Morskoj Flot”. — W okresie tym marynarze naszego statku przejawiali zawsze żywe zainteresowanie dla nowatorskich pomysłów. Będąc członkiem załogi maszynowej, z radością obserwowałem wzrastającą aktywność towarzyszy.

W zespole maszynowym „Turajdy” poświęcamy dużo uwagi technicznemu wyszkoleniu marynarzy. Członkowie załogi uważają za sprawę honoru stosowanie przodujących metod pracy i osiągnięcie poziomu prawdziwych mistrzów swego zawodu.

Aby pomóc młodym marynarzom w szybszym przyswajaniu sobie wszystkich tajemnic i przodujących metod, zorganizowaliśmy stachanowską szkołę palaczy. Stali koledzy dzielili się doświadczeniami z młodszymi i praktycznie ich instruowali. Z inicjatywy organizacji partyjnej postanowiliśmy przeprowadzić dla młodzieży pokazową wachę stachanowską w kotłowni. Polecono mi zademonstrować nowicjuszom swoje metody pracy i szczegółowo objaśnić im każdy „drobiazg”.

Zadanie to zmusiło mnie do głębokiej analizy własnej pracy. Musiałem bowiem rozważyć, w jakim stopniu współzawodnictwo wpłynęło na zmianę metod pracy w ciągu ostatnich lat oraz co konkretnie składa się na osiągnięcia wachty. Należało raz jeszcze krytycznie sprawdzić każdą metodę pracy i wybrać najlepszą, aby w stachanowskiej szkole młodzież mogła przyswoić sobie rzeczywistość przodujące doświadczenia.

Opowiem, jak pracuję i czego donosiłam się od młodych palaczy, pełniących ze mną wachę. Na wachcie wychodzę wcześniej, jeszcze przed wybieleniem godziny rozpoczęcia pracy. Przede wszystkim sprawdzam na wodowskazie poziom wody w kotłach i przeprowadzam kontrolne jego przedmuchanie. Następnie sprawdzam czy paleniska i blachy są czyste. Jeżeli li bowiem w czasie pracy spadnie na blachy węgiel, wówczas można go szybko zgarnąć i wrzucić do paleniska. Gdy natomiast leży na nich żużel lub smieci, wtedy węgiel się już nie wybierze.

Sprawdzając paleniska, przegotowuję narzędzia pracy. Łom, pogrzebac i łopata muszą być zawsze wyczyszczone przez komin. Dość często mamy do czynienia z węglem, który w czasie spalania spieka się w gęstą masę, nie przepuszczając powietrza. Jeżeli w tym wypadku palacz nie dopilnuje i nie zastępuje niezbędnych środków, aby zwiększyć ogień, paliwo nie będzie racjonalnie wykorzystane. Przed obiegami wachty sprawdzam

zawsze czy w kotłowni przestrzegane są przepisy bezpieczeństwa. Będąc najstarszym wśród palaczy interesuję się, jak moi towarzysze przygotowali się do wachty. Nie zapominam także sprawdzić czy jest woda do picia. Potem przystępuję do czyszczenia palenisk.

Szczególnie ważne w pracy palacza jest prawidłowe „prowadzenie” ognia. Młodym marynarzom nie zawsze udaje się, całkowicie spalić węgiel przy równoczesnym zabezpieczeniu właściwej temperatury. System pracy zależy tu od gatunku i jakości węgla, dlatego też niesposób udzielić dokładnej rady na wszystkie wypadki. Jedyną ważną obserwacją paleniska i uwzględnienie właściwości każdego gatunku paliwa ułatwia palaczowi znalezienie właściwej metody postępowania.

Praktyka dowiodła np., że wskazane jest skrapianie mialu wodą. W ten sposób osiąga się podwyższenie temperatury, co powoduje, że węgiel lepiej się pali, po drugie — unikamy niepotrzebnej straty części paliwa, która przy użyciu suchego mialu, uchodzi wraz z powietrzem przez komin.

Dość często mamy do czynienia z węglem, który w czasie spalania spieka się w gęstą masę, nie przepuszczając powietrza. Jeżeli w tym wypadku palacz nie dopilnuje i nie zastępuje niezbędnych środków, aby zwiększyć ogień, paliwo nie będzie racjonalnie wykorzystane. Przed obiegami wachty sprawdzam

należy jak najczęściej sprawdzać stan palenisk, obserwować płomienie i systematycznie wyłamywać łomem spieczoną warstwę żużlu, aby zwiększyć dopływ powietrza.

Najlepszym sposobem jest wyłamywanie żużlu po każdym podrzucie w trzech miejscach: najpierw po brzegach ruszta, a następnie w środku. Zdarza się, że paliwo leżące po brzegach ruszta już się spaliło, a na środku jeszcze nie. Wówczas trzeba podrzucać węgiel tylko po brzegach ruszta, a po środku wyłamywać żużel.

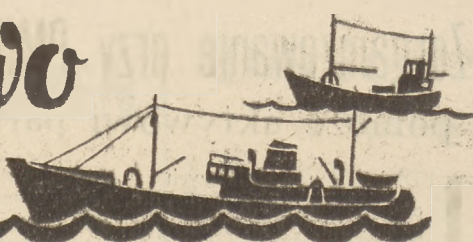
Zauważyłem, że najpełniejsze spalanie węgla i najwyższa temperatura uzyskuje się wówczas, gdy palacz podrzuca paliwo często i w niewielkich ilościach. Najlepiej podrzucać trzy lub cztery łopaty węgla i poczekać. Jeżeli zauważy się, że płomienie rozchodzą się równomiernie po całym palenisku, można dorzucić jeszcze kilka łopat. Na leży jednak pamiętać o tym, że nie wolno nasypywać węgla na palenisko zbyt grubą warstwą.

Często podrzucanie węgla niedziwnymi dawkami daje jeszcze lepsze rezultaty, że palaczowi łatwiej jest utrzymać równy płomień i nie musi on starać się o doprowadzenie dodatkowego podziaru do paleniska.

(Na podstawie „Morskoj Floty” opracował H. S.).

W następnym numerze zamieszcimy dalszy ciąg wypowiedzi tow. Szemietowa o technice pracy palacza i osiągnięciach załogi s/s „Turajda”.

Rybołówstwo MORSKIE



Prawa i przywileje rybaków

UCHWAŁA Prezydium Rządu przyznaje rybakom znaczne przywileje i prawa. W celu polepszenia warunków bytowych rybaków w miastach: Swinoujście, Ustka, Darłowo, Puck oraz Władysławowo otrzymują 70 proc. powierzchni mieszkalnej, uzyskanej drogą wprowadzenia tam przymusowej gospodarki lokalami. Fundusz Wczasów Pracowniczych wydzierżawia rybakom w okresie do maja i od września około 200 pomieszczeń w domach: we Władysławowie, Ustce, Kołobrzegu i Darłowie na Domy Rybackie i na mieszkania.

Rybacki kuter i dalekomorscy, tak zatrudnieni w przedsiębiorstwach państwowych i spółdzielczych jak też i indywidualni, wyjeżdżający na połowy, korzystają z zaopatrzenia w żywność przez przedsiębiorstwo „Baltora”.

Rybacki państwowi i spółdzielcy zamieszkali w osadach rybackich będąc zaopatrywani w węgiel i ilościach przewidzianych dla ludności miast Gdańsk — Gdynia. Zamieszkalni robotnicy otrzymują kwatery oraz zapewnienie przejazdu do miejsc zamieszkania.

Przystępować im będzie nadal prawo do korzystania z ulg podatkowych poprzez opłacanie podatku dochodowego w formie ryczałtu.

Uchwała przyznaje rybakom, zatrudnionym w przedsiębiorstwach państwowych specjalny system premiowania od pełnego miesięcznego zarobku za wykonanie miesięcznych planów połowów w wysokości:

- 10 proc. — rybakom kutrowym w sezonie dorszowym,
- 15 proc. — rybakom dalekomorskim w sezonie śledziowym,
- 20 proc. — rybakom kutrowym w sezonie śledziowym,
- 25 proc. — rybakom dalekomorskim w sezonie dorszowym,
- 30 proc. — rybakom kutrowym w pozostałych okresach,
- 50 proc. — rybakom dalekomorskim w pozostałych okresach.

Za rybę ponadplanową rybak otrzymuje 2,5-krotną należność przewidzianą wg obowiązującego układu zbiorowego za rybę planową, obliczając należność za rybę planową i ponadplanową wg cen stosowanych w grudniu 1951 roku.

Wzrost zarobku będzie się powiększał w zależności od wyniku połowów.

Rybacki spółdzielczy pracujący wg układu zbiorowego otrzymywać będą premię w wysokości przewidzianej dla rybaków państwowych, natomiast pracujący na zasadzie partu rybackiego otrzymują premie takie, jakie przewidziano dla rybaków indywidualnych.

Umowy z rybakami indywidualnymi o planowy skup ryby zawierają przedsiębiorstwa podległe Centralnemu Zarządowi Rybołówstwa Morskiego. Przy odbiorze ryby poza normalną ceną wypłać one będą premie za wykonanie miesięcznego planu dostaw w wysokości następującego procentu wartości złowionej ryby:

- 8 proc. — w sezonie dorszowym,
- 12 proc. — w sezonie śledziowym,
- 20 proc. — w pozostałych okresach.

Wszystkie wytyczne uchwały o nośności premiowania rybaków za przekroczenie miesięcznych planów połowowych i dostaw wchodzi w życie z dniem 1 marca br.

Za wykonanie rocznego planu dostaw przewidzianych w umowie na rok 1952 przedsiębiorstwa podległe Centralnemu Zarządowi Rybołówstwa Morskiego wypłacać będą rybakom indywidualnym dodatkowe 3 proc. wartości całorocznych połowów, a za przekroczenie planu dostaw — ponadto 20 proc. wartości ponadplanowej ryby.

Przy stwierdzeniu sprzedaży ryby przez rybaka indywidualnego od biorcom prywatnym, traci on prawo do powyższej premii oraz płaci podatek dochodowy na ogólnych zasadach za cały rok podatkowy. Fakt tych „przecieków” do spekulanta stwierdzają Morskie Urzędy Rybackie, których zadaniem jest natychmiastowe zawiadomienie o tym właściwych organów finansowych.

Ponadto uchwała zapowiada ukazanie się dalszych aktów prawnych w zakresie zorganizowania sieci Domów Rybaka oraz świetlic z odpowiednią obsługą kulturalno-oświatową. W celu zaś wzmocnienia osadnictwa rybackiego oraz indywidualnego budownictwa własnych domów rodzinnych ukazuje się jeszcze w pierwszej połowie roku bieżącego, nowa uchwała Prezydium Rządu w sprawie pomocy kredytowej i materiałowej dla rybaków.

Prezydium Rządu ustanowiło odznakę przodownika pracy, która będzie nadawana przez ministra żeglugi i przemysłu, zasłużonym w dziedzinie rybołówstwa morskimi.

Spółdzielnia „Jedność Rybacka” umie ocenić pracę swoich przodujących rybaków

W wykonaniu resztorocznego planu połowowego wśród rybaków spółdzielni „Jedność Rybacka” w Gdyni szczególnie wiele wysiłku i ofiarności wykazali szyprowie Ellasz Jankowski, Maksymilian Sólka, Jan Chojceki i Władysław Labuda.

W ciągu ubiegłego roku, jak również i teraz, szyprowie ci podejmowali pierwsze socjalistyczne zobowiązania, pierwsi wyruszyli na morze nawet w czasie cięższych sztormów, pierwsi też poświęcali ofiarnie dla połowów dni świąteczne. Ich dzielna, nieustraszona praca na morzu poważnie ułatwiła spółdzielni zwycięskie wykonanie planu połowowego przed terminem, a dla kraju przysporzyła wielkich ilości ryby.

Zarząd spółdzielni ocenił trud i ofiarną pracę swych przodujących rybaków i pragnął wyrazić im wdzięczność, przygotował dla ich rodzin piękne upominki.

W sobotę dnia 2 lutego prezes spółdzielni tow. Szaran i przewodniczący rady nadzerczej tow. Neider oraz przedstawicielka prasy odwiedziła rodziny przodujących rybaków.

W Gdyni przy ul. Piotra 13 mieszka szypier Jankowski. Jego żona Janina spotykamy na schodach. W miłym, estetycznym urządzonym pokoju, do którego zaprasza nas sympatyczna gospodyni, prezes spółdzielni tow. Szaran wyjaśnia cel naszych odwiedzin.

— Zwycięstwa połowowe męża, to poważny wkład w budowę Polski Ludowej — mówi prezes Szaran, który dziękuje jej gorąco za właściwą postawę i pełne zrozumienie dla pracy męża, równocześnie wręczając żonie szypier piękny sznur bursztynowych koralików. — Mąż otrzymuje też nagrodę: najpiękniejszy kuter KFK, który ułatwi mu wykonanie pracy.

Wzruszona ob. Jankowska opowiada nam o pracy swego męża — Muszę przyznać, że mąż mój nie potrzebował zachęty z mojej strony. Zawsze miał ambicję i odwagę. Gdy dowiedział się, że na rybę czeka w kraju robotnicy we fabrykach, hutach i kopalniach, zaczął wyjeżdżać na morze nawet w dni sztormowe, aby nie utracić ani jednego dnia. Z morza wraca wtedy zawsze zadowolony i na moje pytanie, jak poszło — odpowiada: „Tak jak i w spokojny dzień”. — Potrafił szybko uspokoić moje po-

czątkowe obawy, a nawet zachęcał do naśladowania innych kolegów, prowadzących dość silne kutry.

W rodzinie szypier Sólki, przy ul. Zakopalskiej 4, wiele radości sprawiła nasza wizyta. Mały, rezolutny Mirek był bardzo dumny, gdy dowiedział się, że jego tatuś jest na lepszym rybakem i łowi najwięcej ryb. Cieszy się z tego również żona, mimo że nieraz przydałaby się jej pomoc męża w domu. Oprócz Mirka jest jeszcze 8-miesięczna córka. Samej kobiecie trudno nieraz sobie radzić, ale mimo to ob. Sólkowa nigdy nie hamuje zapału do pracy swego dzielnego męża.

— W rybołówstwie mój mąż pracuje już od dawna, a od 1945 roku należał do organizatorów spółdzielni połowowej „Łosoś”, która później połączyła się z „Jednością Rybacką”. Bardzo jest przywiązany do morza, tożę gdy mu się połów nie uda, jest w złym humorze i mu się go pocieszać. Chciałby zawsze przewozić dużo ryby, dlatego nie zatrzymuje go wcale, gdy wyjeżdża na morze przy silniejszym wietrze lub w niedzielę.

Mały Mirek w nagrodę za dzielność na pracy tatusia otrzymał piękny 3-kołowy rower dziecienny, o którym od dawna marzył; natychmiast

też zaczyna próbą jazdy w przedpołudniu.

Wracamy na ul. Starowiejską. Mieszka tu szypier Chojceki z rodziną. W drzwiach wita nas uśmiechnięta ob. Bronisława Chojceka, żona szypiera i zaprasza do pokoju. Czteroletni synek Januszek spogląda na nas ciekawie. Ob. Chojceka spodziewa się potomka i bardzo chciałaby częściej widzieć swego męża w domu, jednak ani na chwilę go nie hamuje. Dzielną małżonką stoją wiernie u boku męża w walce o zwycięstwo planu, który jest równocześnie walką o pokój. Ob. Chojceka cieszy bardzo wielkie uznanie dla pracy jej męża i wdzięczność, jaką jej w imieniu spółdzielni wyraża prezes Szaran.

Małego Januszka raduje ogromnie widok pięknych zabawek, które pojawiają się na stole. Szczególny zachwyt budzi „budownictwo metalowe”, z pomocą którego można montować takie zabawki jak auta, motocykle, ciągniki.

Teraz jeszcze pozostają nam paczki dla dzieci szypier Labudy z Wielkiej Wsi. Podróż te odkładamy na następny dzień.

J. A.

Rybacki „Gryf” wykonują plan

W Porcie Władysławowo w dniu 20 lutego br. dalsze 3 kutry wykonywały przedterminowo i znacznie przekroczyły miesięczny plan połowów za luty. Są to następujące jednostki należące do spółdzielni rybackiej „Gryf”:

Kuter „Spi 1” z załogą: Augustyn Skoczke, Paweł Skoczke, Józef Piskorski i Brunon Krzywicki wykonał 103,5 proc. planu miesięcznego; kuter „WSG 40” z załogą: Józef Delfi, Józef Golla, Józef Kuchar, A. J. Golla — 129,5 proc. planu, zaś trzeci kuter — „Ust 17” z załogą: Stanisław Skoczke, Franciszek Ferloch, Józef Brosz i Franciszek Piper — 110,1 proc. planu miesięcznego.

Przodujący szypier „Dalmoru”



Tow. Jan Łasek — szypier trawlera „Dalmoru”, który jako pierwszy spośród jednostek „Dalmoru” wykonał roczny plan połowów w 1951 r.

Racjonalizatorzy Stoczni Rybackiej w Gdyni pomagają rybakom

RUCH racjonalizatorski, szeroko rozwinięta wynalazczość robotnicza — to jedna z poważnych rezerw, której wykorzystanie pomoże nam w walce o realizację zwiększonych planów połowowych.

Zrozumieli to towarzysze z gdynińskiej Stoczni Rybackiej. W ostatnich latach ruch racjonalizatorski stał się dla nich źródłem wielu osiągnięć produkcyjnych.

Rok 1951 był przełomowym w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego w gdynińskiej Stoczni Rybackiej. Opanowano jego żywiołowość, wytyczono zasadniczy kierunek wynalazczości robotniczej.

Dzięki reorganizacji dotychczas biernego Klubu Techniki i Racjonalizacji oraz wzmocnionej nad nim opieki egzekutywy partyjnej, ruch racjonalizatorski zaczął się rozwijać prawidłowo. Klub wyposażono w poważną ilość książek i broszur technicznych oraz inne pomoce. Nawiązano również ścisły kontakt z naukowcami Politechniki Gdańskiej.

W drugiej połowie 1951 roku napływ pomysłów racjonalizatorskich zwiększa się przeszło trzykrotnie w stosunku do pierwszego półrocza. Statystyka przeprowadzona przez sekcję wynalazczości w końcu ub. r. wykazuje, że w okresie tym na 10 robotników stoczniowych przypadał jeden racjonalizator. Z chwilą narzucenia tematyki kierunkowej, poprawia się także i wartość pomysłów. Dużą pomocą są organizowane przez zarząd klubu i sekcję wynalazczości konkursy na rozpracowanie podanego tematu, którym jest zawsze jedno z najbardziej palących zagadnień wpływających hamujących na tok produkcji.

Długa jest lista racjonalizatorów gdynińskiej Stoczni Rybackiej, a jeszcze dłuższa ich nazwiskowa i u-

sprawni. Tow. Teofil Czarnowski, b. mistrz ślusarski, a obecnie naczelny inżynier stoczni opracował 16 projektów — 8 z nich zostało już zastosowanych w produkcji. Monter silnikowy — tow. Kazimierz Urbanik dał 9 pomysłów racjonalizatorskich, elektryk — tow. Henryk Kostrzewski — obecnie kierownik sekcji wynalazczości — 8, z których śladem zostało zastosowanych i przyniosło poważne oszczędności. Tow. Zdzisław Andrzejewski, monter silnikowy, awansowany na stanowisko asystenta szefa produkcji opracował m. in. przyrząd do wyginania kątowników, technik Wawrzekiewicz — przyrząd do pokrywania kadłubów poszyciem, tokarz Zygmunt Olejnik, przyrząd ułatwiający gwintowanie śrub zamkowych... Te i wiele innych „pomysłów robotniczych” zrodziły się w toku codziennej, twórczej pracy. Przyczyniają się one do przełamania wielu trudności produkcyjnych, wpływają na obniżkę kosztów własnych i przyspieszają realizację zadań.

W roku bieżącym Klub Techniki i Racjonalizacji Stoczni Rybackiej przeszedł na nowe formy pracy z racjonalizatorami. W myśl wytycznych CRZZ utworzono brygady racjonalizatorskie. Otrzymują one dokładne wytyczne kierunkowe. Wyznacza się temat i określa termin jego opracowania. I tak np. brygada nr 7, w skład której wchodzi tow. tow. Kazimierz Sokółowski, inż. Jerzy Romaszewicz, Jan Karolczak — stolarz, Ignacy Nowosielski — spawacz, Franciszek Czaja — kowal i Włodzimierz Bandur — technik, podjęła się do dnia 15 kwietnia br. opracować projekt ruszarki uniwersalnej do montażu skeletu i poszycia kadłuba B 12. Od tamtego czasu już zorganizowa-

nych 15 takich brygad. Każda z nich otrzymała konkretne zadanie, którego opracowanie i rozwiązanie przyspieszy budowę i remont jednostek, a więc pomoże do przedterminowej realizacji zadań stoczni i rybołówstwa.

Troska o przyspieszenie remontów kutrów rybackich i skrócenie czasu budowy nowych jednostek, stała się bliższą każdemu pracownikowi Stoczni Rybackiej w Gdyni. Wiedzą oni, jak poważne zadania stoją w roku bieżącym przed naszym rybołówstwem morskimi. Kraj czeka na rybę — dostarczenie jej to nie tylko troska rybaka, ale i stocznika. Dobrze i szybko wykonane

remonty zwolnią do eksploatacji wiele jednostek, skrócą czas ich bezproduktywnych postojów — dadzą dodatkowe setki ton ryby.

Stocznicy podjęli na cześć projektu nowej Konstytucji zobowiązania skrócenia czasu trwania remontów. Ogólna ich wartość wyniesie 5.798 zaoszczędzonych roboczogodzin.

Gdynię stocznicy konkretnie realizują hasło umieszczone na jednej ze swych hal montażowych: „Robotnicy i robotnice, inżynierowie i technicy — szczyblej produkujmy nowe jednostki, stwórzmy potężną flotę rybacką Państwa Ludowego”.

M.

Nowy Dom Rybaka w Trzebieży koło Szczecina

W DNIU 2 lutego 1952 roku rybak Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Certa” w Szczecinie obchodzili uroczyste otwarcie Domu Rybaka. Około 200 rybaków wraz z rodzinami, przedstawiciele Woj. R.N., Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego, Morskiego Urzędu Rybackiego, Związku Branżowego Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, WOP oraz władz partyjnych brali udział w uroczystości. Otwarcie Domu Rybaka dokonał przedstawiciel Woj. R.N. tow. inż. Stanisław Kowalski. Po uroczystym przecięciu wstęgi, przedstawiciel spółdzielni „Certa” tow. Blonder wygłosił referat z okazji 10 rocznicy powstania PPR.

Przedstawiciel Woj. R.N. tow. inż. Stanisław Kowalski w swym przemówieniu życzył rybakom bazy Trzebież owocnej pracy i przed-

minowego wykonania planu połowów. Podkreślił wielką rolę nowego Domu Rybaka w rozwoju życia kulturalno-oświatowego wśród rybaków.

W części artystycznej wystąpił zespół stocznicy „Artosu” dając przedstawienie pt. „Artyści — rybakom”. Po wesołym występie „Artosu” rybak wraz z rodziną bawili się i tańczyli do rana. Nowotwarty Dom Rybaka nad Zalewem Szczecińskim zapewni rybakom, powracającym z połowu wygodny i kulturalny odpoczynek po pracy w ciepłych i czystych pomieszczeniach. Najbardziej cieszy rybaków świetlica, zaopatrzona w prasę codzienną oraz w bibliotekę, bogatą wyposażoną w książki fachowe, ideowo polityczne i powieści.

STEFAN BAJOREK
Korespondent

KRONIKA

W dniu 24 lutego br. odbyła się w Domu Marynarza w Gdyni uroczysta akademii, poświęcona 34 rocznicy powstania Armii Radzieckiej. W uroczystości wzięli udział wszyscy mieszkańcy Domu Marynarza. Referat o okolicznościach wygłosił ZMP-owiec Wotuszcak.

Przebieg uroczystości nacechowany był wielkim entuzjazmem. Przedmówienia przerywane były okrzykami, wzruszonymi przez zebranych na cześć bohaterów Armii Radzieckiej i Wodza Światowego Obrotu Pokoju Tow. Stalina.

W odpowiedzi na uchwałę Rady w sprawie rozwoju rybołówstwa załoga kutra „Arka 150” z szypem Hubertem Konkolem zobowiązała się wykonać przed terminem lutowy plan połowów. Już w dniu 20 lutego tow. Konkol zawiadomił kombinat „Arki”, że nie tylko wykonał, lecz przekroczył plan lutowy.

Po powrocie do swej bazy załoga kutra „Arka 150” zobowiązała się wykonać jeszcze 3 rejsy. Realizując to zobowiązanie rybak kutra znacznie przekroczył swój lutowy plan połowów.

Również rybak „Arki 111” oraz szypowie Głębini i Białziś uzyskali podobne wyniki.

Podkreślenia należy inicjatywę ry-

baków „Arki”, którzy rozpoczęli współzawodnictwo o zwiększenie wydajności rejsów. Dotychczasowym zwycięzcą tej akcji była załoga kutra „Arka 96” z szypem I. Fleischerem, która w czasie 34-dniowego rejsu złowiła ponad 14 ton ryby.

W dniu 17 lutego otwarta została w Sopocie wystawa wynalazczości pracowników, przedstawiającej przebieg pracy racjonalizatorów resortu żeglugi. W estetycznie urządzonym pawilonie przy wejściu na molo wystawiono modele pomysłów racjonalizatorskich pracowników PMH, portowców, wodników, pracowników PRCiP oraz usprawnienia z dziedziny rybołówstwa morskimi.

Zalogi statków Żegligr Śródlądowej wspólnie z Pogotowiem Portowym, przeprowadziły w ubiegłym zakresie remonty ponawigacyjne jednostek.

Dotychczas wyremontowano już statki pasażerskie „Meuna” i „Ostroda” oraz holowniki „Kwidzyn”. Na statku pasażerskim „Branicz” i holowniku „Irena” remont dobiega końca. Na barce motorowej „Bj.M. 6” przy pracach remontowych wyróżnili się motorzyści tow. Funkier i Liczmański.

Władza ludowa dała kobietom równe prawa



Punkt i art. 68 projektu Konstytucji mówi:

"Kobieta w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ma równe z mężczyzną prawa we wszystkich dziedzinach życia państwowego, politycznego, gospodarczego, społecznego i kulturalnego".

Wspaniałe perspektywy życia, pracy i zarobku, otwarły się w Ludowej Ojczyźnie przed setkami tysięcy kobiet polskich. Drogę awansów i zaszczytów gwarantuje im nowa Konstytucja.

Kuchenne schody, brudne garkuchnie, łyżka strawy, która pozostała po gościach, niedźmy barłóg na ziemi i praca, ciężka, "harówka" ponad dziecinne siły — to była młodość Nadzieji. Od 14 roku życia była sama. Rodzice umarli. Nikt w przedwojennej Polsce nie zajął się sierotą. Było przecież tyle "ważniejszych" spraw — a bezrobotnych i sierot robotniczych za dużo...

A dziś? Dziś Nadzieja Korona pracuje, jest ceniona i szanowana. Zdobyła zawód i wykształcenie. Jest dźwigowcem portu gdańskiego. Wyrabia ponad 130 proc. normy. Zyskała uznanie kolegów i kierowników. Znikł na zawsze koszmarny głód i bezrobocie. Śmieją się radośnie ocy Nadzieji, gdy ze swej kabiny dźwigowego spogląda na port. Cieszy ją każdy nowy statek wychodzący z naszej stoczni, wyprodukowany rękami polskiego robotnika, inżyniera i technika... Bezawaryjnie pracuje dźwign Nr 505. Sprawnie i pewnie kieruje nim ręką Nadziei... — Staram się uśmiechać jak najlepszą wydatność pracy — mówi tow. Nadzieja Korona. — Władza Ludowa dała nam kobietom równe z mężczyznami prawa — i od nas, od naszej pracy zależy szczęśliwa przyszłość naszych dzieci.

(zm)

Najwyższy czas przerwać błogi sen

...komunikujemy, że istotnie komisja kulturalno - oświatowa przy ZPGG Gdynia istnieje tylko na papierze. Kilka zebrań, które się odbyły, nie dały żadnych wyników... Obecnie została powołana nowa komisja k.o., która pod opieką Rady Zakładowej i Komitetu Zakładowego PZPR uzyskała na pewno lepsze wyniki pracy..."

...Zarząd Okręgu ZPPZ w Gdyni zawiadamia, że nowa komisja k.o. przy ZPGG w Gdyni została powołana dnia 3 grudnia 1951 roku".

Obydwa pisma datowane 15 stycznia br. wpłynęły do naszej redakcji w odpowiedzi na zamieszczonej w Nr 21 "Steru" krytyczną notatkę o pracy komisji k.o. w porcie gdańskim. Zdawałoby się więc, że wszystko jest w porządku. Towarzysze z Rady Zakładowej zrozumieć swój błąd i dołożyć starań, aby zlikwidować niedociągnięcia.

Niestety rzeczywistość wygląda zupełnie inaczej. Krótko mówiąc, towarzysze z Rady Zakładowej portu gdańskiego zlekceważyli krytykę prasową i świadomie wprowadzili w błąd naszą redakcję. Faktycznie bowiem komisja k.o. nie istnieje. Rada Zakładowa nie zajęła się powołaniem nowej komisji, ale w dalszym ciągu nie interesuje się życiem kulturalno - oświatowym portu. W porcie gdańskim jest nowy piękny Klub Robotniczy. Rada Zakładowa jednak zamiast popularyzować klub, zwaluje niemal wszystkie zebrania i masówki w małym, ciasnym pomieszczeniu w "Banana-

sie", bo do klubu rzekomo za daleko... (Komu? Robotnikom czy radzie?)

Zespół teatralny klubu wystawił sztukę A. Maliszewskiego pt. "Wczoraj i przedwczoraj". Niestety, Rada Zakładowa zaniedbała sprawę rozprawy i rozdania bileków wśród pracowników. W rezultacie kilka ostatnich przedstawień odbyło się przy prawie pustej widowni. Podobnie było z Festiwalem Sztuk Polskich, który odbył się w dniach od 15-18 lutego br. Rada Zakładowa nie rozdała przodującym portowcom bezpłatnych biletów wstępu na sztuk-

komisji k.o. Otóż pierwsze jej posiedzenie, a raczej informacyjno-werunkowe zebranie odbyło się faktycznie dopiero 15 lutego br. Na posiedzeniu tym zabrakło przedstawicieli Rady Zakładowej i Komitetu Zakładowego PZPR. Kierownik referatu socjalnego tow. Kaczmarek omówił pokrótce ogólne zarysy pracy kulturalno - oświatowej. Ścisłe wytyczne i zadania nie zostały nakreślone, gdyż... było za mało osób. Natomiast każdy z obecnych otrzymał konkretne zadanie... przyprowadzenia ze sobą po 1 osobie na następne zebranie.



Oto jak oceniał pracę Rady Zakładowej robotniczy portowcy z Gdyni (rysunek reprodukcja z gazetki ściennej Klubu Robotniczego w Gdyni)

kę, graną w pierwszym dniu Festiwalu.

Ala wróćmy do sprawy, rzekomo powołanej 3 grudnia ub. r. nowej

Oto jak wygląda w rzeczywistości praca nowej komisji k.o., powołanej rzekomo 3 grudnia ub. r. i otoczonej "czułą opieką" Rady Zakładowej.

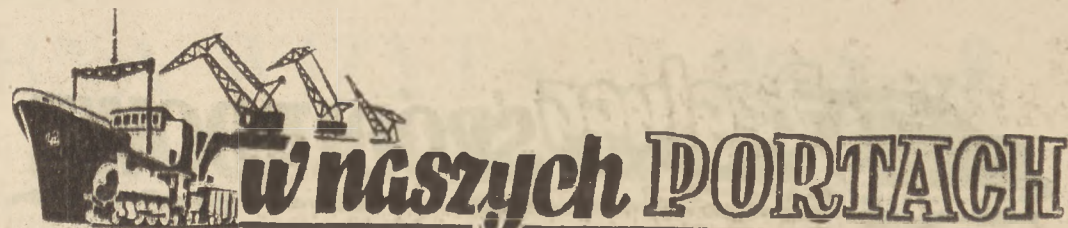
"Mydlenie oczu" stało się już widoczną chorobą, z której koniecznie trzeba wyleczyć towarzyszy z Rady Zakładowej portu gdańskiego.

Mamy nadzieję, że Zarząd Główny ZPPZ żywiej zainteresuje się działalnością Rady Zakładowej i wyciągnie właściwe wnioski w stosunku do winnych bagatelizowania krytyki prasowej.

Nie wątpliwy również, że Komitet Zakładowy PZPR portu gdańskiego przeanalizuje wreszcie dotychczasową pracę kulturalno-oświatową związków i otoczy większą niż dotychczas opieką Klub Robotniczy ZPGG.

Dla uczczenia projektu Konstytucji

Do naszej redakcji napływają wciąż nowe listy i wypowiedzi marynarzy, portowców, rybaków i wodniaków, którzy biorą żywy udział w dyskusji nad projektem Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Wśród nich nie zabrakło głośnych i najbardziej pracowitych resortu żegluga. Jak donosi nasz korespondent tow. Edward Lach, uczestniczący w m/s "Zodiak" dla uczczenia projektu nowej Konstytucji zobowiązali się podnieść na wyższy poziom szkolenie ideologiczne i zawodowe, ostrzyć czujność wobec wrogów agentów i obniżyć koszty własnych.



Portowcy szczecińscy upowszechniają metodę Szarapowa

W JESIENI 1950 roku została wprowadzona w porcie szczecińskim socjalistyczna opieka nad maszynami i urządzeniami przeładunkowymi. W rejonie przeładunków masowych inicjatywę podjęła załoga dźwigu D-91 z przodującym dźwigowcem, a obecnie zmiennym ruchem, tow. Józefem Tyszkiewiczem na czele. Na przełomie 1950/51 r. już wszystkie dźwigi basenu Górniczego zostały objęte socjalistyczną opieką. Dźwigowcy: tow. tow. Turow, Jabłoński i Kulina pierwszy z B.P. Parnica zapoczątkowali wypróbowaną metodę leningradzkich portowców. Obecnie 70 proc. ogólnej ilości urządzeń przeładunkowych masówki i 75 proc. drobniej objętych jest socjalistyczną opieką.

Inicjatorską załogą dźwigu D-91 poszczycić się może największą wydajnością pracy w ciągu ub. miesiąca. Dźwign ten pracował intensywnie i był stale eksploatowany nie mając bezproduktywnych przestojów remontowych. Niemniej osiągnięcia posiadają ZMP-owska załoga dźwigu D-54 z dźwigowcem Kazimierzem Podszczęckim, Julianem Garbaczem i braćmi Grabarczami oraz załogi dźwignów D-50, 51, 52, 53, 55, 31, 56 i 57. Dzięki so-

cialistycznej opiece załóg nad poszczególnymi mechanizmami, okres międzyremontowy tych dźwignów znacznie się przedłużył. Również załoga suwnicy mostowej D-26 przeprowadziła we własnym zakresie jej remont, zaoszczędzając w ten sposób setki tysięcy złotych.

Porównując wyniki III kwartału 1950 i 1951 roku należy stwierdzić, że w porcie szczecińskim wraz z upowszechnieniem metody Szarapowa zmalał czas przestojów awaryjnych o 0,3 proc. Zestawienie IV kwartału 1950 i 1951 roku wykazuje już wybitną poprawę wyrażającą się skróceniem przestojów o 1,1 proc. w ub. roku. Równoległe ze skróceniem przestojów awaryjnych notujemy wzrost wydajności pracy dźwigowców, która w III kwartale 1951 roku wzrosła o 15,2 proc. w porównaniu z tym samym okresem 1950 roku, zaś w IV kwartale 1951 roku o 19,2 proc. w stosunku do IV kwartału 1950 roku.

WYBITNĄ pomocą w rozwijaniu metody Szarapowa w naszym porcie są pomysły racjonalizatorskie obsługi maszyn i urządzeń przeładunkowych, dotyczące usprawnień, napraw i pracy dźwignów. Do najważniejszych z nich należy pomysł Kazimierza Jabłońskiego ulepszenia demontażu wałów koportalnych. Usprawnienie to polega na usunięciu trudności podczas wmontowywania wałów przy b. lansirach po wymianie blach operowych. Podczas pomownego wbięcia wału trudno było bowiem wpasować wcięcie w wał do zabezpieczenia. Niekiedy trzeba było kilka razy wbić wał, aby natrafić na właściwe położenie, przy czym nie było możliwości obracania wałem, który był zbyt krótki i mocno wpasowany. Po zastosowaniu usprawnienia, opartego na wkręceniu w nagzynykowane dwa otwory w wał śrub o wymiarze 5/8", uzyskuje się możliwość obrócenia wału na wymagane miejsce.

Tow. Władysław Popławski zaprojektował miseczkę zapobiegawczą przeciw ściekaniu smarów po wałach pionowych. Miseczka-zbiornik składająca się z dwóch części ustawia się pod szczytowa panewka. Zapobiega ona nieszczelnemu smarowi ściekającemu po wałach, zanieczyszczającemu jednocześnie portal dźwigu.

Dźwigowcy Aleksander Szyszko opracował ulepszenie kół zębatach szerek chwytaka. Leon Przybysz —

uszczelnienie karteru kół zębatach. Boleśław Garbowski — prowadzący linowa wciągarek, chroniąca wnętrza kabiny dźwigowej przed opadami atmosferycznymi. Wszystkie te usprawnienia zostały wypróbowane i zastosowane już w całym porcie.

Jakimi sposobami osiągnęli szczecińscy dźwigowcy tak poważne sukcesy?

— Socjalistyczna opieka jest bardzo dobra i pożądana formą współpracy z załogami — mówi dźwigowcy tow. Jan Jabłoński — zastosowanie jej na urządzeniach przeładunkowych nie jest jednak proste. Dźwigowcy chcą podjąć przyjemny obowiązek i muszą się

Dźwigowcy portu szczecińskiego dokładnie zapoznali się z metodą Szarapowa. Powyższa wypowiedź dowodzi, że rozumieją jej sens i potrafią analizować swoje dotychczasowe osiągnięcia. Widzą oni również braki i błędy. Tak np. kierownictwo techniczne basenu Górniczego, chcąc w roku 1950 ułatwić dźwigowcom rozciąganie socjalistycznej opieki nad urządzeniami, wprowadziło tzw. czwórkowy system obsługi dźwign. Zwiększenie ilości członków załogi przyczyniło się do wzrostu wydajności urządzeń. Z drugiej jednak strony, zwiększyły się koszty własne. Nie było to słuszne pociągnięcie. bowiem kilkunastomiesięczna analiza pracy dźwign na nabrzeżu Parnica, gdzie zachowano dawny system trojkowy, wykazała, że wyniki nie są tu gorsze, a koszty obsługi dźwign — znacznie mniejsze niż w basenie Górniczym.

— Socjalistyczna opieka nad maszynami i urządzeniami mechanicznymi jest walką o przedłużenie okresu eksploatacyjnego, bezawaryjną pracę i obniżkę kosztów własnych — mówi tow. Kazimierz Pich, przodujący dźwigowcy B.P. Parnica. — Stosowanie więc systemu czwórkowego podrażniające koszty jest sprzeczne z założeniami leningradzkiego mechanika Szarapowa.



Załadunek węgla z wagonów na statek

stale doszkalać — zaznajamiać z pracami ślusarskimi i elektrotechnicznymi. Załoga dźwigu musi dokładnie znać każdy poszczególny mechanizm, wiedzieć jak go naprawić i konserwować. Znajomość urządzeń oraz zasad mechaniki i elektrotechniki przez dźwigowców daje gwarancję wypełnienia przyjętych na siebie obowiązków i przedłużenia czasu eksploatacji urządzeń. Również niezmiennie ważną rzeczą jest dobór samej załogi, ponieważ kadry decydują o wszystkim. I my właśnie — załoga dźwigu D-31 — dzięki kolektywnej i harmonijnej współpracy i stałemu doskonaleniu się osiągnęliśmy wyniki wyrażające się przestąpieniem kapitalnego remontu naszego dźwigu o przeszło 3 miesiące.

WITOLD LENART

Jak zorganizowaliśmy pracę w naszym Klubie Techniki i Racjonalizacji

Klub Techniki i Racjonalizacji przy ZPGG Rejon Gdańsk powstał w 1950 roku. Stwierdziliśmy jednak, że dopiero w 1951 r. nastąpił przełom w naszej pracy. Z mało aktywnego klubu, o którego istnieniu poza członkami prawie nikt nie wiedział, stał się jednym z przodujących klubów w kraju. Przyjmujemy stale liczne delegacje, a nawet wycieczki racjonalizatorów z głębi kraju, którzy pragną wzorować się na naszej organizacji pracy.

Co było podstawą tych głębokich zmian i przeobrażeń w pracy naszego klubu i jakie są nasze osiągnięcia?

Pierwszą rzeczą było uzyskanie własnego lokalu. Dzięki pomocy Komitetu Portowego PZPR w marcu ub. r. otrzymaliśmy do użytku naszego klubu cztery pokoje oraz niszę korytarzową w budynku przy ul. Oliwskiej 35 w Nowym Porcie. W jednym z pokoi urządziliśmy świetlicę, w drugim — bibliotekę w trzecim — biuro konstrukcyjne. W niszy korytarzowej zorganizowaliśmy wystawę modeli pomysłów racjonalizatorskich naszych portowców. Dyrekcja ZPGG powiększyła personel sekcji usprawnień, przydzielając stałą bibliotekarkę i technika-konstruktora, pełniącego równocześnie funkcję stałego doradcy technicznego dla racjonalizatorów. 19 maja ub. r. odbyło się uroczyste otwarcie nowego klubu.

Od tej też chwili praca ruszyła "całą parą". Klub zaczął się ożywiać. Zaczeli nas odwiedzać liczni racjonalizatorzy, szukający porad. Mogliśmy już "ciągnąć" im pomoc. Mieliśmy bowiem doradcę technicznego i bibliotekę bogatą zaopatrzoną w książki techniczne. Obecnie

posiadamy już ponad 1000 tomów, z których polowa jest zawsze w czytaniu. W celu dokładnej ewidencji odwiedzających klub, prowadziliśmy książkę obecności. Do chwili obecnej odwiedziło nasz klub ponad 1900 robotników. Trzeba nadmienić, że tysiączny gość otrzymał komplet radzieckich podręczników konstruktorskich pt. "Maszynostrojenie".

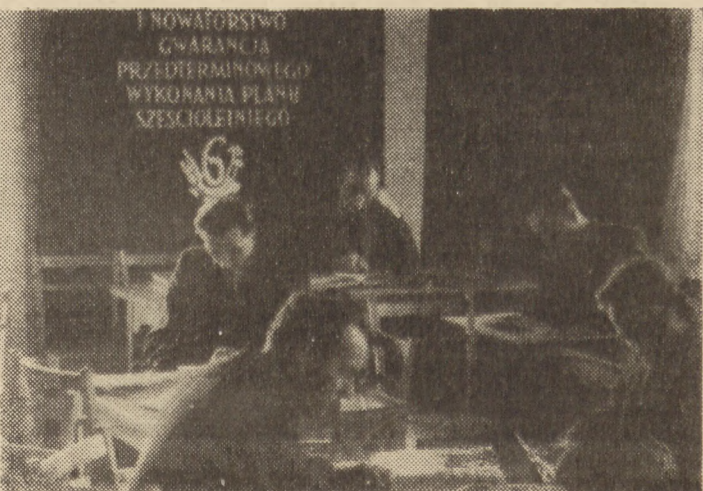
Na początku września ub. r. zorganizowaliśmy pierwszą wycieczkę racjonalizatorów do Katowic. Zwieźliśmy kopalnię "Wujek" i hucie "Pokoń". M. in. byliśmy także we Wrocławiu na Ogólnokrajowej Wystawie Pomysłów Racjonalizatorskich, na której mieliśmy własne stoisko. Wystawiliśmy 15 modeli pomysłów naszych racjonalizatorów.

W klubie urządziliśmy odczyty z przerwami i pogadanki. Prelegentami są profesorowie Politechniki Gdańskiej i przedstawiciele NOT.

Nasza współpraca z naukowcami nie ogranicza się jedynie do odczytów. Zawsze zwracamy się do naukowców Politechniki Gdańskiej o cenne opinie o różnych projektach, których sami nie umiemy ocenić. W każdym takim wypadku otrzymujemy wyczerpujące wyjaśnienia.

Na zakończenie chciałbym podkreślić, że jako jeden z pierwszych na Wybrzeżu wprowadziliśmy tzw. racjonalizację kierowaną. Polega ona na tym, że jako tematy do pomysłów podajemy różne niedociągnięcia na terenie portu. Składane przez racjonalizatorów pomysły po magają kierownictwu w usuwaniu braków i niedociągnięć w pracy portowej. Zagadnieniem tym zajmujemy się szczegółowo w następnej korespondencji.

WIESŁAW KIERZNOWSKI
Korespondent



Przyjemnie i ożywczo minął czas w świetlicy klubu

MORSKA

W związku z zarządzeniem w sprawie organizowania robotniczo-inżynierskich brigad racjonalizatorskich odbyła się w Gdyni ogólnoportowa narada racjonalizatorów resortu żegluga, na której wygłosił referat wiceprzewodniczący Zarządu Głównego ZPPZ tow. Zoldak, podsumowując doświadczenia pracujących już brigad robotniczo-inżynierskich.

Podkreślił on przy tym statystyczny wzrost ilości pomysłów jak i liczby racjonalizatorów w gospodarce morskiej. Ogółem zgłoszono w resortie żegluga 1348 pomysłów, z których 1057 zostało przyjętych do realizacji. Szczególnie, wynikające z zastosowania projektu racjonalizatorskich, wyniosły 7.450.000 złotych.

W czasie dyskusji profesor Politechniki Gdańskiej tow. Gebertowicz zapewnił, że obecnie naukowcy nie będą się ograniczać tylko do pomocy racjonalizatorom, lecz będą im parę i przeprowadzanie prób laboratoryjnych, lecz ważnym także udział w pracach brigad robotniczo-inżynierskich w zakładach pracy.

Z dalekiego rejsu na linii indyjskiej załoga m/s "Batory" wróciła ze statku PMH. By w związku z ogłoszeniem projektu Konstytucji Rzeczypospolitej Ludowej wszystkie załogi podejmowały zobowiązanie produkcyjne.

Załoga maszynowa statku "Batory" postanowiła zwiększyć ilość samoremontów, przeprowadzając we własnym zakresie przeglądy, przygotowania do odbioru klasy i wymiany urządzeń. Załoga pokładowa zadeklarowała 1080 roboczogodzin przy ponadplanowych pracach konserwacyjnych.

Załoga s/s "Pulaski" zobowiązała się przepracować 402 roboczogodzin przy zaplanowanych pracach niedzielnich.

Równocześnie załoga zainstalowała drogę radiową, że wszystkie zobowiązania produkcyjne z okazji 10-lecia PPR zostały przez nią wykonane.

Marynarze z s/s "Lublin" zadeklarowali pełną ilość prac konserwacyjnych i remontowych we własnym zakresie.

Kolektyw marynarzy s/s "Lech" powziął długofalowe zobowiązanie utrzymywania statku w pełnej gotowości eksploatacyjnej i przygotowania parowca do dodatkowego obsłużenia portu Hamburg, nieprzewidzianego w planie rejsów. Załoga wyremontowała w ramach zobowiązania we własnym zakresie ślizgacz i dwa nimostwoły, dzięki czemu skróciła postój w Hull o jeden dzień.



Plenum Zarządu Okręgowego ZZPŻ w Warszawie podsumowało swoją dotychczasową działalność

Przystępując do realizacji wytycznych VIII Plenum CRZZ, Plenum Zarządu Głównego ZZPŻ Okręg Warszawski przeanalizował swoją dotychczasową działalność. Peszczyli się, iż może być dużym osiągnięciem na każdym polu, odcinku swej pracy. We wszystkich placówkach żegluga śródlądowa, stoczniach i zarządach wodnych wprowadzono współzawodnictwo, o partię przede wszystkim na długo, ialowych zobowiązaniach. Przyznano ono poważne oszczędności sięgające 687 228 zł. Liczba pracowników biorących udział we wspólzawodnictwie wzrosła z miesiąca na miesiąc.

Na stoczniach rzecznych w Plocie, Puławach i Warszawie oraz w warszawskiej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle zorganizowano kluby racjonalizatorskie. Dzięki pracownikom obywateli, opieką, organizując własne kolonie oraz przedszkole przy Stoczni w Plocie, propagowano w czasie powołań do tego specjalny aktyw związkowy. Przeszczelono między zainicjacji i społecznych inspektorów pracy oraz zorganizowano kursy języka rosyjskiego.

Trzeba jednak stwierdzić, że Zarząd Okręgu trafiał często na niezrozumienie i brak współpracy. Powołane komisje współzawodnictwa — mimo pomocy ze strony Okręgu — w postaci organizowania odpraw i stałego instruowania — rozwijały niedostateczną działalność. Odbili się to przede wszystkim na niskim procentie w IV kwartale ub. r. 53 proc. w stosunku do stanu załóg współzawodniących.

Zarządy klubów racjonalizatorskich nie były otoczone dostateczną opieką administracyjną. Zdarzały się często wypadki przewlekłego opiniowania pomysłów racjonalizatorskich. Tow. Kamiński ze stoczni w Warszawie przez rok czekał na rozpatrzenie swego wniosku, a drugi rok — na wykonanie prototypu. Pomysł tow. Górnickiego, mimo dużej oszczędności (15 proc. w zużyciu węgla) nie został przeniesiony do innych ekspozytur. Interwencje Okręgu nie odnosiły skutku, gdyż administracja z nieufnością odnosiła się do możliwości realnych korzyści ze stosowania usprawnień pracowniczych.

Najslabiej rozwijała się praca kulturalno-oświatowa. Częściowo tłumaczy to specyficzne warunki pracy wodniaka. Na stoczniach jednak nie powinna ona trafiać na specjalne trudności. Mimo to w tych zakładach pracy były poważne zaniedbania na tym odcinku. „Ster” nie jest odpowiednio propagowany.

w wyniku czego Okręg warszawski ma niewielu prenumeratorów. Na również współpracujących z redakcją korespondentów.

Styl pracy niektórych rad zakładowych pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Zdarzały się bowiem wypadki, że polecenia Okręgu były lekceważone. Dowodem tego jest postępowanie Rad Miejscowych PZW DODW, Zjednoczonych Zakładów Eksploatacji Kruszcza w Warszawie i PZW w Ostrołęce, Rada Miejsowa PZW w Wyszkowie, kierujące jeszcze ruchem współzawodnictwa i racjonalizatorstwa.

W tej organizacji związkowej nie powołano również do życia komisji strukturalnych, a między zainicjacji ograniczając swą działalność jedynie do zbierania składek członkowskich. W dyrekcji Żegluga na Wiśle od roku nie odbywają się narady produkcyjne.

Dużo jest bolączek w terenie. Wiele spraw Zarząd Okręgu załatwiał „papierkowo” za biurka. Odbiło się to na pracy organizacyjnej rad zakładowych. W konsekwencji Okręg warszawski zrzesza niecałe 56 proc. zatrudnionych pracowników. Jest to stan katastrofalny i należy temu natychmiast przeciwdziałać przez odwołanie pracy aktywów związkowych, podniesienie autorytetu rad zakładowych i szeroka popularyzację zadań związkowych.

Okręg warszawski, opierając się na uchwałach VIII Plenum CRZZ, wytyczył sobie na najbliższy okres jasno sprecyzowane zadania. Dąży on będzie do jak najwyższego wzrostu wydajności pracy, wciągając do współzawodnictwa jeszcze w I półroczu br. co najmniej 90 proc. pracowników, popularyzując równocześnie wszystkie formy współzawodnictwa zobowiązaniowego. Kluby racjonalizatorskie obłożone będą większą niż dotychczas opieką.

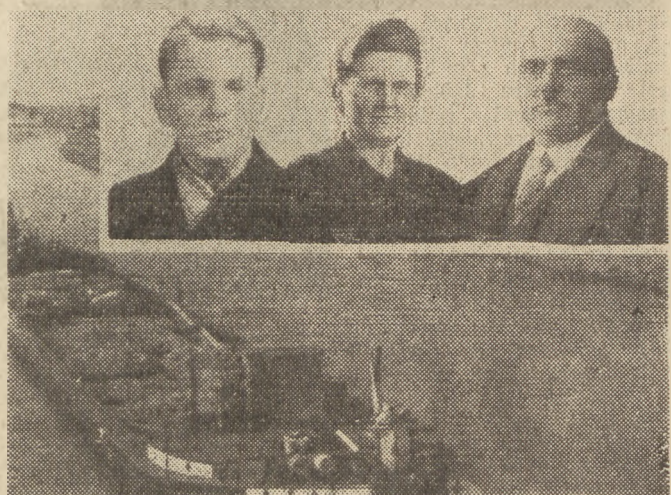
Rady zakładowe i miejscowe wzmożą zainteresowanie warunkami bytowymi pracowników. Praca kulturalno-oświatowa postawiona będzie na wyższym niż dotychczas poziomie. Przeprowadzi się masowy weryfikację czytelników „Głosu Pracy” i „Steru” a zagadnienie to traktowane będzie jako część pracy politycznej wychowawczej.

Ambitne zadania, jakie postawił sobie Zarząd Okręgu ZZPŻ w Warszawie przeżył się niewątpliwie do dalszego wzrostu wydajności pracy, jeszcze szerszego rozwoju racjonalizatorstwa i nowatorstwa oraz obniżenia kosztów produkcji.

Rodzina Żurków — to wzorowi wodniacy

ARKA „Z-2122” weszła do eksploatacji z miesięcznym opóźnieniem — dopiero w połowie kwietnia ub. r. Mimo to do końca listopada ub. r. wykonano ona 31 rejsów osiągnęła 104,5 proc. planu przewozu w tonach i 101 proc. w tonojkm. W grudniu jednostka ta odbyła trzy dodatkowe rejsy zwiększając wykonanie planu rocznego do 115,6 proc.

VI BARCE „Z-2122” PRACUJE DOBRZE ZA WYBÓR SZCZECIŃSKICH WODNIACÓW RODZINĄ ŻURKÓW. OJCIEC JULIEN — STERNIK, MATKA JANDA — MARYNARZ, SYN ZYGUNT — OSTATNIO W ANSOI WYBÓRUSZCZA.



Praca Żurków specjalnie nie traciła się nikomu w oczy, a jednak właśnie oni — jako jedni z pierwszych spośród szczecińskich barkarzy, wykonali swój roczny plan przewozu.

Jakie więc przyczyny stały się na ten sukces? Żurkowie, urodzeni na wodzie, żyją z wody i barką, poznali dobrze wodniacką pracę. Cechuje ich przede wszystkim dyscyplina — żaden holownik nigdy nie musiał czekać na nich. Doceniają bowiem wagę powierzonych przed nimi zadań. Wszelkie drobne uszkodzenia usunęli sami. Dlatego też ich jednostka była zawsze gotowa do drogi. Również we własnym zakresie przeprowadzili modyfikacje kadłuba i konserwację barki.

Rodzina Żurków pierwsza zrozumiła znaczenie ruchu turystycznego i pierwszą spośród załóg szczecińskich barek zastosowała metody pracy turystycznych wodniaków.

Z. D.
Korespondent

Praca kulturalno-oświatowa wśród wodniaków

WODNIACY, zwłaszcza barkarzy, pozbawieni są w okresie wiozacyjnym możliwości korzystania z dobrodziejstw kulturalno-oświatowych. Zima — to jedyny okres, w którym mogą oni uzupełniać swoje wiadomości polityczne, pójść do kina, teatru czy też korzystać ze świetlicy.

W świetlicy szczecińskiej Ekspozytury panuje ożywiony ruch. Zbiera się tu przede wszystkim młodzież chętnie korzystająca z prasy, książek, radia i gier świetlicowych. Specjalnym powodzeniem cieszą się prasówki organizowane przez tow. Leona Żurka. Dają one tematu do ożywionej dyskusji.

Entuzjastów życia kulturalno-oświatowego można znaleźć i w innych placówkach żegluga śródlądowej. W elbląskiej Ekspozyturze sternali Tuszyński, Szmidt i Gorzki, bardzo pomysłowo uszadli świetlicę na barku „BM 5”. Wykorzystali do tego celu ładownię, udekorowali ją, oraz wstawili piecyk. Wodniacy organizują w tej świetlicy zebrania, pogadanki, a często nawet zabawy taneczne.

Wielu jednak barkarzy, zwłaszcza starszych wiekiem, nie nauczyło się jeszcze korzystać z książek, gazet i pogadarek świetlicowych, a się prasówki organizowane przez tow. Leona Żurka. Dają one tematu do ożywionej dyskusji.

Entuzjastów życia kulturalno-oświatowego można znaleźć i w innych placówkach żegluga śródlądowej. W elbląskiej Ekspozyturze sternali Tuszyński, Szmidt i Gorzki, bardzo pomysłowo uszadli świetlicę na barku „BM 5”. Wykorzystali do tego celu ładownię, udekorowali ją, oraz wstawili piecyk. Wodniacy organizują w tej świetlicy zebrania, pogadanki, a często nawet zabawy taneczne.

Wielu jednak barkarzy, zwłaszcza starszych wiekiem, nie nauczyło się jeszcze korzystać z książek, gazet i pogadarek świetlicowych, a się prasówki organizowane przez tow. Leona Żurka. Dają one tematu do ożywionej dyskusji.

Entuzjastów życia kulturalno-oświatowego można znaleźć i w innych placówkach żegluga śródlądowej. W elbląskiej Ekspozyturze sternali Tuszyński, Szmidt i Gorzki, bardzo pomysłowo uszadli świetlicę na barku „BM 5”. Wykorzystali do tego celu ładownię, udekorowali ją, oraz wstawili piecyk. Wodniacy organizują w tej świetlicy zebrania, pogadanki, a często nawet zabawy taneczne.

Wielu jednak barkarzy, zwłaszcza starszych wiekiem, nie nauczyło się jeszcze korzystać z książek, gazet i pogadarek świetlicowych, a się prasówki organizowane przez tow. Leona Żurka. Dają one tematu do ożywionej dyskusji.

Entuzjastów życia kulturalno-oświatowego można znaleźć i w innych placówkach żegluga śródlądowej. W elbląskiej Ekspozyturze sternali Tuszyński, Szmidt i Gorzki, bardzo pomysłowo uszadli świetlicę na barku „BM 5”. Wykorzystali do tego celu ładownię, udekorowali ją, oraz wstawili piecyk. Wodniacy organizują w tej świetlicy zebrania, pogadanki, a często nawet zabawy taneczne.

Nowe lodolamace na Woldze



Kadłowiec stoczniowy wybudował nowe typy lodolamaczy, pokonując w tym trudności nawigacyjne na drogach wodnych wielkiego systemu łódzkiego.

Na zdjęciu: Lodolamiec „Północ” w czasie robót na Woldze.

Tow. Malisz szkoli wodniaków

W ARTKO toczy się praca w Rożnowie nad Dunajcem. Żelaza placówka żegluga śródlądowa zrobiła już wczesniej dokładny plan prac zimowych. Teraz realizuje swoje zadania. Wodniacy z Rożnowa sumiennie spełniają obowiązki. Coś jednak doskwiera tow. Andrzejowi Maliszowi. Chodzi mianowicie o to, że czasem „dogada” komuś.



Tow. Władysław Malisz

A przecież wszystko idzie na prawdę sprawnie. Chłopcy pracują, interesują się mechaniką, omawiają sprawy zawodowe. Nie tak jak dawniej, kiedy większość rożnowców dotychczas... alkoholu i skutków nadużycia.

Nie zadawała to jednak tow. Malisz. Wreszcie nie wytrzymał. Rozbijając do przeladunku motor ze swego statku „Mikołaj Kopernik”, powiedział kolegom:

— Jak myślicie, z tym naszym planem nie jest zupełnie dobrze. Na większych placówkach szkoła się ludzie. Od nas też od czasu do czasu ktoś jedzie na kurs. Ale przecież zima przeznaczona jest w połowie na przygotowania do nowego pływania, a w połowie na szkolenia. A u nas co?

— Kurs chceś tu urządzić — uśmiechnął się ktoś z załogi.

— E, tam kurs — jest nas za

mało. A gdyby tak... — Malisz z zainicjowaniem pociera czoło. — Żelaza placówka żegluga śródlądowa zrobiła już wczesniej dokładny plan prac zimowych. Teraz realizuje swoje zadania. Wodniacy z Rożnowa sumiennie spełniają obowiązki. Coś jednak doskwiera tow. Andrzejowi Maliszowi. Chodzi mianowicie o to, że czasem „dogada” komuś.

— Prawda — z zapalem podchwycił ZMP-owiec Stanisław Fyda — komsonolcy radziecy budują komunizm u siebie w kraju, bo wszystkiego się uczą i wykorzystują na ten cel każdą sposobność; mają więc dużo. A mnie tak ciężej motor — dodał naiwnie.

Projektowi Malisza przyklasnęła reszta załogi.

— Janek — zwrócił się Malisz do swego pomocnika Jana Cebuli, biorąc do ręki wymontowaną część motoru — pilnie uważaj i dobrze zapamiętaj to, co będę mówił. Przydadzą ci się te wiadomości przy wiosennych egzaminach. Czas już, abyś został samodzielnym mechanikiem. A ty Staszek, zaawansuj się wtedy chyba na mojego pomocnika. Wszak dasz radę pracować jako marynarz i pomocnik mechanika na „Koperniku”?

Mijają dni, Malisz objaśnia załozę każdą część wymontowaną z maszyny, jaką wykonuje pracę, co może ją uszkodzić i jak należy z nią pociągać tym lub innym defektem. Praca idzie szybko i przyjemnie, bo maszyna stała się czymś znanym i bliskim. W przerwie obiadowej omawia się tylko takie sprawy jak maszyna, silnik, przegląd, plany i szkolenie.

I tak oto rosną nowe kadry fachowców.

(Na podstawie korespondencji Edwarda Wójcika opracowała S. J.)

Korespondenci piszą...

Rosną nowe kadry fachowców

W ŚWIETLICY wrocławskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze toczy się ożywiona dyskusja. Właśnie jest przerwa i marynarze, słuchacze kursu bosmanów i sterników, omawiają poprzedni wykład o Planie 6-letnim, oglądają „Kalendarz Robotniczy” i dzielą się swymi uwagami.

W planie szkolenia zawodowego położono duży nacisk na wybowanie społeczne — objaśnia kierownik kursu tow. Józef Grzebieli — kierownik się tym, że żelaznicy pływające w sezonie letnim przebywając stale na wodzie, odrywając się od normalnego życia politycznego i kulturalnego kraju.

— Pragniemy, jak najszybciej nadrobić zaległości w tym kierunku — uzupełnia gospodarz kursu sternik Tadeusz Olkiewicz. — Kole-

Początkowo źle było z dyscypliną nauki na kursie. Słuchacze często opuszczali wykłady. Dopiero wyleżona praca polityczno-wychowawcza i rozłożenie specjalnej opieki przez organizację partyjną, radę zakładową i kierownictwo poprawiły ten stan.

Najstarszym na kursie jest 40-letni sternik Eryk Zenit. Bogate doświadczenia praktyczne uzupełniają obecnie wiadomościami teoretycznymi, co umożliwi mu złożenie egzaminu i otrzymanie patentu kapitańskiego. Najmłodszym słuchaczem jest 16-letni marynarz Leszek Blachowski, syn wodniaka odrzańskiego. Skończył on niedawno 7 klas szkoły podstawowej.

Zimowe kursy zawodowe szkolą nie tylko nowe kadry fachowców żegluga śródlądowej. Szkoła one obywateli świadomych swych zadań, praw i obowiązków. Zrozumieć to wielką wagę szkolenia słuchacze wrocławskiego kursu i starają się jak najwięcej skorzystać z wykładów.

TE-ES
Korespondent

EKSPozytura Rejonowa Żegluga na Wiśle w Krakowie uruchomiła szkolenie zawodowe. Uczestniczą w nim 40 najlepszych pracowników naszej Ekspozytury. Kurs podzielony był na dwie grupy: mechaniczną i nawigacyjną.

Wykłady prowadziły fachowcy: profesorowie i adiunkci Akademii

Górnicej, Politechniki, pracownicy DODW, Stoczni Rzecznej, Żegluga na Wiśle itp.

Kurs w 197 godzinach wykładów obejmował szkolenie zawodowe i ideologiczne. Zakończenie nastąpiło dnia 26 stycznia, po czym odbyły się egzaminy, które większość kursantów zdała z wynikami bardzo dobrymi i dobrymi.

Na kursie wyróżnili się z grupy mechanicznych tow. Zdzisław Gaudyn i Władysław Szywczyk, a spośród nawigatorów tow. Władysław Saturnus. Zdobyli oni zaszczytne tytuły przodowników nauki.

Uczestnicy kursu w pełni docenili jego znaczenie. Piszą oni w liście skierowanym do Dyrekcji Żegluga na Wiśle: „Zorganizowany kurs fachowy dla nas marynarzy, sterników, maszynistów i mechaników jest jeszcze jednym dowodem, że Państwo Ludowe nie szczędzi środków na podniesienie wiedzy świata pracy. Kurs, pozwolił nam zapoznać się z nauką Marks, Engelsa, Lenina i Stalina oraz pogłębił i rozszerzył nasze wiadomości zawodowe. Wykładowcy starali się dokładnie i szczerze podać nam wiadomości z zakresu przedmiotów ideologicznych i zawodowych. Nauka wyniesiona z kursu pozwoli nam na sumienne i fachowe wykonanie powierzonych nam zadań w III roku naszego Wielkiego Planu”.

JANUSZ RADECKI
Korespondent

Kłopoty portowców z Opola

Na całokształt wykonania rocznego planu państwowego żegluga na Odrze składają się również prace małych portów. Przeladunku one przebiegały źle. Należy je przeprowadzić w okresie zimowym remontów urządzeń portowych, a następnie troskliwą konserwacją i wczesne usuwanie drobnych usterek, dając w sezonie letnim gwarancję sprawnego zespołów przeladunkowych. Barki dowożące żwir, brygad robotniczych na pogłębiarki oraz terminowego załadunku wagonów kolejowych.

Robotnicy opolskiego portu z całym zapałem odnoszą się do brygadzistów słusza Józefa Kołodzieja. Dzięki jego bohaterskiej opiece dźwig, w całym ubiegłym sezonie pracował bezawaryjnie, a brygad przeladunkowy mogły wykonać swą roczny plan w 231,3 proc.

Obecnie w okresie zimowym brygady portowe wraz z pogotowiem technicznym przystąpiły do samoremontów urządzeń przeladunkowych. Zaplanowano termin ich u-

kończenia na dzień 1 kwietnia br. Koronujący Wrocławskich Zakładów Eksploatacji Kruszcza chcą jednak przyspieszyć o 15 dni tj. już od 15 marca br. rozpocząć wydobywanie żwiru — Przyspieszenie i wy termin uruchomienia dźwigów — rzucił wezwanie opolskim portowcom.

A tymczasem portowe pogotowie techniczne w Opolu natrafia na trudności. Posiadany park maszynowy nie pozwala na tak znaczne przyspieszenie prac. Otrzymało ono wprawdzie z Wrocławskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze dodatkowe wyposażenie warsztatu (tokarki i wiertarki), maszyniści stoją jednak bezczynnie, gdyż brak jest silników na prąd zmienny.

Robotnicy spodziewają się, że Nadzór Techniczny Zarządu Żegluga na Odrze znajdzie na to radę i pomoże im do przedterminowego wykonania samoremontów dźwigów, a tym samym do szybszego uruchomienia opolskiego portu.

STANISŁAW TURCZAK
Korespondent

Ster na samokrytykę

Zawiła kalkulacja

S/s „Kiliński” został załadowany w Gdyni prawie że „pod markę”. W dniu 16.2. br. po południu skierowano go do Gdańska. Wyholowanie z portu gdyńskiego odbyło się przy pomocy pilota i dwóch holowników. Praca ta trwała około jednej godziny. Wprowadzenie jednostki do portu gdańskiego zatrudniło znów dwa holowniki i pilota na okres ponad jednej godziny. W dniu 18.2. br. historia powtórzyła się, lecz w odwrotnym kierunku: z Gdańska do Gdyni — z kolei po „bunkier”.

Wydaje nam się, że eksploatacja winna przewidywać i usprawnić dysponowanie statkami i ładunkiem.

M. T.
Korespondent

Czy rzeczywiście umywalnia jest niepotrzebna?

W STYCZNIU br. zamustrowałem na s/t „Orion”, jeden z trawlerów „Dalmoru”. Poprzednio pływałem na ługrze „Korab II”. Pierwszą rzeczą, która mnie nie mile zaskoczyła już na początku rejsu — to



brak umywalni dla załogi pokładowej oraz brud i bałagan na każdym

miejsku. Poprzednia załoga widocznie nie dbała o higienę osobistą i czystość na statku.

Rozmawiałem na ten temat z kilkoma kolegami, którzy dłuższy czas pływali na tej jednostce. Oświadczali mi, że umywalnia jest już od przeszło pół roku nieczynna, a poza tym... niepotrzebna, bo w czasie połowów nie ma czasu na mycie. Jednak po 10-dniowym rejsie na „Orionie” przekonałem się, że w podróży dość jest czasu na mycie i umywalnię należy jak najszybciej doprowadzić do stanu używalności. Dotychczasowy stan higieny jest bo wiem jedynie wynikiem niedbalstwa załogi i braku kontroli ze strony inspektora BIHP.

Mamy nadzieję, że w najbliższym czasie Inspektorat BIHP „Dalmoru” zainteresuje się tą sprawą.

LOSOS
Korespondent

Czy po to prenumeruje się pisma

Zle się dzieje z kolportażem prasy we Wrocławskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa w Opolu.

Codziennie o 9 rano dostarczane są do zakładu zaprenumerowane gazety. Otrzymuje je kolporter, który wypisuje nazwiska na każdym egzemplarzu i oddaje portierowi. Potem nikt już nie troszczy się o prasę.

Nie wiec dziwnego, że w portierni leżą przez jeden, dwa trzy... a często nawet dziesięć dni stopy „Trybuny Ludu”, „Trybuny O-polskiej”, „Steru” i wielu innych gazet.

Na skutek bez troski kolportera, pisma nie docierają na czas do rąk czytelników. Czy jest to czytać spóźnione wiadomości? Przecież... się czytania.



Robotnicy małych portów 2 lata czekają na nową umowę zbiorową

WSRÓD robotników Zarządu Małych Portów panuje wielkie rozgorzczenie, gdyż dotychczas nie wprowadzono jednolitej umowy zbiorowej. Sprawa ta ciągnie się już przeszło 2 lata. Obecnie robotnicy wynagradzani są według różnych, już nieaktualnych umów, obowiązujących bądź to w dawnym SUM, bądź też w zlikwidowanym przedsiębiorstwie przeładunkowym, które istniało przed powołaniem do życia Zarządu Małych Portów.

Robotnicy Zarządu Małych Portów zapytują, kiedy otrzymają jedyną, nową umowę zbiorową?

W.
Korespondent



Opłacanie prenumeraty zleconej u listonoszy lub w placówkach PT jest najtańszym i najpraktyczniejszym sposobem regularnego otrzymywania pisma pracowników żegluga „Ster”. Przy dokonywaniu wpłaty, która wynosi w prenumeracie zleconej kwartalnie 1,50 zł, półrocznie 3 zł, rocznie 6 zł, nie trzeba wypełniać blankietu i nie ponosi się dodatkowych kosztów przesyłki pieniędzy.

Dwutygodnik „Ster” jest doręczany przez listonosza do mieszkającego czytelnika.

Urzędy pocztowe i listonosze przyjmują wpłaty na prenumeratę zleconą na II kwartał 1952 roku do 15 marca br. Należność za prenumeratę miesięczną winna być wpłacona najpóźniej do dnia 15 poprzedniego miesiąca.

Opłacanie prenumeraty do końca roku zapewni regularne otrzymywanie naszego pisma.

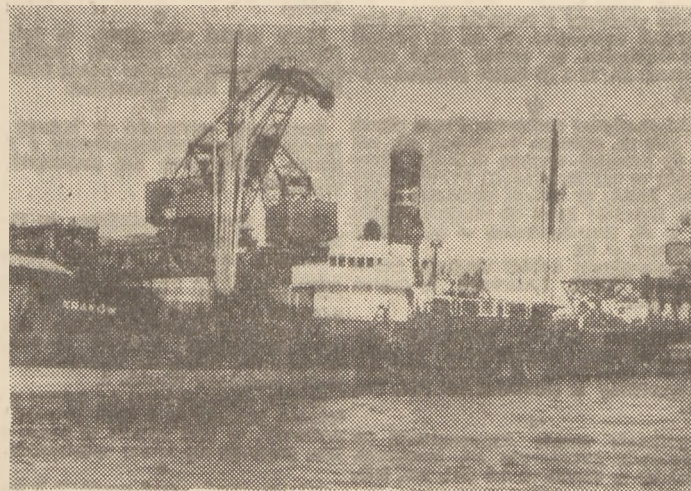
POTRZEBNA WIZYTA

NIEDAWNO odwiedził naszą redakcję mł. marynarz z s/s „Kra-ków”, ZMP-owiec Roman Przybylski.

W dłuższej rozmowie z zespołem redakcyjnym kol. Przybylski stwierdził m. in. ciągły wzrost poczynności „Steru” wśród marynarzy. Zwrócił on także uwagę, że powinniśmy się wystrzegać zamieszczania korespondencji, w których autorzy podają także zobowiązania załóg, jak np. odkrywanie luk przed portem i przygotowywanie bomb oraz po-

z Gdyni do Faecampe, poważne uszkodzenia roli przy sterociągach. Doraźna, prowizoryczna naprawa dokonana — mimo sztormowej pogody — przez załogę, pozwoliła na osiągnięcie celu podróży bez awarii i zawiąania do portu po drodze. W ten sposób załoga oszczędziła znaczną ilość dewiz.

Z rozmowy dowiedzieliśmy się, że „Kraków” jest pierwszym po opuszczeniu PCWM statkiem kol. Przybylskiego. Pływa on na nim od 1 września 1950 roku. Zna więc



prawanie map przez oficerów. Czynności te bowiem należą już do normalnych praktyk lub codziennych obowiązków służbowych.

Przy okazji kol. Roman Przybylski podzielił się z nami wiadomością, że dzięki socjalistycznej opiece nad mechanizmami załoga „Krakowa” w porę zauważyła w rejsie

dobrze niedomagania starego „francuza”. Szczególnie teraz, kiedy stał się przed dorocznym remontem na stoczni pragnie kol. Przybylski wskazać na jego kilka przykrych dla załogi wad.

W ub. roku podczas remontu do klasy 4-letniej przebudowano wszystkie pomieszczenia załogi. Jednak

Skonczyć z wyrzucaniem resztek ładunku

DO portu szczecińskiego zawiązały statki z towarami sypkimi i ładowanymi luzem jak np. fosfaty, apatyty. Pomiedzy statkami, wyładownicami i odbiorcami ładunku toczy się od kilku lat spór o to, kto, w końcowej fazie wyładunku powinien ponosić koszty wybierania resztek towaru z ładowni statków.

Na ten temat odbyło się już wiele konferencji i posiedzeń. Podejmowano również uchwały mające zapobiec nieporozumieniom. Niestety, mimo uchwał, umów i kontraktów spór nie został rozstrzygnięty.

Załogi statków twierdzą, że według umowy koszty całkowitego wybrania ładunku apatytów z ładowni ponoszą odbiorcy, ci natomiast stoją na stanowisku, że czynność ta w kalkulowaną jest w stawkę przeładunkową. Portowcy natomiast uważają, że końcowa faza wyładunku jest oczyszczeniem ładowni i czynność ta powinna podlegać specjalnej opłacie. Ponieważ jednak roboty te nie są w kalkulowane w stawkę przeładunkową, nie mogą więc być wykonane przez wyładowniców.

W rezultacie statki, nie chcąc tracić czasu na wyjaśnienie, kto i kiedy zabierze z ładowni resztkę towaru, wychodzą w morze i wyrzucają za burtę resztki ładunku.

„Cenny” pomysł nie zdał egzaminu

W NOWYCH pomieszczeniach łodowych Domu Marynarza w Gdyni kurki wodne, umieszczone są około 30 cm nad umywalniami. Jesteśmy ciekawi, czy tylko w tym



celu, aby po 3 miesiącach trzeba było wymienić zgnity parkiet i odnawiać ściany?

Jesteśmy bowiem przekonani, że takie będą tego rezultaty. Woda, mimo ostrożnego używania, leje się po podłodze i ścianach. Przypuszczamy, że kierownictwo Domu Marynarza będzie interweniować w tej sprawie, bo doprawdy — szkoda pracy i pieniędzy.

(t)

lem i położyło kres marnotrawstwu cennych towarów.

C. W.
Korespondent

Dzieje pewnego wniosku racjonalizatorskiego

Pracownik GUM Stanisław Szepietowski opracował projekt windy kotwicznej na kutry rybackie. Wniosek ten złożył w PPIUR „Arka” w Gdyni. Przez dwa miesiące wniosek spoczywał w szufladach biurokratów „Arki”, nabierając „mocy urzędowej”, by wreszcie w listopadzie ub. r. powędrować do GUM. Komisja usprawnień i wynalazczości przy GUM załatwiła sprawę „niemal” od ręki (19 dni) i wniosek znalazł się ponownie w „Arce”. Jako właściwym przedsiębiorstwie do oceny i ewtl. zastosowania tego usprawnienia, no i... ugrzązł tam ponownie.

Upłynęło pięć miesięcy, a racjonalizator czeka na jakikolwiek odpowiedź. Tymczasem kutry rybackie kotwiczą nadal „statym, wypróbowanym sposobem” — rzucają kotwice na stalówkach. „Arka” nie przejmując się tym, że liny niszczą się szybko, że właśnie one zajmują poważną pozycję w kosztach eksploatacyjnych kutra rybackiego, „Arka” ma czas! Tak! biurokratyczny sposób podejścia do usprawnień robotniczych nie zachęca racjonalizatorów do dalszej pracy.

KASTA
Korespondent

Uruchomić warsztat metalizacji natryskowej w ROS

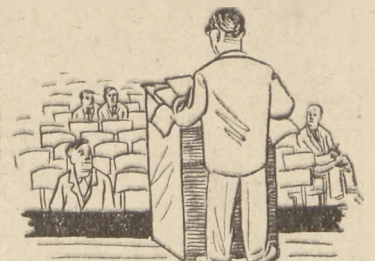
Wprowadzenie metalizacji natryskowej we wszystkich galeziach naszego przemysłu przynosiłoby poważne oszczędności w zużyciu materiału i czasu pracy. Remontowa Obsługa Statków w Gdyni wysłała na przeszkolenie w tej dziedzinie jednego pracownika — tow. Maliszewskiego. Wrócił on już z kursu, lecz dotąd nie jest jeszcze właściwie wykorzystany. ROS wykonuje nadal nowe części, zamiast stare — w wyrobionych miejscach — pokrywać metalem. Zużywa się więc materiał, czas, a tymczasem tow. Maliszewski czeka na... warsztat.

Warsztat dla metalizacji natryskowej winien być już czynny, a na przebiegowy okres należy do jego uruchomienia choćby w przewidywanych pomieszczeniach.

(t)

Dlaczego?

...na naradę wytwórcy portu gdyńskiego w dniu 4. lutego br.



przybyło zaledwie kilku robotników. Kto zwinął — rada zakładowa czy administracja?

...bar mleczny należący do Powiatowego Zakładu Mleczarskiego w Wolinie sprzedaje skwaśniałe kakao?

...w czasie rejsu w dniach 20—31 stycznia br. załoga s/t „Orion” w ciągu trzech ostatnich dni przed zejściem z łowiska nie otrzymywała nocnych porcji oraz drugiego śniadania?

...na środku chodnika przy drodze z dworca kolejowego do bazy rybackiej w Swinoujściu obok plotu „Hydrotrestu” leży „zawalidroga” przy-

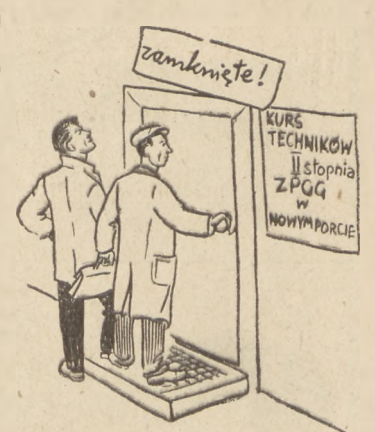


dominujący kształtem sanie? Czas usunąć przeszkodę o którą przewracają się robotnicy powracający wieczorem z pracy do domów.

...dla 4-letniej Urszulki Borowskiej, córki rybaka z „Dalmoru” zabrakło noworocznej paczki ze słodyczkami? Czyżby organizatorzy zapomnieli o tym dziecku?

...kierownictwo sprzętu mechanicznego w porcie gdyńskim nie dba o należyte przygotowanie wózków elektrycznych do eksploatacji? Np. w dniu 4 lutego br. robotnicy ze zmiany Iow. Rekowskiego nie mogli korzystać z wózków, ponieważ akumulatory nie zostały na czas naładowane.

...został przerwany kurs techników II stopnia przy ZPGG w No-



wym Porcie? Może dyrekcja ZPGG udzieli bliższych wyjaśnień w tej sprawie?

Dziwne metody pracy działu szkolenia zawodowego ZPGG

Marynarze i oficerowie PMH za trudni w ZPGG skarżą się, że pozbawieni są możliwości dokształcania. Dział Szkolenia Zawodowego ZPGG bowiem z reguły nie informuje ich o kursach zawodowych organizowanych dla pracowników zatrudnionych w zespole portowym Gdańsk—Gdynia.

Pracownicy ci drogą okreśną dowiadują się o niektórych kursach, ale przerażnie w spóźnionym terminie. Marynarze dziwią się... konspiracyjnym metodom pracy Działu Szkolenia Zawodowego ZPGG.

Trzeba, aby Dział Szkolenia Zawodowego ZPGG przypomniał sobie o prawie wszystkich obywateli Polski Ludowej do nauki i powiadania pracowników o organizowanych kursach, terminach ich rozpoczęcia, wymaganych kwalifikacjach i warunkach przyjęcia.

B. KARNATH
Korespondent

ŚLADEM naszych interwencji

JAK NAS poinformowano, zmechanizowana obciarka pomysłu Jana Dagga! J wejdzie do eksploatacji w marcu br. (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 3/25).

DEPARTAMENT Szkolnictwa Ministerstwa Żegluga polecił kierownictwom wszystkich szkół resortu żegluga prenumerować „Ster” oraz omawiać z uczniami ważniejsze artykuły publikowane w tym piśmie (artykuł pt. „Wyszło z rąk z worka” w n-rze 3/25).

USPRAWNIONO dostarczanie produktów żywnościowych do baru mlecznego w Warszawie (notatka „Dlaczego” w n-rze 2/24).

W ZWIĄZKU z notatką pt. „O sprawiedliwym rozdziale odzieży służbowej” w n-rze 1/23. Departament Techniki Ministerstwa Żegluga wyjaśnił, że admistracja może wydać z rezerwy magazynowych sorty ciepłej odzieży pracownikom zatrudnionym na stanowiskach nieulejących w odnośnym załączniku do umowy zbiorowej na podstawie protokołu „konieczności wydania odzieży”. Dokument ten uzgadnia komisja złożona z przedstawicieli partii i rady zakładowej, stosując przy tym zasadę jak najdalej idących oszczędności.

DOJSCIE z ulicy do przystani promowej w Swinoujściu zostanie w najbliższym czasie wysypane żużlem (notatka „Dlaczego” w n-rze 3/25).

CENTRALNY Zarząd Rybołówstwa Morskiego polecił powołać referat do spraw racjonalizacji i komisję wynalazczości przy PP i UR „Barka” w Kołobrzegu w rozpatrzyć zaległe projekty usprawnień pracowniczych (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 1/23).

SPRZEDAWCZYNI ze sklepu Nr 20 PSS „Pokoń” w Swinoujściu za niewywiązanie się ze swych obowiązków została przeniesiona do innej placówki (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 3/25).

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski — Redaguje Kolegium Adres redakcji i administracji: Gdańsk, ul. Wały Piastowskie nr 24 (śmach ZPGG) IV p. Telefon redakcji 332 97 — Prenumerata przysyła PPK „Ruch” — K-to PKO Gdynia X1-55152 431 — Druk Gdańskie Zakłady Graficzne zam. 710 — 29. II. 52. — W-3-10060