

W NUMERZE :

S/S „BAŁTYK” WZYWA ZAŁOGI STATKÓW PMH DO UCZCZENIA CZYNEM 60 ROCZNICY URODZIN PREZYDENTA BIERUTA str. 3

WYKRES OBSŁUGI STATKU WAZNYM CZYNNIKIEM W WALCE O PLAN str. 5

DYSKUSJA NA KRAJOWEJ NARADZIE WODNIACÓW str. 6

NASZA ANKIETA str. 7

Sten

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

15 - 31 MARCA 1952

NR 6 (28)

Nowe drogi rozwojowe żeglugi śródlądowej

W Planie 3-letnim położono szczególny nacisk na odbudowę zniszczonego przemysłu, transportu kolejowego i rolnictwa. Te zadania, wynikające z pierwszoplanowych potrzeb życia gospodarczego państwa — nie pozwalały wówczas na dokonanie odpowiednich przemian w transporcie wodnym.

Brak dostatecznych kredytów na inwestycje wodne w pierwszym okresie odbudowy kraju wpływał w pewnym stopniu na zahamowanie rozwoju żeglugi śródlądowej. Nie usprawiedliwia to jednak administracji, że do 1951 roku włącznie utrzymywano w zasadzie stary styl pracy, jaki pozostał jeszcze z okresu gospodarki kapitalistycznej. Zle utrzymywane drogi wodne i zacofane metody techniki przewozów sprawiały, że rozwój żeglugi śródlądowej był zbyt powolny.

Dopiero na bazie przemian gospodarczych oraz doświadczeń radzieckich można było ustalić kierunek rozwojowy żeglugi i dróg wodnych oraz zadania na rok 1952 i lat najbliższych.

Należy stworzyć warunki bytowe, techniczne i materialne, zabezpieczające całkowicie wprowadzenie nowych metod pracy, a tym samym pozwalające znacznie przyspieszyć dotychczasowe wyniki przewozowe. Całodobowa praca taboru żeglugi i urządzeń wodnych, postawiona jako zadanie mające na celu dostosowanie tempa pracy tak żeglugi jak i administracji wodnej do potrzeb przemysłu i rolnictwa, zrywa z dotychczasowym starym i zacofanym stylem uprawiania żeglugi tylko w ciągu dnia.

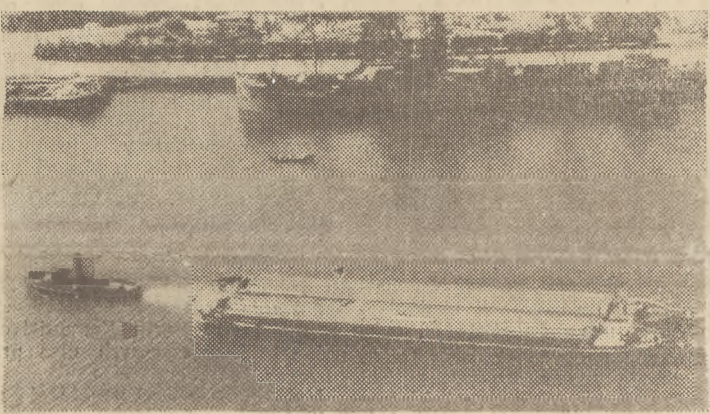
Stale zasilanie nurtu Odry dopływami ze zbiorników w przeciwnieństwie do przestarzałego systemu stosowania fal — obok intensywnych prac pogłębiarskich i regulacyjnych — oraz ciągła opieka i utrzymanie w stanie pełnej gotowości szlaków i taboru, umożliwiają całodobową pracę — pozwolą zwiększyć wydatnie wykorzystanie taboru.

Konkretnie zadania w roku 1952 przedstawiają się następująco: przewozy dla przedsiębiorstw żeglugowych w tonach w stosunku do 1951 roku wzrosną na Odrze o 44,7 proc. i o 122,4 proc. w tonach i 130 proc. w tonach/km.

Równocześnie ze wzrostem ilościowym przewozów na Odrze i Wiśle nastąpi poprawa ich jakości polegająca na utrzymaniu ciągłości i wynikającej z tego realności terminowości w dostawach ładunków.

Realizacja tych istotnych zadań usługowych uzależniona jest od pełnego wykorzystania sprzętu technicznego żeglugi jak i regulacyjno-pogłębiarskiego sprzętu dróg wodnych. Zastosowanie zatem jazdy nocnej barek i holowników oraz maksymalne wykorzystanie sprzętu pogłębiarskiego — oto podstawowe zadanie wzrostu zdolności transportowej naszej floty rzecznej bez potrzeby dodatkowych nakładów inwestycyjnych.

Mówiąc o realizacji planów usługowych żeglugi w ubiegłym roku należy stwierdzić, że nie zostały one wykonane w tonach/km. Żegluga na Odrze osiągnęła 67,9 proc. rocznego planu, Żegluga na Wiśle — 63,4 proc. Katastrofalna susza w drugiej połowie ub. roku poważnie utrudniła pracę taboru pływającego. Jednak na niewykonanie planu wpłynęły również inne czynniki. Jednym z nich było niezorganizowanie pracy i racjonalizatorstwo. Na terenie żeglugi śródlądowej i dróg wodnych ZZPZ zaniedbał te zagadnienia. Wprawdzie w ub. r. zorganizowano krajową radę, omawiającą na niej ruch rusłanowski — jednak dalszy jego rozwój pozostawiono inicjatywie załóg. Mimo tych niedociągnięć administracji i związku można zanotować poważne osiągnięcia, uzyskane dzięki właściwej postawie załóg. W ruchu rusłanowskim wyróżniły się następujące jednostki: h/o „Mestwin” na czele z kpt. Ciesielskim i maszynistą Gaszyńskim, holowniki „Jarwid”, „Sędziwój”, „Zbyszko”, „Łada”, „Żywiec”, „Bronisz”, barki „Z 105” i „Z 240” ze sternikami Małkiem i Kotyrbą oraz barki „Z 291” i „Z 133” ze sternikami Karolem i Wiktoorem Gabor oraz barka motorowa (Warszawa) z kpt. Adrianem i motorzystą Paździorem.



Barki odrzańskie w porcie szczecińskim

wanie operatywnej, codziennej kontroli realizacji planu. Konkretnym przykładem jest Ekspozytura w Gryfinie, która miała poważne niedociągnięcia w pracach dyspozytorskich oraz w operatywnej kontroli ruchu pociągów holowniczych. Przez stójce barek przy odprawie dochodziły niekiedy do 3—5 godzin, podczas kiedy powinny one trwać 40 — 60 minut.

Poważną przyczyną przestojów był brak norm przejazdowych dla taboru pływającego. Administracja wodna nie opracowała również norm służowania obiektów.

Nie zwrócono także dostatecznej uwagi na sprawny i stały łączność dyrekcyj z placówkami terenowymi i z obiektami na trasie. Bezplanową pracę administracji charakteryzuje fakt, że nie doprowadzono do realizacji zadań operacyjnych na obiekty pływające i urządzenia przeładunkowe.

Jednym z ważnych czynników, mających bezpośredni wpływ na wykonawstwo planów, jest współ-

zawodnictwo pracy i racjonalizatorstwo. Na terenie żeglugi śródlądowej i dróg wodnych ZZPZ zaniedbał te zagadnienia. Wprawdzie w ub. r. zorganizowano krajową radę, omawiającą na niej ruch rusłanowski — jednak dalszy jego rozwój pozostawiono inicjatywie załóg. Mimo tych niedociągnięć administracji i związku można zanotować poważne osiągnięcia, uzyskane dzięki właściwej postawie załóg. W ruchu rusłanowskim wyróżniły się następujące jednostki: h/o „Mestwin” na czele z kpt. Ciesielskim i maszynistą Gaszyńskim, holowniki „Jarwid”, „Sędziwój”, „Zbyszko”, „Łada”, „Żywiec”, „Bronisz”, barki „Z 105” i „Z 240” ze sternikami Małkiem i Kotyrbą oraz barki „Z 291” i „Z 133” ze sternikami Karolem i Wiktoorem Gabor oraz barka motorowa (Warszawa) z kpt. Adrianem i motorzystą Paździorem.

W chwili obecnej nabiera szczególnego znaczenia zagadnienie kosztów własnych. Hasło: „Produkować taniej — więcej — lepiej” — musi znaleźć swój wyraz w realizacji planu 1952 roku.

Troska państwa socjalistycznego o warunki bytowe pracownika stwarza warunki do zorganizowania sieci zapasów, wzdłuż szlaku wodnego na Odrze i Wiśle.

Zwiększy się sieć hoteli marynarskich, świetlic, bibliotek. W celu realizacji tych zadań w br. koniecznym jest ściślejsze powiązanie komórek socjalno-bytowych z terenem.

Podobnie przedstawiała się sprawa ruchu racjonalizatorskiego. Załogi zgłosiły wprawdzie wiele cennych pomysłów, administracja jednak zaniedbała ten odcinek. 1/3 zgłoszonych pomysłów leży dotychczas niezrealizowana. Zdarzały się wypadki, że wnioski racjonalizatorskie czekały na zaopiniowanie przez dwa i pół roku.

Szczegółowe zadania dla przedsiębiorstw żeglugowych w roku 1952 obejmują:

- wprowadzenie w życie przepisów nawigacyjnych, norm przejazdowych, opracowanie i wprowadzenie norm obsługi statków w portach śródlądowych i morskich. Wprowadzenie służby dyspozytorskiej dla kontroli, nadzoru i kierowania ruchem pociągów, stosowanie stałych, codziennych meldunków o przebiegu realizacji planów usługowych.

W zakresie organizacyjnym na pierwszy plan zadań wykonawczych w roku 1952 należy wysunąć:

- pełne usamodzielnienie gospodarcze przedsiębiorstw żeglugowych oraz oparcie gospodarki administracji wodnej na zasadach częściowo skomercjalizowanych;
- powiększenie własnych zdolności remontowych przedsiębiorstw żeglugowych i zarządów wodnych;
- zwiększenie sprawności sieci telefonicznej dla potrzeb ruchu-eksploatacyjnych;
- częściowa radiofoniczność portów i niektórych obiektów pływających;
- zacieśnienie współpracy administracji dróg wodnych z przedsiębiorstwami żeglugowymi przez wprowadzenie planowych narad produkcyjnych.

Do zakresu poszczególnych zadań techniczno-taborowych należeć będzie:

- uzupełnienie w ciągu marca br. brakującego taboru holowniczego dla Żeglugi na Wiśle;
- utrzymanie w ruchu taboru wg zaplanowanych ilości;
- zwiększenie nadzoru technicznego nad taborem przez wpro-

wadzenie obowiązku przeglądów okresowych wg planu;

- zapewnienie planowego zaopatrzenia obiektów w części i sprzęt zapasowy;

- wprowadzenie socjalistycznej opieki nad taborem i sprzętem oraz stosowanie profilaktycznej konserwacji taboru w czasie ruchu;

- zaostrożenie walki z awariami;

- uaktualnienie norm zużycia paliwa i osprzętu;

- przygotowanie dokumentacji i paszportyzacji obiektów dla potrzeb remontowych przyszłych okresów.

Jako jedno ze specjalnych zadań postawić należy na rok 1952 sprawę ożywienia komórek racjonalizatorskich oraz opracowanie okresowych planów rozwoju racjonalizacji i jak najszybsze wprowadzenie w życie przyjętych pomysłów racjonalizatorskich.

W chwili obecnej nabiera szczególnego znaczenia zagadnienie kosztów własnych. Hasło: „Produkować taniej — więcej — lepiej” — musi znaleźć swój wyraz w realizacji planu 1952 roku.

Troska państwa socjalistycznego o warunki bytowe pracownika stwarza warunki do zorganizowania sieci zapasów, wzdłuż szlaku wodnego na Odrze i Wiśle.

Zwiększy się sieć hoteli marynarskich, świetlic, bibliotek. W celu realizacji tych zadań w br. koniecznym jest ściślejsze powiązanie komórek socjalno-bytowych z terenem.

Zadania stojące w bieżącym roku przed żegluga śródlądową obejmują szereg zagadnień, które ściśle powiązanych i zalegających o plany żeglugowe stocznice, produkcji kruszywa i administracji dróg wodnych. Powiązanie wzajemne tych elementów może natrafiać w pierwszej fazie na trudności. Zacieśnienie współpracy administracji dróg wodnych z przedsiębiorstwami żeglugowymi, usunięcie dotychczasowych braków i niedociągnięć pozwoli na przełamanie wszystkich przeszkód stojących na drodze do pełnej realizacji zadań przewozowych i eksploatacyjnych postawionych przez Partię i Rząd.

NA KRAJOWEJ NARADZIE wodniacy podjęli doniosłą uchwałę

P RACOWNICY żeglugi śródlądowej i dróg wodnych, zebrani w dniu 1 marca 1952 r. na Krajowej Naradzie w Warszawie — po wysłuchaniu referatów o zadaniach żeglugi na rok 1952 i po dyskusji nad nimi, zobowiązują się walczyć o pełne wykorzystanie rezerw przez:

- 1 rozłożenie socjalistycznej opieki nad taborem pływającym i utrzymanie go w stałej gotowości eksploatacyjnej, maksymalne wykorzystanie ładowności jednostek oraz silu holowników przyspieszenie obrotu taboru drogą walki z wszelkiego rodzaju przestojami, a w szczególności z awariami i nieuzasadnionymi postojami pod zast i wyładunkiem oraz zwiększenie szybkości jednostek;

- 2 stałe udoskonalanie nowych metod pracy żeglugi jak: całodobowa praca taboru, jazda nocna w dół rzeki, utrzymanie ciągłości przewozów przez cały rok itp., udoskonalenie służby dyspozytorskiej, zaostrożenie kontroli sprawności wykorzystania i ruchu taboru, śródlądowej, zabezpieczenie nale-

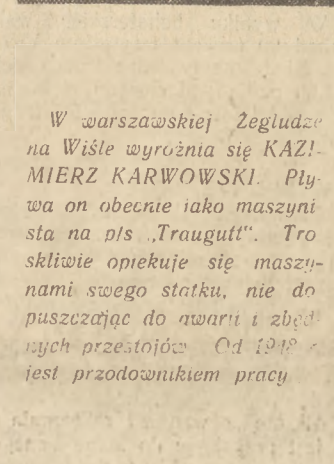
Przodujący wodniacy



Na Krajowej Naradzie Wodniaków wielokrotnie wymieniono takich przodujących pracowników żeglugi śródlądowej jak KPT KAROL SWIEC z rusłanowskiego holownika „Jarwid” wyróżniony odznaką przodownika pracy, KPT FRANCISZEK CIESIELSKI z holownika „Mestwin” (zdjęcie po prawej) przodownik pracy, KPT JAN ZIENTARA pływający na holowniku „Toruń” przodownik pracy, STERNIK FRANCISZEK KOTYRBA z barki „Z 240”, MASZYNISTA HENRYK BIELAWSKI (zdjęcie po lewej) ze statku „Waryński”, który jest od 1948 r. żelaznym przodownikiem pracy.



Palacz CZESŁAW LIEDTKE pływa na rusłanowskim holowniku „Stubice”. Jednostka ta dzięki opalaniu kotła własną metodą tow. Liedtke wykazuje coraz większe oszczędności w zużyciu paliwa. W ostatnim okresie zatoga „Stubice” zajęła drugie miejsce we współzawodnictwie pracy w Ekspozyturze szczecińskiej.



W warszawskiej Żegludzie na Wiśle wyróżnia się KAZIMIERZ KARWOWSKI. Pływa on obecnie jako maszynista na p/s „Traugott”. Trochę opiekuje się maszynami swego statku, nie dopuszczając do awarii i zbędnych przestojów. Od 1948 jest przodownikiem pracy.



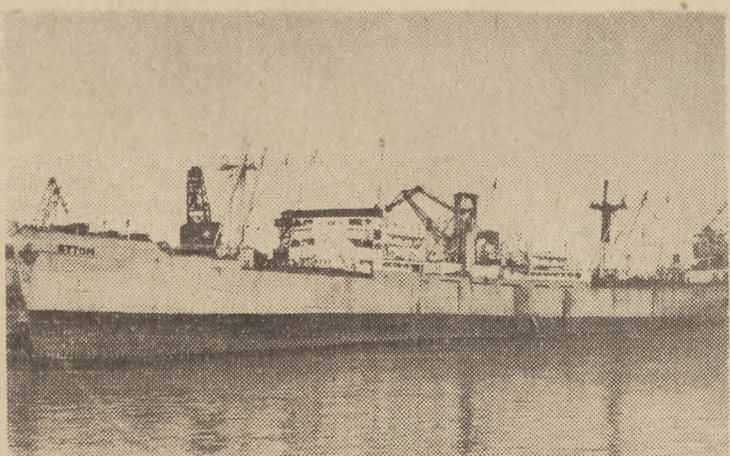
Poniżej załoga rusłanowskiego holownika „Mestwin” z 1948 r. w ub. r. wykonała plan przewozowy

doprowadzenie do załóg zadań planowej opieki nad przodującymi zespołami i pracownikami oraz podjęcie operatywnej kontroli nad codziennym przebiegiem wykonania planu, usprawnienie planowej współpracy z innymi przedsiębiorstwami transportowymi i zleceniodawcami;

- 3 utrzymanie gwarantowanej gęstości tranzytowej oraz należyte przygotowanie i otoczenie stałej opieką tras żeglugowych;

- 4 rozszerzenie i pogłębienie ruchu współzawodnictwa pracy drogą wymiany doświadczeń oraz upowszechnienia przodujących metod (Korabielnikowej, Kowalowa, ruchu rusłanowskiego i in.), dalsze rozwinięcie współzawodnictwa (o najlepszą ekspozyturę holownik barkę sternika, mechanika itp.),

- 5 podniesienie dyscypliny pracy wśród wszystkich wodniaków, a w szczególności wśród załóg pływających drogą wzmożenia pracy polityczno-wychowawczej. Zebrani zobowiązują się wykonać w pełni wszystkie środki w walce o wykonanie i przekroczenie zadań planowych, rozumiejąc, że jest to wkład pracowników żeglugi i dróg wodnych śródlądowych w walkę o pokój i Plan 6-letni.



Żałoga przodującego statku S/S „Bytom” zuoszczędziła w ostatnim rejsie 215 ton bunkru i wykonała plan rejsu z nadwyżką 11 proc. w tonach i 36 proc. w tonomitach. (Do artykułu na str. 3)

Przegląd WYDARZEŃ

PRZECIW OKUPACJI JAPONII

IMPERIALISTI amerykańscy, którzy są sprężyną awantur wojennych na Dalekim Wschodzie, przygotowują Japonię do roli bazy wypadowej przeciwko ludom Azji. W Tokio został podpisany układ między Japonią i Stanami Zjednoczonymi o wykonaniu tzw. porozumienia o bezpieczeństwie. Akt ten wciągnął oficjalnie Japonię do amerykańskich planów wojennych na Dalekim Wschodzie i utrwalił zarazem okupację kraju przez USA, przekreślając suwerenne prawa narodu japońskiego.

Olbrzymia większość narodu japońskiego sprzeciwia się tej hanibającej umowie. Na ulicach Tokio i innych miast doszło do masowych demonstracji, w czasie których masy pracujące żądały zniesienia okupacji i remilitaryzacji kraju. Rząd Jostydy i jego amerykańscy protektorzy odpowiadają wzmocnionym terrorem na te protesty narodu japońskiego, wysyłając przeciwko demonstrantom tysiące policjantów. W całym kraju przeprowadzono masowe aresztowania. Faszysta japoński organizują prowokacje antykomunistyczne, które mają przygotować delegalizację tej partii. Temu samemu celowi służą zainicjowany proces przeciw 7 działaczom komunistycznym.

Zarówno Amerykanie jak i wysługujący się im rząd japoński nie zważają na mas pracujących i rozszerzającego się frontu walki wyzwoleńczej, bowiem naród kształtuje swoją historię i ostatecznie zwycięstwo będzie po jego stronie.

ZBRODNIENIE AMERYKAŃSKIE W KOREI

AIE o tym zapominają politycy Wall Street, którzy nie przebiegają w środkach, aby rozszerzyć pożar agresji na jak najszerzych terytoriach. W tych to celach — jak donosi londyński „Daily Herald” — ma się spotkać Truman z gen. Ridgway'em, a minister spraw zagranicznych USA Acheson ma przeprowadzić rozmowy z dowódcą wojskowym w Korei. Łatwo domyślić się charakteru tych rozmów, jeśli weźmie się pod uwagę uporczywy sabotaż amerykański w Panmun-dżon i kontynuowanie zbrodniczej wojny bakteriologicznej na froncie koreańskim. Imperialiści amerykańscy dopuścili się również masowej rzezi w obozie jeńców wojennych na wyspie Kożedo. Te potworne zbrodnie, przewyższające okrucieństwem nawet hitlerowskie praktyki, wywołały powszechne oburzenie na całym świecie.

Naród koreański przystąpił z miejsca do walki przeciwko niebezpieczeństwu epidemii dżumy i cholery, które mogą wybuchnąć wskutek zastosowania broni bakteriologicznej przez agresorów amerykańskich. Utworzona została specjalna Komisja Państwowa dla zapobieżenia epidemiom.

ZWYCIĘSTWO NARODU VIETNAŃSKIEGO

Zbrodnie imperialistów nie przestraszały narodu wietnamskiego, który od 1945 r. zwycięsko wypiera imperialistów, usiłujących przekształcić Vietnam w swoją kolonię. W wyniku bohaterskich walk armia demokratyczna kontroluje ponad 90 procent terytorium Vietnamu z ludnością około 20 milionów. Niedawno twierdza francuskich imperialistów w Vietnamie — Hoa-Binh padła pod ciosami wietnamskiej armii demokratycznej. Niedobitki oddziałów kolonizatorów francuskich cofnęły się w kierunku Hanoi.

WYDARZENIA W EGIPCIE

27 STYCZNIA br. w wyniku jawnej ingerencji kół amerykańskich i angielskich, które obaliły niewygodny dla nich wafdystowski rząd Mustafy Nahas Paszy król Egiptu Faruk mianował premierem Ali Maher Paszę. Nowy premier utworzył gabinet po rozmowie z ambasadorem amerykańskim w Kairze. Z wypowiedzi prasy amerykańskiej i angielskiej wynika, że ingerencja imperialistów w sprawy wewnętrzne Egiptu nie ograniczała się do utworzenia nowego rządu, lecz przede wszystkim zmierzala do wyniszczenia na ulim zgody w sprawie utworzenia „dowództwa Środkowego Wschodu”.

Natychmiast po objęciu władzy Ali Maher wznowił rokowania z Anglią i oświadczył, że Egipt gotów jest przystąpić do montowanego przez Stany Zjednoczone i Anglię agresywnego bloku Środkowego Wschodu. 1 marca br. miały się rozpocząć w Kairze rozmowy premiera Mahera z ambasadorem brytyjskim w Egipcie Stevensonem w sprawie uregulowania konfliktu anglo-egipskiego. Do rozmów jednak nie doszło, a premier w tym samym dniu złożył na ręce króla dymisję rządu. Dymisja została natychmiast przyjęta. Po ustąpieniu Ali Mahera król Faruk powierzył misję tworzenia nowego gabinetu Achmedowi Hilali, który 4 miesiące temu został usunięty z partii wafdystów, reprezentującej interesy średniej i wielkiej narodowej burżuazji egipskiej. Podkreśla się, że b. premier Maher Pasza utrzymywał ścisły kontakt z kółami amerykańskimi w Kairze, a kryzys rządowy w Egipcie był wynikiem sprzeczności między USA a Wielką Brytanią. Wg oświadczenia radia londyńskiego rząd angielski jest gotów rozpocząć rokowania z nowym premierem Egiptu. Nowy rząd już następnego dnia zamknął uniwersytet w Kairze na skutek wiecu studentów w sprawie wzmocnienia walki przeciwko uciskowi imperialistycznemu.

PODROŻE EISENHOWERA

WOSTATNICH dniach agencje prasowe doniosły o licznych podróżach gen. Eisenhowera po krajach basenu śródziemnomorskiego i Bliskiego Wschodu. Cele tych podróży odstania dziennik „Monde”, który pisze, że „wizyta w Ankarze (od której generał rozpoczął podróż) stanowi pierwszą fazę przygotowań w zakresie obrony (czytaj: agresji) Bliskiego Wschodu”.

Z Ankary Eisenhower udał się do Aten, aby bliżej porozumieć się z kierownikami krwawego reżimu monarcho-faszystowskiego, którzy wydali wyrok śmierci na 8 patriotów i bojowników o wolność Grecji — Nikosa Belojannisa, członka KC KP Grecji i jego towarzyszy. Proces ten, zainicjowany na żądanie Amerykanów, stanowi część składową kampanii mającej na celu rozgromienie greckich sił demokratycznych i postępowych.

Pod naciskiem światowej opinii publicznej, która domaga się cofnięcia haniebnej wyroku, rząd grecki zmuszony był odroczyć egzekucję Belojannisa i towarzyszy.

Z Aten nadeszły wiadomości, że po wizycie Eisenhowera, przeprowadzono masowe aresztowania, wśród ludzi podejrzanych o przekonania demokratyczne.

LIZBONA I JEJ SKUTKI

W CZASIE narad lizbońskich pod naciskiem Achesona został zatwierdzony plan utworzenia tzw. „armii europejskiej”. Przedstawiciel Adenauera zapewnił głos we wszystkich decyzjach paktu atlantyckiego, dotyczących „armii europejskiej”, co w praktyce sprowadza się do wprowadzenia Niemiec zachodnich do organizacji paktu atlantyckiego. Skutki uchwały lizbońskiej, które są krokiem naprzód na drodze przygotowań wojennych przeciwko krajom obozu pokoju i demokracji, nie dały na siebie długo czekać. W Niemczech zachodnich wypuszczono na wolność kilku generałów wstawionych zbrodniarzem w całej Europie, m. in. Kesselringa i Mansteina. We Francji upadł rząd Faure'a. Upadek tego rządu jest dowodem kryzysu polityki zbrodni i gędy, prowadzonej przez kolejne rządy francuskie i wzmagającej się walki narodu francuskiej, co prawdziwą niezależność i pokój. Wobec powszechnego oporu ludu francuskiego przeciw zbrodniczej polityce zdrady narodowej i wojny, amerykańscy podżegacze wojenni i ich agenci we Francji dążą do wprowadzenia jawnego reżimu faszystowskiego. Ale wysiłki reakcji paraliżuje naród francuski, który domaga się zagrozenia drogi faszystowski i utworzenia rządu pokoju.

Na znak protestu przeciwko polityce przygotowań wojennych dokerzy francuscy odmawiają pracy przy wyładunku statków przybywających do ich portów z bronią amerykańską. Kilka dni temu dokerzy Bordeaux odmówili wyładowania statku, który przywiózł ze Stanów Zjednoczonych silniki do bombowców amerykańskich. 6 marca dokerzy portu Oran w Algierze odmówili pracy przy wyładunku sprzętu wojennego, który przybył na pokładzie statku amerykańskiego „Bercan”.

NARÓD HINDUSKI WALCZY o swoją wolność

NIEDAWNO czytaliśmy w prasie, że w Indiach Partia Komunistyczna i Zjednoczony Front Lewicy wyszły z wyborów jako największa w kraju siła opozycyjna, która jednoczy naród do walki z proimperialistyczną i antydemokratyczną polityką rządu.

Indie, ten wielki kraj o ogromnych bogactwach naturalnych położony w południowej części kontynentu azjatyckiego, zamieszkuje przeszło 300 milionów ludności.

Po drugiej wojnie światowej, w obawie przed wzmagającym się ruchem narodowo-wyzwoleńczym, imperialiści brytyjscy ogłosili „niepodległość” Indii i podzieliли kraj na dwa państwa — Unię Indijską i Pakistan. W obu tych państwach oddali oni rządy w ręce obszarników i wielkiej burżuazji. Taka jest istota klasowa władzy w Indiach, którą z ramienia zagranicznych imperialistów, miejscowych plutokratów i feudalów sprawuje nacjonalistyczna partia Kongresu Narodowego z premierem Pandit Nehru na czele.

Mimo ogłoszonej wolności, Indie pozostały częścią Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Lotnictwo, flota wojenna i armia indyjska znajdują się nadal pod komendą i kontrolą Anglików. Kapitał brytyjski w dalszym ciągu ma decydujący wpływ na kluczowe pozycje gospodarcze, nie pozwalając przemysłowi miejscowemu wyjść ze stanu zafolania i zależności. Pod kontrolą monopolu brytyjskich znajdują się kopalnie rud metalowych i węgla, plantacje kawy, zioła i rafinerie naft, zakłady produkujące jutę, produkcja przemysłu zapałczanego i gumowego oraz koncerty budowy maszyn. Kontrolują one również handel zagraniczny, banki i finanse. Prócz tego napływa do Indii kapitał amerykański, który coraz silniej zapuszcza swe korzenie w przemyśle stalowym, w energetyce i w wielu innych gałęziach przemysłu.

Wynikiem zafolania i feudalnego wyzysku są periodyczne klęski głodu, jak np. w roku 1951. Jeszcze dziś nie opanowano jej skutków. Gdyby nie pomoc Związku Radzieckiego i Chin Ludowych, wiele milionów ludzi zginęłoby na skutek śmierci głodowej.

Bezrobocie w Indiach jest obecnie zjawiskiem masowym, rosnącym z roku na rok. Produkcja najważniejszych gałęzi przemysłu spada lub utrzymuje się na tym samym poziomie, a zaprzędaną imperialistycznemu kapitalowi rząd, nie podejmuje żadnych kroków w kierunku uprzemysłowienia kraju i zabezpieczenia robotnikom pracy.

Wyzyskując i uciskając olbrzymią większość ludności, rząd stosuje metody przemocy, aby zgnieć przybierający na sile opór mas ludowych i pozbawić je swobód demokratycznych. Zdelegalizowano — faktycznie w całym Indiach, oficjalnie w wielu prowincjach — Komunistyczną Partię Indii. Prześladuje się również związki zawodowe i rewolucyjne organizacje chłopskie.

Rządy partii kongresowej doprowadziły kraj i naród hinduski na skraj przepaści. Źródłem tych niebezpieczeństw — jak stwierdza „Manifest Wyborczy Komunistycznej Partii Indii” — są przywódcy tego „niewolczego ładu”, którzy nie wywalczyli wolności dla Indii, lecz zdradzili walkę proletariatu o wolność. Zgodzili się oni na to, aby cudzoziemcy i reakcyjni przedsiębiorcy hinduscy ograbiali i rujnowali naród tak samo, jak to się działo w przeszłości.

W Indiach rośnie i potężnieje ruch jednolity narodowej w walce o prawdziwą niepodległość, wolność, o chleb i o pokój. Masy ludowe doświadczyły bowiem na własnej skórze skutków kapitalistycznego prawa „wolności”, które dla prostego człowieka oznacza głód i nędzę, ciemnotę i zafolanie, choroby i bezdomność. Front narodowy obejmuje robotników, chłopów, inteligencję, drobniomieszczaństwo oraz szerokie kóło burżuazji narodowej, która jest uciskana przez rządzące Indiami i przez kapitał imperialistyczny.

Na czele tej walki narodowo-wyzwoleńczej kroczą klasa robotnicza i jej Partia Komunistyczna. Masy ludowe Indii zagrzewają do walki przeciw wyzyskowi kolonizatorów, o niezależność kraju, sukcesy narodu chińskiego, ciosy jakie zadają wojska ludowe w Korei imperialistycznym najazdom i zwycięstwa wojsk wyzwolenczych w Vietnamie i na Malajach.

W warunkach żywiołowego dążenia mas ludowych Indii do pokonania mas ludowych Indii do pokonania

lionów ludzi zginęłoby na skutek śmierci głodowej.

Bezrobocie w Indiach jest obecnie zjawiskiem masowym, rosnącym z roku na rok. Produkcja najważniejszych gałęzi przemysłu spada lub utrzymuje się na tym samym poziomie, a zaprzędaną imperialistycznemu kapitalowi rząd, nie podejmuje żadnych kroków w kierunku uprzemysłowienia kraju i zabezpieczenia robotnikom pracy.

Wyzyskując i uciskając olbrzymią większość ludności, rząd stosuje metody przemocy, aby zgnieć przybierający na sile opór mas ludowych i pozbawić je swobód demokratycznych. Zdelegalizowano — faktycznie w całym Indiach, oficjalnie w wielu prowincjach — Komunistyczną Partię Indii. Prześladuje się również związki zawodowe i rewolucyjne organizacje chłopskie.

Rządy partii kongresowej doprowadziły kraj i naród hinduski na skraj przepaści. Źródłem tych niebezpieczeństw — jak stwierdza „Manifest Wyborczy Komunistycznej Partii Indii” — są przywódcy tego „niewolczego ładu”, którzy nie wywalczyli wolności dla Indii, lecz zdradzili walkę proletariatu o wolność. Zgodzili się oni na to, aby cudzoziemcy i reakcyjni przedsiębiorcy hinduscy ograbiali i rujnowali naród tak samo, jak to się działo w przeszłości.

W Indiach rośnie i potężnieje ruch jednolity narodowej w walce o prawdziwą niepodległość, wolność, o chleb i o pokój. Masy ludowe doświadczyły bowiem na własnej skórze skutków kapitalistycznego prawa „wolności”, które dla prostego człowieka oznacza głód i nędzę, ciemnotę i zafolanie, choroby i bezdomność. Front narodowy obejmuje robotników, chłopów, inteligencję, drobniomieszczaństwo oraz szerokie kóło burżuazji narodowej, która jest uciskana przez rządzące Indiami i przez kapitał imperialistyczny.

Na czele tej walki narodowo-wyzwoleńczej kroczą klasa robotnicza i jej Partia Komunistyczna. Masy ludowe Indii zagrzewają do walki przeciw wyzyskowi kolonizatorów, o niezależność kraju, sukcesy narodu chińskiego, ciosy jakie zadają wojska ludowe w Korei imperialistycznym najazdom i zwycięstwa wojsk wyzwolenczych w Vietnamie i na Malajach.

W warunkach żywiołowego dążenia mas ludowych Indii do pokonania mas ludowych Indii do pokonania



ju, w obliczu ogólnej nienawiści do angielskich i amerykańskich monopolistów, rząd Indii jest zmuszony udawać, że prowadzi politykę niezależną od bloku amerykańsko-angielskiego, musi występować przeciwko rozszerzaniu agresji imperialistycznej w Azji. Proces radykalizacji mas indyjskich znalazł potwierdzenie w zakończonych niedawno wyborach do parlamentu wszechindyjskiego i do prowincjonalnych zgromadzeń ustawodawczych. Mimo aresztowań postępowych kandydatów i szalejącego terroru Partia Komunistyczna i kierowany przez nią Zjednoczony Front Lewicy odniosły poważne zwycięstwo. Dotychczasowy monopol polityczny partii Kongresu Narodowego został ostatecznie złamany. Partia Komunistyczna i Zjednoczony Front Lewicy prawie wszędzie wysunęły się co najmniej na drugie miejsce po partii Kongresu Narodowego. Tylko antydemokratyczny system wyborczy i kampania terroru umożliwiły rządzącej partii kongresowej zdobyć większość miejsc w parlamencie.

Sukcesy odniesione w wyborach są wyrazem kryzysu partii Kongresu i burżuazji — obszarnej panowania oraz dowodem wzrostu powagi i siły Partii Komunistycznej wśród najszerzych mas pracujących Indii.

Masy ludowe odwracają się od polityki prowadzonej przez partię kongresową, wyrażającą interesy rodzimych obszarników i kapitalistów, paktujących z imperialistami.

Wzrastająca z dnia na dzień walka narodu hinduskiego o wyzolenie Indii spod panowania angielskiego, walka narodów kolonialnych przeciw imperialistom i ich marionetkom o niepodległość narodową, to wszystko jest walką o pokój. Idea konieczności obrony pokoju coraz głębiej przenika do świadomości mas pracujących Indii. Nasi marynarze, ilekroć statki pod polską banderą zawiąją do Bombaju, Madras i Karachi, przekonują się nacznie o tym, że do ruchu obrońców pokoju włączają się ludzie, którzy jeszcze wczoraj stronili od jakiegokolwiek działalności społecznej.

„Wyzwolenie Indii” — pisze sekretarz generalny KPI tow. Ghoş — spod jarzma imperialistów brytyjskich, ich agentów i kolaborantów, będzie dla narodów świata również wielkim zwycięstwem, jak zwycięstwo narodu chińskiego, odniesione pod przewodem odkrytej chwały Komunistycznej Partii Chin. Nie ulega wątpliwości, że wywalczymy wolność i to znacznie szybciej niż wyobrażają sobie nasi wrogowie”.

Listu z podróży

M/s „Warszawa” w Chinach Ludowych

narza powstają we wszystkich prawie portach Chin Ludowych.

W rozmowach z naszymi gospodarzami poznaliśmy ich poglądy polityczne i społeczne, zahartowane w ogniu przeszło 30-letniej walki chińskiej klasy robotniczej o wolność narodu. Serdecznie przyjął nas, jak nam zgłaszali towarzysze chińscy, było wyrazem wielkiej i nierozważnej przyjaźni, łączącej narody Chin i Polski Ludowej.

Po opuszczeniu portu Czing-Wang-Tao udaliśmy się do wielkiego portu Tsing-Tao. Tu odwiedziła nas delegacja Związku Marynarzy Chińskiej i przedstawicieli Komunistycznej Partii Chin.

Takie oto domy marynarza powstają we wszystkich prawie portach Chin Ludowych

W przyjaznej rozmowie z załogą, goście nasi zapoznaliśmy się z naszą pracą, osiągnięciami i trudnościami, dając nam cenne rady i wskazówki. Przy zwiedzaniu świetlicy statkowej dzielili się z nami

wspomnieniami swych towarzyszy — ochotników chińskich walczących z imperialistycznymi interesami w Korei.

„Ludobójczą wojnę w Korei prowadzi żołnierz amerykański bez żadnego przekonania co do słuszności sprawy, o którą walczą, traktując swój udział w grabieżczej wojnie jako zyskowną imprezę. Dowodem tego — mówili nasi chińscy towarzysze — są liczne brani do niewoli żołnierze i oficerowie amerykańscy, przy których znajdowano znaczne ilości biżuterii, zegarków i innych drobnych przedmiotów zabranych bezbronnej ludności koreańskiej. Przy okazji prze-

niezależność narodową, na cześć najlepszych synów klasy robotniczej Chin, którzy ofiarne oddają swe życie w walce o niepodległość Korei i bezpieczeństwo swojej wielkiej chińskiej ojczyzny.

Również w Tsing-Tao na zaproszenie władz chińskich załoga m/s „Warszawa” zwiedziła miasto i jego okolice. I tu — ten sam olbrzymi ruch na szerokiej, asfaltowych ulicach, w nowoczesnych sklepach i magazynach. Na chodnikach dzieci nowych Chin, pełne radości i szczęścia, ze spokojem i powagą podążają do szkół, które, jak w Polsce Ludowej, są tu również dostępne obecnie dla każdego.

Obokrajowca, przybywającego do Chin, uderza wielka ilość boisk sportowych w miastach, na których — starszy i młodszy, dziewczęta i chłopcy grają z zapalem w siatkówkę i koszykówkę. Zarówno w Czing-Wang-Tao jak i w Tien-Tsinie czy Tsing-Tao wdziliśmy wiele boisk w centrum miasta, a na nich dobrze grających koszykarzy w różnym wieku, rekrutujących się z mieszkańców miasta.

Kwitnie nowa kultura, gorąco popierana przez rząd ludowy. Otworzone wiele nowych kin (najnowocześniejsze „Moskwa”), w których wyświetlane są filmy chińskie, radzieckie i państw demokracji ludowej. W Tien-Tsinie są również doskonałe wyposażone i stojące na wysokim poziomie teatry oraz Chińska Opera Narodowa, którą się szczycą mieszkańcy miasta. Korzystają z niej codziennie tłumy, przedtem pozbawione najskromniejszych rozrywek kulturalnych.

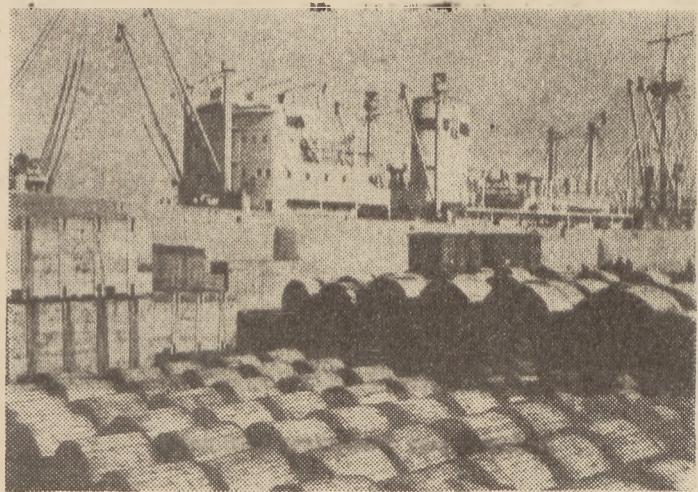
W Chinach Ludowych kwitnie nowe życie, życie wielkiego narodu, który z wiekowego uśpienia zerwał się do walki pod wodzą Mao Tse-tunga o lepszą przyszłość, pozostawiając za sobą koszmarną klatkę rządów cesarzy, zdrajców kuomintangowskich i bezwzględnych, międzynarodowego kapitalistów.

JERZY LEŚNIEWSKI

Korespondent z m/s „Warszawa”

Wczoraj i dziś morskiej inteligencji eksploatacyjnej

PRZEGLĄDANIE sanacyjnej pra i dalszych naszych planów pokojo- sy polskiej dostarcza wiele e- mocij dziennikarzowi. Pozwala mu ujarzmienia ludzi w służbie kapita- lepiej poznać szatańskie metody lizmu. A czym była ta służba, pamięta wielu z nas. Nlejedem dzisiejszy pracownik portu i żegluga nily zły sen odga- Polse w wyniku ustanowienia wła- nia od siebie miniony, straszny o- dzy ludowej. Oglądać się wstecz, braż baraków na Grabówku, kole- slegać do swego życia w warunkach jak przed gdyniskim „pośredniakiem” kapitalistycznych, powinno być obo- i statków „uwiązanych na sznur- wiązkiem każdego Polaka, który ku” w czasie kryzysu w roku 1935 pragnie zrozumieć wielkość i trud- i 1936



Z roku na rok wzrasta ilość masy towarowej przeladowywanej w naszych portach

ności budownictwa socjalistycznego, który pragnie w należyty sposób o- cenić swój własny dorobek i bez- sprzeczny rozwój.

Mysle tu o naszej inteligencji i sprawą honoru każdego obywatela. Praca swoja, przestrzeganiem o naszych kierownikach biur portowych, dysponentach i tysiącach pracownikach skomplikowanego aparatu transportu morskiego. Pracujący w żegludze i w portach, nieraz w warunkach bezpośredniego styku ze światem kapitalistycznym, jak np. maklerzy, są w szczególności sposobem narażenia na oddziaływanie „ideologii” wroga, na podszepty imperia- listycznej radiostacji, na plotkę wy- plutą gdzieś w kabinie kapitalistycz- nego statku. Ze wrogiej agitacji na- nasi pracownicy żegluga i portów potrafili w należyty sposób dać od- prawę, świadcząc mogąc cyfry prze- ladowywanych ton towarów w por- tach czy przewiezionych ton towa- rów przez naszą żeglugę. Wiemy do- brze, do czego wróg zmierza: do zniszczenia całego naszego dorobku

Jakże inny jest byt i przyszłość tysięcy pracowników eksploatacji floty i portów w Polsce Ludowej. „Praca jest prawem, obowiązkiem i sprawą honoru każdego obywatela. Praca swoja, przestrzeganiem o naszych kierownikach biur portowych, dysponentach i tysiącach pracownikach skomplikowanego aparatu transportu morskiego. Pracujący w żegludze i w portach, nieraz w warunkach bezpośredniego styku ze światem kapitalistycznym, jak np. maklerzy, są w szczególności sposobem narażenia na oddziaływanie „ideologii” wroga, na podszepty imperia- listycznej radiostacji, na plotkę wy- plutą gdzieś w kabinie kapitalistycz- nego statku. Ze wrogiej agitacji na- nasi pracownicy żegluga i portów potrafili w należyty sposób dać od- prawę, świadcząc mogąc cyfry prze- ladowywanych ton towarów w por- tach czy przewiezionych ton towa- rów przez naszą żeglugę. Wiemy do- brze, do czego wróg zmierza: do zniszczenia całego naszego dorobku

Nic i nikt nie może przesłonić ta- kiemu kierownikowi biura portowe- go „Odra” w porcie szczecińskim tow. Danylukowi jego osobistego do robku ani dorobku całego narodu. Przed kilku laty był jesz- cze sztauerem, teraz kieruje pracą kilku nabrzeży. I kie- ruje dobrze. W jego rejonie nie ma przestojów statków, nie ma prze- stojów wagonów, brygady sztauer- skie obsługują najwyższe procenty

przekroczonych norm. Przed tow. Danylukiem leży cała skala możli- wości dalszego wzrostu.

Tow. Mieczysław Palica w przed- wojennej Gdyni był ekspedientem w przedsiębiorstwie bunkrowym. „To była ustawiczna walka o byt i strach przed bezrobociem” — o- kresla krótko tamto życie. Dziś treścią jego życia jest również wal- ka. Ale walka wraz z całym naro- dem: o dobrobyt dla wszystkich, o pokój. Szeregi pracowników eksplo- tacji floty handlowej i portów, sta- le ulepszają swój styl pracy, szu- kają nowych, oszczędnościowych me- tod pracy. Dziś tow. Mieczysław Palica jest kierownikiem rejonu przeladunków masowych w porcie szczecińskim, jednym z organizato- rów szybkościowej obsługi statków, jednym z tych kierowników, którzy najsukuteczniej walczą o obniżkę kosztów własnych.

Władza ludowa otworzyła przed inteligencją pracującą szerokie wro- ta dla rozwoju jej myśli twórczej. To, co hamował kapitalistyczny ar- mator lub dyrektor „Pantarei”, dziś znajduje pełną realizację.

Oto Józef Palkiewicz z nabrzeża „Odra” również w porcie szczeciń- skim. Jako jeden z pierwszych przed- stawicieli inteligencji technicznej w porcie, zainicjował opracowanie me- tody inż. Kowalowa i przystosowa- nie jej do pracy sztauerskiej. Palkiewicz jako racjonalizator i autor projektu zasobnika, został wyróżnio- ny „Odnaką Przdownika i Racio- nalizatora”.

Można by wyliczyć wiele nazwisk czołowych pracowników eksploatacji w naszej gospodarce morskiej. Mys- śle, że ich postawę określili najle- piej młody, jeden z kilkunastu wyszo- lonych niedawno w Technikum Eksploatacji Żegluga i Portów, pracownik portu, syn tramwajarza, ZMP-owiec Czesław Klejnocki:

— Polska Ludowa otworzyła przed nami szerokie możliwości i nakazała nam te możliwości w pe- łni wykorzystywać. Pracownicy eksplo- tacji, od których zależy w decydu- jącej mierze organizacja pracy, sprawność w funkcjonowaniu floty i portów dowiedli, że potrafią te możliwości w pełni wykorzystywać. Dzieje się to dlatego, że każdy z nas gorąco ukochał władzę ludo- wą...

Dokończymy za Klejnockiego: dzieje się to dlatego, że nasi prac-ownicy aparatu eksploatacyjnego uigdy nie zapragnęli powrotu cza- sów nędzy i upodlenia.

B. KARSKI

Portowcy Gdyni i Gdańska na cześć 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta

GŁĘBOKI oddźwięk wśród pra- cowników Wybrzeża znalazł apel załogi Pa-Fa-Wagu. Portow- cy, stocznicy, marynarze i ry- bacy czynem postanowili uczcić rocznicę urodzin Pierwszego Oby- watela Polski Ludowej Towarzysza Bieruta. We wszystkich zakładach pracy odbywają się masówki. Pa- dają prośby robotnicze słowa, mó- dze do socjalizmu.

— Idąc w ślady załogi Pa-Fa- Wagu i stocznicowców gdańskich, zebrałiśmy się, aby manifestując uczucia naszej miłości i podziwu dla nieustraszonego w walce i pracy Towarzysza Bieruta, zameldować Mu o naszych zobowiązaniach — mówił na masówce gdyniskich por- towców tow. Marciniak, przewodni- czący rady zakładowej. — Robot- nicy portowi pragną swoją pracą wnieść wkład do realizacji szczyt- nych celów, do których wzywa na- sza partia i jej przewodniczący To- warzysz Bierut.

Długo nie milkły oklaski na cześć Towarzysza Bieruta. Kolejno na trybunie wchodzili wciąż nowi mów- cy, a każdy z nich składał meldun- ek o podjętych przez brygadę i odcinek zobowiązaniach. A zobowią- zań było dużo. Łączna ich wartość wynosi ponad 90.780 roboczogodzin, dając państwu 364.642 zł oszczęd- ności.

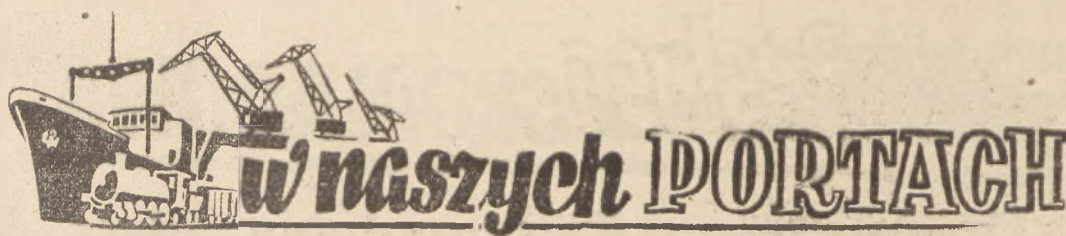
Na szczególne podkreślenie zasłu- gują zobowiązania brygad z I i II odcinka na łączną wartość ponad 215 tysięcy złotych. Brygada młodzieżowa z odcinka I wczwala ponadto do współzawo- dnicstwa brygadę młodzieżową z od- cinka II rejonu gdyniskiego oraz nowoutworzoną brygadę ZMP-ow- ską portu gdańskiego.

Nie pozostali w tyle i gdańscy portowcy. Ogółem do dnia 10 mar- ca br. 1.942 robotników i pracow- ników umysłowych zgłosiło ponad 250 zobowiązań zespolowych i indywi- dualnych. Łączna ich wartość wy- nosi 258.769 zł.

Brygada ZMP-owska z IV od- cinka portu gdańskiego zobowią- zała się wyladować dodatkowo po- nad 27 wagonów papierówk. W wyniku współzawodnicstwa międzyportowego Gdańsk — Gdynia — Szczecin w IV kwarta- le 51 r. zwycięstwo odnieśli portowcy szczecińscy, odzysku- jąc z powrotem sztauder prze- chodni utraczony w III kwartale ubiegłego roku.

W IV kwartale współzawodni- ctwa międzyportowego Gdańsk — Gdynia zwyciężyli portow- cy gdańscy różnicą 142 punk- tów.

Brygada tow. M. Jankowskie



Wykres obsługi statku ważnym czynnikiem w walce o plan

STALY rozwój socjalistycznej gospodarki — to nie tylko roz- budowa przemysłu, mechanizacja rolnictwa, budowa nowych statków czy maszyn. Rozwój socjalistycznej gospodarki wyraża się również w doskonaleniu organizacji pracy. W gospodarce morskiej, a szczególnie w pracy portów, ma to zagadnienie niezmiernie ważne znaczenie. W porcie bowiem nasilenie pracy jest uzależnione od pory roku i ruchu statków. Pomimo to, port musi być stale gotowy do pracy w takim stopniu, aby obsługa statków prze- biegła zawsze szybko i sprawnie.

Porty nasze są wciąż jeszcze do- zbajane technicznie, szczególnie w

wykresu (grafiku lub harmonogra- mu) godzinowego. Jest to plan pracy sporządzony z dokładnością do jednej godziny.

Na czym polega wykres godzinowy i jak się go zestawia?

Odpowiemy na te pytania opiera- jąc się o doświadczenia radzieckich portowców. W portach ZSRR spoty- kamy się z dwoma rodzajami wy- kresów godzinowych. Pierwszy z nich — to wykres obsługi statku. Jak już sama nazwa wskazuje, o- bejmuje on cały czas postoju stat- ku w porcie (od redy do redy). U- widacznia się w nim poszczególne czynności wykonywane przy obsłu-

maga załatwienie niezbędnych for- malności i przeladunek towarów.

Gdyby poszczególnych operacji podanych w zamieszczonym wzorze nie przeprowadzano równocześnie, obsługa statku w porcie trwałaby nie 23 godziny, a 58,5 godzin.

Wykres obsługi statku jest uzgad- niany z przedsiębiorstwem żegluga- rowym oraz innymi czynnikami, uczestniczącymi w obsłudze statku w porcie. Dla zabezpieczenia jego realizacji wyznacza się pracow- ników osobście odpowiedzialnych za racjonalne i terminowe wykonanie poszczególnych operacji.

Podany tutaj wzór jest nieco u-

Wykres obsługi statku

L. p.	Nazwa oper.	Odp. za wyk.	Czas godz.	Czas trwania w godzinach																							
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Hol. z red. cum.	Bar.	1	—																							
2	Odpr. na wej.	Kuzm.	130	—																							
3	Przeladunek	Kazak	19	—————																							
4	Przyg. dokum.	Łabaj	11	—————																							
5	Przehol.	—	—																								
6	Bunkr. 300 t.	Sjetgo	730	—————																							
7	Dost. wody 50	Makuj	11	—————																							
8	— mat. tech.	Riabin	3	———																							
9	— żywn.	Marten	3	—————																							
10	Odpr. wyjśc.	Kuzm.	130	—————																							
11	Czas port.		23	—————																							

zakresie małej mechanizacji. Nie- wątpliwie jednak w organizacji wie- lu prac portowych kryją się niewy- korzystane rezerwy, których urucho- mienie mogłoby jeszcze bardziej usprawnić pracę całego portu. I tu powinniśmy szerzej wzorować się na bogatych doświadczeniach por- towców radzieckich, którzy w du- żym stopniu właśnie dzięki dobrej organizacji pracy mogą poszczycić się wspaniałymi osiągnięciami w za- kresie przyspieszenia obsługi stat- ków.

Do jednej z nowych form organi- zacji pracy w porcie, które rozwi- nęły się ostatnio w Związku Ra- dzieckim, należy stosowanie tzw.

dze statku przebywającego w por- cie oraz czas ich trwania. Układ takiego wykresu zamieszczamy po- wyżej.

Jak wynika ze wzoru, cały szereg czynności, jak np. bunkrowanie, dostawa wody, dostawa materiałów technicznych, żywności itp. odbywa się w trakcie przeladunku. Jest to niezbędny czynnik sprawniej pracy portu, gdyż statek przychodzi do portu właściwie tylko po to, aby dokonać przeladunku towarów. A więc jego pobyt w porcie nie po- winien trwać dłużej niż tego wy-

proszony. Ponieważ wykres obsłu- gi statku jest planem, a realizacja planu nie może pozostawać bez kon- trolu wykonania, należy w wykre- sie obok linii planu prowadzić jesz- cze linię wykonania, która uwidocz- ni osiągnięcia i braki w pracy przy obsłudze danego statku.

Oto główne elementy pierwszego rodzaju wykresu godzinowego, stosowane w portach radzieckich. Drugi rodzaj wykresu, bardziej szcze- gółowy i konkretny, dotyczy zasad- niczej czynności statku w porcie, a mianowicie przeladunku.

(Zagadnienie przeladunku omowimy szeroko w następnym numerze na- szego pisma.)

Pomysły naszych racjonalizatorów usprawniają pracę portu

KŁUB Techniki i Racjonalizacji przy ZPGG w Nowym Porcie liczy obecnie ponad 180 członków. Mamy wielu wybitnych racjonaliza- torów jak: tow. Franciszek Ba- kowski, wyróżniony złotą odznaką racjonalizatora, Edmund Fajara — projektodawca 14 usprawnień, An- drzej Żurawiecki, Wojciech Ofara, Józef Ceynowa, Stanisław Szymański, Zbigniew Paszyński, Feliks Preuss, Aleksander Kuśmierczyk i inni. Realizacja ich projektów przyniosła gospodarce morskiej po- ważne oszczędności. W gronie na- szych racjonalizatorów znajdują się również kobiety: tow. tow. Mieczysława Król i Marla Grzywińska.

Poważne są już nasze osiągnię- cia. W r. 1950 mieliśmy zgłoszonych 250 projektów, których zastosowa- nie przyniosło gospodarce narodo- wej 90.000 zł oszczędności. W ro- ku 1951 zgłoszono 174 projektów. Były to jednak bardzo cenne pomy- śli i dały o wiele większe oszczęd- ności. Same tylko usprawnienia, wykorzystane już w ub. r., przyspi- rzyły państwu 150.000 zł, zaś prze- widywane oszczędności z projektów przewyższyły a jeszcze niezrealizowa- nych wyniosły około 300.000 zł.

Zrobiliśmy więc duży krok na- przód. Gdzie leży źródło tych osią-gnięć? Działaliśmy w ścisłej łącz- ności z terenem. Nasza sekcja u- sprawnień nie pracowała „za biur- ka”, lecz zbierała materiały z wszystkich odcinków portu. O- głaszano potem konkursy na roz- wiazanie poszczególnych zagadnień zgłoszonych i realizowanych

wplywających hamującą na tok projektów. Nie ma tu dźwigu ani prac portowych. Dopomogło to do usprawnienia, gdzieby nie zastosowa- usunięcia „wąskich gardeł” w na- no udoskonalen technicznych wzglę- dnie usprawnień pracy.

Nie brak też projektów z dzie- dziny BIHP. Jednak i tutaj można by realizować i wprowadzić w ży- cie znacznie więcej projektów, gdy by kierownictwo warsztatów na- Wisłoujściu, tłumacząc się brakiem robotników, nie opóźniało wykony- wania tych prac. A przecież war- szaty na Kaszubskim i WOP-u potrafiłyby dokładnie i szybko wyko- nawać te prace przy tej samej ilości robotników.

Ostatnio celem usprawnienia Fe- alizacji wynalazków robotniczych zorganizowaliśmy dwie stałe grupy pracowników warsztatowych. Utwó- rziliśmy również w br. 10 grup racjonalizatorskich, które już pra- cują nad rozwiązaniami na zoco- nych tematów. 3 grupy zgłosiły już przedterminowe wykonanie za- dań.

Artykuł 65 projektu nowej Kon- stytucji mówi, że Polska Rzecz- pospolita Ludowa szczególną opieką otacza pionierów postępu technicz- nego, racjonalizatorów i wynalaz- ców. I nie są to tylko słowa. U nas w porcie mamy wspaniałe wy- noszonego Klubu Techniki i Racio- nalizacji, korzystamy z pomocy do- radców technicznych, a na kursach fachowych stale zdobywamy nową wiedzę. Dala nam to wszystko na- za władza ludowa — nasz Rząd i Partia.

Wiesław Kierżnowski
Korespondent

MORSKA

dziś w ciągu 2 miesięcy 83 ton- ny węgla, co pozwoliło na wy- konanie następnej podróży na zaoszczędzonym bunkrze.

Załoga s/s „Lublin” jako pierwsza spośród załóg PMH zameldowała o wykonaniu kwar- talnych zadań przewozowych. Jednostka ta już w dniu 1 mar- ca br. realizowała plan kwar- talny, uzyskując 116 proc. w to- nach i 109 proc. w tonomilach.

Obecnie statek udaje się w jubileuszowy SETNY rejs. „Po- dróżą tą „Lublin” podwyższy jeszcze swe wyniki.

Dla uczczenia projektu Kon- stytucji załoga s/s „Kiliński” zobowiązała się przepracować 444 godzin, wykonując konser- wację sprzętu pokładowego i remontując kompresor, pompy i ewaporator. Ponadto maryna- rze tego statku wymalują kabi- ny, korytarze i maszynownię.

Brygada tow. M. Jankowskie

Zegluga Śródlądowa

Dyskusja na Krajowej Naradzie Wodniaków wskazała sposoby przezwyciężenia błędów i niedociągnięć roku 1951

W DNIU 1 marca br. odbyła się w Warszawie Krajowa Narada Wodniaków poświęcona omówieniu dotychczasowych metod pracy żegluga śródlądowej i dróg wodnych, zadań stojących przed wodniakami w 3 roku Planu 6-letniego.

W naradzie uczestniczył minister żegluga tow Mieczysław Popiel, wiceminister żegluga tow Leon Bielecki oraz przedstawiciel KC PZPR tow Wilski. Zadania żegluga śródlądowej i dróg wodnych omówił naczelny dyrektor Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczni tow. Kupryński.

Referat o zadaniach Związku Zawodowego Pracowników Żegluga wyciągnął przewodniczący Zarządu Głównego tow Durański.

W dyskusji zabrano głos kilkudziesięciu pracowników żegluga śródlądowej i dróg wodnych. Poruszyli oni szereg istotnych zagadnień, wpływających dotychczas na wykonanie planów, w tym: brak dostatecznej ilości tablic, brak rozpoczęcia sezonu nawigacyjnego, niewystarczająca ilość dyskusantów. Zaden było więc przygotowanie jak największej ilości tablic, w tym: do eksploatacji. Należało opracować szczegółowe plany remontowe i dopilnować ich realizacji. Niestety działy techniczne żegluga i administracji dróg wodnych nie dostarczały potrzebnych opisów technicznych i uniemożliwiały tym samym zamówienie w terminie potrzebnych części zamiennych.

O braku dostatecznej ilości tablic, do rozpoczęcia sezonu nawigacyjnego mówiło wielu dyskusantów. Zaden było więc przygotowanie jak największej ilości tablic, w tym: do eksploatacji. Należało opracować szczegółowe plany remontowe i dopilnować ich realizacji. Niestety działy techniczne żegluga i administracji dróg wodnych nie dostarczały potrzebnych opisów technicznych i uniemożliwiały tym samym zamówienie w terminie potrzebnych części zamiennych.

O braku dostatecznej ilości tablic, do rozpoczęcia sezonu nawigacyjnego mówiło wielu dyskusantów. Zaden było więc przygotowanie jak największej ilości tablic, w tym: do eksploatacji. Należało opracować szczegółowe plany remontowe i dopilnować ich realizacji. Niestety działy techniczne żegluga i administracji dróg wodnych nie dostarczały potrzebnych opisów technicznych i uniemożliwiały tym samym zamówienie w terminie potrzebnych części zamiennych.

Gdańska Ekspozytura szkoli wodniaków

DWA tygodnie trwał kurs nawigacyjny w gdańskiej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle. Korzystało z niego 35 wodniaków z Gdańska, Elbląga i Bydgoszczy.

Dwa tygodnie wyłożonej pracy przyniosło sternikowi Ryszardowi Nazdrowiczowi ocenę bardzo dobrą, tytuł przewodnika nauki i nagrodę książkową, pomocnikom motorzysty Mieczysławowi Brzozowskiemu i Stanisławowi Szcotce oraz barkarzowi Waldemarowi Piaseckiemu stopnie bardzo dobre i nagrody książkowe.



Uczestnicy kursu nawigacyjnego w gdańskiej Ekspozyturze Żegluga na Wiśle. W pierwszym rzędzie siedzą: Jan Kregulec, Ryszard Nazdrowicz, Waldemar Piasecki i Antoni Dąbrowski.

Kurs był na wysokim poziomie. Szczególnym uznaniem cieszyli się wykłady o Polsce współczesnej, prowadzone przez tow. Wiechla. Również kpt. Sierociński, który jasno i ciekawie opowiadał o przepisach portowych, zyskał wielkie uznanie wśród słuchaczy. Kierownik Ekspozytury tow. Wierzbicki zorganizował przy kursie 7-osobowe koło dokształcające, wykładając na nim matematykę. Uczestnicy zgodnie oświadczyli, że bardzo pomogła im ta dodatkowa nauka.

Na kursie wodniacy pogłęбили swoje wiadomości. Dzięki temu będą mogli oni szybciej awansować i lepiej wykonywać powierzone im zadania.

W dyskusji słusznie krytykowano pracę portów i aparatu ładowego, będącą przyczyną wielu przestojów. — W roku ubiegłym po ważną ilość przestojów przypadała na Szczecin — mówił maszynista Bielawski — z powodu braku dostatecznej ilości urządzeń przeładunkowych w relacji statek — barka. Doinwestowaniem potrzebnych urządzeń powinno zainteresować się Ministerstwo Żegluga likwidując to „wskie gardło” w porcie szczecińskim.

Odpowiednie przygotowanie szlaków wodnych, ich oświetlenie i oznakowanie ma duży wpływ na sprawność rejsów. Wodniacy poruszyli i to zagadnienie. Niejednokrotnie bowiem zdarza się, że wskutek niesumiennej pracy nadzorców i wytycznych dróg wodnych statki wpadają na mielizny — powstają awarie.

Zorganizowanie stałej służby nurkowej i służby informacyjnej o stanie szlaków wodnych — to najpilniejsze zadanie stojące przed dyrekcją dróg wodnych w pierwszym okresie zadań 1952 roku.

Dyskusja, mimo że nie wyczerpała szczegółowo wszystkich najważniejszych problemów, dowiodła, że wodniacy w pełni rozumieją powierzone im przez państwo zadania. Z wypowiedzi każdego z nich przebijała głęboka troska o powierzone im opiece mienie. Dyskusanci wskazywali na brak współpracy z administracją, na niedostateczną troskę o rozwój i upowszechnianie współzawodnictwa i racjonalizatorstwa. Mówili o braku opieki nad domami marynarza i świetlicami, z których zresztą korzystają przeważnie pracownicy ładowi, gdyż położone są z dala od przystani. Wskazywali na konieczność doprowadzenia planów produkcyjnych do każdej jednostki i dźwigu.

Podjętym na naradzie zobowiązaniem o obejmowaniu w socjalistycznej opiece urzędów, przedterminowej realizacji planów produkcyjnych, obniżki kosztów własnych przez oszczędne zużycie węgla i smarów itd. są dowodem, że wodniacy włączyli się do walki o plan, że skrócenie czasu trwania rejsów, bezawaryjne przewożenie coraz większej masy towarowej jest dla nich najżywniejszą sprawą.

Przebieg na całodobową żegluga pociąga za sobą konieczność przygotowania szlaków wodnych, sprawnego funkcjonowania aparatu administracyjnego żegluga i likwidowania przestojów barek i holowników w portach. Wodniacy zabierając

ce te zostały ukończone. Wcześniej wyremontowane dźwigi będą mogły jeszcze przed rozpoczęciem nawigacji pomóc przy bagrowaniu portu.

Przyspieszenie wykonania planu nie jest sporadycznym wypadkiem. Przecież w ub. r. robotnicy portu Malczyce wykonali plan roczny w 221,28 proc.

Oftarnie pracuje cała załoga portu. Wśród niej wyróżnia się brygadysta tow. Jan Piotrowski z pogotowia technicznego, który troskliwie opiekuje się urządzeniami przeładunkowymi.

Wyróżnienie to słusznie należało się wrocławskim stoczniowcom. Po trafili oni bowiem wykonać plan ilościowy w 158,8 proc., a jakościowy w 161 proc. Walcząc o znaczne przekroczenie planu nie zapomnieli oni również o obowiązku stałego obniżania kosztów własnych. Specjalnie dobre wyniki osiągnęli stoczniowcy w kosztach wydatków, obniżając je o 53,7 proc. w stosunku do zaplanowanych. Koszty administracyjne zostały także obniżone o 8,4 proc.

Drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji IV etapu współzawodnictwa międzystocznikowego zajęła stocznia w Poznaniu. Załoga tamtejsza poszczególnie może pochwalić się osiągnięciami. Plan ilościowy zrealizowano w 160,5 proc., wartościowy — w 158 proc., a koszty wydatkowe obniżono o 36,76 proc.

We współzawodnictwie między brygadami młodzieżowymi stoczni

Wrocławskiej stoczni pierwszej miejsce po raz drugi zajęła brygada transportowa Stoczni Głogów, zatrzymując w dalszym ciągu proporzec przechodni. Brygada ta liczy 18 młodzieńców. Osiągnęli oni 287 proc. normy produkcyjnej. Wyniki te zdecydowały o ich zwycięstwie. Wy różnili się również przy realizacji podjętych zobowiązań, przysparzając gospodarce narodowej 23.175 zł oszczędności.

Młodzieżowa brygada spawaczy elektrycznych z tej samej stoczni zajęła drugie miejsce. Ten 7-osobowy zespół uzyskał 228 proc. normy produkcyjnej oraz wygospodarował 61.105 zł oszczędności.

Aktyw partyjny, związkowy oraz kierownictwo głogowskiej stoczni otaczają szczególną opieką ruch współzawodnictwa. Szeroka popularyzacja nowych form współzawodnictwa pracy, oraz osiągnięć czołowych brygad i indywidualnych pracowników, daje bardzo dobre rezultaty. Stocznia Głogów pierwsza zameldowała o realizacji styczniowego planu produkcyjnego, który wykonano w 127,4 proc. Ponadto robotnicy zrealizowali już podjęte zobowiązania z okazji 10 rocznicy powstania PPR, dając państwu 125.214 zł oszczędności.

Wrocławskiej stoczni pierwszej miejsce po raz drugi zajęła brygada transportowa Stoczni Głogów, zatrzymując w dalszym ciągu proporzec przechodni. Brygada ta liczy 18 młodzieńców. Osiągnęli oni 287 proc. normy produkcyjnej. Wyniki te zdecydowały o ich zwycięstwie. Wy różnili się również przy realizacji podjętych zobowiązań, przysparzając gospodarce narodowej 23.175 zł oszczędności.

Młodzieżowa brygada spawaczy elektrycznych z tej samej stoczni zajęła drugie miejsce. Ten 7-osobowy zespół uzyskał 228 proc. normy produkcyjnej oraz wygospodarował 61.105 zł oszczędności.

Aktyw partyjny, związkowy oraz kierownictwo głogowskiej stoczni otaczają szczególną opieką ruch współzawodnictwa. Szeroka popularyzacja nowych form współzawodnictwa pracy, oraz osiągnięć czołowych brygad i indywidualnych pracowników, daje bardzo dobre rezultaty. Stocznia Głogów pierwsza zameldowała o realizacji styczniowego planu produkcyjnego, który wykonano w 127,4 proc. Ponadto robotnicy zrealizowali już podjęte zobowiązania z okazji 10 rocznicy powstania PPR, dając państwu 125.214 zł oszczędności.

Wrocławskiej stoczni pierwszej miejsce po raz drugi zajęła brygada transportowa Stoczni Głogów, zatrzymując w dalszym ciągu proporzec przechodni. Brygada ta liczy 18 młodzieńców. Osiągnęli oni 287 proc. normy produkcyjnej. Wyniki te zdecydowały o ich zwycięstwie. Wy różnili się również przy realizacji podjętych zobowiązań, przysparzając gospodarce narodowej 23.175 zł oszczędności.

Młodzieżowa brygada spawaczy elektrycznych z tej samej stoczni zajęła drugie miejsce. Ten 7-osobowy zespół uzyskał 228 proc. normy produkcyjnej oraz wygospodarował 61.105 zł oszczędności.

Aktyw partyjny, związkowy oraz kierownictwo głogowskiej stoczni otaczają szczególną opieką ruch współzawodnictwa. Szeroka popularyzacja nowych form współzawodnictwa pracy, oraz osiągnięć czołowych brygad i indywidualnych pracowników, daje bardzo dobre rezultaty. Stocznia Głogów pierwsza zameldowała o realizacji styczniowego planu produkcyjnego, który wykonano w 127,4 proc. Ponadto robotnicy zrealizowali już podjęte zobowiązania z okazji 10 rocznicy powstania PPR, dając państwu 125.214 zł oszczędności.

Pracownicy radzieckiej żegluga śródlądowej walczą o obniżkę kosztów własnych

PRACOWNICY moskiewskiej fabryki „Buriewiestnik” Maria Liewczenko i Grigor Muchanow zainicjowali w 1951 r. socjalistyczne współzawodnictwo o obniżenie kosztów własnych poszczególnych operacji produkcyjnych. Ta nowa forma współzawodnictwa, obejmująca najdrobniejsze nawet szczegóły i koszty, odgrywa poważną rolę w walce o ponadplanowe wykonanie zadań produkcyjnych i wygospoda-



Radziecki port śródlądowy tętni pracą

rowanie dodatkowych oszczędności. Nie więc dziwnego, że rozpowszechniła się ona szybko w całym Kraju Rad. ogarniając wszystkie galezie produkcji. Szczególną uwagę na ten rodzaj współzawodnictwa zwrócili pracownicy żegluga i portów śródlądowych.

W walce o obniżkę kosztów własnych na pierwsze miejsce wysunął się port w Rostowie nad Donem. Już w początkach ub. r. opracowano kompleksowy plan, uwzględniający wszystkie możliwości eksploatacyjne portu. Ujawniono przy tym szereg ukrytych rezerw, których natychmiastowe wykorzystanie znacznie podniosło rentowność portu. Osiągnięto w ten sposób obniżkę kosztów przeładunku 1 tony towaru o 12,9 proc., co w skali rocznej dało około 1.100.000 rubli oszczędności.

Konkretnie osiągnięcia załogi dźwigu pływającego nr 194 z portu Malczyce wykazywały wagę współzawodnictwa o obniżkę kosztów własnych. Obsługa, analizując swoją pracę, doszła do wniosku, że cykl pracy dźwigu może być znacznie skrócony. Robotnicy również stwierdzili, że należy usprawnić zaopatrywanie na każdej zmianie dźwigu w materiały, wodę itp. Zmechanizowanie tych czynności skróciło czas ich trwania z 25 do 10 minut i przyniosło miesięcznie 3.000 rubli oszczędności. Następnym źródłem oszczędności było wykorzystanie pojemności ciwyta. Przed rozpoczęciem

zawodnictwa wplynęło na wzrost wydajności pracy dźwigowców. I nita się ona szybko w całym Kraju Rad. ogarniając wszystkie galezie produkcji. Szczególną uwagę na ten rodzaj współzawodnictwa zwrócili pracownicy żegluga i portów śródlądowych.

Podobnie jak porty śródlądowe, tak i flota rzeczna stanęła do walki o obniżenie kosztów transportu. W walce tej przoduje załoga statku „Aleksander Ulianow”. Po szczegółowym zapoznaniu się z planem transportowo-finansowym statku, załoga doszła do wniosku, że koszty można znacznie obniżyć przez skrócenie czasu trwania szeregu operacji, pełne wykorzystanie możliwości technicznych statku itp. W rezultacie dzięki kolektywnemu wysiłkowi wszystkich członków załogi w kwietniu i maju ub. r. obniżono koszt własny 1000 tonokilometrów o 2,49 rubli, w czerwcu — o 3,43 rubli, w lipcu — o 5,60 rubli, a w sierpniu — o 4,50 rubli. Cztery miesiące stosowania nowej formy współzawodnictwa przyniosło ogółem 132.400 rubli oszczędności.

Omawiane przykłady wykazują, że drobne i pozornie nieznaczne ulepszenia organizacji pracy dają w efekcie poważne oszczędności. Najlepszym zaś sposobem walki o nie jest właśnie socjalistyczne współzawodnictwo o obniżenie kosztów własnych poszczególnych operacji.

Pracownicy radzieckiej żegluga śródlądowej walczą o obniżkę kosztów własnych. W walce o obniżkę kosztów własnych na pierwsze miejsce wysunął się port w Rostowie nad Donem. Już w początkach ub. r. opracowano kompleksowy plan, uwzględniający wszystkie możliwości eksploatacyjne portu. Ujawniono przy tym szereg ukrytych rezerw, których natychmiastowe wykorzystanie znacznie podniosło rentowność portu. Osiągnięto w ten sposób obniżkę kosztów przeładunku 1 tony towaru o 12,9 proc., co w skali rocznej dało około 1.100.000 rubli oszczędności.

Konkretnie osiągnięcia załogi dźwigu pływającego nr 194 z portu Malczyce wykazywały wagę współzawodnictwa o obniżkę kosztów własnych. Obsługa, analizując swoją pracę, doszła do wniosku, że cykl pracy dźwigu może być znacznie skrócony. Robotnicy również stwierdzili, że należy usprawnić zaopatrywanie na każdej zmianie dźwigu w materiały, wodę itp. Zmechanizowanie tych czynności skróciło czas ich trwania z 25 do 10 minut i przyniosło miesięcznie 3.000 rubli oszczędności. Następnym źródłem oszczędności było wykorzystanie pojemności ciwyta. Przed rozpoczęciem

zawodnictwa wplynęło na wzrost wydajności pracy dźwigowców. I nita się ona szybko w całym Kraju Rad. ogarniając wszystkie galezie produkcji. Szczególną uwagę na ten rodzaj współzawodnictwa zwrócili pracownicy żegluga i portów śródlądowych.

Podobnie jak porty śródlądowe, tak i flota rzeczna stanęła do walki o obniżenie kosztów transportu. W walce tej przoduje załoga statku „Aleksander Ulianow”. Po szczegółowym zapoznaniu się z planem transportowo-finansowym statku, załoga doszła do wniosku, że koszty można znacznie obniżyć przez skrócenie czasu trwania szeregu operacji, pełne wykorzystanie możliwości technicznych statku itp. W rezultacie dzięki kolektywnemu wysiłkowi wszystkich członków załogi w kwietniu i maju ub. r. obniżono koszt własny 1000 tonokilometrów o 2,49 rubli, w czerwcu — o 3,43 rubli, w lipcu — o 5,60 rubli, a w sierpniu — o 4,50 rubli. Cztery miesiące stosowania nowej formy współzawodnictwa przyniosło ogółem 132.400 rubli oszczędności.

Omawiane przykłady wykazują, że drobne i pozornie nieznaczne ulepszenia organizacji pracy dają w efekcie poważne oszczędności. Najlepszym zaś sposobem walki o nie jest właśnie socjalistyczne współzawodnictwo o obniżenie kosztów własnych poszczególnych operacji.

Troski robotników z Rajska

pracownikami remontował postrzelany i uszkodzony kolos „Krakusa” — a dziś służy on jemu. Domżale z drugiej zmiany i innymi. Dbają więc o niego.

Wrocławskiej stoczni pierwszej miejsce po raz drugi zajęła brygada transportowa Stoczni Głogów, zatrzymując w dalszym ciągu proporzec przechodni. Brygada ta liczy 18 młodzieńców. Osiągnęli oni 287 proc. normy produkcyjnej. Wyniki te zdecydowały o ich zwycięstwie. Wy różnili się również przy realizacji podjętych zobowiązań, przysparzając gospodarce narodowej 23.175 zł oszczędności.

Młodzieżowa brygada spawaczy elektrycznych z tej samej stoczni zajęła drugie miejsce. Ten 7-osobowy zespół uzyskał 228 proc. normy produkcyjnej oraz wygospodarował 61.105 zł oszczędności.

Aktyw partyjny, związkowy oraz kierownictwo głogowskiej stoczni otaczają szczególną opieką ruch współzawodnictwa. Szeroka popularyzacja nowych form współzawodnictwa pracy, oraz osiągnięć czołowych brygad i indywidualnych pracowników, daje bardzo dobre rezultaty. Stocznia Głogów pierwsza zameldowała o realizacji styczniowego planu produkcyjnego, który wykonano w 127,4 proc. Ponadto robotnicy zrealizowali już podjęte zobowiązania z okazji 10 rocznicy powstania PPR, dając państwu 125.214 zł oszczędności.

Korespondenci piszą...

Troski robotników z Rajska

pracownikami remontował postrzelany i uszkodzony kolos „Krakusa” — a dziś służy on jemu. Domżale z drugiej zmiany i innymi. Dbają więc o niego.

Wrocławskiej stoczni pierwszej miejsce po raz drugi zajęła brygada transportowa Stoczni Głogów, zatrzymując w dalszym ciągu proporzec przechodni. Brygada ta liczy 18 młodzieńców. Osiągnęli oni 287 proc. normy produkcyjnej. Wyniki te zdecydowały o ich zwycięstwie. Wy różnili się również przy realizacji podjętych zobowiązań, przysparzając gospodarce narodowej 23.175 zł oszczędności.

Młodzieżowa brygada spawaczy elektrycznych z tej samej stoczni zajęła drugie miejsce. Ten 7-osobowy zespół uzyskał 228 proc. normy produkcyjnej oraz wygospodarował 61.105 zł oszczędności.

Aktyw partyjny, związkowy oraz kierownictwo głogowskiej stoczni otaczają szczególną opieką ruch współzawodnictwa. Szeroka popularyzacja nowych form współzawodnictwa pracy, oraz osiągnięć czołowych brygad i indywidualnych pracowników, daje bardzo dobre rezultaty. Stocznia Głogów pierwsza zameldowała o realizacji styczniowego planu produkcyjnego, który wykonano w 127,4 proc. Ponadto robotnicy zrealizowali już podjęte zobowiązania z okazji 10 rocznicy powstania PPR, dając państwu 125.214 zł oszczędności.

palrzeć, jak ich nazwiska wypiszą na tablicy.

Szosta. Zgrzytnęły łańcuchy, bluznęła pianą pompa, idą pełne wiadra... Bagiermistrz czuwa — szkoda mu każdej minuty, każdej sekundy. 600 ton na zmianę — a może „wyciągnie się” więcej?

Maszyniści parowozów Franciszek Opychal, Józef Tyrna, Wiktor Bernas i Stachura daliby radę przewieźć nawet więcej, ale... stałego typu ładowaczki hamują robotę. I dlatego też Kazimierz Nyrtka, Franciszek Bielenina i pięciu innych dobrze muszą nateżyć siły, aby sprostać załadunkowi.

Kończy się zima. Niedługo rozpocznie się na nowo wózki żwir, piasek i kruszywo.

Robotnicy z brygady „Krakusa” mają jeszcze inne zmartwienie. Między lutym, a nikt jakoś nie dostał premii za współzawodnictwo z ub. roku. Zawiniła tu rada zakładowa, która pracuje źle — bowiem zagaja tylko zebrania no i... podpisuje papierki.

Robotnicy uporczywie walczą o plan. W ogólnym rytmie pracy powinna się włączyć administracja i związek. Troska o terminowo dostawę wagonów oraz rozłożenie opieki nad współzawodnictwem powinno stać się jednym z najpilniejszych ich zadań.

IGNACY FRAS

Korespondent

Rybołówstwo MORSKIE



Pracownicy rybołówstwa manifestują czynem swą miłość i przywiązanie do Towarzysza Bieruta

Rybacy wiedzą, że pamięta o nich państwo, że o los ich troszczy się najlepszy ich opiekun, Prezydent Bolesław Bierut, którego praca i walka stały się fundamentem przeobrażeń w życiu naszego kraju i wraz z nim i polskiego Wybrzeża. Są szczerze wdzięczni Towarzyszowi Bierutowi za uchwałę Prezydium Rządu o rozwoju rybołówstwa, za zapewnienie dobrobytu ich rodzinom i nauce dzieciom.

DOBILI właśnie kutry do portu rybackiego w Gdyni. Na molo rybackim zaczęła się krótka, nocna masówka, pod gołym niebem. Szyper kutra „Arka 152” Zbigniew Folwarski przemówił pierwszy.

— Koledzy rybacy, nie będziemy sobie chyba powtarzać, że naszego Prezydenta Bolesława Bieruta kochamy najszczerzej za wszystkie dobrodziejstwa, które przyniosło nam państwo ludowe przez Niego prowadzone. Załoga kutra, którego jestem szyperem, pamięta o tym dobrze i dlatego postanowiliśmy sobie dzisiaj, że na cześć 60 rocznicy urodzin naszego ukochanego Przyjaciela i Opiekuna oraz święta 1-Majowego damy w tym miesiącu 6 ton ryby ponad plan i wypłyniemy na połowy w dwie najbliższe niedziele, aby krajowi dać dodatkowo jak najwięcej ryby.

Myszę, że wszyscy możemy zwiększyć ilość złowionej ryby i wypłynąć na niedzielne połowy; wzywam was do tego czynu.

Apel ten znalazł natychmiastowy oddźwięk. Zaczęły padać zobowiązania.

Na wezwanie załogi Folwarskiego odpowiedzieli w imieniu swych załóg szyperowie „Arki 164” — Feliks Huhli, „Arki 60” — Stefan Bolda, „Arki 5” — Juliusz Busz, „Arki 108” — Bolesław Rogowski, „Arki 150” — Hubert Konkol, „Arki 89” — Józef Budzisz i 10 dalszych załóg.

Kiedy rybacy rozeszli się na swe kutry, wyładunek ryb był już zakończony i pierwsze jednostki przystępowały się do wyjścia na kolejny połów.

— Rozumiemy doniosłość zadań, jakie stawia przed nami uchwała Prezydium Rządu, odczuwamy na każdym kroku opiekę i troskę państwa, któremu przewodzą nasz najlepszy przyjaciel, Towarzysz Bolesław Bierut — powiedział na mównicę pracownik „Arki” szyper kutra „Arka 120” Gerhard Boszke — i dlatego zobowiązujemy się na cześć 60 rocznicy Jego urodzin i święta 1-Majowego odłowić

do dnia 1 maja dodatkową ilość ryby, wyjeżdżając na połowy w pogodne niedziele. Przyniesie to krajowi dodatkowo ok. 160 ton. Dotychczas bowiem zgłosiło zobowiązania już 25 kutrów.

Za przykładem rybaków podjęli zobowiązania pracownicy łodwi. Brygady przeładunku ryby podnoszą wydajność pracy, zaoszczędzając tą drogą przeszło 11 tys. złotych, likwidując nadmierne przestoje kutrów.

Pracownicy działu technicznego dzięki wykonaniu szeregu prac ponadplanowych oraz dzięki skróceniu terminów remontów zaoszczędzą około 101 tys. złotych w okresie do końca kwietnia.

W trakcie obrad na salę przybyła serdecznie witana przez rybaków delegacja uczniów Technikum Rybołówstwa Morskiego, w imieniu której wystąpił przewodniczący ZMP kol. Sobolewski.

— ZMP-owcy z Technikum, pragnąc pomóc rybołówstwu w likwidacji „wąskiego gardła”, jakim jest zbyt powolny wyładunek ryby, wezmą udział w pracach wyładunkowych w okresie szczytowych połowów — powiedział kol. Sobolewski. — W ten sposób uczymy 60-lecie urodzin naszego Przyjaciela i Opiekuna, kierującego państwem i partią, dzięki którym po raz pierwszy w dziejach młodzież polska może zdobywać zawód rybaka w doskonałych warunkach w państwowej szkole.

Na apel robotników Pa-Fa-Wagu odpowiedzieli także rybacy Dalekomorscy. M. in. załoga s/t „Wulkan” z szyperem Janem Łaskiem zobowiązała się wykonać plan marcowy w 105 proc. oraz zaoszczędzić w tym miesiącu 5 ton węgla.

Rybacy z m/t „Kulik” na czele z szyperem Mieczysławem Michałkiem wykonają plan marcowy również w 105 proc., a tow. Michałki zobowiązał się nadto wyszkolić na statku trzech młodszych rybaków.

Rybacy m/t „Urania” z szyperem Adamem Królem przekroczą plan marcowy o 10 proc. zaoszczędzając jednocześnie 500 kg ropy.

Swą gorącą miłość do Prezydenta Polski Ludowej Bolesława Bierut manifestowała także brygada Stefana Kierskiego z warsztatów remontowych „Dalmoru”. Zaoszczędzi ona przez przyspieszenie prac remontowych 286 rob./godz.

Rybacy indywidualni, którzy niedawno zawarli korzystne umowy na dostawę ryby państwu, wdzięczni za troskę o zapewnienie im korzystnych warunków pracy, postanowili również czynem uczcić 60 rocznicę urodzin Prezydenta Bolesława Bierut.



Szyper „Gdy 18” — Michał Sołóczyk zobowiązał się wykorzystywać pogodne niedziele na połowy i dostarczyć w marcu 5 ton ryby ponad plan, a szyper Gabryszak na kutrze „Gdy 96” — odłowić w marcu ponad plan 6 ton ryby i w ciągu roku 1952 przekroczyć na swej jednostce trzech rybaków. Szyper Semerling na kutrze „Gdy 61” złożył w marcu ponad plan 4 tony ryby.

Rybacy ci wezwali do współzawodnictwa pozostałe załogi kutrów indywidualnych Szyperów Andrzej i Ignacy Rotta, Antoni Konkol, Leon Budzisz, Bolesław Deffaff w odpowiedzi na to wezwanie zobowiązali się złowić dodatkowo ilości ryby w ciągu marca i sami również wezwali do współzawodnictwa innych rybaków.

my warsztat i w ciągu nocy doprowadzając do stanu, umożliwiającego wyjście następnego dnia rano na połów.

Wpływ warsztatów widać na wynikach kutrów, gdyż plan miesięczny przedsiębiorstwa wykonano przy niesprzyjających w ostatnich dniach warunkach atmosferycznych na 5 dni przed terminem, a na koniec miesiąca kutry PPIUR „Korab” wykonały 138,6 proc. planu.

Rzecz prosta, że wykonanie planów z nadwyżką jest nie tylko usługą opieki technicznej, lecz przede wszystkim wynikiem wytrwałych wysiłków załóg, które na skutek intensywnie prowadzonej akcji uświadamiającej przez organizację partyjną, aktyw związkowy i oficjalny KO — zrozumiały wagę swej odpowiedzialności za powierzone im plany i postanowiły je nie tylko wykonać, ale i przekraczać.

Znalazło to swój wyraz we wspólnych wynikach, jakie osiągnęły kutry „Korabia”. Np. załoga kutra „Ust 56” z szyperem Bronisławem Kopickim potrafiła złowić w ciągu jednego dnia połowowego rekordową ilość ryby — 7 ton, a w następnym dniu 5 ton. W ostatnim zaś dniu lutego — 6 ton. Na wyróżnienie zasługuje również załoga kutra „Ust 50” z szyperem Zygmuntem Kustoszem, która złowiła w ciągu jednego dnia 5 ton ryby. Załoga kutra „Ust 45” z szyperem Januszem Korczem przyniosła do portu z jednodniowego połowu 4,5 tony ryby.

W klasie kutrów 13 m pierwsze miejsce zdobyła załoga kutra „Ust 39” z szyperem Teofilem Szymaniskim, wykonując 185,6 proc. planu miesięcznego. Spośród kutrów 15 m na czoło wysunęła się załoga kutra „Ust 56” z szyperem Bronisławem Kopickim, wykonując 351,9 proc. planu, a w klasie kutrów 17 m — załoga kutra „Ust 45” z szyperem Januszem Korczem, która wykonała 149,2 proc. planu miesięcznego.

J. P. Korespondent

Na marginesie realizacji lutowego planu połowów

RYBACY okręgu gdańskiego wykonują 86 proc. planu globalnego całego rybołówstwa morskiego. Stąd też czujne śledzenie realizacji ich planów oraz wyciąganie słusznych wniosków wypływających z analizy popełnionych błędów i niedociągnięć ma zasadniczy wpływ na pomyślną i terminową realizację zwiększonych w 1952 roku planów połowowych.

Okręg gdański wykonał plan połowów na luty w 101,1 proc. Najwyższe wykonanie planu osiągnęła spółdzielnia rybacka — 112,6 proc., przy czym spółdzielnia „Jedność Rybacka” wykonała plan w 122,9 proc., spółdzielnia „Gryf” w 106,6 proc., zaś „Śpiwowo” — na skutek braków w łobrze spowodowanych przewlekłymi remontami stocznymi — tylko w 96,4 proc.

Rybacy indywidualni w ujęciu globalnym planu nie wykonali, gdyż osiągnęli zaledwie 96,9 proc. W ubiegłym miesiącu najlepiej ze swych obowiązków wywiązały się załogi kutrów indywidualnych, bazujących we Władysławowie, które wykonały plan w 125 proc. podczas gdy rybacy z Helu tylko w 85,7 proc., a z Gdyni w 81,2 proc.

Najniższe wykonanie planu spośród przedsiębiorstw rybołówstwa lutowego miały w ubiegłym miesiącu „Arka”, która wykonała 94,9 proc. planu. Natomiast „Dalmor” plan znacznie przekroczył, osiągając 111 proc.

Na marginesie tych cyfr nasuwają się pewne uwagi. Pierwszą z nich skierujemy pod adresem Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego. Czy zwiększony przez uchwałę Prezydium Rządu plan połowów rybołówstwa morskiego został właściwie i proporcjonalnie rozłożony na poszczególne przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielnie i kutry rybaków indywidualnych?

Wysokie przekroczenie planu połowów w lutym przez „Dalmor” —

mimo że niewiele ponad 50 proc. zaplanowanych jednostek było w eksploatacji, oraz podobna sytuacja w spółdzielniach rybackich — nasuwają poważne wątpliwości odnośnie właściwego rozłożenia zadań.

Charakterystycznym jest również, że przodująca w roku ubiegłym „Arka” planów pierwszych dwóch miesięcy roku bieżącego nie wykonała. W dużej mierze wpływa na to fakt niedostatecznego wykorzystywania dni połowowych. Wiele ich traci się w „Arce” przez brak zdecydowanej walki kierownictwa o wzrost socjalistycznej dyscypliny pracy wśród rybaków. Często zdarzają się wypadki, że mimo dobrej pogody kutry nie wychodzą z łobrze czy to z braku załóg, czy też z powodu przestoju remontowego.

Przedłużające się naprawy kutrów spowodowane są w wielu wypadkach złą organizacją pracy baz remontowych. Charakterystycznym tego przykładem jest fakt, że we Władysławowie łachowcy z bazy remontowej wykonują szereg funkcji pomocniczych, które mogłaby z powodzeniem przejąć grupa robotników niewykwalifikowanych. Na transport uszkodzonego koła samochodowego z kutra do warsztatu i z powrotem zabiera wiele cennego czasu majstrów i mechaników. Wynikające stąd straty nieproduktywne zmarnowanego czasu pracowników wykwalifikowanych odbijają się bardzo niekorzystnie na terminowości i jakości wykonywanych napraw.

Na wielu naradach produkcyjnych, zebraniach i konferencjach padło hasło: „Podniemy wydajność połowów przez likwidację omówionych błędów i niedociągnięć”.

Trzeba jednak stwierdzić, że wiele jeszcze tych niedociągnięć jest w codziennej praktyce rybołówstwa morskiego. Musimy więc wydać im szczególnie teraz — po uchwale Prezydium Rządu i w obliczu zbli-

żających się szczytów połowowych w rybołówstwie kutrowym — zdecydowaną walkę.

LOWIC DO PEŁNEJ ŁADOWNI, SKRACAC I LIKWIDOWAC PRZESTOJE REMONTOWE, PODNOSIC DISCYPLINĘ PRACY NA WYSZY POZIOM, ZWIĘKSZAC ILOŚCI DNI POŁOWYCH I USPRAWNIAĆ ORGANIZACJĘ PRACY — oto główne zadania dla rybołówstwa morskiego na najbliższy okres.

Wzorowy bosman



Walentyn Karkut jest od trzech lat bosmanem na trawlerze s/t „Wulkan”. Dzięki temu dobrze poznał swój statek i mógł go otoczyć prawdziwie gospodarską opieką.

Artykuł dyskusyjny

O soleniu śledzi na statkach

W UBIEGŁYM roku w listopadzie, został złożony do Zakładowej Komisji Usprawnień przy PP i UR „Dalmor” wniosek racjonalizatorski dotyczący solenia śledzi bezpośrednio w ładowniach statków.

Dotąd w trawlerowych połowach dalekomorskich praktykuje się zabieranie na łowisko lodu i pewnej ilości beczek. Do beczek zasala się odłów z pierwszych dni łowienia, a później łoduje się rybę w ładowniach.

Po upływie określonej ilości czasu, statek musi schodzić z łowiska, bez względu na to, czy wypełnił ładownię czy nie, ponieważ rybce grozi zepsucie. Zawsze w ładowni statku jest około 50—60 proc. lodu na całą masę ryby.

Po przywiezieniu ryby do portu — około 10 proc. wagi jej idzie do spożycia w stanie świeżym, a reszta do basenów na zasolenie. W basenach, na skutek wysolenia, waga jej zmniejsza się o około 10—15 proc. Tak więc wydajność rejsu w stosunku do możliwości ładowni, jest znikomo mała, bo maksymalnie dochodzi do 40 proc. Oczywiście, że opłacalność rejsu jest również często pod znakiem zapytania.

W takim układzie i przy takiej metodzie łowczej — cykl wytwórczy trawlera rybackiego stanowi podróż łowcza, bez względu na jej wynik, a nie pełna ładownia. Często dojazd do łowiska, zajmujący 5—7 dni w obie strony, powoduje zbędne koszty i stratę cennego czasu w okresie sezonu.

Oprócz tego na ładzie musi być zatrudniona większa ilość ludzi przy odładowywaniu, transporcie, soleniu, hakowaniu i składaniu do beczek handlowych. Muszą być budowane baseny i hale przetwórcze. Wspomniany na wstępie wniosek racjonalizatorski polega na tym, że ładownię statku, w zasadzie niezmienną, przerabia się na basen przetwórczy przez zrobienie odpowiednich grodzi, całkowicie szczelnych, aby uniemożliwić wyciekanie łaki. W basenach tych soli się śledzie bezpośrednio po wyciągnięciu sieci.

Wskutek tego, cyklem produkcyjnym trawlera stanie się podróż łowcza po całkowitym napełnieniu ładowni. W masie ryby nie będzie 50—60 proc. lodu, lecz tylko odpowiednia ilość soli. Ubytek ryby na skutek wysolenia nastąpi w morzu i ten ubytek zostanie od razu uzupełniony. Średnia wartość jednego kilograma ryby wzrośnie z 2,85 zł na 4,14 zł. Z jednego rejsu można będzie przynieść zamiast średnio około 79 ton — 180—200 ton pełnowartościowego produktu, który natychmiast po wyładunku i od-

gardzeniu — może pójść do beczek handlowych. Nie zachodzi więc konieczność budowy basenów i hal przetwórczych w porcie.

Sumując — z zastosowania tego wniosku płyną następujące korzyści:

- 1) Gwarancja wykonania planu przez zmniejszenie przypadkowości spowodowanych warunkami atmosferycznymi, ponieważ rybce nie grozi zepsucie. Przy czym plan może być podwyższony o około 30 do 50 proc.
- 2) Zmniejszenie kosztów materiałów, ponieważ odpada koszt lodu oraz zmniejsza się ilość przelotów na i z łowiska (na korzyść przedłużenia ilości dni łowczych).
- 3) Skrócenie procesu przetwórczego ryby.
- 4) Absolutna gwarancja wysokiej jakości ryby, ponieważ zasolenie jej będzie następowało w tęczy po śmierci.
- 5) Możliwość dużego zwiększenia wydajności łowczej trawlerów przez zwiększenie ilości dni w morzu, zapalenie całej ładowni masą rybną, uniknięcie strat na składowaniu.

Teraz, kiedy w całym kraju toczy się zacięta walka o żywność, kiedy uchwała Rządu nalażyła na rybołówstwo ważne i trudne zadania — wniosek ten nabiera szczególnego znaczenia. Dlatego też podajemy go do wiadomości i wypowiadamy się przez zainteresowanych.

T. K.

KRONIKA

Kuter „Spi 1” należący do spółdzielni „Gryf” wykonał plan połowowy w 167 proc. kuter „WSG 40” — w 156,2 proc. młodzieżowa załoga kutra „SPI 4” — w 138,7 proc. Spółdzielnia „Gryf” wykonała plan za miesiąc luty na 3 dni przed terminem w 100,1 proc.

Zatrudniona w Przedsiębiorstwie Usług Rybackich „Odra” w Szczecinie brygada Stachowiaka skłoniła wyładunek ryb z trawlera „Lewica” o 2 g dziny. Umożliwiła ona w ten sposób wcześniejsze wyjście trawlera z ponowny rejs.

W tych dniach 2 jednostki spółdzielni „Śpiwowo” „Spi 18” i „Spi 23” z powodu sztormu doznały awarii na wysokości Stegny. Z pomocą pospieszyli im rybacy z kutra „Gdy 64” ratując załogi obu łodzi.

Wśród załóg pływających Ze glugi Przybrzeżnej pierwszeństwo zdobyła załoga s/s „Zofia”, która w miesiącu lutym wykonała plan w 238 proc. Wynik ten uzyskano przede wszystkim dzięki objęciu przez załogę maszynową socjalistycz-

nej opieki nad mechanizmami i urządzeniami statku.

Rybacy - spółdzielcy należący do Związku Branżowego Rybołówstwa Morskiego, uchwalili podwyższyć roczny plan połowów o 12,8 proc.

Równocześnie zobowiązali się oni wykonać roczny plan połowów do dnia 7 listopada br.

Warsztaty okrętowe Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie usprawniły w ostatnim czasie znacznie swoją pracę, tak że w miesiącach styczni i lutym br. ani jeden statek zowiącający do bazy, nie miał przestoju z winy warsztatów.

W Gdyni odbywa się kurs kucharzy technicznych dla pracowników PMH. W kursie biorą udział trzy kobiety. Ma on poważne znaczenie dla podniesienia kwalifikacji zawodowych pracowników działu technicznego PMH.

W związku z 10 rocznicą powstania PPR załoga s/s „Gopło” zobowiązała się zaoszczędzić w pierwszym półroczu br. tyle bunkra, żeby wykonać jedną podróż na załogę brzojową.

Dzięki umiejętnej obsłudze kotłowni udało się tej zaoszczędzić.



Wzrost floty dalekomorskiej powoduje zwiększone zapotrzebowanie na usługi trawlerów. Siłownia „Dalmoru” nad ta z produkcji wstąpiła dzięki ofiarom prac załogi. Sposób wyładunku ludzi na łódź wyładował majstra monterskiego — Jana Cyganika (na zdjęciu z niego, prawej) i steciarza — Grzegorz Raszi (z lewej).

Ster na samokrytykę

Kłopoty marynarzy z farbami

Jeszcze do niedawna panowały wśród marynarzy przekonania, że tylko zagraniczne farby są dobre. Teraz, po podaniu koloru, składów i przeznaczenia. Nawet dla uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości.



Właściwość, niektóre statki posługują się przy zamówieniach na farby nomenklaturą angielską. Marynarze są zdania, że należałoby zaopatrzyć załogi w katalogi gatunków farb, co w dużej mierze przyczyni się do usprawnienia zarówno pracy statków jak i Działu Zaopatrzenia PLO.

Jednocześnie marynarze apelują, aby PLO porozumiały się z dostawcami w celu ujednolicenia odcieni farb używanych na jednostkach PMH.

NASZ FELIETON

„Bezpodstawna” krytyka

DYREKTOR lubił urzędować przy biurku i zza niego sypały się coraz to nowe zarządzenia, okólniki i różne polecenia.

Jak zwykle dyrektor wezwał sekretarkę i powiedział: — Niech pani weźmie ołówek, notes i pisze. Aha, proszę zobaczyć, który to będzie numer kolejny okólnika.

W czasie tej rozmowy wszedł korpulent zakładowy, trzymając w ręku plik „Sterów”.

— Przyniosłem nowy numer „Steru”, towarzyszu dyrektorze. Proszę dokładnie przeczytać, bo dzisiaj i o nas trochę piszą — powiedział, kładąc nacisk na „trochę”.

Dyrektor przerwałszy dyktowanie z pośpiechem i zainteresowaniem przerzucił pismo. Zatrzymał się na stronie „Ster na samokrytykę”.

W miarę czytania twarz jego przybierała wszystkie kolory tęczy. Wreszcie jakając się ze zdenerwowania i polykając słowa wykrzulił:

— Koleżanko Zosiu, czytałeś to? To niesłychane, to po prostu oburzające... Z jakiej racji „Ster”, no i ten korespondent wtrącają się do tych spraw!... Krytykować nas... to znaczy mnie, że odnoszę się do spraw kulturalno - oświatowych tak, jakby były mało ważne!

— Tak, dyrektorze, oni sobie za dużo już pozwalają — nie mieszkają dodać sekretarka.

— Piszą, że z winy dyrekcji świetlica stoi beczynnie, że remont przeprowadzany jest w nieodpowiednim czasie. Jakto? Przecież, kiedy w ubiegłym roku przewodniczący rady zakładowej przyszedł i powiedział: dyrektorze, czas pomyśleć o remoncie świetlicy — od razu zabraliśmy się do roboty.

W czasie lata sporządzono kosztorysy, plany, wystosowano zamówienia na materiały, a od jesieni rozpoczęto prace remontowe. Czyż nie idą one „pełną parą”? Na lato będą mieli świetlicę jak cacko! Więc oni uważają, że z nimi nie współpracuję?

— Pewnie, że oni wszystko na odwrót — zaopiniowała sekretarka.

— Albo sprawa wniosku racjonalizatorskiego Wiśniewskiego, który rażemko przez trzy miesiące leżała w administracji bez nadania jej biegu. Nie leżała, bo przecież dowiadywałem się zasiadałymi opiniami rad osób kompetentnych i w ogóle robiliśmy wszystko...

Mak

NASZA ANKIETA

Aby jeszcze ściślej związać nasze pismo z Czytelnikami Redakcja ogłasza

ANKIETĘ

pod hasłem:

„Każdy marynarz, rybak, portowiec i wodniak współredaktorem „Steru”.

Udział w ankiecie może wziąć każdy pracownik żeglugi. Odpowiedzi mogą dotyczyć dowolnej ilości pytań, należy jednak zaznaczyć, do którego odnoszą się pytania.

Wypowiedzi winny być oparte na konkretnych przykładach, wziętych z codziennej pracy, bez ogólnikowych sformułowań.

A oto pytania:

1. Co w „Sterze” najbardziej się Wam podoba, a co nie?
2. Jakie zagadnienia nie są Waszym zdaniem dostatecznie naświetlone w piśmie?
3. Który artykuł (reportaż, korespondencja, opowiadanie, felieton itp.) zamieszczony w „Sterze” podobał się Wam najbardziej i dlaczego?
4. Jakie problemy wymagałyby przedyskutowania przez Czytelników na łamach „Steru”?
5. Jakie artykuły, o czym i jak opracowane czytaliście chętnie:
 - a) w dziale polityczno-ekonomicznym?
 - b) „PMH”?
 - c) „rybołówstwa”?
 - d) „portowym”?
 - e) „żeglugi śródlądowej”?
 - f) „Ster” na samokrytykę?
 - g) „rozrywek umysłowych”?
 - h) „sportowym”?
6. Czy „Ster” pomaga wam w pracy i życiu społecznym? Podajcie przykłady z własnego doświadczenia?
7. Czy ilość i jakość humoru w „Sterze” Was zadawała?
8. Jaka forma doręczania „Steru” (prenumerata indywidualna, zlecona przez urzędy pocztowe, prenumerata zbiorowa, kupno w kiosku „Ruchu”) najbardziej Wam odpowiada oraz która według Was jest najpewniejsza i najwłaściwsza? (uzasadnij!)

Szczególnie wnikliwe i interesujące odpowiedzi będą publikowane w „Sterze” i nagrodzone wartościowymi książkami.

Odpowiedzi prosimy kierować na adres: REDAKCJA „STER”, CD NSK, WAŁY PIASTOWSKIE 24 (z adnotacją na kopercie „Ankieta”) do dnia 30 czerwca 1952 roku.

Czy tylko niedopatrzenie

PRZED wyruszeniem w 5 miesięcy 2,292 kg oliwy maszynowej i olejku turbinowego. Dział zaopatrzenia do południowej s/s „Bytom” zamówił ją co prawda na statek,

ale dopiero w przeddzień odjazdu zostawiając beczki ze smarami po drugiej stronie torów kolejowych. O załadowanie ich na statek musiała się martwić sama załoga. Na szczęście kranista który kończył załadunek „Bytomia”, pomógł załodze, „podrzucając” beczki na pokład. Były one pogięte i stare, a ich cechy oznaczone kredą.

Dopiero w rejsie po otwarciu beczek stwierdzono, że beczka, mająca zawierać oliwę turbinową — wypełniona była jakimś zawieszinami i smarem. Tę samą zawartość stwierdzono w dwóch następnych. Pozostałe były wypełnione jakąś oliwą. Nie można było jednak ustalić jej jakości, gdyż cechy w czasie załadunku zataryły się prawie zupełnie.

Oto przykład poważnego niedociągnięcia administracji PLO. Wysłanie statku w daleki rejs faktycznie bez oliwy maszynowej — to poważna odpowiedzialność. Nie chce my komentować, co by było, gdyby zapas smarów wyrzucił się na ocean. Na szczęście załoga miała zapas zaoszczędzonej oliwy i obeszło się bez wypadku.

Nie zmniejsza to jednak winy zaopatrzeniowców PLO. Dostarczono w złym opakowaniu, bez oznakowania, odpadki zamiast smarów. Przy tego rodzaju niedbalstwie naraża się statek na poważną awarię, a skarb państwa na duże straty dewizowe. Oczekujemy wyjaśnienia kierownictwa PLO, które raportem st. mechanika z dnia 11 gr. dnia ub. r. zostało o tej sprawie poinformowane.

Dla ścisłości nadmieniamy, że na „Bytomiu” są do sprawdzenia próbki dostarczonej na statek oliwy.

(b)



Stocznia Pleniewo pod rozwagę

Stocznia Rieczna w Pleniewie ukończyła niedawno remont silników, należących do Ekspozytury Żeglugi Śródlądowej w Giżyku.

Ponieważ po nadesłaniu do Ekspozytury „naprawione” motory budziły pewną wątpliwość, postanowiono rozebrać je i sprawdzić ich stan techniczny. Wówczas stwierdzono, że silniki — mimo naprawy — miały jeszcze szereg mankamentów, których stocznia nie usunęła.

Kierownictwo stoczni w Pleniewie powinno zwrócić więcej uwagi na jakość wykonywanych remontów.

Janikula

Korespondent

Na przekór biurokracji

JESZCZE z morza mechanik s/t „Merkury” Rakman wysłał do Inspektoratu Technicznego „Dalmoru” w Gdyni depesze o konieczności opakowania i wyczyszczenia kotła.

Depesze wysłano 2 dni przed przyjazdem do Swinoujścia. Gdy „Merkury” dobił do nabrzeża, załoga spodziewała się zastać już robotników, którzy by od razu zajęli się remontem. Okazało się jednak, że w Swinoujściu nie o tym nie wiedzą. Nie pomogły telefony do Gdyni — decyzji nie otrzymano.

Mechanik Rakman wyjechał do Gdyni i w Inspektoracie oświadczył mu, że kocioł na „Merkurym” już czyszcza. Uspokojony przyjechał do Swinoujścia i tu stwierdził, czyż bez biurokratycznych „przebiegów” przy kotle nie się nie stojów?

S. P.
Korespondent

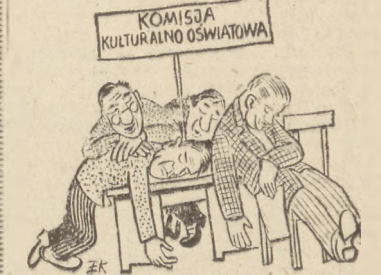
Dlaczego?

...rybakom Czarnowskiemu i Szwajcarskiemu z bazy rybackiej w



Swinoujściu nie wypłacono dotychczas wynagrodzenia za czerwiec 1950 roku (!)?

...komisja kulturalno - oświatowa w Ekspozyturze Żeglugi na



Odrze we Wrocławiu nie interesuje się świetlicą zakładową? Czas, aby Rada Zakładowa przypominała komisji o jej obowiązkach.

...mimo dokładnego zamówienia jeszcze w październiku ub. r. 2 egz. „Steru” aparaty KO w PMH i PLO otrzymały tylko nr nr 4 i 5? Czyżby „Ruch” zapomnieli o dostarczeniu wcześniejszych numerów?

...w sierpniu ub. r. przysłano na s/s „Bytom” puszkę farb z kw. en dostawy, opiewającą na 45 kg,



a po zważeniu na statku stwierdzono brak 10 kg i do tej pory dział zaopatrzenia PLO nie wytłumaczył bosmanowi tej sprawy?

...Roman Kurasiński z bariad „BM 1” należącej do Ekspozytury



ry Bydgoszcz nie otrzymał do dnia 6 bm. poborów za miesiąc lutego?

ŚLADEM naszych interwencji

CENTRALNY Zarząd PMH powiadomił nas, że stołówka pracownicza zostanie uruchomiona w marcu br (notatka pt. „Dlaczego w n-rze 4/26).

KIEROWNICTWO Domu Rybaka w Kołobrzegu zakupiło zegar, a pokoje mieszkalne zaopatrzone już w kosze na śmiecie (notatka pt. „Dlaczego” w n-rach 22 i 1/23).

RADA Zakładowa przy ZPGG w Gdyni otoczyła opieką oddziałową komisję współzawodnictwa na odcinku III (notatka pt. „Błogi sen komisji współzawodnictwa w n-rze 3/25).

ŻEGLUGA na Wiśle wystąpiła z wnioskiem do Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni o przydział kołuchów i butów filcowych dla dozorców (notatka pt. „Co jest z kołuchami i butami filcowymi dla dozorców” w n-rze 3/25).

DALMOR przystąpił do uaktualnienia kartoteki osobowej załóg pływających (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 1/23).

ZARZĄD Główny ZZPZ otoczył opieką Dom Kultury w Wistounjściu. Instrumenty muzyczne oddano do naprawy (notatka pt. „Smutny bilans pracy Domu Kultury w Wistounjściu w n-rze 1/23).

DYREKCJA „Dalmoru” pouczyła pracowników administracyjnych o właściwym sposobie dokonywania potrąceń od wynagrodzeń (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 2/24).

DYREKCJA Żeglugi Przybrzeżnej w Szczecinie wydała zarządzenie, zobowiązując załogi jednostek obsługujących komunikację pływającą w Swinoujściu, do ścisłego przestrzegania regulaminu pracy i zasad bezpieczeństwa pasażerów (artykuł pt. „W rocznicę ważnej uchwały w n-rze 3/24).

