

Stępek

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

15 - 31 MAJA 1952

NR 10 (32)

Wielka karta praw i obowiązków marynarza

DZIEN 28 kwietnia 1952 r. przyniósł doniosłe wydarzenie w życiu naszej morskiej floty handlowej. W dniu tym bowiem Sejm R. P. uchwalił ustawę o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej, zwaną powszechnie ustawą żeglarską. W ten sposób za kończyła żywot obowiązująca u nas do tego czasu ustawa pruska z 1902 roku.

Ustawa pruska, sankcjonująca wyzysk i ucisk marynarzy przez kapitalistycznych armatorów, odpowiadała w pełni dążeniom i potrzebom rządów burżuazyjnych Polski przed wojennej, lecz oczywiście sprzeczną jest z duchem wielkich przeobrażeń społecznych, dokonanych przez klasę robotniczą w Polsce Odrodzonej, sprzeczną jest z wielkimi zdobyczami i osiągnięciami naszych marynarzy za władzy ludowej. Sprzeczną jest z po nowemu pojmowanymi obowiązkami marynarzy w naszej flocie. W szczególności sprzeczną jest z zasadami przedsiębiorstwa socjalistycznego przeciwstawianiem sobie załogi i armatora oraz reprezentującego go kapitana, leżącej u podstaw b. ustawy pruskiej. Jest ono w niej wiernym odbiciem stosunków wyzysku i ucisku rzeszy marynarskich przez kapitalistycznych armatorów, których wiernym najemnikiem był częstokroć kapitan.

Teraz jest inaczej. Statki stanowią własność państwa ludowego, którego gospodarzem jest klasa robotnicza. Załogi, kapitanowie i armatorzy (to jest państwowe przedsiębiorstwa socjalistyczne — PLO, PZM itd.) stanowią jeden zgodny kolektyw, współpracujący dla wykonania narodowych planów gospodarczych na odcinku transportu morskiego, dający swój wkład w dzieło budowy siły, szczęścia i dobrobytu całego narodu. Tym nowym stosunkom w Polsce Odrodzonej daje prawny wyraz nowa ustawa żeglarska — wielka karta praw i obowiązków marynarza polskiego.

ZDOBYCZE SPOŁECZNE I UPRAWNIENIA MARYNARZA

Ustawa głosi w wstępie: „Polska Ludowa zapewniła marynarzom stałość zatrudnienia, zaspokojenie ich potrzeb bytowych i kulturalnych opiekę leczniczą, zabezpieczenie na wypadek inwalidztwa i na starość oraz możliwość podwyższania kwalifikacji zawodowych, stwarzając w ten sposób warunki dla rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej”.

Doniosłość tych osiągnięć marynarzy w Polsce Odrodzonej możemy docenić przy porównaniu ich z warunkami pracy i bytu marynarzy w Polsce przedwojennej za rządów burżuazyjnych lub we flotach państw kapitalistycznych. Porównajmy więc warunki pracy i bytu oraz uprawnień naszych marynarzy chociażby z odpowiednimi warunkami marynarzy we flocie angielskiej, która uchodzi w świecie kapitalistycznym jako typowa pod tym względem.

STAOŚĆ ZATRUDNIENIA — wielka zdobycz marynarza polskiego. Zginęło na zawsze widmo bezrobocia, które spędzało sen z oczu marynarzom w Polsce przedwojennej, które jest najdotkliwszą plagą dotykającą marynarzy we wszystkich krajach kapitalistycznych. Pod czas gdy w Polsce istnieje rezerwa marynarska, która zapewnia zatrudnienie wszystkim marynarzom pozostającym na lądzie w przerwie między rejsami — w Anglii załoga po przybyciu statku do portu mać przystęgu zwalniana jest z pracy, aby po jedno lub dwutygodniowym postoju statku, potrzebnym na wyładowanie i załadowanie, być na nowo zamusrowana. W ten sposób kapitalistyczny armator oszczędza

sobie kosztów opłacania załogi w porcie. We flocie USA marynarz angażowany jest tylko na jeden rejs i pozostaje zawsze w niepewności, czy znajdzie pracę na statku.

WYZYWIENIE na wszystkich statkach PMH jest dostarczane przez kuchnię na koszt przedsiębiorstwa państwowego, przy czym ilość i jakość tego wyżywienia stawia flotę naszą (obok floty radzieckiej) na czołowe miejsce na całej kuli ziemskiej. We flocie angielskiej na liniach wewnętrznych (między portami W. Brytanii), mimo że rejsy trwają od 2 do 7 dni, załoga nie otrzymuje wyżywienia na statku — marynarze sami gotują lub skazani są w czasie podróży na zimne pożywienie.

CAŁKOWITA POŚCIEL, prana na koszt statku, otrzymują załogi na statkach PMH. Na statkach angielskich marynarz musi mieć własną pościel, często własny materac i poduszki.

Z BEZPŁATNEJ OPIEKI LEKARSKIEJ korzysta nasz marynarz i jego rodzina — tego nie ma we flocie angielskiej, ani w amerykańskiej.

Podczas gdy marynarz polski ubezpieczony jest na wypadek INWALIDZTWA I NA STAROŚĆ, przy czym ustawa żeglarska skraca okres pracy, niezbędny do uzyskania renty starczej do 25 lat (po ukończeniu 60 lat życia) — to nie posiada takich uprawnień marynarz we flocie angielskiej, a tym bardziej w amerykańskiej.

CZAS PRACY marynarza trwa 8 godzin dziennie, na statkach PMH są w zasadzie 3 wachty (z wyjątkiem małych statków) — z tym, że zmiany następują co 4 godziny. Na statkach angielskich służba odbywa się przeważnie na 2 wachty, po 12 godzin na dobę.

Każdy marynarz ma prawo do URLOPU od 14 do 30 dni rocznie (w zależności od długości pracy), przy czym ma możliwość wraz ze swoją rodziną spędzić urlop w najpiękniejszych uzdrowiskach Polski, dostępnych przed wojną tylko dla kapitalistów. We flocie angielskiej prawo do urlopu najczęściej nie przekracza 7 dni, przy czym przy ciągłych przerwach w pracy marynarz w praktyce rzadko ma możliwość skorzystać z tego uprawnienia.

Na wszystkich statkach PMH działają **RADY ZAKŁADOWE**, wybierane przez załogę, które troszczą się wspólnie z dowództwem statków o warunki pracy i wypoczynku marynarzy. We flotach państw kapitalistycznych panuje bezprawie i samowola kapitalistycznych armatorów, których narzędziem częstokroć są kapitanowie.

W naszej flocie każdy marynarz ma możliwość **SZKOLENIA SIĘ, PODNOSZENIA SWYCH KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH**, zajmowania w miarę posiadanych zdolności i kwalifikacji stanowisk kierowniczych aż do stanowiska kapitana włącznie. Awans społeczny dla marynarza jest nie do pomyślenia we flocie angielskiej i wszystkich innych państw kapitalistycznych, gdzie trzeba mieć znaczne środki materialne na naukę, zaś oficerowie są kastą, przeważnie pochodzącą z warstw posiadających.

Możnaby te porównania mnożyć, wskazując na odmiennosć warunków sanitarnych na naszych statkach i angielskich, bezpieczeństwa pracy, zabezpieczenia przeciwpożarowego, porównując piękne, wygodne „Domy Marynarza” w portach polskich z obskurnymi, koszarowymi budynkami w portach angielskich itd. Tak jest we flocie angielskiej, a przecież w innych flotach państw kapitalistycznych, jak w amerykańskiej, francuskiej, włoskiej, greckiej i innych jest jeszcze gorzej. Świadczy o tym częste strajki jako forma walki marynarzy krajów kapitalistycznych o poprawę warunków pracy.

Zdobycze społeczne marynarzy naszej floty handlowej są wynikiem zwycięskich walk polskiej klasy robotniczej pod przewodnictwem rewolucyjnej partii robotniczej przeciw rodnym i obcym kapitalistom, przeciw okupantom hitlerowskim, w której swój wkład dała i nasza bractwo marynarska. Ujęciem prawnym tych wielkich zdobyczy społecznych i uprawnień marynarzy polskich jest właśnie przyjęta ostatnio przez Sejm R. P. nowa ustawa żeglarska.

ZADANIA I OBOWIĄZKI ZAŁÓG MARYNARKI HANDLOWEJ

Ustawa głosi w wstępie: „Zadaniem Polskiej Marynarki Handlowej jest wykonywanie narodowych planów gospodarczych na odcinku transportu morskiego”.

„Każdy członek załogi jest obowiązany spełniać swoje obowiązki ze świadomością, że jest współtwórcą i wykonawcą narodowych planów gospodarczych, wytyczających kierunek rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej” (art. 10 p. 2).

Te szczytne i doniosłe zadania mogą wykonywać załogi naszych statków handlowych jedynie poprzez wzorowe wykonywanie swoich obowiązków, poprzez ciągłe usprawnianie swej pracy, poprzez rozwijanie pomysłowości i inicjatywy każdego marynarza na jego odcinku pracy. Wyrazem rosnącej świadomości naszych rzeszy marynarskich jest rozwijający się szeroki ruch socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Wynikiem jego jest skracanie długości trwania rejsów i postojów w portach pod załadunkiem i wyładunkiem, przyspieszanie obrotu statków, coraz lepsze wykorzystywanie ich ładowności, socjalistyczna opieka nad poszczególnymi maszynami i urządzeniami technicznymi, przeprowadzanie wielu remontów siłami samej załogi, przedłużanie przebiegu statków między naprawami okresowymi, oszczędzanie paliwa, smarów i innych materiałów. Współzawodnictwo między załogami statków wysuwa na czoło coraz to inny statek, jak ostatnio tankowiec „Karpaty”, powodując, że w szlachetnej rywalizacji załóg o przodujące miejsce we flocie podciągają się w pracy wszystkie nasze statki.

Ustawa głosi: „Każdego członka załogi obowiązuje dyscyplina pracy, oparta na socjalistycznym stosunku do pracy i niezbędna dla zabezpieczenia regularnej pracy Polskiej Marynarki Handlowej”.

Dyscyplina pracy obowiązuje każdego członka załogi, w szczególności do:

- 1) ścisłego wypełniania obowiązków, wynikających z powierzonych mu funkcji oraz do wykazywania w pracy nieodzownej inicjatywy,
- 2) stałego i sumiennego przestrzegania prawideł, regulaminów i instrukcji, obowiązujących w żegludze morskiej,
- 3) dobrej znajomości swego zawodu i stałego doskonalenia się w nim,
- 4) okazywania dbałości w stosunku do pasażerów i ładunku,
- 5) ochrony statku, jego urządzeń i ładunku,
- 6) wykonywania planów oraz wskaźników techniczno-ekonomicznych pracy statków i ich urządzeń technicznych,
- 7) przestrzegania porządku i zasad czystości w stosunku do innych członków załogi bez względu na ich stopień służbowy” (art. 11).

Ścisłe przestrzeganie socjalistycznej dyscypliny pracy i przepisów obowiązujących marynarza jest podstawowym warunkiem sprawnej i bezawaryjnej pracy naszej marynarki handlowej.

SEJM USTAWODAWCZY R. P.

uchwalił nową ustawę żeglarską

Sejm Ustawodawczy RP na posiedzeniu w dniu 28 kwietnia 1952 roku uchwalił ustawę o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej.

W Polskiej Marynarce Handlowej obowiązywała do tej pory ustawa o służbie marynarza z dnia 2 czerwca 1902 r. Ustawa ta odpowiadała interesom rządów Polski międzywojennej, rządów kapitalistów i obszarników. W nowych warunkach Polski Ludowej zaszła niezbędna potrzeba ustawy, która by uwzględniła planową gospodarkę socjalistyczną na odcinku transportu morskiego i będąc wyrazem przemian społeczno-

ekonomicznych stała się równocześnie środkiem przyspieszającym rozwój transportu morskiego jako jednego z ważnych elementów budownictwa podstaw socjalizmu.

Nowa ustawa żeglarska daje wyraz zdobyczom marynarzy w Polsce Ludowej m. l. przez powołanie przedstawicielstwa załogi do sprawowania opieki nad pracą i sprawami bytowymi załogi, przez zmniejszenie wysiłku lat do uzyskania emerytury oraz przez zwiększenie ilości czasu wolnego, należnego członkom załóg płynących za pracę w niedziele i święta na morzu.

Na tym samym posiedzeniu Sejm Ustawodawczy RP ratyfikował umowę między rządami Polski i Niemieckiej Republiki Demokratycznej w sprawie żeglugi na wodach granicznych oraz w sprawie eksploatacji i utrzymania wód granicznych, podpisanej w Berlinie dnia 6 lutego 1952 r. Ustawa ta jest przejawem stale rozzszerzającej się i pogłębiającej współpracy we wszystkich dziedzinach między Polską a NRD, oparta jest na zasadzie pełnej równości oraz współdziałania i będzie służyła potrzebom gospodarczym obydwu krajów.

Ustawa uwypukla rolę kapitana, jako dowódcy statku, ściśle i dokładnie określa jego uprawnienia i obowiązki, konieczne dla należytego wykonania zadań, stawianych przed nim przez władze zwierzchnie PMH (rozdz. IX). Od sprężystego i umiejętnego dowodzenia statkiem przez kapitana i oficerów, od umiejętności zdobycia sobie przez nich autorytetu w załodze za leży umocnienie dyscypliny na statku — niezbędny warunek należytej postawy marynarzy i sprawnego wykonania zadań, stojących przed załogą. Zaznaczyć trzeba, że zależy to w dużym stopniu od samej postawy kapitanów i oficerów, którzy winni służyć osobistym przykładem wzorowego wykonywania obowiązków służbowych dla dobra Polski Ludowej.

Uchwała głosi w wstępie: „**SŁUŻBA W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ JEST ZASZCZYTEM I OBOWIĄZUJE KAŻDEGO MARYNARZA DO GODNEGO REPREZENTOWANIA BANDERY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ W KRAJU I ZA GRANICĄ**”.

„Każdy członek załogi bez względu na stopień służbowy i wykonywaną funkcję jest obowiązany we wszystkich okolicznościach na morzu i na lądzie do wierności wobec Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, strzeżenia honoru i praw bandery polskiej oraz chronienia statku, jako mienia posiadającego doniosłe znaczenie dla gospodarki narodowej”.

Każdy członek załogi jest obowiązany do godnego reprezentowania i strzeżenia dobrego imienia marynarza polskiego” (art. 9).

Tych szczytnych obowiązków winni przestrzegać najsurowiej nasi marynarze w szczególności w czasie przebywania za granicą. Nasza flota handlowa swoim zasięgiem działania sięga wielu krajów i to na odległych krainach kuli ziemskiej. We wszystkich tych krajach nasi marynarze są dla ludności reprezentantami Polski Lu-

dowej i na podstawie ich zachowania się ludność ta sądzi o naszym kraju, o naszej kulturze narodowej, o zachodzących u nas twórczych przemianach społecznych.

Trzeba stwierdzić, że przeważającą większość naszych załóg godnie reprezentuje za granicą banderę Polski Ludowej, że są nosicielami szczytnych ideałów braterstwa ludów, międzynarodowej solidarności ludzi pracy. Ale są jeszcze w naszych szeregach jednostki żarzone pozostawieniami wychowania kapitalistycznego, które z łatwością ulegają rozkładającemu wpływowi środowiska wrogości, co się uewnętrznia w czasie przebywania ich w portach państw kapitalistycznych. A wiemy, że agencje światła kapitalistycznego, w szczególności agencje amerykańskie, rozwijają ożywioną działalność dokoła naszych załóg, usiłując je zatruci wrogą plotką, nęcając rzekomo łatwym zarobkiem, obiecując złote góry w wypadku dezercji. Toteż szczególnie wyczuleni powinniśmy być na zdarzające się jeszcze gdzieś wypadki pijanstwa, chuligaństwa, przemytu, które hańbią dobre imię marynarza polskiego, wykorzystywane są przez wrogów klasowych dla szkalowania za granicą naszej dzielnej i sławnej marynarki handlowej. Do tych złem moralizowanych jednostek ma stanowowo łatwe podejście agencja wroga, namawiając je do dezercji, do porzucenia swych rodzin, do zdrady naszej Ludowej Ojczyzny. Na obowiązek zapobiegania tego rodzaju przejawom działalności wroga, a w szczególności na uprzedzenia i obowiązków kapitana w tych wypadkach, wskazuje art. 64 ustawy.

USTAWA ŻEGLARSKA RODZICEM DO NOWYCH OSIĄGNIĘĆ

Z roku na rok rośnie nasza flota handlowa, zwiększa się zasięg jej pracy. Gdzie tylko nie docierają nasze statki handlowe, gdzie tylko nie łopocze polska bandera! W dzień i w nocy, w mroźne dni i upały podzwrotnikowe, na Morzu Północnym i Oceanie Indyjskim trwa-

ją wytrwale marynarze — na swolm posterunku twórczej, pokojowej pracy narodu polskiego.

Radośnie wita nasze statki wyzwolony lud chiński, raduje się im ludność hinduska, serdecznie witają je portowcy i marynarze — naszego potężnego sojusznika — Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, braterską dłoń podają nam walczący z wyzyskiem kapitalistycznym i przygotowani wojennymi portowcy i marynarze krajów kapitalistycznych. Albowiem swoją niestrudzoną, mroźną, ciężką pracą marynarze polscy służą dziełu rozwoju handlu międzynarodowego, dziełu zacieśnienia więzów ekonomicznych między narodami, dziełu pokojowego rozwoju ludzkości, do zagłady której w zarzewiu nowej wojny światowej dąży ludobójczy imperializm amerykański. Ta ofiar-na praca załóg Polskiej Marynarki Handlowej na wszystkich krainach kuli ziemskiej w służbie potrzeb gospodarczych naszej rosnącej siły Ojczyzny, w służbie wzniosłych ideałów braterstwa ludów i szczęścia całej ludzkości jest przedmiotem naszej dumy narodowej. Wyrazem uznania dla tej pracy przez Rząd Ludowy i Prezydenta RP Bolesława Bierut jest odznaczenie za wzorowe wykonywanie swych obowiązków szeregu marynarzy i oficerów na czele z odznaczonym „Sztandarem Pracy” bosmanem Stachyrą.

* * *

Każdy marynarz polski winien zapoznać się dokładnie, gruntownie z nową ustawą żeglarską, swą wielką kartą praw i obowiązków.

Niech ustawa żeglarska stanie się bodźcem do bardziej sprawnej i wydajnej pracy, do podniesienia dyscypliny pracy, do nowych osiągnięć na polu wykonania trudnych, odpowiedzialnych, a szczytnych zadań, jakie stawia przed naszą marynarką handlową Rząd Ludowy i Polska Zjednoczona Partia Robotnicza

Zwycięzcy I etapu współzawodnictwa PMH



W pierwszym etapie współzawodnictwa w Polskiej Marynarce Handlowej na czoło statków PLO wysunęła się załoga m.t. „Karpaty”, dzięki najlepszym osiągnięciom eksploatacyjnym. Dalsze miejsca zajęły załogi statków: „Przyjaźń Narodów”, „Słask”, „Bytom”, „Warta”, „Piast”, „Warszawa”, „Narwik”, „Tobruk” i „Jarosław Dąbrowski”. We współzawodnictwie pracy między jednostkami Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie w I kwartale br. zwyciężyła załoga m/s „Elbląg” — zdobywając przechodni proporzec współzawodnictwa PZM, znajdujący się ostatnio w posiadaniu załogi s/s „Kraków”. Drugie miejsce w PZM zajął s/s „Kraków”, a trzecie s/s „Narocz”.

1 Maja w Gdyni



Dzień międzynarodowej solidarności mas pracujących świata — 1 Maja był w naszym kraju dniem przeglądu osiągnięć narodu w walce o pokój i zbudowanie podstaw socjalizmu.

W Gdyni, Gdańsku i Szczecinie maszerowali w zwartych szeregach z robotnikami i rybakami również marynarze naszej floty handlowej i marynarze obcych statków. Na zdjęciu fragment manifestacji 1-majowej w Gdyni.

Dokerzy Hamburga walczą o pokój



Gdy imperialiści amerykańscy czynią gorączkowe przygotowania do podpisania agresywnego „układu ogólnego”, ludność Niemiec zachodnich domaga się stanowczo jak najszybszego zawarcia traktatu pokojowego na podstawie propozycji ZSRR.

Na czoło walczących o pokój i demokrację wysuwają się dokerzy hamburscy, którzy ani na chwilę nie przestają przeciwstawiać się polityce wciągania Niemiec zachodnich w awanturę, z góry skazaną na klęskę, amerykańską politykę wojny.

Dokumenty nie kłamią



Czytajcie pismo armii amerykańskiej „Army Talks” w nr 11 z roku 1946 opublikowało mapkę, na której w formie czarnych plamek przedstawiono wszystkie sporne tereny w Europie powojennej. Na tej mapce (reprodukcję mamy w „Neue Berliner Illustrierte”) obok Szleswiku (roszczenia duńskie), pokazano Nadrenię i Zagłębie Saary (francuskie plany secesyjne), jak również Zagłębie Ruhry (kontrola czterech wielkich mocarstw). Jednak tereny leżące na wschód od Odry i Nysy pokazano jako tereny uznane jednomyślnie za polskie.

Oto jak w świetle tej mapki wygląda rewizjonistyczna nagonka Adenauera i jego kliki, wrzaski propagandy amerykańskiej o rzekomej tymczasowości granicy na Odrze i Nysie. Jak widzimy, polityka kłamstwa i oszczerstwa mści się na ich własnych autorach. Dokumenty nie kłamią.

Praca polityczna i współzawodnictwo zobowiązaniowe

źródłem osiągnięć załogi s/s „Narwik”

W MROŻNE zimowe przedpołudnie dnia 13 stycznia br. potężny głos syreny s/s „Narwik” obwieścił Gdyni wyjście statku w daleki, południowy rejs do Chin Ludowych. Z chwilą zakończenia manewrów i po odejściu holownika, który wyprowadził z portu ociężałego na pozór olbrzymia, marynarze przystąpili do swej codziennej pracy. Cześć załogi zabrała się do mycia pokładu po załadunku, inni z oficerem wachtowym i radiotelegrafistą objęli służbę na mostku, a mechanicy i palacze zeszli na dół do maszynowni.

Tak rozpoczął się stachanowski rejs s/s „Narwik”. W czasie tej podróży bowiem załoga osiągnęła poważne sukcesy, dzięki którym znalazła się w I etapie współzawodnictwa PMH w czołówce naszej floty handlowej.

REALIZUJEMY NASZE ZOBOWIĄZANIA

Patriotyczna postawa, entuzjazm i ofiarności w pracy i poczucie wiarę we własne siły — oto, co cechuje załogę w ciągu całego rejsu. Ocy wszystkich codziennie śledzą z napięciem krzywe grafików, które orientują nas o osiągnięciach każdego dnia w zakresie powiększenia szybkości handlowej statku, uzyskania oszczędności bunkru, oliwy i wody słodkiej. Na grafikach jak na ekranie uwidaczniają się rezultaty podejmowanych zobowiązań produkcyjnych, które miały głównie na celu skrócenie czasu trwania rejsu, utrzymanie jednostki w dobrym stanie technicznym i zmniejszenie zużycia materiałów rozchodowych.

A zobowiązań podjęliśmy wiele. Dla uczczenia 10 rocznicy powstania PPR postanowiliśmy przetrzymać w drodze z Adenu do Colombo 500 ton węgla z międzypokładu III ładowni do głównego bunkra w czasie 750 roboczogodzin. Czyn ten wykonaliśmy w 440 godzinach dzięki temu, że mimo tropikalnego upału wszyscy bez wyjątku pracowali z zaparciem i poświęceniem. W pracy tej wyróżnili się ZMP-owcy z załogi pokładowej, felcer tow. Lasek i oficer KO tow. Duszyński.

Solidaryzując się z postępową opinią całego świata w sprawie zawarcia traktatu pokojowego ze zjednoczonymi, demokratycznymi Niemcami na podstawie propozycji radzieckich i przeciw odradzaniu neo-hitlerowskiego Wehrmachtu w Niemczech zachodnich, postanowiliśmy skrócić czas podróży o 9 dni, zaoszczędzić 480 ton węgla, 110 ton wody słodkiej i 430 kg oliwy.

Po 54 dniach podróży dotarliśmy 8 marca br. do Chin północnych, wykonując nasze zobowiązania z poważną nadwyżką.

60 rocznicę urodzin Prezydenta

RP Bolesława Bieruta i Święto 1 Maja witaliśmy czynami produkcyjnymi. Z dała od kraju na dalekich wodach południowych w dniu 29 marca odbyło się zebranie załogi. Nie trzeba było dużo mówić. — Skróćmy czas podróży z Dalekiego Wschodu o 7 dni, zaoszczędźmy 250 ton węgla, 150 ton wody i 100 kg smaru — padło zobowiązanie zespołowe. Nie skończyło się jednak na tym. Każdy członek załogi pokładowej, maszynowej czy hotelowej pragnął zamianować swą solidarność z masami pracującymi całego świata, walczącymi o pokój, demokrację i socjalizm. Po chwili tow. Kowalczyk podjął się opokania z rdzy i przemalowania i windy ładunkowej. Kolejno padły indywidualne zobowiązania tow. Litewskiego, Pączka, Derewicza, Duszyńskiego i pozostałych członków załogi. W przeciągu kilku minut podjęto zobowiązania na około 720 roboczogodzin. Podczas, gdy nad bohaterską Koreą walczyli śmiertelnością bombowce ludobójców amerykańskich i tysiące rannych leży w szpitalach, u nas padają słowa mówiące o pracy, pokoju i szczęśliwym życiu. Nie lekamy się anglo - amerykańskich podżegaczy, bowiem razem z całym obozem pokoju krocymy jasną i pewną drogą, budując pod kierownictwem Prezydenta RP Bolesława Bieruta w ofiarnym wysiłku mas bogactwo i siłę Polski Ludowej.

I ten Czyn wykonaliśmy chlubnie. Natychmiast wysłaliśmy depeszę do Towarzysza Bieruta, w której donieśliśmy o odbyciu dodatkowej podróży na trasie Rotterdam — Lulea — Gdynia, i przewiezieniu 10.000 ton rudy poza planem.

PODSTAWA TRWAŁYCH OSIĄGNIĘC — PRACA POLITYCZNA

Realizacja tak śmiałych zobowiązań wymagała zgrania załogi w organiczną całość i rytmicznego wysiłku wszystkich. Skąd brała się ta niespożyta energia wśród nas mimo pracy w trudnych tropikalnych warunkach?

Świadomość polityczna, socjalistyczny styl pracy, umiowanie Ludowej Ojczyzny — oto źródła, które zasilają energią załogę s/s „Narwik”.

W Port Saidzie, Adenie i Colombo widzieliśmy ucisk, nędzę i wyzysk mas pracujących obok luksusowych wili i bogactwa angielskich kolonizatorów. Jakże inaczej jest w naszej Ojczyźnie, gdzie gospodarzem kraju jest lud pracujący miast i wsi.

Po przejściu Morza Śródziemnego zaszliśmy do Port Saidu, gdzie widzieliśmy angielskie okręty wojenne, przysłane tu po to, aby udarmić opór wyszukaną i gnębioną od 70 lat ludność egipskiej.

Idąc Kanałem Sueskim przez Jezioro Gorzkie w pobliżu Ismaili, słyszeliśmy odgłosy bombardowania gór, w których ukryli się powstańcy egipscy. W Adenie byliśmy naoczniymi świadkami wyzysku i nędzy Arabów, którzy pracowali za 4 szylingi na dobę, tworząc żywy taśmowiec przy bunkrowaniu węgla na statki. Pomimo niskiej płacy, biją się formalnie o tę pracę, choć zarobione pieniądze nie wystarczają na całodzienne wyżywienie, a o kupnie taniego nawet ubioru nie ma oczywiście mowy.

Byliśmy również w porcie Colombo, gdzie zabieraliśmy dodatkowy ładunek towaru. Miasto jest małowładnie położone, wszędzie bujna roślinność, lecz piękno natury przyćmiewa bieda ludności tubylczej. Ciężka, z powodu braku urządzeń przeładunkowych, praca w porcie jest nisko opłacana.

To właśnie widok bezlitosnego wyzysku człowieka przez człowieka w krajach kolonialnych i zrozumienie przemian, jakie dokonywały się w Polsce po ustanowieniu władzy ludowej, pobudzały nas do wyteźnej pracy.

O ciągłe pogłębianie świadomości społeczno - politycznej wśród załogi troszczy się organizacja partyjna, której sekretarzem jest tow. Litewski. Nie kto inny, jak aktywny partyjny nauczyciel socjalistycznego stylu pracy, troski o mechanizmy i sprzęt, przejawiający się w remontach zapobiegawczych i w ciągłym usuwaniu usterek. W Colombo załoga maszynowa usunęła przecieki, powstałe w trakcie podróży w kotle nr 3, a w Chinwangtao w kotle nr 2 i 3. Organizacja partyjna nauczyła nas ambitnie walczyć o plan. W toku tej walki wyrosli nowi przodownicy pracy — młodzieżowcy Pisz, Stasiak, Kościelniak, Gajster, Salkowski, członek Związku Komunistycznej Młodzieży Grecji Gudkiddis, tow. Kowalski, Bugaj i Kukliński.

Aktywni partyjnemu dzielnie pomaga organizacja ZMP z jej przewodniczącym tow. Derewiczem na czele. Młodzieżowcy rozwinieli szeroką działalność polityczną i organizacyjną. Spośród swoich członków wyłonili kolegium redakcyjne, które dwa razy w miesiącu wydaje żywo ilustrowaną gazetkę ścienną, organizuje dyskusje na aktualne tematy itp.

Również, szkolenie partyjne i stopnia i zawodowe dopomogło nam w realizowaniu poważnych zadań przewoźnych. Szkolenie ideologiczne, na które uczęszczają poza członkami partii również ZMP-owcy, prowadzone jest na odpowiednim poziomie.

ŻYCIE SPOŁECZNE ZAŁOGI

Ujęcie dla naszych zainteresowań społecznych i wychowanie do pracy

znajdujemy w pięknej, bogato wyposażonej świetlicy. Ciężki i nieznosnie długi byłby dla nas ten rejs, gdyby aparat KO przy PLO w trosce o marynarzy nie zapewnił nam przyjemnych rozrywek. W świetlicy spędzamy wszystkie pozasłużbowe godziny. W niej dosłownie tętni życie kulturalno - oświatowe. Piękne dekoracje przygotowane przez ZMP-owców, ciepły braterski nastrój sprawiają, że zapominamy, iż jesteśmy setki i tysiące mil od naszej ukochanej Ojczyzny.

Utworzone z inicjatywy podstawowej organizacji partyjnej koło TPPR oprócz zebrani poświęconych bratniemu Związkowi Radzieckiemu, organizuje wieczorki artystyczne z występami solowymi marynarzy i chóru młodzieżowego pod kierownictwem asystenta ochmistrza tow. Saroty oraz wydaje regulamin, podobnie jak koło ZMP, gazetkę ścienną. Zrodziła się nawet piosenka o „Narwiku”, która na nutę „Wesoła marynarska wiaro” z werwą — aż serce się śmieje — śpiewa cała załoga.

Drogie naszym sercom rocznice czciliśmy nie tylko czynem. W 34 rocznicę utworzenia Armii Czerwonej — wyzwolicieli Europy spod jarzma hitlerowskich barbarzyńców z inicjatywą koła TPPR urządzona została akademicka, na którą złożyły się referat o okolicznościach oraz występy deklamatorów i chóru statkowego. W Chinach w czasie postoju w Chinwangtao obchodziliśmy 10 rocznicę służby s/s „Narwik” pod polską banderą. Uroczystość tę poprzedziły liczne przygotowania. 11 marca br. wieczorem przybyli na akademie zaproszeni goście: tow. Cegielski, przedstawiciel aparatu KO w Tientsinie, przedstawił Komunistycznej Partii Chin, Chińskiej Młodzieży Komunistycznej i Związku Marynarzy Chińskich. Referat wygłosił tow. Derewicz, a część artystyczną wypełniły występy amatorów naszego zespołu artystycznego. Najwięcej oklasków zebrał tow. Łoś, który wystąpił w partii solowej, grając radzieckie pieśni wojskowe na ustnej harmonijce. Na zakończenie akademii chińscy goście złożyli na ręce kapitana dar w postaci haftowanego na jedwabiu portretu wodza Chin Ludowych Mao Tse-tunga.

Tak oto dzięki pracy politycznej i współzawodnictwu zobowiązaniowemu załoga s/s „Narwik” osiąga coraz lepsze sukcesy w swej walce o przedterminowe wykonanie zadań statku. Jej wysiłkiem i wysiłkiem innych załóg naszych statków umacnia się siła Polski Ludowej na morzu.

JANUSZ SOBIERAJSKI
ANTONI MIKULSKI
RYSZARD ŚLUSARZ

Korespondenci z s/s „Narwik”

ŚWIĘTO ROBOTNICZEJ WALKI

We wszystkich zakątkach kuli ziemskiej masy pracujące całego świata manifestowały w dniu Święta 1 Maja pod znakiem walki o pokój, demokrację i socjalizm. Narody krajów demokracji ludowej, które raz na zawsze wyzwoliły się z nieweli kapitalu, obchodzili święto pierwszomajowe w atmosferze dumy i radości z osiągniętych sukcesów w swej pokojowej, twórczej pracy.

W obecności Generalissimusa Stalina odbyła się w Moskwie imponująca manifestacja ludności, w której wzięło udział ponad milion osób. Wykazała ona raz jeszcze potęgę Związku Radzieckiego i moralno-polityczną jedność jego narodów.

Nie zabrakło sztafardów pierwszomajowych na ulicach miast w krajach kapitalistycznych. W Paryżu, Londynie, Rzymie, Nowym Jorku dzień 1 Maja przeszedł pod znakiem wzmożonej walki mas pracujących przeciwko polityce nędzy, wyzysku i wojny. Tam, gdzie sięga brutalna przemoc imperializmu, ulice zaczęły się od krwi zabitych i rannych.

Dnia 1 maja odbyła się w Tokio olbrzymia demonstracja, w której wzięło udział ponad 300.000 robotników i studentów. Przeciwko demonstrującą ludność rząd japoński skoncentrował 25.000 policjantów, którzy przy pomocy gazów łzawiących i broni usiłowali rozprościć pochód. Gdy próby policyjne spęzły na niczym, a demonstranci dotarli pod pałac Hirohito i kwatery główne gen. Ridgwaya, policja otworzyła ogień. Wskutek tych brutalnych ataków 8 osób poniosło śmierć, a około 1.500 osób odniosło rany. Policja dokonała masowych aresztowań.

Również kolonizatorzy francuscy zabronili manifestacji 1-majowych w Tunisie. W związku z tym w stolicy Tunisu i in-



nych miastach odbyły się demonstracje protestacyjne. Dokerzy tuniscy ogłosili na znak protestu powszechny strajk. W porcie Alger oddziały gwardii ruchomej zaatakowały manifestujących dokerów. Ale mordercze strzały nie osłabiły walki narodów w krajach kolonialnych i zależnych o wyzwolenie narodowe i społeczne.

BRUTALNE POGWAŁCENIE ZOBOWIĄZAŃ WOBEC JAPONII

Manifestacje pierwszomajowe w Tokio i w wielu innych miastach Japonii, w których uczestniczyło ponad 2 miliony osób, były odpowiedzią narodu na pogwałcenie przez polityków z Wall Street wszelkich umów międzynarodowych i odbudowę militarystyki japońskiej.

Nowym krokiem na tej drodze była ratyfikacja przez Kongres USA „traktatu pokojowego”, za którego z pogwałceniem odpowiedzialni międzynarodowych po rozumieniu w sprawie Japonii i bezprawna likwidacja Rady socjalistycznej dla Japonii, utworzonej na mocy uchwały moskiewskiej konferencji ministrów spraw zagranicznych ZSRR, USA, Wielkiej Brytanii, do której przystąpiły także Chiny. Organ ten miał na celu czuwanie nad wykonaniem międzynarodowych uchwał podjętych w sprawie Japonii, a przede wszystkim nad sprawą demilitaryzacji i demokratyzacji tego kraju. Ukoronowaniem bezprawnej polityki rządu USA wobec Japonii było rozwiązanie Komisji Dalekowschodniej, gdyż dalsze jej istnienie kępowało amerykańskich imperialistów w realizacji planów przekształce-

nia tego kraju w bazę strategiczną na Dalekim Wschodzie.

PRZECIW SIŁOM AGRESJI

Pod hasłem zjednoczenia Niemiec odbyły się obchody pierwszomajowe w Berlinie i w innych miastach niemieckich oraz manifestacje z okazji święta narodowego Niemieckiej Republiki Demokratycznej — rocznicy wyzwolenia Niemiec przez Armię Radziecką. W odczucie rosnącej presji narodu niemieckiego i na rodów całej Europy domagających się pokojowego rozwiązania sprawy Niemiec, imperialiści amerykańscy gorączkowo przyspieszają tempo swych przygotowań wojennych w Niemczech zachodnich. Ukoronowaniem tych przygotowań ma być podpisanie między „rządem” Adenauera a trzema mocarstwami zachodnimi wojennego „układu ogólnego”, który ma na celu utrwalenie podziału Niemiec, za legalizowanie okupacji Trizonii, oficjalne odrodzenie agresywne go Wehrmachtu jako kluczowej siły „armii europejskiej” i formalne włączenie Trizonii do amerykańskiego systemu agresji w Europie zachodniej.

Naród niemiecki odrzuca kategoricznie ich politykę. Z każdym dniem przybiera na sile opór narodu niemieckiego przeciwko „układowi ogólnemu”. Pod naciskiem opinii niemieckiej posłowie do Bundestagu, chcąc jeszcze bardziej odroczyć moment podpisania „układu ogólnego” zażądali dokładnego prze studiowania go przed podjęciem uchwały. Pod naciskiem mas pracujących wiele partii, nawet burżuazyjnych, bądź wręcz

odmawia udzielenia Adenauerowi swego poparcia bądź zgłasza bardzo poważne zastrzeżenia co do treści „układu ogólnego”.

W przemówieniu pierwszomajowym w imieniu całego narodu niemieckiego prezydent NRD, Wilhelm Pieck powiedział, że Niemcy nigdy nie uznają „układu ogólnego”, że będą do końca walczyć o zjednoczenie kraju na demokratycznych podstawach. Jego słowa są dziś programem wszystkich patriotów niemieckich.

O POLSKIE POTĘŻNĄ I SZCZĘŚLIWĄ

Naród polski popiera w pełni poczynania Niemieckiej Republiki Demokratycznej o zawarcie traktatu pokojowego na podstawie propozycji ZSRR ze zjednoczonymi, pokojowymi, demokratycznymi i suwerennymi Niemcami, bowiem w takim rozwiązaniu sprawy niemieckiej widzi zagwarantowanie pokoju w Europie.

Pod hasłami pokoju i przyjaźni między narodami pod sztandarami walki o Polskę pełną i szczęśliwą, naród polski radzi i dumnie obchodzi dzień międzynarodowej solidarności mas pracujących.

Wyrazem tego była potężna kampania zobowiązań produkcyjnych dla uczczenia 60-letnia urodzin Prezydenta RP Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja. Czyn ten przyczynił się do dalszego rozwoju gospodarczego i kulturalnego naszego kraju.

W Warszawie przebiegała 1-majowa predeflowała ponad 400 tysięcy uczestników pochodu, w Łodzi — 350.000 osób, w Gdańsku — 140.000, w Szczecinie — 120.000.

Pod ręką z polskimi towarzyszami maszerowali w Gdańsku członkowie załóg statków chińskich i innych krajów, dając wyraz solidarności z bojownikami o pokój i postęp we wszystkich krajach.



Czas najwyższy zająć się zmianą stylu pracy rezerwy PMH

W POLSCE Ludowej, dzięki socjalistycznej polityce zatrudnienia zagadnienie stałości pracy w flotie zostało rozwiązane przez utworzenie rezerwy marynarzy, gwarantującej — w przeciwstawieniu do przedwójkowych warunków pracy — w żegludze morskiej — stałość pracy. Członkowie rezerwy są objęci pełną umową i spełniają przejściowo czynności zastępcze na lądzie związane z pracą w ich zawodzie, przy czym wynagrodzenie równa się uposażeniu zasadniczemu na ostatnio zajmowanym stanowisku. Czas przebywania w rezerwie zależy się automatycznie do służby, obejmuje więc zarówno prawo do urlopu jak i do zasiłków rodzinnych, opieki lekarskiej itd.

Jest wielu marynarzy w rezerwie, którzy doceniają opiekę Państwa Ludowego, sumiennie i przykładnie wypełniają swoje obowiązki. Do takich należą: marynarz Jan Mudlań, stward Ryszard Wolski, st. marynarz Jerzy Czufryn, st. motorzysta Edmund Bałucki i wielu innych. Obok jednak uświadomionych marynarzy będących obecnie w rezerwie jest wielu takich, którzy nie popielają jeszcze należycie troski i opieki państwa. Marynarze ci nie zawsze podchodzą społecznie i patriotycznie do obowiązków, takie są na nich nakłada w czasie przebywania w rezerwie.

Znajdując to swój szczególny wyraz w braku dyscypliny pracy, w częstym traktowaniu pracy zastępczej jako zło konieczne, w próbach przebiegania w zaproponowanej pracy itd.

Zdarza się często, że przysyłani na „dejamankę” marynarze po prostu nie zgłaszają się do pracy. Np. w dniu 19 i 20 lutego br. praktykant hotelowy **Zdzisław Świątek** nie zgłosił się w ogóle na m/s „General Bem”, a z przykrością trzeba powiedzieć, że wypadki te nie należą do wyjątków.

Nagminnie są wypadki, że członkowie rezerwy na skutek słabej kontroli spóźniają się do pracy lub też przedwcześnie ją opuszczają. Np. w styczniu br. praktykant hotelowy **Władysław Ławniczak** samowolnie zszedł ze statku s/s „Solidex” na 2 godziny przed zakończeniem pracy.

PRZYCZYNY NIEDOCIĄGNIĘĆ W PRACY REZERWY PMH

Obok braku należytego uświadomienia części marynarzy rezerwy i słabych wyników, jak brak większego zainteresowania pracą za stępczą i poważne rozluźnienie dyscypliny pracy, źródłem niedociągnięć w stylu pracy rezerwy PMH jest przede wszystkim wadliwość w organizowaniu pracy dla marynarzy przez Sekcję Rezerwy.

Niedostateczna praca organizacyjna Sekcji Rezerwy i brak planowości powoduje, że marynarze przebywają w rezerwie często po 8, 9 i

więcej miesięcy. Np. motorzysta **Maliszewski** był w ciągu całego roku zatrudniony na statku zaledwie 5 tygodni.

Znane są fakty, że kierownictwo rezerwy nie wie często, do jakiej pracy przydzielił marynarzy i daje im bezpłatny wolny dzień, jak to ostatnio miało miejsce z III mechanikiem **Janem Trzeciakiem**, któremu przyznano kilkakrotnie wolne, bezpłatne dni pracy. Świadczy to, że kierownictwo rezerwy lekceważy podstawowe zadania racjonalnej gospodarki kadrami.

Dużą ilość marynarzy Sekcja Rezerwy kieruje codziennie do pracy w Remontowej Obsłudze Statków. Stosowano dotychczas metodę, że nadwyżkę rezerwy odsyłało do ROS bez zapotrzebowania i porozumienia z ROS. Wskutek tego wynikały trudności w przydzielaniu marynarzom pracy. Sytuację pogłębia fakt, że Sekcja Rezerwy przysyła ich w różnych porach dnia, często po skiero-owaniu brygad roboczych ROS na określone odcinki pracy.

Zdarza się także, że Sekcja Rezerwy kieruje niewłaściwie pracownikami, np. motorzystę na statek parowy, a palacza na statek motorowy, co świadczy o wybitnie złym stylu pracy Sekcji.

Systematyczne spóźnianie się do pracy członków rezerwy w ostatnich tygodniach spowodowane jest również m. in. tym, że dotychczas nie rozwiązano sprawy stałych przepustek dla rezerwy. Kierowani na statki marynarze rezerwy udają się najpierw do biura przepustek Komendy Straży Obiektów Portowych, tracąc wiele cennego czasu w oczeki-kiwaniu na wystawienie jednorazowych przepustek. Rzecz jasna, że w tych warunkach nie może być mowy o pełnym wykorzystaniu 8-godzinnego dnia roboczego przez kierowanych do prac zastępczych marynarzy. Wina za ten stan rzeczy ponosi obok Sekcji Rezerwy również Dział Kadr PLO, który nie dopilnował, aby sprawę przepustek dla marynarzy załatwiono w sposób bardziej uproszczony.

Objawy rozluźnienia dyscypliny pracy wśród marynarzy rezerwy są wyraźnym rezultatem niedostatecznej kontroli nad ich pracą zarówno ze strony Sekcji Rezerwy jak i kierownictwa statków, tym bardziej, że brygadziści, do których się marynarzy przydziela, nie zawsze wywiązują się należycie ze swoich obowiązków.

Beztroski stosunek do spraw marynarzy rezerwy, niedostateczna kontrola nad ich pracą, niedociągnięcia w systemie przydzielania prac zastępczych dla rezerwy ze strony pracowników Sekcji Rezerwy doprowadzają do bezproduktywnego marnotrawstwa czasu. W dniu 24 marca br. Sekcja Rezerwy skierowała

bez zapotrzebowania na statek „Wrocław” trzech marynarzy, którzy czekali od rana do godz. 15 na nabrzeżu, zanim została dokonana odprawa i inne czynności związane z wejściem statku do portu. Marynarze ci wrócili około godz. 16 do Sekcji bez wykonania jakichkolwiek prac na statku. Również w styczniu Sekcja Rezerwy w Nowym Porcie skierowała na statek „Śląsk”, za miast zapotrzebowanych 4 marynarzy — 15, których mechanik tego statku nie mógł zatrudnić. Na skutek tego marynarze ci zmarnowali prawie cały dzień.

Podobnych wypadków braku planowości i wyraźnej linii w pracy Sekcji Rezerwy można by, mnożyć. Wszystkie one świadczą o potrzebie dokonania poważnej rewizji dotychczasowych metod kierowania rezerwą marynarzy. Tkwią tu oszczędności, które przecież liczą się w walce o plan PMH.

ZANIEDBANY ODCINEK WYCHOWANIA SPOŁECZNO-POLITYCZNEGO

Na zły styl pracy rezerwy, obok wykazanych błędów organizacyjnych Sekcji Rezerwy, w wysokim stopniu wpływa niedostateczna praca polityczna i społeczna organizacji partyjnej rezerwy i związku zawodowego. Wynikiem niedoceniania ważności tego odcinka jest dość poważna demobilizacja wśród marynarzy rezerwy, której można zapobiec jedynie przez wzmocnienie pracy polityczno-wychowawczej i otoczenie marynarzy rezerwy większą niż do tej pory opieką.

Dotychczas Dyrekcja CZ PMH Dział Szkoleniowy CZ PMH i Dział Kadr PLO nie zrobiły nic, albo prawie nic, w kierunku organizowania np. doszkalania zawodowego (wygłaszanie pogawędek i referatów), które umożliwiłoby marynarzom zapoznanie z nowymi, postępowymi metodami organizacji i pracy oraz systematyczne podnoszenie kwalifikacji zawodowych. Także organizacja związkowa, jak do tej pory, nie wykazała żadnego zainteresowania sytuacją marynarzy rezerwy i w żadnej formie nie dopomogła kierownictwu w wychowaniu i podnoszeniu uświadomienia społecznego marynarzy oraz w wyrabianiu w nich socjalistycznego stosunku do pracy i obowiązków służbowych.

Nie winy jest oddziałowa organizacja partyjna PZPR rezerwy, która nie przejawiała dotychczas większej troski i działalności w zakresie kształtowania oblicza moralno-politycznego swoich członków. Nie zatem dziwnego, że nawet towarzyszy partyjnych rezerwy cechuje np. brak dyscypliny partyjnej, znajdujący swój wyraz w słabej frekwencji na zebraniach. Szkolenie partyjne odbywa się nieregularnie. Członkowie nie otrzymują zleceni partyjnych.

Dotychczas także nie zorganizowa-

no grup agitatorów. Część winy za tę sytuację spada również na aparat kulturalno-oświatowy przy Polskich Liniach Oceanicznych oraz oficerów K. O. znajdujących się w rezerwie, którzy nie dopomogli kierownictwu administracyjnemu ani organizacji partyjnej i związkowej w pracy masowo-wychowawczej wśród marynarzy rezerwy.

Nie dziwnego, że pobyt w rezerwie zamiast podnosić poziom polityczny, zawodowy i ogólny marynarzy, wpływa na nich demoralizująco. Aby zmienić niezdrowe stosunki, trzeba przede wszystkim zlikwidować braki i niedociągnięcia organizacyjne w kierownictwie rezerwy i stworzyć stały aparat K. O. dla rezerwy PMH.

Jedną ze słusznych dróg pełnego wykorzystania rezerwy marynarzy winna być również inicjatywa dyrekcji PMH nawiązania łączności ze stoczniami i Zarządem Portu Gdańsk - Gdynia w celu zatrudnienia tam marynarzy, których kierownictwo często nie wie, gdzie przydzielić do pracy. Z problemem zatrudnienia łączy się konieczność stworzenia instytucji stałych brygadzystów i konieczność przydzielania roboty dla poszczególnych grup marynarzy już na wieczór dnia poprzedzającego robotę jak również zorganizowanie aparatu kontrolującego wykonanie pracy.

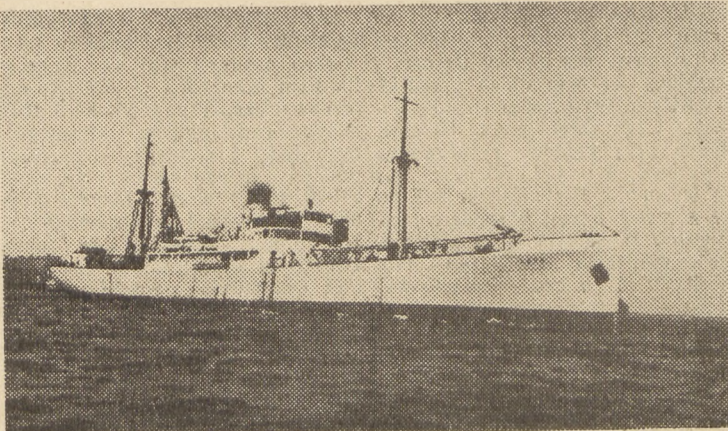
Zadanie dla organizacji partyjnej i związkowej — to podnieść poziom szkolenia ideologicznego i objąć nim także bezpartyjnych marynarzy. Trzeba także jak najprędzej zorganizować doszkalanie zawodowe, aby umożliwić marynarzom podniesienie kwalifikacji zawodowych i pełne wykorzystanie czasu spędzonego w rezerwie. Związek zawodowy i organizacja młodzieżowa ZMP winny wśród marynarzy rezerwy rozwinąć szeroką działalność kulturalno-oświatową i wciągnąć do pracy aktywistów związkowych i ZMP-owców.

Sytuacja, która wytworzyła się w rezerwie, wymaga jak najszybszego wniesienia w jej sprawy i głębszego niż dotychczas zainteresowania ze strony dyrekcji PMH, związku i partii.

EMIL PIECHOWICZ

Załoga s/s „Lech” pracuje nadal w tempie zobowiązań

ZALOGA s/s „Lech” już w dziale maszynowym w trosce o obniżenie kosztów własnych swej jednolitej swe zobowiązania produkcyjne, podjęte dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bie- I tak np. zdecydowano, że naprawa rury i Święta 1 Maja. Realizacja sterówki wykona załoga we własnych przyniosła gospodarce narodowej 5.547,22 zł oszczędności. Po wykonaniu tych zobowiązań w portach przygotowując materiał na statek w każdym momencie był gotowy do eksploatacji. Również zapobiegawczy remont mechanizmu maszynowego zabrał się na ko- niższych pomocniczych wykonywalejną naradę produkcyjną. Celem tej było kolektywne omówienie re- montów okresowych i rozplanowa- Podobnie zdecydowano i w wielu innych wypadkach. Jedynie remont



S/s „Lech” wychodzi w morze

Zarówno bowiem kierownictwo działu jak i cała załoga maszynowa rozumieją, że realne planowanie, które ma zapewnić przegląd i remonty wszystkich mechanizmów i urządzeń oraz usunięcie najmniejszych nawet usterek — powinno opierać się na uwagach i spostrzeżeniach wszystkich członków załogi.

Według kwartalnego planu, na miesiąc maj przewidziana była naprawa ejektora, dotarcie zaworów i wyfrezowanie gniazdek oraz remont armatury kotłowej. Na naradzie jednak wyłonili się nowe usterek, jak np. wymiana koszulki i suwaka wysokiego ciśnienia przy maszynie głównej, remont kondensatora chłodni oraz naprawa sterówki. Są to bardzo poważne prace i załoga szczegółowo analizowała własne możliwości. Prace te bowiem przeznaczone są do wykonania na stocznię, ale marynarze

suwaka wysokiego ciśnienia i kondensatora chłodni postanowiono zlecić stoczni z powodu braku na statku potrzebnych do tych robót urządzeń technicznych i narzędzi.

Załoga „Lecha” podobnie jak i cały szereg innych jednostek naszej floty handlowej zrozumiała, że odciążenie stoczni od napraw, które można wykonać na statku przez podniesienie wydajności pracy i stosowanie nowatorskich pomysłów, pozwoli naszym stoczniom na przyspieszenie budowy nowych jednostek, a tym samym zwiększenie tonażu naszej floty w szybszym czasie niż zaplanowano.

Przeprowadzanie regularnych nadzórów, omawianie z całą załogą zadań i analizowanie możliwości własnego statku jest słuszną drogą, na której nasi marynarze coraz częściej wykrywają cenne dla naszej gospodarki rezerwy produkcyjne.

L. I. J.

Korespondenci z s/s „Lech”

Zwiększenie zdolności eksploatacyjnej statków i oszczędności wynikiem zobowiązań 1 - majowych

Czyn produkcyjny dla UCZCZENIA 60 ROCZNICY URODZIN PREZYDENTA BOLESŁAWA BIERUTA i ŚWIĘTA 1 MAJA dopomógł wielu przedsięwzięciom naszych statków handlowych i lepiej wykonać plany eksploatacyjne oraz uzyskać dodatkowe oszczędności. Obecnie załogi starają się wykorzystać doświadczenia z przebiegu realizacji zobowiązań, by w każdym momencie pracy wykorzystały wszystkie rezerwy produkcyjne dla zapewnienia pomyślnego wykonania planów.

40 STATKÓW Polskiej Marynarki Handlowej, rozsiadanych po szlakach morskich całego świata odpowiadając na wezwanie Pa-Fa-Wagu, aby czynem produkcyjnym uczcić 60 rocznicę urodzin Towarzysza Bieruta i Święta 1 Maja. Do dnia 1 maja ponad 30 jednostek nadesłało z morza telegramy o zrealizowaniu podjętych zobowiązań. Pozostałe jednostki podjęły zobowiązania długofalowe i ocena z perspektywy tak krótkiego czasu nie dałaby rzeczywistego obrazu ich wartości.

Skrócenie rejsów i postojów w portach, przygotowanie we własnym zakresie jednostek do przyjęcia zwiększonej masy towarowej, oszczędność bunkru i innych materiałów rozchodowych, objęcie statków w socjalistyczną opiekę, wykonywanie remontów we własnym zakresie — oto zasadnicza treść tych zobowiązań. Realizacja ich przyniosła gospodarce narodowej oszczędności na ogólną sumę 325.348 złotych, 1.500 funtów angielskich i 5.172 dolary. Oszczędności materiałowe wyrażają się cyframi: 5.321 kg smarów, 805 ton różnego paliwa, 220 ton wody słodkiej oraz innych materiałów rozchodowych. Na podkreślenie zasługuje fakt, że wiele statków zobowiązało się systematycznie zmniejszać zużycie wszelkich materiałów rozchodowych. I tak np. s/s „Bytom” podjął się zmniejszyć zużycie wszystkich materiałów o 30 proc. w odniesieniu do bunkru stanowiącego 1 tonę dziennie. M/s „Mickie-

wicz” przez usprawnienie obsługi mechanizmów i lepszą organizację pracy, postanowił zaoszczędzić 10 proc. wszystkich materiałów.

Objęcie urządzeń i mechanizmów statku pod socjalistyczną opiekę pozwoliło załogom wielu naszych statków usprawnić pracę mechanizmów, podnieść kwalifikacje opiekujących się nimi marynarzy, a tym samym osiągnąć efektywne wyniki, jak zwiększenie szybkości, a co za tym idzie skrócenie czasu podróży przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia materiałów rozchodowych. I tak np. załogi statków „Bug” i „Gliwice” skróciły swe podróże łącznie o 15 dni, odbywając w myśl zobowiązania 3 podróże na zaoszczędzonym paliwie i smarach, nie przedłużając jednakże planowanego czasu rejsu swoich rejsów.

S/s „Narwik” w czasie przewożeniu na rejs do Chin Ludowych wykonał dodatkową podróż na trasie Rotterdam — Lulea — Gdynia na zaoszczędzonym paliwie i smarach. S/s „Pokój” zaoszczędził 70 ton ropy i 70 ton wody słodkiej, skracając jednocześnie czas trwania ostatniej podróży o 3 dni.

Analizując meldunki o realizacji podjętych zobowiązań należy podkreślić, że załogi wielu jednostek nie zadowolili się wykonaniem robot zadeklarowanych w pierwszych dniach. Marynarze nie zwolnili też pa swej pracy, gdy „Czyn” był już zrealizowany. Z tym samym zapałem i ofiarnością pracowali dalej. Toteż na dzień 1 maja załoga „Bawli” 1 tonę dziennie. M/s „Mickie-

zobowiązań w 120 proc., m/s „General Walter” — w 116 proc., m/s „Karpaty” — 118 proc., s/s „Marchlewski” — 150 proc. i wiele innych.

Załogi niektórych jednostek, aby uzyskać jeszcze lepsze rezultaty, podwyższały swe zobowiązania. Do takich statków należą s/s „Narwik”, m/s „General Bem”, m/s „Piast”, m/s „Morska Wola” i inne. Załogi tych statków zrozumiały, że czyn produkcyjny — to nie okresowy zryw dla osiągnięcia jednorazowych efektów. Celem zobowiązań podejmowanych z okazji wielkich rocznic jest wykrywanie ukrytych rezerw, usprawnianie organizacji pracy dla podniesienia jej wydajności przy jednoczesnym zmniejszeniu wysiłku ludzkiego. Załogi jednostek „Bałtyk”, „Gliwice”, „Narocz”, „Elbląg”, „General Walter”, „Kołno”, „Nowa Huta”, „Warta” i wielu innych dzięki tak pojętym zobowiązaniom zwiększyły zdolność eksploatacyjną swych statków, obniżyły poważne koszty własne, uzyskując dodatkowe oszczędności materiałowe.

Przebieg realizacji zobowiązań dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta i Święta 1 Maja jest wyrazem głębokich uczuć miłości i szacunku pracowników naszej floty dla Pierwszego Obywatela Polski Ludowej. Jest jednocześnie dowodem, że marynarze PMH są świadomymi budowniczymi socjalizmu i bliskim im jest sprawa walki o podniesienie dobrobytu w naszym kraju, a tym samym umocnienie sił obozu pokoju na całym świecie.

Szeroka fala socjalistycznego współzawodnictwa, która ogarnęła załogi naszych statków jest realnym wkładem w walkę o pokój i realizację Planu 6-letniego w szerokiej frontie narodowym.

B. T.

M/t „Karpaty” zdobył proporzec przechodni współzawodnictwa pracy Polskich Linii Oceanicznych

Analizując pracę poszczególnych jednostek Polskich Linii Oceanicznych w I kwartale 1952 r., Komisja Wyników Współzawodnictwa Pracy PLO wyróżniła 10 przodujących statków. Na czoło tych jednostek wysunął się m/t „Karpaty”, odbierając proporzec przechodni „Tobrukowi”, przodownikowi ubiegłego etapu.

Zdobycie przez załogę m/t „Karpaty” pierwszego miejsca nie jest rezultatem okresowego zrywu. Statek ten i w ubiegłym etapie osiągnął bardzo dobre wyniki, zajmując w ogólnej klasyfikacji II miejsce.

Na dalszych miejscach w wyróżnionej „dziesiątce” przodujących jednostek znalazły się: m/s „Przyjaźń Narodów”, s/s „Śląsk”, s/s „Bytom”, m/s „Warta”, m/s „Piast”, m/s „Warmia”, s/s „Narwik”, s/s „Tobruk” i s/s „Jarosław Dąbrowski”. Załogi tych statków nie szczędziły wysiłku dla uzyskania jak najlepszych wyników eksploatacyjnych, podniesienia stanu technicznego jednostek i obniżenia kosztów własnych.

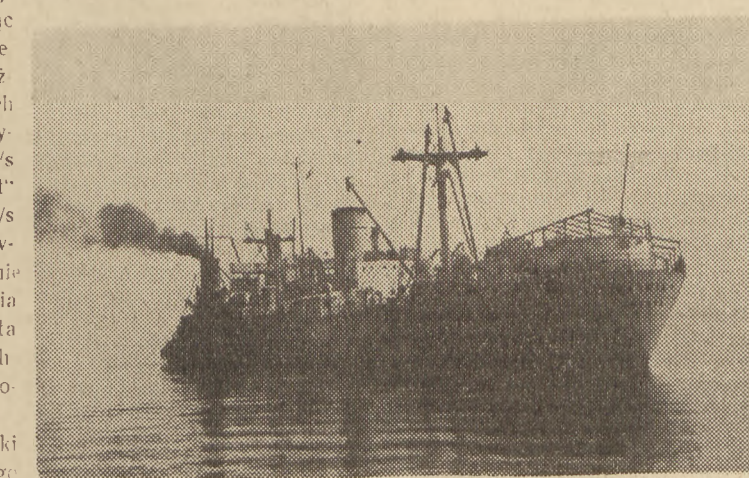
Na podkreślenie zasługują wyniki s/s „Śląsk”. Załoga tego starego statku mimo pracy w trudnych warunkach północnego Bałtyku wykonała plan za I kwartał br. w 111 proc. w tonach i 104 proc. w tonomilach. Ponadto marynarze opiekują się wzorowo powierzona im ma-

są towarową, przewożąc nawet w czasie sztormowej pogody cenne ładunki bez żadnych strat.

W indywidualnym współzawodnictwie tytuł przodownika pracy uzyskał: Władysław Kozłowski — asystent maszynowy z m/s „Waryński”, Georg Moshoutis — bosman z m/s „Warta” i Włodzimierz Pokojnikow — palacz z s/s „Śląsk”. Ponadto zostali wyróżnieni: Bernard Prusłowski — motorzysta z

m/t „Karpaty” i Józef Nowak — stward z m/s „Batory”.

W Remontowej Obsłudze Statków w Gdyni ze współzawodniczących między sobą w I etapie br. 18 brygad pierwsze miejsce zdobyła brygada remontów kotłowych. W indywidualnym współzawodnictwie między brygadami zwyciężyli: Władysław Wolak z brygady malarzy, Andrzej Kaczmarek z brygady stolarzy oraz Józef Ciechowski z brygady elektryków.



Jedno z czołowych miejsc wśród statków Polskich Linii Oceanicznych w I etapie półrocznego zrywu 1952 r. zajął s/s „Narwik”. O osiągnięciach i o sukcesach pismenych obywateli na statku z korespondencji, nadesłanej z morza przez członków załogi. Na zdjęciu: s/s „Narwik” wychodzi w daleki rejs.

Rybołówstwo MORSKIE



Co przyniosły gospodarce narodowej zobowiązania produkcyjne w rybołówstwie

W czynie produkcyjnym dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Towarzysza Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja niespotykaną dotąd ilość zobowiązań podjęli pracownicy rybołówstwa morskiego. Zobowiązania krótko- i długofalowe, ze wspólne i indywidualne podejmowały rybacy, pracownicy fizyczni i umysłowi we wszystkich przedsiębiorstwach, spółdzielniach i bazach. Czyn objął ponad 60 proc. ogółu pracowników rybołówstwa morskiego, a ponad 50 proc. już go wykonało. Przyniósł on miliony we korzyści naszej gospodarce narodowej. W samym tylko „Dalinorze” realizacja zobowiązań dała 1.100.000 zł, z czego 900.000 wypracowały załogi pływające. Partijni, ZMP-owcy i bezpartyjni walczyli w jednym szeregu o realizację czynu, wyrażając w ten sposób swoją postawę w walce o pokój i Plan 6-letni.

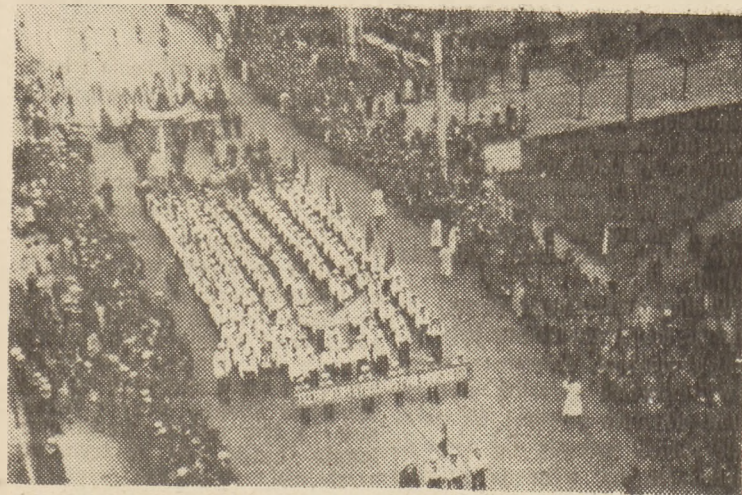
wiązań nie tylko rozwiązano wiele trudności produkcyjnych, lecz również wyróśli nowi ludzie, którzy swoimi osiągnięciami zakwalifikowali się do szeregów przodowników pracy. Doświadczenia z dwumiesięcznego okresu walki o wykonanie zobowiązań powinny stać się naszym trwałym dorobkiem w umiejętnościach przezwycięzania napotykaných trudności, a osiągnięcia poszczególnych ludzi i zespołów — wzorem godnym naśladowania. Np. czyn załogi s/t „Pluton” (szypier Zygmunt Nieścior), wykonany w 178 proc., przyniósł w sumie 162.120 zł oszczędności, jak również osiągnięcia spółdzielczego kutra „Gdy 16” z szyprem Eljaszem Jankowskim i wielu, wielu innych, których nie sposób w jednym artykule wymienić — świadczą o tym, że gdybyśmy umieli utrzymać załogi pływające w stałej i pełnej

tych, którzy w realizacji zobowiązań wysunęli się na czoło — będą najlepszą zachętą dla wszystkich pozostałych do wykazania się ofiarnością w pracy przez podejmowanie i wykonywanie zobowiązań produkcyjnych.

Trzeba również wyciągnąć wnioski odnośnie niewykonania podjętych przez pracowników zobowiązań. Analiza przyczyn niewykonania, pozwoli uniknąć na przyszłość podejmowania czynów nierealnych, wzmocni kontrolę ich wykonania oraz wskaże metody szybkiego i skutecznego przychodzenia z pomocą wykonawcom. Pozwoli ona również poznać takich, którzy łatwo deklarują wzmoczenie swojego wysiłku, lecz nie dbają potem o jego realizację.

Bogactwo doświadczeń zdobytych w okresie wielkiej fali zobowiązań z okazji 60-lecia Towarzysza Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja, nauczyło nas, że budzenie inicjatywy mas pracujących oraz operatywna pomoc udzielana zespołom i pracownikom indywidualnym w realizowaniu zobowiązań produkcyjnych, może zagwarantować wykonanie nawet najtrudniejszych zadań.

(w)



Uczniowie Technikum Rybołówstwa Morskiego w czasie manifestacji 1-majowej w Gdyni

Analiza zobowiązań produkcyjnych pracowników rybołówstwa morskiego wskazuje, że w wielu wypadkach ich realizacja pomogła przełamać dotychczasowe trudności w produkcji i usługach. Czyn rybaków dotyczył głównie zwiększenia wydajności połowów, wykonywania samoremontów w ramach socjalistycznej opieki nad statkami oraz uzyskania jak największych oszczędności w zużyciu sprzętu połowowego. Warsztatowcy walczyli o skrócenie remontów jednostek, pracownicy sieciarni — o wydajne zwiększenie produkcji sprzętu połowowego, a brzozyści przeładunkowe — o zwiększenie tempa pracy. W czasie walki o realizację zobowiązań, to wykonanie planu rocznego w rybołówstwie nie napotykałoby na poważniejsze trudności. Gdyby nasi warsztatowcy pracowali w tempie zobowiązań, przebieg remontów byłby w stosunku do roku ubiegłego — zgodnie z uchwałą Rządu — zmniejszone o połowę.

Zdobyte w marcu i kwietniu doświadczenia w umiejętności mobilizowania pracowników, pomoże kierownictwu poszczególnych przedsiębiorstw znaleźć najbardziej właściwą drogę do przełamania napotykaných trudności. Otoczenie specjalną opieką i sprawiedliwą, gęboko przemyślaną nagradzanie

Rodaczka z Czechosłowacji pozdrawia rybaków dalekomorskich

Wyprawa na Morze Barentsa naszych trawlerów: „Jowisza”, „Jupitera” i „Polesia” odbiła się szerokim echem w całym kraju. List otrzymany od naszej rodaczki zamieszkałej w Czechosłowacji świadczy o tym, że za granicą również interesowano się wynikami tej wyprawy.

Alfreda Brunclikova pracuje w fabryce zapatek „Solo” w Sušicach, gdzie zdobyła tytuł najlepszej pracownicy. O przebiegu wyprawy na Morze Barentsa dowiedziała się z ukazującego się w Czechosłowacji czasopisma „Nowa Polska”. Opis trudów i zmagani z sztormami załogi „Polesia” natchnął ją myślą napisania serdecznego listu do naszych rybaków, uczestników wyprawy. W liście tym przebiega dumna z osiągnięć naszego rybołówstwa dalekomorskiego oraz niezachwiana wiara w jego dalszy pomyślny rozwój. Nasza rodaczka wzywa w nim rybaków do dalszej wzmocnienia pracy nad budownictwem socjalizmu w Polsce. Proletariatkiem pozdrowieniem „Cześć pracy” i prośbą o kilka słów odpowiedzi Alfreda Brunclikova kończy swój list.

Odpowiadając w imieniu wszystkich rybaków dalekomorskich dziękujemy Wam, Towarzysko Alfredo Brunclikova, za słowa uznania dla ich wysiłku i wyników pracy oraz zapewniamy, że rybacy dalekomorscy zdają sobie sprawę, iż wydajną ich pracę — to poważny wkład w dzieło obrony pokoju światowego i budowy lepszej przyszłości narodu. Dlatego też na pewno nie zawiodą — będą nadal wykonywać i przekraczać swoje plany połowowe.

Redakcja

Kierujmy twórczą inicjatywę rybaków na zmniejszenie strat w sprzecie połowowym

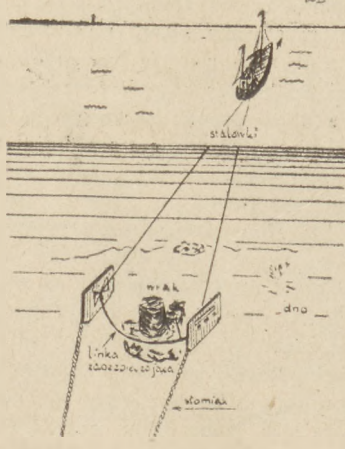
W RYBOŁÓWSTWIE kutrowym straty w sprzęcie połowowym sięgają w skali rocznej miliona złotych. Wpływają one ujemnie na wyniki walki o zmniejszenie kosztów własnych i kształtowanie się rentowności przedsiębiorstw połowowych.

Dotychczas walka o oszczędność w zużyciu sprzętu połowowego ograniczała się jedynie do właściwej konserwacji sieci przez załogę. Ostrza jej jednak nie skierowano na wyeliminowanie dość poważnych strat powstających wskutek niszczenia i gubienia wólków na wrakach. Opracowana przez współudziału rybaków przy MİR mapa łowisk bałtyckich z zaznaczeniem wraków — nie rozwiązała w pełni tego problemu.

Skierowanie ruchu racjonalizatorskiego wśród rybaków na to zadanie, jak również szeroka popularyzacja pomysłów zabezpieczających przed utratą wólków na wrakach — to poważne zadanie, którym muszą się energicznie zająć rady zakładowe, dyrekcje przedsiębiorstw, Zw. Brzozyści Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego, Zjednoczenie Rybaków Morskich, a przede wszystkim — Morski Instytut Rybacki.

Dla pobudzenia wynalazczości rybackiej i wszczęcia szerokiej wymiany doświadczeń podajemy poniżej znany niektórym rybakom sposób zabezpieczenia wółka przed zniszczeniem go na wraku.

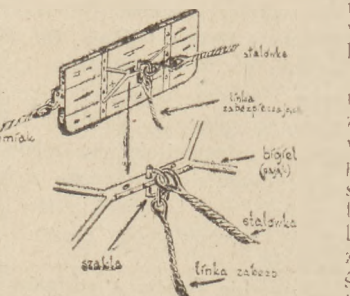
Każde zahaczenie sieci o wrak powoduje nie tylko uszkodzenie sieci, ale również uszkodzenie wółka. W czasie trawienia wółka jest dłuższy niż w czasie trawienia wółka, który nie zahaczył o wrak. W czasie trawienia wółka jest dłuższy niż w czasie trawienia wółka, który nie zahaczył o wrak.



Rysunek 1

Używa się w tym celu miękkiej linki stalowej o grubości 4-6 mm, a długości 80-120 m. Jest ona przysszakowana na deskach trawionych (rys. 2). W czasie trawienia wółka się luzuje po dnie między deskami. Według praktycznych obserwacji przedstawienie desek w czasie trawienia równe jest długości połowowego słomki. Ponieważ linka zabezpieczająca stalówek trzeba luźnować wolno, hamując obroty bębnow. W ten sposób deski opadają na dno stale rozpięte, przez co unika się poplątania ich z linką. Wybierając wólk wyciąga się linkę zabezpieczającą rekami i buchtuje ją na pokładzie równocześnie z wyciąganiem słomki.

Umocowanie linki zabezpieczającej do desek sprawia, że ona pierwszą zahaczy o wrak, znajdując się na drodze wółka. Opór powstały na niej przenosi się na deski, które na skutek tego zbliżają się do siebie, a następnie unoszą się do góry, w miarę jak linka coraz bardziej się napręża. Zmiana na położeniu desek jest łatwo widoczna na stalówkach przy rufie kutra.



Rysunek 2

Użyte linki zabezpieczające nie zmieniają manewrów i sposobu wyrzucania i wybierania wółka. Po zrzuconiu wółka i sfonikowania wyrzucza się przednią deskę do wody, luzując równocześnie linkę. Gdy deska zacznie rozpiętać, wyrzucza się za burtę w buchtach linkę zabezpieczającą, postępując w ten sam sposób jak przy wyrzucaniu słomki. Następnie wyrzucza się deskę tylną. Przy użyciu linki zabezpieczającej stalówek trzeba luźnować wolno, hamując obroty bębnow. W ten sposób deski opadają na dno stale rozpięte, przez co unika się poplątania ich z linką. Wybierając wólk wyciąga się linkę zabezpieczającą rekami i buchtuje ją na pokładzie równocześnie z wyciąganiem słomki.

Umocowanie linki zabezpieczającej do desek sprawia, że ona pierwszą zahaczy o wrak, znajdując się na drodze wółka. Opór powstały na niej przenosi się na deski, które na skutek tego zbliżają się do siebie, a następnie unoszą się do góry, w miarę jak linka coraz bardziej się napręża. Zmiana na położeniu desek jest łatwo widoczna na stalówkach przy rufie kutra.

Wywiad operatywny podniesie przeciętną wydajność połowową jednostek rybackich

PODSTAWĄ wielkiego rozwoju radzieckiego rybołówstwa dalekomorskiego są szeroko zakrojone i systematycznie prowadzone badania naukowe. Szczególnie wywiad naukowy, badający zasoby ryb użytkowych na mniej znanych rybakach, odegrał decydującą rolę w szybkim wzroście odławy w ZSRR masy rybnej. Nieodłącznym jego uzupełnieniem jest wywiad operatywny, dokonywany przez specjalnie do tego celu wyznaczone jednostki eksploatowane.

Wzory te są u nas od dawna dobrze znane, trzeba jednak stwierdzić, że wprowadzanie ich w życie postępowało dotychczas bardzo powoli.

Ostatnio np. prace naukowców na łowiskach zostały zahamowane na skutek przedłużającego się remontu statku badawczego „Michał Siedlecki” na stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. W tym okresie naukowcy prawie wcale nie wyjeżdżali w morze. MİR posiada pewien doświadczenia w badaniach naukowych nad wydajnością łowisk Bałtyku i Morza Północnego, nie dociera on jednak do rybaków. Opracowania naukowców opatrzone uwagą „Do użytych kierowników działów eksploatacyjnych poszczególnych przedsiębiorstw połowowych zamiast być przedmiotem częstych odpraw z szypierami i znajdować się na statkach do codziennego użytku ich kierowników.”

Fakty te świadczą dobitnie o tym, że nauka nasza jeszcze nie kieruje połowami rybaków, a szukanie najwydajniejszych łowisk odbywa się ciągle „na nos” szypierzy.

Dużym krokiem naprzód w walce naszego rybołówstwa morskiego o realizację planu połowów jest decyzja CZRM uruchomienia z dniem 8 maja br. wywiadu operatywnego. Każde przedsiębiorstwo i spółdzielnia wyznaczyły już jednostkę, wyposażoną w radiotelefon, do przeprowadzania zaciągów próbnych w miejscach, wskazanych przez naukowców z MİR. Zadaniem wywiadu operatywnego jest natychmiastowe kierowanie całej floty jednostek rybackich połowujących na Bałtyku na najbardziej wydajne w danym okresie łowiska. Do pomocy szypierom jednostek wywiadu MİR deleguje trzech pracowników, którzy będą korygować swoje dotychczasowe opracowania łowisk oraz wskazywać nowe możliwości połowowe. W wywiadzie weźmie także udział kuter badawczy „Ewa II”.

Zlecone wywiadowi operatywnemu zadanie podniesienia przeciętnej wydajności połowowej jednostek rybackich może być wykonywane tylko w tym wypadku, jeśli władze rybołówstwa morskiego poprzez ścisłą kontrolę na łowiskach potrafią zabezpieczyć natychmiastowe wykonanie zleceń kierownictwa wywiadu operatywnego przez wszystkie jednostki połowujące.

Z chwilą wprowadzenia w życie wywiadu operatywnego, troska wszystkich pracowników rybołówstwa musi się skoncentrować na pozytywnych wynikach jego pracy, a więc na podniesieniu przeciętnej wydajności połowowej jednostek. Wywiad operatywny — to nasz nowy oręż w walce o wykonanie planu połowów zacierpnięty z bogatej skarbnicy doświadczeń przodującego rybołówstwa radzieckiego.

Złe się dzieje w „Korabiu” i „Barce”

Od września 1951 roku do dnia 17 kwietnia br. nie było w „Korabiu” narady wyórczej. Słód też płyną poważne braki i niedociągnięcia w pracy tego przedsiębiorstwa połowowego. Na poparcie tego twierdzenia wystarczy przytoczyć kilka faktów. Mimo dużych jeszcze braków na odcinku BIHP w przedsiębiorstwie, dyrekcja przesuwała dobrze dbającego o poprawę tych warunków referenta Romana Rymarza na inne stanowisko i zaangażowała nowego człowieka, który po pewnym okresie czasu przejął by było z powrotem zastąpić Romanem Rymarzem.

Podobnie było z referatem współzawodnictwa pracy. Referenta Łysiaka przeniesiono do pomocy w wyprowadzaniu załogi, które nagromadziły się w dziale finansowym przedsiębiorstwa, a zagadnienie współzawodnictwa pracy po zostawiono same sobie. Tu też m. in. należy szukać przyczyny, że meliunek pracowników „Korabia” o wykonaniu zobowiązań ku czci 60-lecia Prezydenta Bieruta i Święta 1 Maja był bardzo skromny. Jedynie Warty Bierutowskie tow. tow. Piatkowskiego i Wieliczko, które dały w sumie 1.034 zł. oszczędności, zażywały na wyróżnienie.

Najbardziej charakterystycznym przykładem złego stylu pracy, spowodowanego brakiem narad wyórczych i lekceważeniem ustawy o socjalistycznej dyscyplinie pracy, dostarcza dział finansowy. Powstała tu załogi; dyrektor Czajkowski udziela pomocy, przydzielając ludzi odrywanych z ważnych dla przedsiębiorstwa odcinków pracy, tymczasem finansowy... mają czas. Można ich często spotkać w innych działach, gdzie przeszkadzają kołegom opowiadając swoje wrażenia z dnia poprzedniego. Nie widzi tego jednak dyrekcja, nikt też nie wyłącza właściwych konsekwencji i wniosków.

Należy jak najszybciej zorganizować w „Korabiu” naradę wyórczą, na której wszyscy pracownicy, korzystając szeroko z oręża krytyki i samokrytyki, będą mogli uświadomić sobie własne błędy i niedociągnięcia, co niewątpliwie dać im pomoże w realizacji ich zadań i w pełni wykonywaniu swoich planów. Czekamy na szybkie usunięcie wszystkich usterek zanotowanych często nie powiadomianych się rady w protokole zebrania sprawozdawczakładowego, nie doprowadzi to do czo-wyborczego.

ZEN

Korespondent

SKRONIKA

W porcie chińskim Toku Bar odbyła się w tych dniach z inicjatywy załogi statku „Baltyk” manifestacja protestacyjna przeciwko amerykańskiej wojnie bakteriologicznej na Korei. Manifestacja zorganizowana była wspólnie z chińskim Związkiem Marynarzy. Brały w niej udział poza marynarzami i polskimi i chińskimi również załogi dwóch stojących w porcie statków namaskich i jednego angielskiego.

Na manifestacji tej przemawiali zarówno Polacy jak i przedstawiciele marynarki chińskiej oraz marynarz angielski, który podkreślił konieczność wspólnej walki o pokój. Manifestacja była mocnym protestem przeciwko wojnie bakteriologicznej oraz wyrazem międzynarodowej solidarności wszystkich marynarzy.

Żałoga m/s „Czech” uchwaliła rezolucję, potępiającą agresję amerykańską, stosującą wobec bałtyckiej Armii Ludowej i ludności koreańskiej, broniącej swojej wolności i niepodległości. Marynarze kategorię protestu przeciwko tym zbrodniczym imperialistycznym eksperymentom narodów słowiańskich stosowaną przez barbarzyńców hitlerowskich w okresie II wojny światowej. Zebrani żądają ukarania amerykańskich bakterio-

logów i wyższych wojskowych jako zbrodniarzy przeciwko ludzkości, którzy zarządzili stosowanie broni bakteriologicznej wobec dzieci, kobiet i starców w Korei.

Różnocośnie załoga m/s „Czech” złożyła 2.025 zł na fundusz pomocy sanitarnej dla Korei.

Ponadto marynarze zobowiązali się jeszcze ofiarnie wykonywać swoje zadania produkcyjne dla szybszej realizacji Planu 6-letniego i zbudowania podstaw socjalizmu w Polsce.

Żałoga m/s „Praca” zebrała na fundusz pomocy sanitarnej dla Korei 4.295 zł, a marynarze z s/s „Tobruk” — 1.300 zł.

Celem przyspieszenia gotowości eksploatacyjnej statku i oszczędzenia dewiz, załoga pokładowa i częściowo hotelowa m/s „Karpacz” oczyściła w czasie rejsu własnymi siłami tanki. Wykonanie tych prac przez robotników portowych wymagałoby nakładu około 5.000 dolarów oraz uruchomienia tankowca na przeciąg 10 dni.

Realizując zobowiązanie, podjęte z okazji 10 rocznicy powstania PPR, załoga m/s „Warmita” zaoszczędziła w I kwartale br. 1.178,20 marek niemieckich. Oszczędności te uzyskano przez to, że załoga statku przy przejściu przez Kanał Kiloński

Robotnicy portowi przodują w pracy i na scenie

Od dwóch miesięcy zespół amatorskich robotników portowych wystawia na scenie Klubu Robotniczego ZPGG w Gdyni pełną werwę i humor komedii satyryczną pt. „Wodewil warszawski”. 12 przedstawień obejrzało ponad 9.500 widzów w Gdyni i Kwidzynie, dokąd również wyjechał zespół na gościnne występy.

Co jest tajemnicą tego powodzenia, ściągającego na każde przedstawienie liczną publiczność?

W sztuce nie występują zawodowi aktorzy, ale zespół amatorski, składający się z robotników i pracowników portu. Ludzie ci, odwra-żając postacie takich samych jak oni budowniczych Polski Ludowej — murarzy warszawskich, którym poświęcony jest „Wodewil”, dosko- nale wczuwają się w bliskie im śro- dowisko. Dlatego też z tak bez- pośrednią prostotą, a zarazem wer- wą i życiem Jan Jagoda, uczeń warsztatów mechanicznych ZPGG, przedstawił postać Felka — mura- rza. Dzielnie sekundowali mu pra- cownicy tych warsztatów: Matecki, Marszałek, Glazik, Błaskiewicz oraz pracownik „Spędrapidu” Lan- gowski i pracownik bazy samocho- dowej Knop — w rolach warszaw- skich „mulków”.

Występujące w rolach kobiecych pracownice fizyczne portu: Kopytyń- ska, Drązkowska i Ciosek stworzy- ły pełne życia sylwetki mieszanek Warszawy. Dobrze wczuli się w swoje role byli pracownicy fizycz- ni portu Maniecki i Lietz, obecnie awansowani na pracowników umy- słowych. Równie doskonale wypa- dły i inne kreacje otwierane przez tow. tow.: Olgebranda, Kuleszę, Ja- niszewską, Buttlerową, Pieżę, Aleksandrowicza, Obertyńskiego, Szarównę, Etmiańskiego, Formellę i Chmielewskiego.

Na specjalne podkreślenie zasłu- guje balet w wykonaniu J. i H. Chmieleckich, Malinowskiej i Krę- pkiej pod kierunkiem tow. Wro- blewskiej — pracownicy portu. Na- leży też wspomnieć o orkiestrze portowej pod batutą tow. Karpowi- cza.

Dzięki bezpośredniemu ujęciu po- staci, robotnicy gdyńscy nadali „Wodewilowi warszawskiemu” ten bezpośredni, charakterystyczny rys zapału i radości, cechujący ludzi tworzących nową socjalistyczną Oj- czynę, w pełni odwzorzyli życie, troski i radości budowniczych no- wej Warszawy.

Należy podkreślić, że przygo- towanie „Wodewilu warszawskiego” w terminie skróconym o 2 tygodnie oraz zobowiązanie wystawienia tej sztuki na wyjazdach do miast i wsi Wybrzeża jest Czynem, jaki zespół Klubu Robotniczego ZPGG w Gdyni podjął dla uczczenia 60-lecia urodzin Prezydenta RP Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja.

(E. O.)

Korespondent

Dobrze zorganizowana praca rady zakładowej decyduje o sukcesach produkcyjnych całej załogi

RADA Zakładowa ZPPZ w por- cie Ustka może poszczycić się poważnymi osiągnięciami w swej działalności w 1951 roku. Dzięki pełnej mobilizacji całej załogi do podejmowania zobowiązań zespo- łowych i indywidualnych port Ustka już w październiku ub. roku wyko- nał przedterminowo roczny plan przeładunkowy, przekraczając go w końcu roku o 59 proc. Treścią za- bowiązań załogi było skrócenie cza- su wyładunku wagonów kolejowy- ch. Ich realizacja przyniosła po- nad 250.000 zł oszczędności.

We współzawodnictwie pracy bra- ła udział wszyscy pracownicy. W wyniku międzyrejonowego współza- wodnictwa z portami Darłowo i Ko- łobrzeg załoga Ustki zdobyła w ub. roku pierwsze miejsce, uzyskując proporcje przedchodni oraz liczne nagrody rzeczowe ufundowane przez ZPPZ.

Jan Stepien, Franciszek Jedliński, Leon Sztanke, Lewandowski i wielu innych — to przodujący robot- nicy portu Ustka. W walce o plan kształtowała się i pogłębiała ich świadomość polityczna.

Nie łatwo jednak było osiągnąć tak poważne sukcesy. W toku reali- zacji planów przeładunkowych na- potykano na trudności. Niemniej Ra- da Zakładowa potrafiła je przeła- mać. Ścisła współpraca z kierowni- ctwem portu oraz organizacja partyj- ną w poważnym stopniu wpłynęły na pozytywne wykonanie zadań.

Z. R.

Korespondent

MORSKA

i w portach, niemieckich żrezy- nowuła z pomocy miejscowych pilotów, sterników oraz holowni- ków.

Pracownicy Zarządu Małych Portów w Uście wykonali swe zobowiązania dla uczczenia 60- lecia urodzin Prezydenta Bieruta i Święta 1 Maja w 106 proc., uzyskując 30.600 zł oszczędno- ści.

Załoga kutra „Gdy 61” z szy- prem Augustynem Semmerlin- niem, wykorzystwała wszystkie dni połowowe i wykonała plan kwietniowy w 130,7 proc.

Na drugim miejscu w bazie gdyńskiej staceli rybacy kutra „Gdy 18” z szyprem Michulem Solonczykiem, którzy wykonali 107 proc. planu kwietniowego.

Spośród kutrów helskich pierw- sze miejsce zajęła załoga „Hel 78” z szyprem Walkowem, uzy- skując 109,9 proc. planu kwie- niowego. We Władysławowie zaś załoga kutra „Wła 3” z szyprem Franciszkiem Nectem, wykonu- jąc plan w 106,8 proc.

Pracownicy „Dalmoru” podje- li dla uczczenia Święta 1 Maja 91 zobowiązań grupowych i 79 indywidualnych.

Realizując swoje zobowiąza- nia, dalmorowcy zoszczędzili 10.861 kg ropy, 45 ton węgla i złotych 500 ton ruby. Łączna

wartość Czynu wynosi 1,1 milio- na złotych.

Odcinek przeładunków maso- wych ZPGG w Wistoulcu wyko- nał plan kwietniowy w 120 proc.

Robotnicy Biura Portowego „Ewa” w porcie szczecińskim wykonali w dniu 5 bm. dobowy plan przeładunku w 328 proc. Przy przeładunku drobnych wy- różniła się brigada sztauerów tow. Goździka, która wykonała 230,7 proc. normy i brigada tow. Sparzyńskiego — 223 proc. normy.

Załoga Biura Portowego Ba- senu Górniczego wykonała w tym samym dniu dobowy plan przeładunku w 104 proc. Na wy- różnienie zasługuje brigada try- merska tow. Tresiaha, wykonują- ca 260 proc. normy oraz dźwigó- wi tow. Wójcik (220 proc.) i tow. Bartuszek (205 proc.).

Realizując podjęte na czasie Święta 1 Maja zobowiązań, portowcy gdyńscy wykonali pra- ce, których wartość wynosi 590.729 zł.

Załoga portu gdańskiego za- deklarowała zobowiązania war- tości 258.000 zł. Przy ich wyko- naniu robotnicy tego portu podnieśli tak swą wydajność pracy, że ogólna wartość zob- wiązań podwyższyła się do 702.144 zł.



Zacieśnienie współpracy portów z żegluga warunkiem skrócenia postojów statków

JEDNYM z podstawowych praw ekonomiki socjalistycznej jest walka o obniżkę kosztów włas- nych produkcji i usług. Ogromny wpływ na kształtowanie się koszt- ów własnych w usługach ma ko- ordynacja współpracy między przed- siębstwami usługowym a przed- siębstwami korzystającymi z jego pracy. Jak ważnym jest zagadnie- nie współpracy przy kształtowaniu się kosztów własnych widzimy na przykładzie współpracy portów z że- glugą.

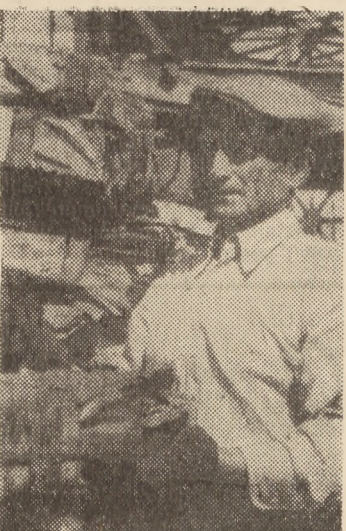
Nieodzownym warunkiem skróce- nia czasu postojów statków w por- cie jest dobra koordynacja pracy za- równo portu jak żegluga i firm spe- dycyjnych, a więc dostarczanie w terminie dokładnej dokumentacji handlowej i spedycyjnej, awiza z morza o terminie przybycia statku i składzie ładunku oraz przygo- towanie techniczne statku — Te ele- menty wchodzi w zakres kompeten- cji eksploatacji. Porty winny natomi- ast odpowiednio przygotować sprzęt techniczny potrzebny do za- ładunku oraz zmobilizować bry- gady przeładunkowe — zorganizo- wać tak prace, aby statek nie cze- kał na towar i dźwigi.

Spełnienie tych wszystkich war- unków ma decydujący wpływ na sprawność przeładunków, a co za- tym idzie, przyspieszenie obrotu statków, wyeliminowanie przesto- jów i obniżkę kosztów.

Czy jednak te nieodzowne warun- ki wpływające na skrócenie czasu postojów statków są dotrzymywane przez wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa? Niestety, prze- ważnie dzieje się odwrotnie. Kto- pchni to winę? Zarówno porty jak i firmy spedycyjne i żegluga.

NIEDOCIĄGNIĘCIA W PRACY PORTOWCÓW

Porty starają się, aby przez wpro- wadzenie nowych form organiza- cyjnych usprawnić swą pracę. Od szeregu miesięcy np. dla skoordy- nowania pracy poszczególnych ko- mórek dyspersyjnych organizuje się codzienne, wspólne narady produk-



Tow. Franciszek Frank jest trymerem w brigadzie nr 98 Wydziału Przeładunków Ma- sowych ZPGG w Wistoulcu w wy- konaniu planu kwietniowego w 120 proc. W I etapie współzawodnictwa pracy 1952 r. uzyskał on największą wydajność pracy wykonując przeciętnie 143,3 proc. normy.

O ZMIANIE STYLU PRACY EKSPLOATACJI I FIRM SPEDYCYJNYCH

Te poważne niedociągnięcia ma- ją rzecz prosta duży wpływ, lecz nie decydują jeszcze o przestojach statków w porcie. Składa się na to szereg dalszych przyczyn niezależ- nych od załadowcy, wynikających z winy eksploatacji i firm spedycyj- nych.

Jednym z głównych mankame- ntów, uniemożliwiających portom planowanie i sprawną organizację prac przeładunkowych, jest dostar- czanie nierealnych lub też opóźnio- nych planów i list ładunkowych. W praktyce wygląda tak, że statki za- ładują towar, a skład jego nie jest znany. Jako charakterystyczny przy- kład może służyć tu załadunek m/s „Iwan Gonorow”. Na tym statku w myśl sztauplanu rozpoczęto zała- dunek od rur, na które następnie

nałożono ciężkie blachy. A tynce- sem w rzeczywistości miało być od- wrotnie. Na m/s „Warszawa” na skutek wadliwego sztauplanu trze- ba było, mimo prawie zakończo- nego załadunku, wyładować z po- wrotem 200 ton towaru, gdyż kilka- ton ładunku, znajdującego się w tej samej ładowni, trzeba było zawieźć z powrotem do magazynu z przezna- czeniem na inny statek.

Niemniej ważnym czynnikiem jest sprawa właściwego rozmieszcze- nia w magazynach portowych towa- ru, przeznaczanego na załadunek. I na tym odcinku natrafia port na po- ważne trudności. Bowiem towary



Ponad 942 tysiące zł zoszczędził naszej gospodarce na- rodowej gdyński portowiec realizując zobowiązania I etapu współzawodnictwa pracy 1952 r. W dniu 29 IV br. na uro- czystej akademii 1-Majowej 184 wyróżniających się we współza- wodnictwie robotników portowych otrzymało nagrody pieniężne i książkowe. Na zdjęciu przedmowy robotnicy I etapu (stoi od lewej): dźwigowcy Edmund Wancel, robotnicy przeładunkowi — Zygmunt Hejducki, Stefan Uruga, Franciszek Lis, pomocnik maszynowy Maks Brzeźkiewicz, robotnicy przeładunkowi — Bernard Klawkowski, Leon Formela, dźwigowcy Stanisław Koza, betoniarz Antoni Winter i dźwigowcy Paweł Filipiak.

przychodzące do portu nie są wła- ściwie oznakowane, spedytor nie po- daje portu i kraju ich przeznacze- nia. Rzecz prosta, że utrudnia to składowanie tych towarów, ich wła- ściwe rozmieszczenie. Towar jest lo- kowany w magazynach po prostu na „wyczucie” i w rezultacie czę- sto zachodzą wypadki kilkakrotnego przeładowywania statków, wzle- dnie dowożenia towaru z kilkunastu miejsc. Np. przy załadunku m/s „Hugo Kolałaj” towar dowożo- ne do statku z 21 miejsc. Na skutek rozrzucaenia towaru w poszczegól- nych magazynach m/s „Czetuski- niec” zmuszony był 6-krotnie zmie- niać miejsce postoju. Przykładów ta- kich jest więcej. A przecież te wła- sne niedociągnięcia przedłużają znacznie czas postojów statków w porcie, wpływają poważnie na wzrost kosztów.

Innego rodzaju niedociągnięciem, wpływającym bezpośrednio na winę załogi statku oraz Inspektoratu Technicznego PMH, jest zły stan wind na niektórych naszych stat- kach, ich nieprzygotowanie do za- ładunku pewnych partii towa- ru. Nieraz zdarza się, że statek, który zgodnie z deklaracją dyspo- zycja ma dokonać rozładunku wła- snymi windami, po podprowadzeniu do nabrzeża nieuzbrojonego w dźwi- gi

nie może sprostać tym zadaniom, bowiem windy jego są nieczynne. Brygady przeładunkowe tracą na próżno cenny czas, a statek taki trze- ba przeładowywać na inne na- brzeże. Powoduje to z jednej stro- ny niewykorzystanie ekip roboczych w porcie, a z drugiej opóźnia wy- jście statku w morze. Przykładem tego był ostatnio m/s „Przyszłość”, gdzie z powodu wadliwego funkcyj- nowania wind, załadunek został za- hamowany i w rezultacie znacznie opóźniony. M/s „Przyjaźń Naro- dów” na skutek zepsutej windy miał 23 godziny przestoju. A prze- cież wypadki takie nie są odoso- bione. W wyniku niedbalstwa nie- których załóg i słabego dozoru tech- nicznego PMH marnuje się wiele cennych statkogodzin, podnoszą się

koszty własne. Mówi o tym obsze- rnie na ostatniej krajowej naradzie PMH minister żeglugał tow. Popiel, zwracając specjalną uwagę na po- trzebę utrzymania w porządku me- chanizmów przeładunkowych na statku.

Brak harmonijnej współpracy wszystkich zainteresowanych w przewożeniu towarów przedsiębior- stwa pociąga za sobą stratę wielu sta- kogodzin, bezproduktywny przestój sprzętu przeładunkowego i ekip ro- botniczych w porcie — a co za tym idzie zwiększenie kosztów włas- nych.

Walka z tymi przejawami mar- netrawstwa winna stać się naczelnym zadaniem administracji zahte- resowanych przedsiębiorstw, orga- nizacji związkowych i partyjnych zarówno PMH jak i firm spedycyj- nych i portu.

Obok narad koordynacyjnych kie- rownictwa poszczególnych odcin- ków pracy powinny się odbywać również narady ogniw partyjnych i związkowych tych przedsiębiorstw w celu opracowania wspólnego planu walki politycznej, zmierzającej do całkowitego wyeliminowania do- tychczasowych braków we współpra- cy floty z portami.

(m)

Co piąty statek w porcie szczecińskim obsługiwany metodą szybkościową

DZIĘKI coraz szerszemu stosowa- niu metody szybkościowej przy- za- i wyładunkach statków portow- cy skłótnie skracają do niezbęd- nego minimum czas ich postojów. W rezultacie porty nasze z każ- dym rokiem usprawniają swoje usługi na rzecz floty handlowej.

Port szczeciński, który pierwszy spośród portów polskich zastosował w marcu 1950 r. metodę szybkości- ową w przeładunkach, osiąga coraz lepsze wyniki, świadczące o sta- łym rozszerzaniu się tego nowego socjalistycznego stylu pracy. I tak podczas gdy w 1950 roku przełado- wano metodą szybkościową 508 sta- tów, skracając o 57 proc. czas do- zwolony na przeładunek, to w 1951 roku liczba ta wzrosła prawie dwu- krotnie.

Blizsza analiza wyników z ostat- nich dwu lat wykazuje, że co pi- ąty statek zawijający do portu szcze- cińskiego był obsługiwany metoda

je się zauważyć na odcinku sto- sowania metody szybkościowej w i racjonalnej akcji, a nie — jak to- leż jeszcze bywa — doraźnych decyzji. Trzeba pogłębić stosowanie tej metody przez lep- czsz szerokiego zbiegu okoliczno- szą, racjonalniejszą organizację przeładunków. Punktem wyjścia- wym winno się stać opracowanie odpowiednich regulaminów i orga- nizacyjnych schematów prac dla poszczególnych rejonów i nabrzeży portu. Wrazem tego powinna być głęboka analiza wyników, osiągnię- tych jako rezultat współdziałania wszystkich ogniw w porcie, a nie- lepsza wydajność pracy i obniż- ków kosztów własnych. Oflarę wysiłki naszych robotników portowych, któ- rzy nie szczędzą energii dla pgrun- towania metody szybkościowej w porcie szczecińskim, winny znaleźć oparcie w coraz lepszej organiza- cji pracy wszystkich zainteresowa- nych ogniw portowych.

JOSEF LESZCZYŃA

Korespondent

Żegluga ŚRÓDLĄDOWA

Otoczyć opieką twórczą inicjatywę racjonalizatorów i nowatorów

RACJONALIZATORSTWO na stoczniach rzecznych mimo wyraźnego braku opieki ze strony Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni rozwija się i przynosi coraz nowe usprawnienia. Robotnicy i inteligencja techniczna, dążąc do ulepszenia pracy własnego warsztatu, kierują swoją uwagę na trudności produkcyjne dla przyspieszenia wykonania planów, dla wygospodarowania jak największych oszczędności.

PODSTAWY POD RUSZTOWANIE POMYSŁU TOW. WARSZEWSKIEGO

Ciekawy pomysł racjonalizatorski zastosowano w Toruńskiej Stoczni



Kazimierz Warszawski

Rzecznej. Prace kadłubowe przy statkach nawiązywały robotnikom różne zastrzeżenia. Rusztowania umieszczone na koczach nie zapewniały pełnego bezpieczeństwa. Ponadto było z nimi zawsze wiele kłopotów. W miarę bowiem posuwania się

pracy trzeba było robić dodatkowe urządzenia dla podwyższenia rusztowań. Przesuwanie tych rusztowań wymagało rozbiórki poprzedniego i ponownego ustawiania.

Tow. Kazimierz Warszawski widział wszystkie te trudności; postanowił więc prace usprawnić. Stwierdził on mianowicie, że możliwe jest uzyskanie mocnego oparcia pod rusztowanie, nawet przy różnych krzywiznach, o ile zastosuje się podstawy, z których każda na dowolną długość można regulować. Wykonał więc projekt. Wmontował kółka pod podstawy, umożliwiając w ten sposób swobodne przesuwanie całego urządzenia.

Projekt Warszawskiego oprócz wygody zapewnia bezpieczeństwa pracy, pozwala na szybkie regulowanie wysokości rusztowania w zależności od poziomu robót i oszczędzanie budulca.

KŁOPOTY RACJONALIZATORA JASZKIEWICZA

RÓWNIEŻ w Głogowskiej Stoczni Rzecznej rozwija się pomysł ruch racjonalizatorski. Z 21 racjonalizatorów stoczniowych dwóch wystawiło w ub. r. swoje ekspozycje na wrocławskiej wystawie racjonalizatorów. Były to: uniwersalna ostraka do pił taśmowych i trawowych opracowana przez tow. Franciszka Włodarczaka oraz młyn do kruszenia koksu projektu tow. Sergiusza Bobrownika.

Ruch racjonalizatorski na tej stoczni ma jednak charakter żywiołowy, gdyż nie jest otoczony właściwą opieką ze strony Centralnego Zarządu. Przykładem tego jest wypadek tow. Józefa Jaskiewicza.

Tow. Jaskiewicz pracuje w stoczni od 1947 r. Był początkowo robotnikiem niewykwalifikowanym, następnie awansował na sławnego brygadzysty szlifierz kadłubowych, wreszcie na własną prośbę prze-

szedł na kowala kadłubowego wechłac, aby produkcja traciła z powodu braku zrozumienia twórczej inicjatywy robotniczej przez administrację. Zachęcony jednak przez inspektora Ministerstwa Żeglugi złożył on 7 grudnia ub. r. wniosek, a stocznia Komisja Wniosków skierowała go 2 lutego br. do Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni. Choć minęło już

3 miesiące, nie ma odpowiedzi, czy wniosek został odrzucony czy przyjęty. Oto w taki bezduszny sposób podszedł do twórczej inicjatywy robotniczej Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej i Stoczni. A szkoda, wielką szkodą, że cenne pomysły nie popularyzuje się na inne warsztaty pracy, gdzie robotnicy często borykają się z podobnymi trudnościami. Szkoda także, że pomysłodaw-

cy nie wynagradza się i w porę nie premiują, (przecież w stoczni wiedzano o pomysły) zniechęcając robotników do rozwijania myśli racjonalizatorskiej i nowatorskiej. Centralny Zarząd! Czas zrobić porządek w stylu pracy komórek odpowiedzialnych za rozwój racjonalizacji i postęp techniczny!

Przy krepowaniu wręg pracowało poprzednio 6 ludzi, którzy w przeciągu 8 godzin wykonywali zaledwie 20 wręg. Stosowano przy tym 3 różne operacje: pierwsze podgrzewanie i krepowanie, kątownika na prasie hydraulicznej przy matrycy (ponieważ niższa półka wychodziła nierówno i pofalowana), podgrzewano następnie wręg po raz drugi i ręcznie krepowano na szablono-rolkowo-dźwigowym, w końcu dopasowywano ją na zimno do szablono i wyrównywano.

Jaskiewicz zastosował do pierwszego krepowania podkładkę o grubości 6 mm i długości 300 mm, którą nakłada na matrycę. Wyeliminował przez to drugą operację, tak że

człowiek, który produkcyjnie tracił z powodu braku zrozumienia twórczej inicjatywy robotniczej przez administrację. Zachęcony jednak przez inspektora Ministerstwa Żeglugi złożył on 7 grudnia ub. r. wniosek, a stocznia Komisja Wniosków skierowała go 2 lutego br. do Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni. Choć minęło już



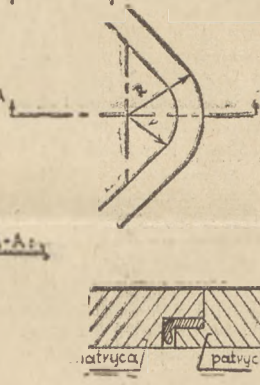
Józef Jaskiewicz

3 miesiące, nie ma odpowiedzi, czy wniosek został odrzucony czy przyjęty.

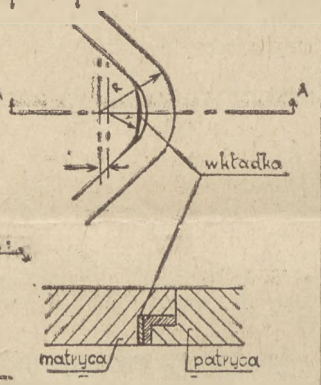
Oto w taki bezduszny sposób podszedł do twórczej inicjatywy robotniczej Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej i Stoczni. A szkoda, wielką szkodą, że cenne pomysły nie popularyzuje się na inne warsztaty pracy, gdzie robotnicy często borykają się z podobnymi trudnościami. Szkoda także, że pomysłodaw-

Usprawnienie krepowania wręg barki

przed usprawnieniem



po usprawnieniu



po pierwszym podgrzewaniu wręga nie odradza do końcowej obróbki. Przepięszył w ten sposób czas obróbki, tak że obecnie 4 pracowników w przeciągu 8 godzin może swobodnie wykonać 35, a nawet 40 wręg. Jaskiewicz zaczął stosować swój pomysł od października 1949 r. -

nie wynagradza się i w porę nie premiują, (przecież w stoczni wiedzano o pomysły) zniechęcając robotników do rozwijania myśli racjonalizatorskiej i nowatorskiej. Centralny Zarząd! Czas zrobić porządek w stylu pracy komórek odpowiedzialnych za rozwój racjonalizacji i postęp techniczny!

Rozpocynamy cykl krótkich artykułów o metodach pracy załogi holownika „Rusłana”. W publikacjach naszych, poświęconych również, w jaki sposób podjęły tę inicjatywę inne statki i porty rzeczne na Wodzie. Pragniemy w ten sposób zapoznać z tym ruchem wszystkich wodniaków Odrzy i Wisły oraz pomóc w popularyzowaniu tej formy współzawodnictwa zapoczątkowanej już w Polsce przez przedwojenną załogę statków odrzańskich. Inicjatywa „Rusłana” przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia przewozów i zobowiązań, które miały na celu:

— walkę o każdą minutę w czasie rejsu i w porcie;
— przeprowadzanie bezprzerwanego rejsu;
— maksymalne wykorzystanie siły uciążowej statku;
— uzyskanie oszczędności paliwa, smarów, oliwy, metali kolorowych;
— utrzymanie statku w ciągłej zdolności eksploatacyjnej przez przeprowadzanie samoremontów.

INICJATYWA załogi holownika „Rusłana” stała się potężną dźwignią, która dopomogła woźniakom do przedterminowego wykonania zadań powojennej „pieciolatki” w transporcie towarowym. Ruch ten nie opiera się na ściśle określonych metodach pracy, a przeciwnie pozostawia załogom swobodę działania. Uczymy natomiast jak można przyspieszyć realizację planów przewozowych przez wprowadzenie prawidłowej organizacji pracy w oparciu o techniczne podstawy.

Załoga „Rusłana” wykazała, że na każdej jednostce tkwią poważne rezerwy, których wykorzystanie przynosi gospodarce narodowej ponadplanowe wartości. Należy je tylko odkryć i w zależności od konkretnych warunków odpowiednio uruchomić.

Przykład „Rusłana” wskazuje na jeszcze jeden bardzo ważny szczegół, że znaczne rezerwy kryją się przede wszystkim na statkach starego typu, które wymagają pieczołowitej opieki człowieka i że tylko od załogi zależy podniesienie stanu technicznego maszyn i urządzeń, a przez to wartości usługowej jednostek pływających.

Załoga „Rusłana” opiera swoją pracę na długo i krótkofalowych i zobowiązaniach, które miały na celu:

— walkę o każdą minutę w czasie rejsu i w porcie;
— przeprowadzanie bezprzerwanego rejsu;
— maksymalne wykorzystanie siły uciążowej statku;
— uzyskanie oszczędności paliwa, smarów, oliwy, metali kolorowych;
— utrzymanie statku w ciągłej zdolności eksploatacyjnej przez przeprowadzanie samoremontów.

„Rusłana” — to woźniak holownik wyposażony w maszynę o sile 300 KM i posiadający 22 osobową załogę. Przewozi ładunek do holowania tratw w dół rzeki, najczęściej z Kamieńskiego Ujścia do Stalingradu.

Praca na „Rusłanie” nie jest łatwa, gdyż tratwy mają takie, mniej więcej zanurzenie jak barki. Szerokość ich wynosi niekiedy ponad 80 m, a długość dochodzić może do 500 m. W tych warunkach załoga musi zwracać uwagę na każdy silniejszy prąd, na najmniejszy nawet wiatr, aby tratwy nie osiadły na mieliznach lub nie uderzyły o brzeg i nie rozbiły się, zając się przede wszystkim na statkach starego typu, które wymagają pieczołowitej opieki człowieka i że tylko od załogi zależy podniesienie stanu technicznego maszyn i urządzeń, a przez to wartości usługowej jednostek pływających.

Korespondenci piszą...

W osiem dni wydobyliśmy barkę

Na dnie basenu portowego w rejonie dolnej Odry leżała zatopiona barka rzeczna, załadowana żywnością. Rufa jej znajdowała się 5 m pod wodą, a dziób sterczał nad powierzchnią. Ukośne położenie jednostki groziło przełamaniem przy wydobywaniu. Ekipa PZDW Szczecina dobrze wyposażona w sprzęt i dysponująca nurkiem, podejmowała się wydobyć barkę w przeciągu 60-70 dni.

Podstawowa Organizacja Partijna przy Ekspozyturze Rejonowej Żeglugi na Odrze w Szczecinie rzuciła hasło — wydobywamy barkę własnymi siłami. Załogi pływające podjęły tę inicjatywę. Omówiło no plan pracy, wybrano specjalną ekipę. Kierownictwo całej akcji podjął się Stanisław Matowski, stary, doświadczony wodniak, zatrudniony obecnie w dziale technicznym Ekspozytury. Do pomocy otrzymał najlepszych i najbardziej doświadczonych wodniaków: trzykrotnego przodownika pracy kpt. Franciszka Ciesielskiego, sternika Bogdana Dawidowicza, kpt. Franciszka Wagnera i innych. Instruktor polityczno-wychowawczy tow. Leon Zurek dzielnie pomagał w całej akcji.

Natychmiast po ustaleniu składu ekipy przystąpiono do przygotowania sprzętu ratowniczego. Zadanie nie było łatwe, gdyż żegluga nie posiadała odpowiedniego wyposażenia. Pokonano jednak i te trudności. Pozbierano liny stalowe, stopy, łańcuchy, bloki itd., a śruby wyciągowe pożyczono. Po skompletowaniu sprzętu 20-osobowa ekipa wyruszyła na holownik „Bronis” do akcji.

Robotnicy Szczecińskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa usunę-

li z barki większą część żwiru. Ekipa żegluga wybudowała fundamenty na dwóch pustych barkach, ustawionych z obydwu stron wraku. Na tych fundamentach umieszczono wciągarki. Zakładanie stropów pod wodą odbywało się bez nurka; była to ciężka praca. Marynarze nie zwracając uwagi na zmęczenie i zmęczenie, pracowali po 16-18 godzin na dobę. Towarzysze Zurek i Matowski przy pomocy Ciesielskiego i Dawidowicza wykonywali najtrudniejsze i najniebezpieczniejsze zadania, a ponadto czuwali bezustannie nad bezpieczeństwem pracy.

Ekipa przeżyła kilka krytycznych chwil. Pękły liny stalowe, nie wytrzymały naporu, grube półmetrowe słupy wyginały się w łuk, a barki nie można było oderwać od dna basenu. Jak olbrzymia była siła ucięcia, może świadczyć fakt, że liny wytrzymały w słupach rowki głębokie do 100 mm.

W fazie końcowej praca trwała bez przerwy przez 38 godzin. Jednak twarde dno wodniaków i ich silna wola pokonały piętrzące się trudności. Po 8 dniach ciężkiej pracy barka zaczęła się powoli wynurzać z wody. Natychmiast rozpoczęły pracę zainstalowane pompy, a tow. Zurek stojąc w wodzie wraz z brygadą marynarzy wyciągał żwir z barki. W parę godzin później praca była ukończona. Nie uszkodzona barkę odprowadzono do portu.

Dzielną załogą szczecińską dała przykład prawdziwie socjalistycznego stosunku do pracy. Przykład ten powinien być wzorem dla wszystkich wodniaków Odrzy i Wisły.

Edmund Szmidt
Korespondent

Wodniacy z Giżycka rozpoczęli walkę o plan

Ekspozytura Rejonowa Żeglugi na Wiśle w Giżycku rozpoczęła na swoje statki i przeprowadzać wszelkie remonty we własnym zakresie. Nie pozostali w tyle i inni wodniacy giżyccy Ekspozytury. W. Horst Nagel, zanim wyruszył w drogę, przed wyjazdem na teren, na którym pracował, zabrał z sobą pierwszy tegoroczny rejs, długo naradzał się, w jaki sposób mogą zrealizować podjętą w marcu br. na Krajowej Naradzie Wodniaków w Warszawie uchwałę, dla przyspieszenia realizacji planu przewozów.

Obliczali więc wszystkie możliwości przyspieszenia rejsów przy równoczesnej oszczędnej gospodarce. Zastanawiali się, ile uzyskają przez wykonywanie remontów we własnym zakresie i w jaki sposób można skrócić postoje, gdyż tu przecież mieszczą się największe rezerwy czasu. Wreszcie wszystkie obliczenia były ukończone.

ZMP-owcy z „Komora” zgłosili więc długofalowe zobowiązanie, w którym podejmują się wykonać plan przewozów w 110 proc., oszczędzić 10 proc. paliwa, skrócić po-

coż, gdyż Jan Sokółowski, Romuald Maciejewski, Stanisław Korankiewicz, Alojzy Biernat i Stanisław Gilbicki starają się oddać statki przed zaplanowanym przez siebie terminem.

21 kwietnia h/m „Komora” rozpoczął holowanie drzewa na jeziorach mazurskich. Równocześnie zalega jego wezwała do współzawodnictwa innych wodniaków pływających na Odrze i Wiśle.

E. JANIKULA
Korespondent

Osiągnięcia i troski załogi w Trzebieńszycach

Nad brzegiem Skawy rozsiadła się wioska Trzebieńszycy, zamieszkała przez małorolnych i bezrolnych. Szli stąd dawniej chłopcy z kosa do „Saksów” na roboty, bo ziemia nie mogła ich wyżywić. Dziś w Polsce Ludowej wszystko się zmieniło. Dziś każdy może zarabiać na miejscu w trzebieńszczyckim punkcie Krakowskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa.

Robotnicy tamtejsi już w kwietniu ukończyli prace planowane na 15 maja. Przyspieszyli przede wszystkim remont czepaka. Bagiermistrz Manicki wraz z kolegami osiągnęli 160 proc. normy przy naprawie koparki, która miała poważnie uszkodzony kocioł. Franciszek Rzepa, trzech Gawędów, Stanek i Piela szybciej naprawili trzy parowozy.

Dzielnie pomagali robotnikom warsztatowcy. Warsztaty — to zbyt szumna nazwa na motor spalinyowy, tokarkę, wiertarkę i parę bulin z 12-letnim, ale zatrudnieniem w nim ludzi, majster Piotr Swiergula, tokarz precyzyjny Tadeusz Piela i ślusarz Kwiruta to prawdziwa jego siła. Wprawiali po 60 pomyśleń do kół, kołków, nowe łożyska i łożyska, aby tylko parowoz przeżył cały sezon wozity bez awarii żwir i piasek.

Jak tylko nierz zelał, a wody opadły, majster produkcji Mateusz Przyszał ze swoją brygadą natychmiast przystąpili do pracy i spieszą się, aby wykonać Czyn I-Majowy — 300 ton kruszywa ponad dzienne plan.

Załoga w Trzebieńszycach postanowiła bowiem wykonać roczny

plan w 120 proc. Przystąpiono więc do współzawodnictwa i wezwano do niego również punkt w Rajsku. Robotników nie zniechęciło nawet to, że w ub. r. zapomniano o nich w komisji współzawodnictwa i że nikogo nie premiowano.

Po pracy robotnicy lubią zajrzeć do świetlicy: radia wprawdzie nie ma, ale może pożyczą jakieś czasopismo. Niewiele przecież pism: „Gazetę Krakowską”, a każdy chciałby się dowiedzieć co na świecie słychać. W świetlicy tymczasem martwi się tow. Kwiatkowski, skład wziąć „Ster”, „Głos Pracy” lub podręcznik fachowy, bo związek nie przysłał, a kasa jest pusta.

Ala nie tylko w świetlicy są braki. Robotnicy z Trzebieńszycy proszą o większy przydział butów gumowych, bo przecież pracują w wodzie, gdzie guma na ostrych kamieniach niszczy się szybko, a że chłopaki są rośli, chcieliby otrzymać same duże numery. Palacze narzekają na zły asortyment węgla przemysłowego, który otrzymują „na maszynę”. Rodziny robotnicze też mają węglowe kłopoty. Ciężko im jeździć co miesiąc po 200 kg żel do spółdzielni w Spytkowicach, oddalonej o 4 km. Często się przy tym jedzie na próżno, a furmanka drogo kosztuje. Myślą oni, że można by przecież „podrzucić” wagon węgla prosto do Trzebieńszycy i wydać od razu każdemu po tonie.

Robotnicy walczą o plan i służenie domagają się większej troski ze strony związku i administracji o ich sprawy bytowe.

Ignacy Fraś
Korespondent

Racjonalizator Ciereszko przoduje w pracy

Rejonowy Zarząd Dróg Wodnych w Krośnie n. Odrą podsumował wyniki I etapu współzawodnictwa pracy oraz Czynu I-Majowego. Robotnicy tego rejonu zobowiązani mi swymi przynieśli państwu 118.711 zł oszczędności. Pierwsze miejsce zajęli pracownicy warsztatów portowych, którzy swój Czyn wykonali w 110 proc., a oszczędność z tego tytułu wyniosła 14.500 zł.

39 najbardziej wyróżniających się pracowników otrzymało nagrody pieniężne i dyplomy. Spośród nich wysunął się na czoło kowal Kazimierz Ciereszko (na zdjęciu). Jest on bardzo zdolnym rzemieślnikiem, a różnymi pomysłami racjonalizatorskimi usprawnia pracę swojej brygady. W Cynie I-Majowej przyspieszył naprawę statku „Grom” oraz remont kilku krypt.

Na wyróżnienie zasługują także: Jan Suszko, technicy Tadeusz Matz i Bogdan Barszcz oraz Marcin Koryś.



EDWARD BEZMIAN
Korespondent



Załoga „Rusłana” opiera swoją pracę na długo i krótkofalowych i zobowiązaniach, które miały na celu:

— walkę o każdą minutę w czasie rejsu i w porcie;
— przeprowadzanie bezprzerwanego rejsu;
— maksymalne wykorzystanie siły uciążowej statku;
— uzyskanie oszczędności paliwa, smarów, oliwy, metali kolorowych;
— utrzymanie statku w ciągłej zdolności eksploatacyjnej przez przeprowadzanie samoremontów.

„Rusłana” — to woźniak holownik wyposażony w maszynę o sile 300 KM i posiadający 22 osobową załogę. Przewozi ładunek do holowania tratw w dół rzeki, najczęściej z Kamieńskiego Ujścia do Stalingradu.

Praca na „Rusłanie” nie jest łatwa, gdyż tratwy mają takie, mniej więcej zanurzenie jak barki. Szerokość ich wynosi niekiedy ponad 80 m, a długość dochodzić może do 500 m. W tych warunkach załoga musi zwracać uwagę na każdy silniejszy prąd, na najmniejszy nawet wiatr, aby tratwy nie osiadły na mieliznach lub nie uderzyły o brzeg i nie rozbiły się, zając się przede wszystkim na statkach starego typu, które wymagają pieczołowitej opieki człowieka i że tylko od załogi zależy podniesienie stanu technicznego maszyn i urządzeń, a przez to wartości usługowej jednostek pływających.

czyli ponad 100.000 m sześć. budulca, przekraczając zawsze swój plan nawigacyjny.

Już w 1935 r. załoga tej jednostki wywalczyła sobie pierwsze miejsce wśród holowników parowych śródkowej Wiłgi i otrzymała nagrodę przedchodzą Czerwonego Sztandaru. W czasie wojny zmieniła się załoga „Rusłana”. Zmieniło się również dowództwo statku. W 1941 roku kpt. Bugajew wrócił ponownie na jego pokład. Zastąpił on statek, a zwłaszcza maszynę, w dość zanedbanym stanie. Tymczasem w marcu 1946 r. Rada Najwyższa ZSRR uchwaliła pięcioletni plan odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej. Przed wodniakami stało nowe, szlachetne zadanie: szybko i bezawaryjną dostawą tratw przyczynić się do przedterminowego wykonania „pieciolatki”. Walkę o plan 1947 r. ruslanowcy wygrali — wykonali 145,6 proc. normy.

STACHANOWSKI PLAN

JESIEŃ 1948 r. leningradzcy zwrocili się z apelem do wszystkich robotników Związku Radzieckiego: — wykonać „pieciolatkę” w cztery lata. „Rusłana” znalazł się wówczas na zimowisku. Załoga postanowiła podjąć inicjatywę leningradczyków. Zebrał się więc na naradę. Obliczyli, że w okresie nawigacyjnym może zaoszczędzić 40 dob, a więc wykonać „pieciolatkę” w trzy i pół roku.

walce o plan poprzedniego roku i stwierdzili, że:

— na wiązanie tratw norma przewiduje 4 godziny. Jeżeli przygotuje się je wcześniej, holownik na podstawie danych zawartych w planie i rozkazuje w którym nodane są rozmiary tratw, może uzyskać 2 — 3 godzin czasu;

— przy profilaktycznym remoncie i czyszczeniu kotła, na które planuje się 36 godzin, można zaoszczędzić 12 godzin. Czas remontu kotła należy równocześnie zużytkować na remont maszyn, co przyniesie dalsze oszczędności. Na leży tylko dokładnie i szczegółowo rozplanować remont, przygotować potrzebny materiał i narzędzia, rozdzielić pracę na poszczególne członków załogi, zapoznać ich jak leży do naprawy można wykonać szybciej i lepiej;

— dalsza doba czasu uzyska się przez przeprowadzenie remontu w godzinach przeznaczonych na podstawianie i przygotowanie holownika do drogi nie tracąc na ten cel osobnego dnia;

— rozdzielność różnych prac i odpowiedzialności podczas rejsu na poszczególne wachty, np. 1 wachta odpowiada za uporządkowanie, 2 — za taktowanie, a 3 — za przygotowanie drzewa do kuchni i na statek, daje poważne oszczędności czasu. Każda wachta powinna otrzymać grafik, z którego wynikałoby jakie prace remontowe i w jakich terminach muszą być wykonane.

Ruslanowcy wzorując się na stachanowcach postanowili równocześnie obniżyć koszty własne, a więc zrezygnowali z remontu stoczniowego, co przyniosło jednorazowo około 70.000 rubli oszczędności.

Po szczegółowym obliczeniu załoga „Rusłana” zdecydowała, że w okresie nawigacyjnym może zaoszczędzić 40 dob, a więc wykonać „pieciolatkę” w trzy i pół roku.

Ster na samokrytykę

W Domu Rybaka w Kołobrzegu nie wszystko jest w porządku

Uchwała Prezydium Rządu z lutego br. w sprawie zwiększenia planu połowów rybołówstwa morskiego i pomocy rybakom, przewiduje rozbudowę Domów Rybaka w morskich portach rybackich celem zapewnienia rybakom należytych warunków odpoczynku.

Właściwe czynniki jednak dotąd nie zainteresowały się bliżej tym zjawiskiem, czego dowodzi następująca konferencja.

Stał ten należy jak najszybciej kra lub przesiągnięta słoną wodą morską. Z braku suszarni rybacy rozwieszają ją w swoich ciasnych pokojach sypialnych. Potęguje to duszność, panującą i tak w tych pomieszczeniach, i zresztą odzież w ciągu tak krótkiego czasu nie wysycha. Rybacy więc opuszczają Dom Rybaka „skoro świt”, idąc do pracy w dalszym ciągu w mokrej odzieży.

Stan ten należy jak najszybciej

O miejsce dla zagadnień produkcyjnych w masowej pracy kulturalno - oświatowej naszego związku

REALIZACJA zadań Planu 6-letniego jest ściśle zależna od stopnia uświadomienia załóg w zakładach pracy. Przed związkiem zalegają trzy zadania: 1. Przeciwwstawienie powyższemu zjawisku jest szkolenie w Stoczni Rzecznicy w Plenie, gdzie rada zakładowa w ścisłej współpracy z kierownictwem i organizacją partyjną wzorowo wywiązuje się z tego zadania.

W ogóle przeszkolono zbyt małą ilość pracowników, i to jedynie na 20 godzinnych kursach, których absolwenci nie mogą podjąć poważnych zadań. W wielu wypadkach nieregulowane są jeszcze sprawy etatów i plac kierowniczych, co wpływa również na wyniki pracy.

KOMISJE KULTURALNO-OŚWIATOWE

Nie lepiej przedstawia się praca komisji kulturalno-oświatowych, które nie przejawiały żadnej działalności, a są nawet wypadki, że członkowie komisji nie weszli w ogóle, nie wchodząc w jej skład. Często komisje nie instruowane przez rady zakładowe błędziły w swej pracy po omacku. Przykładem tego są komisje przy radach zakładowych w ZPGG w Nowym Porcie i Gdyni, które pracują w całkowitym oderwaniu od rad zakładowych. Natomiast komisje kulturalno-oświatowe w Stoczni Rzecznicy w Plenie i Krakowie, które współpracowały ściśle z radami zakładowymi, mogą poszczycić się dobrymi wynikami.

PROPAGANDA MASOWA

Poważnym elementem w pracy kulturalno-oświatowej jest propaganda masowa. Jednym z głównych warunków jej powodzenia jest przede wszystkim podany do wiadomości całej załogi plan odczytów. Nie należy zapominać o zmaganiach, które organizowane były samorządnie przez organizacje byt samorządnie przez samych prelegentów TWP oraz TPPR i to w ostatniej chwili. W najlepszym wypadku Okręgi jak np. Szczecin interesowały się tylko aktywnością zagadnień odczytów.

Komitet redakcyjny gazetki ściennych także nie przejawiał dostatecznej działalności. Gazetki ściennych wykonywano od czasu do czasu, z okazji uroczystości, a organizatorzy pracy kulturalno-oświatowej z zasady nie przejawiali prawie żadnej działalności w tym kierunku.

PRACA OŚWIATOWA

Na terenie ZPPZ zorganizowano już 44 kursy języka rosyjskiego, ale na kursach tych jest zbyt mała frekwencja i zdarzają się wypadki, że kursanci nie uczęszczają na kursy, przerzuceni na naukę w domu. W tym wypadku, jak np. w Biurze Portowym „Odra” w Szczecinie, Szczecińskim Urzędzie Morskim oraz ZPGG. Prawie identycznie przedstawia się sprawa 35 kół dyskusyjnych Wszechnicy Radiowej, które pozbawione stały się opieki Zarządów Okręgowych, pracując „na wyrwyki”.

PRACA ARTYSTYCZNA

ZPPZ posiada 31 zespołów artystycznych, z których tylko nieliczne mogą poszczycić się poważniejszym dorobkiem. W zespołach nie prowadzi się pracy politycznej, brak jest również materiałów propagandowych i właściwego repertuaru. Na przykład w zespole artystycznym w Krakowskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa w Bogumilowicach brak jest jakiegokolwiek materiałów i instrukcji, które mogłyby przyczynić się do rozwinięcia aktywnej pracy zespołu. Natomiast zespół artystyczny w Stoczni Rzecznicy w Plenie, który jest formalistycznie i kursywnie, chociaż bardzo aktywny, także z reguły nie daje pożądanych rezultatów. Np. w PRGIP w Gdańsku szkolenie zorganizowano, lecz tego, co było planowane, nie w kierunku za-

Winę za istniejący stan rzeczy Zarząd Główny przypisuje poszczególnym Zarządom Okręgów, lecz przed stawiciele zespołów artystycznych nie zdają sobie sprawy z tego, że Zarząd Główny zbyt mało poświęca uwagi sprawom zespołów, ograniczając się do udzielania pochwał względnie nagan.

W RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM

Wśród pracowników rybołówstwa morskiego ZPPZ nie uczynił dostów nie nic, aby tak ważną gałąź gospodarczą nie pozostawiała na uboczu rozwoju życia kulturalno-oświatowego. Rażącem przykładem tego zaniedbania jest „Dalmor” w Gdyni. W latach 1949-50 „Dalmor” posiadał zespół artystyczny, zespół taneczny, 40 osobowy chór, koło sportowe, systematycznie dostarczało prasę na jednostki pływające, prowadzono wymienne biblioteczki ruchome i utrzymywano ścisłą łączność ze wsią. W ogólnopolskim festiwalu sztuk radzieckich i rosyjskich w roku 1950 zespół artystyczny „Dalmoru” zdobył II miejsce — co było wynikiem właściwej i systematycznej pracy kulturalno-oświatowej. Wobec osiągnięć w tej pracy w latach 1949-50, obecny jej stan trudno nie nazwać opłakany.

Zarząd Główny tłumaczy fakt zaniedbania pracy kulturalno-oświatowej w rybołówstwie morskim rozległym terenem, brakiem świetlic i wreszcie stwierdzeniem, że brak instruktorów. Wyjaśnienie to nie wydaje się słuszne i Zarząd Główny, zgodnie z uchwałą Prezydium Rządu z dnia 2. 2. br., mówiącą wyraźnie o podniesieniu na wyższy poziom pracy kulturalno-oświatowej wśród rybaków, winien jak najszybciej zająć się tym najbardziej zaniedbanym odcinkiem swojej pracy.

WNIOSKI

Z tej krótkiej analizy wynika jasno, że praca kulturalno-oświatowa jest w dalszym ciągu niedostateczna i że należy bezwzględnie zmienić styl pracy anarcho-kulturalno-oświatowych Zarządów Głównego i Zarządów Okręgowych.

Celem usprawnienia i uniknięcia popełnianych błędów nasuwają się następujące wnioski: a) ustawić w sposób właściwy pracę kulturalno-oświatową na zakładach pracy przez dobór odpowiednich ludzi, rekrutujących się z najaktywniejszych związków; b) wybrać w myśl wytycznych CRZZ poszczególne sekcje z właściwych ludzi, chętnych do tej pracy; c) zorganizować planową i ciągłą pracę; d) położyć szczególny nacisk na powiązanie pracy kulturalno-oświatowej z produkcją; e) otoczyć opieką akcją kulturalno-oświatową, instruować i kontrolować wykonanie zleceń.

Rada zakładowa każdego zakładu pracy musi biec się o treść polityczną, produkcyjną i systematyczność w pracy kulturalno-oświatowej, aby zbliżyć się do produkcji do zagadnienia Planu 6-letniego.

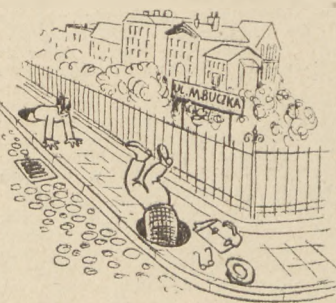
„WARUNKIEM NASZEGO ZWYCZAJSTWA JEST, ABY KAŻD. CZŁOWIEK PRACY W POLSCE STAŁ SIĘ ŚWIADOMYM TWÓRCĄ PLANU 6-LETNIEGO” — powiedział Prezydent Bierut. Oto główna wytyczna dla związkowej pracy kulturalno-oświatowej w resorcie żeglugi.

Z. MAKOWSKI

Dlaczego?

...Rada Zakładowa ZPPZ przy Remontowej Obsłudze Statków w Gdyni nie poczyniła starań o uzyskanie pomieszczenia na świetlicę?

...Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Swinoujściu nie zabezpieczyło studzienek wodociągowych



wzdłuż ul. M. Bucza? Brak zabezpieczenia może być przyczyną nieszczęśliwego wypadku.

...dział zaopatrzenia PLO dostarczył na s/s „Marchewski” nieodpowiednie liny, mimo że zamówienie statku określało dokładne rozmiar i gatunek?

...900-lomowa biblioteka PUR „Odra” w Swinoujściu jest już od pół roku nieczynna? Może w



Dniach Oświaty. Książki i Prasy nastąpi wreszcie długo oczekiwane przez czytelników otwarcie?

...w Krakowskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa w Bogumilowicach nie zorganizowano dotychczas Klubu Techniki i Racjonalizacji, a robotnikami - racjonalizatorami nikt się nie opiekuje?

...MHD w Swinoujściu nie dba o należyte zaopatrzenie sklepu w lozbranżowego w Bazie Rybackiej w olei i masło, narażając zarejestrowanych tam odbiorców na miesięczne wyczekiwanie?

...na s/s „Lublin” w miejsce zamówionych szczotek, zaopatrzenie



PLO przysłało pędzle, które po kilku dniach uległy zupełnemu zużyciu?

Oj kadry, kadry!

Z gazetki ścienniej m/s „Elbląg”

W „Pełzetem” wielki ruch
Wrócił z morza „Elbląg” znów
Przycumował już w Szczecinie
Więc inspekcja go nie minie.
Z biur do biur hasło leci —
„Hejże na „Elbląg”, na inspekcję dzieci!”
Gdy ruszyło tylu ludzi
„Zaopatrzeniowiec” się obudził
I sennym głosem cicho spytał:
„Dokąd rwiecie tak z konwój?”
Co — „Elbląg”? Pieć dni postoi.
Śnijmy bracia dalej, poco się niepokoi.
Wszak w ostatnich minut kilka
Będzie wojna od snu chwilką
I na swe zapotrzebowanie
„Elbląg” dostanie — lub też nie dostanie.
Personalnik zafatł rece, radość go rozpięła
„Hej! Użyjem!” — Załoga nleci „manatki” zbiera



Ledwo tylko przyjechali
Już „manatki” swe zebrali.
Każdy gotów z workiem czeka.
„Krzywo patrz na człowieka?
Niech ich szybko wymuszują.
Może władze nasza pocują.
Hej! Zmustrować tużi całą.
Zrobić w kadrach ruch niemały.”
Szepnął ktoś po cichu z trwogą.
Ze zmustrować nie ma kogo...
I czym jest bez załogi statek?
Przy tym „Elbląg” na dodek?
Nie to kadry nie obchodzi.
Grunt to zrobić „wielki ruch”
„Trzeci — damy teraz dwóch.
Co? hałas będzie wszędzie?
Statek sam się sprzątać będzie.”
Oj kadry, źle się bawicie.
Zaniłast pracować za biurkiem, siedzicie
I mówiąc tak między nami
Myśmy też ludzi, nie bawcie się, przecie?
O pracy na morzu niewiele wiecie.
Każdy z załogi jak kółko w maszynie
Pracuje na statku, gdy w morzu płynie.
Zawalacie plan — zdejmiecie ponad stani

Więcej dbałości o sprzęt przeciwpożarowy w ROS

W pewnych okresach czasu odbywa się w ROS generalny przegląd urządzeń i sprzętu przeciwpożarowego. Przegląd taki ma na celu sprawdzenie „gotowości bojowej” sprzętu oraz urządzeń i uniknięcie w razie ich użycia przykrych niespodzianek.

A ponieważ takie zdarzają się, sprawa jest szczególnie ważna. W kwietniu br. komendant straży pożarnej wraz ze strażakami stwierdził w czasie przeglądu, że skrzynka hydrantowa nr 7 posiada zerwaną i założoną fikcyjnie plombę, a znajdujący się w niej wąż parciany jest zupełnie zniszczony.

Powód zniszczenia był jasny. Kłós potrzebując węża zerwał plombę i po użyciu go włożył mokry i zabrudzony smarami i węglami z powrotem do szafki, nie troszcząc się zupełnie o dalszy jego los. A rezultat? Przegrzany i zupełnie nie nadający się do użytku (nawet do celów gospodarczych) wąż, trzeba było wyrzucić do śmieci.

Winni tego naruszenia przepisów o bezpieczeństwie przeciwpożar-

wym portów morskich winni być przykładnie ukarani, a poza tym wypadek ten powinien być przestrogą dla straży pożarnej i całej załogi.



gi, że nad bezpieczeństwem swego zakładu (trzeba nieustannie czuwać i mieć pieczę nad sprzętem ratowniczym).

WACŁAW HUCZAK
Korespondent

ŚLADEM naszych interwencji

POLSKA Żegluga Morska w Szczecinie donosi, że na m/s „San” dostarczono brakujący sprzęt przeciwpożarowy (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 7/29).

WOLINSKIE Zakłady Gastronomiczne powiadomiły nas, że uruchomienie gospody w bazie rybackiej w Swinoujściu nastąpi w lipcu br. (notatka pt. „Kiedy PSS „Pokój” uruchomi gospodę ludową w swinoujskiej bazie rybackiej” w n-rze 2/24).

„BALTONA” w Gdańsku - Nowym Porcie zwróciła uwagę Centrali Rybnej na niewłaściwe etykietowanie konserw rybnych (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 7/29).

STOCZNIA Gdańska podjęła się prowadzenia dalszego remontu przy silniku z m/s „Radomienka” (notatka pt. „Przewlekły remont silnika” w n-rze 7/29).

POLSKIE Linie Oceaniczne w Gdyni wyjaśniają nam, że zgodnie z obowiązującą w PMH umową zbiorową, pracodawca obowiązany jest zapewnić pracownikom dzień maszynowy na statkach motorowych 1/2 litra mleka świeżego dziennie dla zabezpieczenia organizmów załogi przed niebezpieczeństwem zatrucia gazami wydzielającymi się podczas pracy motorów spalinowych. Z chwilą uruchomienia motorów na m/s „Nowa Huta”, załoga otrzyma należne racje mleka. (Notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 7/29).

ZPGG donosi, że organizacja pracy w Taborze Pływającym w Gdańsku została usprawniona. Ponadto dyrekcja ZPGG czyni starania o zakup motorówek, która w pierwszym rzędzie będzie obsługiwała Oddział Inżynierii - Budowlany (notatka pt. „Czy to jest walka z marnotrawstwem czasu?” w n-rze 7/29).

WODOWNI na notatkę w n-rze 5. Polskie Linie Oceaniczne donoszą, że dział zaopatrzenia zwrócił się już do wytwórni farb o sprowadzenie niezbędnych kolorów.

KIEROWNICTWO Domu Marynarskiego w Gdyni donosi, że nieodpowiednie umywalnie została w najbliższym czasie wymieniona (notatka pt. „Cenny pomysł nie zdął egzekutować” w n-rze 5/27).

DYREKCJA ZPGG wyjaśnia, że skłoty zostały natychmiast usunięte z kanału i po omyśleniu dostarczone do magazynu (notatka pt. „Nie dbałość” w n-rze 7/29).

