

Stępt

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

RDK 2

15 - 30 CZERWCA 1952

NR 12 (34)

Dyscyplina pracy na statkach najważniejszym czynnikiem w walce o wykonanie zadań floty

SOCCJALISTYCZNA dyscyplina pracy w naszej flocie handlowej jest oparta, w przeciwstawieniu do dyscypliny we flotach krajów kapitalistycznych, na świadomości marynarzy, że są oni współgospodarzami statku jako miejsca ogólnonarodowego, że ich wydajna i sumienna praca przysparza osobiste korzyści oraz bogactwa własnej Ojczyźnie.

Tak pojęta dyscyplina, mocno podkreślona w nowej ustawie żeglarskiej, ma szczególne znaczenie w transporcie morskim dlatego, że chociażby najmniejsze naruszenie obowiązków i regulaminów przez jednego marynarza może zniwiecyć pracę, wysilek i osiągnięcia całej załogi, zagraża często niebezpieczeństwem życia, utratą statku i ładunku oraz opóźnia terminową dostawę.

Doniosłe są zdobycze marynarzy PMH w zakresie warunków pracy i bytu. Są one nieporównywalne do stosunków panujących w burżuazyjnej flocie Polski przedwojennej i panujących w dalszym ciągu we flotach krajów kapitalistycznych.

Tym zdobyciom społecznym i uprawnieniom marynarzy w Polsce Ludowej musi odpowiadać świadome zwiększanie wydajności pracy oraz ścisłe przestrzeganie dyscypliny, przepisów i regulaminów obowiązujących we flocie — podstawowych elementów zabezpieczających regularną i bezawaryjną pracę statków PMH.

Oczywiście, socjalistyczna dyscyplina pracy i sumienne wykonywanie obowiązków nie są możliwe bez nowego, świadomego stosunku marynarza do pracy, bez ścisłego wykonania zadań wynikających z powierzonych funkcji, bez przejawiania w pracy na morzu i w portach niezbędnej inicjatywy, pomysłowości i ofiarności.

Obowiązkiem marynarzy jest obok tego dobra znajomość swego zawodu i stale podwyższanie swoich kwalifikacji fachowych oraz głębokie zainteresowanie się rozwojem techniki morskiej i nowymi postępowymi metodami eksploatacji statków.

Socjalistyczny stosunek i przywiązanie marynarzy do swego statku winno się szczególnie przejawiać w dbałości o pasażerów i powierzony ładunek, w zespołowej trosce całej załogi i każdego połączonych marynarza o dobry stan techniczny jednostki i jej bezawaryjną pracę. Łączy się z tym nierozdzielnie obowiązkiem ścisłego przestrzegania porządku na statku i zasad dobrego współżycia bez względu na zajmowane stanowisko i stopień.

Wszystkie obowiązki, które nakładają na marynarzy socjalistyczna dyscyplina pracy, sprowadzają się w sumie do najbardziej korzystnego gospodarstwa wykonywania planowych zadań statku, do jego ochrony przez całą załogę oraz do wierności wobec Polski Ludowej.

Twarda dyscyplina pracy na morzu jest najważniejszym czynnikiem w walce o wykonanie planu przewozów we flocie handlowej. Osiąganie wysokich wskaźników przez wozowych przy najniższych kosztach własnych — ten najpierwszy obowiązek załogi — winien wynikać jako konsekwencja ścisłego przestrzegania przepisów regulaminowych, nienagannego wykonywania obowiązków i sumiennosci w pracy marynarzy. Powinien to być rezultat osobistego zdyscyplinowania, uświadomienia politycznego, patriotyzmu i zrozumienia obowiązków przez każdego marynarza floty. Winien to być również wynik codziennej pracy wychowawczej i polityczno-uświadamiającej prowadzonej wśród marynarzy przez kapitana, jego zastępcę do spraw kulturalno-oświatowych, oficerów pokładowych i mechaników, w ścisłej współpracy z organizacją partyjną, związkową i młodzieżową na statku.

W walce o umocnienie dyscypliny pracy na statkach główna rola przypada dowódcy. Przykład idzie z góry. Wiele więc zależy od osobistej postawy dowódcy, od tego, czy przełożony daje osobisty przykład zdyscyplinowania i przywiązania do ustosunkowania się do regulami-

nów obowiązujących we flocie i do swoich obowiązków służbowych. Poziom dyscypliny wśród załogi zależy także od właściwego stosunku kapitana i oficerów do załogi i jej codziennych spraw bytowych, od tego, czy dowództwo dostrzega, docenia i wyróżnia przodujących w pracy, czy pokazuje ich jako wzór do naśladowania przez resztę załogi, podnosząc w ten sposób godność marynarza i rozwijając w nich chęć i żądz do służby.

Wiele zależy od tego, czy dowództwo statku, któremu przyznano duże uprawnienia dyscyplinarne, korzysta z nich w wypadkach koniecznych w sposób umiety i skuteczny, czy stosuje je jako środek wychowania marynarzy i podciągania ich w dyscyplinie pracy.

Wszędzie tam, gdzie dowództwo statku współpracuje z organizacją partyjną, radą załogową i organizacją ZMP-owską przejawia stałą, gospodarską troskę o statek, ładunek i załogę, wychowując ją w duchu świadomej dyscypliny, tam nie ma trudności w wykonaniu planu przewozów i zadań postawionych przed statkiem.

Natomiast tam, gdzie ten kolektywny statkowy nie prowadzi konsekwentnej walki z przejawami obniżania i łamania dyscypliny pracy, gdzie na zebraniach załogowych nie stosuje się zdrowej krytyki i samo krytyki zarówno w odniesieniu do marynarzy, jak i do dowódcy, gdzie nie jest na poziomie praca kulturalno-oświatowa i wychowawcza, tam wreszcie, gdzie spotykamy się z brakiem zrozumienia dla wspólnej wodnictwa pracy i nowych postępów metody eksploatacji statku — tam wykonanie zadań napotyka zawsze na trudności.

MOŻNA przytoczyć wiele przykładów sumiennego stosunku do dowódcy, załogi i pojedynczych marynarzy do swoich obowiązków służbowych.

Wysoki poziom zdyscyplinowania i socjalistyczny stosunek do pracy wykazuje załoga o/z „Karpaty”. Mi mo długiego oderwania od kraju i swych rodzin, załoga sumiennie i z entuzjazmem wykonywała swoje obowiązki, troszcząc się nieustannie o bezpieczeństwo przewozonego materiału, ochraniając swoją jednostkę i zapobiegając awariom poprzez samoremonty maszyn i urządzeń pokładowych. Szczególnie wysoki poziom zdyscyplinowania i pojmowania obowiązków marynarza wykazał: **bosman Antoni Tomasz, mł., motorzysta Józef Wolender i kucharz Benedykt Kocunia.**

Dobre rozumie swoje obowiązki w zakresie troski o ładunek i bezpieczeństwo statku załoga o/m „General Walter”. W czasie postoju w Karach przed rozpoczęciem załadunku węgla, postawiono wachty przy każdej ładowni z poleceniem śledzenia przebiegu załadunku. W pewnej chwili i mechanik tow. **Parzychowski** zauważył, że jeden z ładowanych balotów węgla zaczął się tlić. Dzięki natychmiastowej interwencji pożar stłumiono w zarodku. Przy dalszym załadunku załoga zwróciła uwagę na mokre baloty węgla, które zwrócono na ląd. Dowody zrozumienia obowiązków marynarza, troski o bezpieczeństwo statku, załogi i ładunku dają zwłaszcza **II oficer, tow. Teodor Bogacz i asystent pokładowy tow. Plus Krasinski.**

Do kapitanów, którzy potrafią utrzymać wysoki poziom dyscypliny i porządku na statku, należy najmłodszy kapitan naszej floty, tow. **Jan Kunicki**. Doprowadził on zaniebany niedługo o/p „Marchlewski” do wysokiego poziomu sprawności technicznej, czystości i porządku.

Wzorem zdyscyplinowania jest także st. mechanik tow. **Gustaw Ledwoń** z o/p „Hel”. Cechuje go wysoka troska o powierzzone maszyny i ich bezawaryjną pracę. Potrafił on wzbudzić w całej załodze poczucie odpowiedzialności za powierzony obowiązek. Wynikiem są samoremonty, w których sam bierze osobisty udział, które przedłużają okres międzyremontowego pływania jednostki.

Wysoki wpływ na wychowanie załogi w duchu socjalistycznej dyscypliny i porządku ma osobisty przykład bosmana **Hipolita Ratajczaka**.

z o/p „Puck”. Troszczy się on nieustannie o konserwację urządzeń i sprzętu. Prowadzi oszczędną gospodarkę materiałami, umiejętnie organizuje kolektywną pracę załogi pokładowej i mobilizuje ją do współzawodnictwa i podejmowania zobo- wiązań.

Już tych kilka chociażby przykładów świadczy o tym, że właśnie dzięki dyscyplinie pracy, uświadomieniu politycznemu i należytemu pojmowaniu obowiązków, załogi wie lu naszych statków pomyślnie wykonują plany przewozowe.

CZY tak jednak przedstawia się sprawa na wszystkich naszych statkach? Zdarzają się jeszcze nieliczne co prawda wypadki, że przełożeni i marynarze oraz niektóre organizacje partyjne, rady załogowe i organizacje młodzieżowe nie wywiązują się należycie z zadań wynikających z socjalistycznego pojmowania dyscypliny i obowiązków na statkach naszej floty.

Nie pojęto jeszcze należycie skutków, do których prowadzi tolerancja i pobłażanie w stosunku do dopuszczających się wykroczeń pijaństwa, bumelanctwa itp. Nie wszyscy kładą jeszcze załogi postrzegają wyłączenie ze swego grona łamiących dyscyplinę i dezorganizujących pracę kolektywu statkowego, demoralizujących młodych marynarzy. Zdarzają się jeszcze, nieliczne co prawda fakty, że nawet organizacje partyjne na statkach nie wyciągają konsekwencji w stosunku do łamiących dyscyplinę członków partii, wpływając w ten sposób demobilizując na całą załogę.

Organizacja partyjna, związkowa i młodzieżowa na o/p „Olsztyn” włącznie z dowództwem tego statku w ostatnich czasach mocno osłabiły swoją uwagę w zagadnieniach wzmożenia dyscypliny pracy, chętnie przechodziły obok wypadków naruszania dyscypliny i łamania regulaminów. W rezultacie, załoga nie wykonała planu przewozów.

Przykład niezrozumienia roli dowódcy i lekceważenia obowiązków dał Walerian Bromirski, b. dowódca holownika „Światowid”. Statek do wodzony przez niego nie wyszedł w rejs z powodu pijaństwa, urządzonego na pokładzie przez samego kapitana.

Nie mógł być także wzorem zdyscyplinowania i wychowawcy b. kapitan Król z o/p „Kościszko”, który objawiał niekulturalny sposób traktowania załogi i b. kapitan Lehr, który oficjalnie demonstrował swoją niechęć do socjalistycznych metod pracy. Niewłaściwie podchodził do swoich obowiązków były II mechanik z o/p „Bug” Zbigniew Szczepkowski. Nie przestrzegał on obowiązków zujących go instrukcji, pozostawiając często maszyny pod opieką niedoświadczonych z młodzieży. Na skutek tego powstały kilkakrotnie drobne awarie w maszynie. W jednym z rejsów musiano z tego powodu trzy razy statek zatrzymywać i kotwiczyć.

WIELU naszych kapitanów, oficerów i marynarzy służy przykładem w walce o wzmocnienie dyscypliny pracy i nienaganne wykonywanie swoich obowiązków służbowych, uczyniacz aktywnie w socjalistycznym współzawodnictwie pracy, rozpo- wieszczając postępowe i przodujące metody eksploatacji statku.

Nasze organizacje partyjne, związkowe i młodzieżowe nagromadziły już dużo doświadczeń w pracy wychowawczej i w zabezpieczeniu wzorowej dyscypliny i porządku na statkach. Jednak po to, aby pełne zrozumienie dla socjalistycznych zasad dyscypliny, tak jak je rozumie nowa ustawa żeglarska, objęło wszystkich załogi i wszystkich marynarzy — trzeba prowadzić codzienną, uporczywą walkę o dalszy wzrost uświadomienia politycznego i dyscypliny, o właściwe wykonywanie obowiązków przez wszystkich marynarzy. Winniśmy stałe pamiętać o tym, że dyscyplina pracowników transportu morskiego, jak powiedział tow. Stalin, powinna być trzy razy większa niż u pracowników lądowych resortów gospodarki i że jest ona naj- ważniejszym czynnikiem w walce o wykonanie planu przewozów morskich.



„WZMACNIAMY SIŁĘ GOSPODARCZĄ I OBRONNĄ POLSKI LUDOWEJ NA MORZU” — oto główne hasło tegorocznych Dni Morza.

W tych dniach marynarze, rybacy, portowcy i wodniacy jeszcze bardziej mobilizują swe siły, aby powiększać siłę gospodarczą i obronną Ojczyzny.

Na straży naszych granic morskich, w obronie pokoju i niepodległości Ojczyzny, naszych osiągnięć gospodarczych, społecznych i politycznych stoi Ludowa Marynarka Wojenna — Siły Zbrojne Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na morzu.

Rozwój naszej floty handlowej idzie w parze z rozwojem całej gospodarki narodowej podnoszącej dobrobyt całego społeczeństwa, dobrobyt marynarzy. Ten rozwój jest wyrazem przemian, jakie się dokonały w całym naszym społeczeństwie, które docenia ogromne znaczenie posiadania własnych portów i własnej floty. Jest on dowodem miłości, patriotyzmu i przywiązania naszych marynarzy do Polski Ludowej, do floty, Szczecina, Gdańska i Gdyni.

Poważne osiągnięcia w gospodarce morskiej przyniósł rok 1951.

Tonaż Marynarki Handlowej wzrósł w porównaniu z rokiem 1950 o 25 proc. Zwiększył się stosunek statków motorowych do parowych. Przewozy towarów w żegludzie morskiej zwiększyły się o 45 proc. w porównaniu z rokiem 1950. Rozbudowana została regularna linia żeglugaowa do Chin Ludowych, rozszerzono połączenia do portów radzieckich na Morzu Czarnym i Bałtyckim. Zdecydowanie zwalczamy dyskryminację stosowaną wobec floty polskiej przez państwa bloku atlantyckiego. Nasza flota stała się poważnym instrumentem w transporcie morskim naszego kraju i krajów demokracji ludowej, realizując praktycznie zasady internacjonalizmu. Poważnie wzrosło uświadomienie polityczne naszych załóg, poczucie dumy i godności narodowej naszych marynarzy, przywiązanie do bandery, odpór na prowokację wroga. W pracy naszej floty sięgamy coraz pełniej do wzorów i doświadczeń floty radzieckiej. Nasze załogi rozwijają współzawodnictwo o skracanie rejsów i postojów statków w portach, o bezawaryjną pracę jednostek, podejmują socjalistyczną opiekę nad maszynami i urządzeniami statku, przeprowadzają samoremonty, walczą o obniżkę kosztów własnych, o oszczędność bunkru i de- wiz, wprowadzając grafiki pracy statku i codziennie planowanie robót na pokładzie i w maszyni- e. W szlachetnym współzawodnictwie o najlepsze wyniki eksploatacyjne i wskaźniki ekono- miczne naszej floty wysuwają się stale nowe jednostki: „KARPATY”, „PRZYJAŹN NARODÓW”, „ŚLĄSK”, „BYTOM”, „WARTA”, „PIAST”, „HUGO KOLLATAJ”, „ELBLĄG”, „KRAKÓW” i wiele innych, pociągając za sobą pozostałe. W codziennym trudzie na morzu rosną coraz nowi przodownicy pracy: **WŁADY- SŁAW KOZŁOWSKI** z „Waryńskiego”, **GE- ORGI MOSHOUTIS** z „Warty”, **WŁODZI- MIERZ POKOJNIKOW** ze „Śląska”, **BERNARD PRUSINOWSKI** z „Karpai”, **JOZEF NOWAK** z „Batorego” i wielu innych.

W Szczecinie został uruchomiony potężny taśmowiec do przeładunku węgla o zdolności przeładunkowej 1400 ton/godz. Zakończyliśmy budowę portów w Kołobrzegu, Darłowie i Uście. W roku 1951 stan sprzętu zmechanizowanego w zespole portowym Gdańsk — Gdynia wzrósł o 70 proc. Załogi portów stosują z coraz większym powodzeniem metodę szybko- ściowej obsługi statków, skracając znacznie ich postój. Przystosowujemy do warunków naszych portów metodę inż. Kowalowa, w czym wydatnie dopomagają robotnikom portowym naukowcy i studenci wyższych szkół Wybrzeża. We współzawodnictwie o szybkościową obsługę naszych statków rosną nowi ludzie: **STĘPIEN, JEDLIŃSKI, SZTANKE, I LEWANDOWSKI** — z Ustki; **FRANKOWSKI, BAKOWSKI, HEIDUC, FORMELA, CHOSZCZ, BERNACKI** — z Gdań-

ska i Gdyni; **KLEJNOCKI, PALKIEWICZ, ROTHENHAGEN, STASZAK, SOBON, SKOMOROWSKI, SZYMANOWSKI i PIOTROWSKI** — ze Szczecina.

W rybołówstwie morskim nastąpiło znaczne zwiększenie połowu masy rybnej, aczkolwiek jeszcze w stopniu niedostatecznym zarówno do możliwości naszego rybołówstwa jak i potrzeb mas pracujących w kraju. W codziennej niestrudzonej walce rybaków o wykonanie planów dziennych, dekadowych, miesięcznych i kwartalnych, o potaniecie kosztu połowu ryby wysuwają się na czoło coraz nowi rybacy państwa- wi, spółdzielcy i indywidualni: **FILIP SCE- GEWICZ, JAN LASEK, JOZEF RAJSKI i STANISŁAW BAK** z „Dalmoru”; **ELIASZ JAN- KOWSKI, MAKSYMILIAN SÓKA, JAN CHO- JECKI, WŁADYSŁAW LABUDA, JAN SKOCZ- KE, PISKORSKI, KRZYWICKI** — ze spółdziel- czości oraz rybacy indywidualni: **SOŁONCZYK, SEMMERLING i wielu innych.**

Przewozy towarów w żegludze śródlądowej wzrosły o 25 proc. w porównaniu z rokiem 1950. Wielkim i pouczającym dla nas przykładem są przodujące metody radzieckich żeglarzy śródlądowych ze statku „Ruslan” i stachanowca Borysa Burlakowa oraz olbrzymie stalnowskie bud- owle hydrotechniczne, przekształcające przyro- dę, tworzące nowe morza, kanały i porty śród- lądowe. Coraz bardziej rozwijamy postępowe me- tody pracy w naszej żegludze śródlądowej na Odrze i Wiśle. Metodę „Ruslana” stosuje już przeszło 20 jednostek na Odrze, a wśród nich przodujące holowniki: „MESTWIN”, „LADA”, „SĘDZIWÓJ”, „ZYWIA”, „JAROWID” i inne. Na Wiśle wyróżniają się stosowaniem nowych postępowych metod pracy i osiągnięciami trans- portowymi holowniki: „OSA”, „HIBNER”, „BRA NIEWO” i statki pasażerskie: „WARYŃSKI”, „ZEROMSKI”, „BARLICKI”.

Plan roku 1952 postawił przed gospodarką morską nowe ambitne zadania.

Przewozy towarów mają wzrosnąć w żeglud- zie morskiej o blisko 25 proc., w żegludzie śród- lądowej prawie o 48 proc. Koszty własne w przedsięwzięciach resortu żeglugi mają być ob- niżzone o dalsze 13 proc. Inwestycje w portach idą obecnie w kierunku dalszej modernizacji i mechanizacji wszystkich usług.

Świadectwem troski naszego państwa o roz- wój żeglugi morskiej jest nowa ustawa o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej, uwzględniająca potrze- by planowej gospodarki socjalistycznej w tran- sporcie morskim, dająca wyraz zdobyciom mary- narzy w Polsce Ludowej i odrzucająca dotych- czasową kapitalistyczną, pruską ustawę żeglars- ką.

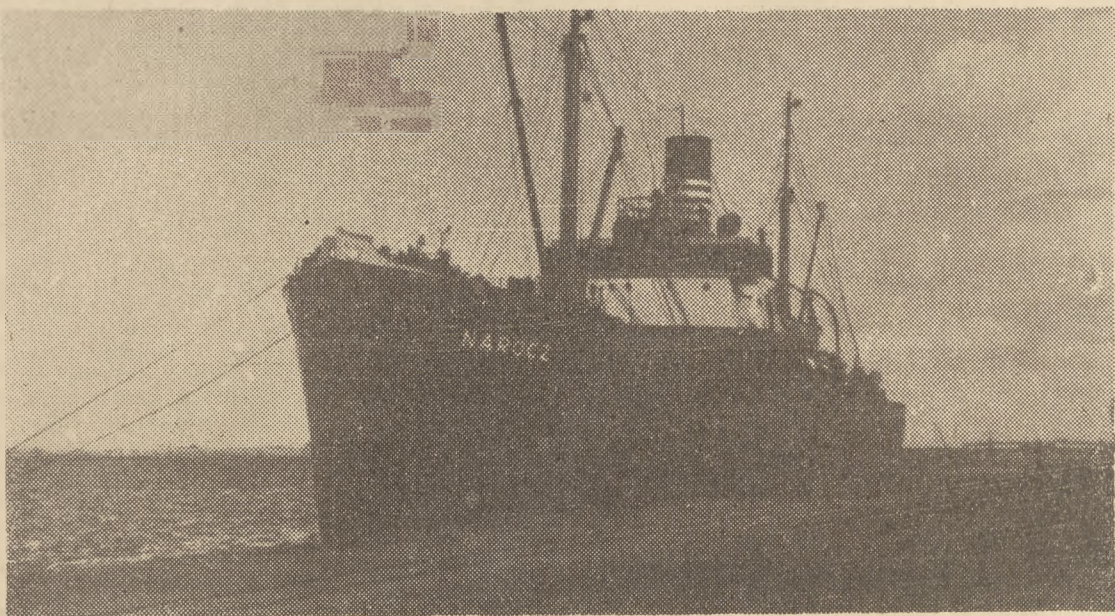
Bojowym zadaniem roku 1952 jest dalszy roz- wój naszego rybołówstwa morskiego i przetwó- stwa rybnego, dalsza modernizacja taboru i sprzętu, mechanizacja przeładunku, dalszy ilo- scowy i jakościowy wzrost kadr rybołówstwa.

Wielkie znaczenie dla dalszego rozwoju ry- bołówstwa morskiego ma uchwała Prezydium Rządu w sprawie pomocy rybakom państwowym, spółdzielczym i indywidualnym.

Nowy kierunek rozwoju żeglugi śródląd- owej i dróg wodnych wskazują uchwały Rządu z września i listopada 1951 roku.

Przełom, jaki nastąpi w myśl tych uchwał, dotyczy rozwoju dróg wodnych na najbliższe dziesięciolecie, zmiany przestarzałych metod w pracy żeglugi i dróg wodnych i dostosowania tempa pracy tak żeglugi jak i administracji wod- nej do potrzeb przemysłu i rolnictwa.

Morze, rzeki i kanały — olbrzymi warsztat twórczy, pokojowej pracy narodu polskiego, zaj- mują poważne miejsce w roku 1952 — trzecim roku Planu 6-letniego. Walka o przedrtrimowe i najekonomiczniejsze wykonanie tych zadań przez marynarzy naszej floty, rybaków, portow- ców i żeglarzy śródlądowych jest zasadniczym wkładem w dzieło umocnienia naszej siły go- spodarczej i obronnej na morzu, w dzieło utrwale- nia pokoju.



Coraz więcej statków PMH wykonuje przedterminowo półroczne plany przewozów. Załoga rudowłosa „Narocz”, którego kapitanem jest tow. MIKOŁAJ DOMARADZKI, zameldowała w dniu 31 maja br. o wykonaniu półrocznego planu przewozów. Na sukces załogi statku złożyła się bezawaryjna praca maszyn, nad którą nadzorowała socjalistyczna opieka oraz wytrwała walka załogi z przestojami w portach. Załoga „Narocz” utrzyma i w tym kwartale proporcję przodownika w Polskiej Żegludzie Morskiej. W tych dniach o wykonaniu planu zameldowały również statki o/m „Pias” i o/p „Jarosław Dąbrowski”.

Zobowiązania zlotowe młodzieży PMH

Młodzież Polskiej Marynarki Handlowej dzielnie współzawodniczy w podejmowaniu i wykonywaniu zobowiązań dla uczczenia Złotu Młodych Przdowników — Budowniczych Polski Ludowej.

Koło ZMP na o/p „TORUN” zorganizowało specjalne „wachtę złotową”. Wachtę maszynową postanowiła wyrównać średnie obroty maszyn. Młodzieżowcy przeprowadzili wymianę rusztów kotłowych przez co uzyskano lepsze spalanie i znaczne oszczędności węgla. ZMP-owcy z pokładu postanowili wymalować pomieszczenia załogi. Już dnia 24 maja br. na pierwszej konferencji wojewódzkiej ZMP w Szczecinie, młodzieżowcy z o/p „Toruń” zameldowali o wykonaniu swoich zobowiązań.

Członkowie koła ZMP i młodzi marynarze z o/m „CURIE SKŁO-

DOWSKA” podjęli zobowiązanie do przepracowania dodatkowo 180 roboczogodzin przy pracach konserwacyjnych statku. Indywidualne zobowiązania podjęli: ORŁOWSKI, POZELIS, RACZEK i KASZUBA.

Koło ZMP na o/p „MARCHLEWSKI” postanowiło przeszkolić i podnieść kwalifikacje przed wejściem do portu, aby w ten sposób skrócić postój statku oraz przeprowadzić prace konserwacyjne. Spośród zobowiązań indywidualnych zasługuje na wyróżnienie czyn radioficiera TEISSEYRE, który podjął się do podjęcia załogi maszynowej przy czyszczeniu kotła na postój w porcie zagranicznym.

Koło ZMP na o/p „PRACA” podjęło zobowiązanie do przepracowania 100 roboczogodzin przy pracach konserwacyjnych statku.

Sześciu ZMP-owców na o/m „GENERAL WALTER” przepracuje dodatkowo 60 roboczogodzin przy pracach pokładowych.

Koło ZMP na o/p „LUBLIN” zobowiązało się przepracować przy konserwacji statku 238 roboczogodzin zarówno w maszynie jak i na pokładzie.

ZMP-owcy z Technikum Morskiego Mechanicznego w Gdyni postanowili wzmocnić wysiłek w walce o lepsze wyniki w nauce, zlikwidować do minimum oceny niedostateczne i podnieść poziom dyscypliny w szkole.

Koło ZMP na o/z „KARPATY” zameldowało już o wykonaniu zobowiązań zlotowych. Młodzież statku w drodze do kraju wymalowała 1.300 m² pokładu, wykonując w 180 proc. podjęte zobowiązanie.

Przez współzawodnictwo oszczędnościowe do rozrachunku gospodarczego na statkach

Od przeszło roku mówi się głośno w PMH o wprowadzeniu na statkach naszej floty — wzorem produkcyjnych statków radzieckich — rozrachunku gospodarczego.

Zadaniem tego rozrachunku, prowadzonego nie w oparciu o okresy kalendarzowe, lecz o okresy eksploatacyjne, jest uchwycenie kosztów własnych transportu morskiego, ustalenie kosztów wykonania poszczególnych podróży oraz wskaźników tych kosztów w stosunku do wykonanej drogi; przewozowej lub przewiezionej masy towarowej. Krótko mówiąc, chodzi o ustalenie w konkretnych liczbach kosztów wykonania tonomili usług przewozowych.

Obok tego rozrachunek gospodarczy winien stać się w rękach załóg instrumentem wykrywania dalszych rezerw gospodarczych i czynnikiem mobilizującym marynarzy do walki o obniżenie kosztów własnych.

Co prawda administracja PMH podeszła z entuzjazmem do zagadnienia przeniesienia rozrachunku gospodarczego na statki, popełniono jednak na samym wstępie zasadnicze błędy. Opracowano bowiem obfity arkusz rozliczeniowy, nie unikając w to, czy wykazane na arkuszu pozycje kosztów będzie można uchwycić już w czasie podróży chociażby w wysokości orientacyjnej. Nie zdano sobie również sprawy z tego, czy kierownictwo jednostki, nie mające w ogóle doświadczenia w tym kierunku, potrafi wykonać arkusz, obejmujący kilkadziesiąt rubryk. Najważniejszy jednak błąd polegał na tym, że załogi nie rozumiały i nie mogły od razu zrozumieć tego szerokiego planu ofensywnego oszczędnościowej, którą chciała przeprowadzić administracja PMH w oparciu niestety tylko o teoretyczne, ogólnie buchalteryjne rozważania. Jest także pewne, że politycznie nie przygotowało absolutnie gruntu dla przyjęcia się wśród załóg tej nowej socjalistycznej metody gospodarowania na statkach.

Po opracowaniu arkusza rozliczeniowego wprowadzono go tytułem próby na o/b „Jarosław Dąbrowski” i na kilku innych statkach. Jednak próby te — jak należało się spodziewać — nie dały pozytywnych wyników i nie mogły zachęcić do wprowadzenia arkusza kosztów na innych jednostkach. Z niepowodzenia pierwszych doświadczeń administracja PMH nie wyciągnęła właściwych wniosków. Nie przeprowadzono gruntownej, analitycznej korekty arkusza rozliczeniowego i nie rozpoczęto akcji uświadamiającej wśród załóg pływających o słuszności nowej metody.

Jednym z najpoważniejszych błędów arkusza rozliczeniowego było to, że nie rozróżniono na nim pozycji na koszty, na które ma bezpośredni wpływ załoga i pozostałe poza statkiem koszty, na które załoga nie ma żadnego wpływu.

Zapomniano także o podstawowym czynniku walki o obniżkę kosztów, a mianowicie o normatywach zużycia materiałów. Dotychczas np. załogi maszynowe statków znają jedynie normy zużycia bunkru stałego czy ropy oraz smarów, natomiast nieznane są jeszcze na statkach normy zużycia innych materiałów rozchodzących — za wyjątkiem niektórych pozycji gospodarki żywnościowej.

Jakiś słowniok?

Na obecnym etapie wprowadzenia bezpośredniego rozrachunku na statkach — tak jak to sobie wyobrażała administracja PMH — jest przedwczesne. Słuszne natomiast jest prowadzenie na szeroką skalę popularyzacji współzawodnictwa o oszczędności materiałów, czasu i dewiz i rozszerzenie tego współzawodnictwa oszczędnościowego z każdym etapem o dalsze i nowe czynniki — dla których będą przygotowane normy. Duża w tym rolę zarówno administracji na poziomie dowództwa statku, jak również organizacji partyjnych, a przede wszystkim rad załogowych, które winny umiejętnie kierować uwagę i inicjatywę załóg na możliwości wygosparowania oszczędności np. poprzez socjalistyczną opiekę, samoremonty i bezawaryjną pracę statku, poprzez wprowadzanie racjonalnych metod opalania kotłów itp.

Zwiększmy w ten sposób zainteresowanie marynarzy, przygotujmy i przyzwyczajmy aktywność do stosowania w terminie późniejszym pełnego arkusza rozliczeniowego na statkach. Biorąc pod uwagę, że obciążenie statku można uchwycić rachunkowo w przybliżeniu załogowe 35 — 40 proc. składników kosztów, przynależąca należy, iż nawet najsumienniejsze wypełnienie rubryk obszernego arkusza, nie może dać jasnego obrazu kosztów rejsu, a tym samym zmobilizować załogę do wzmocnienia wysiłku o stałe obniżanie kosztów własnych eksploatacji.

Trzeba także zwrócić większą uwagę na fakt, że koszty powstające w portach zagranicznych pokrywane są przez agentów i rozliczane z przedsiębiorstwem żeglownym dopiero po kilku miesiącach. Należy więc przed wprowadzeniem rozrachunku na jednostki pływające doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

dzając doprowadzić do tego, aby kierownictwo statku mogło przy wycho-

Marynarze potępiają zdrajców Ojczyzny — sługosów imperialistycznego wywiadu

W dniu 3 i 4 czerwca br. odbył się w Gdańsku proces bandy agentów imperialistycznego wywiadu, kierowanej przez szpiega — rezydentę Kazimierza Praisę, dezertera z Polskiej Marynarki Handlowej. Na ławie oskarżonych obok Praisę zasiadli jego współnicy: Kazimierz Kaniecki, Paweł Moc, Irena Krefit i Kazimierz Jura.

W toku przewodu sądowego na podstawie wyjaśnień oskarżonych, zeznań świadków i dowodów rzeczowych bezspornie ustalono całą nieczystą działalność oskarżonych i tych zbrodniarzy, którzy z Wall Street tą działalnością kierowali.

Praisę zaślępieniony tzw. „amerykańskim stylem życia”, bałwochwalczo ustosunkował się do Zachodu i od dawna snuł nieczyste zamiary ucieczki z kraju. W tym celu wślizgnął się do szeregów pracowników morza. W 1950 r. zdezerterował w Casablance ze statku „Narwik”, na którym pływał. Po kilku dniach wstąpił do bez pracy i głodowania udało mu się zamustrować na jeden ze statków, na którym przybył do Niemiec zachodnich. Tam przeszedł na usługi wywiadu angielskiego. Po przeszkoleniu Praisę przybył do Polski w sierpniu 1950 r. i przystąpił do wykonania poleceń mu zbrodniczych zadań. Zwerbował on do swojej sieci Kanieckiego, Mocę, Krefit i Jurę — a więc jednostki, które nienawidzą ustroju opartego na sprawiedliwości społecznej, równości praw, obowiązków i pracy dla wszystkich. Imponował im ustrój oparty na wyższości i dolar na ślaski krwią i potem wysyskiwanych robotników.

Banda ta przekazywała swoim mocodawcom informacje o naszym przemyśle, flocie handlowej, stocz-

niach i wojsku. Wykrańdała i zdradzała tajemnice służbowe i państwo agentów imperialistycznego wywiadu, kierowanej przez szpiega — rezydentę Kazimierza Praisę, dezertera z Polskiej Marynarki Handlowej. Na ławie oskarżonych obok Praisę zasiadli jego współnicy: Kazimierz Kaniecki, Paweł Moc, Irena Krefit i Kazimierz Jura.

W toku przewodu sądowego na podstawie wyjaśnień oskarżonych, zeznań świadków i dowodów rzeczowych bezspornie ustalono całą nieczystą działalność oskarżonych i tych zbrodniarzy, którzy z Wall Street tą działalnością kierowali.

Praisę zaślępieniony tzw. „amerykańskim stylem życia”, bałwochwalczo ustosunkował się do Zachodu i od dawna snuł nieczyste zamiary ucieczki z kraju. W tym celu wślizgnął się do szeregów pracowników morza. W 1950 r. zdezerterował w Casablance ze statku „Narwik”, na którym pływał. Po kilku dniach wstąpił do bez pracy i głodowania udało mu się zamustrować na jeden ze statków, na którym przybył do Niemiec zachodnich. Tam przeszedł na usługi wywiadu angielskiego. Po przeszkoleniu Praisę przybył do Polski w sierpniu 1950 r. i przystąpił do wykonania poleceń mu zbrodniczych zadań. Zwerbował on do swojej sieci Kanieckiego, Mocę, Krefit i Jurę — a więc jednostki, które nienawidzą ustroju opartego na sprawiedliwości społecznej, równości praw, obowiązków i pracy dla wszystkich. Imponował im ustrój oparty na wyższości i dolar na ślaski krwią i potem wysyskiwanych robotników.

Banda ta przekazywała swoim mocodawcom informacje o naszym przemyśle, flocie handlowej, stocz-

niach i wojsku. Wykrańdała i zdradzała tajemnice służbowe i państwo agentów imperialistycznego wywiadu, kierowanej przez szpiega — rezydentę Kazimierza Praisę, dezertera z Polskiej Marynarki Handlowej. Na ławie oskarżonych obok Praisę zasiadli jego współnicy: Kazimierz Kaniecki, Paweł Moc, Irena Krefit i Kazimierz Jura.

W toku przewodu sądowego na podstawie wyjaśnień oskarżonych, zeznań świadków i dowodów rzeczowych bezspornie ustalono całą nieczystą działalność oskarżonych i tych zbrodniarzy, którzy z Wall Street tą działalnością kierowali.

Praisę zaślępieniony tzw. „amerykańskim stylem życia”, bałwochwalczo ustosunkował się do Zachodu i od dawna snuł nieczyste zamiary ucieczki z kraju. W tym celu wślizgnął się do szeregów pracowników morza. W 1950 r. zdezerterował w Casablance ze statku „Narwik”, na którym pływał. Po kilku dniach wstąpił do bez pracy i głodowania udało mu się zamustrować na jeden ze statków, na którym przybył do Niemiec zachodnich. Tam przeszedł na usługi wywiadu angielskiego. Po przeszkoleniu Praisę przybył do Polski w sierpniu 1950 r. i przystąpił do wykonania poleceń mu zbrodniczych zadań. Zwerbował on do swojej sieci Kanieckiego, Mocę, Krefit i Jurę — a więc jednostki, które nienawidzą ustroju opartego na sprawiedliwości społecznej, równości praw, obowiązków i pracy dla wszystkich. Imponował im ustrój oparty na wyższości i dolar na ślaski krwią i potem wysyskiwanych robotników.

Banda ta przekazywała swoim mocodawcom informacje o naszym przemyśle, flocie handlowej, stocz-

niach i wojsku. Wykrańdała i zdradzała tajemnice służbowe i państwo agentów imperialistycznego wywiadu, kierowanej przez szpiega — rezydentę Kazimierza Praisę, dezertera z Polskiej Marynarki Handlowej. Na ławie oskarżonych obok Praisę zasiadli jego współnicy: Kazimierz Kaniecki, Paweł Moc, Irena Krefit i Kazimierz Jura.

W toku przewodu sądowego na podstawie wyjaśnień oskarżonych, zeznań świadków i dowodów rzeczowych bezspornie ustalono całą nieczystą działalność oskarżonych i tych zbrodniarzy, którzy z Wall Street tą działalnością kierowali.

Praisę zaślępieniony tzw. „amerykańskim stylem życia”, bałwochwalczo ustosunkował się do Zachodu i od dawna snuł nieczyste zamiary ucieczki z kraju. W tym celu wślizgnął się do szeregów pracowników morza. W 1950 r. zdezerterował w Casablance ze statku „Narwik”, na którym pływał. Po kilku dniach wstąpił do bez pracy i głodowania udało mu się zamustrować na jeden ze statków, na którym przybył do Niemiec zachodnich. Tam przeszedł na usługi wywiadu angielskiego. Po przeszkoleniu Praisę przybył do Polski w sierpniu 1950 r. i przystąpił do wykonania poleceń mu zbrodniczych zadań. Zwerbował on do swojej sieci Kanieckiego, Mocę, Krefit i Jurę — a więc jednostki, które nienawidzą ustroju opartego na sprawiedliwości społecznej, równości praw, obowiązków i pracy dla wszystkich. Imponował im ustrój oparty na wyższości i dolar na ślaski krwią i potem wysyskiwanych robotników.

Banda ta przekazywała swoim mocodawcom informacje o naszym przemyśle, flocie handlowej, stocz-

Z dziennika podróży załogi o/p „Kiliński”

Walczyliśmy z awariami

JEDNOSTAJNY rytm maszyn na o/p „Kiliński” został nagle zakłócony. Czerwone lampy telegrafu zapalały się nad tablicą rozdziałnika w kotłowni. Uwaga! Zwalniamy!

Coś musiało się stać? Jesteśmy na pełnym morzu. Za chwilę wszystko się wyjaśni. Uszkodzone turki w skraplaczu.

II mechanik przejmując inicjatywę w swoje ręce. Prace awaryjne przebiegają na około 8 godzin.

Na razie trudno określić ilość uszkodzonych rurek. Statek zupełnie zwolnił bieg. Trudno, z tym chwilowym postojem musimy się pogodzić. Tymczasem załoga maszynowa zabrała się do roboty. Pracujemy w temperaturze 110 stopni Fahrenheita. Nie zwracamy na to jednak uwagi. Przecież musimy wykonać podjęte zobowiązanie skrócenia rejsu o 24 godziny.

Nieprzewidziane przeszkody dodały załozde bodźca. Praca idzie sprawnie i za chwilę drewnianym kółkiem zabijamy uszkodzoną rurkę. Na szczęście tylko jedną, gdyż najwięcej czasu zajmuje ich odnalezienie. Tymczasem trzeci mechanik „szumuje” kotły, aby usunąć z solonej wody, bo nasze „kociołki” są bardzo czułe. Założenie i dokręcenie wstawek idzie szybko. Znowu płyniemy „całą naprzód”.

Dlaczego poświęcamy tej awarii aż tyle uwagi? Przecież nie wyniła ona z naszej winy. Tak — słusznie! Ale chodzi tu o postawę całej załogi. Wykonanie zobowiązania! Szybka i dokładna analiza faktu, planowe podejście i zgrana załoga — to czynniki, które decydują o wykonaniu nawet najtrudniejszych zadań.

S. JASINSKI
Palacz

Narady produkcyjne pomagają w pracy

ZARAZ po wyjściu z portu ojczyzny w kilkumiesięczny rejs życie załogi potoczyło się normalnym trybem.



22. VI. DZIEŃ RYBAKA

W CZASIE tegorocznych Dni Morza jeden dzień poświęcono specjalnie rybakom morskim. O Dniu Rybaka wielu ludzi naszego kraju zaczyna się niewątpliwie więcej interesować „górnkami morza”. Należy więc to wykorzystać i wzmocnić wśród społeczeństwa szerszą popularność problemów rybołówstwa morskiego, osiągnąć przodujących ludzi i samego zawodu rybaka.

Z okazji Dnia Rybaka trzeba także rozpocząć uporczywą i obliczoną na dłuższy okres czasu działalność nad podniesieniem godności tego trudnego, mor.kiego rzemiosła. Ma to swój głęboki sens, bowiem nie tylko w głębi kraju, lecz również na Wybrzeżu większość ludzi nie zna pracy rybaka i nie docenia jej wielkiego znaczenia w przewyższeniu przejściowych trudności aprowizacyjnych naszego kraju. Wpływa to poważnie na kształtowanie się niewłaściwego stosunku do rybaka i jego potrzeb.

Rybaczy odczuwają często, że ich praca traktowana jest przez wielu ludzi z lądu jako mniej ważna i godna niż np. praca marynarza z PMH. Z taką oceną spotykają się oni tak ze strony ludzi niezwiązanych z rybołówstwem, jak również tych, z którymi blisko współpracują. Przyczyny należy szukać w tym, że niewielu pracowników administracji rybołówstwa, a także aktywistów partyjnych i związkowych brało udział w połowach na statkach rybackich. Nie można więc dziwić się, że rybacy i łodowcy narzekają na brak „wspólnego języka”. A jest to brak zasadniczy, bowiem wpływa on hamująco na rozwiązanie szeregu problemów wysuwanych przez obie strony.

Przykładów, że tak się dzieje, można mnożyć wiele. Rozpatrzmy więc tylko najbardziej charakterystyczne, takie jak brak rozporządzenia o kwalifikacjach i dyplomach w rybołówstwie morskim oraz nierealizowanie tych punktów uchwały Prezydium Rządu z dnia 2 lutego br., które mówi o wzmoczeniu opieki nad warunkami bytowymi rybaków, o rozwoju życia kulturalno-oświatowego w bazach i osadach rybackich i o szkoleniu kadr.

Od przeszło dwóch lat opracowuje się w Ministerstwie Żeglugi projekt rozporządzenia o kwalifikacjach i dyplomach w rybołówstwie morskim. Absolwenci oficerskich kursów rybackich, którzy już dziś pełnią kierownicze i odpowiedzialne funkcje na eksploatowanych jednostkach flotylli rybackiej posiadają ciągle tylko tymczasowe zezwolenia GUM-u na wykonywanie swoich obowiązków. Dodajmy, że właśnie tuż przed Dniem Rybaka mury Technikum Rybołówstwa Morskiego opuszczają pierwsi absolwenci Wydziału Nawigacyjnego, a więc wchodzi do produkcji nowa kadra rybaka, którą przez kilka lat szkolilo państwo z myślą o zasileniu szeregu oficerskich rybołówstwa morskiego.

Brak rozporządzenia powoduje m. in., że nikt nie wie, jak właściwie

Rybaczy morscy spełniają do-

Rybacy biorą udział w zobowiązaniach na cześć Złotu Młodych Przetwórców — Budowniczych Polski Ludowej

Młodzież całego kraju podejmuje liczne zobowiązania produkcyjne na cześć Złotu Młodych Przetwórców — Budowniczych Polski Ludowej. Także młodzieży pracowników rybołówstwa morskiego pragną sukcesami w produkcji zdobyć prawo uczestniczenia w Złocie.

Nasz korespondent z Bazy Remontowej w Swinoujściu, kol. Zofia Królówna, w końcu maja doniosła nam, że brygada młodzieży im. Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zobowiązała się:

1) skrócić remonty statków rybackich w m-cu maju oraz podnieść ich jakość;

2) wykonać gazetkę ścienną pod nazwą „Echo Warszawskie” do dnia 19. V. 52 r.;

3) urządzić boisko do siatkówki do dnia 1. VI. 52 r.

W dn. 13. V. napłynął meldunek o skróceniu w dn. 12. V. 52 r. remontu s.t. „Delfin” o 2 godz., co dało w sumie 300 zł oszczędności. W dn. 19. V. zameldowano o wy-

1) łowić do pełnej ładowni;

2) do końca roku wykorzystywać wszystkie dni połowowe i w pozostałych miesiącach osiągać minimum po 22 dni połowowe, oraz wzywać do tego współzawodnictwa załogi ługrów „Korab I”, „Delfin II” i kutra SKS „Arka 152”.

W odpowiedzi załogi jednostek rybackich „Korab I” i „Arka 152” podjęły już wezwanie kolegów z „Korabii II”

nosząc rolę w gospodarce naszego kraju. Zwiększając z roku na rok połowy ryb, polepszając tym samym zaopatrzenie w żywność ludności pracującej w miastach. Dlatego też Dzień Rybaka powinien się stać momentem przełomowym w realizowaniu wytycznych uchwały Prezydium Rządu z dnia 2 lutego br.

Dzień Rybaka daje ponadto doskonałą okazję do zapoznania całego społeczeństwa z osiągnięciami rybaków i ich problemami. W akcji tej nie może zabraknąć prasy centralnej i radia, bowiem udział ich niewątpliwie przyspieszy likwidację występujących tu jeszcze braków i niedociągnięć. A usunięcie ich — to ułatwienie rybakom pracy nad realizacją zwiększonego w tym roku planu połowów, to złagodzenie naszych przejściowych trudności żywnościowych.

T. W.

Zobowiązanie wykonali



Maksymilian Sójka, odznaczony złotą odznaką przodownika pracy jest szeprem w spółdzielni „Jedność Rybaka” na kutrze „Gdy 47”, którego załoga na cześć 60-lecia Prezydenta Bolesława Bierut i Święta 1 Maja zobowiązała się wykonać w końcu kwietnia półroczny plan połowów. Rybaczy zobowiązanie wykonali przed terminem, osiągając na dzień święta klasy robotniczej 108 proc. planu półrocznego.

Tak więc, rzucana na Krajowej Naradzie Rybaków w lutym br., idea walki o kulturalne i wykształcone rybaka pozostała tylko hasłem. A wieny przecież, że w dynamicznym rozwoju naszego przemysłowego rybołówstwa morskiego o wykonaniu zwiększonych zadań połowowych decyduje przede wszystkim wysoki poziom fachowy rybaków, posiadanie przez nich dużej i różnorodnej wiedzy praktycznej, którą winni oni stale uzupełniać. Trzeba także więcej niż dotychczas poświęcić uwagi zagadnieniu liczebnictwa rybaków. Mimo, że uchwałą mówi o tym wyraźnie, dotychczas większość rybaków spółdzielczych i zatrudnionych najmniej w rybaków indywidualnych nie korzysta z ubezpieczeń społecznych. Za mało też troszczymy się o energiczne zwalczanie często spotykanej u rybaków choroby zawodowej — reumatyzmu.

Rybaczy morscy spełniają do-

Korzystamy z doświadczeń radzieckich

Praca polityczna wśród rybaków

W numerze 140 „Prawdy” z dnia 19 maja br. ukazał się artykuł W. Prokofiewa, sekretarza Murmańskiego Obwodowego Komitetu WKP(b), omawiający doświadczenia pracy politycznej na statkach rybackich rejonu murmańskiego. Poniżej zamieszczamy przekład tego artykułu z nieznacznymi skrótami.

Murmański rejon rybacki jest jednym z największych w kraju. Rybacy tego rejonu co roku dostarczają ludziom radzieckim setki tysięcy ton ryb.

W odróżnieniu od innych rejonów, połowy odbywają się tu z dala od brzegów, na otwartym morzu, w pobliżu wiecznych lodów arktycznych. Lecz ani częste sztormy na morzu Barentsa, ani długa noc polarna, ani też ostre mrozy, mgły i zamiecie nie powstrzymały rybaków murmańskich w ich walce o zwiększenie połowów.

Dzięki trosce partii bolszewickiej, rządu radzieckiego i towarzysza Stalina powstał na kołach polarnym największy w kraju ośrodek rybołówstwa przemysłowego i przetwórstwa rybnego. Rybaka flotylla trawlerowa składa się z pierwszorzędnych statków, dostosowanych do potrzeb rybołówstwa przemysłowego, powstało przedsiębiorstwo połowowe — Murmanskij (Śledź Murmański), którego zadaniem jest eksploatacja najbogatszych łowiśłędziowych, zwiększa się nieustannie przybrzeżna flota kołchozowa.

Wykonując zalecenia CK WKP(b), Komitet Obwodowy zaczął ostatnio poświęcać więcej uwagi pracy partyjno-politycznej wśród rybaków.

W okresie wzmocnienia połowów, kiedy rybacy przebywają na łowiskach, cała praca polityczna przenosi się bezpośrednio na statki. Wykorzystuje się dla tego celu szczególnie czas trwania podróży statków na łowiska i drogę powrotną do portu.

Specyficzne warunki pracy rybaków wymagały od władz nadrzędnych zmiany metod kierowania organizacjami partyjnymi na statkach. Pracownicy Komitetu Obwodowego, czy też Komitetu Miejskiego, podobnie jak komitety dzielnicowe, wydziały polityczne, komitety zakładowych flotylli rybackiej i Murmanskijda systematycznie wyjeżdżają na pokładach statków rybackich. Uczestnicząc w połowach aktywności partyjni wnioskują w całość życia podstawowych organizacji partyjnych na statkach, pomagają im w pracy, wygłaszają dla załóg odczyty i wykłady.

Metoda ta wpłynęła dodatnio na wyniki połowowe całej flotylli. Przykładów tego można przytoczyć немало. Na szczególną uwagę zasługuje przykład organizacji partyjnej na trawlerze „J. Stalin”. Organizacja partyjna jest tutaj w istocie duszą kolektywu. Członkowie partii osobistym przykładem zachęcają rybaków do walki o wzrost wydajno-

ści pracy. Jest zasługą organizacji partyjnej, że na statku szeroko rozwinęło się współzawodnictwo, którego wyniki oblicza się tu nie od przypadku do przypadku, lecz systematycznie. Określa się przy tym, które wachty przodują, a które pozostają w tyle, wskazuje się zwycięzców we współzawodnictwie o tytuł najlepszego w poszczególnych zawodach. Organizacja partyjna na trawlerze łączy umiejętnie pracę polityczną z troską o sprawy gospodarcze. Nie traci ona z pola widzenia najważniejszych problemów produkcyjnych i rozwiązuje je ze znajomością sprawy. Był czas, kiedy na trawlerze dbano jedynie o wskaźniki ilościowe, zapominając o jakości. Sprawy postawiono na zewnątrz partyjnym. Z polecenia organizacji partyjnej agitatorzy przeprowadzili pogadanki na wachtach. Dowiedzieli oni, posługując się konkretnymi i przekonującymi przykładami, jakie szkody przynosi rybołówstwu niedocenianie znaczenia walki o jakość produkcji. Wytrwałość cechująca działalność członków partii, dała dobre wyniki. Wskaźniki jakościowe pracy trawlera poprawiły się znacznie.

Wydział Polityczny flotylli trawlerowej uogólnił i upowszechnił doświadczenie pracy organizacji partyjnej trawlera „J. Stalin”. Doświadczenie to przyswoiło sobie wiele statków organizacji partyjnych, przede wszystkim zaś tych statków, które dotąd pozostawały w tyle.

Dzięki trosce o prawidłowe rozmieszczenie kadr partyjnych udało nam się stworzyć 19 organizacji partyjnych na statkach. Komitety i komseolcy zostali skierowani do pracy na odcinkach decydujących o wynikach połowu. Na niewielkich statkach, na których nie ma organizacji partyjnych, praca polityczna wśród rybaków została zlecona członkom partii i komseolcom.

W szkoleniu politycznym na statkach uczestniczy około 2.000 rybaków. Wzmocnienie pracy partyjno-politycznej na statkach stało się jednym z decydujących warunków przewyższenia trudności, na które napotykało rybołówstwo Murmańskie. W ub. roku rybacy wykonali tu przed terminem roczny plan połowów. Ofiarowali oni krajowi poza planem ponad 16 tysięcy ton ryb.

Organizacje partyjne podchwytują i popierają wszystko co nowe, postępowe, co przyspiesza rozwój rybołówstwa w naszym obwodzie. Interesować się pracą kucharzy, bo dotychczas słaba jest kontrola nad ich gospodarką prowiantową. Delegaci załogowi wykazują w tym dużą aktywność, tłumacząc się często brakiem jakiegokolwiek instrukcji ze strony rady załadowej. Tylko rzetelnie z nich bywają przy dostarczaniu prowiantu na statek i przyjmują go razem z kucharzem. Apelujemy także do oficerów KO,

LOSOS

Korespondent

Dlaczego na jednych trawlerach wyżywienie jest dobre a na innych złe

W ROKU bieżącym byłem już na trzech trawlerach — na „Orionie”, „Syriusz” i „Plutonie”, miałem więc okazję porównać jakość i ilość wydawanych tam posiłków. Mogłem również dociec przyczyny, dlaczego na jednych trawlerach jedzenia jest pod dostatkiem, a na innych często go brak.

Na s/t „Orion” byłem od 20 do 31 stycznia. Posiłki dla załogi były wydzielane w małych porcjach, a w wielu wypadkach brakowało ich w ogóle. Załoga narzekała na kucharza. „Dalmor” w nrze 8 „Steru” dał nam wyjaśnienie, że na „Orionie” zastępował chorego kucharza niewykwalifikowany pracownik. Był to jednak odpowiedź niegodna z prawdą, ponieważ człowiek ten już od dłuższego czasu pływa na statkach „Dalmoru” tylko w charakterze kucharza.

Na s/t „Syriusz” byłem od 2 do 22 marca. Sprawa wyżywienia wyglądała tam podobnie jak na „Orionie”. W pierwszym rejsie kucharzem był Wilczyński, u którego często brakowało porcji obiadowych, a dokładki nigdy się nie otrzymywało. Po powrocie z rejsu do Swinoujścia został on na żądanie załogi zmuszony. Ku zdumieniu wszystkich znalazł się jednak w załodze maszynowej człowieka, a był nim II mechanik, który żałował zejścia tego kucharza. Widać więc, że kucharz dobrze dbał o niego. Po Wilczyńskim przyszedł drugi kucharz, którego nazwiska nie znam. Już po dwóch rejsach zmuszony, ponieważ także nie umiał gospodarować prowiantem i zaczął skąpić załogę.

Na s/t „Pluton” pływałem od 16 do 29 kwietnia. Tutaj sytuacja była całkiem inna. Z początku nie mogłem się temu nadziwić, ponieważ kucharz Feliks Zalewski nikomu z załogi niczego nie skąpił. Przeglądałem się jego pracy i mogłem śmiało powiedzieć, że swoją sumienną i uczciwą pracą zasłużył na mianie jednego z najlepszych kucharzy rybackiej flotylli dalekomorskiej. Jedze-

nia u niego mieliśmy zawsze pod dostatkiem, a jeśli tylko ktoś miał apetyt, to mógł otrzymać dwie, a nawet trzy porcje. W niedziele było zawsze kakao i pierwszorzędne ciasto. W czasie całego rejsu były w miesie wędliny, chleb, masło i cukier, którymi każdy członek załogi mógł się w dowolnej porze dnia i nocy posilić. Kompot nie był wydzielany, a jeśli go brakowało — kucharz gotował nową porcję. Szeł Zalewski zaczął też bez przerwy załogę do próbowania swoich wyrobów kulinarnych. Na poprzednich dwóch trawlerach o podobnych „luskach” nawet nikt nie marzył.

Nasuwa się więc pytanie, dlaczego tak różnie dzieje się na trawlerach, skoro na wszystkie jednostki dalekomorskie przydziela się takie same racje żywnościowe? Pytałem o to kucharza Zalewskiego. Odpowiedział mi krótko: „Przed wszystkim trzeba być fachowcem i znać dobrze swój zawód. Poza tym ja nie łążymam z nikim „szlamy” i rozdzielam prowiant sprawiedliwie na wszystkich członków załogi. Złe jest, że kucharze są pomijani we współzawodnictwie i właściwie nikt się nimi nie interesuje. A tacy, którzy byli na „Syriuszu” i „Orionie” — to po jednym lub dwóch rejsach schodzą z każdego trawlera i mustrują na inny. Załoga rzadko robi na nich uwagę, a w biurach powołują się oni na te jednostki z załogi, o które specjalnie dobrze dbali. Stąd też pokutuje nadal o nich opinia jak o nieczyliwych fachowcach. Są i tacy, którzy „poprawiają” sobie opinie w portach, częstując obficie tych, na których im zależy.”

Nasza załoga uznała kucharza Zalewskiego za wzór godny naśladowania dla wszystkich kucharzy „Dalmoru”.

Nie można jednak poważnych nie dociągnąć w żywieniu, pracujących często po 20 godzin na dobę rybaków dalekomorskich, pozostawić sobie samym, a należy je natychmiast usunąć. Przede wszystkim trzeba za-

Jednym z przejawów twórczej inicjatywy jest współzawodnictwo mistrzów sieciowych, tj. rybaków odpowiedzialnych za cały sprzęt połowowy na trawlerach. Mistrz sieciowy z trawlera „Kirow”, tow. Gorodilow wraz ze swoimi pomocnikami zwrócił się do swych towarzyszy z całej floty z wezwaniem do współzawodnictwa o jak największe połowy i oszczędne zużycie cennego sprzętu połowowego, bunkru i materiałów pomocniczych. Organizacja partyjna na statku, Wydział Polityczny flotylli trawlerowej i Murmański Miejski Komitet Partyni poparli tę inicjatywę. Współzawodnictwo mistrzów sieciowych rozwinęło się w całej flocie i dało piękne owoce. Przyczyniło się ono nie tylko do wzrostu połowów, lecz pozwoliło też zaoszczędzić sumie 700 tysięcy rubli na sprzęcie rybakim.

Wśród załóg trawlerów rozwinęło się też współzawodnictwo o szybkie rejsy przy połowach do pełnej ładowni. Inicjatorem tego ruchu jest członek partii kapitan trawlera tow. Maklakow. W ciągu krótkiego okresu trawlerzy zrobili 56 takich rejsów, co pozwoliło flotylli rybackiej zaoszczędzić wiele dni połowowych i złowić dodatkowo 4 tysiące ton ryb.

Poważną rolę w walce o wzrost połowów spełniają organizacje komseolskie na statkach. Pomagają one wydlatnie organizacjom partyjnym w pracy masowo-politycznej wśród rybaków, Komsomolcy uczestniczą masowo we współzawodnictwie pracy.

Szczególną uwagę zwraca się na statki, na których nie ma dotąd organizacji partyjnych i komseolskich, a na których w związku z tym nie zawsze prowadzi się systematyczną pracę wychowawczą wśród rybaków. Komitet Obwodowy partii stara się wzmocnić istniejące organizacje partyjne i poprzez prawidłowe rozstawienie członków partii — stworzyć nowe.

Marynarze rybackiej flotylli trawlerowej, robotnicy i inżynierowie, technicy, pracownicy nauki zatrudnieni w rybołówstwie i przetwórstwie rybnym, a także kołchoźnicy z rybackich kołchozów naszego obwodu zobowiązali się w liście do towarzysza Stalina wykonać roczny plan połowów do Dnia Stalinańskiej Konstytucji, a do końca bieżącego roku dostarczyć najmniej 16 tysięcy ton ryb ponad plan, wyprodukować 10 tysięcy ton przetworów rybnych i 436 tysięcy puszek konserw oraz zaoszczędzić 23,6 milionów rubli. Wśród rybaków Murmańskich coraz szersze kręgi zalecają współzawodnictwo o przedterminowe wykonanie podjętych zobowiązań.

SKRONIKA

Podczas ostatniego postoju w Gdyni delegacja załogi naszego transatlantyku oim „Batory” zwiedziła spółdzielnię produkcyjną Kulice i Gnojnowo na Żukach, które powstały jako jedne z pierwszych w województwie gdańskim.

Spółdzielnie te są dobrze zagospodarowane i stosują gospodarkę planową. Związując zabudowania gospodarcze członków załogi „Batorego” widzeli na każdym kroku wzorowy porządek. Dobre wrażenie sprawili na naszych „wikach morskich” skromnie, jednak przytulnie urządzonej kłódek dla dzieci członków spółdzielni.

Marynarze „Batorego” przekonali się o wyższości gospodarki kolektywnej nad indywidualną. W rozmowach z pracownikami spółdzielni mówili o niedzi rolników w krajach kapitalistycznych, gdzie chłopci testalsko wyzyskiwani przez co-szarników, przymierają wraz z rodzinami głodem.

W drodze powrotnej delegacja „Batorego” zwiedziła Malbork i Dom Kultury w Nowym Dworze.

Wzorując się na przodujących doświadczeniach radzieckich, nasze rybołówstwo morskie wprowadza coraz to lepsze metody pracy.

W tegorocznym sezonie śledziowym w połowach dalekomorskich na Morzu Północnym wzięliśmy udział po raz pierwszy statki — bazy, którym będzie oim „Morska Wola”. W tej chwili przeprowadza się w stoczni przebudowę statku, na którym znajdują się: przetwórnia śledzi, magazyny zaopatrzeniowe i punkt sanitarny. Załoga pływającej bazy składać się będzie ze stu-ludzi i dzieci.

Brygada młodzieżowa im. Marchlewskiego z odcinka drzewnego w porcie gdańskim dla uczczenia Złotu Młodych Przetwórców — Budowniczych Polski Ludowej, zobowiązała się zala-dować 10 wagonów drzewa ponad plan i zwiększyć dzienny tonaż przeladunku statków o 20 ton do dnia Złotu.

Według doniesień naszego korespondenta tow. Thuna zakończyły się w tych dniach w Nowym Porcie kursy szkoleniowe aktywu związkowego ZPGG, zorganizowane przez radę zakładową, na które uczęszczało 80 osób.

W czasie uroczystego zakończenia kursów 34 wyróżnionych uczestników zostało nagrodzonych książkami.

Szybkościowa obsługa statku

to nie tylko sprawa robotników portowych ale również administracji portu i floty oraz kolejarzy

ZAGADNIENIE za- i wyładunku statku metodą szybkościową, a więc skrócenie jego postoju w porcie było w dniu 3 bm. przedmiotem narady kierowników administracyjnych i eksploatacyjnych portu, floty i przedsiębiorstw wspólpracujących z portem.

Szybkościowa metoda obsługi statków i pracy wewnątrz-portowej jest niesłychanie ważnym problemem. Wprowadzenie jej w życie i pełne stosowanie daje bowiem olbrzymie oszczędności w roboczo-godzinach brygad portowych, a więc zmniejsza koszt przeładunku i nie-dobory kadrowe, zwiększa zdolność przewozową naszej floty oraz przynosi poważne oszczędności dewizowe przy przeładunku statków obcych.

Na pobyt statku w porcie i jego obsługę składają się następujące czynności: pilotaż, holowanie, odprawy maklerskie i celne, przeładunek, zaopatrzenie w paliwo napędowe, wodę, żywność i materiały techniczne, remonty, odprawy końcowe i wyprowadzenie statku na redę.

Sprawozdanie komisji, analizujące przebieg za- i wyładunku statków w porcie stwierdziło, że postój poza-przeładunkowy, będący w dużej mierze czasem martwym, wynosi 28 proc. ogólnego postoju statku w porcie. Gdzie tkwią rezerwy czasu, wykazała dyskusja na naradzie, na której przedstawiciele poszczególnych przedsiębiorstw dokonały analizy poszczególnych usług portowych.

Nie są rzadkością przestoje statków na redzie powodowane brakiem holowników lub miejsca przy nabrzeżu. Zjawisko to występuje szczególnie silnie w okresie I i II półrocznego przybycia większej ilości statków do portu. Gdzie tkwi błąd? Przede wszystkim w tym, że każda zmiana taboru pływającego — bez względu na ilość statków, które należy obsługiwać — dysponuje niezmieniącą ilością holowników. A przecież statki — jak wiadomo — przechodzą do portu przeważnie w ciągu dnia i to w godz. od 7 do 15. Podział więc holowników powinien być przystosowany do okresu wzmożonego ruchu statków w porcie.

Również duże rezerwy czasu kryją się w bunkrowaniu statków w paliwo płynne. Brak barek bunkrujących zmusza do przechowania statku od miejsca postoju do stacji CPN. Jaki jest tego efekt, wystar-

czy podać, że w roku 1951 statki bunkrujące paliwo płynne w Gdyni straciły łącznie 60 dób.

Jedną z poważniejszych przyczyn powstawania czasu martwego w czasie przeładunków jest również zła praca PKP. Nieterninowa dostawa przesyłek eksportowych powoduje poważne zakłócenia w planach operacyjnych portu. Przesyłki przychodzą albo za wcześnie albo za późno. W rezultacie, niesposób uniknąć nagromadzenia wagonów w porcie, mimo że są one nadawane w kraju sukcesywnie, przychodzą do portu przeważnie równocześnie, powodując zatarasowania torów i utrudniając pracę przeładunkową. PKP nie podaje również dokładnej specyfikacji towaru. Szczególnie uwidatnia się to przy drobni-
cach. I o tych właśnie brakach w pracy PKP mówili tow. Kucnicki z ZPGG, Andrzejewski z „Hartwiga”, dyr. Dąbrowski i wielu innych. A przecież terminowa i skrupulatna awizacja masy towarowej ma decydujący wpływ na szybkościową obsługę statków i przyspieszenie ich obrotu. I o tym PKP winny pamiętać.

Poważną ilość czasu zabierają również prace pomocnicze i manipulacyjne, a więc kontrola jakościowa i ilościowa, ważenie, segregacja, cehowanie itp. Jednym z przykładów nieorganizowanej i nieprzystosowanej do szybkości przeładunku manipulacji było np. ważenie i rozładunek orzeszków ziemnych ze statku przy nabrzeżu Indyjskim w Gdyni do magazynu „Union”. Obsługa wagi nie nadążała za tempem pracy robotników przeładunkowych, co powodowało zmniejszenie szybkości przeładunku towaru i ten sam statek, który w Chinach załadowano w ciągu 4 dni, został wyładowany w Gdyni w 8 dniach.

O złej organizacji pracy i braku koordynacji planów pracy wszystkich przedsiębiorstw zainteresowanych w skróceniu postoju statku w porcie mówił tow. Michałak, przedstawiciel Polsko-Chińskiego Towarzystwa Maklerów Okręgowych, wskazujący na poważne straty wynikające z faktu, że niejednokrotnie nie wiadomo, kto właściwie dysponuje statkiem. Statki bowiem stoją na redzie i nikt nie wie, dla kogo są przeznaczone. Na konieczność ścisłego powiązania zadań rejsowych statku z jego obsługą w porcie wskazywało wielu dyskutantów.

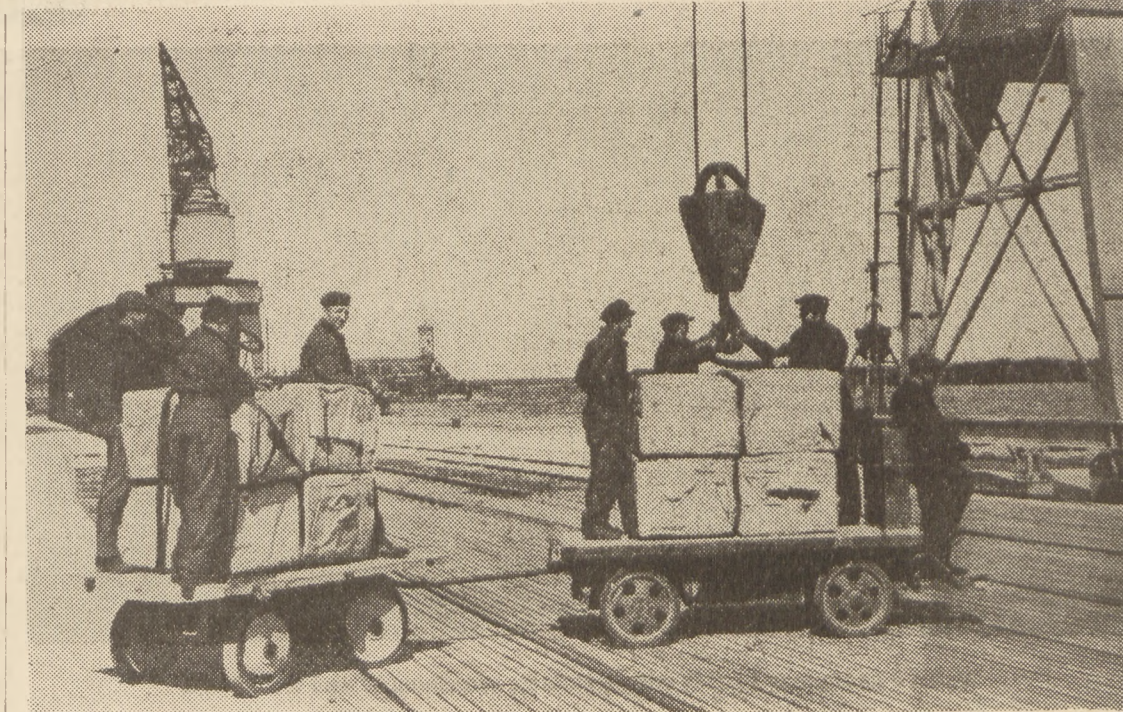
Normalnie, na 4 godziny przed każdą zmianą kierownictwa poszczególne wydziały przeładunkowych opracowują zmienną i brygadową operatywną plany pracy. Chcąc jednak sporządzić dokładny plan, port musi nie tylko otrzymać cargo-listę, zawierającą wykaz towarów przeznaczonych na załadunek, lecz również i dyspozycję na pobranie towaru z magazynów bądź też bezpośrednio z wagonów. Spóźnione dostarczanie dyspozycji stało się i jest w dalszym ciągu przyczyną wielu przerw w pracy

statków. Stwierdzili oni, że port winien posiadać dokładne opracowany i uzgodniony z PMH plan obsługi każdego statku.

Osobnym zagadnieniem, przewijającym się w każdej niemal wypowiedzi na naradzie była sprawa pracy głównego dyspozytora w porcie. Jak wykazali dyskutanci, analiza przeładunków wykazuje poważny jeszcze procent niewykonania nakreślonych w planie zadań dobowych. ZPGG nie czuje się jeszcze koordynatorem całości pracy w porcie, a przecież to należy do jego zadań. Pracę ZPGG cechuje do dziś dnia jedynie wykonawstwo robót fizycznych. Założenie to jest wręcz niesłuszne i błędne. Większe zaciśnienie współpracy dyspozytora portu z dyspozytorami „Hartwiga” i „Polfrachtu” przyczyni się do wyeliminowania wielu zahamowań w pracy, skracając znacznie cykl obsługi statku przez likwidację zbędnych, często biurokratycznych czynności, które w sumie przyczyniają się do przedłużenia postoju statku.

O konieczności stosowania ciągłej systematycznej pracy brygad roboczych i obsługi sprzętu zmechanizowanego mówiło wielu dyskutantów. Wskazywali oni możliwości skrócenia czasu postoju statku w porcie przez zastosowanie m. in. metody Agafonowej i Zandarowej. Upowszechnienie tej metody, wprowadzanej już samorzutnie przez wiele naszych brygad — to jedno z głównych zadań stojących obecnie przed administracją, partią i związkami w naszych portach.

Podsumowując naradę, stwierdzić należy, że dyskusja potoczyła się po właściwej linii. Wnioski wysunięte przez dyskutantów są słuszne. Lecz problem ten nie może być rozwiązany jedynie przez administrację. W rozwiązaniu zagadnienia szybkościowej obsługi statków muszą wziąć również udział ludzie z produkcji — brygadziści, zmiennicy, przodownicy pracy portowej, dźwigowcy i trymerzy, marynarze i pracownicy portowi. Ich doświadczenia, spostrzeżenia i wnioski oraz ich osiągnięcia muszą stać się podstawą rozważań. Najbliższym zatem zadaniem dla naszych portów, floty i przedsiębiorstw współpracujących z portem jest zorganizowanie podobnych narad z udziałem robotników i rozwiniecie szerokiego frontu walki wszystkich portowców i marynarzy o szybkościową obsługę statków. (M)



Młodzieżowe brygady portu szczecińskiego przygotowują się do Złotu

Młodzież portu szczecińskiego pragnie godnie uczcić Złot Młodych Przdowników — Budowniczych Polski Ludowej. Wyrazem tego są wciąż nowe zespołowe i indywidualne zobowiązania produkcyjne.

W Biurze Portowym „Starówka” grupy sztaurskie zmiany „A” tow. Michała Małka, Franciszka Szarmacha, Sławomira Króla i Franciszka Szajdy podjęły zobowiązanie przekroczenia dotychczasowych wyników o dalsze 29 proc.

Grupy sztaurskie zmiany „B” tow. tow. Antoniego Bykowskiego, Alfonsa Grzewki, Jana Baka, Stanisława Nowaka, Michała Bachmanna zobowiązały się uzyskać 198 proc. normy, podnosząc dotychczasowe osiągnięcia o dalsze 33 proc.

Grupy sztaurskie zmiany „C” tow. tow. Jana Bańdy, Antoniego Sadowskiego, Jana Maszki i Izdydona Szemioty podniosą dotychczasowe wykonanie norm do 199 proc.

Ogólnie biorąc cała załoga „Starówki” dzięki zobowiązaniom przed Złotym wyprzedziła normy przeładunkowe o dalsze 32 proc., przy czym zaplanowane wykonanie obowiązujących norm wyniesie 195 proc.

W Biurze Portowym „Ewa” wybijają się w podejmowaniu zobowiązań grupy sztaurskie znanych przodowników pracy. Grupa młodzieżowa tow. Lucjana Sparzyńskiego zobowiązała się podnieść wydajność prac przeładunkowych w drobni-
cach o dalsze 5 proc. W celu uzyskania lepszych wyników w przeładunku sztaurzy postanowili pogłębić i rozpowsechnić metodę inż. Kowalowa we wszystkich grupach swojego rejonu.

Wyzwając do współzawodnictwa inne brygady o miłośni przodującej brygady młodzieżowej ZPS sztaurzy grupy tow. Sparzyńskiego apelują do kierownictwa rejonu „Ewa” o rozszerzenie szybkościowych odpraw statków.

Młodzieżowa brygada sztaurska tow. Michała Turskiego zobowiązała się wyeliminować awarie wagonów i nie dopuścić do ich przesto-

jów oraz obsługiwać szybkościowo wszystkie statki bandery polskiej.

Młodzieżowa grupa obsługi technicznej majstra Dembka, zobowiązała się uruchomić systemem gospodarczym podnośniki i w ten sposób podnieść zdolność przeładunkową elewatora zbożowego.

Wśród zobowiązań indywidualnych na wyróżnienie zasługuje zobowiązanie ZMP-ówki — tokarza tow. Modesty Belak, która z zaoszczędzonego materiału wytoczyła 4 nowe tuleje brawowe.

Zobowiązania przedzłotowe młodzieżowców BP „Ewa” przysporzą 9.158 zł oszczędności i spowodują dalszą obniżkę kosztów własnych rejonu.

JAN LESZCZYŃSKI
Korespondent

Brygady przeładunkowe portu gdyńskiego zastosowały metodę Zandarowej i Agafonowej przy wyładunku o/m „Hugo Kołłątaj”

W dniu 19 maja br. odbyła się w Wydziale Przeładunkowym I ki do reki. Również dźwigowcy zmieniali się w trakcie pracy mechanizmów w ten sposób, że dźwigi były w ciągłym ruchu.

Liczeni „Polcarga”, doceniając nasz wysiłek, zmieniali się na miejscu pracy. Przeładunek trwał bez żadnych przeszkód.

Nowa metoda, właściwa współpraca i kolektywny wysiłek dali poważne rezultaty. Statek został wyładowany w przeciągu 31 godzin; zaoszczędzono przy tym 1046 rob/godzin na łączną sumę 3.747 zł. Na szczególne uznanie zasługują brygady: młodzieżowa nr 20 oraz 25, 27, 9 i 18. Organizatorami pracy byli: Jan Libert, Stefan Grudnowski, Mikołajczyk, Grzywacz, Wancel, Hajducki, Kowalski, Możnek, Ginter, Petka, Górski, Miętus, zmiennicy Penkalla oraz Maćko-wiak.

J. JANUSZEWSKI
Korespondent

Przedsiębiorstwa spedycyjne winny pamiętać o terminowym dostarczaniu dyspozycji na załadunek towarów

Wzajemne skoordynowanie wszystkich czynności zainteresowanych w przeładunku statku przedsiębiorstw, w oparciu o dokładne opracowanie operatywnych planów pracy jest gwarancją szybkiego i przed-

terminowego obsłużenia statku od redy do redy.

W porcie gdyńskim już od kilku miesięcy odbywają się codzienne narady dyspozytorskie, w których biorą udział przedstawiciele ZPGG, PLO, PKP oraz przedsiębiorstw spedycyjnych. Ustalane na naradach tygodniowe i dzienne plany orientacyjne prac przeładunkowych są następnie przekazywane na poszczególne wydziały przeładunkowe, które z kolei opracowują operatywne plany pracy każdej zmiany i brygady. Zdawałoby się, że biorący udział w naradach przedstawiciele firm spedycyjnych odpowiad-

ają ustalając swoje plany pracy, koordynując je z zadaniami portu. Niestety, w praktyce tak nie jest. Jedną z poważnych bolączek naszych portów jest niedostarczanie w terminie dyspozycji na załadunek towarów na statek.

Normalnie, na 4 godziny przed każdą zmianą kierownictwa poszczególne wydziały przeładunkowych opracowują zmienną i brygadową operatywną plany pracy. Chcąc jednak sporządzić dokładny plan, port musi nie tylko otrzymać cargo-listę, zawierającą wykaz towarów przeznaczonych na załadunek, lecz również i dyspozycję na pobranie towaru z magazynów bądź też bezpośrednio z wagonów. Spóźnione dostarczanie dyspozycji stało się i jest w dalszym ciągu przyczyną wielu przerw w pracy

brygad oraz często niewłaściwego rozstawienia brygad i rozmieszczenia sprzętu przeładunkowego.

Jaskrawym przykładem marnotrawstwa czasu i podrażnienia kosztów własnych jest załadunek statku „Mikołaj Rej” w dniu 4 bm. w porcie gdyńskim. Na dostarczenie przed rozpoczęciem załadunku tego statku cargo-listy wyszczególnione było około 7 tysięcy ton towaru. Na tomiast zarówno „Hartwig” jak i „Spedrapid” wydały dyspozycję na załadunek tego statku. Przy załadunku o/m „Czeluskiniec” w dniu 26 kwietnia br. na skutek niewydania dyspozycji przez „Hartwiga” powstała przeszło 2-godzinna przerwa w pracy brygad. Przykładów takich jest więcej.

Wskutek podobnego niedbalstwa czy też złej organizacji pracy po-

szczególnych przedsiębiorstw spedycyjnych powstają poważne przerwy w pracy brygad. Towar zamast znajdować się na miejscu jest poszukiwany we wszystkich magazynach, w wyniku czego jego dostarczenie pod statek jest opóźnione. Już czas sobie zdać sprawę z tego, że w ten sposób marnuje się wysiłek brygad roboczych walczących o skrócenie postoju statku w porcie. Zainteresowane w terminowym i szybkim obsłudze statków firmy spedycyjne, winny wydać zdecydowaną walkę temu marnotrawstwu czasu z winu spedytorskiej. Terminowe dostarczanie wraz z cargo-listą dyspozycji obejmujących całość przeznaczonego do załadunku towarów — to zadanie dla firm usługowych portu, które musi być konsekwentnie przez nie realizowane. (Z)

Dlaczego portowcy Szczecina przegrali we współzawodnictwie z załogami Gdańska i Gdyni

Po licznych sukcesach uzyskanych przez załogę portu szczecińskiego we współzawodnictwie międzyportowym w poszczególnych etapach 1951 r., zakończonych zwycięstwem na własność sztaurów przychodni, obserwujemy w roku bieżącym zmianę sytuacji. W I kwartale br. załoga Zarządu Portu Gdańsk — Gdynia zwyciężyła we współzawodnictwie międzyportowym poważną różnicą 60 punktów. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że załoga portu szczecińskiego uległa portowcom Gdańska i Gdyni, we wszystkich wynikach pracy. I tak, na odcinku obniżenia kosztów własnych wygrała załoga ZPGG 607 punktami, gdy ZPS miał 593 punkty. W walce o wydajność pracy trymerzy ZPGG uzyskali średnio 4,19 tony na 1 rob/godz., natomiast trymerzy szczecińscy tylko 3,84 t/godz. W przeładunkach drobnych ZPGG może wykazać się wskaźnikiem wzrostu wydajności 1,05, gdy ZPS miał wskaźnik — 0,92. W przeładunku drewna sztaurzy ZPGG uzyskali wydajność 2,77 t/rob-godz., zaś sztaurzy ZPS — 2,7 t/rob-godz.

W świetle tych wyników stwierdzić należy, że załoga portu szczecińskiego nie uzyskała planowanych osiągnięć w czterech zasadniczych zadaniach międzyportowego współ-

zawodnictwa. Co było i jest powodem osłabienia ruchu współzawodnictwa pracy w ZPS? Wszak na przestrzeni wszystkich kwartałów ub. r. notowaliśmy stały wzrost wydajności prac przeładunkowych w porcie szczecińskim. Dźwigowcy podnieśli wydajność o 67 t/godz. w I kwartale ub. r. na 80,9 t/godz. w IV kwartale tegoż roku, trymerzy — z 2,5 t/godz. na 3,6 t/godz., sztaurzy — z 147 proc. wykonania normy na 163 proc. Oceniając ogólnie wyniki I kwartału br. obserwujemy dalszy wzrost wydajności pracy o 4 proc. w porównaniu do IV kwartału ub. r. Biorąc jednak za podstawę cały rok 1951 musimy stwierdzić, że średni wskaźnik wzrostu wydajności na przestrzeni ub. r. był większy (5 proc.) niż wskaźnik z I kwartału br. Można z tego wyciągnąć tylko jeden wniosek: załoga ZPS nie zmobilizowała się jeszcze należycie do walki o dalszy wzrost wydajności i obniżkę kosztów własnych w 1952 r. Dowodem tego jest m. in. (tylko 3 proc.) wzrost współzawodniczących w stosunku do ilości zatrudnionych.

Czy byłyby sygnały zapowiadające taki stan rzeczy? Niewątpliwie tak. Już samo zwycięstwo w IV kwartale ub. r. odniesione przez ZPS nieznacznie różnica 7 punktów najlepiej wskazywało, że robotnicy

ZPGG mobilizują się we współzawodnictwie międzyportowym, podczas gdy załogi ZPS tracą osiągnięcia i nie wykorzystują doświadczeń nabytych w walce o plan. Samospokojenie, jakie nastąpiło w wyniku zwycięstw załóg szczecińskich, doprowadziło do osłabienia zainteresowania współzawodnictwem i w efekcie sztaurów przychodni zdobyła załoga ZPGG.

Bliższa analiza faktycznego stanu współzawodnictwa w ZPS wykazuje duże zaniedbania na odcinku jego popularyzacji. Zarówno administracja jak i Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi poświęcił niedostateczną uwagę sprawom współzawodnictwa. Rola komisji współzawodnictwa pracy ogranicza się jedynie do zestawienia wyników kwartalnych i podziału nagród pieniężnych. A więc jest to działalność wyrwykowa, niestała. W wyniku czego szereg zagadnień współzawodnictwa pozostaje poza planową i ciągłą kontrolą. W rezultacie tych niedociągnięć poszczególni referenci rejonowej współzawodnictwa pracy prowadzą akcję współzawodnictwa według własnego planu i kierunku. Brak systematycznej i plano-

wej opieki nad współzawodnictwem ze strony związku zawodowego pogłębia jeszcze bardziej tę niedociągnięcia.

W świetle tych faktów nabiera szczególnej wagi dla ZPS uchwała Prezydium Rządu z dnia 16 lutego br. w sprawie pogłębienia współpracy administracji zakładów ze związkami zawodowymi w zakresie rozwijania socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Uchwała ta czyni kierownictwo zakładu pracy odpowiedzialnym za rozwój współzawodnictwa pracy i zobowiązuje do ścisłej współpracy z ogniwami związkowymi.

Jak najszybsze właściwe ułożenie warunków tej współpracy w ZPS zdecydować, czy załoga portu szczecińskiego pokona wszystkie dotychczasowe niedociągnięcia na odcinku współzawodnictwa, jakie powstały właśnie z braku właściwego powiązania pracy ogniw związkowych z administracją zakładu.

JOZEF KONICZYŃSKI
Korespondent

MORSKA

Jak donosi nasz korespondent tow. Ratuszny, pracownicy Wrocławskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa w Opolu zobowiązali się w odpowiedzi na knowania i zbrodnicze zamiary anglosaskich podżegaczy wojennych, wykonać miesięczny plan produkcji żwiru w 110 proc.

W „Dalmorze” najlepsze wyniki w m-cu maju osiągnęła załoga lugra „Delfin II”, która wykonała miesięczny plan odłowu śledzia w 207 proc. Spośród załóg wyróżnili się sternik Edward Gromacki i ml. rybak Miętus. Załoga trawlera „Pegaz” z szypem Józefem Ralskim wykonała plan majowy w 114 proc. Kuter „Jedności Rybackiej” „Gdy 114” (SKS) z szypem Stanisławem Witbrodem osiągnął w maju br. 101,6 proc. planu, dostarczając państwu 51 tony ryby.

Dla zapewnienia opieki nad rozwojem racjonalizacji wśród załóg pływających, klub techniki i racjonalizacji przy CZ PMH zwrócił się do wszystkich rad technicznych na statkach z apelem o wyznaczenie przedstawicieli, którzy by pełnili obowiązki stałego delegata klubu techniki i racjonalizacji.

Do zadań delegata należał będzie popularyzowanie ruchu ra-

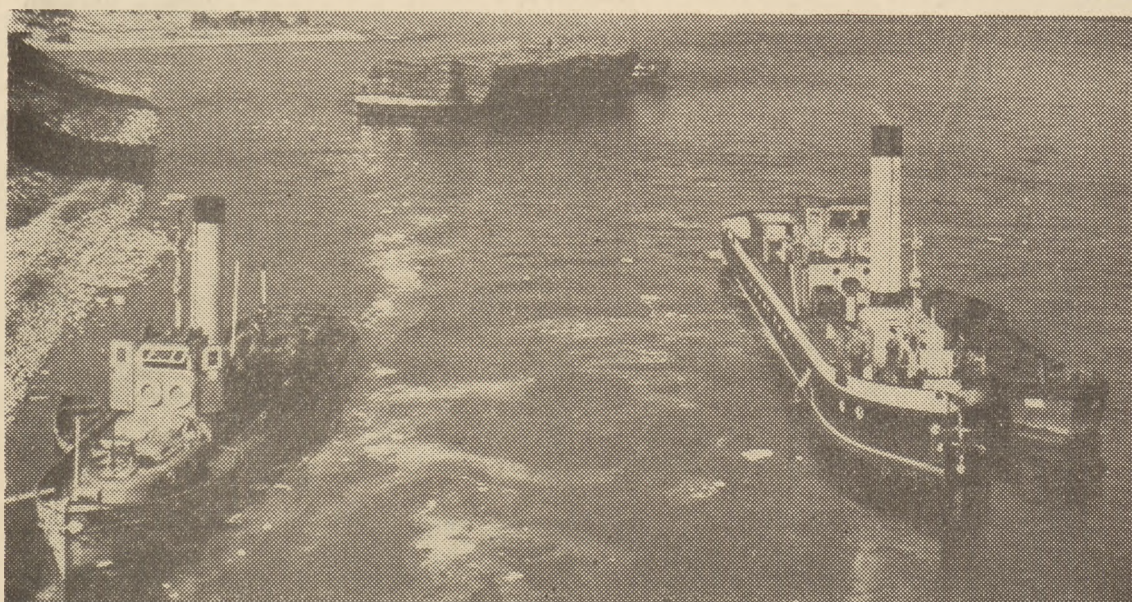
jonalizatorskiego, udzielanie pomocy marynarzom, stały kontakt z zarządem klubu, reprezentowanie racjonalizatorów statku na ławie w czasie postoju w porcie macierzystym itd.

W tych dniach trawler „Jupiter” z kapitanem Gorzadkiem opuścił Gdynię, udając się w drugi rejs na ławisza na Morzu Bałtyckim.

Pierwszy rejs przyniósł ponad 100 ton ryby białej. Wyprawa była bardzo udana. Jednego dnia załoga „Jupitera” złowiła ponad 28 ton ryby. W dniu tym dla wypalotnienia i załodowania odłowu cała załoga bez wyjątku pracowała 24 godziny bez przerwy.

Podczas, kiedy u nas nowa ustawa żeglarska gwarantuje marynarzom stałość zatrudnienia, w Danii została powołana specjalna komisja, złożona z przedstawicieli duńskiego Związku Zawodowego Marynarzy i Zrzeszenia Armatorów dla omówienia sprawy bezrobocia wśród marynarzy duńskich. Według oświadczenia duńskiego związku marynarzy, 20 proc. jego członków nie ma pracy i korzysta z Kasz Zapomogowej Związku.

Dla „zwalczania” bezrobocia komisja proponuje wstąpienie młodych marynarzy.



Walka o każdą tonę i każdą minutę stała się naczelnym hasłem wodniaków

Młodzież wodniacka podejmuje czyn złotowy

NIEDAWNO jeszcze, zaledwie kilka miesięcy temu, Koło ZMP przy szczecińskiej Ekspozyturze Żegluga na Odrze nie mogło wykazać się żadnymi osiągnięciami. Dziś dzięki pomocy organizacji partyjnej, a szczególnie opiekuna tow. Łukaszczyka nastąpił przełom w pracy Koła, a warszawski Złot stał się bojowym hasłem wszystkich młodzieżowców do podjęcia zobowiązań oraz do rozwinięcia szerokiej pracy organizacyjnej i wychowawczej.

ZMP-owiec Stefan Pestka razem z całą załogą młodzieżową holownika trasowego „Stargard” kończą właśnie dwie gazetki ścienne o tematyce złotowej. Ponadto postanowili oni otoczyć maszynę socjalistyczną opieką i z zapalem wcielają w czyn swoje zobowiązanie.

Na holowniku „Bożydar” młodzież wodniacka przechodzi szkolenie ideologiczne i zawodowe. To-

czą się tam ożywione dyskusje na temat ruchu ruslanowskiego i socjalistycznej opieki nad mechanizmami. Najaktywniejszy w nich udział bierze ZMP-owiec Osetek, który opiekuje się również szkoleniem na innych obiektach.

Młodzieżowcy z administracji zarządzają świetlicę, opracowują wytyczne do współzawodnictwa o tytuł najlepszej sekcji w biurze oraz o tytuł najlepszego dyspozytora. ZMP-owiec Franciszek Tabaka zorganizował sekcję sportową, która cieszy się wielkim powodzeniem i posiada już niewielkie, ale własne fundusze oraz sprzęt.

Brygady młodzieżowe z holowników: „Mściwoj”, „Bronisz” i „Stargard” podjęły współzawodnictwo o tytuł najlepszej załogi, rzucając równocześnie innym załogom to wyzwanie. Na apel odpowiedziały załogi „Mestwina” i „Bożydara”, inicjując przy tym współzawodnictwo o tytuł najlepszego w zawodzie.

Wezwania młodzieżowców odbiły się szerokim echem wśród pozostałych załóg, tak że do współzawodnictwa o najlepszą załogę stanęło ponad 20 jednostek, a o tytuł najlepszego w zawodzie — 40 wodniaków. Teraz prawie na wszystkich jednostkach Ekspozytury w Szczecinie wre praca w tempie złotowym.

Zofia Dusówna
Korespondent

Praca polityczno-wychowawcza podstawą wykonania planów przewozowych w żegludze na Odrze

CHARAKTER pracy załóg pływających, oderwanie ich na trzy czwarte roku od portów macierzystych, rozproszenie po całej Odrze od Gliwic po Szczecin, stwarza konieczność stosowania specjalnych metod w masowej pracy polityczno-wychowawczej wśród wodniaków.

Do niedawna zagadnienie to koncentrowało się w rękach świetlicowych, ludzi nie posiadających przez ważne odpowiednie kwalifikacji. W praktyce więc praca kulturalno-oświatowa prawie nie istniała. Wodniacy nie korzystali ze źle prowadzonych świetlic, a szukając innych „rozrywek” szli na wódkę. Pijaństwo obniżało dyscyplinę pracy, sprzyjało bumelantstwu i powstawaniu przestojów jednostek. Słaba praca polityczna znalazła swoje odbicie także w niedostatecznym rozwoju współzawodnictwa i ruchu racjonalizatorskiego, zwłaszcza że administracja i ZZZP nie otoczyli ich należytą opieką. W tych warunkach plany przewozów nie mogły być wykonywane w całości, a zwiększenie w 1952 r. przewozów Żegluga na Odrze o 44,7 proc. w tonach i 122,4 proc. w tono/km w stosunku do ub. r. wymaga uzdrowienia stosunków omaal w każdej dziedzinie. Można to osiągnąć tylko drogą stałego wychowywania i politycznego uświadamienia załóg.

W okresie zimowisk postawiliśmy pierwsze kroki w tym kierunku. Zorganizowaliśmy pracę świetlicową. We Wrocławiu wodniacy chętnie przychodzili na filmy poprzecinane specjalną prelekcją. W Szczecinie wielkim powodzeniem cieszyły się prasówki. W Koźlu zorganizowano zespół artystyczny. W lipcu hr. zostanie tam oddany do użytku wodniaków Dom Żeglarski, wyposażony w salę teatralną, bibliotekę, czytelnikę, salę gier, pokój gościnny itp. W okresie nawigacji Dom ten zapewni należytą opiekę nie tylko korzystającym z noclegów, ale i załogom stojącym w porcie.

Jednak praca kulturalno-oświatowa — ten poważny instrument wychowywania mas — nie została w tym czasie postawiona na odpowiednim poziomie. Nie dotarliśmy bowiem na jednostki pływające, nie umasowiliśmy czytelnictwa, nie rozwinięliśmy różnorodnych form pracy oświatowej, zaniedbaliśmy życie świetlicowe na Regalicy w Szczecinie, nie zorganizowana została jeszcze świetlica w Gryfinie itp.

Obecnie dla umasowienia czytelnictwa

pracy partyjnej i związkowej opracowaliśmy plan Centralnego Funduszu Prasowego. Dotychczas bowiem wodniak otrzymywał prenumeratę tylko w porcie macierzystym z kilku — lub kilkunastodniowym opóźnieniem. Stos makulatury nie był czytany, a ilość prenumeratów stale malała. Centralny Fundusz Prasowy umożliwił codzienne dostarczanie prasy załogom. Ponadto od półroczia zostanie zaprenumerowany „Ster” dla świetlic i „Kąciaków” wszystkich jednostek pływających. W ten sposób wodniak będzie mógł bieżąco zapoznać się z aktualnymi problemami politycznymi i gospodarczymi oraz z artykułami fachowymi. Pozwoli to instruktorom polityczno-wychowawczym dyskutować z załogą podczas rejsu na temat ważniejszych artykułów, rozwijać czytelnictwo i zwiększać sieć korespondentów.

Największą trudnością do pokonania jest wielka ruchliwość załóg. Dotarcie do nich stało się więc naczelnym zadaniem instruktorów. W większych placówkach organizujemy masówki, korzystając z postojów statków i barek. Wygłaszamy na nich przystępne pogadanki na aktualne tematy, omawiamy osiągnięcia produkcyjne, pobudzamy ducha patriotyzmu i internacjonalizmu wśród załóg. Praca ta dała już częściowe wyniki. Przykładem tego jest oburzenie, z jakim wodniacy przyjęli wypadki na Koźdo. Barkarz Hilse z „Z-6453” mówił na masówce: „Nie tylko my, ale wszystkie narody świata potępiają zbrodnie imperialistów w Korei i jeszcze bardziej znacząca walkę przeciw tym, którzy te zbrodnie popełniają”. Wodniacy zwracają się do instruktorów ze swoimi bolączkami i troskami, wskażają niedociągnięcia i błędy. Wodniak Sapoch z holownika „Dolny Śląsk” miał np. trudności z otrzymaniem farby, potrzebnej do wykonania podjętego zobowiązania; zwrócił się więc o pomoc do instruktora polityczno-wychowawczego i ten dopomógł mu.

Wydałiśmy również zdecydowaną walkę bumelantstwu i pijaństwu. Najgorszą opinią cieszyła się Nowa Sól. Zorganizowaliśmy więc tam dobrze wyposażoną świetlicę i rozpoczęliśmy aktywną pracę: systematyczne doszkalanie, pogadanki, gry i rozrywki. Przeprowadzamy w indywidualne rozmowy z bardziej opornymi. Korneliusz Jankowski z barki „Z-5427” zrozumiał szkodliwość pijaństwa i bumelantstwa oraz wynikające stąd straty gospodar-

cze i osobiste. Zrozumieli to i inni. Ale trafiają się również niepoprawni bumelanci i pijacy, jak Miakimow i Gawanowski z hol. „Dąbboh”. W Gryfinie np. usunęło za rozpamiętanie załóg pracowników administracji Ratajczaka i Dąbrowskiego.

Niestety jeszcze pewna część pracowników administracji Żegluga na Odrze nie rozumie, że powinni oni pomagać w wykonaniu planu, że prowadzi do tego dobra współpraca oraz poznanie trosk i trudności załóg pływających. A jednak zdają się jeszcze wypadki nieterminowego wypłacania załogom zaliczek. Tow. Roman Forst zawiadomił dyspozytora o terminie przyjazdu swojej jednostki do Ekspozytury we Wrocławiu. Mimo to dopiero na interwencję instruktora kierownika Ekspozytury wypłacił należność z własnej kieszki, gdyż dyspozytor nie zawiadomił w porę kasy. Dowodem braku troski o załogi i ich sprawy bytowe jest także fakt, że 25 maja nie był czynny we Wrocławiu punkt zaopatrzenia wodniaków w Porcie Miejskim (kiosk nr 21). Na skutek tego załogi musiały zaopatrzyć się w żywność na dworcu kolejowym, płacąc wyższe ceny. Na szczęście nie wszyscy pracownicy administracji źle pracują. Większa część wykazuje się nawet bardzo dużymi osiągnięciami. Takim jest opracowanie i wydanie „Instrukcji czynnościowej dla załóg pływających żeglgi śródlądowej”, przy czym wyróżnił się tow. Antoni Kockowski. Po raz pierwszy także doprowadzono zadania planowe do każdej jednostki.

Przez stałe podnoszenie świadomości społeczno-politycznej załóg podnosimy dyscyplinę pracy, dążymy do skracania postojów pod żur i wyładunkiem, oszczędności paliwa i smarów, samoremontów, ścisłego przestrzegania zasad i wytycznych i bezawaryjnej pracy. Użytkaliśmy to, że walka o plan, o każdą tonę i każdą minutę stała się naczelnym hasłem wielu załóg. Kpt. Jan Reinert z holownika „Sędzi-

wój” zjechał do Głogowa na śródkową Odrę, gdy dowiedział się, że tam stoją barki, a holowniki obsługujące ten odcinek zajęte są innymi przewozami. W maju dla wykonania planu miesięcznego załogi barki: „Z-5419” z Antonim Hergeslem, „Z-5491” z Janem Poloniem i „Z-6423” z Gerhardem Torkiem oraz holowniki „Sędziwój” i „Dąbboh” zorganizowały „sztafetę pokoju”. Do uzyskania dobrych wyników przyczyniło się również dyspozytor ruchu tow. Henryk Schmidt z wrocławskiej Ekspozytury.

Już choćby z tych przykładów wynika, że rozpoczął się zwrot w pracy polityczno-wychowawczej w transporcie rzeczonym. Należy jednak stwierdzić, że mamy jeszcze niedociągnięcia i to poważne: zbyt słabą łączność z załogami na szlaku i niedostateczną współpracę z organizacjami młodzieżowymi.

Należy więc przede wszystkim wzmocnić pracę uświadamiającą wśród załóg bezpośrednio na szlaku, wiaząc zawsze zadania gospodarcze z ich treścią polityczną. Trzeba jeszcze większą troską otoczyć świetlice i pobudzić administrację i związek do aktywniejszej pracy na tym odcinku, nawiązać i zacieśnić współpracę z organizacjami młodzieżowymi, pomóc im przy podejmowaniu konkretnych i realnych zobowiązań, poświęcić więcej uwagi wychowaniu załóg barki szkoleniowych itp. Szczególną troską należy otoczyć nową formę współzawodnictwa o tytuł najlepszej jednostki i najlepszego członka załogi. Popularyzować przez radio, w prasie, gazetkach ściennych na szlaku, w portach i jednostkach najlepszych ludzi żegluga. Trzeba jeszcze intensywniej walczyć z tu i ówdzie występującym bumelantstwem i pijaństwem. Ścisłą współpracą administracji, organizacji partyjnych i związku bezpośrednio z załogami zapewni pełne powodzenie w codziennej walce o wykonanie planu przewozów.

HENRYK SLUGOCKI

szkółki młodzieży na dwóch specjalnie do tego celu przeznaczonych barkach „BP-51” i „BP-52”. Na 3-miesięczny kurs zgłosili się chłopcy prawie z całej Polski 55 młodzieżowców stanowi obecnie załogi obydwu barek. W niedługim czasie zasila oni kadry wodniaków.

Błyskawicznie rozeszła się wśród nich wiadomość o apelu złotowym. Natychmiast zwołano zebranie. Obie barki podjęły między sobą współzawodnictwo szkoleniowe i zobowią-

Załoga „Alfy” ma kłopot z zaopatrywaniem się w żywność

STATEK „Alfa” przejął Ekspozyturę Żegluga na Wiśle w Krakowie od Zarządu Dróg Wodnych. Statek był słabo wyposażony; nie posiadał nawet lamp pozycyjnych.

Sporo nabiedziliśmy się, aby doprowadzić jednostkę do porządku. Pomagało nam w tym kierownictwo Ekspozytury. Jednak do tej pory lamp nie ma. Ten brak jest dla nas poważną przeszkodą, gdyż nie możemy pływać nocą. Niedawno np. nasz kpt. Walenty Białecki zapłacił mandat karny za to, że jechał w nocy bez światła.

Ale mimo trudności, plan kwietniowy wykonaliśmy w nadywyż. A wykonaliśmy go przede wszystkim dlatego, że dobrane zorganizowaliśmy pracę i nie mamy przestojów. Zbliżając się do Ekspozytury, już na szlaku dajemy znać, co nam potrzeba do dalszej jazdy. W porcie przygotowujemy więc nam paliwo i inne zamówione materiały tak, że natychmiast po przyjeździe na miejsce, zabieramy bunkier i zaraz płynemy dalej.

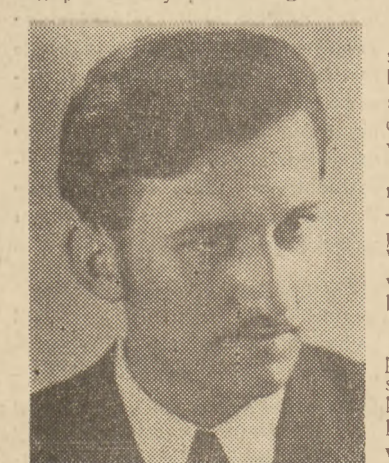
Z jednym jest tylko kłopot — z zaprowiantowaniem. Przecież nie tylko my, załoga „Alfy”, ale i wodniacy z innych statków krakowskiej Ekspozytury nie chcą mieć przestojów z własnej winy. A tymczasem, żeby kupić chleb, tłuszcz, czy mięso, musimy biec do miasta, na co tracimy dużo czasu. Na przykład w Bydgoszczy, Warszawie, Wrocławiu są specjalne sklepy dla wodniaków. Mogą oni tam wszystko dostać w pierwszej kolejności. Tymczasem naszą Ekspozyturę potraktowano po macosze i dlatego nie mamy własnego punktu zaopatrzenia.

W chwili obecnej zaopatrzenie statku „Alfa” wygląda w ten sposób, że po drodze wysadzamy jednego z załogi w najbliższej wiosce i kupujemy żywność u chłopców, płacąc nieraz paskarskie ceny. Nie rozumiemy, dlaczego zapewniano o wodniakach krakowskiej Ekspozytury. Przecież i my wykonujemy plany przewozowe, podobnie jak załogi warszawskie, bydgoskie lub wrocławskie.

Załoga statku „Alfa”

Rejon Dróg Wodnych w Krośnie n. Odrą otrzymał świetlicę

Niedawno Rejon Dróg Wodnych w Krośnie n. Odrą otrzymał własną świetlicę, której brak odczuwali pracownicy przez długie lata.



W obszernej sali świetlicowej mieści się scena; w przyszłości będzie tu występować własny zespół amatorski. Narazie działalność artystyczną zapoczątkowały dzieci przedszkolna i miejscowej szkoły podstawowej, wypełniając programem

wokalno-muzycznym część uroczystości otwarcia świetlicy. W sali świetlicowej znalazły pomieszczenie ognia organizacji masowych, jak TPPR, Liga Przyjaciół Żołnierza, Liga Morska, Liga Lotnicza; ściany jej zdobią artystycznie wykonane gazetki ścienne. Zbierają się tu po pracy robotnicy, toczą ożywione dyskusje, słuchają fachowych pogadek lub omawiają plan. Obok gwarnej sali świetlicowej mieści się zaciszne pomieszczenie — to biblioteka. Dzięki ofiarności pracowników i pomocy DODW Wrocław została ona zaopatrzona w spory zbiór książek fachowych i beletrystycznych.

Miejscowa Rada Zakładowa ZZZP powierzyła stanowisko kierownika sekcji kulturalno-oświatowej i opiekę nad świetlicą technikowi regulacyjnemu tow. Bohdanowi Barszczowi (na zdjęciu), który już od dłuższego czasu jest czynnym działaczem społecznym, zwłaszcza w dziedzinie kulturalno-oświatowej. Włożył on też największy wkład pracy w zorganizowanie, urządzenie i udekorowanie świetlicy.

EDWARD BEZMAN
Korespondent

KOMITET partyjny postanowił podtrzymać inicjatywę „ruslanowców” i pomóc w jej realizacji. W komitecie znano kapitana Bugajew, dowódcę „Rusłana” jako stałego, doświadczonego wodniaka, który potrafi doskonale rozwiązywać wszystkie wyłaniające się w czasie pracy problemy. Znano go również jako człowieka miłego i łatwowiernego. Portowcy i flisacy wykorzystując często tę słabą stronę jego charakteru, przetrzymywali niepotrzebnie statek w portach. To mogło być przeszkodą w urzeczywistnieniu podjętego zobowiązania.

Komiteć postanowił więc wzmocnić aktywność partyjną na „Rusłanie”, dobierając w skład załogi odpowiedzialnych ludzi, umiejących przełamywać napotymane trudności.

Na statek przydzielono nowego szturmana W. J. Luckowa, świetnego organizatora, umiejącego po rozbiciu rozstrzygać każdą sprawę i cieszącego się wśród towarzyszy pracy wielkim postutchem. Tow. Luckow jest również doskonałym fachowcem i w przeciągu trzech lat zdobył tytuł najlepszego szturmana we flocie rzecznej ZSRR.

Ponadto zamustrowano nowego sternika A. A. Buzynina, który studiował w kazalskiej szkole rzecznej. Podjął się on prowadzić na holowniku pracę masowo-wychowawczą, a przede wszystkim podnieść poziom uświadamienia politycznego załogi.

Organizacja komсомolska również zasiłała załogę kierując na statek zdolnego organizatora młodzieżowego E. Minajewa, który objął stanowisko drugiego pomocnika mechanika. W ten sposób w skład 22-osobowej załogi weszło 3 komunistów i 5 komсомolców.



PRZELAMANIE STARYCH TRADYJCJI

WODNIACY i flisacy wołańscy przyzwyczajeni byli do starych tradycyjnych metod pracy. Ruslanowcy szybko rozprawiłi się z zakorzenionym konserwatyzmem.

Od niepamiętnych czasów wodniacy przy holowaniu pociągu tratw stosowali opuszczanie lotów (są to płyty żelazne ważące około półtorej tony, które spełniają rolę dryfotki). Ruslanowcy przekonali się, że plynąc bez lotów względnie posługując się nimi tylko w razie konieczności można zwiększyć szybkość posuwania się pociągu od 15 do 20 km na dobę bez zmniejszania przy tym bezpieczeństwa żegluga.

Manewry lotami przysparzają pracy flisakom. Dlatego początkowo odnieśli się z niechęcią do tej innowacji, zwłaszcza że nie dostatecznie rozumieli jej cel. Zdarzały się więc często wypadki, że lekceważono polecenia wydawane z holownika, nie podnoszono lotów, względnie nie opuszczano ich na czas. Załoga „Rusłana” wypracowała własną metodę walki ze stwardnieniami. Wie ona, że w tych warunkach największym niebezpieczeństwem dla pociągu jest zakotwiczenie w nieodpowiednim miejscu. Jedynie tzw. piaski, czyli nie-

wrowanie lotami, z drugiej zaś strony zastosowali ścisłą kontrolę wykonywania poleceń.

Wprowadzili oni również „bojową” metodę przeprowadzania tratw pod mostami, zwłaszcza o wąskich przesłach. Na rozdzielanie tratwy traciło się nieraz całe doby. „Ruslanowcy” przed dojściem do mostu mierzą ich szerokość. Następnie flisacy pod nadzorem szturmana ściągają jej człon, który w drodze zazwyczaj rozluźniają się i w ten sposób zyskują nieraz parę metrów na szerokości. To umożliwia przejście tratwy pod mostem bez jej rozdzielenia, a znajomość praw dów daje gwarancję bezpieczeństwa w przeprowadzeniu manewru.

Kpt. K. J. Szaranow, przewodnik tratw pod mostami, rozszerzył „nakiętkowany” przez „ruslanowców” sposób. Stwierdził on mianowicie, że w wypadku, gdy tratwa jest mimo wszystko zbyt szeroka, można ją dzielić w ruchu bez zakotwiczenia, a po przeprowadzeniu poszczególnej części łączyć je także w ruch.

głębokie miejsca o łagodnym, równym biegu wody nadają się do tego celu. „Ruslanowcy” znają dokładnie takie miejsca wzdłuż całej Wolgi. O ile podczas burzy nie znajdują się w pobliżu któregoś z nich, decydują się na walkę ze sztormem. I wtedy nie polegają na sile swego statku, lecz na umiejętności obrany kierunku. Opuszczają liny i za wszelką cenę nastawiają holownik pod wiatr.

Po odstawieniu tratw „Ruslan”, wracając w górę rzeki, prowadzi barki, gdyż racjonalna eksploatacja statku polega na tym, aby nie dokonywać pustych przejazdów.

Także w pływaniu pod prąd załoga wprowadziła nowatorskie metody. Wiadomo, że pływanie pod prąd zmniejsza szybkość statku. Całą więc sztuką polega na nałóżeniu jego pokonywaniu. W tym celu „Ruslan” wykorzystuje przybrzeżne pasy wody oraz dopływa do brzozy w miejscach, w których rzeka ma bieg wolny lub znacznie słabszy. W ten sposób zwiększyły się prędkość holownika do 20 km na dobę.

Sterowanie na wolnym biegu rzeki wymaga dokładnej znajomości prądów i głębokości. Ruslanowcy nie polegają na długoletnim doświadczeniu; często i regularnie mierzą głębokość i zwiększają jej moc, gdyż wiedzą, że każdy nieostrożny ruch może osadzić cały pociąg na mieliznie.

Powolny bieg rzeki można wykorzystać tylko na bardzo wąskich pasach. Każde odchylenie powoduje zmniejszenie szybkości. „Ruslan” mając więc inny holownik przed dziobem, nie wyprzedza go, lecz spokojnie pływa z nim. „Wyścig” bowiem albo powoduje katastrofę, albo zmniejszenie szybkości przez wejście na prąd.



Czy to jest walka o obniżkę kosztów własnych i oszczędności dewizowe?

W czasie kiedy załogi naszych statków rozwijają coraz skuteczniej przedsiębiorstwo oszczędnościowe i walczą o to, aby jak najwięcej dewiz pozostało w kraju — administracja PLO w sposób bezrefleksyjnie przepaszcza wysiłki i osiągnięcia marynarzy.

Świadczy o tym fakt, głęboko do tej pory ukrywany przez urzędników PLO, którzy nie chcieli, aby ujrzał on światło dzienne. O m. „Batory” na jedną ze swych podróży zapotrzebował 9 tysięcy kopert i listowników, które Wydział Zaopatrzenia PLO otrzymał z drukarni w dniu wyjścia statku w morze. Z niewiadomych przyczyn kopert tych na statek nie dostarczono. I oto biurokracja z PLO wpadła na kaniiflajny pomysł — dostarczenia przesyłki na „Batorego”... drogą lotniczą do Port Saidu w Egipcie, tzn. na odległość kilku tysięcy kilometrów, płacąc za przesyłkę pokazałą sumę dewiz.

Zachodzi pytanie, czy ktokolwiek z administracji PLO zastanawiał się nad tym, zanim wydał decyzję, że wartość gospodarczą przesyłki jest stosunkowo mała w porównaniu z kosztami transportu lotniczego około 100 kg papieru, które trzeba pokrywać w dewizach? Czy nie można było naprawdę znaleźć innego sposobu dostarczenia czy-

stych kopert i papieru na „Batorego” zamiast wybierać sposób najkosztowniejszy, sprzeczny z zasadami oszczędnej gospodarki? Czy wreszcie w wypadku niemożności dostarczenia materiału nie należało zawiadomić statku, że na okres przejściowy winien wykorzystywać materiały zastępcze — tymbaridzie, że „Batory” posiada własną drukarnię?

Fakt ten świadczy o tym, że część administracji PMH nie pojęła jeszcze znaczenia codziennej, uporczywej walki o obniżanie kosztów własnych i ograniczania wydatków, zwłaszcza w dewizach, które stanowią poważny procent w bilansie gospodarczym naszej floty. Świadczy to również o tym, że załogi naszych statków znacznie wyprzedzają administrację w walce o codzienne oszczędności, i że czas skończyć wreszcie z „upraszczaniem sobie życia”, z bezrefleksyjnym formalistycznym stosunkiem administracji do zagadnień oszczędności we flocie.

Wysiłek marynarzy musi poprzeć cała administracja przede wszystkim zmianą stylu pracy i wykazaniem socjalistycznej troski o dobro społeczne. Deklaracje na konferencjach trzeba zamienić w czyn. E. P.

Zarządzenie Urzędu Celnego w Gdyni utrudnia życie robotnikom portowym

W myśl wydanych ostatnio zarządzeń osoby, udające się na teren WOC-u w Gdyni, nie mogą mieć przy sobie więcej niż 5 zł. Zarządzenie to jest bezsprzecznie słuszne. Uniemożliwia ono bowiem prowadzenie handlu w porcie. Szkoda tylko, że wykonuje się je w sposób nie zawsze przemysłowy.

Do niedawna pieniądze można było zdeponować w biurze Urzędu Celnego. Obecnie jednak nie stosuje się tego udogodnienia. Osoby posiadające przy sobie więcej niż 5 zł gotówki nie są poprostu wpuszczane na teren WOC-u.

Wszystko byłoby w porządku, gdyby dotyczyło to jedynie zwiedzających tereny portowe. Ale przecież na terenie WOC-u pracuje codziennie kilkuset robotników portowych. Wielu z nich dojeżdża z okolicznych wsi i miasteczek. Rzecz prosta, że każdy z tych ludzi niejednokrotnie po ukończeniu pracy musi załatwić wiele spraw, zakupić coś dla domu itp. A na to potrzebne są pieniądze i przeznaczyć więcej niż 5 zł. Robotnik spieszący np. na godz. 7 rano do pracy nie ma czasu, by zostawić u kogoś w niedziele pieniądze na przechowanie.

Byłoby słuszne, aby Urząd Celný ułatwił robotnikom przestrzeganie zarządzenia i albo zezwolił jak dawniej na deponowanie większych sum pieniężnych w biurze na WOC-u, albo pomyślał — wspólnie z administracją portu — nad innym logicznym rozwiązaniem tej sprawy.

(m)

Dlaczego Oddział Zaopatrzenia Robotniczego w Warszawie nie spełnia swego zadania

Decyzją Ministerstwa Żeglugi zostały powołane do życia w przedsiębiorstwach resortu oddziały zaopatrzenia robotniczego. W bazie rybackiej w Swinoujściu był gotów do pełnienia swych zadań w kwietniu br., lecz nie mógł rozpocząć swej działalności z powodu braku towarów, przydzielonych przez Prezydium Powiatowej Rady Narodowej i trudności w uzyskaniu kredytu.

W pierwszych dniach maja br. otrzymaliśmy znaczne kredyty i gotowi byliśmy przejąć stołówkę osiedla robotniczego w Warszawie oraz uruchomić kilka bufetów przyzakładowych.

Natrafiono jednak na zasadniczą przeszkodę. Mimo kilkakrotnych zażądań i zawiadomień wysłanych w marcu i kwietniu o uruchomieniu zakładów żywienia zbiorowego, Wydział Handlu Prezydium PRN w Swinoujściu przydzielił oddziałowi tylko tyle towaru na miesiąc maj, ile poprzednio otrzymywała stołówka osiedla robotniczego bazy rybackiej.

Prezydium PRN oparło swoją decyzję na poleceniu Wydziału Handlu WRN w Szczecinie z dnia 26 lutego br., że do założenia nowych

stołówek konieczne jest zezwolenie Ministerstwa.

Polecenie to jest sprzeczne z § 1 zarządzenia Ministerstwa Handlu Wewnętrznego z dnia 24. 11. 51 r. w sprawie uruchamiania stołówek pracowniczych i bufetów przyzakładowych, które zwalnia OZR z tego obowiązku.

W sprawie tej nasz Oddział Zaopatrzenia Robotniczego dwukrotnie zwracał się do Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego o interwencję, wskazując na tę sprzeczność. I rzeczywiście CZRM interweniował dwukrotnie w Wydziale Handlu Prezydium WRN w Szczecinie, jednak jak się okazało, bez skutku, bowiem w dniu 12 maja br. stwierdziliśmy ponownie, że przydziałów nie zwiększono i nadal żąda się zezwolenia Ministerstwa.

Tymczasem, podczas gdy stołówka osiedla robotniczego bazy rybackiej wydawała tylko obiady, oddział zaopatrzenia wydaje już od maja także śniadania i kolacje. Poza tym w nowobudowanym Domu Rybaka w Swinoujściu stołówka jest już zorganizowana i oczekuje na otwarcie. Podobnie przedstawia się sprawa bufetów przyzakładowych, w których sprzedaje się tylko piwo i papierosy, ponieważ dla

MIR winien przemyśleć decyzję o przeniesieniu laboratorium z Trzebieży

PO ukończeniu akcji zarybieniowej na Zalewie Szczecińskim Morski Instytut Rybacki w Gdyni postanowił przenieść laboratorium morskie z Trzebieży do Swinoujścia.

W chwili obecnej MIR powinien pomyśleć o jak najszybszym zorganizowaniu ośrodka zarybieniowego w Stępcy i zastanowić się, czy nie należałoby tam urządzić laboratorium, które by z jednej strony



Zdaje się, że decyzja ta nie jest właściwa. Przeniesienie laboratorium do Swinoujścia, gdzie MIR nie ma nawet odpowiedniego na ten cel lokalu, pozbawi Zalew Szczeciński naukowego dozoru i odciągnie ichiologów od rybaków Pomorza Zachodniego. Przecież laboratorium w Swinoujściu będzie nastawione na badanie flory i fauny Zatoki Pomorskiej.

Zalewu Szczecińskiego nie można pozostawić na łasce losu, gdyż wody te wymagają stałych badań. Przeciwnie, należy nawet zwiększyć obsadę naukowców w tym laboratorium, bowiem sam mgr Wiktor nie jest w stanie podjąć zadania, jakie na obecnym etapie stawia przed nim rybołówstwo zalewowe.

Zlikwidować niedociągnięcia w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony pracy w Krośnie nad Odrą

Ze wizyty przedstawicieli władz zwierzchnich są potrzebne, przekształć się pracownicy Rejonu Dróg Wodnych w Krośnie n. Odrą, którzy nie widzieli wielu braków i nie dociągnęli w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony pracy we własnym zakładzie pracy.

Inspekcja stwierdziła niedostateczne zaopatrzenie obiektów pływających w apteczki podręczne i sprzęt ratunkowy. Również na odcinku zaopatrzenia w sprzęt przeciwpożarowy sprawa nie przedstawiała się lepiej.

Warsztaty portowe, które zatrudniają dużą ilość robotników, pozbawione są szatni i stołówek. Nie należy przecież do przyjemności spożywanie posiłków na podwórzu warsztatowym na przypadkowo znajdującym kamieniu. Poza tym robotnicy nie otrzymują gorącej kawy.

Robotnicy proponują, aby na stołówkę przeznaczyć parter drugiego budynku portowego, dotychczas zajmowany przez jednego z urzędników, a wówczas rozwiąże się całkowicie dotychczas zaniedbana sprawa.

Inspekcja referenta BOP Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych ujawniła brak i wskazała możliwości ich uzupełnienia. Z kolei kierownik Rejonu Dróg Wodnych w Krośnie n. Odrą powinien w możliwie jak najkrótszym czasie ujawnić zaniedbania zlikwidować.

EDWARD BEZMIAN
Korespondent

bazę rybackiej Prezydium Wojewódzkiej i Powiatowej Rady Narodowej nie przydzielili innych towarów.

Należy tu dla podkreślenia niewłaściwego stosunku Prezydium PRN w Swinoujściu do bazy rybackiej przypomnieć, że załoga bazy rybackiej już trzeci rok domaga się bezskutecznie — otwarcia przynajmniej jednej gospody ludowej w Warszawie.

Załoga bazy rybackiej jest zdania, że podobne biurokratyczne postępowanie Wydziałów Handlu WRN w Szczecinie i PRN w Swinoujściu, zaprzeczające intencje Uchwały Rządu w sprawie pomocy rybołówstwu i prosi o szybkie interwencje czynników zainteresowanych.

M. S.
Korespondent

Niedbalstwo „Dalmoru” spowodowało przestój statku

M/t „Drozd” po ciężkiej podróży we mgle stanął przy nabrzeżu w Swinoujściu.

Szyper Rogowski poszedł do działu połowowego, by jeszcze raz przypomnieć, że załoga w myśl podjętego zobowiązania, chce wyjechać na połów natychmiast po ukończeniu wyładunku i że statek nie ma przedłużonej karty ewidencyjnej.

Jeszcze przed przyściem statku do portu „Dalmor” radiotelefonem zapewnił szypra, że świadectwo dalszej pływalności otrzyma statek w Swinoujściu.

Mimo długich rozmów telefonicznych i „kilometrowych” fonogramów, świadectwo nie przyszło.

Tylko dzięki pomocy kapitana portu Swinoujście, tow. Wiśniewskiego, który interweniował w „Dalmorze” i SUM-ie, statek wyszedł w morze.

Na skutek „zwolnionego tempa” pracy w „odnośnych” komórkach SUM-u i „Dalmoru”, statek wyszedł na połów zamiast tego samego dnia o godz. 19, dopiero na drugi dzień o godz. 13, tzn. z 18-godzinnym opóźnieniem. A to oznacza stratę około 5 ton ryby.

Ażby w przyszłości uniknąć zbędnych przestojów i nie utrudniać załogom wykonanie zobowiązań, przedłożenia kart ewidencyjnych winien załatwiać „Dalmor” w okresie poprzedzającym wygaśnięcie terminu ich ważności, a nie jak dotychczas dosłownie w ostatniej chwili.

ST. PERKOWSKI
Korespondent

Uwaga Współpracownicy, Korespondenci i Czytelnicy „Steru”!

Z dniem 15 czerwca br. redakcja pisma pracowników żeglugi „Ster” przenosi swoją siedzibę z Gdańska, ul. Wały Piastowskie 24 — do Gdańska-Wrzeszcza, Al. Wojska Polskiego nr 13 (dawniejsze pomieszczenie Biura Projektów Budownictwa Morskiego). Centrala telefoniczna: 424-17, 424-28 i 426-76.

W związku z powyższym wszelką korespondencję do redakcji dwutygodnika „Ster” prosimy kierować na nowy adres.

ŚLADEM naszych interwencji

POLSKA Żegluga Morska w Szczecinie donosi, że notatka pt. „O kadry, kadry” w n-rze 10(32) spowodowała reorganizację pracy w dziale kadr i usunięcie istniejących niedociągnięć.

RADA Zakładowa ZZPZ przy Remontowej Obsłudze Statków w Gdyni informuje, że zwróciła się do dyrekcji o uzyskanie pomieszczenia na świetlicę (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 10(32)).

PREZYDIUM Powiatowej Rady Narodowej w Swinoujściu komunikuje, że sprawa kradzieży instrumentów muzycznych została przekazana do Powiatowej Komendy MO celem przeprowadzenia śledztwa i ukarania winnych (notatka pt. „Czas odnaleźć instrumenty muzyczne” w n-rze 8(30)).

SPÓŁDZIELNIA „Belona” w Dziwnowie donosi, że odmówienie przekazywania danych połowowych Serwisowi Rybackiemu nastąpiło z winy delegowanego do Spółdzielni pracownika Związku Branżowego Sp-ni Pracy Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Oficjalnie informację sa systematycznie przekazywane (notatka pt. „Serwis Rybacki i „Belona” w n-rze 7(29)).

SAMODZIELNA Sekcja Stoczni w Bydgoszczy zawiadamia, że h/p „Goplana” nie wszedł do eksploatacji w przewidzianym terminie z tego powodu, że zakres robót na tej jednostce przewidziany na 1951 r. nie był wystarczający wobec wymagań stawianych przez PRS (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 8(30)).

W ODPOWIEDZI na artykuł pt. „Załoga s/t „Saturn” właściwie stosuje metodę krytyki” w n-rze 9(31) PPrUR „Dalmor” donosi, że wydano zarządzenia w celu usunięcia ujawnionych błędów.

CENTRALNY Zarząd Rybołówstwa Morskiego wyjaśnia, że celem uniknięcia niedociągnięć w zespołowej pracy jednostek rybackich wprowadza się kontrolę na łowiskach i organizuje wydawnictwo operatywny (artykuł pt. „Jakie wnioski nasuwa analiza wyników osiągniętych przez rybołówstwo morskie w I kwartale 1951 r.” w n-rze 8(30)).

Nasz felieton

Biurokratyczna choroba w Domu Książki w Warszawie

— Halo, czy Bracka? Dom Książki?

— Tu Polska Żegluga Morska w Szczecinie, kierownik działu zaopatrzenia przy telefonie.



— Kto? Sam obywatel kierownik? Długo czekałem na tę chwilę. Być może z Wami załatwić naszą sprawę.

— Co? Tak, właśnie w tej chwili naczelny dyrektor zaakceptował, główny księgowy również... Oczywiście! Sześć służby inwestycyjnej też.

— Centralny Zarząd? Oczywiście, jeżeli już u Was interweniowali, to jasne, że wyrazili zgodę.

— Dobrze! Uzupełnimy! Jak? Dokładną datę urodzenia maczynistki, która pisała pierwsze zamówienie? Zaświadczenie Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi? Na jutro? Zgadza się. Takie i podobne rozmowy prowadzi od 6 marca 1951 r. kierownik zaopatrzenia PZM w Szczecinie z księgiarnią Domu

Książki w Warszawie przy ul. Brackiej 20.

Kilka miesięcy temu, jak grom spadła wiadomość, że książki już są, tylko przez niedokładność w ekspedycji, zamiast do PZM w Szczecinie przesłano je do... nielustniejącego już GAL-u w Gdyni. Kierownik zaopatrzenia uciekł się, że nareszcie będzie mógł spełnić obietnicę dostarczenia książek fachowym załogom masywnym.

Przyjechał do Gdyni i znalazł w b. GAL-u... dwie broszurki, a z pisma towarzyszącego wynikało, że nakład innych zamówionych książek miesiąc temu wyzerpał się.

We wrześniu ub. r. delegacja w składzie: główny inżynier, kierownik Biura Portowego i 3 ka pitańców żeglugsy wielkiej zawiozła do Domu Książki nowe zamówienie, gdyż poprzednio dostarczone — jak się okazało — gdzieś przepadły.

Teraz to już na pewno książki... chwileczkę! Jeszcze książek nie ma, ale do sprawy wnosi coś nowego urywek z listu PZM z 30 października ub. r., skierowanego do Domu Książki w Warszawie: „nie mogąc zrozumieć Waszego, co najmniej dziwnego żądania, podajemy po raz 6 (!) nasz pełny tytuł inwestycyjny (następuje wymienienie)!”

Chodzą słuchy, że 13 października 1951 roku wysłano już książkę (tym razem do Szczecina), lecz dotychczas jak ich nie było, tak nie ma.

P. S. Kierownik zaopatrzenia PZM otrzymał ostatnio telegram następującej treści: „reklamację na pocztę zrobiono stop czekamy na odpowiedź stop książek ponownie wysłać nam nie wolno stop księgiarnia”.

PIEPRZYK

centrala telefoniczna bazy rybackiej w Swinoujściu czynna jest tylko w godzinach od 7 do 152 Brak



połączenia telefonicznego po tych godzinach powoduje często zahamowania w pracy.

... barki należące do Ekspozytury w Bydgoszczy, a eksploatowane w Gdańsku, nie mogą zaopatrywać się w sprzęt gospodarczy w Ekspozyturze gdańskiej, lecz po każdym drobniejszym, miotłem muszą jechać do Bydgoszczy?

... administracja, organizacja partyjna i związkowa w PUR „Odra” w Swinoujściu nie opiekowały się brygadą młodzieżową im. Janka Kraskiego, która rozpadła się w kilka miesięcy po jej powstaniu?

... Portowy Ośrodek Zdrowia w Swinoujściu wykazuje całkowitą obojętność dla zagadnienia deratyzacji pomieszczeń działu gospodarczego?



czego PUR „Odra”? Na skutek zaniedbania szczyry dobrali się już do leżących w magazynie butów gumowych.

... Urząd Pocztowy w Swinoujściu nie zainstalował aparatu telefonicznego w Oddziale Zaopatrzenia Robotniczego w PUR „Odra”, mimo że zamówienie złożono przed 3 miesiącami?

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Roman Przybylski z o/p „Kraków” — Rozmowa jaką przeprowadziście z przedstawicielami naszej Redakcji, na podstawie której zamieściliśmy artykuł pt. „Potrzebna wizyta” odniosła pożądany skutek. Omawiane przez Was usterki w pomieszczeniach zalogowych na o/p „Kraków” zostały usunięte. Na dwóch innych statkach tego samego typu, o/p „Toruń” i o/p „Roznań”, które również były poddawane przebudowie, nie dopuszczono już do podobnych niedociągnięć. Prosimy o utrzymanie z nami stałego kontaktu.

Marian Kosicki, Elbląg — Cieszymy się, że uważacie „Ster” i że pomagacie nam w nauce. W przyszłości będziemy zamieszczać krótkie artykuły, omawiające w przystępny sposób różne zagadnienia techniczne. Spodziewamy się, że zarówno Wy jak i Wasi koledzy przyjmiecie te innowacje z zadowoleniem. Wasz wiersz jest bardzo miły, jednak nadaje się raczej do pisma młodzieżowego. Niech to Was jednak nie zraża. Próbowanie dalszej pracy w tym kierunku, ucząc się na wzorach literatury polskiej i radzieckiej. Na razie zamieszczajcie Wasze prace w gazetce ściennej. Nawigacje także kontakt z pismami młodzieżowymi. Chcielibyśmy widzieć Was w szeregu naszych korespondentów. Nadajcie do nas notatki lub artykuły np. o zakończeniu roku szkolnego, o przodownikach nauki, o rozwoju pracy społecznej w szkole, o praktyce wakacyjnej itp. Życzymy Wam dobrych wyników w nauce i oczekujemy dalszych korespondencji.

St. Perkowski, Słubowice — W związku z Waszą korespondencją pt. „Rybak dalekomorscy skarżą się” zawiadamiamy, że niedociągnięcia ze skompletowaniem załogi wynikły z braku rezerwy i panującego w owym czasie wśród członków załóg rozprze-

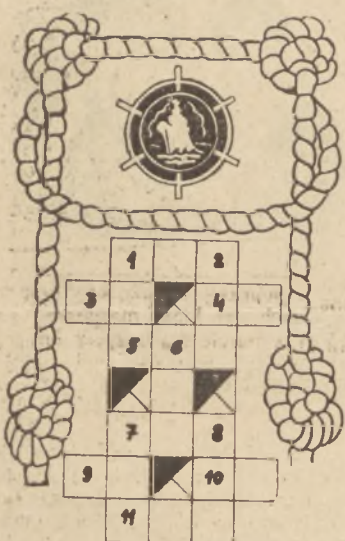
żenia dyscypliny pracy. Dzięki pracy aparatu politycznego, związkowego i administracyjnego wzmocniono dyscyplinę wśród rybaków, jednak stan jest jeszcze niezadowolający. Przebieg remontów statków rybackich zdarza się nie tylko z powodu niedociągnięć warsztatu, ale również z winy załóg. Prosimy nadal zwracać uwagę na te sprawy.

J. Ratuszny, Opole — W związku z Waszym listem w sprawie kolportażu prasy w Waszym zakładzie pracy wyjaśniamy, że istniejące na tym odcinku niedociągnięcia powinny być usunięte przez Radę Zakładową. Prosimy zawiadomić nas, czy i w jaki sposób sprawa ta została rozwiązana.

Jurek Rawski, Warszawa — Zapytanie, dlaczego u nas nie buduje się statków żelbetonowych, gdyż słyszeć, że takie statki były budowane i są o wiele tańsze. Rzeczywiście w Niemczech budowano z żelbetonu małe jednostki portowe. Wypływało to jednak z konieczności wojennych, a nie z przyczyn ekonomicznych. Na drugie Wasze pytanie, jak buduje się takie jednostki wyjaśniamy, że buduje się je w suchych dokach dnem do góry. W kadłubie umieszczane są przewidywane zbiorniki, które umożliwiają wydokowanie jednostki w tej niemożliwej pozycji, nie dopuszczając do jej zatopienia. Po wydokowaniu dźwig obraca statek do właściwej pozycji. Budowa takich statków jest wyprawdanie, jak zaznaczyliście, tańsza, jednak konstrukcja ich ma wiele wad. Najważniejszą z nich jest ciężar materiału, co powoduje dużą wagę kadłuba, a tym samym zwiększenie zanurzenia, a zmniejszenie nośności statku. Ponadto żelbeton jako materiał mało elastyczny w porównaniu z innymi, ulega często pękaniu i tworzeniu się szpar.

POMYSŁ

KRZYŻÓWKA SYLABOWA



Znaczenie wyrazów:

Poziomo: 1) kraj starożytny na wybrzeżu Morza Śródziemnego, 3) morze położone w trójkącie wysp Północno, Mindanao i Cebu, 4) osada rybacka nad Bałtykiem, pomiędzy Władysławem a Łebą, 5) pomieszcze-

nie mieszkalne na statku, 7) mała wyspa na Morzu Jońskim, ojczyzna Odysusa, 9) otwory w dziobie okrętu, przez które przepływa się tanący kotwiczny, 10) wyspa na Morzu Karałowym, na południowym krańcu grupy wysp Salomona, 11) stopień oficerski w marynarce (wspak — sylaby, nie zgłoski).

ROZWIĄZANIE KOŁÓWKI
Z N-RU 10/32

Znaczenie wyrazów: 1) dolina, 2) niewód, 3) iglica, 4) ciółek, 5) Święt, 6) Wisłok, 7) imadło, 8) Ankona, 9) topsle, 10) junacy (wspak), 11) kambuz, 12) sampan, 13) Irtysz, 14) mijaja (wspak), 15) zagiew, 16) kliper, 17) Ignacy, 18) Idumea, 19) Pawłow, 20) regaty, 21) Armada, 22) szypier, 23) Yawata.

ROZWIĄZANIE:

„DNI OŚWIATY, KSIĄŻKI I PRASY”

Za dobre rozwiązanie zadania nagrody otrzymują: 1) Józef Szmetling, Olstyn. Jednostka Wojskowa, 2) Stanisław Lembas, Gdynia, 3) Zdzisław Siedziński, Gdynia, 4) Wacław Pieczarski, Toruń, Piastowska 7, 5) Czesław Zur, Wrocław, Kolejowa 7. Książki wysyłamy pocztą.

Mechanizmy pod socjalistyczną opieką Z DOŚWIADCZEŃ ZAŁOGI O/M „Akademik Kryłow”

2) (Dalszy ciąg)

W dalekich rejsach rósł i dojrzewał kolektyw marynarzy motorowca. Podstawowa organizacja partyjna kierowała nieustannie wysiłkiem załogi na przezwyciężanie trudności, powstających w czasie długotrwałych podróży. Omawiana ona również zagadnienia wykonania planu przewozów, przeprowadzania prac remontowych we własnym zakresie na statku, zaoszczędzenia paliwa i rozpowszechniania pomysłów racjonalizatorskich, podejmując zawsze konkretne decyzje.

Tak np. stan techniczny dźwigów pokładowych nie był zadowolający, psuły się często na skutek braków konstrukcyjnych i zużycia niektórych części.

Tymczasem motorowiec „Akademik Kryłow” otrzymał poważne za daniem: odbyć kilka rejsów na Daleki Wschód. W czasie podróży miał on zawiązać do niedużych portów, w których wyładunek można było przeprowadzić tylko na redzie przy pomocy dźwigów okrętowych. Mając to na uwadze, podstawowa organizacja partyjna postawiła przed mechanikami, przed wszystkimi służącymi im zadanie wyremontowania dźwigów, aby w każdej chwili mogły służyć do dokonania operacji przeładunkowych.

Mechanicy zawrócili się o pomoc do warsztatów, jednak tam nie podjęto się dorobienia skomplikowanych części. Ponadto prace te wymagały dużego nakładu czasu.

Wówczas mechanicy — komuniści znaleźli inne wyjście. Zmienili szybkość ruchu mechanizmów dźwigowych, a niektóre części poddali obróbce wzgl. wykonali nowe. Pierwszą próbę przeprowadzono w Sachalinie, w niedużym porcie Tielnowskie, Statek stał na redzie. Wkrótce holownik przyciągnął pod burzę statek kilka barek. Mechanicy i motorzyści sami obsługiwali dźwigi. Ku ogólnej radości mechaników działali bez zarzutu.

Nazajutrz załadunek przebiegał znacznie wolniej, gdyż w porcie brakowało rąk do pracy. Choć dźwigi były naprawione, statkowi groził przestój. Jednak załoga nie opuszczała tego. Komuniści i komasomolecy pierwsi oświadczyli: — Bierzymy udział w załadunku.

Weszli do barek i ładowni statku, trzymali węgiel, nasypywali go do ciężkich żelaznych koszy. Po czterech godzinach pierwszą brygadę zmieniła druga grupa marynarzy. Robota szła szybko i sprawnie. Robotnicy portu serdecznie podziękowali „krylowcom” za koleżeńską pomoc. Radziecy marynarze nie mogli postąpić inaczej, gdyż sami byli zainteresowani w szybkim ukończeniu załadunku.

Oto inny przykład Motorowca dostarczył do Pietropawłowska — na Kamczatce — kilka tysięcy ton soli. W czasie długotrwałego rejsu sól stwardniała, tak że przed wyładunkiem trzeba ją było rozbić. W tym wypadku załoga nie pozostała bierna. Marynarze posuścili się do kompresor, doprowadzili przewody do ładowni i rozpoczęli roz-

Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport...

Złot młodych przodowników będzie przeglądem dorobku sportowców

JUZ tylko kilka tygodni dzieli nas od wielkiego święta młodzieży polskiej — Złotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej.

W zlocie obok przodowników nauki i pracy wezmą udział także przodujący sportowcy, produkujący aktywności koł sportowych przy zakładach pracy, LZS i SKS.

Jedną z głównych atrakcji Złotu stanowić będzie program sportowy. W ramach programu odbędą się dwa rodzaje imprez: masowe oraz wycieczkowe z udziałem naszych najlepszych zawodników i zagranicznych gości.

W czasie Złotu odbywać się będą finały Biegów Narodowych, wieloboju SPO, toru przeszkód, sztafet reprezentujących zakłady pracy oraz masowe wyścigi kolarskie. Ponadto rozegrane zostaną spotkania o 1 i 2 oraz 3 i 4 miejsce w pucharze Złotu w pięć nożnej. Nasi najlepsi lekkoatleci zmierzą się z czołowymi zawodnikami krajów demokracji ludowej podobnie jak pływacy, tenisiści i koszykarze. Na Wiśle odbędą się karnawał wioślarski, który obejmie także zawody kajakowe, żeglarskie i wioślarskie.

Wszyscy sportowcy oraz aktywności ruchu sportowego starają się w miarę swych sił i możliwości uczęścić tymi osiągnięciami Złot Młodych Przodowników.

Ku czci Złotu nasi czołowi zawodnicy zobowiązują się do pobicia rekordów Polski. Reprezentanci wszystkich dziedzin sportu zgromadzeni na obozach kadry, przygotowujący się do Igrzysk Olimpijskich, pragną przez sumienną pracę nad sobą uzyskać jak najwyższą formę, by w Helsinkach dobrymi wynikami uczcić Złot Młodych Przodowników.

SUKCESY PIŁKARZY KADRY NARODOWEJ

W dniu 6 bm. na boisku „Budowlanych” we Wrocławiu odbył się mecz treningowy pomiędzy węgierskim zespołem ligowym DOZSA a drugą kadry, zakończony zwycięstwem drużyny polskiej w stosunku 3:4.

Sportowcy Zarządu Portu Szczecin na cześć Złotu

Zobowiązania członków Koła Sportowego przy ZPS dla uczczenia Złotu Młodych Przodowników znajdują swoje odbicie w organizowanych imprezach sportowych i czynnie produkcyjnych.

Członkowie Koła Sportowego postanowili wziąć udział w konkursie Złotu i w związku z tym zrealizować następujące zobowiązania: zwiększyć ilość członków Koła o 500 osób; zorganizować dalsze sekcje sportowe: wziąć udział w powiatowych i wojewódzkich rozgrywkach piłki siatkowej; przekroczyć zaplanowaną ilość uczestników w Biegach Narodowych; zorganizować na cześć Złotu Spartakiadę ZPS-u; wziąć udział w szkoleniowych kursach WKKP itp.

Niezależnie od tych zobowiązań, sportowcy ZPS-u postanowili wykonać następujące prace o charakterze społecznym: wybudować 3 boiska do siatkówki, 1 boisko do koszykówki oraz jedno boisko do piłki nożnej dla juniorów; przepłacać dalsze 4000 roboczogodzin na oddany do użytku w dniu 1 maja br. Ośrodku Sportowym przy Regalicy i zorganizować dalsze 2 Ludowe Zespoły Sportowe w pow. Choszczno.

drabniać sól przy użyciu młotków pneumatycznych. W ten sposób poważnie przyspieszył wyładunek towaru i wyjście statku w kolejny rejs.

Motorowiec „Akademik Kryłow” w ciągu kilku miesięcy pływał na wodach Dalekiego Wschodu. Mechanizm i urządzenia statku wymagały codziennej, starannej opieki. W czasie postoju w portach pod załadunkiem, załoga maszynowa własnymi siłami przeprowadzała poważne prace remontowe. W tym celu utworzono brygady remontowe, które specjalizowały się w demontażu i montażu poszczególnych agregatów.

Jesienią 1949 r. motorowiec wypłynął z Władystoku na Bałtyk. W drodze załoga udzieliła pomocy statkowi „Argun”, który na skutek silnego sztormu osiadł na mieliźnie i doznał awarii. Za te akcje ratunkowe, która wymagała od marynarzy odwagi i przytomności umysłu, naczelny dyrektor Żegludgi Dalekowschodniej wyraził podziękowanie załozie o/m „Akademik Kryłow”.

Ostatnim w tym roku rejsem ze Szczecina do Leningradu „kryłowcy” uccili siedemdziesiąt rocznicę urodzin towarzysza Stalina. Kończąc te podróże, motorowiec wykonał roczny plan przewozów w tonach w 112,8 proc. i w tonomilach w 109,4 proc.

W przeddzień nowego roku 1950, statek przybył do nabrzeży portu leningradzkiego. Po długiej rozładce marynarze witali swoje rodziny i swoich przyjaciół.

Osiągnięcia załogi zadecydowały o tym, że motorowiec „Akademik Kryłow” stał się produkującym statkiem Żegludgi Bałtyckiej. We wszelkich związkowym socjalistycznym wnosł do podwyższenia poziomu transportu morskiego, niejednokrotnie go statku jako jednej z zasadni-

Następne spotkanie drużyny kadry „A” które odbyło się w Chorzowie w dniu 8 bm., zakończyło się również zwycięstwem Polaków 4:3 (1:0).

Gra stała na wysokim poziomie. W meczu tym dało się zauważyć, że Polacy poczynili znaczne postępy w arkanach sztuki piłkarskiej.

Szczególnie w pierwszej połowie drużyna polska często zagrażała bramce węgierskiej. Kontratak zespołu węgierskiego, mimo że groziły bramki, nie przynosiły rezultatu. Po zmianie stron Polacy są nadal stroną atakującą i w tym czasie zdobywają dalsze 3 bramki. Najlepszymi graczami drużyny polskiej byli Cieślak, Szamkowiak i Trampisz.

SPOTKANIE TRENINGOWE KOSZYKARZY OBOZU OLIMPIJSKIEGO

Przebiegająca na wybrzeżu w ośrodku treningowym w Oliwie kadra narodowa w koszykówce męskiej rozegrała w niedzielę 8 bm. towarzyski mecz z kombinowanym zespołem drużyny „Kolejarza” z Gdańska i Torunia. Zwyciężyli koszykarze kadry narodowej 77:54 (25:23).

Mecz ten nie wypadł zbyt korzystnie dla kadrowiczów. Okazuje się, że dla uzyskania pełnej formy i osiągnięcia dobrych wyników potrzebne są przede wszystkim spotkania z silnymi przeciwnikami, a nasi koszykarze takich spotkań nie mieli.

Dlatego też w pierwszej połowie pod naporem silnej gry przeciwnika, kadrowicze robili znaczne błędy w kryciu, nie mówiąc o słabych strzałach na koszy. Dopiero w drugiej połowie wzmocniło tempo i zasłużyło wygrał.

Punkty dla kadry zdobyli: Lelonekiewicz — 14, Sterenga i Dabrowski po 12, Kwapisz — 9, Weżyk — 7, Maciejewski i Feglerski po 6, Zagórski — 5, Appenheimer — 4 oraz Złotkiewicz i Zylinski po dwie.

Dla „Kolejarza”: Tlanka — 14, Frankiewicz — 11, Araminowicz i Zamiara po 8, Tomaszewski — 4, Frankowski i Polomski po 3 oraz Majewski i Stefanowicz po 2.

Ponadto sportowe brygady sztafetowców Sparzyńskiego, Brychego i Winckiewicz przyjeżdżają zobowiązania przeładunkowe oraz zgłosili uczestnictwo w akcjach społecznych, a w szczególności w zwalczaniu stonki ziemniaczanej.

Dla przeprowadzenia kontroli podjętych zobowiązań powołano komisję, która czuwać będzie nad terminową ich realizacją.

Podjęmując Czyn Złotowy, sportowcy ZPS-u wzywają do współzawodnictwa na cześć Złotu Koło Sportowe przy Zarządzie Portu Gdańsk-Gdynia i Koło Sportowe DOKP Szczecin.

Józef Leszczyca
Korespondent

Sprostowanie

W nr 8 (30) naszego pisma wkradł się błąd, który niniejszym sprostujemy. W notatce pt. „Ruch” wywaza otwartą drzwi” został mylnie wymieniony PPK „Ruch”. Oddział Wojewódzki w Gdańsku zamiast PPK „Ruch” Biuro Wydawnictw Zagranicznych w Warszawie.



Młodzi żeglarze przygotowują się z zapalem do regat



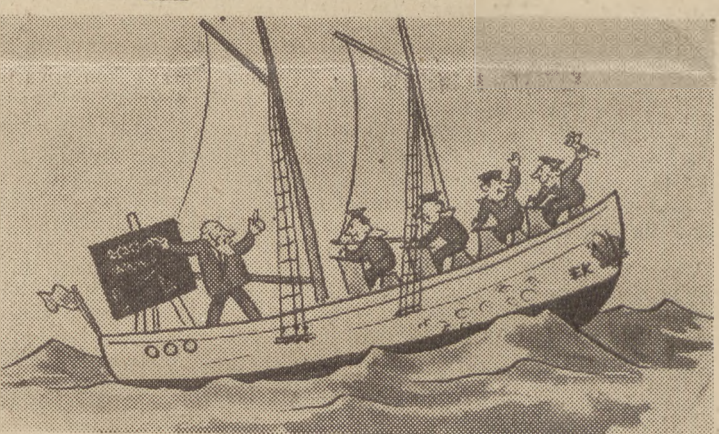
Mat w 4 posunięciach

Zamieszczamy dzisiaj drugie zadanie szachowe, które jest dość trudne (czterochodówka). Jest to jedna z najpiękniejszych miniatur, jakie ułożył wybitny szachista Czechosłowacji, M. Havel.

W numerze 14 pisma zamieścimy rozwiązanie.



HUMOR



Jak sobie mały Jasio wyobraża statek szkolny

załogi, który obejmuje pod socjalistyczną opieką ten lub inny mechanizm, zawiązać umowę z administracją. Projekt takiej umowy został opracowany przez radę techniczną i zatwierdzony na posiedzeniu rady zakładowej statku.

Według tej umowy, administracja winna opracować formularz techniczny dla każdego przejętego pod socjalistyczną opiekę mechanizmu, instrukcję o jego obsłudze i nauczyć załogę, w jaki sposób stwierdzić się stopień zużycia danego mechanizmu. Przy prowadzeniu remontów profilaktycznych winna ona zaopatrzyć załogę w niezbędne narzędzia i materiały oraz w razie potrzeby — przydzielić jej dodatkową siłę roboczą.

Natomiast motorzysta lub marynarz był zobowiązany interesować się sprawą zużycia mechanizmów, wypełniać formularze techniczne, sporządzać szkice mniej skomplikowanych części oraz starać się o efektywną i oszczędną pracę mechanizmów. Wszystko to powinno przyczynić się do podwyższenia kwalifikacji marynarzy, do polepszenia stanu technicznego mechanizmów i do przedłużenia okresu eksploatacyjnego statku bez remontu stoczniowego.

Organizacja partyjna wydelegowała agitatorów, którzy przeprowadzili rozmowy o socjalistycznej opiece nad mechanizmami. Agitatorzy wyjaśniali, że oddawanie członkom załogi mechanizmów pod socjalistyczną opiekę nie zmniejsza odpowiedzialności mechaników za ich stan techniczny. Przeciwnie, zobowiązania, które podejmują według umowy mechanicy, wskazano najlepsze sposoby wprowadzenia socjalistycznej opieki nad mechanizmami.

Postanowiono, że każdy członek

(D. c. n.)

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Komorowskiego, Uklejewskiego, Plucińskiego, Linka, Falkowskiego i Kaluszyńskiego. Rysunki: Karłowskiego, Zborowskiego i Makowskiego.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegludgi RP — Wydawnictwo Komunikacyjne — Oddział Morski — Redaguje Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk, Al. Wojska Polskiego nr 13. Tel. redakcji 426-76. — Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują wszystkie urzędy pocztowe oraz listonosze — Druk: Gdańskie Zakłady Graficzne — zam. nr 2030 z dn. 4. VI. 52. — W-3-11642.