

Stoż

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

1-15 LIPCA 1952

NR 13 (35)

Godnie wykonaliście patriotyczny obowiązek

(Z przemówienia min. Popiela w czasie uroczystości powitania załogi o/z „Karpaty“)

MARYNARZE I OFICEROWIE
TANKOWCA „KARPATY“

Witam Was po powrocie z jednego z najdłuższych rejsów, jakich dokonały statki naszej Ludowej Marynarki Handlowej.

Rejs swój odbywaliście w okresie, gdy cały nasz naród w wyjątkowo radosnym i twórczym wysiłku realizuje wielkie zadania pokojowego budownictwa socjalizmu w naszym kraju.

W tym samym czasie podlegacie wojennemu szkodzeniu w krajach Europy Zachodniej „gospodarzą“ krwawą kacią z Korei. Bankierzy z Wall Street faszyzują Amerykę, stawiają znów na nogi starego podwórkowego psa światowego imperializmu — agresywne państewko zachodnio-niemieckie, rządzone przez neofaszyzowskich pachołków amerykańskiego imperializmu, usiłują faszyzować inne kraje. Rośnie jednak oburzenie i sprzeciw najszerzych mas ludowych całego świata, które stawiają coraz bardziej zdecydowany i świadomy opór ciemnym machinacjom garstki dolarowych możniawców i opelaców wojennych.

Obóz pokoju, który ogarnia kraje liczące 1/3 ludzkości, rośnie szybko w groźną dla podlegaczy wojennych potęgę.

Związek Radziecki osiąga produkcję 12-krotnie większą niż w 1929 r., rosną budowie komunizmu przeobrażające przyrodę, rozwój techniki wyprzedza na wielu odcinkach techniki starych krajów kapitalistycznych.

W ślad za nim podążają we wspólnym rozwoju kraje demokracji ludowej w Europie i Azji.

„Polska przestała być krajem biednym, bezbronny i niezaradnym“ — powiedział Prezydent towarzyszy Bierut na ostatnim VII Plenum KC PZPR.

Produkcja przemysłu wielkiego jest już trzykrotnie większa od przedwojennej, a na jednego mieszkańca 4-krotnie większa. Co rok następuje przyrost produkcji przemysłu socjalistycznego blisko o 1/4.

Nasza flota już dawno wyrzuciła poza wody „małej żeglugi“ Bałtyku, Morza Północnego i basenu Morza Śródziemnego.

Regularne linie żeglugowe łączą nas z Ameryką Południową i Indiami, portami Lewantu i Morza Czerwonego oraz wszystkimi większymi portami Europy zachodniej i Bałtyku. Utrzymujemy linię regularną z Chinami Ludowymi. Triumfy nasze przemierzają wszystkie oceany świata.

Stało się to możliwe dopiero w warunkach, gdy Związek Radziecki pokonał faszyzm hitlerowski i w naszym kraju władzę przejął w swe ręce lud pracujący.

Dziś po siedmiu latach od chwili uzyskania niepodległości, flota nasza jest trzykrotnie większa niż przed wojną, a w roku 1955 będzie jeszcze większa. Obsługuje ona nie tylko własny handel zagraniczny, lecz i obroty krajów demokracji ludowej.

FLOTA polska z honorem wykonuje plany przewozów, które nakładają na nią Partia i Rząd. Występują jednak i we flocie pewne trudności, które przewyciężyć można tylko uporczywą walką.

Pierwszym zadaniem w walce o plan jest zmniejszenie balastowych przebiegów statków przez operatywną współpracę służby eksploatacyjnej przedsiębiorstw żeglugowych z „Polfrachtem“ i centralami importowo-eksportowymi handlu z granicznego oraz drogą inicjatywy załogi, a przede wszystkim kapitanów.

Mamy takich kapitanów. Jest nim kpt. ROMAN BOROWIEC z o/p „Bytom“, który dzięki dobrej współpracy z eksploatacją oraz załogą, zmniejszył do minimum zapasy bunkru, co pozwoliło na załadowanie na statek ponadplanowych ton rudy.

Do wyróżniających się pod tym względem należą również kapitanowie: WISNIEWSKI z o/p „Waryński“, SWITALA z „Tobruka“, NEU-

MAN, MACIEJEWSKI, RYBIANSKI i inni.

Następnym zadaniem jest walka o skrócenie czasu trwania rejsów. Trzeba wykorzystywać należycie szybkość techniczną i przygotowywać statek do za- i wyładunku, do brzo obmyślać sztafplan i współdziałać z robotnikami portowymi, pomagając i zachęcając ich do szybkiej obsługi statku.

Mamy takie statki. Jest nim o/p „Kiliński“, który z rekordową szybkością dokonuje rejsu. Statek „Półkój“, w ostatniej podróży dzięki udziałowi czynnej pomocy robotników przy przeładunku, skrócił swą podróż o 2 doby. Skracają także swe podróże statki: „Pułaski“, „Waryński“, „Przyjaźń Narodów“ i inne Polskiej Marynarki Handlowej.

Aby podnieść szybkość techniczną a zarazem skrócić przestoje statków w naprawie, załogi coraz szerzej stosują samoremonty i obejmują pod socjalistyczną opiekę mechanizmy i urządzenia statków.

Mamy takie załogi, jak załoga o/m „Waryński“, która w podróży nr 25 z inicjatywą III mech. MUSAŁA wyremontowała wszystkie pokładowe główce dotychczas uznawane za bezużyteczne. Załoga o/m „Mickiewicz“ przeprowadza wszelkie remonty we własnym zakresie. Dzięki zobowiązaniu załogi, statek nie będzie korzystał z usług stoczni i ROS do końca roku. Do załóg wyróżniających się pod tym względem należą także załogi o/p „Słask“, o/m „Hugo Koll“, o/m „Półkój“.

Trudności zaopatrzenia w materiały przewyciężyć można nie tylko przez zapobiegliwe, ale nierozróżniane planowanie, lecz także przez oszczędzanie materiałów, systematyczne zaostrzanie norm zużycia, stosowanie materiałów zastępczych i tańszych.

Mamy takie zespoły marynarzy na statkach. Załoga o/z „Karpata“ w ostatniej swej podróży przepłynęła 3.000 mil na zaoszczędzonym paliwie i smarach. Na żądanie załogi o/p „Narwik“ normy zużycia bunkru zostały obniżone z 44 ton na 37,5 tony.

Devizy potrzebne Ojczyźnie na przyspieszenie uprzemysłowienia kraju oszczędzają już niejedni kapitanowie, niejedni ochmistrze. Do przodujących należą kapitanowie: ZBIGNIEW RYBIANSKI z o/z „Karpata“, EUSTACHY WISNIEWSKI z o/m „Waryński“, JANUSZ PIEKARSKI z o/p „Wielka“ oraz ochmistrze: ALFRED WRZESINSKI z „Generała Waltera“, JAN ROZE z o/m „Piast“ i KAROL WYPIKOWSKI z o/p „Gliwice“.

Aby osiągnąć coraz poważniejsze sukcesy, trzeba dbać o postęp techniczny, stosować mechanizację zwłaszcza tzw. „małą“, będącą rezultatem troski racjonalizatorów, których jest немало wśród naszych marynarzy.

Znany takich racjonalizatorów, jak tokarz BIELECKI i spawacz MONKO z PRO, którzy wynaleźli nowy typ palnika do cięcia podwodnego; ANTONIEGO DAKOWICZA, którego projekty zmniejszenia rozchodu oliwy na statkach motorowych przyniosły 34.000 zł oszczędności; TADEUSZA DRYJĘ, asystenta maszynowego, który zaprojektował i wykonał aparat do szlifowania pierścieni fłokowych o różnych średnicach i różnych grubościach.

Do nich należą również tacy racjonalizatorzy, jak KACZMAREK, MATERNICKI, PAWŁOWSKI, KWIATKOWSKI, NIEDZIELSKI i wielu innych.

Dla uzyskania coraz to większych osiągnięć trzeba podnieść kwalifikacje marynarzy, systematycznie doszkalać i awansować przodujących. Ważną także jest sprawa należytego zabezpieczenia warunków bytowych marynarzy. Można śmiało powiedzieć, że na naszych statkach marynarze mają jeden z najwyższych standardów życiowych, za którym daleko w tyle pozostają warunki na statkach angielskich i wielu innych krajów kapitalistycznych.

Mamy natomiast jeszcze wiele do

zrobienia na lądzie, przede wszystkim w zakresie budownictwa mieszkaniowego zarówno bloków jak i domków indywidualnych.

Trzeba aby kolo spraw bytowych marynarzy chodzili wszyscy tak, jak tow. WOCZNIK, który postawił Dom Marynarza w Gdyni NA WZORNYM POZIOMIE.

Ofiarna praca załóg Polskiej Marynarki Handlowej, na wszystkich kłaczach kuli ziemskiej, w służbie potrzeb gospodarczych, naszej rosnącej w siłę Ojczyzny, w służbie wznieśliśmy ideałów braterstwa ludów i szczęścia całej ludzkości jest przedmiotem naszej dumy narodowej. Wyrazem uznania dla tej pracy jest nowa ustawa żeglarska uchwalona przez Sejm RP. Wyrazem uznania przez Rząd Ludowy i Prezydenta RP Bolesława Bierut, jest odznaczenie za wzorowe wykonywanie swych obowiązków, szeregu marynarzy i oficerów, na czele z odznaczonym orderem „Sztandar Pracy“ bosmanem Stachyrą, jest odznaczenie przodujących ludzi załogi „Karpata“, którego dokonujemy dzisiaj.

W czasie ostatniego rejsu, który trwał blisko 9 miesięcy i był jednym z najdłuższych rejsów wykonanych przez statki Polskiej Marynarki Handlowej, dokonaliście skomplikowanej i odpowiedzialnej pracy. Bez zawiąwania do portu krajowego przepłynęliście ponad 41 tysięcy mil morskich i przewycięziliście poważną ilość trudności, które głównie pracowały ponad 41 tys. godzin, wykonaliście plan i półroczny wpływ w 110 proc., przy czym 70 proc. tych wpływów stanowiły ponadplanowe wpływy dewizowe. Pływaliście w warunkach bardzo trudnych, do których ani Wy, ani statek nie byliście przygotowani. Dwukrotnie przekroczyliście równik, przewycięziliście trudności pływania w lodach podbiegunowych. Wasza pełna poświęcenia praca przysporzyła Wam i flocie Polskiej Marynarki Handlowej chwale. Awarie naprawiane we własnym zakresie, socjalistyczna opieka nad urządzeniami i mechanizmami statkowymi, samoremonty, przykładne poświęcenie i bohaterstwo w pracy — to wszystko są fakty świadczące o Waszej patriotycznej postawie.

Jesteście tym kolektywem, który możemy teraz postawić za wzór innym naszym załogom. Będą się one uczyć od Was wytrwałości i mężstwa w wykonywaniu poważnych odpowiedzialnych zadań, powierzonych flocie przez Partię i Rząd.

Na Waszym przykładzie załogi nasze poznają, jak należy pojmować swój obowiązek wobec Ludowej Ojczyzny i spełniać go we wszelkich warunkach, wobec największych nawet trudności. Statek Wasz posiada już za sobą chlubną tradycję pracy w Polskiej Marynarce Handlowej — już nieraz zdobył on przedujące miejsce w socjalistycznym współzawodnictwie pracy w transporcie morskim. Waszym ostatnim bohaterstwu czynem udowodnił, że zasługujecie na miano prawdziwych patriotów i synów Ludowej Ojczyzny. Jesteście godni zaszczytnego miana — marynarza Polskiej Marynarki Handlowej.

TOWARZYSZE MARYNARZE!

W uznaniu Waszych zasług Partia i Rząd nadały Wam wysokie odznaczenia, które dzisiaj mam zaszczyt Wam wręczyć w imieniu Prezydenta Polski Ludowej tow. Bolesława Bierut.

5 członków załogi nagrodzono Złotym Krzyżem Zasługi, 9 członków załogi — Srebrnym Krzyżem Zasługi i 9 członków załogi — Brązowym Krzyżem Zasługi.

Serdecznie życze odznaczonym oraz wszystkim tym marynarzom polskiej floty, którzy swą patriotyczną pracą dźwigają kraj i swą postawą i pracą przynoszą sławę imieniu marynarza Polskiej Ludowej — dalszych osiągnięć na drodze budownictwa socjalizmu, na drodze historycznego przekształcania naszej Ojczyzny w piękny i radosny kraj wyzwolonego człowieka pracy.

O/z „Karpata“ powrócił z wielomiesięcznego rejsu

W dniu 17 czerwca br. w sali teatru „Wybrzeże“ w Gdyni odbyło się uroczyste powitanie bohaterów załogi statku, w którym wzięli udział: minister żeglugi tow. POPIEL, kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. GORDON, sekretarz KW PZPR tow. JANKOWSKI, przewodniczący Prezydium Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej tow. GERAGA, z-ca dowódcy Marynarki Wojennej komandor MALKO, przedstawiciele CZ PMH, marynarze wraz z rodzinami oraz robotnicy.

W czasie uroczystości minister żeglugi tow. POPIEL udekorował w imieniu Prezydenta RP zasłużonych marynarzy z o/z „Karpata“ odznaczeniami państwowymi. 5 członków załogi: kapitanowi ZBIGNIEWOWI RYBIANSKIEMU, bosmanowi ANTONIEMU TOMASIKOWI, oficerowi KO IGNACEMU KANI, starszemu mechanikowi BRONISŁAWOWI OSTROWSKIEMU i pośmiertnie elektrykowi FRANCISZKOWI TROJANKOWSKIEMU przyznano Złote Krzyże Zasługi. Zaszczytne odznaczenie dla zmarłego na posterunku w czasie pełnienia służby na statku elektryka Trojankowskiego min. Popiel wręczył wdowie.

Motorzysta BERNARD PRUSINOWSKI, strażak JULIAN POREDA, starszy marynarz WACŁAW NOWAK, IV mechanik STANISŁAW MOSSAKOWSKI, asystent maszynowy ANTONI LISZKOWSKI, kucharz BENEDYKT KOCUNIAK, asystent radioficera MARIAN KLIMONT, III oficer ZYGMUNT GORECKI, II mechanik STEFAN ZEGADŁO, WICZ, motorzysta JOZEF WOLENDER otrzymali Srebrne Krzyże Zasługi.

Młodszy marynarz ANTONI ITRYCH, ochmistrz APOLONIUSZ JANCZARSKI, smaronik KAZIMIERZ MACIEJCZAK, praktykant radioficera HENRYK MARKOWSKI, motorzysta MIECZYSLAW POŁOMSKI, starszy marynarz JERZY SKARBEK, młodszy motorzysta LUCJAN SZAJEK i praktykant radioficera JERZY TOMCZUK zostali odznaczni Brązowymi Krzyżami Zasługi.

Następnie przewodniczący Zarządu Głównego ZPPZ tow. DURANSKI przekazał przodownikom pracy z o/p „Karpata“ tow. TOMASIKOWI, LISZKOWSKIEMU i KOPERSKIEMU proporzec maszynowy i proporzeczek przeciódni — symbol zwycięstwa we współzawodnictwie pracy PMH za I kwartał br.

Ponadto wielu marynarzy otrzymało dyplomy uznania za swą ofiarną pracę zawodową i społeczną m. in. cieśla okrętowy WŁADYSŁAW MAKOWIECKI, motorzysta BERNARD PRUSINOWSKI, asystent maszynowy ANTONI LISZKOWSKI i inni. Cała załoga otrzymała nagrodę zespołową, całkowicie wyposażenie dla drużyny piłkarskiej.

Po wręczeniu odznaczeń i nagród kapitan RYBIANSKI i bosman TOMASIK w imieniu załogi podziękowali za zaszczytne wyróżnienie, zapewniając, że dołożą wszelkich starań, aby statek pozostał przodującą jednostką Polskiej Marynarki Handlowej, aby Polska Flota Handlowa godnie reprezentowała naszą Ludową Ojczyznę na wszystkich morzach świata, aby wzmacniać Polskę Ludową — niezłomne ogniwo światowego obozu pokoju.

W części artystycznej Reprezentacyjny Zespół Pieśni i Tańca Marynarki Wojennej, zespół instrumentalny Marynarki Handlowej, balet dziecięcy PMH oraz amatorski zespół kaszubski „Polcarga“ w Gdyni przywitały dzielną załogę „Karpata“ pieśnią, tańcem, muzyką i recytacją.

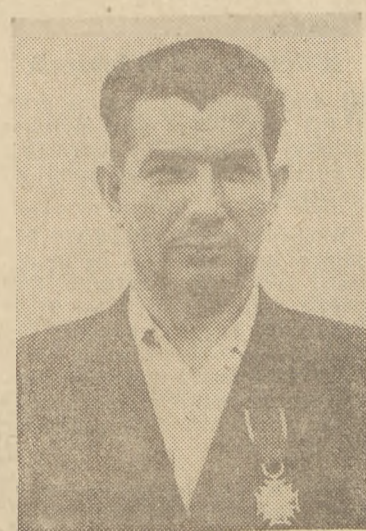
W serdecznej przyjacielskiej rozmowie z min. Popielem dzielili się swymi wrażeniami z ostatniej podróży kpt. Rybiński, IV mechanik Mossakowski, asyst. maszynowy Liszkowski i inni członkowie załogi



Z dumą spogląda załoga „Karpata“ na honorowy proporzec który za chwilę zostanie wciągnięty na maszt



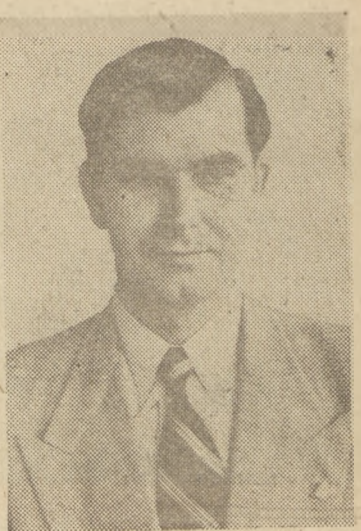
A oto trzech spośród odznaczonych członków załogi o/z „Karpata“



ANTONI TOMASIAK
bosman — odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi



JÓZEF WOLENDER
mł. motorzysta — odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi



BENEDYKT KOCUNIAK
kucharz — odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi



15 CZERWCA br. o/p „Karpaty” przycumował w porcie gdyńskim. Długi i uciążliwy rejs został zakończony Ogorzałe twarze załogi zdobił uśmiech zadowolenia, a oczy rozjaśniała duma z osiągniętych sukcesów.

Osiągnięcia załogi są rezultatem szerokiej pracy politycznej na statku, wysokiego dyscyplinowania załogi i jej socjalistycznego stosunku do pracy. Są one również wykładnikiem bohaterstwa i ofiarnej pracy marynarzy, ich patriotyzmu i umiłowania Ojczyzny, przywiązania do białoczerwonej bandery.

SOCJALISTYCZNE WSPÓŁZAWODNICZTWO ŹRÓDŁEM SUKCESÓW

Zebranie w dniu 5 października 1951 r. było przełomowym momentem w życiu załogi i statku. Po ożywionej dyskusji cała załoga postanowiła otoczyć socjalistyczną opieką mechanizmy i urządzenia statkowe. Decyzja ta była słuszną i przyjętą przez wszystkich z entuzjazmem „Karpaty” — to jednostka, której maszynę są poważnie służył. Tylko stała troska, i zapobieganie uszkodzeniom mogło zapewnić bezawaryjne pływanie statku.

— Musimy własnymi siłami naprawić pompy resztkową i zenzową, a w kotłowni cyrkulacyjną i zasilającą, gdyż stocznia nie doprowadziła ich do należytego porządku — powiedziała załoga maszynowa.

Zaraz po zebraniu rozpoczęła się nieustępliwa walka załogi o maszynę, o jej sprawność, rytmiczną i bezawaryjną pracę, o oszczędność paliwa, smarów i materiałów technicznych.

Dla rozszerzenia i pogłębienia form współzawodnictwa rada techniczna wraz z kolektywem statkowym opracowała normy techniczne, normy szacunkowe na przeprowadzanie samoremontu maszyn, czyszczenie tanków ładunkowych, konserwację pokładu i inne prace na statku. Normy te po wprowadzeniu w życie zdążył swój egzamin. To do pomocy załozdę w walce o skrócenie postoju statku w portach, usprawnienie go i wydłużyć i zwiększyć oszczędności dewizowe.

Dobrze pojęli marynarze „Karpata” obowiązki, które nakładała na załogę nowa ustawa żeglarska: ochronę statku, jego urządzeń i ładunku. Jej treść jeszcze nie znali, ale realizowali w praktyce to, co od początku powstania floty Polskiej Ludowej było pierwszym obowiązkiem marynarzy — troską o dobro społeczne, którego są gospodarzami.

W styczniu br. na Oceanie Indyjskim załoga przed zabraniem ładunku przystąpiła do czyszczenia tanków. Pracę podzieliła między siebie 2 grupy: bosmana Tomasika i cieśli Makowieckiego. Każdej grupie przydzielono jednakową ilość tanków i ludzi. W szlachetnej rywalizacji pierwsza ukończyła czyszczenie grupa Makowieckiego.

Roboty nie była łatwa. Wykonywano ją bowiem w tropiku. Przeprowadzenie tych prac w morzu umożliwiło skrócenie postoju statku w Dżibuti o 6 dni i zaoszczędzenie okazałnej sumy dewiz.

Zobowiązania dla uczczenia 10-lecia PPR, 60-tej rocznicy urodzin towarzysza Bieruta i święta 1 Maja wyzwały nowe rezerwy. W Czynie Bierutowskim załoga maszynowa przeprowadziła własnymi siłami poważny remont maszyn głównych i silników pomocniczych. Na wykonanie tych prac wg norm szacunkowej wyznaczono 4 dni, a przeprowadzono je w 2 dniach i 18 godzinach. W ten sposób podniesiono nie jeszcze bardziej sprawność maszyn.

Załoga rozumiała, że socjalistyczna opieka nad jednostką zapewni pełne wykonanie zadań. Dlatego dla rozbudzenia inicjatyw marynarzy w kierunku rozwinięcia tej formy

współzawodnictwa wciągnęło całą załogę do bezpośredniego i praktycznego poznania konstrukcji i stanu technicznego statku oraz odbywano systematycznie raz w tygodniu szkolenie zawodowe oddzielnie dla załogi maszynowej i pokładowej. Zaprowadzono również sesyjny kontrolny dla urządzeń i mechanizmów, w których członkowie załogi notują dokładnie uwagi o dokonanych remontach, prace profilaktyczne i konserwacyjne. Dla zapewnienia ciągłości socjalistycznej opieki, bez względu na zmiany personalne w składzie załogi, oznaczono, że mechanizmy stały się numerami, wiążąc je ze stanowiskiem poszczególnych marynarzy na statku. Ta metoda ma tę zaletę, że nowozamontowani obejmują automatycznie opiekę nad mechanizmami przywiązany do funkcji, którą pełnią na statku ich poprzednicy. W ten sposób stworzono najbardziej skuteczny system opieki niezależny od płynności załogi. Nowy członek załogi po przybyciu na statek zapoznaje się z notatkami w „naszporcie” mechanizmu i jest z miejsca zorientowany w jego stanie technicznym, może też bez trudu kontynuować socjalistyczną opiekę. Zeszytki te są również pomocne radzie technicznej w czasie kontroli sprawności pracy mechanizmów i urządzeń.

Na wniosek mł. motorzysty Wolendera rada techniczna, najmniej raz w miesiącu przeprowadzała kontrole wszystkich mechanizmów, nad którymi marynarze sprawowali opiekę. Dzięki temu kierownictwo statku i członkowie rady zawsze dysponowali materiałami dotyczącymi ogólnej sytuacji technicznej statku.

ORGANIZACJA PARTYJNA NA CZELE ZAŁOGI

Nowa ustawa żeglarska głosi wstępnie: „Służba w Polskiej Marynarce Handlowej jest zaszczytem i zobowiązuje każdego marynarza do godnego reprezentowania bandery Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w kraju i za granicą”.

Załoga „Karpata” chlubnie spełnia ten obowiązek.

Co było źródłem siły i zwartości załogi? Wspólna walka o spełnienie zadań, wspólna praca i wspólna nauka. We wszystkich kierunkach załoga organizacja partyjna, która przychodziła również z pomocą każdemu członkowi załogi w chwilach wahania.

— Szkolenie ideologiczne, w którym brali również udział ZMP-owcy i bezpartyjni — mówi tow. Marian Klimont, II sekretarz organizacji partyjnej — prowadzone było systematycznie. Pogłębiało ono świadomość społeczno-polityczną załogi, hartowało ją w ciężkim zmaganiu z żywiołem i uczyło przelamywać piętrzące się trudności. My członkowie partii wiedzieliśmy jedno, że słowa nie wystarczą, że trzeba świecić osobistym przykładem.

Własną postawą pociągali za sobą do lepszego i staranniejzego wykonania zadań tow. bosman Tomasik, st. marynarz Nowak, mł. motorzysta Wolender, III oficer Górecki, motorzysta Prusinowski, as maszynowy Liszkowski, IV mechanik Mossakowski i inni. Dużo entuzjazmu w pracy i w przykładowym wykonywaniu obowiązków wykazywali motorzyści Polomski i Krasulski.

Dobrym dowódcą i wychowawcą zgodnie współpracującym z organizacją partyjną, związkową i młodzieżową był kapitan Rybiński.

Agitacja polityczna objęła całą załogę. Słyszano głośno czytanie prasy i omawianie artykułów. Praca agitatorów nie miała charakteru akcyjności, lecz była składowym elementem życia codziennego.

Agitatorzy skutecznie zwalczali wrogie plotki. Po przybyciu statku do portu Durban ukazał się w miejscowej prasie artykuł, przy pomocy którego reakcyjni pisarze usiłowa-

li rozbić jedność moralno-polityczną załogi, „preparując” opinie, że statek nie jest przygotowany do dalekich podróży, że członkowie załogi grozi niebezpieczeństwo itp. bzdury. Na skutek tego „życziwego” artykułu u niektórych zrodziła się rzeczywiste niepewność i wątpliwość, czy statek wytrzyma trudny rejs. Skuteczna praca agitatorów odparła atak wroga. Załoga zrozumiała, że cel wrogich chęci osiągnąć a w odpowiedzi jeszcze mocniej zwała się do pokonania dalszych trudności.

ŻYCIE SPOŁECZNE NA STATKU

Bogate było życie kulturalno-oświatowe i społeczne na „Karpatach”. Wypoczynek po pracy, po męczących wachtach znajdowali na rymarze w świetlicy, która stała się ośrodkiem życia pozasłużbowego załogi. Tu korzystali z wielu rozrywk, co dodawało zapału do dalszej wytrwałej pracy. Wiadomości radiowe „Głosu Marynarza” była niają łączącą załogę poprzez morza i oceany z krajem.

Osobny rozdział w pracy kulturalnej na statku tworzyły godziny zespolowego czytania książek, prasy i dyskusja. W ten sposób przeczytano i przedyskutowano powieści Kryłowa „Statek Derbent”. Była to im natchnieniem w codziennym konywaniu trudności podobnych do tych z jakimi walczyła załoga „Derbenta”.

Bohaterskie postacie powieści mobilizowały załogę do ofiarności i poświęceń, pobudzały zespół do tworzenia inicjatyw niezbędnej w surowych warunkach pracy na morzu.

Koło ZMP otoczone należytą opieką organizacją partyjnej i związkowej rozwijało szeroką działalność organizacyjną i wychowawczą. Pierwszym pomocnikiem organizacji młodzieżowej była redagowana przez kolektyw gazetka ścienne Młodzi marynarze pisali w niej o swej podróży, planach, trudnościach i osiągnięciach, popularizowali metody pracy przodujących członków załogi, nie wstrzymywali się także od zdrowej i konstruktywnej krytyki niedociągnięć. Np. ZMP-owiec Tomczuk ostro skrytykował w artykule niektórych zaniedbań w pracy przodujących członków załogi. Artykuł podziałał wychowawczo i spór został uszczelniony. Wzrostła jeszcze bardziej wzmożona. Pisała do gazetki całą załoga, spełniała ona w jej życiu poważną rolę.

A reszta załogi? Nie myślę, że marnowała czas na próżno. Dowodem tego jest zorganizowany chór orkiestra (grająca co prawda na improwizowanych instrumentach), odczyty, występy artystyczne, akademie i inne atrakcyjne formy pracy kulturalno-oświatowej. Mł. urządzono uroczysty wieczór noworoczny, na którym po części oficjalnie wystąpili ZMP-owcy i inni członkowie załogi w programie artystycznym. Dużo humoru wnosili tow. Mikina swoją ciętą satyrą polityczną o „wiadomościach dobrych i złych, ale zawsze...” — nieprawdziwych, przedstawiając we właściwym świetle i demaskując obłudę radiowej propagandy imperialistycznej „Głosu Ameryki”, BBC, itp. szeczek.

Praca kulturalno-oświatowa przyczyniła się do tego, że kolektyw statkowy coraz bardziej się zjednoczył i czuł się jak jedna rodzina.

W portach organizowano wycieczki krajoznawcze, zwiedzano miasta, zabytki kulturalne. W Rumunii załoga zawiązała spółdzielnię produkcyjną, podziwiała dorobek socjalistycznej gospodarki wsi rumuńskiej.

Wielkie zasługi w tym rejsie złożył oficer KO tow. Kania. Załoga zbiornikowca „Karpaty” wykazała wysoki poziom dyscyplinowania i postawę godną marynarza Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

EMIL PIECHOWICZ

ZMP-owcy z o/p „Toruń” dobrze pojęli zadania złotowe

ZACZEŁO się dla nas niepo- myślnie... Gdy większość młodzieży naszej floty przygotowywała się do Złota Lipcowego — stary „Toruń” mieszał wodę śrubą, kończąc długą wędrówkę.

— Ale lepiej później niż wcale — powiedział na zebraniu przewodniczący a z nim całe nasze koło ZMP. A koło ZMP na statku łączy młodzież w jedną całość — tak jak szalka łańcuch z kotwicą, od której zależy nieraz los statku. Postanowiliśmy krótko zorganizować „Wachty Złotowe”... I zadanie wykonano.

Wyniki prac wachty nie dały nam się długo czekać. Maszynowa wachta złotowa wyróżniała się do man Sacharewicz i bosobroty maszyn, podciągając je do szczytów, przez co — rzecz jasna — zwiększyła się szybkość stat-

ku, a co za tym idzie skrócono czas trwania podróży. Drugim efektem pracy wachty złotowej było uzyskanie poważnych oszczędności. Mielśmy bowiem na statku nieodpowiedni gatunek bunkru, bardzo drobnego a ruszły do takiego asortymentu nie były przystosowane. Jedną z wachty złotowych wy-czyściła żebro ruszłowe, no i zużycie węgla od razu znacznie się zmniejszyło.

Nie pozostawał w tyle ZMP-owcy z pokładu. Zapaleni swym potrafił porwać całą załogę pokładową „obroty” wieli mostki, już dzisiaj lśnią on w słońcu i pachnie świeżą farbą jakby wyszedł prosto ze stowachta złotowa. Średnio czni. St. oficer Gmitrowicz i bosobroty maszyn, podciągając je do szczytów, przez co — rzecz jasna — zwiększyła się szybkość stat-

ku, a co za tym idzie skrócono czas trwania podróży. Drugim efektem pracy wachty złotowej było uzyskanie poważnych oszczędności. Mielśmy bowiem na statku nieodpowiedni gatunek bunkru, bardzo drobnego a ruszły do takiego asortymentu nie były przystosowane. Jedną z wachty złotowych wy-czyściła żebro ruszłowe, no i zużycie węgla od razu znacznie się zmniejszyło.

Podczas obrad i Wojewódzkiej Konferencji ZMP w Szczecinie w dniu 24.5 br. mł. ZMP-owcy z „Torunia” z dumą i radością mogliśmy zameldować o realizacji naszych zobowiązań złotowych. Zapewniamy Was koledy ze wszystkich statków PMH, że nie zostaniemy w tyle. Będziemy starać się o to, byśmy na Złocie mogli przywitać się z Wami silnym uściskiem dłoni.

A jeśli wypadnie nam być z dala od kraju, na skrawku polskiej ziemi, jakim jest dla nas pokład naszego statku, w czasie naszego święta będziemy myśleć z Wami, realizując wytrwale nasze zadania.

Korespondent z o/p „Toruń”

J. MICKO
S. CZADER

Załoga o/p „Hel” zapewniła sobie stałą prenumeratę prasy

Długo głowiliśmy się nad tym, w jaki sposób rozwiązać kwestię prenumeraty pism na naszym statku. Zaden z dotychczas stosowanych sposobów nie dawał zadowalających rezultatów. Jeżeli otrzymaliśmy po dwa egzemplarze na statek, to znajdowały się one w świetlicy, a na naszym statku, przy krótkich przelotach, kto chytrościej „zagarniał” egzemplarz pisma do kabiny i dopiero tam, wynoczywając na kół dokładnie go studiował. Jeżeli znowu prenumerowaliśmy prasa do domu, to zbierało się tam sporo numerów, często już nieaktualnych i — jak to bywa na lądzie

— nie zawsze można było znaleźć czas na dokładniejsze przejście całej zaległej prasy.

Dopiero na ostatnim zebraniu załogowym znaleźliśmy naszym zadaniem pewne rozwiązanie tego problemu.

Postanowiliśmy zaprenumerować na poczynek po 1 egzemplarzu „Trybuny Ludu” i „Steru” na każdą kabinę, placąc prenumeratę z góry na pół roku. Kolporterem został wybrany mł. marynarz Prusinski, do którego obowiązków należało pilnowanie terminów wpłat i zbieranie pieniędzy od załogi oraz

odbieranie prasy podczas postoju statku w Gdyni i dostarczanie jej do kabin.

Ponieważ wiemy, że również i inne załogi PMH mają podobne kłopoty — radzimy, by poszły w nasze ślady. Czytając regularnie prasę — tak jak na to pozwalała częstotliwość rejsów jednostki — poznajemy dokładnie bieg wydarzeń i rozwój naszej gospodarki, podnosząc jednocześnie swój poziom oświaty i wyrobienia politycznego.

Korespondent z o/p „Hel”
L.

Wykres pracy statku instrumentem walki o plan

NA Krajowej Naradzie PMH szeroko omawiano zagadnienia właściwego planowania i organizacji pracy na statku w oparciu o dalszy rozwój współzawodnictwa pracy. Jednym z najbardziej skutecznych środków dla osiągnięcia właściwego poziomu organizacji pracy statku, są wykresy (grafiki) szeroko stosowane we flocie radzieckiej, a także wprowadzane już na niektórych statkach PMH.

Wykresy pracy — to graficzne przedstawienie zadań planowych statku, spełniające poważną rolę w doprowadzeniu planu do każdego wykonawcy: marynarza, palacza, motorzysty, mechanika. Mobilizują one również załogę do szybszego, lepszego i tańszego wykonania rejsu.

cie bunkru itp. (dla załogi maszynowej).

Pozostawiając szczegółowe omówienie wykresu pracy załogi maszynowej i wykresu pracy załogi pokładowej do następnych numerów, przedstawimy poniżej zasady i technikę sporządzania wykresu pracy statku, odzwierciedlającego gospodarkę czasem. We flocie radzieckiej wykres taki wprowadziła załoga tankowca „Muskwa”, a w PMH (chociaż w nieco innej formie) — załoga „Mikołaja Reja” i „Narwika”.

Podany niżej wykres pokazuje szczegółowo zadania, jakie stoją przed statkiem oraz etapy ich wykonywania. Szczególnie ważna jest tu dokładna rejestracja wszystkich czynności, i to z dokładnością do

Dla uproszczenia wykresu można ewentualnie w pierwszym okresie jego stosowania zrezygnować z wykreślenia linii obrazującej zobowiązania załogi i nanosić jedynie linie planu oraz linie wykonania.

Jeżeli chodzi o linie planu rejsowego, to przy rejsach dłuższych (trwających ponad 10 dni) należałoby nanosić ją na wykres nie bezpośrednio po rozpoczęciu rejsu, a np. co tydzień, gdyż, jak wiadomo, w planach rejsowych zachodzą nieznaczne zmiany, które zasadniczo zmieniają zadania statku na pewnych odcinkach rejsu. Okresowe nanoszenie linii planu umożliwi statkom dalekiego pływania stałe jej korygowanie i, co za tym idzie, lepsze porównywanie osiągniętych wyników.

WYKRES GODZINOWY

OBJAŚNIENIA

Rejs nr 19 Leningrad-Kłajpeda M do 24.VIII

s/s „Otto Szmidt”

Czas trwania rejsu: wg planu 241 g, zobow. 224 g, fakt 183 g.

1. linia ziel. - zadania rejsowe
2. „neb.-zobow. załogi
3. „czw.-wykonanie
- przeładunek
- przebieg w morzu

— manewry

~~~~~ przygot. do przeład.

ooooooo „dokumenta

////////// odprawa

|         | I wachta |   |   |   | II wachta |   |   |   | III wachta |    |    |    | IV wachta |    |    |    | V wachta |    |    |    | Uwagi |    |    |    |
|---------|----------|---|---|---|-----------|---|---|---|------------|----|----|----|-----------|----|----|----|----------|----|----|----|-------|----|----|----|
|         | 1        | 2 | 3 | 4 | 5         | 6 | 7 | 8 | 9          | 10 | 11 | 12 | 13        | 14 | 15 | 16 | 17       | 18 | 19 | 20 | 21    | 22 | 23 | 24 |
| 14 VIII |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |
| 15      |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |
| 16      |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |
| 17      |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |
| 18      |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |
| 19      |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |
| 20      |          |   |   |   |           |   |   |   |            |    |    |    |           |    |    |    |          |    |    |    |       |    |    |    |

Z punktu widzenia zadań produkcyjnych statku i organizacji ich wykonania, rozróżnia się we flocie radzieckiej trzy rodzaje wykresów. Pierwszy — to wykres pracy statku, obrazujący przebieg rejsu: pobyt w morzu i w portach, przeładunek, bunkrowanie itp. Jest to wykres ogólny, obejmujący pracę całej załogi.

Drugi i trzeci rodzaj wykresu dotyczy pracy załogi maszynowej i pokładowej. Wykresy te stanowią zatem plany pracy pewnych grup załogi (wachty maszynowych i pokładowych). Tym samym obejmują one inne elementy aniżeli ogólny grafik pracy statku. Uwidacznia się w nich kurs statku, odległość, którą należy przebiec (dla załogi pokładowej) oraz ciśnienie pary, ilość obrotów maszyn, szybkość, zuży-

wachty a nawet gołziny. W ten sposób uzyskuje się dokładny obraz wykonania pracy każdej zmiany i możliwości oceny, w jakim stopniu przyczyniła się ona do wykonania i przekroczenia planu.

Jak przygotować taki wykres?

Po otrzymaniu z wydziału eksploatacji planowego zadania rejsowego, załoga rozważa je na naradzie wytwórczej, bada możliwości szyb- szego i lepszego wykonania niektórych operacji i podejmuje w ramach współzawodnictwa określone zobowiązania w stosunku do zadania rejsowego. Z dwu pierwszych linii wykresu jedna oznacza planowe zadanie, a druga — kontrolny oparty na zobowiązaniach załogi. Wykres trzeciej linii — to rzeczywisty ob- wykres, który wykonania poszczególnych

W ten sposób sporządzony i prowadzony wykres powinien być wieszony w świetlicy okrętowej i w miejscach dostępnych dla całej załogi oraz powinien stanowić zasadniczy sprawdzian oceny pracy załogi statku.

Na podstawie analizy wykresu ruchu statku winno się także oceniać rozwój współzawodnictwa o najlepszą jednostkę w PMH. Grafik ruchu statku wprowadzony do naszej floty na zasadzie wzorów doświadczeń radzieckich, stanie się niewątpliwie poważnym instrumentem walki o plan przewidywany PMH — walki zalog o przedterminowe i tanie wykonanie zadań transporto- wych.

Cz. W



Olm „Morska Wola” przysły statek - baza polskiego rybołówstwa dalekomorskiego

## Józef Szelągiewicz

Przewodniczący Komisji Morskiej  
Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej

# Wprowadzenie nowych metod pracy w rybołówstwie morskim zadecyduje o zwycięskim wykonaniu planu połowów

**RYBOŁÓWSTWO** morskie w roku bieżącym uczyniło poważny krok naprzód. Połowy za pierwsze półrocze wzrosły w porównaniu z takim samym okresem roku ubiegłego o ponad 50 proc. Jest to bezspornie wielkie osiągnięcie.

Na osiągnięcie to złożyło się kilka czynników. Znacznie wzrósł przede wszystkim stan ilościowy flotyli rybackiej, wyrażający się zwiększeniem taboru o 26 proc. dla rybołówstwa dalekomorskiego, o 170 proc. dla „Arki” — i o 19 proc. dla spółdzielczości. Wzrostowi flotyli towarzyszył jednoczesny wzrost kadr rybackich, który zaspokoił w zasadzie potrzeby wszystkich przedsiębiorstw. Usunięta została więc bardzo poważna trudność, która w roku ubiegłym dawała się szczególnie we znaki, zwłaszcza w przedsiębiorstwach państwowych „Dalmoru” i „Arka”.

Wraz ze wzrostem ilościowym flotyli uległ poprawie jej stan techniczny, poprawi się stopień modernizacji. Weszły bowiem do eksploatacji statki nowoczesne, zbudowane na naszych stoczniach. Również poważna ilość kutrów i trawlerów została poddana w końcu roku ubiegłego i w początkach bieżącego podstawowemu remontowi motorów i kadłubów, co w poważnym stopniu zwiększyło zdolność połowową całej flotyli. Zwiększono również przepustowość baz remontowych, co pozwoli skrócić terminy remontów statków od 15 do 20 i więcej procent w poszczególnych bazach.

Zwiększenie i modernizacja flotyli, poprawa wskaźnika jej zdolności eksploatacyjnej przez lepsze i szybsze remonty, wzrost ilościowy kadr rybackich, ich lepsze przygotowanie zawodowe, a przede wszystkim wzrost świadomości społeczno-politycznej, wynikający z poważnej pracy, jaką przeprowadzili w latach ubiegłych, a szczególnie w roku bieżącym rybackie organizacje partyjne — oto podstawowe czynniki osiągnięte w rybołówstwie morskim.

## DLACZEGO NIE WYKONUJEMY PLANÓW?

Te wielkie osiągnięcia nie mogą jednak przysłonić faktu niewykonania planu za pierwsze półrocze br. w wysokości określonej uchwałą Prezydium Rządu. Do planu bowiem brakowało kilkanaście procent, co oznacza wiele setek ton. Jakże są przyczyny tego niepożądanego zjawiska? Dlaczego za wyjątkiem „Dalmoru” żadne z przedsiębiorstw nie wykonało planu półrocznego?

Różne przyczyny na usprawiedliwienie podają kierownictwa przedsiębiorstw, Morski Instytut Rybacki i Zarząd Zrzeszenia Rybaków Morskich.

Główne przyczyny widzą oni w wielkim nasileniu sztormów w okresie zimowym i wiosennym, w braku większego skupu ryby, w mniejszej niż było przewidziane ilości nowego taboru, a nawet są twierdzenia, że plan dla poszczególnych przedsiębiorstw był za duży itd.

Czy istotnie te „obiektywne” przyczyny wysuwane przez kierowników przedsiębiorstw i odpowiedzialnych

działaczy gospodarczych i społecznych w rybołówstwie spowodowały załamanie planu półrocznego?

Jest faktem bezspornym, że w roku bieżącym nasilenie sztormów było większe niż w roku ubiegłym w tym samym okresie. Mniejsze statki nie mogły więc łowić z taką intensywnością, jak to było zaplanowane. Również większe jednostki traciły wiele dni połowowych. Nie pozostało to bez wpływu na plan. I rozproszenie ławic rybnych obserwowane w tym roku obniżyło o pewien procent wyniki połowów, a tak że nie wejście do eksploatacji w przewidzianym terminie kilkunastu nowych jednostek miało ujemny wpływ na globalną cyfrę wyników półrocznych.

Pozornie więc mają rację kierownictwa naszych przedsiębiorstw. Ale tylko pozornie. Bo przecież nie ma w rybołówstwie nikogo, kto nie wiedziałby, że w okresie wiosennym bywają na Bałtyku sztormy, w które kutry nie mogą wychodzić na połowy i że nie zawsze ryba zbija się w ławice na jednych i tych samych łowiskach. Te fakty nie były więc nowe i zaskakujące dla przedsiębiorstw, musiały być i były brać pod uwagę przy opracowywaniu planu. Większe nasilenie tych dwóch zjawisk mogło tylko nieznacznie odbić się na wynikach końcowych, tak jak nieznacznie tylko mogło zawrócić na planie niedostarczenie w terminie nowych jednostek. Tym więcej, że większość tych jednostek miał otrzymać „Dalmor”, który plan półroczny wykonał.

Nie tu więc należy szukać głównych przyczyn niewykonania planu półrocznego.

Gdzie więc szukać źródeł? Gmawiając na VII Plenum KC PZPR zadania, jakie w roku bieżącym stoją przed przemysłem, Towarzysz Bolesław Bierut powiedział: „Główna przyczyna trudności i przeszkód, na które obecnie napotykamy, polega na tym, że warunki rozwoju przemysłu zmieniły się, że wytworzyła się nowa sytuacja, która wymaga zmiany metod pracy, wymaga nowych metod kierownictwa. Szereg zaś naszych instytucji i działaczy gospodarczych zmiany sytuacji nie dostrzega, konieczności nowych metod pracy i nowych metod kierownictwa nie widzi i pracując po staremu w nowej sytuacji nie może, rzecz jasna, osiągnąć w swej pracy pomyślnych wyników”.

Analiza sytuacji w rybołówstwie potwierdza tę druzgocącą prawdę zawartą w cytowanych słowach Towarzysza Bolesława Bieruta. Niewykonanie planu w rybołówstwie to stare chałupnicze metody, beztreśka kierownictwa przedsiębiorstw, to niechęć do nowego.

Ze tak jest, mówią cyfry i fakty.

## NIE WYKORZYSTANE DNI POŁOWE, PRZESTOJE REMONTOWE I AWARIE

W rybołówstwie kutrowym w pierwszym np. kwartale br. wykorzystano mniej niż połowę ogólnej liczby kutrów. W tych nie wykorzystanych dniach było około 30 proc. dni połowowych, w które wyjście na połow było niemożliwe. Ale 70 proc. straconych dni to przede wszystkim remonty, awarie stat-

ków, braki w załodze, braki w sprzęcie, zła dyscyplina pracy i inne przyczyny. Na skutek samych awarii stracono w okresie półrocznym ponad 2500 kutro-dni, „inne przyczyny” pochłonęły ponad 2000 kutro-dni, przeterminowane remonty ponad 3000 kutro-dni, brak załogi blisko 400 kutro-dni itd. A cyfry te to straty tylko w przedsiębiorstwach bazujących na terenie naszego województwa. W innych przedsiębiorstwach sprawy te nie przedstawiają się lepiej. Czy trzeba jeszcze udowodniać, że plan był realnie wyznaczony, że można go było wykonać.

Jeśli bowiem wykorzystano za ledwie około 60 proc. rozporządzanego czasu eksploatacyjnego zamiast co najmniej 90 proc. tego czasu, to niewykonanie planu nie może tłumaczyć „obiektywnymi przyczynami”, choćby to było bardzo wygodne.

Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego, kierownictwo bazy remontowej w Pucku, kierownictwa przedsiębiorstw połowowych — odpowiedzialne za właściwe zorganizowanie pracy w bazach remontowych i obniżenie przez to czasu po trzebnego na remont o 50 proc. nie wypełniły tego wskazania uchwały Rządu.

Drugiej przyczyny należy szukać w zaskarżającym zwiększonej awaryjności flotyli dochodzącej np. w niektórych spółdzielniach do 30 proc. dni połowowych w niesięgu. Wynika ona z braku troski kierownictwa przedsiębiorstw o kontrolę pracy na statku, o rozbudowanie aparatu inspekcji technicznej, która byłaby w stanie na bieżąco badać każdy wypadek awarii, pouczać motorzystów i szyprow, wykrywać lekomyślność, złą wolę, a często szkodnictwo. Nasilenie awaryjności nie zaalarmowało jednak kierownictwa, które przecie traciło wiele tysięcy roboczno-godzin zespołów remontowych na usuwanie awarii zamiast na planowane remonty no i traciła kutro-dni, a więc rybę.

Ten stan nie pobudził również aparatu związkowego do działania. Awaryjność zwalano po prostu na przyczyny natury „obiektywnej” i na małe wyszkolenie motorzystów i zamiast rozpocząć mobilizację wokół walki z awariami, wokół intensywnego szkolenia motorzystów, wokół rozwinięcia socjalistycznego współzawodnictwa o bezawaryjną pracę na morzu, o socjalistyczną opiekę nad maszynami i mechanizmami — mobilizowano wyłącznie pracowników pogotowia technicznego do usuwania skutków awarii. Oto klasyczny przykład pracy „po staremu”, pracy która nie zabezpiecza wykonania planu.

## METODY PRACY CHAŁUPNICZEJ ZAMIAST POŁOWÓW ZESPOŁOWYCH

Od blisko dwóch lat mówi się o konieczności pracy na morzu radzieckim systemem — zespołowym. Ale do dziś zespołowość ta jest fikcją. Kutry wychodzą z portu zes-

## W walce o jakość

# Trzeba więcej uwagi poświęcić sprawie konserwacji ryb na statkach

**OKRES** letni zinusza rybaków do wzmocnienia wysiłków nad zabezpieczeniem ryby przed zepsuciem. Właśnie w tym czasie występują szczególnie często między rybakami a klasyfikatorami różnice zdań co do jakości dostarczonej do portu ryby. Niejednokrotnie rybacy ostro krytykują oceny klasyfikatorów, uważając, że w wielu wypadkach są one dla nich krzywdzące.

W trosce o wysoką jakość dostarczonej przez rybaków surowca, Dział Technologiczny MIR opracował wstępną instrukcję o zabezpieczeniu ryb przed zepsuciem na statkach dalekomorskich i kutrach.

Część instrukcji dotyczącej konserwacji ryb na statkach dalekomorskich już w końcu marca br. rozprawdzono w formie zarządzenia dyrektora P.P.D. „Dalmor” na wszystkie jednostki flotyli dalekomorskiej. Nim to nastąpiło, projekt opracowany przez naukowców był przedyskutowany z doświadczonymi rybakami dalekomorskimi i pracownikami działu eksploatacji. W wyniku dyskusji wniesiono poprawki i uzupełnienia.

Wszyscy szyprowie i sternicy jednostek dalekomorskich mieli już czas dobrze poznać instrukcję. Jednak na początku sezonu śledziwego zachęcamy odpowiedzialnych za jakość ryby członków załóg do ponownego jej przestudiowania. Wnosi ona bowiem wiele nowości, które odbiegają bardzo od dotychczasowej praktyki. Weźmy dla przykładu zabezpieczenie makreli. Wg instrukcji należy je opłukać i wysortować, a następnie wypatroszyć i wymyć. Trzeba patroszyć zwłaszcza te partie ryb, które mają porostać w łodzi na okres dłuższy niż 7 dni.

Jest to nowość, ponieważ dotychczas rybak dalekomorscy nie patroszyli nigdy makreli. W wyniku tego makrele, dostarczane w poprzednich sezonach do naszych portów, ze względu na swój stan były zazwyczaj oceniane jako gatunek II. Wywoływało to duże rozgorzgnięcie rybaków, ponieważ przez to zarobki ich kształtowały się znacznie niżej.

połami, a na morzu łowią tam, gdzie szypor uważa za słowone. W rezultacie jeden statek przynosił więcej makreli niż inny, a załoga jednego kilosetów kilogranów. Taka chałupnicza metoda nie może w żadnym wypadku zabezpieczyć wykonania planu, obniża przeciętny wynik dzienny i miesięczny flotyli, obniża zarobki wielu załóg rybackich, powoduje straty tysięcy ton ryby.

Ala zespołowości nie zorganizuje się zarządzeniem CZRM czy dyrektora przedsiębiorstwa. Od dekretności trzeba przejść do stworzenia warunków dla pracy zespołowej. A podstawowym warunkiem jest znajomość łowisk i ich wydajności każdego dnia. Bez statków przeznaczonych na stałe do próbnych połowów, bez systematycznych poszukiwań ryby nie przejdziemy w rybołówstwie na pracę zespołową. Jak dotąd nad tym problemem aparat kierownictwa rybołówstwa przechodzi do porządku, pozwalając szyprom pracować „na wyczucie”. A ta stara chałupnicza metoda jest w obecnej sytuacji absolutnie nie do przyjęcia. I to jest jedna z „dziur”, przez które przeciekają tony ryby z naszego planu.

## NIE STWORZONO WARUNKÓW DLA POŁOWÓW WIELODNIOWYCH

Połowy wielodniowe to również radziecka, wypróbowana nowa metoda pracy. Zaczęła ona u nas stopniowo się przyjmować. Ale kierownictwa naszych przedsiębiorstw nie stworzyły warunków do jej pełnego rozwoju. Łączy się ona bowiem w naszych warunkach ściśle z wprowadzeniem zasady operatywności flotyli. A operatywność flotyli, to dobry serwis informacyjny oraz stworzenie warunków na przetrzuty kutrów z łowiska na łowisko z jednoczesnym zorganizowaniem baz ławowych. Statek musi łowić w parciu o najbliższy port. A to wymaga zorganizowania hoteli, zaopatrzenia statków i ludzi itd.

W okresie zimowym były dobre połowy na Głębi Gdańskiej, nie było ich natomiast w zachodniej części wybrzeża. Kutry baz: kołobrzelskiej, dąbrowskiej i innych nie zostały jednak przesunięte do Władysławowa czy Helu, bo nie stworzono warunków do wyładunku, zaopatrzenia i zabezpieczenia rybakom po bytu. Od 28 kwietnia sytuacja zmieniła się. Rybak kołobrzesczy przybył do dąbrowskiej, podczas gdy na Głębi Gdańskiej kuter łowi dziennie od 100 do 300 kg. A flotyli nie przeruczo-

Część instrukcji o zabezpieczeniu ryby na kutrach rybackich jeszcze w pierwszych dniach czerwca nie doczekała się przedyskutowania przez naukowców z praktykami. Mimo ponaglań ze strony MIR rybaków i przedstawicieli administracji rybołówstwa kutrowego nie stawili się na zwołaną w tej sprawie konferencję. Nie wypowiadali się na ten temat także CZRM. Jest to tym bardziej dziwne, że właśnie w okresie letnim kutry wyjeżdżają na kilkudniowe połowy, a wśród wielu rybaków kutrowych pokutuje jeszcze niechęć do patroszenia ryby. Już choćby z tego widać wyraźnie, że wprowadzenie obowiązującej instrukcji o zabezpieczeniu ryb przed zepsuciem na kutrach rybackich jest sprawą pilną i wymaga jak najszybszej realizacji.

W kombinacji „Arka” obserwujemy liczne wypadki nieprzestrzegania czystości opakowań na rybie. Rybak skarży się, że „Arka” dostarcza im na kutry brudne skrzynki. Na przykład w dniu 16 czerwca br. załoga trawlera „Mały Wóz” przygotowywała się do wyjazdu na łowiska śledziowe Morza Północnego. „Arka” dostarczyła 250 beczek, z których część wypełniona była solą. Załoga jednak odmówiła przyjęcia ich na pokład, ponieważ prawie wszystkie były zatekłe i zaplesniałe. Ponadto wiele beczek było uszkodzonych i nieszczelnych. W „Dalmorze” znajdują się także nadane z Holandii przez załogi ługrów meldunki, które świadczą o tym, że podobnie zło beczki wysyła „Arka” rybakom ługrowym do bazy w porcie Ijmuiden. Wydajemy przez to wiele dewiz na szorowanie i naprawianie naszych beczek za granicą.

Ruch racjonalizatorski odnośnie usprawniania konserwacji ryb na statkach praktycznie prawie nie istnieje. Nieliczne wnioski racjonalizatorskie w tej dziedzinie nie są załatwiane. Jeden z nich opublikowaliśmy w nrze 6 „Steru” w formie artykułu dyskusyjnego pt. „O solarciu śledzi na statkach”. Na temat konserwacji śledzi w solarcie wypełniającej uszczelnione ławonice trawlerów nadeszły do nas wypowiedzi

dyrektora „Dalmoru” i rybaka Józefa Borowskiego. O projekcie rozmawiali liśmy także z pracownikami Działu Technologicznego MIR. W zasadzie wszyscy oceniają wniosek dwóch pracowników „Dalmoru” jako bardzo korzystny, ale widzą pewne trudności w jego realizacji. Niestety, Instytucja powołana do rozwiązywania takich trudności technicznych — Morski Instytut Techniczny — dotąd nie zajęła żadnego stanowiska.

Aby przyspieszyć zdecydowaną i ostateczną ocenę projektu, ewentualnie na drodze dokonania prób praktycznych, przytoczymy główne wątpliwości, jakie nasuwają się naukowcom z MIR. Wsuwają oni następujące problemy: prawdopodobnie nastąpi zniszczenie dolnych warstw śledzia na skutek ciśnienia hydrostatycznego; ruch statku na fali, który w pewnej mierze zapobiega zaparowaniu się masy rybnej, będzie jednak powodował uszkodzenia mechaniczne śledzia; całkowity brak kontroli procesu wysalania; szczególne trudności techniczne występują w uzyskaniu pełnej szczelności przegród ławonicy w ławonicy oraz przy wyładunku ryb w porcie.

Tylko przeprowadzenie prób praktycznych może według opinii naukowców z MIR przynieść odpowiedź, w jakim stopniu uda się uniknąć uszkodzeń śledzia, MIT w ten sposób wypowiedzieć się na temat, czy można osiągnąć pożądaną szczelność przegród ławonicy, jak wyładowywać rybę w porcie oraz jak eksploatować statek z tak urządzonej ławonicy poza sezonem śledziowym?

W chwili obecnej, kiedy w całym kraju toczy się energiczna walka z brakorodnictwem, wzmocnienie wysiłków nad podniesieniem jakości ryb dostarczanych przez rybaków, jak również szeroki rozwój ruchu racjonalizatorskiego na tym odcinku — muszą być przedmiotem stałej troski instytucji naukowych, administracji i rybaków. A ci ostatni winni stale pamiętać, że im lepszą dostarczą rybę — tym wyższe będą ich zarobki.

T. W.

no. Obecnie część flotyli naszego województwa łowi na łowiskach zachodnich wyjeżdżając na połowy wielodniowe. Ale sama droga z Władysławowa czy Gdyni na łowisko i z powrotem trwa kilkanaście godzin. W rezultacie połowy trzydniowe są w praktyce połowami półtoradziennymi. Jest to wypaczenie zasad połowów wielodniowych. Kutry muszą bazować tam, skąd najbliżej na łowisko, a nie zlewać bezproduktywnie po morzu.

Również zagadnienie sieci i sprzętu dotąd nie zostało rozwiązane po nowemu. Nadal przedsiębiorstwa koncentrują się na walce o zmianę surowca siennego, zaniebując w poważnym stopniu sprawę modernizacji sieci, zmianę metod połowowych, próby połowów włokiem pelagicznym itd. nie wykonując odpowiedniego punktu uchwały Prezydium Rządu, która słusznie zwraca uwagę na sprawy sieciarskie jako wielką rezerwę połowową.

## BRAK TROSKI O KADRY

Największym jednak zaniedbaniem, jakie obserwowaliśmy w roku bieżącym w rybołówstwie jest brak troski o kadry. Nie dostrzegano jeszcze w pełni olbrzymich zmian, jakie zaszły w naszych kadrach rybackich. Nie tylko bowiem wzrosła o kilkadziesiąt procent liczba rybaków. Znacznie większe zmiany nastąpiły w jakości. Z jednej strony do rybołówstwa wpłynął nowy w większości surowy element, który trzeba szkolić z drugiej jednak strony wyrosły nowe wspaniałe kadry szyprow, mechaników, motorzystów i rybaków przodowników pracy i racjonalizatorów, urosły nowe socjalistyczne załogi.

Załoga trawlera „Jupiter”, z szyprem Gorządkiem, która w trudnych warunkach na Morzu Barentsa zwycięsko wykonuje plan, Władysław Bryndza z załogą „Merkurego”, która wykonała 231 proc. planu za I kwartał br., szypor Jan Lasek z załogą „Wulkanii”, załoga „Regi” z szyprem Włodzimierzem Paszkiewiczem, I mechanik Jan Rachman i II mechanik A. Janczewski z „Merkurego”, I mechanik Cyminiński, motorzysta Jan Pociąga z „Kaczora”, Rudolf Marek szypor „Arki 151”, który już w maju wykonał 58 proc. planu rocznego, Hubert Konkol, Krefl Edmund, Augustyn Deitla, Eryk Budzisz, Henryk Zybert, Augustyn Zemerling, Jan Kasa i dziełsi, setki innych szyprow, me-

rystów i rybaków rozwinęło swoje zdolności twórcze, wyrosło na przodujących rybaków, na świadomych obywateli naszej ludowej ojczyzny.

A kadry tych nie widzi jeszcze nasza administracja, nie umie uruchomić ich wielkiej roli wychowawczej i mobilizacyjnej, nie umie wykorzystać możliwości ich oddziaływania na pozostałe zespoły, na wszystkich rybaków. Nie ma zorganizowanej pracy z przodującymi szypmami i załogami, nie ma dostatecznej opieki nad przodownikami pracy, a nawet są próby podrywania zasłużonego autorytetu starych przodowników i zasłużonych pionierów rybołówstwa socjalistycznego, jak to miało miejsce w „Arce” w wypadku z wieloletnim przodownikiem pracy szyprem Augustynem Kreftem.

Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi nie przejawia jeszcze należytej działalności i na tym polu.

## O ZMIANĘ METOD PRACY KIEROWNICTWA

Oczywiście błędy omówione w artykule nie wyczerpują wszystkich zagadnień. Niemniej dotyczą one podstawowych spraw, stanowią główne trudności i na ich przełamanie należy skoncentrować główne siły, walczyć z całą energią o ich jak najszybsze radykalne usunięcie.

Jasną jest rzeczą, że nie uda się ich zlikwidować jednym posunięciem. Nie usunie ich też sama administracja. Walka o rozwój naszego rybołówstwa, o przełamanie chałupniczych pozostałości, o przemysłowe metody eksploatacji naszych statków, walka o plan w naszych warunkach musi się odbywać przy pełnej mobilizacji administracji rybackiej wszystkich szczebli, kierownictwa technicznego, rybaków i pracowników ławowych. W walce tej musi wziąć pełniejszy niż dotąd udział ZZPZ, w walce tej muszą pomóc rybołówstwu przeydria rad narodowych, zwłaszcza tam, gdzie najostre występowanie zagadnienia mieszkaniowe, zaopatrzeniowe w portach i braki w pracy kulturalno- oświatowej. Kierunek tej walce muszą nadawać organizacje partyjne, pomagając zarówno administracji jak i aparatowi związkowemu, kontrolując systematycznie przebieg realizacji wszystkich punktów uchwały Prezydium Rządu.

Tylko przejście na nowe metody pracy i pełna mobilizacja, walka o każdy dzień połowowy i każdy kilogram ryby może przynieść zwycięstwo nad chałupnictwem i półroczną, a odrobienie załagan i półroczną.

## Doświadczalna odprawa szybkościowa o/m „General Bem“ w Szczecinie

Na codziennych odprawach dyspozytorskich w Zarządzie Portu Szczecin omówiono przed przybyciem o/m „General Bem“ wszystkie szczegóły związane z planowaną szybkościową obsługą tego statku. Makler informował zainteresowanych o aktualnej pozycji statku, spedytor Hartwiga podawał po potrzebne dane o ładunku i jego relacjach przeładunkowych. Dział koordynacji ruchu ZPS skwapliwie i skrupulatnie zbierał te informacje, szkieletując sobie tok operacji przeładunkowej. Analizując napływające wiadomości o statku i ładunku, kierownik działu koordynacji tow. Florian Krygier ułożył szczegółowy plan odprawy statku. Była ora o tym skomplikowana, że o/m „General Bem“ musiał odładować parę ton towaru w Swinoujściu z uwagi na niedostateczną głębokość toru wodnego Swinoujście — Szczecin. Powodowało to dodatkowe trudności, którym sprostał Zarząd Portu.

### ODPRAWA STATKU W SWINOUJŚCIU

O/m „General Bem“ z ładunkiem 7.500 ton apatytów rozłożonych w 5 ładowniach przybył na redę w Swinoujściu dnia 6 czerwca br. o godz. 15.50. W tym samym czasie pilot Henryk Jaroch wszedł na statek w celu doprowadzenia go pod nabrzeże wydładowe. Statek dobił do nabrzeża o 16.35. Odprawę rozpoczęło po przycumowaniu tzn. o godz. 17.00. Została ona zakończona w tym samym dniu o 21.10. W ciągu 4 godzin pracy wydładowano na barki 1009 ton apatytów, uzyskując średnio 126 t/godz. wydajności dźwigów. Na wyróżnienie zasłużyli dźwigowcy Tadeusz Tyszkiewicz i Włademar Matalewski oraz trymerzy Tadeusz Kwiatkowski i Jan Klimczyk.

„Karta statku“ obrazująca przeładunek w Swinoujściu wykazała brak jakiegokolwiek istotniejszych niedociągnięć organizacyjnych. Tow. Jadwiszczak, kierownik sekcji eksploatacyjnej, zdał egzamin, wykonując dokładnie założenia operacyjnego planu wydładowania. Równie dobrze wywiązał się ze swych obowiązków tow. Zygfryd Żelazny, pełniący funkcję majstra i ekspedienta.

### WYŁADUNEK W SZCZECINIE

O/m „General Bem“ odszedł do Szczecina po upływie 5 minut od chwili zakończenia odładowania. Pod nabrzeże Górnośląskie przybył i cumował 7 czerwca o godz. 4.45. Po odprawie o godz. 5.30 rozpoczął dalszy wydładowanie częściowo w relacji na plac oraz na barki i wagony. Wydładowanie prowadzono dokładnie i szczegółowo według planu operacyjnego, który został opracowany przez tow. Floriana Krygiera, Romana Zarembe — głównego dyspozytora portu Palicę — kierownika Biura Portowego, Danyłuka i kierownika sekcji eksploatacyjnej oraz aktyw dyspozycyjny, grupy robocze, podstawową organizację partyjną PZPR i radę zakładową.

Na codziennych naradach dyspozytorskich omawiano postęp prac wydładowych, wysuwając wnioski, ułatwiające wzajemne wykonywanie zadań. W rezultacie ześrodkowania współpracy wszystkich zainteresowanych zakończono wydładowanie w dniu 10 czerwca br. o godz. 6.30. Statek odszedł w morze w tym samym dniu o godz. 11.20, zaś wody Swinoujskiej opuścił o godz. 15. Ogółem statek przebywał w porcie Szczecin — Swinoujście 85 godzin 15 minut, co w porównaniu z 126 godz. 14 minut czasu dozwolonego daje oszczędność 40 godzin 50 minut, czyli 32,5 proc.

W wyniku szybkościowej obsługi statek odszedł wcześniej w morze, zyskując praktycznie możliwość odhucia jednego dodatkowego rejsu. Również i załoga portu pożytyła się może osiągnięciami, bowiem uzyskano średnią wydajność 102,4 t/godz. zamiast 66,6 t/godz. przewidzianych ratą przeładunkową. Wyniki te zasługują na uznanie, zwłaszcza, że o/m „General Bem“ jest statkiem trudnym do trymerki (około 35 proc. towaru trzeba było pizerzucić ręcznie przy pomocy łopaty).

W pracach przeładunkowych wyróżnili się brygady trymerzy tow. Miczyński, Szymański, Władysława Roślika, Bronisława Więckiewicza. Na szczególne podkreślenie zasługują trymerzy tow. Kazimierz Burda i Stanisław Kardaś. Dobra organizacja pracy wykazali st. brygadziści Paweł Kufel i majster Antoni Stawicki. Soc. stród dźwigowych najlepsze wyniki osiągnęli tow. Władysław Lisowski i Skrzypek, oraz elektryk Otto Szczepaniak. Podkreślić należy dobrą operatywność dyspozytora Masłowski. Miczyńska Dżiba, opracowującego dyspozycje przeładunkowe na każdą zmianę. Sprawnie kierowali pracą poszczególnych zmian roboczych ekspedient tow. Marian Nawrocki, Michał Mach i Stefan Paplerzyński.

### STRATY CZASOWE

Analiza „karty statku“ wykazuje, że obsługa o/m „General Bem“ przebiegała się mimo niewielkich opóźnień o 19 godzin 20 minut. Tytuł bowiem pochłonięty przerwy w pracy dźwigów wynikały z skutecznym technicznych defektów — 13 godz. 50 minut, bunkrowania dźwigów — 2 godz., braku obsługi — 3 i pół godziny.

Przerwy te świadczą o poważnym braku nadzoru technicznego nad dźwigami i to zarówno w zakresie należytego przygotowania ich do pracy, jak też w czasie samej pracy. Świadczą one również o niedociągnięciach na odcinku socjalistycznej opieki nad urządzeniami przeładunkowymi w porcie szczecińskim. Niedociągnięcia te winny stać się dla pracowników pionu technicznego ZPS alarmem, że należy rozpocząć z miejsca zdecydowaną walkę z wkradającym się samostopokojeniem. Dział techniczny

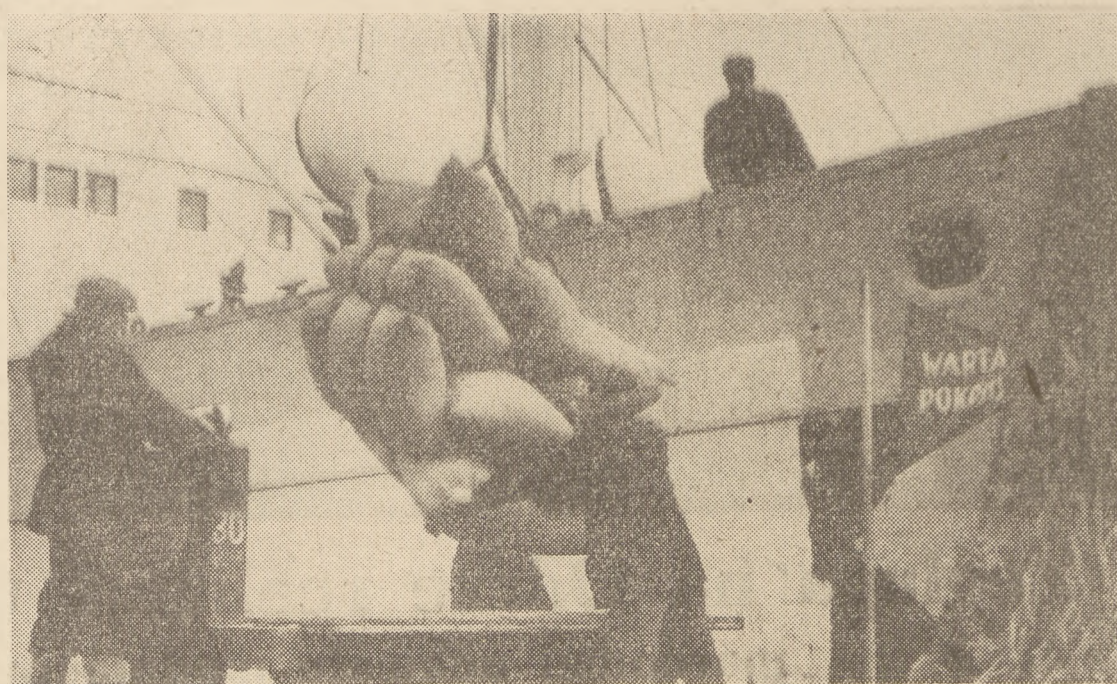
niezyny Nadzoru Ruchu winien bacznie kontrolować przeglądy urządzeń przeładunkowych. Również i kierownictwo Taboru Pływającego musi przeprowadzić odpowiednią akcję uświadamiającą, wskazując załogom pływającym, na czym polega metoda szybkościowej obsługi.

Mówiąc o marinostrawstwie czasu przy wydładowaniu stwierdzić należy, że i załoga o/m „General Bem“ ponosi tu część winy. Statek nie został przez nią przygotowany do odejścia. Zakładanie rozpornic (szerszłoków) i zakrywanie luk przeprowadzono z parogodzinnym opóźnieniem. Zwłoka ta uniemożliwiła wcześniejsze wyjście statku w rejs. Również sam przebieg odprawy wyjściowej świadczy o niedociągnięciach organizacyjnych na statku. Nie przygotowano bowiem na czas książeczek żeglarskich (znajdowały się u członków załogi), nie dostarczono w terminie bielizny i pieniędzy na statek. Mimo, że odprawa była zaplanowana na oznaczoną godzinę, to w tym czasie przebywały jeszcze na statku rodziny załogi. W następstwie tych wszystkich niedociągnięć statek wydładowany o 6.30 odszedł w morze dopiero o 11.20. Strata 4 godzin 50 minut na załatwienie normalnych „dodatkowych“ formalności związanych z wyjściem statku nie podziłała dodatnio na załogę robocze portu, które nie szczędziły sił w walce o przyspieszenie jego odejścia.

Polska Żegluga Morska w Szczecinie powinna w przyszłości usprawnić swe czynności i dążyć do ich skoordynowania z pracą brygad roboczych.

Odprawą szybkościową stawia poważne zadania i obowiązki wszystkim interesantom portu. Dlatego też z uznaniem podkreślić należy zwolnienie przez pion eksploatacyjny ZPS narady, na której omówiono zostały wszystkie stwierdzone przy wydładowaniu o/m „General Bem“ niedociągnięcia na poszczególnych odcinkach odprawy szybkościowej. Przedstawiciele KW PZPR, portu, PZM, Kapitanatu Portu oraz firm spedycyjnych podzieliły się swoimi uwagami, wysunęli szereg wniosków, których realizacja stanie się źródłem dalszych usprawnień i sukcesów w organizowaniu odpraw szybkościowych w porcie szczecińskim. Przykład szybkościowej obsługi o/m „General Bem“ — winien stać się codzienną praktyką naszych portów.

JOZEF PAŁKIEWICZ



## Upowszechnieniem metody pracy ciągłej portowcy Gdyni i Gdańska witają Święto Odrodzenia

WEZWANIE do Czynu Lipcowego znalazło żywy oddźwięk wśród robotników portowych Gdyni i Gdańska.

Na czoło zobowiązań portowców wysuwa się zobowiązanie Brygady Młodzieżowej Wydziału Przeładunków nr 1 w Gdyni, która postanowiła jako stały system organizacji pracy wprowadzić metodę pracy ciągłej. Metoda ta, przejęta z doświadczeń radzieckich Żandarowej i Agafonowej, polega na tym, że poszczególne zmiany, przekazując sobie prace i sprzęt przeładunkowy „z ręki do ręki“. Również dźwigowcy zmieniają się w trakcie pracy mechanizmów w ten sposób, że dźwigi pracują bez przerwy. Przez upowszechnienie tej metody uzyskamy znaczne usprawnienie i przyspieszenie obsługi statków, przede wszystkim przez likwidację tzw. „czasu martwego“ na przekazywanie pracy i urządzeń przeładunkowych.

Inicjatywa gdynińskiej Brygady Młodzieżowej podjęta dla uczczenia 8 rocznicy Wyzwolenia przyniesie dodatkowo 22 tysiące godzin produkcyjnych i 79.860 zł oszczędności. Młodzieżowej gdynińskiej wezwali pozostałe brygady portu gdynińskiego i gdańskiego do podejmowania inicjatyw zobowiązań pracy ciągłej.

Podkreślić należy także zobowiązania dźwigowców, którzy w tro-

so o przedłużeniu okresu eksploatacyjnego urządzeń przeładunkowych przeprowadzą remonty we własnym zakresie, oszczędzając 992 roboczogodzin. Ponadto pracownicy urządzeń przeładunkowych przez stosowanie nowych socjalistycznych metod pracy zmniejszą zużycie energii elektrycznej o 5 proc.

110.600 zł zaoszczędzą w Cynie Lipcowym robotnicy Wydziału Przeładunków nr 3. Pracownicy tego Wydziału w Cynie Lipcowym wprowadzą system ciągłej pracy przy wydładowaniu statków z ruda. Metoda ta wejdzie w stałe, codzienne użycie. Dźwigowcy Wydziału przeładunkowego nr 3 przez podniesienie wydajności pracy i wyeliminowanie awaryjności zobowiązali się skrócić przeładunek statków o 35 proc. czasu dozwolonego.

Ogółem cała załoga portu gdynińskiego w realizacji zobowiązań zaoszczędzi w Cynie Lipcowym 470.439 zł.

Portowcy gdańscy z zapałem podjęli wezwanie rzucone przez gdynińskich towarzyszy wprowadzenia pracy ciągłej metodą Żandarowej i Agafonowej. Długa jest poza tym lista zobowiązań robotników portu gdańskiego. Zobowiązania pracowników oddziału urządzeń przeładunkowych odcinka Wistonijskie dają ponad 14 tysięcy zł oszczędności.

Trymerzy ze zmiany Sołtysiaka, Zawadzkiego i Ciechońskiego pod-

noszą wydajność pracy o 15 proc., skracając przeciętny czas trzymowania o 2 godz. na każdym statku.

Ogółem cała załoga odcinka Wistonijskiego przyspieszając przeładunek i wykonując szereg ponadplanowych robót zaoszczędzi 32.814 złotych.

Dźwigowcy portu gdańskiego niezależnie od podjętych zobowiązań przyspieszenia przeładunków postanowili zmniejszyć o 3 proc. wypadki awarii wagonów kolejowych.

Brygady robocze odcinka drzewnego postanowiły wydładować ponad plan 91 wagonów masy towarowej.

Żałoga odcinka WOC (drobnica) zwiększy o 15 proc. wydajność swej pracy i rozładuje dodatkowo 43 wagony drobnicy.

Ponad 8 tysięcy złotych oszczędności przyniosą zobowiązania zespołowe i indywidualne pracowników tego odcinka.

Robotnicy elewatora w Cynie Lipcowym zobowiązali się wykonać ponad plan 200 proc. normy.

„Naszymi zobowiązaniami — piszą portowcy w uchwałonej na zebraniu rezolucji — chcemy dać wyraz naszej gorącej miłości i przywiązania do Ojczyzny, chcemy zamianować naszą niezłomną wolę przedterminowego wykonania Planu 6-letniego, wzmocnienia sił naszego kraju i sił obozu pokoju...“

Z. M.

## Socjalistyczna opieka nad mechanizmami drogą do podniesienia kwalifikacji zawodowych

Jeszcze kilka miesięcy temu nie było stałych załóg na poszczególnych jednostkach Taboru Pływającego w Nowym Porcie. Kierownictwo tego działu tłumaczyło to po prostu brakiem odpowiedniej ilości ludzi. Sprawa ta była również kilkakrotnie poruszana na wielu naradach wywórczych w Kapitanacie Portu i Taborze Pływającym. Jednak kierownictwo Taboru bagatelizowało wnioski i uwagi swych pracowników i nie zmieniło stylu pracy. Rezultatem tego był fakt, że ub. r. jedynie kilka jednostek zostało objętych socjalistyczną opieką.

Mimo wielu trudności załogi tych statków osiągnęły w pierwszym kwartale br. poważne wyniki. I tak załoga holownika „Atlas“ znacznie przedłużyła czas eksploatacji statku i zwiększyła jego sprawność techniczną. Dzięki ofiarnej pracy takich marynarzy, jak Jan Krawiec — gospodarz jednostki, Piotr Błaszowski — bosman, Władysław Materac — pomocnik maszynisty i Wincenty Płochacz — palacz, z holownika „Bawół“ uzyskano ponad 10 tysięcy złotych oszczędności. Załoga „Pilot 23“ zaoszczędziła 360 kg ropy.

Wyniki te mogłyby jednak być niewspółmiernie większe, gdyby w ub. r. kierownictwo Taboru Pływającego nieco żywiej zainteresowało się ruchem współzawodnictwa. Sytuacja ta zmieniła się dopiero w br. z chwilą przeprowadzenia zmian osobowych w kierownictwie Taboru Pływającego.

Główną przyczyną wpływającą hamującą na rozwój i upowszechnienie socjalistycznej opieki na wszystkich jednostkach Taboru — mówi tow. Wiesław Kierżnowski, obecny kierownik — była zła organizacja pracy. Z gruntu fałszywe było twierdzenie, że w Taborze Pływającym jest za mało ludzi i stąd trudność w doborze stałych załóg. Przeciwnie, ludzi było dosyć, tylko byli źle rozstawieni. Np. przy remoncie jednostki nie było nigdy pełnej załogi. Przerost wyższych grup na poszczególnych jednostkach powodował brak rąk do pracy. Również częste przerzuty były przyczyną

na wielu awarii. Załogi nie czuły się odpowiedzialne za swe jednostki, bo właściwie ich nie miały. Pierwszą też rzeczą stała się konieczność właściwego rozstawienia ludzi i zorganizowania stałych załóg na poszczególnych jednostkach.

„Pilot 23“ jest w ciągłym ruchu. Niemniej załoga tej jednostki zawsze znajduje czas na dokowanie na praw i konserwacji poszczególnych mechanizmów i urządzeń pokładowych. Młodzieżowa załoga podjęła przeciw socjalistycznej opiece nad pilotówką. Zarówno pokład jak i ma-

... Jakże inaczej czuje się w grupie swych kolegów niż marynarz Tomek Skoczek. Wprawdzie i przedtem pływał, ale czy dużo skorzystał? Niektórzy z członków załogi holownika „Wiktora“, jak tow. Zdro-

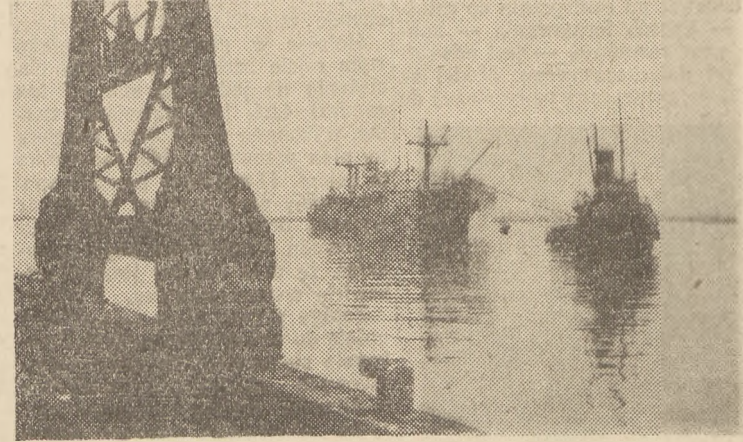
... Nie próżnują i pokładowcy. Konserwacja pokładu dobiega końca. I tu podjęto dodatkowe zobowiązanie wykonania 30 sztuk szcetek stalowych do konserwacji wó pomysłowy tow. Sulaka. Zobowiązanie to przyniesie poważne oszczędności i przyczyni się do obniżenia kosztów własnych oddziału.

— Zorganizowanie stałej załogi młodzieżowej — mówi tow. Meissner — było słuszną rzeczą. Mamy teraz możliwość dokładnego poznania zawodu. Poznaliśmy też dokładnie naszą jednostkę, znamy dobrze każdą maszynę i urządzenie oraz w porę zapobiegamy wszelkim usterkom, wykluczając możliwość powstania awarii.

Zorganizowanie stałych załóg w Taborze Pływającym wpłynęło dodatnio na podejmowanie zobowiązań i rozszerzenie socjalistycznej opieki na wszystkie jednostki Taboru Pływającego. Dowodem tego są wypowiedzi poszczególnych członków załóg.

— Zgrana załoga — mówi tow. Schüttenberg, II mechanik z holownika „Tarpan“ — to ważna rzecz. Mechanik czy też palacz przornej z miejsca na miejsce, z jednej jednostki na drugą nigdy nie pozna dokładnie skomplikowanych mechanizmów. Dlatego też przyzwyczajanie od klasy do klasy na jednej jednostce jest rzeczą konieczną.

Z dumą mówią młodzi marynarze o swych osiągnięciach. Mimo, że każde z urządzeń statkowych zostało przydzielone pod opiekę poszczę-



Holownik przy pracy

## Kronika Morska

Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni wykonały już w dniu 24 czerwca półroczny plan przewozów. „Dzięki kolektywnemu wysiłkowi wszystkich załóg plan półroczny został zrealizowany z nadwyżką: w tonach 100,3 proc., w tonomilach 119,5 oraz w wpływach 57 proc. w stosunku do planu rocznego.

\* \* \*

W tych dniach kuter „Gdy 132P“, znajdujący się na łowisku Polutniowy Godan miał defekt w motorze i został unieruchomiony. Rybacy używali pomocy sygnalizacji radiowej, które zauważyła załoga radzieckiego trawlera rybackiego 204. Dzielni marynarze radzieccy natychmiast pośpieszyli na miejsce awarii, udzielając naszemu kuterowi braterskiej pomocy.

\* \* \*

Według doniesień korespondenta tow. Zygmunta, o/m „Dunajec“, dzięki socjalistycznej postawie załogi i sprawnemu planowaniu rejsu wykonał plan państwowy za miesiąc maj w tonach w 270 a w tonomilach w 212 proc.

Załoga statku, mimo wejścia do eksploatacji dopiero w drugiej połowie kwartału, plan II kwartału zrealizowała już w 90 proc. w tonach a w 71 proc. w tonomilach.

\* \* \*

Załoga Ekspozytury Rejonowej Żeglarni na Odrze w Koźlu podjęła w dniu 17. 6. br. zobowiązanie wyłączenia wszystkich sił dla wykonania planu transportowego na czerwiec i lipiec oraz umożliwienia pracy

przez zorganizowanie szybkościowych odpraw taboru. Da to dodatkową produkcję ogólną wartości 200.000 zł i oszczędności na materiałach na ogólną sumę 10.000 zł.

Załoga Ekspozytury Rejonowej w Koźlu zobowiązała się także wzorować w swej pracy na metodach wodniaków radzieckich przez pogłębienie ruchu rusztawowskiego i wszechstronne rozszerzenie ruchu racjonalizatorskiego.

Załoga Ekspozytury w Koźlu wzywa wszystkich wodniaków, robotników przeładunkowych, warsztatowych i pracowników administracji pozostałych Ekspozytur Żeglarni na Odrze i Wiśle do Czynu Lipcowego.

\* \* \*

Załoga trawlera „Jowisz“, łowiąca na Morzu Barentsa w okolicy Skolpenbank, podała drogą radiową, że dokonuje już ostatnich zaciągów przed powrotem do Gdyni. Połowy były dobre. W ładowani trawlera znajduje się 120 ton dorsza karmazyna.

\* \* \*

Załoga o/p „Kraków“, wzorem radzieckich marynarzy zainicjowała nową formę współzawodnictwa. Polega ona na podejmowaniu zobowiązań pokrywających się z planem remontu statku i wykonywaniu napraw bez pomocy stoczni.

W czasie postoju na stoczni załoga statku zobowiązała się przeprowadzić naprawę 12 urządzeń maszynowych. Zobowiązanie zostało wykonane w 100 proc., odcinając stocznię od innych remontów i przyspieszając znacznie wejście statku do eksploatacji.



## Zegluga na Odrze realizuje wytyczne marcowej uchwały wodniaków

Podjęła ilość usług o 44,7 proc. w tonach, 122,4 w ton/km, poprawiła jakość pracy transportu przez utrzymywanie ciągłości przewozów i realne terminy dostaw — oto zadania, jakie stanęły przed Zegluga na Odrze w 1952 r.

Realizację tych zadań zabezpieczono przez zaktualizowanie ruchu współzawodnictwa pracy i wprowadzenie nowych jego form w żegludze śródlądowej. Zajęto się mocniej współzawodnictwem na jednolitych pływających, zwłaszcza ruchem rusztanowym. Opracowano więc i rozpracowano specjalne instrukcje, dano wytyczne załogom i radom zakładowym, zaprowadzono meldunki i kartoteki. Wielką pomocą w umasowieniu tego ruchu na inne jednostki były przykłady i osiągnięcia wzorowych odrzańskich rusztanowców, a zwłaszcza załóg młodzieżowych jak h/p „Udrzino” z kpt. Bekieszem, barki „Z-5451” ze sternikiem Gralnerem h/p „Gubin” z kpt. Groszem, h/m „Budzisz” z kpt. Nowakiem, h/p „Mściwój” z kpt. Wagnerem i h/p „Bronisz” z kpt. Zakrockim.

Przystąpiono również z energią do umasowienia ruchu racjonalizatorskiego wśród wodniaków. Komisja przy Dyrekcji Żeglugi na Odrze ustaliła szereg tematów kierując twórczą inicjatywę załóg na terenie ruchu, a więc na usprawnieniu maszynowego i nawigacyjnego, obniżeniu kosztów własnych przez oszczędność paliwa i smarów oraz stosowanie materiałów zastępczych itp. Opracowano szczegółowe wytyczne dla klubów i brigad racjonalizatorskich w Koźlu, Wrocławiu, Nowej Soli i Szczecinie. Nie wszystkie jeszcze co prawda kluby pracują na odpowiednim poziomie, ale zapoczątkowanie tej akcji dało już dobre wyniki. W tej chwili w komisji wyłączeniści przy Dyrekcji analizuje się 10 pomysłów, z których wyróżniają się wnioski tow. Włodzisław Przystasza, Katarzyny Elasz — robotnika przeladunkowego z Ekspozytury w Koźlu, Edmunda Szmidt, Stefana Gufy, Henryka Jurka i Mieczysława Sebastiana.

### Tow. Dąbrowski usprawnia pracę modelarza

W modelarni plockiej Stocznia się go najdokładniej. Widać to do Ręcznej pracuje racjonalizator po odlewie przy wyważaniu, tor Bronisław Dąbrowski. Zna on A ile jest roboty przy wyważaniu dokładnie swój zawód, długie godziny od pierwowzoru. Zrobił więc model o jednym skrzydle i zaoszczędził przy tym 70 roboczogodzin, innych zakładach, poznał więc modelarstwo w różnych warsztatach. Znajomość zawodu i bystry umysł wielkości 1/3 właściwego modelu i pozwalał mu na wprowadzanie zamocowań co centrycznie do całostki i ulepszeń. Niedawno ci. — Sposób formowania — koń opracował on model jednego wentylatora służącego jednocześnie do lewania i odprowadzania odlewu.



Tow. Dąbrowski, jak wych. wyważana przy skrzydełkowych dla odlewu wentyla?

— Wszystko idzie dobrze. Dostałem za ten pomysł dużą premię i dyplom racjonalizatora. To już stara historia. Teraz myślę nad czymś, nym niebezpieczeństwem jest możliwość przyniesienia dużych oszczędności — mówi tajemniczo Dąbrowski i pokazuje opracowany już model trzy-skrzydłowej śruby napędowej.

— Cóż w tym nowego?

— Zaraz wytłumaczę. Taki tryskrzydłowy model ma zawsze pewne różnice, choćby wypracował

J. APTOWICZ  
Korespondent

## Holownik „Łosoś” wykonał plan w skróconym terminie

NA h/m „Łosoś” pływa wprawdzie melczna — trzyosobowa, częściej przestoje, Ropa bowiem załogi, Kierownik jednostki Paweł Ciechanowski nie pozwala na żadne zbędne przestoje. Nawołuje również towarzyszy z innych jednostek bazujących w Ostródzie do walki z marnotrawstwem czasu, wskazując im na wynikające z tej przyczyny straty.

Dziennie pomaga mu motorzysta Edmund Liczmański, który usuwa natychmiast każdą usterkę motoru. Ma przy tym sporo roboty. Sprzęt to naprawia stocznia, ale na brak filtrów do ropy nikt nie zwrócił

uwagi. A właśnie to powoduje najczęściej przestoje. Ropa bowiem załogi, Kierownik jednostki Paweł Ciechanowski nie pozwala na żadne zbędne przestoje. Nawołuje również towarzyszy z innych jednostek bazujących w Ostródzie do walki z marnotrawstwem czasu, wskazując im na wynikające z tej przyczyny straty.

Marynarz Gabriela Ciechanowska chętnie wykonuje każdą pracę, nie należącą nawet do jej zadań. W tych warunkach wykonanie planu majowego nie budziło żadnych wątpliwości. Tymczasem... defekt walu napędowego. Holownik musiał pójść na stocznia.

Każdy dzień postoju wydawał się załozie wielkim. Prośili stoczników o przyspieszenie prac, pomagali przy robotach. Nareszcie 23 maja „Łosoś” był gotów. Ale zdawało się, że planu statkowego nie już nie uratuje. Załoga jednak nie zrezygnowała.

Niewiele dni zostało nam do końca maja — zwrócił się Ciechanowski do towarzyszy pracy. Jeżeli nie wykonamy planu, nie będzie to

nasza wina. Będzie to jednak duża strata dla państwa i dla nas.

— „Zawalimy” plan przewozu tratw i tartaku — rzucił Liczmański. — Drzewa jest dużo i powinno być oddalone w terminie do tartaku.

— Nie ma się co zastanawiać — dodał Gabriela Ciechanowska — plan musi być wykonany. Lepiej radzimy, jak mamy to zrobić.

Skrupulatnie obliczono więc wszelkie możliwości, ile drzewa można wziąć na hak, jakie są warunki nawigacyjne nocą na jeziorach mazurskich i kanałach. W ten sposób przekonano się, że plan rzeczywiście można wykonać i że są do tego realne podstawy.

Zaczęła się teraz zawzięta walka o każdą minutę — walka o plan. Nie obawiano się ciemnych nocy, wąskich prześięci i braku zastępstwa. Kierownik, motorzysta, marynarz pracowali w miarę sił. Marynarz stawał do steru, aby kierownik przespał się godzinę lub dwie, a kierownik zastępował motorzystę.

Załoga „Łososa” plan majowy przewoziła z nadwyżką, przepływając w 5 dniach sto siedem i pół godziny.

To nie sztuka mobilizować innych i wskazywać im błędy — mówił Ciechanowski, meldując o wykonaniu planu. Udowodnił nam własną pracę, że mimo poważnych trudności, plan mogliśmy wykonać przed terminem.

S. J.

## Gliwicy portowcy pracują dobrze, a jednak...

PORT w Gliwicach — do najsilniejszej na południu wysunięty punkt przeladunkowy na odrzańskim szlaku wodnym łączącym Śląsk z portem morskim w Szczecinie. Przybywają tu ze Szczecina barki, przywożące rudę żelazną i inne towary potrzebne dla Górnego Śląska. Płynięcie stąd w górę Odry węgla — bogactwa ziemi Śląskiej. Wazny to port, a jednak... od 3 miesięcy nie wykonuje planu przeladunkowego.

Jaka jest tego przyczyna? Portowcy często zastanawiają się nad tym zagadnieniem.

Przebieg dzieł portowej znajomości pod troskliwą opieką robotników i są zawsze gotowe do eksploatacji. Człowiek dąży do: Edward Kozłowski, Edward Górski i Alojzy Duzek potrafią sprawnie wykonać 180 proc. normy. Niezależnie przeladunkowe portu są nawet znacznie większe, niż przewiduje tego-roczny plan.

Rozwija się również ruch racjonalizatorski. Na przykład w warsztatach, czyli tzw. portowym technicznym wprowadzono kilka usprawnień. Najciekawsze z nich zasługuje tow. Stanisław Haas.

W motorze elektrycznym utrwały się podłaz pracy stłru, wyrzucanie, nieodpowiednie konstrukcyjne osie. Motor powinien otrzymać nową os. A wiadomo, fabryka przeladunkowa są pracą, długo trzeba by więc czekać na przewidziane kolektorator. I koszt duży, około 10.000 zł. Haas opracował i zastosował osi własnego pomysłu. Jak wykazały próby, jest ona wytrzy-

malniejsza od fabrycznych. Tym sposobem naprawiono już 3 motory. Dzięki temu przeladunki nie uległy zahamowaniu.

Prawda, są kłopoty z podstawianiem wagonów. Portowcy, załogi barki i holowników dobrze znają i cenią tow. Dwuceta, który zajmuje się organizacją przeladunków. Już długie lata pracuje on w gliwickim porcie i zawsze wzorowo wywiązuje się z powierzonych mu zadań. Mimo to, zdarzają się postoje barki, bo obsługi kolejowa nie jest w stanie podstawić w ustalonym czasie wagonów, zamówione do załadunku barki. Nie ma w tym złej woli załadowców stacji Gliwice-Port. Tow. Dwuceta i załadowca Władysław Hleczak radzi, jak usunąć te bolączki. W chwilach na stacji przeladunkowej w Gliwicach skłócając podstawiał zamówione wagony, aby tylko przyspieszyć ich obrot. Właśnie dyrekcja OKP w Katowicach ma na zlecenie dla portu gliwickiego portu i trudności, jakie napotyka gliwicy kołozet. Ale i to nie jest zasadniczą przyczyną niewykonania planu.

Wice co? Portowcy widzą tylko jeden główny powód. Brak stałego i ciągłego ruchu taboru pływającego, a w związku z tym, brak przeladunków. Właśnie więc na alarm. Dyrekcja Żeglugi na Odrze winna usprawnić pracę taboru pływającego i dopnieć w ten sposób robotnikom w realizacji miesięcznych planów przeladunkowych.

STANISŁAW WRONISZEWSKI  
Korespondent



III

portowcom, że tylko droga zohobowiązuje można sprawnie obsługiwać statki. Nadobne oddziały żegludgi chętnie więc podejmują wyzwania. Ponadto zobowiązały się zaopatrywać statek podczas ruchu we wszelkie potrzebne materiały. W ten sposób umożliwiono załozie bezprysankowa nawigację. Na ciągłości ruchu „Ruslan” zyskuje około 14 godzin w każdym rejsie.

Dalszym osiągnięciem ruchu rusztanowskiego było usprawnienie pracy dyspozytorów. Już w drodze dyspozytorzy wręcają załozie holownika plan — rozkaz, w którym podane są wymiary transportu, ciężar itp. Załoga zaś, zanim dojdzie do portu, na tej podstawie przeprowadza potrzebne obliczenia związane z holowaniem, rozważa plan rejsu i przygotowuje odpowiednie swoje jednostki. Podchodząc do tratwy czy pociągu barki robi jedynie przegląd i bierze je na hol.

„Ruslan” holuje ładunki przekraczające nawet ponad 60 proc. planowanej normy, wykorzystując w ten sposób w możliwie największym granicach niegł jednostki. Mimo takiego obciążenia zwiększono jeszcze o 16 proc. szybkość posuwania się tratw. Uzyskano to dzięki dalszemu usprawnieniu posługiwania się łolami, mianowicie przez bezpośrodkowe podnoszenie — po przejściu pod mostem, podczas gdy poprzed-

ni, robiono to dopiero po przepłynięciu 50 km.

Jednym z najważniejszych momentów sprawniej pracy jest celne zorganizowanie współzawodnictwa. Rusztanowcy docenili też ważną rolę — jak już wspomnieliśmy — szeroko ją stosują. Wprowadzili więc współzawodnictwo z Hłaskami i portowcami. Wzywają ponadto inne jednostki, które również zastępowały rusztanowskie, a mianowicie z pierwszych h/p „Aum”, h/p „Warowski” i inne.

Przeorganizowano również współzawodnictwo na własnym statku, wprowadzając je między poszczególnymi wachlami. Zastosowano więc specjalny dziennik, w którym prowadzi się ściśle obliczenia, związane z holowaniem, rozważa plan rejsu i przygotowuje odpowiednie swoje jednostki. Podchodząc do tratwy czy pociągu barki robi jedynie przegląd i bierze je na hol.

Wyloniono również komisję współzawodniczą, która rozstrzyga wszelkie wątpliwości i zatwierdza ostateczne wyniki.

Załoga „Rusłana” systematycznie szkoli się zawodowo i politycznie, wie bowiem, że uświadomienie polityczne daje gwarancję realizacji planów gospodarczych, a podniesienie kwalifikacji zawodowych ułatwia i usprawnia pracę. Zdobycie świadomości politycznej nie zacie-

miano do własnego grona, ale objęto nim także Hłasków i barkarzy, Hłasków „Ruslan” ma właśnie na hoku. Partyni, komandosi i bazyrtyni członkowie załogi przeprowadzają na barkach i tratwach rozmowy na tematy polityki międzynarodowej i wewnętrznej, organizują głośnie czytania gazet oraz wieczory pitań. Ta praca polityczna ma doniosłe znaczenie. Zacieśnia ona więzy współpracy między załogą holownika, Hłaskami i barkami, wskazuje im w stronę celów, a partyni wzmacnia jeszcze bardziej i tak już zwarty kolektyw „Rusłana”. Dewiza załogi stała się teraz — pomagać jeden drugiemu, troszczyć się o towarzysza, dźwigić się z nim doświadczeniami i postadami wiodącymi.

Każda trudniejsza decyzja dotycząca rejsu, podejmowana jest wspólnie przez kpt. Bugajewą i sztabianów Łucką i Karłową. Każda decyzja dotycząca pokładu lub maszyn podejmowana jest również przez załogę kolektywnie.

Wytężony wysiłek w wspólnej, oparła na przemysłowych zasadach praca już w pierwszym miesiącu realizacji planu stacjonarskiego, dała doskonałe wyniki. Załoga „Rusłana” zaoszczędziła 184 godziny czasu, 8 ton paliwa, a plan wykonała w 224 proc.

Realizując zadania rusztanowej stała przekraczając normy obciążenia, normy szybkości ruchu z ładunkiem i normy wydajności. Najlepiej mówią o tym cyfry: „Ruslan” uśrednił w czerwcu wykonanie normatywnych technicznych w górę rzeki — 119,8 proc. w dół — 136,4 proc. w dół — 119,4 proc. w dół — 116 proc. w dół — 116,4 proc. na dole z suchym ciężarem — 184 proc. z ładunkiem — 202 proc.

# Ster na samokrytykę

## Zalogi maszynowe statków walczą o oszczędności a inspektorat techniczny nie

Rozwijające się coraz bardziej w zapasach PLO, a zapas wystarczających na wiele lat znajduje się na statkach naszej floty, zamieniając się w makulaturę. Są za to nowe formularze, za które zapłacono bądź co bądź pokąsną sumę pieniędzy.

Jaka jest opinia mechaników na statkach?

Okazuje się, że wprowadzono tak nieznacznie ilość poprawek w porównaniu z poprzednio obowiązującym formularzem, że po odpowiednim skorygowaniu starego można by go stosować w dalszym ciągu bez zbędnego wydatku.

Taką jest opinia mechaników, którzy swoją codzienną ofiarną pracą, troską o bezawaryjną pracę maszyn i poprzez samoremonty walczą o najdrobniejsze oszczędności i obniżkę kosztów własnych eksploatacji.

Zapytujemy inspektorat techniczny PLO, czy walka o oszczędności obowiązuje tylko załogi?

E. P.

## Administracja i Rada Zakładowa PRGIP w Szczecinie mało dbają o bezpieczeństwo i ochronę pracy oraz o sprawy bytowe załogi

Komisja Morska WRN w Szczecinie interesuje się działalnością przedsiębiorstw portowych, żeglugowych, rybackich i tych wszystkich, których praca wiąże się z morzem.

W dniu 5 ub. m. tow. tow. Józef Kubaszewski i Leon Piwosz, prze prowadzili z ramienia Komisji kontrolę gospodarki w Przedsiębiorstwie Robót Ciepłowniczych i Podwodnych w Szczecinie.

Przeprowadzona kontrola wykazała znaczne, wprost karygodne niedociągnięcia na odcinku BiOP. A oto niektóre z nich: w szafkach tereno wych brak weży przeciwpożarowych; instalacja elektryczna nie jest zabezpieczona — niezakryte wyłączniki i gniazda mogą być przyczyną wypadku; tablica rozdzielcza jest pokryta grubą warstwą kurzu, a taka sama tablica w sto larni nie jest w ogóle zabezpieczona. Czy w tak „dogodnych” warunkach jest trudno o pożar?

Na tym jednak nie kończy się lista zaniedbań. Płac przed kuźnią jest tak zawalony śmieciem, że poruszanie się po nim należy do nielada wyczynów. Na skutek nie-



ku bieżącym zgłoszono tylko 5 dzie ci na kolonie letnie w porównaniu z 60, które korzystały z kolonii w roku 1951.

Oto przykłady niedbalstwa i braku troski administracji i rady zakładowej o najistotniejsze potrzeby pracownika. Ten stan rzeczy musi ulec radykalnej zmianie.

Administracja i rada zakładowa PRGIP w Szczecinie muszą posta wić bezpieczeństwo, ochronę pracy i troskę o sprawy bytowe załogi na należytych poziomach.

Józef Konieczny  
Korespondent

## Ekspozytura Żeglugi na Wiśle w Bydgoszczy zle podeszła do sprawy urlopów wypoczynkowych

Zalogom barek stojących w w. tow. Leona Rumowskiego, Gdąnsku podano do władz mości treść pisma z którego wyni kało, że są one odpowiedzialne za magazynowaną masę towarową i że niedopuszczalne jest pozostawianie ładunku bez opieki.

Tow. Paweł Kurek z barki „Z 2016” i tow. Leon Rumowski z barki „Z 2096” zastanawiali się, czy to zarządzenia i z całą pieczęcią oświadczenia powie rzonych ich opiece ładunek.

Tymczasem jeszcze w styczniu tow. Kurek otrzymał z Ekspozy tury Żeglugi na Wiśle w Bydgoszczy zawiadomienie, że od 1 lutego br. otrzymuje urlop i ek wiwalent za przepracowane nie dziele i święta. Barka stoi za dawa na magazynie Odeleś od ładunku nie można. Jak więc wykorzystać 25 dni urlopu?

Podobnie przedstawiała się spr-

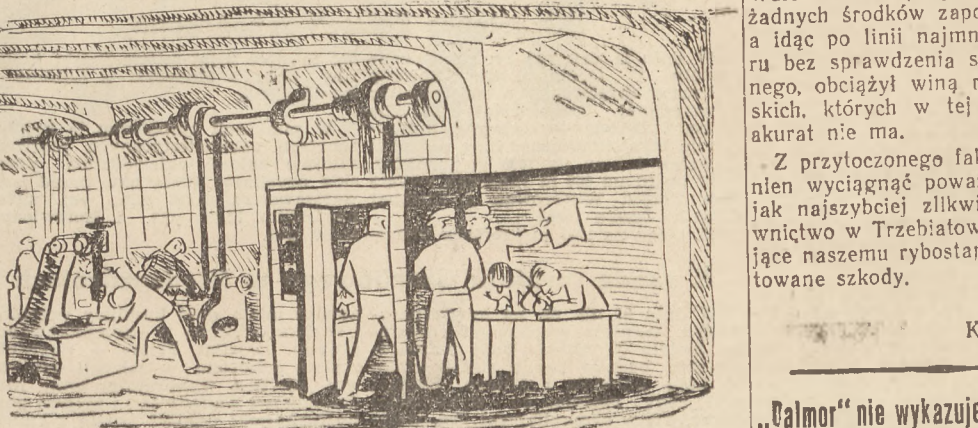
## Brak zabezpieczenia tarliska spowodował stratę jednej tony certy

W połowie maja br. Centralny Zarząd Rybacki w Warszawie a. wny gospodarz tych wód nie intera resuje się w ogóle sprawą zarybia- Ministerstwa Żeglugi, że rybacy nła na Redze, co skwapliwie wyko- rzystała ludność miejscowa i wyni- wali na rzece Redze tarliska certy, szczyła tam ponad tonę cennego tarliska certy.

Centralny Zarząd Rybacki w Warszawie winien zainteresować się i dotyczyć nie rybików morskich, się tą sprawą i wyciągnąć w sto- sunku do winnych zaniedbania su- ryby.

## Investycje muszą być przemysłane

Gdy pracownicy Remontowej Ob- sługi Statków w Gdyni zwraca- ją uwagę dyrekcji wzgl. rady za- kładowej na niedociągnięcia w dzie- dzinie urządzeń socjalnych, otrzy- mują zawsze tę samą odpowiedź: ciasne. Jako przykład może służyć Nie warto nic zmieniać, bo w naj- bliższym czasie otrzymamy nowe mieszczenniu o wymiarach 3 x 3 x 3,6 m, w tym czasie bez przerwy cze- rech ludzi, którzy przyjmują co-



W świetle tych wyjaśnień nie można dopatrzeć się słuszności de- cyzji w sprawie urządzenia pomie- szczeń biura technicznego wew- natrz budynku hali maszyn. Wybu- dowanie tego „pomieszczenia w po- mieszczeniu” kosztowało wiele pie- niędzy. Koszty będą tym większe, że — jak zapewnia dyrekcja — bu- ra zbudowane są na kilka tygodni i ulegną rozbiórce.

W. H.  
Korespondent

## ZPPZ w Szczecinie musi otoczyć większą opieką działalność rady zakładowej bazy świnoujskiej

Świnoujska baza rybacka sto- cza wina nowowzbranej rady (ka- dencja jej rozpoczęła się dopiero w kwietniu br.). Zawinił tu przede wszystkim Zarząd Okręgu ZPPZ w Szczecinie, który widocz- nie nie docenił jeszcze sytuacji, nie interesuje się pracą rady i nie u- dzielil jej jeszcze żadnych konkre- tnych instrukcji i wskazówek.

Czy można więc dziwić się, że rada zakładowa pozbawiona opieki i kontroli — tak niezbędnej na o- becny etap — nie rozwija wła- ściwej działalności?

Czas najwyższy, aby Zarząd Okręgu ZPPZ w Szczecinie zdał so- bie sprawę, że zbliżający się sezon śledziowy jest dla bazy zasadni- czym egzaminem jej sprawności i aby poświęcił jej więcej uwagi.

Wysiłki rady zakładowej muszą być kierowane bezpośrednio i z bliska przez Zarząd Okręgu, na te- renie którego znajduje się jeden z najważniejszych morskich obiek- tów Planu 6-letniego — który ma zaopatrzyć kraj w rybę (mak).

## ZPPG winien zainteresować się wartownią na Westerplatte

Każdy, kto udaje się na teren dy po wszystkich kątach. Sciany i sufit wyglądają swym doprowadza- w Nowym Porcie, przechodzi przez ją do „czarnej rozpacz” a wielka plana nad pięciem uzupełnia smu- dliwidy widok zaniedbania. Ażebym jednak do wszystkiego zobaczyć, trzeba by na wartownię pomyślano po to, mocno wyteżać wzrok, gdyż świa- tło dzienne przez nieumyte chłby od roku szyby słabo dociera do wne- trza wartowni.

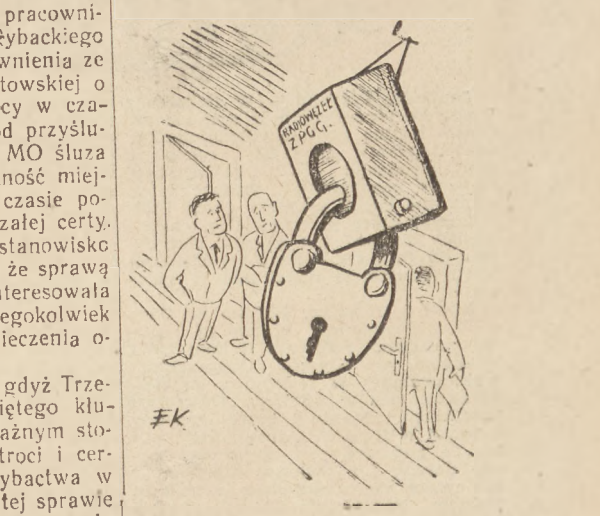
Apelujemy do ZPPG, aby jak naj- być utrzymywane w czystości. Tego szybciej doprowadził wartownię do jednak o tej wartowni powiedzieć stanu używalności. Trzeba aby nie można.

Całe jej „umeblowanie” stanowi przysłówie „jak cię widzą, tak cię mają” miało w odniesieniu do ZPPG obskurny stół, koława ławka i sta- znaczenie dodatnie

mak

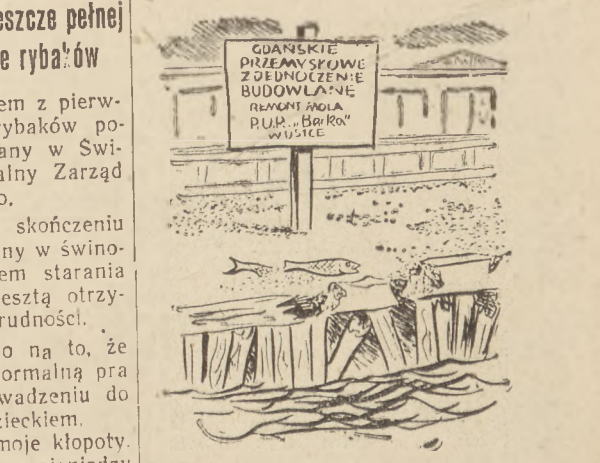
## Dlaczego?

... w Wydziale Przeladunków Ma- sowych ZPPG w Włocławku od dłuższego czasu są nieczynne glo-



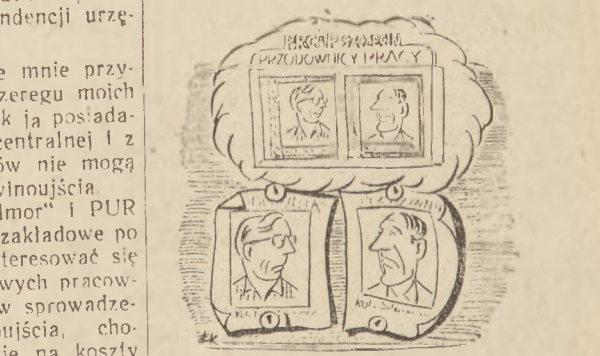
— Sławomir Kurek, Edward Umie- czeński i inni wodniacy z barek bydgoskich nie otrzymują wynagro- dzenia za brakujących członków załogi, mimo że nowy system pla- cy to przewiduje?

... Gdańskie Przemysłowe Zjedno- czenie Budowlane przeprowadza o-



... pracownicy fizyczni działu po- łowców PUR „Odra” w Świnoujściu nie otrzymali dotychczas mydła za m-c kwiecień br? Magazyner twier- dzi, że go zabrakło, ale czy rzeczy- wiście tak jest?

... w PRGIP w Szczecinie brak la- blic i gablot współzawodnictwa pra-



cy, a administracja i rada zakła- dowa nie dbają zupełnie o popu- laryzowanie wyróżniających się pra- cowników?

Jerzy Neuman  
Korespondent

## ŚLADEM naszych interwencji

REMONTOWA Obsługa statków w Gdyni donosi, że w stołówce wpro- wadzono wydawanie posiłków na dwie zmiany (notatka pt. usprawnić pracę stołówki ROS” w n-rze 11(33)).

ZARZĄD Okręgu ZPPZ w Gdyni zawiadamia, że o/p „Bytom” otrzy- mał powielać w dniu 11. 6. 52 r. (notatka pt. „Bytom” czeka na powielać” w n-rze 11(33)).

MORSKI Urząd Rybacki w Gdyni wyjaśnia, że wszelkie próby klu- sownictwa rybackiego są ścigane i karane z całą surowością (arty- kuł pt. „Otoczyć większą opieką rybaków łodziowych” w n-rze 9(31)).

REMONTOWA Obsługa Statków w Gdyni donosi, że pracownicy od- powiedzialni za sprzęt przeciwpożarowy zostali ukarani (notatka pt. „Więcej dbałości o sprzęt przeciwpożarowy w ROS” w n-rze 10(32)).

ZAKŁADY Eksploatacji Kruszywa w Bogumilowie zawiadamiają, że klub racjonalizatorski istnieje, a słaby rozwój ruchu racjonal- zatorskiego spowodowany jest opieszałym załatwianiem wniosków przez ko- misję usprawnień przy dyrekcji KZEK w Krakowie (notatka pt. „Dla- czego?” w n-rze 10(32)).

MIEJSKI Handel Detaliczny w Świnoujściu donosi, że opóźnienie re- zultatu i wydawania tuszów w sklepie wielobranżowym w War- szawie nastąpiło z winy Pow. Zakładu Mięsnego w Włocławku i W.P.U.S. (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 10(32)).

PREZYDIUM Miejskiej Rady Narodowej w Świnoujściu wy- nika, że niezabezpieczenie studzienki wodociągowej powstało z winy pracowników kanalizacyjnych i przeprowadzona po ukaraniu się notatki kontrola usunęła zaniedbanie (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 10(32)).

# Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Janikula, Giżycko — W związku z Waszą korespondencją w sprawie remontu silnika na h/m „Radomianka” zawiadamiamy, że próby odbiorcze przeprowadzone pod obciążeniem wypadły negatywnie i wskutek tego silnik nie został przyjęty przez PRS. Stocznia, która przeprowadza uzupełniający remont nie zgłosiła dotychczas do PRS ponownego terminu odbioru. Czuwajcie nadal nad tą sprawą.

Edward Bezmiłan, Krosno n. Odry — Korespondencje Waszą pt. „Nida” najlepszy holownik Rejonu Dróg Wodnych w Krośnie Odrzańskim wykorzystaliśmy w jednym z najbliższych numerów „Stylu”. Natomiast notatki pt. „Cienie i blaski gospody ludowej w Krośnie Odrzańskim”, mimo że napisana jest naprawdę bardzo dobrze nie wykorzystaliśmy, gdyż nie wiąże się tematyka z naszym piśmie. Nadsyłając do nas notatkę omawiającą osiągnięcia załóg, niedociągacie i braki w Waszym zakładzie pracy.

Jan Henclewski, Swinoujście — List Wasz dotyczący sygnałów komunikacji promowej w Swinoujściu był słuszny. Zawiadamiamy, że sprawa ta została już ostatecznie załatwiona. Tablice orientacyjne sygnałów promy zostały usunięte i obecnie w komunikacji międzybrzegowej wprowadzono sygnały za pomocą dzwonka.

Stefan Bajorek, Szczecin — Chętnie zamieszczamy notatki sportowe korespondentów. Jednak musicie opierać w nich konkretne fakty, wyniki, daty, wyniki i nazwiska wyróżniających się sportowców.

W. J. i S. J. z Pionek — Dziękujemy Wam za miły list. Szkoła, która Was interesuje, obecnie nazywa się Technikum Budowy Okrętów. Nauka w niej trwa 4 lata. W tym

## Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport...

### Święto Kultury Fizycznej

W dniu 21 ub. m. rozpoczęło się Święto Kultury Fizycznej, ważne wydarzenie w Warszawie, na stadionie AWF z udziałem kadry lekkoatletycznej.

Ożywiło się przed Złotem życie sportowe w naszym kraju. Poważnie wpływ na to ożywienie wywarła praca i zarządów ZMP, które zrealizowały zadania wynikające dla nich z Apelu Złotowego w dziedzinie kultury fizycznej i sportu. Należy to pogłębić prace zetemowską ze sportowcami i organizacjami sportowymi, pobudzać ich inicjatywę do podejmowania zobowiązań złotych, nieść pomoc w realizowaniu tych zobowiązań oraz osobistą postawą dawać przykład dobrej pracy sportowej.

Coraz większy udział ZMP-owców w życiu sportowym kraju i stała praca ogólni ZMP ze sportowcami, to poważny wkład w wychowanie młodzieży, sprawnej do pracy i do obrony Ojczyzny.



marynarze o/m „Warszawa” w wolnych od zajęć chwilach ćwiczą się w podnoszeniu ciężarów

### Sportowo-strzeleckie zawody o mistrzostwo PO „Służba Polsce” zakończone

W dniu 21 czerwca br. zakończone zostały V Ogólnopolskie Zawody Sportowo-Strzeleckie o mistrzostwo Powiatowej Organizacji „Służba Polsce”.

W punktacji zespołowej w konkurencjach lekkoatletycznych pierwsze miejsce zajęło wojewódzstwo gdańskie uzyskując 12.884 pkt., przed woj. warszawskim 12.602 pkt., woj. zielonogórskim 12.508 pkt. i Katowicami 12.407 pkt.

W biegu na 500 m junaków zwyciężyła Teresa Witterówna z Zielonej Góry w czasie 1:24,1. W biegu na 1000 m junaków pierwsze miejsce zajął mistrz Polski juniorów Henryk Kupczyk z Lublina w czasie 2:40,5.

W punktacji zespołowej w konkurencjach lekkoatletycznych pierwsze miejsce zajęło wojewódzstwo gdańskie uzyskując 12.884 pkt., przed woj. warszawskim 12.602 pkt., woj. zielonogórskim 12.508 pkt. i Katowicami 12.407 pkt.

### X runda turnieju szachowego w Międzyzdrojach

W dniu 21 ub. m. na międzynarodowym turnieju szachowym rozegrano została X runda. Duże zainteresowanie budziła partia przodownika turnieju Balaneta i Milewa. Balaneta przegrał z Milewem, co wyłożyło Milew, który skomplikował grę, wciągnął przeciwnika w zasadkę i wygrał. Była to pierwsza przegrana Balaneta. Makarczyk odłożył partię z Kochem z pionem mniej, zachowując jednakże szanse na remis. Arłamowski w ładnym, pozycyjnym stylu wygrał z Szabo. Partia Siwa — Litmanowicz miała dość burzliwy przebieg i została odłożona w skomplikowanej pozycji. Partia Plater — Grynfeld została odłożona w pozycji remisowej. Kuebart wykorzystał kilka niegłębokości Bakony'ego i wygrał partię. Tarnowski odłożył partię z Bobocem w równej pozycji. Tak samo w równej pozycji została odłożona partia Szły — Gawlikowski. Z turnieju wycofał się Szapiel. Komisja sędziowska anulowała dotychczasowe wyniki Szapiela, ponieważ nie rozegrał on połowy partii.

### Mecz piłkarski o puchar Złotu

W ramach imprez w dniu Święta Kultury Fizycznej rozegrano w Krakowie mecz o puchar Złotu między miejscowym Ogniem a Górnikiem z Radlina. Po nieciekawej grze zwyciężyło Ognio 2:0 (1:0) zdobywając bramki przez Strojnego i Pawłowskiego.

Górnik zagrał słabo, zawiedli szczególnie napastnicy Szleger i Bożek. Najlepszym w drużynie pokonanych był bramkarz Budny.

W zwycięskiej drużynie wyróżnili się Mazur, Kolasa i Pawłowski.

W Częstochowie gościła drużyna seniorów Krakowa, która rozegrała mecz z WKS. Dużyna Krakowa wystąpiła z Jakubikiem, Filkiem, Jabłońskim, Różankowskim, Parpanem i Gracem na czele. W meczu tym uzyskano wynik remisowy 1:1 (0:0). Bramkę dla gości zdobył Gracz, dla WKS — Pyrz.

### CZY WIECIE, ŻE...

#### Góry na dnie oceanów

Dna oceanów nie są jednostajnie płaskie. Przeprowadzone pomiary wykazały, że dna oceanów są tak samo urozmaicone jak lądy: znajdują się tam góry, kotłiny i „wawozy”. Najlepiej zbadany jest Atlantyk. Na jego dnie ciągnie się z północy na południe łańcuch podwodnych gór o wysokości do 3 km. Z obu stron tych gór, na wschód i na zachód znajdują się duże bruzdy mające 5 km głębokości. Bruzdy te są poprzecinane kotłami i innymi łańcuchami górskimi.

Największe „wawozy” na dnach

oceanów czyli tak zwane rowy tektoniczne powstały na skutek zapadnięcia się terenu pomiędzy dwoma biegnącymi obok siebie pęknięciami skorupy ziemskiej. Rowy takie, osiągnęły głębokość 7 km, ciągną się wzdłuż wysp Tonga i Karmadec, Wysp Japońskich, a także w poprzek Karolin. Kolo Filipin rowy te dochodzą do 10,5 km pod poziomem morza. Jeżeli moglibyśmy przenieść i umieścić w tej największej głębi Mount Everest, najwyższą górę świata (8882 m), to nad jej szczytem byłoby jeszcze 1,5 km wody.

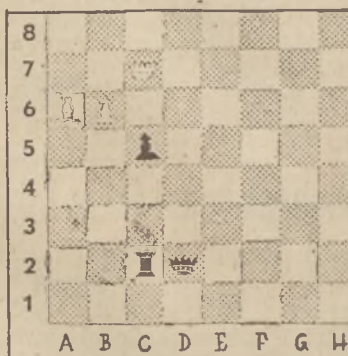
### Szachy

#### ZADANIE NR 3

„Sachové studia” 1941

Czarne: 3 figury Kd2, Wc2, pc5; Białe: 3 figury Kc5, Ga6, pb6. Białe zaczynają i wygrywają.

N-rze 15 zamieścimy rozwiązanie zadania.



### UŚMIĘCHNIJ SIĘ

#### Z wczasów



I na wczasach trudno się ma. Jutrowi odzwyczeć od „mostku”

### Mechanizm pod socjalistyczną opieką Z DOŚWIADCZEŃ ZAŁOGI O/M „Akademik Krylow”

#### 3) (Ciąg dalszy)

Rada techniczna wyznaczyła członków załogi, którzy są odpowiedzialni za mechanizm i urządzenia okrętowe. Uwzględniono przy tym stopień przygotowania i poziom ich kwalifikacji zawodowych. Tak skompletowany agregat jak diesel-dynamo postanowiono przekazać bardziej doświadczonemu motorzystom I klasy I. Wergunowi i I. Szyrokiemu.

Trzeba było również liczyć się z osobistymi życzeniami marynarzy. Na przykład motorzysty W. Jabłoćkin oświadczył, że pragnie urządzenie, przetwarzające wodę morską na wodę słodką, gdyż postawił sobie za zadanie ulepszyć jego mechanizm.

Prośba tow. Jabłoćkina została uwzględniona. Miał on więc możliwość zrealizować swój zamiar.

W maszynowni przygotowane były do przekazania pod socjalistyczną opiekę trzy diesel-dynamy, chłodnica, kotły pomocnicze, dmuchawa kotłowa, iniektor, kompresory, chłodzarka, ewaporator, urządzenie do przetwarzania wody morskiej na słodką, oddzielnik oliwy i rozmaite pompy.

W pierwszej chwili załoga pokładowa nie wykazała większej inicyjatywy. Marynarze byli zdania, że na pokładzie nie ma odpowiednich obiektów do odcienienia ich socjalistyczną opieką.

Praktyka dowiodła jednak bezpodważalność takiej argumentacji.

Za dobre rozwiązanie zadań nagrody otrzymują: 1) Elwira Kilzner, Wrocław. Ogrodowa 8, 2) Kazimierz Stepanowicz, Gdynia, Czerw. Koszyków 47/5, 3) Karol Strzałkowski, Gdańsk-Wrzeszcz, Grunwaldzka 61, 4) Henryk Butkiewicz, Sopot, Ciepła Skłodowskiej 3, 5) Andrzej Sankowski, Gorzów Wlkp., Drzymały 40, m. 6. Książki wysyłamy pocztą.

W styczniu 1950 roku, gdy motorowiec wyruszył w rejs z Bałtyku na Daleki wschód, odbyło się na statku ogólne zebranie załogi, na którym omówiono sprawę zawierania umów o socjalistycznej opiece i uchwalono odezwę do wszystkich marynarzy floty handlowej.

Kapitan motorowca Iwan Piir przedstawił marynarzom, co należy zrobić, aby wykonać państwowy plan przewozów w ostatnim roku powojennej stalinowskiej pięcioletki.

— Dziś zawieramy pierwsze umowy o przekazaniu członkom załogi mechanizmów i urządzeń statkowych pod socjalistyczną opiekę — powiedział tow. Piir. — Wpływanie to niewątpliwie na szeroki rozwój osobistej inicjatywy każdego marynarza, zwiększy jeszcze bardziej odpowiedzialność za powierzoną pracę i wzmocni twórczą współpracę między stachanowcami i pracownikami inżynieryjno-technicznymi. Sprawa honoru każdego z nas jest nieustępliwa walka o spełnienie obowiązków i o techniczny postęp we flocie...

Starszy mechanik odczytał treść pierwszej umowy:

„Włączając się do socjalistycznej współpracy z państwem, o podwyższenie sprawności eksploatacyjno-technicznej i przedłużenie okresu pracy mechanizmów i urządzeń statkowych bez remontu stocznioowego, trzeci mechanik motorowca „Akademik Krylow”, W. A. Komarow przekazuje, a motorzysta I. M. Szyroki przyjmuje pod socjalistyczną opiekę diesel-dynamo nr 1 i po wietrzny kompresor.

Trzeci mechanik W. A. Komarow zobowiązuje się:

- 1) sporządzić dla każdego mechanizmu formularz techniczny, obejmujący wymiary konstrukcyjne, ilość części zapasowych i wymiennych, terminy periodycznych przeglądów, dopuszczalne zużycie części i maksymalne odstęp;
- 2) opracować w oparciu o zasady eksploatacji technicznej instrukcję obsługi diesel-dynamy i nauczyć tow. Szyrokiego korzystania z niej;
- 3) zapewnić przy przeprowadzaniu remontu profilaktycznego, odczynienie kierownictwa i nadzoru technicznego, dostarczyć tow. Szyrokiemu narzędzia, materiały, części wymienne i zapasowe oraz w razie potrzeby, przedstawić mu dodatkową siłę roboczą.

Motorzysta I klasy I. M. Szyroki zobowiązuje się:

- 1) zabezpieczyć bezawaryjną pracę diesel-dynamy i kompresora, przejętych pod socjalistyczną opiekę i eksploatację zgodnie z instrukcją i zasadami eksploatacji technicznej;
- 2) dokładnie zapoznać się z konstrukcją mechanizmów, przeje-

tych pod socjalistyczną opiekę, z ich dokumentacją techniczną, z dopuszczalnym zużyciem i przeprowadzać profilaktyczne przeglądy w wyznaczonych terminach;

- 3) wpisywać do technicznego formularza ujawnione w czasie przeglądu defekty, odnotować wykonaną w czasie profilaktycznego remontu pracę i sporządzić mniej skomplikowane szkice brakujących części wymiennych i zapasowych.

Sprawozdanie z dotrzymania warunków umowy składa się co miesiąc przy podsumowaniu wyników socjalistycznego współzawodnictwa na posiedzeniu rady zakładowej z udziałem przedstawicieli administracji.

Za wzorowe wykonanie przyjętych zobowiązań, administracja może wynagrodzić tow. Szyrokiego środkami, jakie stoją do jego dyspozycji, a w wypadku stwierdzenia w czasie przeglądu niezadawalającej opieki nad mechanizmem — pozbawić go premii.

Umowę zatwierdza się rozkazem kapitana statku.”

Do stołu prezydenckiego podeszli trzeci mechanik W. A. Komarow i motorzysta I. M. Szyroki. Swymi podpisami potwierdzili oni umowę. Następnie umowy podpisał motorzysta I. Wergun, W. Jabłoćkin, A. Strzałowski, cieśla S. Łobyncew, marynarze G. Powod, W. Stabkowicz i inni, a ze strony administracji starszy pomocnik kapitana W. Karasjow i czarny mechanik P. Chasin.

Po tym uroczystym akcie walne zebranie załogi uchwaliło wezwanie do wszystkich marynarzy Bałtyku — o szersze rozwinięcie walki o podniesienie sprawności eksploatacyjno-technicznej drogą obejmowa-

nia przez członków załóg mechanizmów i urządzeń pod socjalistyczną opiekę i o zabezpieczenie terminowego wykonania planu państwowego.

W odezwie „krylowców” czytamy:

„Wielkie zadania terminowego wykonania pięcioletniego planu przewozów towarowych, postawione przed flotą handlową przez partię i rząd, wymagają od radzieckich marynarzy zwiększenia szybkości statków, lepszego wykorzystania ich zdolności przewozowej i przedłużenia okresu eksploatacyjnego jednostek. Tymczasem statki wypadają z eksploatacji i idą na remont mechanizmów i urządzeń dla tego, że obsługa ich nie zawsze odpowiada stawianym wymaganiom.

Z tego powodu jednym z najważniejszych zadań, stojących dziś przed marynarzami, jest dalsze podwyższenie sprawności eksploatacyjno-technicznej statków. Powinniśmy udoskonalać mechanizmy i urządzenia na statkach i przedłużać okres ich pracy.

Uważając za swój patriotyczny obowiązek upamiętnić owymi osiągnięciami produkcyjnymi ostatni rok powojennej pięcioletki, załoga motorowca „Akademik Krylow” postanowiła jeszcze szerzej rozwinąć walkę o wzorowy stan mechanizmów i całej jednostki. Dlatego podjęto na statku bardzo ważne zobowiązanie społeczne — przekazanie członkom załóg mechanizmów i urządzeń statkowych pod socjalistyczną opiekę.

Załoga podejmuje nowe podwyższone zobowiązania na 1950 rok: 1) wykonać roczny plan przewozów towarowych do 5 grudnia — dnia Stalinowskiej Konstytucji;

2) podnieść wskaźnik eksploatacyjny statku o 10 proc. w stosunku do planu;

3) zwiększyć zaplanowaną szybkość techniczną i eksploatacyjną o 3 proc.;

4) przepłynąć 32.000 mil bez stoczniowego remontu głównych motorów;

5) zaoszczędzić 300 ton paliwa;

6) przeprowadzić silami załogi nie które średnie i bieżące remonty o wartości co najmniej 30.000 rubli;

7) zwiększyć ładowność statku o 200 ton drogą racjonalnego przyjmowania paliwa i wody, pełnego wykorzystania urządzeń zmniejszających wodę i właściwego rozmieszczenia ładunków w ładowniach oraz kosztów zdjęć ze statku zbędnego inwentarza.

Załoga prosi zarząd i komitet partyjny żeglugi o włączenie ujętych rezerw do planu 1950 roku i otwarcie dla statku osobnego konta oszczędności.

Wzywamy załogi wszystkich statków Żeglugi Bałtyckiej do pójścia w nasze ślady, do rozwinięcia walki o podniesienie sprawności eksploatacyjno-technicznej, o zwiększenie okresu eksploatacyjnego statku oraz o zwiększenie technicznej i eksploatacyjnej szybkości, o lepsze wykorzystanie zdolności przewozowej statków, jak również o zaoszczędzenie paliwa i smarów.

Odezwą załogi motorowca „Akademik Krylow” została opublikowana w gazecie „Sowieckaja Ballika”. Zapośredniczyła ona nowy ruch we flocie handlowej.

(D. c. n.)