

Sten

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2 15 - 31 LIPCA 1952 NR 14 (36)

Wiech żyje 22 Lipca
DZIEŃ POWSTANIA POLSKI LUDOWEJ
ŚWIĘTO NARODU POLSKIEGO

Wesołaj i DZIŚ

POLSKIEGO MARYNARZA

Rząd sanacyjny idąc na pasku rodzimych i zagranicznych kapitalistów, świat domie rezygnował z rozwoju własnej gospodarki morskiej i własnej floty handlowej. Pomimo możliwości wykorzystania taboru pływającego armatorzy polscy kontrolowani przez kapitał zagraniczny uwiązali nasze statki „na sznurku”. Panom Falterom i Kurzonom wygodniej było brać od swoich zagranicznych kolegów „odszkodowanie” za nie eksploatację statków polskich.

W wyniku takiej gospodarki setki wykwalifikowanych marynarzy siedziało „na biczu”, daremnie zabiegając o pracę. Pływać mogli tylko ci nieliczni, którzy nisko kłaniali się armatorowi i kierownikowi statku.

Postępowi marynarze i portowcy skazani byli na nędzę. Wszelkie próby zbiorowych wystąpień i walki o prawo do pracy i o znośne warunki bytu dławione były gumowymi pałkami granatowej policji, strumieniami wody z samochodów strażackich, szarżą konnej policji i karabinami maszynowymi.

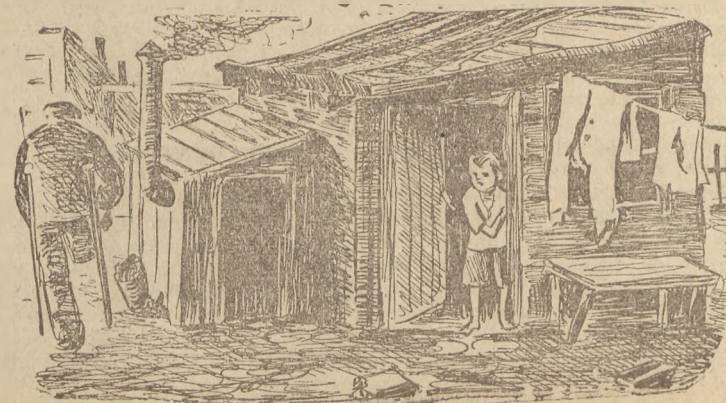
Marynarze i ich rodziny pozbawieni byli pracy, chleba, a często i dachu nad głową. Z „Domu Marynarza” kierowanego przez „sanatorów” korzystali tylko uprzywilejowani, którzy mieli pieniądze na opłacenie pobytu. Było to jeszcze jedno dodatkowe źródło dochodów dla kapitalistów. Gdy komu zabrakło pieniędzy, pozostawało tylko jedno: nocować w porcie pod wagonami, na otwartym polu oksywskim, w lesie na Grabówku lub w najlepszym wypadku skorzystać z gościnności kolegów na statkach.

Życie na statkach było nieprzerwanym pasmem wyzysku załogi przez kapitalistycznego armatora. Członkowie załogi mieszkali i spali w ciasnych niehygienicznych kubiczkach po 10 — 12 osób. Na wiecie statkach nie było nawet mess dla załogi. Marne jedzenie spożywało się tam, gdzie popadło. Przeszarżała ustawa żeglarska nie dawała marynarzom żadnej ochrony prawnej. Dowódca statku, świadome narzędzie w ręku armatora, miał prawo wyrzucić w każdej chwili marynarza na „zbity pysk”, sponiewierać i skopać. Marynarzowi nie wolno było mieć swego zdania. O ochronie zdrowia nie było mowy. Marynarz nie był ubezpieczony na wypadek choroby, inwalidztwa i na starość. Niewielu i to bardziej świadomi korzystali z postępowych bibliotek organizacji robotniczych.

Marynarze nie mogli myśleć o sprowadzeniu do Gdyni lub założeniu własnej rodziny, gdyż za skromną kłitkę w barakach kapitalistycznego Kozłowskiego płacono się 30 zł miesięcznie. Rodziny marynarów pozabawione były wszelkiej opieki, prawa korzystania z lecznictwa społecznego i skazane na samowolę kamieniczników oraz bezwzględne i nieludzkie traktowanie ze strony władz sanacyjnych i granatowej policji. Ich dzieci wychowywały się na ulicy lub włóczyły się po porcie.

* * *

Takie było wczoraj polskiego marynarza, pozbawionego warsztatu pracy i prawa do pracy, marynarza, który w ustroju kapitalistycznym, w ustroju wyzysku człowieka przez człowieka nie miał żadnych perspektyw poprawy bytu. Postępowi marynarze wspólnie z portowcami toczyli nieustanną walkę o rewolucyjną zmianę ustroju, rozumiejąc że jest to zasadniczy warunek poprawy bytu całej klasy robotniczej a tym samym własnego i rodziny.



Dzięki historycznemu zwycięstwu Związku Radzieckiego nad hitlerowską machiną wojenną, jego braterskiej pomocy i głębokim przemianom politycznym i społeczno-gospodarczym w Polsce Ludowej, nastąpił dynamiczny rozwój naszego transportu morskiego i portów. Dziś po 8 latach, w trzecim roku Planu 6-letniego flota nasza jest trzykrotnie większa i bardziej nowoczesna od przedwojennej, a w roku 1955 będzie jeszcze większa. Obsługuje ona nie tylko własny handel zagraniczny, lecz i obroty krajów demokracji ludowej. Marynarze nieustraszeni i z entuzjazmem realizują plany przewozowe. Nie ma dziś mórz i oceanów, na których nie pływałyby statki pod dumną białą-czerwoną banderą.

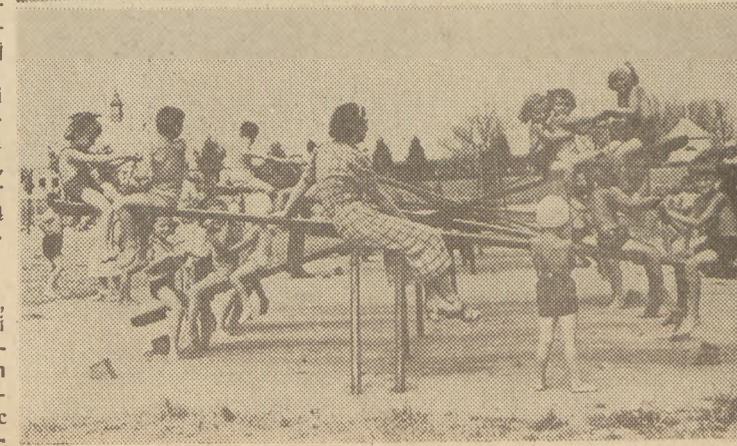
Świadectwem troski naszego państwa o rozwój żeglugi morskiej jest nowa ustawa żeglarska. Zginęło na zawsze widmo bezrobocia, które spędzało sen z oczu marynarzom Polski przedwzręśniowej i które na dale jest najdotkliwszą plagą marynarzy w krajach kapitalistycznych. Dzięki socjalistycznej polityce zatrudnienia zagadnienie stałości pracy we flocie zostało rozwiązane przez utworzenie rezerwy marynarzy.

W przeciwstawieniu do warunków pracy w żegludzie morskiej, panujących u nas przed wojną i dziś w krajach kapitalistycznych, marynarz polski jest otoczony wszechstronną opieką państwa. Władza i ludność zagwarantowała mu i jego rodzinie bezpłatną opiekę lekarską, zapewniła urlop, wczasy, zabezpieczenie na wypadek choroby, inwalidztwa i na starość. We wzorowo urządzonych i prowadzonych „Domach Marynarza” stworzono załogom przebywającym na lądzie, w okresach międzyrejsowych, kulturalne warunki odpoczynku, zapewniono noclegi i pełne wyżywienie za niską opłatą.

Jakże odmienne są obecne warunki pracy i życia marynarzy na naszych statkach. Zamiast ciasnych i niehygienicznych, wieloosobowych pomieszczeń — wygodne kajuty, wyposażone w najbardziej nowoczesne urządzenia. Marynarze otrzymują wysokokaloryczne wyżywienie na koszt armatora. Świetlice statkowe wyposażone w biblioteki, prasę, radio, gry towarzyskie i instrumenty muzyczne stały się ogniskiem życia całej załogi, szkołą podnoszenia kwalifikacji zawodowych oraz uświadamienia politycznego i społecznego marynarzy. Inny jest stosunek dowódcy i oficerów do załogi. Razem z marynarzami stanowią świadomy i zwarty kolektyw, olbrzymie walczące o wykonanie zadań planowych. Przed każdym marynarzem stoi otworem awans społeczny. Dla naszych marynarzy i ich rodzin znikł na zawsze koszmar baraków Grabówka, Pogorza, „meksyków” Chylonii. W Polsce Ludowej budownictwo mieszkaniowe dostarcza im coraz więcej nowoczesnych mieszkań, chociażby na wzgórzu Nowółki w Gdyni i domków jednorodzinnych w Oliwie. Dzieci marynarzy korzystają w pełni z urządzeń socjalnych, gdzie otocznię troskliwą opieką lekarską i wychowawczą spędzają beztrosko swoje najpiękniejsze lata.

* * *

Marynarze naszej floty wiedzą, że ich zdobyte społeczne są wynikiem walki polskiej klasy robotniczej przeciwko rodzimym i obcym kapitalistom. Z dumą strzegą honoru i praw polskiej bandery dając wyraz swego gorącego przywiązania do Ojczyzny.





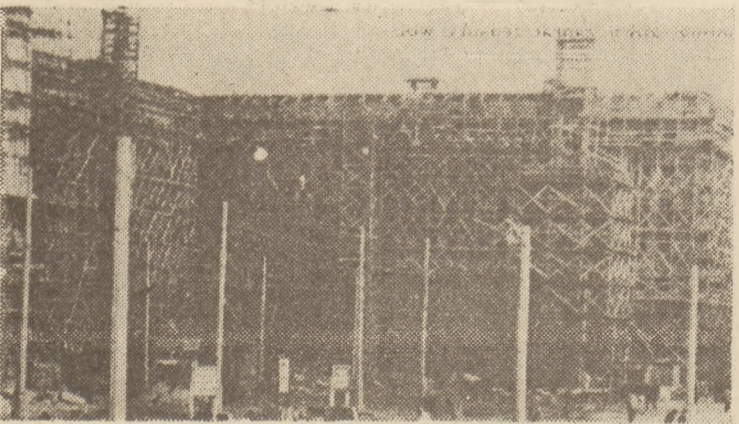
Prof. Joliot-Curie dokonuje otwarcia nadzwyczajnej sesji Światowej Rady Pokoju w Berlinie



Załoga „Ursusa” podjęła jako jedna z pierwszych Czyn Lipcowy i wzięła masę pracujących całego kraju do uczczenia wzmocnionym wysiłkiem 8 rocznicy ogłoszenia Manifestu Lipcowego



Na Krajową Radę Przedmiotową Młodych Pracowników — Budowniczych Polski Ludowej przybyli członkowie Rządu RP z premierem Cyrankiewiczem na czele oraz przedstawiciele KC PZPR



Z dnia na dzień coraz piękniejsza staje się Warszawa, stolica Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — symbol pokojowego budownictwa. W śliskim całego narodu i ludu warszawskiego spoza rusztowań wylania się wspaniałe centrum stolicy — Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa.



Rosną budule socjalizmu w Polsce. Niedawno ukończono w Nowej Hucie montaż ogromnego transportera nitrotytalowego produkcji radzieckiej.



Dzięki konsekwentnej polityce partii i rządu coraz mocniej zaciśnięta się spójność robotniczo-chłopska, dokonuje się socjalistyczna przebudowa wsi polskiej. Na zdjęciu: chłopcy oglądają makietę wzorcowej wsi spółdzielczej.

VIII rocznica Manifestu Lipcowego PKWN

O siem lat mija od chwili, gdy na odzyskanym skrawku Rzeczypospolitej w Lublinie powstał PKWN, pierwsza w dziejach państwa polskiego władza ludowa w Polsce.

W tym czasie Armia Czerwona i walczące u jej boku oddziały Wojska Polskiego druzgocząc potęgę III Rzeszy zwracały wolność ujarzmiłemu narodowi. Zwycięstwo nad hordami hitlerowskimi wiąże się nierozdzielnie ze zwycięstwem Wielkiej Rewolucji Październikowej, w wyniku której Polska odzyskała swą pierwszą niepodległość. Jakaż to była jednak niepodległość? Zdrada burżuazji względem narodu, II Międzynarodówki i prawicowych przywódców PPS względem klasy robotniczej uczyniły Polskę zależną, biedną i słabą.

Glód, nędza, pałka, obozy koncentracyjne były odpowiedzią rządów sanacji na wołanie o chleb i pracę.

Wreszcie 1939 rok. Szosa zaleszczykowska zapelniała się zdrajcami, pozostawiającymi naród polski na łup hitlerizmu. Ciężkie i krwawe dni przeżył rozbitny naród. W mrocznym okresie okupacji jedynym przewodnikiem klasy robotniczej i biednego chłopstwa była Polska Partia Robotnicza, która zagrzewając do walki cały naród, wskazywała drogę wyzwolenia narodowego i społecznego w sojuszu ze Związkiem Radzieckim.

PPR i Armia Ludowa czynnie walcząc z okupantem wzywały cały naród do oporu przeciw jego przemocy.

Rewolucjonści polscy w ZSRR walczyli o te same cele, co PPR w kraju. Ich koncepcje polityczne i ideologiczne zbiegały się z programem PPR. W ZSRR powstaje i dyktuje im T. Kościuszko, a następnie Polski Korpus, który przetrada się w I Armii Polskiej. W pierwszych szeregach tych formacji walczyli zahartowani w walce z rządem reakcji i faszyzmu polscy rewolucjonści, działacze i bojownicy z KPP. Im to przypada największa zasługa w scementowaniu ideowym i bojowym, w zwycięskim marszu żołnierza polskiego od Lenina do Berlina.

Droga do wyzwolenia nie była łatwa. Wymagała hartu i bohaterstwa. Setki tysięcy najlepszych synów naszego narodu ginęło w walce o wyzwolenie Ojczyzny. Klasa robotnicza pod przewodnictwem PPR musiała walczyć nie tylko z okupantem hitlerowskim. Reakcja polska za cenę zdrady narodowej wydawała w krwawe ręce oprawców hitlerowskich takich rewolucjonistów, jak Nowotko i inni. Wyśuwając teorię „dwóch wrogów”, była wyrazicielem obłudnej polityki anglo-amerykańskiej, która świadomie sabotowała drugi front, dążyła do wykrwawienia się ZSRR

w wojnie, do przedłużenia okupacji w krajach pobitych przez hitlerowców, aby ułatwić imperialistom anglo-amerykańskim nową okupację tych krajów, narzucić nowe jarzmo niewoli. Przy ich pomocy reakcja polska mobilizowała wszystkie siły przeciw PPR i odłomom demokratycznym, głosząc teorię „niebezpieczeństwa komunizmu”. Starano się w ten podstępny sposób odciągnąć masę pracującą od jedynie słusznej i wspólnej walki narodu polskiego i narodów radzieckich przeciwko hitlerowskiemu faszyzmowi.

Na przełomie 1943/44 roku powstaje Krajowa Rada Narodowa jako ośrodek przyszłej władzy mas ludowych pod kierownictwem klasy robotniczej. Na czele KRN stał wypróbowany wojownik i nieugięty rewolucjonista towarzysz Bolesław Bierut. Pod kierownictwem KRN walka z okupantem nabrała jeszcze większego rozmachu.

22 lipca 1944 roku powołany został do życia Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Manifest z 22 lipca 1944 roku wydany przez PKWN był programem odrodzonego Państwa Ludowego, obejmującym całokształt zagadnień politycznych, społecznych i gospodarczych.

Krajowa Rada Narodowa i PKWN stworzyły należyte warunki ku temu, by program Manifestu mógł być konsekwentnie wykonywany, by upiory niesławnej przeszłości nie mogły nigdy powrócić, by jakkolwiek możliwie wydrzacić władzę przez burżuazję i obywateli była raz na zawsze przekreślona. Był przeto PKWN nie tylko Komitetem Wyzwolenia Narodowego, ale i społecznym.

Dlatego właśnie Manifest Lipcowy, który zakładał bezwzględna walkę z okupantem i wzmocnienie udziału Polski w rozbiciu hitlerowskich Niemiec, trwały sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim i ustalenie trwałej granicy na wschodzie, przyłączenie ziem zachodnich do macierzy z granicą na Odrze, przekreślenie konstytucji sanacyjnej z roku 1935 jako nielegalnej i narzuconej narodowi i odbudowę państwowości polskiej w oparciu o swobody demokratyczne i równość wszystkich obywateli bez różnicy ras, wyznania i narodowości oraz przeprowadzenie szerokiej reformy rolnej — zapalał serca milionów prostych ludzi, trafiał do umysłów ludu pracującego i uskrzydlał wolę klasy robotniczej stojącej się czołowym i produkującym czynnikiem narodu.

Znaczenie Manifestu Lipcowego, niosącego wyzwolenie narodowi polskiemu i wyzwolenie społeczne olbrzymiej większości narodu polegało na tym, iż tworzył on konstytucyjną całość i był natychmiast rewolucyjnie wcielany w życie.

W tym czasie, kiedy PKWN narysował program budowy nowej Lu-

dowej Ojczyzny, reakcja polska w obawie przed gniewem ludu dopuściła się nowej zbrodni i prowokacji przeciw rodzącej się władzy ludowej, przeciw Armii Radzieckiej. Ta zbrodnia było proklamowanie powstania warszawskiego bez porozumienia się z dowództwem Armii Radzieckiej. Powstanie to kosztowało naród polski 200 tysięcy zabitych i zniszczenie dorobku kultury polskiej. Zdrajcami z kierownictwa AK i delegatury na kraj tzw. rządu londyńskiego chodzilo o niedopuszczenie do współdziałania polskich mas ludowych z Armią Radziecką, chodzilo o własną reklamę i przeciwstawienie się powstającej władzy PKWN.

Po wyzwoleniu całego kraju, naród nasz pod kierownictwem rządu ludowego i partii przystąpił do budowy nowej Polski. Jednak na wyzwolonej ziemi polskiej, dręczonej przez okupanta długo jeszcze nie milkły pojedyncze strzały z za węgla, kierowane przez zdrajców narodu i służusów imperializmu do synów ludu polskiego. W walce o Polskę socjalistyczną oddał swe życie gen. Karol Świerczewski i wielu patriotów. W spuściznie po wojnie pozostały nam zgłiszczona i ruiny.

Kraj nasz od pierwszej chwili korzystał z braterskiej pomocy wielkiego Związku Radzieckiego. Bezprzekładny entuzjazm wyzwolonego narodu pod przewodnictwem partii w szybkim tempie odbudował i podniósł naszą gospodarkę narodową i przemysł. PPR wspólnie z innymi partiami demokratycznymi przystąpiła do budowy aparatu państwowego — naszej administracji ludowej.

Klasa robotnicza natychmiast po wzięciu władzy w drodze rewolucyjnej przeprowadziła nacjonalizację przemysłu i dała chłopu ziemię.

Zagospodarowaliśmy ziemię odzyskaną, zespalać je w jedną całość z macierzą. Ofiarna klasa robotnicza w sojuszu z biednym chłopem, w walce z resztkami niedobitków burżuazji i reakcji rosła, hartowała się, zdobywając coraz większe doświadczenie pracy politycznej, społecznej i gospodarczej. Rost z dnia na dzień autorytet PPR, która od początku była produkującą siłą narodu polskiego. Rozbicie klikki nikolajczykowskiej, zwycięstwo w wyborach, przedterminowe wykonanie Planu 3-letniego — to wspaniałe zwycięstwa rewolucyjnego ruchu robotniczego. Pod przewodnictwem towarzysza Bolesława Bieruta naród polski wstąpił na nową drogę, na drogę socjalizmu. Wytyczony przez Kongres Zjednoczeniowy PZPR Plan 6-letni, który realizujemy w szerokim froncie narodowym, zbliża nas szybkimi krokami do tego celu.

Zadania Planu 6-letniego określili na ostatnim VII Plenum Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej jej przewodniczący towarzysz Bierut mówiąc:

„Zjednoczyć wszystkie siły, nadać im świadomy, planowy kierunek i podnieść zacofany do niedawna byt materialny i siły wytwórcze społeczeństwa na najwyższy poziom, jaki może osiągnąć wolny, wyzwolony naród. Zjednoczyć wszystkie siły narodu, aby w czasie jak najkrótszym przebudować gospodarkę Polski z zacofanej, jednej z najsłabszych w Europie — w przodującą technicznie i jedną z najsilniejszych w Europie. Zjednoczyć wszystkie siły narodu, aby z kraju na wół rolniczy, w którym ziemia dawała — i jeszcze daje nieścisły — bardzo niskie urodzaje (nie dlatego, że jest zła, ale dlatego, że jest uprawiana w sposób przestarzały), uczynić kraj wysoko przemysłowy, kraj żelaza, betonu i stali, kraj maszyn i elektryczności, kraj wysokiej techniki zarówno w przemyśle jak i w rolnictwie, kraj korzystający w pełni ze swych ukrytych dotąd i słabo wykorzystanych, ale bezspornie wielkich bogactw naturalnych, kraj jednolity gospodarczo i kulturalnie, kraj wielkiej metalurgii i wielkiej chemii, kraj żegluga morskiej i portów światowych, kraj wysokich urodzajów i wysokiej kultury. Oto jakie jest zadanie naszego frontu narodowego w walce o pokój i Plan 6-letni. Oto jest wielki program, który nazywa się planem przebudowy gospodarczej, planem uprzemysłowienia Polski Ludowej, Planem 6-letnim.”

Osiem lat zwycięskiej realizacji idei Manifestu Lipcowego PKWN — to wielka droga, którą przeszedł naród polski od dni powstania pierwszej prawdziwej ludowej władzy w Polsce, do nowej Konstytucji, wielkiej karty utrwalonych na zawsze zdobyczy ludu polskiego. Idziemy szybko naprzód, gdyż stanowiący ognio wielkiej rodziny narodów, które złamały panowanie kapitalizmu, gdyż wzięły nas sojusz ze Związkiem Radzieckim, wielkim mocarstwem socjalistycznym i z bratnimi państwami demokracji ludowej.

Realizujemy wiekowe marzenie mas ludu polskiego, tyle wieków gniebionego i wyzyskiwanego przez rodzimych i obcych wyzyskiwaczy. Realizujemy to, za czym tęsknili najlepsi synowie narodu polskiego, wielcy twórcy kultury polskiej, bojownicy niepodległości narodu i wolności społecznej mas ludowych.

Zakładamy fundamenty socjalizmu, ustroju pełnej sprawiedliwości społecznej w Polsce. Na tych fundamentach powstanie wielki i wspaniały gmach Polski, która nie będzie znała wyzysku człowieka przez człowieka, Polski, w której nie będzie miejsca na ludzką krzywdę, niewolę i clemnotę, Polski sprawiedliwej, Polski Socjalistycznej.

W tej pracy nie przeszkodzi nam żaden wróg.

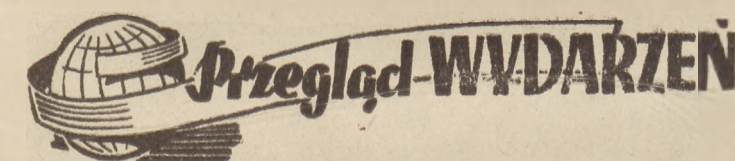
JACQUES DUCLOS NA WOLNOSCI

Po miesiącu organizowania nieudolnych prowokacji i montowania bezpodstawnych oskarżeń rząd Pinay'a pod naciskiem ludu francuskiego zmuszony był zwolnić z więzienia Jacques Duclos, sekretarza Komunistycznej Partii Francji.

Po miesiącu walka narodu francuskiego o uchylenie bezprawnego aresztowania, walka, która stała się wielką ogólnonarodową akcją przeciwko amerykańskiej okupacji, przeciwko faszyzacji Francji, przeciwko deptaniu demokracji i swobód obywatelskich, przyniosła owoce. Z walką tą solidaryzowała się cała postępową ludzkość.

Uwolnienie tow. Duclos jest wielkim zwycięstwem Komunistycznej Partii Francji i ludu francuskiego nad bezprawiem i samowolą rządu Pinay'a, jest zwycięstwem silnego całego świata nad siłami wojny. „Fakt zwolnienia Duclos — pisze dziennik „L'Humanite” — jest politycznym dla godnych pogardy ministrów i ich zagranicznych mocodawców, którzy nakazali jego bezprawne aresztowanie”.

Wydając orzeczenie w sprawie zwolnienia Duclos, francuska Izba Oskarżeń potwierdziła tym samym pełne fiasko wszystkich ohydnych prowokacji rządu zdrady narodowej. Nawet angielska agencja Reutersa przyznała, że francuskie koła rządzące skompromitowały się na całej linii. „Decyzja Izby Oskarżeń — pisze korespondent Reutersa — ...poważnie zaambarasowała rząd francuski. W jawnej sprzeczności z deklaracjami rzeczników rządu, składanymi od wielu tygodni, sąd stwierdził, iż nie ma żadnych dowodów, by Duclos był aresztowany na „gorącym uczynku” działalności, wymierzonej przeciwko wewnętrznej bezpieczeństwu państwa. Decyzja sądu przybierała Pinay'a kredytu”, którego, dodajmy, nigdy zresztą nie posiadał.



Triumf Duclos mobilizuje naród francuski do dalszej nieustępliwaj walki o uwolnienie Andre Stila, marynarza Henri Martina i wielu innych uwięzionych patriotów, do wzmocnienia sił broniących pokoju i do ich zwycięstwa.

PROWOKATORZY

I ołnictwo amerykańskie dokonało w Korei szeregu nowych prowokacyjnych nalotów. M. in. samoloty amerykańskie zbombardowały elektrownie wodne na rzece Jalu-czian, które dostarczają prąd zarówno na teren Korei Północnej jak i przyległych obszarów Chin północno-wschodnich.

Prasa zachodnia Jednomyślnie określa tę brutalną prowokację jako wyraz dążeń Waszyngtonu do kontynuowania i rozszerzenia działań wojennych w Azji, jako nową próbę zerwania rozmów o zawieszeniu broni w Korei, jako środek zastraszenia strony ludowej. W obawie przed światową opinią publiczną koła polityczne i wojskowe USA powstrzymują się od zerwania rokowań rozejmowych, prowadzonych w Panmun-dzon i dlatego mają sę środków prowokacji.

Nową prowokacją polityków i generalów waszyngtońskich wywołała niesłychane oburzenie na całym świecie. Koła reakcyjne w krajach Europy zachodniej nie ukrywają strachu przed opinią publiczną, stanowiąc przeciwłą podsycając wojny na Dalekim Wschodzie. „Niepokój wywołany wyczynami generała Clarka” w Korei — jak to określa reakcyjny „Combat” — jest również wynikiem przekonania że nowe prowokacje amerykańskie przyniosą tylko nowe klęski.

Jakże charakterystycznym odbiciem nastrojów, nurtujących społeczeństwa krajów Europy zachodniej była debata w angielskiej Izbie Gmin. Fakt, że rząd Churchilla zmuszony był zgodzić się na debatę w sprawie koreańskiej wiele mówi o nacisku angielskiej opinii publicznej. Atmosfera w parlamencie brytyjskim była do tego stopnia burzliwa, że zmusiła brytyjskiego ministra spraw zagranicznych Ede-na do oficjalnego wyrażenia ubolewania z powodu niepowiadomienia przez Waszyngton rządu brytyjskiego o zamiarze bombardowania elektrowni na rzece Jalu-czian.

W czasie obrad przed Izbą Gmin odbyła się demonstracja matek i żon żołnierzy brytyjskich, walczących w Korei oraz znajdujących się w obozach jeńceńskich w Korei Północnej. Uczestniczki demonstracji domagały się zerwania z polityką agresji w Korei i szybkiego zawarcia rozejmu.

Czegokolwiek Truman i Clark spodziewali się po swej nowej prowokacji, jasne jest, że próba zastraszenia narodu Korei i Chin skazana jest na słomne fiasko. Spotęgowała ona natomiast w krajach zachodnich opór ludności przeciwko awanturniczej polityce Waszyngtonu.

PARLAMENT POKOJU

Towarzysz Bierut, przemawiając na VII Plenum KC PZPR powiedział o ruchu w obronie pokoju. „Jest to najszerszy, najbardziej masywny, najpowszechniejszy ruch społeczny, jaki istniał kiedykolwiek”. Ruch ten stoi dziś w obliczu nowej sytuacji, nowych zadań. Prze-

dlużająca się wojna w Korei, zastosowanie broni masowej zagłady, odrodzenie militarizmu niemieckiego i japońskiego, metody przemocy godzące w niezależność narodów — budzą niepokój wszystkich ludzi, nawet tych, którzy dotychczas nie dostrzegali niebezpieczeństwa wojny. To właśnie skłoniło Biuro Światowej Rady Pokoju do zwołania nadzwyczajnej sesji w Berlinie.

6 lipca zakończyły się obrady W podniosłym nastroju delegacji, reprezentującej 57 krajów, przedstawiciele wszystkich warstw społecznych, ludzie różnych poglądów politycznych i wyznań jednomyślnie uchwalili: 1) ośrodek do czterech mocarstw i do wszystkich narodów w kwestii niemieckiej, 2) rezolucję w sprawie walki przeciwko reniltaryzacji Japonii, o Japonię demokratyczną, 3) rezolucję w sprawie zakończenia wojny w Korei, 4) rezolucję zatwierdzającą postanowienia Biura Światowej Rady Pokoju, powziętą dnia 1 kwietnia br. w Oslo w sprawie apel przeciwko wojnie bakteriologicznej, 5) apel o zwołanie kongresu w obronie pokoju.

Uchwały Światowej Rady Pokoju przyczynia się niewątpliwie do rozszerzenia zasięgu działania oraz aktywizacji ruchu w obronie pokoju. W tym celu również zostanie otwarty w dniu 5 grudnia br. w Wiedniu Kongres Narodów w Obronie Pokoju.

Rozszerzanie się tego ruchu i coraz to nowe sukcesy w walce o pokrzyżowanie ludobójczych planów amerykańskich dodają bojownikom o pokój sił do dalszej walki. „Mamy podstawy do optymizmu — powiedział prof. Joliot-Curie — ponieważ możemy stwierdzić, że obojętne wojny zaczyna chwiać się w swoich podstawach. W wyniku między wojną i pokojem zdanym na czas obudzi się sumienie świata i stworzy niezaprzeczoną siłę Pokój zwycięży!”



Grupa marynarzy floty handlowej, delegatów na Zlot Młodych Przdowników — Budowniczych Polski Ludowej

STANISŁAW BUKOWSKI
Nacz. Dyr. CZ PMH

Załogi statków PMH współtwórcami i wykonawcami narodowych planów gospodarczych w transporcie morskim

NASZA marynarka handlowa w coraz większym stopniu staje się instrumentem wzmocnienia potencjału gospodarczego i obronnego naszego państwa.

Wykonanie zadań I półrocza III roku Planu 6-letniego w PMH wyraża się w podstawowym mierniku produkcji — tonomilach — cyfrą 109,4 proc. Flota nasza uczyniła dalszy krok na drodze swego rozwoju, który osiągnął w porównaniu z okresem przedwojennym trzykrotny wzrost zarówno w ilości i nośności statków jak i w przewozach towarów.

Na wyróżnienie zasługują statki PLO, które wykonały 108,9 proc. planu w tonach, a 127,3 proc. w tonomilach. Natomiast do osiągnięcia statków PZM należy skrócenie cyklu rejsów przez zwiększenie szybkości maszynowej do 207 mil na dobę w stosunku do zaplanowanej 199 oraz przez zwiększenie szybkości przeładunku do 1200 ton na dobę zamiast zaplanowanej 1020.

Równocześnie wzrosła o 9 proc. w ciągu I półrocza ilość towarów polskich w stosunku do zagranicznych, przewożonych statkami PMH. Linie regularne PMH nadają w kierunkach i częstotliwości rejsów za aktualnym obszarem zainteresowań i najeźdźcą naszego handlu zagranicznego. Przez porty Gdańsk, Gdynię i Szczecin płyną strumieniem miliony ton towarów polskich, czechosłowackich, węgierskich, rumuńskich, NRD i Chin Ludowych. W tym sensie należy uważać za pożyteczny sukces i dowód słusznej drogi otwarcie nowych linii regularnych Szczecin—Gdańsk—Włocławek i innych.

Takie statki, jak „Karpacz”, „Kilinski”, „Jarosław Dąbrowski”, „Piast” z PLO, „Narocz”, „Rataj”, „Elbląg” z PZM przedterminowo wykonały plan I półrocza, powiększając chlubne karty historii floty handlowej. W codziennym, nieustępliwym walce z żywiołami wyrzółli na przodownicy pracy, jak Władysław Kozłowski, Włodzimierz Pokojnik, Antoni Tomasik i wielu innych.

Dzielna załoga PRO wykonała swój plan półroczny w 102 proc. wydobywając nieraz w niebezpiecznych warunkach wraki z dna morza.

Z trudnościami wzrostu, jak brakiem ludzi i pomieszczeń warsztatowych walczyła załoga ROS, która wykonała plan I półrocza w 101,9 proc. przepracowała 75 proc. więcej roboczogodzin niż w tym samym okresie 1951 roku, wykonując w coraz szerszym zakresie remonty na statkach PMH.

ZRÓDŁA OSIĄGNIĘĆ

Wzrost i rozwój naszej floty są wynikiem wielkich przeobrażeń politycznych, społecznych i gospodarczych, dokonanych przez klasę robotniczą w Odrodzonej Polsce. Nowa ustawa żeglarska — dająca środki finansowe na rozwój transportu morskiego, jest wielką kartą praw marynarki — a jednocześnie na białym papierze zapisane obowiązki.

Zródłem siły moralnych naszych załóg, to gotowy proletariacki patriotyzm łączący się niezerwalnie z poczuciem solidarności narodowej i pogłębiającą się świadomością polityczno-społeczną.

Za sukcesami, cyframi i wskaźnikami, milionami przewiezionych ton, miliardami wyprodukowanych ton kilometrów stoi człowiek, który żywa pracą, który jest odpowiedzialny za kierownictwo statków, które winny przed

Wszędzie tam, gdzie łączność kierownictwa z załogami jest na poziomie, mamy duże osiągnięcia. Świadomość członków załóg, że są współtwórcami i wykonawcami narodowych planów gospodarczych na odcinku transportu morskiego, zrodziła falę zobowiązań dla uczczenia 60-lecia Prezydenta Bolesława Bieruty, na cześć 1 Maja i Święta Odrodzenia, które wyzwały nowe zasoby energii i twórcę inicjatyw marynarki dla sprawnego wykonania przewozów. W toku ich realizacji wprowadzono nowe, wyższe formy współzawodnictwa w oparciu o doświadczenia radzieckich towarzyszy. W coraz szerszym zakresie załogi przeprowadzają samoremonty oraz przejmują mechanizmy i urządzenia statkowe pod socjalistyczną opiekę. Załogi „Mikolaja Reja” i „Narwika” zastosowały, idąc śladem radzieckiego tankowca „Moskwa”, wykres pracy statku. Pracownicy na morzu i lądzie, na pokładach i maszynowniach rozwijają swoją wiedzę fachową i inteligencję dla usprawnienia, uławnienia i racjonalizowania pracy.

Wysilkowi załóg towarzyszy szeroko rozwinięta działalność organizacyjna, partyjnych, związkowych i kół ZMP, które operatywnie kierowały pracą załóg, jak np. na statkach: „Karpacz”, „Narwik”, „Bytom”, „Wawrzawa” i innych.

BLĘDY I DROGI ICH USUNIĘCIA

Fakt sprawniejszej i wydawniejszej niż w roku ubiegłym pracy przedsiębiorstw PMH nie może być powodem do samouspokojenia, lecz winien stać się bodźcem do nowych, jeszcze większych osiągnięć.

Pierwszym zadaniem jest walka z biurokratyzmem, który nie został jeszcze wyeliminowany z pracy naszej administracji. Załatwianie spraw technicznych, zaopatrzenie w finansowych i kadrowych odbywa się często „za biurkiem”, w powolnym nieskoordynowanym lub „na smycz” załogi pism, instrukcji i poleceń. Władz administracji ze statkami nie może ograniczać się do doradczych inspekcji i doradztwa, należy znaleźć formę stałej współpracy, zapewniającą wymianę doświadczeń i kolektywne pokonywanie trudności.

Bez zeznacznym błędem minibusu okresu był brak ożywczego uchwycenia rozwoju współzawodnictwa pracy i racjonalizacji we flocie i to zarówno z winy administracji jak i związku zawodowego. Na skutek tego wiele cennych, nowych metod pracy, stosowanych przez załogi naszych statków handlowych nie wywierają jeszcze decydującego wpływu na wskaźniki techniczne i eksploatacyjne PMH. Przy wprowadzaniu nowych jeszcze nieskonfrontowanych z życiem form pracy należy wytypować statki doświadczalne, aby nie wprowadzać chaosu do rytmiki pracy statków.

Na odcinku eksploatacji obserwujemy jeszcze niewykorzystaną zdolność przewozową statków, nadmierną ilość dochodzącą do 22 proc. przebiegów balastowych, w pogoni za „robieniem” ton, za efektywnymi zdobytymi za cenę wzrostu kosztów własnych.

Na 100 dni eksploatacji przeciętne statki znajdowały się w I półroczu tylko 51 dni w morzu, a 49 dni w portach. Widać z tego, jak poważne rezerwy przewozowe możemy uruchomić przez zwiększenie obrotów statków i skrócenie ich pobytu w portach. Ważne zadanie przypada tu załogom i kierownictwu statków, które winny przed

przybyciem sztawerów odpowiednio przygotować statki przez odkrywanie lub i klarowanie bomb. Z zadania tego statki nie zawsze wywiązywały się należycie, wychodząc z założenia, że należy to do obowiązków portu.

W zakresie organizacji pracy należy w drodze umów uregulować stosunki z przedsiębiorstwami współpracującymi, a w szczególności z „Polfrachtem”. Niezbędna rzecz jest uzgadnianie planu rejsów z portami dla zapewnienia potrzebnej ilości robotników portowych, szybkościowej obsługi i skrócenia postoju statku.

Poważne straty statkodni powodują awarie, spowodowane niedostateczną konserwacją urządzeń i nieodpowiednią obsługą. Statek „San” w ciągu kilku miesięcy miał aż cztery awarie na sumę 80.000 zł. Wprawdzie w porównaniu do I półrocza ub. r. notujemy w odniesieniu do całej PMH spadek awaryjności zarówno co do ich ilości i stopnia, lecz dążeniem załóg winna być przede wszystkim ich eliminacja, a nie tylko ich obsługa, tak kosztownego, w szczególności, jak dobra społecznego.

Dalsze zastrzeżenia budzi polityka plac, sprawa tak zdecydowanie postawiona na VII Plenum KC PZPR. Istniejący w PMH system wynagradzania nie zachęca do zdobywania większych kwalifikacji, nie jest powiązany z wydajnością pracy i nie uwzględnia w dostatecznym stopniu różnicy wysiłku załogi na krótkich i długich rejsach. Znalezione słuszne systemu plac, oparte go na wynikach pracy, stanowiącej zachętę w zdobywaniu wiedzy fachowej, uwzględniającego odpowiedzialność stanowiska i wysiłek marynarza — jest zadaniem na przyszłe półrocze.

Plan floty w II półroczu wzrasta o 22 proc. w tonach, 21 proc. w tonomilach w stosunku do I półrocza. Dla jego zrealizowania i sprawniejszego przebiegu należy przede wszystkim zapewnić PMH samowystarczalność na odcinku remontów. Dlatego powiększenie i rozbudowanie ROS i zwiększenie zakresu jej pracy jest sprawą palącą. Przedsiębiorstwo to winno w całej rozciągłości spełniać rolę pierwszego zaplecza technicznego floty, umożliwiając równocześnie ściślejszą koordynację planu i harmonogramów.

Szeroki rozwój współzawodnictwa przyczyni się do przełamania trudności i błędów. Trzeba, aby ZPZR i administracja PMH nie ograniczały się tylko do rejestrowania różnych form współzawodnictwa pracy we flocie, lecz analizowały je, upowszechniały, produkowały metody pracy i kierowały ruchem współzawodnictwa pracy. Mobilizacja załóg do walki o bezawaryjne pływanie, o wykorzystanie zdolności i błędów. Trzeba, aby ZPZR i administracja PMH nie ograniczały się tylko do rejestrowania różnych form współzawodnictwa pracy we flocie, lecz analizowały je, upowszechniały, produkowały metody pracy i kierowały ruchem współzawodnictwa pracy. Mobilizacja załóg do walki o bezawaryjne pływanie, o wykorzystanie zdolności i błędów. Trzeba, aby ZPZR i administracja PMH nie ograniczały się tylko do rejestrowania różnych form współzawodnictwa pracy we flocie, lecz analizowały je, upowszechniały, produkowały metody pracy i kierowały ruchem współzawodnictwa pracy.

Aparat KO, kierując się w swej codziennej pracy uchwałami VII Plenum winien oddziaływać na załogi w duchu świadomego podnoszenia dyscypliny pracy, często jeszcze niestety zaniedbywanej. Organizacje partyjne, kształtując obywatelskie moralno-polityczne naszych załóg, pogłębiając ich świadomość społeczną, przyczynia się do zwarcia łańcucha marynarskich i zaostrej ich wole walki o przedterminowe wykonanie zadań.

Czyn Lipcowy PMH przyspiesza wykonanie planów przewozowych

ZALOZI statków naszej floty handlowej z entuzjazmem podjęli się tu remontu win

dejmują i realizują zobowiązania dla uczczenia 8 rocznicy Manifestu Lipcowego. Szczególnie poważny jest udział młodzieży marynarskiej, która dla uczczenia Złota Młodych Przdowników włączyła się w nurt współzawodnictwa lipcowego.

W ruchu złotowym młodzieży utrwalają się nowe metody współpracy wodnictwa pracy we flocie. Młodzież i starsi walczą o wykonanie planu przewozowego, otaczając socjalistyczną opieką mechanizm i urządzenia statkowe, przeprowadzając samoremonty.

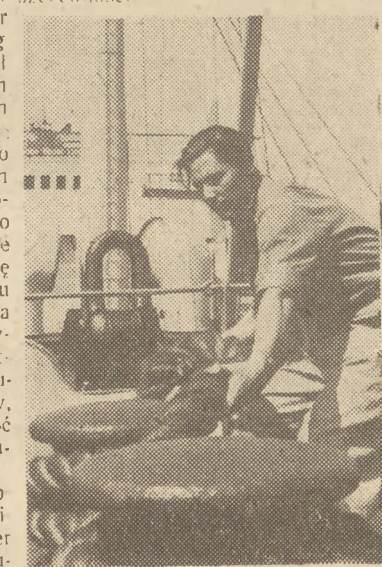
W Cynie Lipcowym wyrosli nowi przodownicy pracy. Na statku „Narwik” wyróżnił się ZMP-owiec Bogdan Derewicz, który zmobilizował załogę do konserwacji wadliwych i manewrowych, własnym przykładem zachęcając młodzież do szybszego i lepszego wykonania zobowiązań. Przed przystąpieniem do zadania porozumiał się on z I oficerem i kolektywnie określono normy szacunkowe na wykonanie poszczególnych prac. Konserwację każdej windy powierzono jednemu z młodzieży przewidując na tę pracę 10 roboczogodzin. Praca nie była łatwa, windy pokrywała warstwa rdzy, którą trzeba było ostatecznie wytrzeć z brudu i smarów, zamieniając i wreszcie pomalować czarną farbą. W ten sposób konserwowano 12 wind.

Czynny udział w realizacji zobowiązań załogi brali również kapitan statku Stanisław Janus i oficer KO Antoni Duszyński, którzy służyli marynarzom radą i zachęcali ich osobistym przykładem. Kol Derewicz jest przodownikiem pracy i weźmie udział w Złocie. W ostatnim rejsie został awansowany z mł. marynarza na as pokładowego. Na statku „Puck” załoga maszynowa stosując kompleksowe oszczędzanie metodą Korabielnikowej zmniejszyła zużycie oliwy maszynowej o 50 proc. ZMP-owiec z maszynowni kol. kol. Możdżyński i Ko-

sela podjęli się tu remontu win

dy statkowej. Załoga o/p „Curie Skłodowska” w Cynie Lipcowym przeprowadziła remonty w maszynach na pokładzie i w pomieszczeniach załogowych. Na wykonanie tych prac zużyto 795 roboczogodzin. Jednocześnie skrócono podróż o 6 dni. Wartość ogólna czynu załogi przekracza 61.000 zł.

Załoga o/m „General Walcr” wykonała we własnym zakresie poważne prace remontowe oddziałając szczególnie M in. przeprowadzono generalny remont silnika elektrycznego, przysparzając tym 32.000 zł oszczędności.



Tow. Bogdan Derewicz

Załoga maszynowa o/m „Przyjaźń Narodów” zakonserwowała i umocowała na tablicach wszystkie zapasowe części silnika głównego i windy elektryczne, przyjęte ze stoczni oraz zaoszczędziła w podróży 5.-30 ton ropy przez umiejętne wykorzystanie pracy silników i kotłowni. Załoga pokładowa tego statku zobowiązała się przepracować

180 roboczogodzin przy konserwacji pokładu. II mechanik tow. Kazimierz Sykuta przeprowadził szkolenie teoretyczne i praktyczne załogi maszynowej.

Wartość prac remontowych i zadań przewozowych wykonanych w ramach zobowiązań lipcowych wyniosły na: o/m „Piast” — 43.480 złotych, o/m „Batory” — 30.140 zł, o/p „Hel” — 47.600 zł, o/m „Lechistan” — 11.455 zł.

Na podkreślenie zasługują zobowiązania podjęte przez załogi Polskiej Żeglarki Morskiej. Załoga o/p „Jedność Robotnicza” podjęła długofalowe zobowiązanie wykonania zadań 3 roku Planu 6-letniego w znacznym dla swego statku w terminie skróconym i z przekroczeniem zadań statku przez jego stałą techniczną gotowość do eksploatacji i akcje samoremontów, skrócenie postoju jednostki w remoncie średnim przez utrzymanie mechanizmów w dobrym stanie technicznym oraz skrócenie postoju w portach krajowych przez zaciśnienie współpracy z administracją PZM, załoga mi portu szczecińskiego i brygadami warsztatowymi ROS-u.

Załoga o/p „Jedność Robotnicza” wezwła wszystkie pozostałe jednostki do podjęcia apelu i wzmożenia wysiłku dla przedterminowego wykonania zadań 3 roku Planu 6-letniego we flocie.

Wartościowe zobowiązania podjęły i zrealizowały również załogi: „Krakowa”, „Kolna”, „Pstrzowski”, „Narocz” i wielu innych.

Wartość zobowiązań lipcowych i złotych podjętych i wykonanych przez załogi statków PMH w postaci dodatkowych ton przewiezionego towaru, zwiększonego obrotu statków, skrócenia czasu ich postoju i obsługi, usług remontowych i konserwacji mechanizmów, maszyn i urządzeń przeprowadzanych przez marynarzy przekracza 1 milion zł oszczędności.

Tymi osiągnięciami załogi naszej floty witają Święta Odrodzenia i Złota Młodych Przdowników Pracy ku zobowiązała się przepracować w Warszawie.

Administracja PMH i Związek Zawodowy powinny przenieść do floty uchwały Krajowej Rady w sprawie oszczędności paliwa

DZIEKI poważnym osiągnięciom oszczędnościowym załogi o/p „Narwik” znalazła się w pierwszej dziesiątce produkujących załóg naszej floty handlowej.

W czasie cztery i pół miesięcznego rejsu zmniejszono zużycie węgla o 1.160 ton, oliwy o 985 kg i wody słodkiej o 435 ton w stosunku do normy oraz skrócono podróż o 19 dni. Na zaoszczędzonym paliwie statek wykonał dodatkowy rejs z Rotterdamu do Lulei i do Gdyni, przewożąc ponad 10 tysięcy ton rudy ponad plan. Są to więc wyniki, które świadczą o dobrej metodzie pracy załogi, zwłaszcza maszynowej.

Na czym ta metoda polega?

W kłopotliwym statku spotykamy wielokrotnego przodownika pracy FMH palacza tow. Macieja Bilskiego. Serdeczne przywitanie i już za chwilę rozmawiamy o sprawach go spodarkim węgłem na statku. Okazuje się, że tow. Bilski żywo interesuje się tym zagadnieniem i z entuzjazmem mówi o krajowej naradzie w sprawie usprawnienia gospodarki cieplnej i oszczędności paliwa. Wie także o tym, że Związek Zawodowy Pracowników Żegludki od przeszło roku projektuje zwolnienie krajowej rady palaczy i motorzystów floty w sprawie wymiany doświadczeń nad zużyciem paliwa i smarów w PMH i że tak dawno zapowiedziana narada nie może tak dość do skutku. A szkoda — powiada tow. Bilski — przecież nie jesteśmy gorsi od kolejarzy, pracowników elektrowni, hut i gazowni, którzy dzięki planowej wymianie doświadczeń, dzięki szeroko rozpowszechnionemu współzawodnictwu o oszczędności paliwa i ustaleniu właściwych metod opalania przysparzają krajowi znaczne oszczędności. Nasza flota jest poważnym konsumentem węgla, smarów i oliwy i planowa akcja przyniesie również poważne oszczędności i obniżkę kosztów własnych eksploatacji statków.

Na podstawie wypowiedzi w dyskusji można by ustalić generalny plan działań we flocie i upowszechnić doświadczenia przodujących palaczy marynarki handlowej. W naszej flocie mamy już wielu palaczy, którzy nauczyli się racjonalnie gospodarzyć bunkrem. Wiele z nich uzyskało zaszczytne odznaczenia przodowników pracy. Nas więc ta sprawa nie przedstawia się źle.

Zapytując, z czym udamy się na taką naradę?

Przed wszystkim z metodą, dzięki której u nas na „Narwiku” uzyskujemy poważne oszczędności węgla — odpowiada tow. Bilski.

Na wachcie schodzimy w 3 palachy i jeden trymer. Jedną z palaczy kieruje robotą. Przy obejrzeniu wachty sprawdzamy najpierw, czy wszystkie narzędzia ułożone są we właściwym miejscu.

Następnie sprawdzamy ciśnienie pary w kotłach i od razu zabieramy się do czyszczenia palenisk. Robotą trwa od 7 do 10 minut. Statek nasz posiada 3 kotły, z których każdy ma trzy paleniska: dwa górne i jedno dolne.

Po nałożeniu odpowiedniej ilości węgla (tzw. podrutki) przysięgamy do graczowania (równania palenisk). Następnie obserwujemy systematycznie proces spalania i podtrzymujemy taką siłę ognia, aby utrzymać odpowiednie ciśnienie pary.

Podstawową zasadą prawidłowego palenia jest częste narzucanie węgla w mniejszych dawkach i od prawidłowej regulacji dopływu powietrza. Zwykle palacze wolą na rzucić więcej węgla od razu i przez dłuższy czas mieć spokój. Wydaje im się, że w ten sposób napracują się mniej. W istocie tak nie jest. Gruba bowiem warstwa węgla powoduje niezupełne spalanie, skutkiem czego część paliwa uchodzi kominem w postaci gęstego ciemnego dymu, a nadto zapychają się paleniskami, zmniejszając tym samym ciąg. W wyniku, aby dostarczyć wodzie odpowiedniej ilości ciepła i utrzymać ciśnienie w kotłach, trzeba wysypać do paleniska więcej węgla, niż przy prawidłowym paleniu.

Węgiel należy nasypywać do paleniska równą i cienką warstwą tak, aby za był zakryty na całej swej powierzchni. Świeże paliwo dorzuca się wtedy, gdy węgiel już przepalił się należycie, tj. wtedy, gdy z rozrządzonego węgla wydzielają się jasny czysty płomień.

Trzeba przy tym systematycznie sprawdzać ruszły i popielnik, aby w porę dostrzec i poprawie niewłaściwe ustawienie ruszły. Przez zbyt szeroko rozstawione ruszły przelatuje węgiel do popielnika.

Abym proces spalania przebiegał prawidłowo, należy zwrócić szczególną uwagę na dopływ powietrza do palenisk. Spalanie węgla odbywa się w trzech fazach: suszenia, odgazowania i spalania koku. W fazie pierwszej nie potrzeba dużo powietrza, bo właściwe spalanie jeszcze nie następuje. Nadmiar powietrza jest tu więc szkodliwy. W drugiej fazie, kiedy wydzielają się gazy palne, należy zwiększyć dopływ powietrza, pamiętając przy tym, że przez nadmiar powietrza duża część gazów uchodzi do kominu

nie spalona w postaci gęstego ciemnego dymu. W trzeciej fazie, która trwa dłużej niż poprzednie, następuje spalanie koku przy czym zapotrzebowanie powietrza jest mniejsze niż podczas odgazowania węgla. Najwięcej zatem należy dać powietrza wtedy, gdy z narzuczonego świeżego węgla wydobywają się klejny dym. Wskaźnikiem dobrego spalania jest dym uchodzący z kominu. Powinien on być niebieskawy lub bezbarwny.

Dalszym poważnym czynnikiem oszczędności jest socjalistyczna opieka nad kotłami. Kotły trzeba nieustannie badać, aby nie było przecieków i regulować dopływ wody. Każdy palacz wie bowiem, że na skutek uzupełnienia stanu wody w kotłach, kotły stygną. Ponownie rozgrzanie kotłów powoduje niepotrzebną stratę węgla.

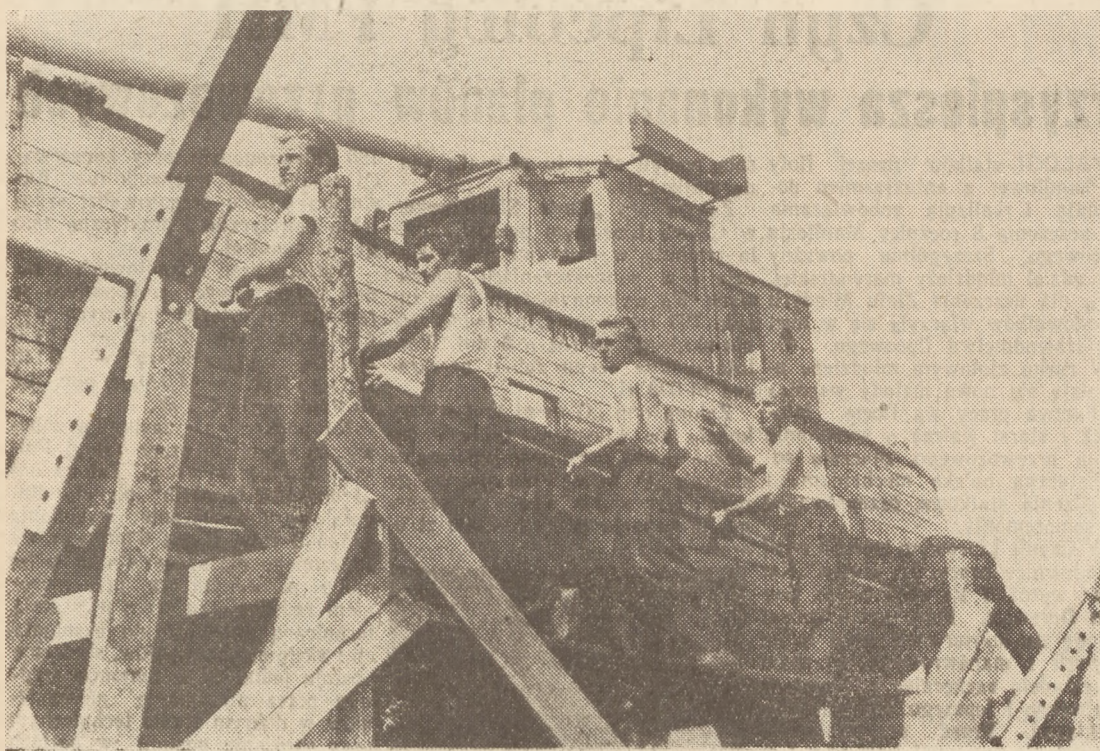
Pewnie oszczędności uzyskujemy przez to, że przeglądamy popielniki i znajdujemy tam niespalony węgiel, ponownie wykorzystujemy. Przy czyszczeniu zaś statki zwracamy uwagę, by nie miala ona w sobie zawartości żaru (węgiel skokowanego), musi być czysta. Przez to nie marnuje się daremnie bunkru.

Racjonalne i oszczędne palenie uzależnione jest w dużej mierze od właściwego ustawienia maszyny głównej — dodaje st. mechanik Stefan Jagliński. Do tego konieczne jest przede wszystkim jej dobra kondycja. Trzeba także ciągle zwracać uwagę na szczelność w rozrządzie pary, tzn. swaków i pierścieni tłokowych. Odpowiednie ustawienie swaków w rozrządzie eliminuje dławienie się pary w cylindrach i wpływa w znacznym stopniu na zużycie paliwa.

Sprawną pracę maszyny i jej dobrą kondycję — to zasługa załogi, która troskliwie pielęgnuje wszystkie urządzenia i mechanizmy statkowe, realizując podjęte zobowiązania socjalistycznej opieki nad jednostką.

W wypracowaniu właściwej metody palenia w kotłach — kończy nasz rozmowa — dopomogli nam artykuly w „Sterze”, zwłaszcza o pracy palacza Szemielowa, zacierpnięte z doświadczeń radzieckich towarzyszy. Trzeba aby podobnych publikacji było więcej, bowiem pomagają one nam w przyswajaniu i stosowaniu przodowniczych metod pracy. Przed wszystkim jednak trzeba wytyczyć właściwy kierunek dla walki o oszczędność bunkru we flocie.

Rozmowę przeprowadził
EMIL PIECHOWICZ



W Rybackiej Bazie Remontowej w Swinoujściu przoduje w pracy brygada młodzieżowa im. Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

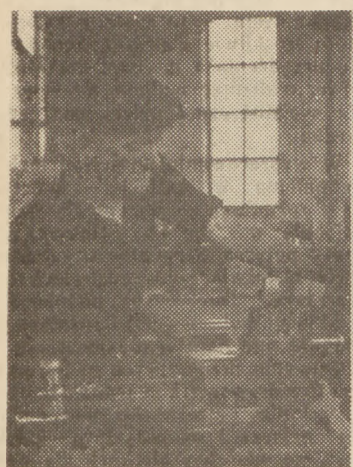
Baza rybacka w Swinoujściu przed sezonem śledziowym

WYSOKIE czerwone budynki bazy rybackiej w Swinoujściu urągają wrogom i wszystkim niedowiarkom. Przed dwoma laty, kiedy rozpoczęto roboty na pustynnych piaskach, wróg szeptał: „Nie z tego nie będzie, nikt tu nie przyjdzie budować, a tym bardziej nikt nie zechce zamieszkać tu na stałe.” Przed rokiem, w dniu Święta Odrodzenia, kiedy pierwszy trawler wyładował rybę złowioną na Morzu Północnym, kiedy uroczyste obchodiliśmy zbliżenie się naszych baz do wydajnych łowisk śledziowych, tamci nie ustawali w swojej robocie: „To tylko propaganda, nie ma żadnej bazy, są tylko same rusztowania, rybacy nigdy się tu nie osiedlą.” W ciągu ostatniego roku próbowali jeszcze kilka razy się zamęt w głowach łatwowiernych i niedowiarków. Rzeczywistość zadała kłam tym wszystkim oportunistycznym teoriom.

Wokół ogromnych budynków bazy, na nabrzeżu, w fabryce szlucznego lodu, w chłodni, w patroszarni i w biurach w gorączkową pracę. Lipiec — to miesiąc ostatnich przygotowań przed rozpoczęciem się dla pracowników bazy egzaminem — przed sezonem śledziowym. W okresie tym bowiem baza przyjeżdża do obrzynie ilości śledzia. Nie może więc zabraknąć soli i beczek, statki muszą być szybko wyładowane i zaopatrywane w łód, paliwo, sprzęt połowowy i żywność.

— Zdajmy — zapewnia nas dyrektor PUR „Odra”. — Przedsiębiorstwa budowlane oddały nam już 80 proc. niezbędnych do przyjęcia tak wielkiej masy ryb robót inwestycyjno-technicznych. Reszta będzie gotowa jeszcze przed szczytem, we wrześniu. Przygotowujemy się „pełną parą”. Szkolimy bednarzy, uzupełniamy zapasy magazynowe, uruchamiamy agregat do ładowania akumulatorów wózków elektrycznych, podnosimy produkcję sieci. Najważniejszym naszym brakiem jest kadry. Ciągłe ich za mało. Robimy więc wszechstronne starania o nowe mieszkania i hotele robotnicze. Kandydatów do pracy zgłasza się wielu, trzeba im jednak stworzyć warunki mieszkaniowe. Tymczasem dekret o przymusowej gospodarce lokalowej w Swinoujściu i Międzyzdrojach praktycznie jeszcze nie wszedł w życie, tempo zaś robót DBOR przy budowie hotelu robotniczego w Warszawie jest nie zadawalające.

Rozmowy z pracownikami bazy uzupełniają nam obraz tutejszych



Pracujący tokarz Rybackiej Bazy Remontowej w Swinoujściu tow. Wojciech Józwiak

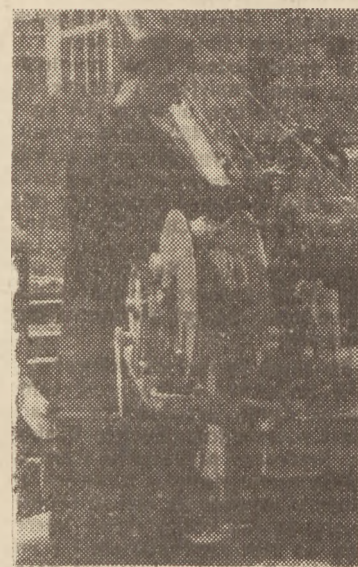
trudności. Są to braki łatwo usuwalne i może właśnie dlatego tak dokuczliwe. Chwilami niedostateczne zaopatrzenie pracowników bazy w jarzyny i owoce, brak gospody ludowej w Warszawie, niesmaczne posiłki w nowotwartym Domu Rybaka, brak skoordynowanej komunikacji wodnej między Swinoujściem a bazą w czasie zakończenia i rozpoczęcia pracy itp. Stan ten świadczy, że Prezydium PRN i MRN, jak również kierownictwo MHD i spółdzielni spożywców nie czują się współodpowiedzialne za harmonijny rozwój największego na tutejszym terenie przedsiębiorstwa.

Poważnym mankamentem jest brak kulturalnej rozrywki po pracy. Świećlice w Warszawie i w Domu Rybaka nie mają dostatecznego wyposażenia. Pisma tu nie docierają, bibliotek brak, a gier rozrywkowych za mało. Nikt się nie zajmuje rozwojem kultury fizycznej, nikt nie sprowadza zespołów artystycznych do Swinoujścia.

— Jesteśmy tu dopiero od kwietnia — informuje nas kierownik aparatu KO tow. Weisla. — Nie zdążyliśmy jeszcze rozwinąć życia kulturalnego pracowników bazy, napotykamy bowiem na pewne przeszkody finansowe, które wiążą nam ręce i odwołują ten moment. Poniżamy ciągle CZRM, jak dotąd — bez skutku. Tym niemniej nie powinniśmy czekać na wszystkie potrzebne urządzenia, lecz rozpocząć robotę zaraz. Szkoda każdej chwili, bo przecież bez szerokiej pracy kulturalno - oświatowej, trudno nam mobilizować pracowników do wykonania zwiększonych zadań produkcyjnych. Zespół pracowników bazy jest młody i różni się w „nim” ludzie. Większość przybywa, aby ofiarne pracować. Jednak część z nich, to ludzie szukający wrażeń, lekkiej pracy i łatwych zarobków i dlatego zdarzają się wypadki bułentstwa, pijanstwa, a nawet sporadyczne co prawda, wypadki kradzieży. Coraz więcej jest jednak ludzi wyróżniających się w pracy. Spośród nich rosną tacy przodownicy, jak brygadziści grupy przeładunkowej Zygmunt Jędraszek, sieciarki Kazimiera Jedra i delegatka na Zlot Młodych Przedowników — Weronika Kowalewska, robotnik przetwórci Marian Polrui, patroszarki — delegowana na Zlot Urszula Kroslicka i Irena Faszczka oraz wzorowi pracownicy umysłowi Włodzimierz Kobasa i Stanisław Sokal.

W montowni sieć spotykamy przy pracy kilku rybaków, którzy oczekują po urlopiach na ponowne zatrudnienie na statku. W Swinoujściu mieszka ich już wielu. Wraz z rodzinami zajmują piękne trzy-pokojowe mieszkania. Część z nich to absolwenci organizowanych na miejscu kursów przysposobienia zawodowego dla rybaków dalekomorskich, reszta zaś przyjechała tu z Gdyni. Szyprówie i rybacy: Sznajder, Niedźwiecki, Syrek, Wolniewicz, Borowski i wielu innych nie żalują przeprowadzki tutaj. Zadowoleni są też z pracy w bazie tacy jej entuzjaści, jak majster sieciarski Grzegorz Paszki oraz absolwent WSHM, obecnie kierownik działu planowania „Odry” — Jan Słowikowski i jego kolega, młody inżynier z Poznania Jan Stróżyna, który pełni odpowiedzialne obowiązki inspektora nadzoru robót chłodniczych i mechanicznych.

Entuzjastów tej wielkiej budowy socjalizmu spotykamy nie tylko w PUR „Odra”, jest ich wielu także w Rybackiej Bazie Remontowej. Jednym z nich jest nowomianowany dyrektor Inż. Janusz Wojciechowski. Rozłącza on przed nami wspaniałe perspektywy rozwoju swojego zakładu pracy: remonty międzyreszty, roczne i czteroletnie jednostek dalekomorskich, budowa ślimu i wielkiej hali obrabiarów, a z czasem także produkcja części wymienionych i mechanizmów okrętowych. Widać dobrze, że w nadchodzącym sezonie nie obejdzie się bez pomocy warsztatowców „Dalmoru”. Ma również zapewnioną pomoc parku maszynowego Zakładu Mechanicznego szczecińskiej Szkoły Inżynierskiej i jeśli tylko cała załoga będzie pracowała tak wydajnie jak brygada młodzieżowa im. Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, to na pewno załogi statków nie będą



Jeremi Kurasiński — to jeden z delegatów młodzieży bazy na Zlot

remontów. W związku z znacznym zwiększeniem zadań bazy remontowej daje się odczuć pewien brak pracowników. Jednak dziesiątki nowych mieszkań w Międzyzdrojach i Swinoujściu oraz hotel robotniczy dla samotnych w pobliżu miejsca pracy oczekują na napływ nowych kadr. Trzeba też odczuwać dla bazy tych łobowców, którzy już w nocy nie gędy pracowali, a odeszli do innych przedsiębiorstw w Swinoujściu w wyniku pierwszych niedociągnięć organizacyjnych.

— Przyjechałem razem z dyrektorem ze Szczecina — opowiada przodujący tokarz bazy Wojciech Józwiak. — Jestem tu dopiero dwa tygodnie, ale tak mi się podoba, że w najbliższym czasie namówię i sprowadzę żonę. Mieszkanie mam, zapewnione, a pracy na pewno nie zabraknie.

Opuszczając Swinoujście jesteśmy przekonani, że szybkie usunięcie drobnych usterek bytowych, stworzenie rezerwy mieszkań dla pracowników, usprawnienie komunikacji i rozwój życia kulturalnego uczynią z bazy nie tylko jedno z najnowocześniejszych i największych przedsiębiorstw rybołówstwa w Europie, jakim baza jest w rzeczywistości, ale i jedną z najlepszych i najprzystajniejszych miejscowości w kraju.

T. W.

Czyn Lipcowy pracowników rybołówstwa morskiego

DLA uczczenia 8 rocznicy PKWN i Złotu Młodych Przedowników — Budowniczych Polski Ludowej — rybacy i pracownicy ładowi rybołówstwa morskiego podjęli wiele cennych zobowiązań, których realizacja wpływa wydatnie na przyspieszenie wykonania planów połowowych, skracając przestoje remontowe jednostek, usprawnia obsług statków w porcie i zmniejsza koszty własne.

Do Czynu Lipcowego włączyli się rybacy z przedsiębiorstw państwowych, spółdzielni i indywidualni ze wszystkich baz i portów rybackich. Wzmoczone ich wysiłki mają zasadniczy wpływ na pomyślne wyniki połowów w lipcu. Rybacy dostarczają więcej ryb, bo przez pomoc warsztatowców w remontach i rozciąganie socjalistycznej opieki nad statkami zwiększają ilość dni połowowych.

Warsztatowcy skracają przestoje remontowe jednostek rybackich. Sieciarki, patroszarki, pracownicy chłodni i fabryki lodu sztucznego, jak również pracownicy umysłowi z działów technicznych, zaopatrzenia i połowów — usprawniają swą pracę, szybciej obsługują statki w porcie. Wprowadzają w życie hasło: „Ład pomaga rybakom”.

O wielkiej popularności Czynu Lipcowego wśród pracowników rybołówstwa morskiego świadczy wymownie dane wzięte np. z „Dalmoru”, który przygotowuje się intensywnie do szczytów połowowych w rozpoczętym już sezonie śledziowym. Ogółem podjęto tu 130 zobowiązań zespołowych i 121 indywidualnych. Do końca pierwszego tygodnia lipca wartość już zrealizowanych zobowiązań przedsiębiorstwa 216 tysięcy złotych oszczędności. Spośród wykonawców Czynu wyróżnia się załoga ługotrawiera „Kania” z szyprem Szczepanem, która już w 123 proc. wykonała swoje zo-

bowiązanie połowowe, a ponadto zaoszczędziła 100 kg oliwy i 1000 kg ropy oraz 400 roboczogodzin, przeprowadzając samoremonty statku w ramach socjalistycznej nad nim opieki. Przyniosło to w sumie 21.793 zł. oszczędności.

Załoga ługra „Korab II” osiągnęła 108 proc. swojego zobowiązania połowowego. Z załogi wyróżnili się: sternik Paweł Cejnowa oraz starsi rybacy Tadeusz Nielphinski i Franciszek Sah. Załoga maszynowa trawlera „Kassiopea” zaoszczędziła 67 ton węgla i 200 kg oliwy maszynowej oraz przepracowała 460 roboczogodzin przy samoremontach swojej jednostki.

Na trawlerze „Rega” przodują: I mechanik Seweryn Ślusarek, II mechanik Feliks Wojciechowski, III mechanik Jan Sarnowski oraz palacz Wojciech Wiśniewski. Frydryk Feghoff i Józef Ziółkowski. Załoga „Regi” przepracowała 670 roboczogodzin przy samoremontach oraz zaoszczędziła 21 ton węgla i 110 kg oliwy maszynowej. W czerwcu trawler ten wykonał plan połowów w 107 proc.

Spośród warsztatowców „Dalmoru” wysunęła się na czoło w realizacji zobowiązań brygada Stefana Kierskiego, która zaoszczędziła 2661 roboczogodzin. Na specjalne wyróżnienie zasłużyli jej członkowie: Marian Rumca, Robert Welland oraz ślusarz precyzyjny Jaskowiak, który wyremontował ze złomu 15 manometrów, co przyniosło naszej gospodarce 1500 zł. oszczędności. Brygada elektryków także dotrzymała przyrzeczenia. Przoduje tam elektryk Edmund Stefani, którego zobowiązanie dało 700 zł. oszczędności. Tak jak w codziennej pracy, tak i w Czynie nie dają się ubliże sieciarki Elżbieta Bobruka, wyrabiająca 207 procent normy, Czesława Kuberna — 196,7 proc. i Wanda Pranszke — 191 proc. normy.

Także wielu pracowników „Arki” zameldowało już o wykonaniu swoich zobowiązań lipcowych. Załoga kutra „Arka 92” — szypier Alojzy Skrzypkowski — zловиła w czerwcu 2 tony ryb ponad plan. Dodatkowo podjęła się ona wykonać plan lipcowy do dnia 22 lipca. Załoga „Arki 121” — szypier Edmund Konkol — wykonała plan czerwca w 115,4 proc. odławiając zamiast 2 ton — 5.600 kg ryby ponad plan.

Młodzi warsztatowcy działu transportowego „Arki” z bazy gdyńskiej zobowiązali się w Czynie Lipcowym przyszyć z pomocą robotników rolnych w Państwowym Gospodarstwie Rolnym — Łebcz, w czasie wyjazdów niedzielnych, uruchomić elewator zbożowy oraz transporter wraz z dmuchawą, który zastępuje pracę 10 ludzi. Sieciarki Palczykowska i Pawłowska przyszyły na święto 22 lipca wyreperować 5 włoków zniszczonych w 40 — 60 proc. W dniu 8 lipca mogły już zameldować: „Wykonaliśmy zobowiązanie w 140 proc.”

Rybacy indywidualni z bazy Władysławowa nie pozostają w tyle. Załogi 10 kutrów postanowiły przekroczyć znacznie do 22 lipca plan miesięczny, a rybacy z 11 jednostek znajdujących się w remoncie pomagają warsztatowcom w pracy celem wcześniejszego rozpoczęcia połowów.

W krótkim artykule niesposób wymienić wszystkich przodujących w Czynie Lipcowym ludzi rybołówstwa morskiego, tym bardziej że realizacja podjętych zobowiązań jeszcze trwa, a codzienne meldunki wskazują coraz to nowe zespoły i jednostki.

Okres Czynu Lipcowego stał się w rybołówstwie morskim szkołą nowego stosunku do pracy. Rybacy i ładowcy uczą się przełamywać trudności i coraz bardziej ofiarnie walczyć o plan i obniżkę kosztów własnych.

Śmiało i udana inicjatywa „Arki”

Na okres wzmogonych połowów na Głębi Bornholmskiej zorganizowano bazę w Uście

W PIERWSZEJ dekadzie czerwca rybacy „Arki” z bazy gdyńskiej mieli słabe wyniki połowowe. Skarzyli się na brak ryb na uczęszczanych przez nich łowiskach. Jednocześnie rada serwisowa podążyła, że najlepsze połowy odbywały się na dalekich łowiskach koło Bornholmu. Aby je wykorzystywać trzeba było się do nich przybliżyć. Kierownictwo „Arki” powzięło śmiałą decyzję: przerzucić do Ustki kutry z Gdyni i Władysławowa. W oparciu o brygę „Korabie” utworzyła tam „Arka” swój nowy oddział.

Realizacja całego zamierzenia rozpoczęła się od pracy politycznej z rybakami, którą poprowadziła organizacja partyjna, rada zakładowa i aparat KO. Już w dniu 18 czerwca 28 kutrów „Arki” wyładowało w Uście rybę złowioną na Głębi Bornholmskiej. Wśród nich było 11 kutrów z bazy gdyńskiej, reszta zaś z Władysławowa.

Na przybycie floty czekała w Uście brygada patrośzarska składająca się z 32 kobiet i 8 mężczyzn, pogotowie techniczne w sile 4 pracowników oraz grupa przeładunkowa licząca 22 ludzi. Kierownictwo nowej bazy zleciła dyrekcja „Arki” energicznemu kierownikowi wydziału połowów — Stanisławowi Tomczakowi.

W Uście zorganizowano hotel robotniczy dla delegowanych tu czasowo pracowników „Arki”. Śniadania i kolacje mieszkańcy Ustki przygotowywali sobie sami, natomiast na smaczne i obfite obiady chodzili do Domu Rybaka.

W każdą środę i sobotę wracali kutry z 3-dniowych połowów zespołowych na łowiskach bornholmskich. Osiągane dzięki pracy w zespołach wyniki rybaków arkowskich — niejednokrotnie sięgały one 9 ton na kuter z jednego rejsu — zachęcały 8 załóg ze spółdzielni „Jedność Rybacka” i 6 kutrów rybaków indywidualnych do wychodzenia na połowy pod Bornholm i do wyładunku w Uście.

Dla ekipy pracowników ładowych „Arki” zaczęły się trudne dni walki o sprawne przyjęcie ryby. Często prace przy patroszeniu i ładowaniu ryb przedłużała się znacznie ponad 8 godzin. Jednak załoga ładowa „Arki” w Uście zdążyła egzyniarować pracę. Brygada patrośzarska podjęła na cześć święta 22 lipca zobowiązanie odebrania w dwie niedziele oraz w soboty po godzinach pracy dodatkowych 30 ton ryby. Już w dniu 12 lipca zobowiązanie zrealizowano w 110 procentach.

Swoją bazę w Uście „Arka” do brzo zorganizowała. Ekipa warsztatowców, wyposażona we własny warsztat mechaniczny zainstalowany w dużym samochodzie ciężarowym, usuwała drobne uszkodzenia kutrów. Z podręcznego magazynu sieciowego rybacy mogli pobrać włoki nowe i wyreperowane. Dowieziony z Gdyni zapas lodu zapewniał dobrą konserwację ryby na kuterach i przed wysyłką w głąb kraju. W każdą sobotę rybacy z Władysławowa wracali z połowem do swego macierzystego portu, natomiast gdyńskich odwożono z Ustki specjalnym autobusem PKS na odpoczynek świateczny do domu.

W początkowym okresie pracy bazy nie wszystko odbywało się po myśli kierownictwa. W pierwszym dniu wyładunku tj. w środę 18 czerwca odbiór ryby nie szedł tak sprawnie jak przewidywano. Na no wym terenie i w innych warunkach technicznych niż w Gdyni miała ekipa ładowców nie nadążała z odbiorem wielkiej masy ryb. Zle też wykorzystali krótki odpoczynek oddaleni od swoich rodzin rybacy. Niektórzy z nich nadużyli alkoholu, co spowodowało opóźnienie wyjęcia kilku kutrów w morze.

Na zwolniane masowo pracowników ładowych kierownictwo bazy omówiło trudności w pracy i usunęło szereg usterek technicznych, które ją hamowały. Dyrekcja „Arki” wyłączała również surowe konsekwencje w stosunku do niedyscyplinowanych rybaków. W ten sposób szybko usunęło zasadnicze przeszkody w pełnym wykorzystaniu nowej bazy.

W dniu 12 lipca przybyli, jak zwykle w sobotę, kutry gdyńskie do Ustki. Wyniki połowowe na Głębi Bornholmskiej były już coraz gorsze. Jednocześnie rada serwisowa donosiła, że najlepsze połowy osiągały rybacy na Ławicy Środkowej. Nadszedł więc dzień i kłódnicy bazy w Uście — trzeba było przerzucić wszystkie kutry do Władysławowa.

Dw „Arki” tow. Vetter, oficer KO Rożankiewicz i kier bazy tow. Tomczak udają się więc do rybaków na kutry, aby omówić sprawę jak najszybciej wyjechać na nowe łowisko i zmienić bazę.

— Zonę na mnie czeka w domu — odpowiada na propozycję dyrektora szypier „Arki 88” Juliusz Detlaiff. — Mam także kilka spraw do załatwienia w Gdyni. Zresztą niech mówią załoga. Czy chcecie wyjść jeszcze dziś, na Ławicę Środkową i wyładować rybę we wtorek we Władysławowie?

Motorzysta Antoni Redzimski i rybak Józef Łukaszewicz długo się nie zastanawiają, wiedzą przecież, w

że ryba na nich czekać nie będzie. Zgadniają się wyjść w morze, wykorzystując na odpoczynek najbliższy wtorek.

— Ja też jadę — wtrąca rybak Bolesław Miazga — ale proszę bardzo o powiadomienie o tym mojej żony, bo chciała ona jutro wyprawić chrzciny.

— Wstąpię więc i do mojej żony, żeby się nie niepokoiła — kończy całą sprawę szypier Juliusz Detlaiff.

— Przysięgam zawiadomić Wasze żony. Dziękuję całej załodze za gotowość natchmiasłowego wyjazdu na połów.

Szyper Augustyn Szymacher wraz z całą załogą „Arki 86” nie wahają się ani chwili — wychodzą. Załoga „Arki 127” z szyprem Edmundem Rechmanem jest także gotowa do wyjazdu na połów.

Załoga kutra „Arka 81” uzależnia swój udział w wyprawie od uzupełnienia stanu załogi. Kierownictwo przyrzeka w ciągu godziny zamustrować z rezerwy brakujące członka załogi. Motorzysta Eugeniusz Szponarski kończy krótką dyskusję słowami: „Plan trzeba wykonać, bo w kraju czekają na rybę. A im więcej złowimy, tym więcej będzie nasze zarobki”.

Wiadomość o likwidacji bazy w Uście dotarła już do załogi ładowej.

Zostało nam ostatnie 3 tony ryb do wyładunku — informuje nas czuwająca nad jakością pracy patrośzarska Jadwiga Groth. — W realizacji naszego zobowiązania wyróżnili się Gertruda Konkol i Teresa Marszał. W Uście poznałyśmy się lepiej i zaprzyjaźniły, dlatego też dziewczęta opuszczają ją z żalem. Mimo, że praca tu nie była lekka, nikt się nie ociągał i znaczenie podniosła się dyscyplina pracy. Tylko czasem tęskniłyśmy za Gdynią — za porządkami w naszej patroszarni, ponieważ hala manipulacyjna „Korabia” jest zaniedbana. Liczne dziury w podłodze i ciężkie wózki utrudniały nam pracę. Przez nieudolność załogi „Korabia” w dostarczaniu lodu na kutry i dla nas bywały też krótkie przestoje. Jednak pobyt w Uście będziemy wspominać długo i mile.

Przedsięwzięcie „Arki” było celowe i dobrze zorganizowane. Zwiększono znacznie odłow, rybacy przełamałi w sobie niechęć do opuszczania bazy macierzystej. Doświadczenia zdobyte w połowach zespołowych oraz w organizowaniu bazy w pobliżu najwydajniejszych łowisk nauczyły załogę „Arki” operatywnie przezwyciężać trudności w walce o pełną realizację planów połowowych.

(w)

TADEUSZ DĄBROWSKI

Dyrektor Naczelny Zarządu Portu
Gdańsk-Gdynia

Nasze zadania w walce o plan II półrocza

PLAN transportowo-finansowy Zarządu Portu Gdańsk-Gdynia ilościowo związany ściśle z planami naszego handlu zagranicznego, jak również planami tranzytu czeskiego, węgierskiego i NRD, rośnie w sposób planowy i dlatego tym ważniejsze stają się zadania poprawy jakości pracy — bezustanną poprawą wszystkich wskaźników planu naszego przedsiębiorstwa.

Od powołania Zarządu Portu Gdańsk-Gdynia upływa trzeci rok, będący jednocześnie trzecim rokiem Planu 6-letniego. W tym czasie załoga Zarządu Portu osiągnęła szereg poważnych sukcesów. Osiągnięcia te związane są z bezustannym wzrostem świadomości socjalistycznej całej załogi portu, a w pierwszym rzędzie jej głównego trzonu — robotnika portowego oraz obsługi dźwigów i sprzętu zmechanizowanego.

W swej codziennej walce załoga realizuje wezwolenia zadania postawione przed naszymi portami — przyspieszenie odprawy statków, obniżenie kosztu, wzrost wydajności pracy.

Przeciętny czas odprawy statków został poważnie skrócony. Czas zaoszczędzony wyniósł w I kwartale br. 46 proc., w II kwartale 52 proc. czasu dozwolonego.

Uzyskanie tych wyników możliwe było w oparciu o doświadczenia zebrane przy szybkościowej obsłudze stosowanej coraz szerzej w naszych portach. Np. przy statku „Poznań” zaoszczędzono 52 godziny, przy statku „Jedność Robotnicza” — 73 godziny, przy statku „Surikow” — 57 godzin.

Decydujące znaczenie dla mobilizacji załogi posiadała praca przodków robotników, jak sztafety Edward Gładczuk wykonujący 202 proc. normy, Maksymilian Potulski — 191 proc. normy, Zygmunt Hajduki — 165 proc. normy, trymer Alfons Stobinski — 169 proc. normy i wielu innych. Podciągają oni za sobą z każdym dniem liczniejsze zastępy dorównujących im i prześcigających ich nowych przodowników pracy. Toteż wydajność mierzoną wartością usług w cenach niezmiennych na jednego zatrudnionego wzrosła na przestrzeni bieżącego półrocza o 4 proc., w stosunku zaś do 1949 r. o 21 proc.

Sukcesy to spowodowały poważne obniżenie kosztów własnych. I tak: koszty całkowite w 1951 r. kształtowały się o 16 proc. niżej niż w roku poprzednim. Koszt przeładunku w roku bieżącym spadł o dalsze 4 proc. w stosunku do IV kwartału roku ubiegłego i kształtuje się poniżej planu. W efekcie Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia wygrał w pierwszym etapie 1952 r. międzyportowego współzawodnictwa z Zarządem Portu Szczecin w wysokim stopniu.

VII Plenum Komitetu Centralnego PZPR postawiło przed całą gospodarką narodową poważne zadania wynikające z dynamicznego, nieotwartego w naszych dziejach rozwoju gospodarczego.

Czy w świetle tych zadań port zrobił wszystko czego wymaga od niego Partia i Rząd — wszystko, co dyktują potrzeby rosnącego w niebywałym tempie naszego socjalistycznego przemysłu? Trzeba stwierdzić, że nie.

Pomimo poważnych osiągnięć port nie wyzwolił jeszcze tych rezerw roboczych, na które go stać i na które czekają setki zakładów produkcyjnych Polski Ludowej.

Przyczyn tego należy szukać: we wciąż jeszcze niezadawalającym wykorzystaniu dnia roboczego, w niedostatecznym stosowaniu i wykorzystaniu sprzętu zmechanizowanego, niedostatecznym włączaniu w pracę portu kobiet i młodzieży.

Walka o wykorzystanie dnia roboczego nie jest prowadzona dotąd z dostateczną energią. Na odcinku tym dawał się zauważyć pewien niezdrowy liberalizm kierownictwa, powodujący późniejsze rozpoczęcie i wcześniejsze zakończenie zmian, co w efekcie wpływało na obniżanie zarobków brygad robotniczych. Straty dla gospodarki narodowej wynikające z przerw w toku pracy i międzyzmianowych pochłaniają około 10 proc. czasu robotnika portowego, co w przeliczeniu wynosi stratę pracy około 50 robotników na zmianę.

Walka o wykorzystanie tej olbrzymiej rezerwy iść musi w dwóch kierunkach. Pierwszym z nich jest eliminacja przerw międzyzmianowych, co zapoczątkowane zostało już przez załogę portu gdańskiego, która szereg statków obsługiwała pracując w ruchu ciągłym. Np. przy wyładunku statku „Laertes” z koparką i kółkami załoga pracująca w ruchu ciągłym — osiągnęła wydajność na luko-zmianę 94 ton, a więc o 24 ton więcej niż dotychczas. Przy przeładunku tego statku sześć godzin wyróżniły się brygady Nr 67 i 52. Na podkreślenie zasługują tu praca tow. Stanisława Pierzaka i Andrzeja Leśnego.

Przykład przodujących brygad podchwyciła poważna część załogi dając temu wyraz w swoich zobowiązaniach ku uczczeniu VIII rocznicy Manifestu PKWN i dlatego najbliższym zadaniem portu jest wykorzystanie doświadczeń Czynu Lipcowego i przejście na ruch ciągły jako stały system pracy. Realizacja tego zadania musi być przeprowadzona z pełną konsekwencją.

W walce o pełne wykorzystanie dnia roboczego istotne znaczenie posiada zmniejszanie przerw w toku pracy. Zadanie to jest realizowane drogą podniesienia wewnętrznej organizacji pracy, jak wprowadzenie złożeń pracy brygadzysty, zmianowe plany operacyjne brygady, brygad przyspieszających — zakończenie nowych, drogą podniesienia wewnętrznej dyscypliny brygady. Formy te winny być bezustannie pogłębiane w oparciu o bieżące doświadczenia.

Niezbędnym również warunkiem zmniejszania przerw w toku pracy jest podniesienie poziomu organizacji i dyspozycji przedsiębiorstw obsługujących towary i statki w porcie, a przede wszystkim podniesienie poziomu koordynacji, której brak powoduje straty zarówno dla żeglugi jak i dla portu. Obecny styl pracy, pomimo wprowadzenia codziennych narad dyspozycyjnych, pozostawia wciąż jeszcze wiele do życzenia. Sforoczne ze sobą dyspozycje, wadliwe cargo-listy i sztafety plany niejednokrotnie powodują przerwy w przeładunku względnie konieczność przesztawowywania towaru.

Drugim podstawowym zadaniem jest walka o plan mechanizacji procesów przeładunkowych. Główny nacisk został dotychczas położony na zmechanizowanie pracochłonnych przeładunków drobnicy. Port, którego sprzętem przeładunkowym do niedawna była ręczna taczka, dziś wyposażony jest w szeroki asortyment nowoczesnego zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego.

W tym celu należy szukać: we wciąż jeszcze niezadawalającym wykorzystaniu dnia roboczego, w niedostatecznym stosowaniu i wykorzystaniu sprzętu zmechanizowanego, niedostatecznym włączaniu w pracę portu kobiet i młodzieży.

Walka o wykorzystanie dnia roboczego nie jest prowadzona dotąd z dostateczną energią. Na odcinku tym dawał się zauważyć pewien niezdrowy liberalizm kierownictwa, powodujący późniejsze rozpoczęcie i wcześniejsze zakończenie zmian, co w efekcie wpływało na obniżanie zarobków brygad robotniczych. Straty dla gospodarki narodowej wynikające z przerw w toku pracy i międzyzmianowych pochłaniają około 10 proc. czasu robotnika portowego, co w przeliczeniu wynosi stratę pracy około 50 robotników na zmianę.

Walka o wykorzystanie tej olbrzymiej rezerwy iść musi w dwóch kierunkach. Pierwszym z nich jest eliminacja przerw międzyzmianowych, co zapoczątkowane zostało już przez załogę portu gdańskiego, która szereg statków obsługiwała pracując w ruchu ciągłym. Np. przy wyładunku statku „Laertes” z koparką i kółkami załoga pracująca w ruchu ciągłym — osiągnęła wydajność na luko-zmianę 94 ton, a więc o 24 ton więcej niż dotychczas. Przy przeładunku tego statku sześć godzin wyróżniły się brygady Nr 67 i 52. Na podkreślenie zasługują tu praca tow. Stanisława Pierzaka i Andrzeja Leśnego.

Przykład przodujących brygad podchwyciła poważna część załogi dając temu wyraz w swoich zobowiązaniach ku uczczeniu VIII rocznicy Manifestu PKWN i dlatego najbliższym zadaniem portu jest wykorzystanie doświadczeń Czynu Lipcowego i przejście na ruch ciągły jako stały system pracy. Realizacja tego zadania musi być przeprowadzona z pełną konsekwencją.

W walce o pełne wykorzystanie dnia roboczego istotne znaczenie posiada zmniejszanie przerw w toku pracy. Zadanie to jest realizowane drogą podniesienia wewnętrznej organizacji pracy, jak wprowadzenie złożeń pracy brygadzysty, zmianowe plany operacyjne brygady, brygad przyspieszających — zakończenie nowych, drogą podniesienia wewnętrznej dyscypliny brygady. Formy te winny być bezustannie pogłębiane w oparciu o bieżące doświadczenia.

Niezbędnym również warunkiem zmniejszania przerw w toku pracy jest podniesienie poziomu organizacji i dyspozycji przedsiębiorstw obsługujących towary i statki w porcie, a przede wszystkim podniesienie poziomu koordynacji, której brak powoduje straty zarówno dla żeglugi jak i dla portu. Obecny styl pracy, pomimo wprowadzenia codziennych narad dyspozycyjnych, pozostawia wciąż jeszcze wiele do życzenia. Sforoczne ze sobą dyspozycje, wadliwe cargo-listy i sztafety plany niejednokrotnie powodują przerwy w przeładunku względnie konieczność przesztawowywania towaru.

Drugim podstawowym zadaniem jest walka o plan mechanizacji procesów przeładunkowych. Główny nacisk został dotychczas położony na zmechanizowanie pracochłonnych przeładunków drobnicy. Port, którego sprzętem przeładunkowym do niedawna była ręczna taczka, dziś wyposażony jest w szeroki asortyment nowoczesnego zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego.

W tym celu należy szukać: we wciąż jeszcze niezadawalającym wykorzystaniu dnia roboczego, w niedostatecznym stosowaniu i wykorzystaniu sprzętu zmechanizowanego, niedostatecznym włączaniu w pracę portu kobiet i młodzieży.

Walka o wykorzystanie dnia roboczego nie jest prowadzona dotąd z dostateczną energią. Na odcinku tym dawał się zauważyć pewien niezdrowy liberalizm kierownictwa, powodujący późniejsze rozpoczęcie i wcześniejsze zakończenie zmian, co w efekcie wpływało na obniżanie zarobków brygad robotniczych. Straty dla gospodarki narodowej wynikające z przerw w toku pracy i międzyzmianowych pochłaniają około 10 proc. czasu robotnika portowego, co w przeliczeniu wynosi stratę pracy około 50 robotników na zmianę.

Nie lepiej przedstawia się problem zatrudnienia młodzieży, a problem ten jest szczególnie ważny, gdyż port wymaga koniecznie odnowienia kadr. Średni wiek robotnika w Gdyni wynosi około 50 lat. W porcie pracuje zaledwie 7,5 proc. młodzieży. Podobnie jak w stosunku do kobiet, Zarząd Portu niedostatecznie dbał o werbowanie młodzieży, o otoczenie opieką i o dające jej kwalifikacje.

Te wszystkie wyżej omówione braki w pracy portu muszą i powinny być energicznie zwalczane w II półroczu br.

Konsekwentna realizacja wytycznych VII Plenum na wszystkich wyżej omówionych odcinkach pracy, jak również odcinku gospodarki materialnej, gdzie istnieje jeszcze wiele niedociągnięć, pozwoli na pełne zrealizowanie 3 decydującego roku Planu Sześcioletniego.

Dalszy wzrost świadomości załogi, rozwój socjalistycznego współzawodnictwa oraz przyswajania socjalistycznych metod pracy zarówno przez załogę jak i kierownictwo portu przyczynia się do wypełnienia wskazań Towarzysza Bieruta, który powiedział, że trzeba:

„Zjednoczyć wszystkie siły narodu, aby z kraju współrobczo... uczynić kraj wysoko przemysłowy, kraj wielkiej metalurgii i wielkiej chemii, kraj żeglugi morskiej i portów światowych...”

Ankieta koordynacyjna i „karta statku” ważnym czynnikiem w walce o szybkościową obsługę statków

Stosując coraz szerzej szybkościowe odprawy statków, portowcy Szczecina doskonalą swoje metody pracy i wprowadzają usprawnienia w organizacji przeładunku. Pierwszym warunkiem, który decyduje o powodzeniu każdej odprawy statku, jest operatywne planowanie jego obsługi. Jedyne bowiem w oparciu o szczegółowy plan można skoordynować pracę portu z działalnością maklerów, spedytów, shipchandlerów oraz urzędów i władz zainteresowanych postojem statku w porcie.

Z uwagi na stałą zmienność planowanych operacji przeładunkowych w porcie, organa dyspozycyjne portu zbierają wiadomości o statku i jego ładunku już na długo przed przeładunkiem. W porcie szczecińskim w celu uzyskania ścisłych informacji wprowadzono wstępna ankietę koordynacyjną odprawy statku. Celem tej ankiety jest szczegółowe rozplanowanie poszczególnych czynności zapewniających sprawną obsługę statków. Obejmuje ona wiadomości o wszystkich zamierzonych czynnościach statku w czasie jego pobytu w porcie.

Ankieta statku obok za-względnie wyładunku zawiera dane oświadczenia o potrzebie stoczenia, zaopatrzenia oraz szeregu innych normalnych czynności gospodarczo-technicznych, których statek może zażądać od portu (np. fumigacja, demagnetyzacja itp.). Jednym słowem ankieta jest wiernym i dokładnym szkicem planu tych wszystkich usług i czynności jakie statek będzie chciał otrzymać od portu. W takim rozumieniu ankieta wstępna koordynacyjna jest szczególnie cennym usprawnieniem, umożliwiającym planowanie obsługi naszych statków.

ANKIETA STATKU ZAPEWNIŁA PRZYGOTOWANIE SPRAWNEJ JEGO OBSŁUGI

Ankieta statku obok za-względnie wyładunku zawiera dane oświadczenia o potrzebie stoczenia, zaopatrzenia oraz szeregu innych normalnych czynności gospodarczo-technicznych, których statek może zażądać od portu (np. fumigacja, demagnetyzacja itp.). Jednym słowem ankieta jest wiernym i dokładnym szkicem planu tych wszystkich usług i czynności jakie statek będzie chciał otrzymać od portu. W takim rozumieniu ankieta wstępna koordynacyjna jest szczególnie cennym usprawnieniem, umożliwiającym planowanie obsługi naszych statków.



Ankieta składa się z dwóch części. W pierwszej zawiera ona dane uzyskane od maklera i spedytora, a więc — wiadomości o statku mającym zawinąć do portu oraz o składzie jego ładunku. Druga część ankiety dotyczy Zarządu Portu. A mianowicie Biura Portowego wykonującego przeładunek oraz Działu Koordynacji Ruchu, który będzie głównym ośrodkiem dyspozycji w sprawie statku w porcie w jedną zgrana całość.

W takim ujęciu szczegółowa analiza uzyskanych na podstawie ankiety danych umożliwia zaplanowanie postoiu statku w porcie, dając w efekcie realniejszą kalkulację przebiegu odprawy statku i jego wyjścia w morze.

Dotychczasowa praktyka wykazała, że wstępna ankiet koordynacyjna stała się poważnym instrumentem mobilizującym wszystkich interesantów portu szczecińskiego dla zapewnienia sprawnego odprawy statku.

„KARTA STATKU” I JEJ WPŁYW NA USPRAWNIE NIE OPERACJI PRZEŁADUNKOWYCH

O ile wstępna ankiet koordynacyjna przyczyniła się do usprawnienia współpracy wszystkich interesantów portu w zakresie planowania i wykonywania poszczególnych usług na rzecz statku, o tyle „karta statku” wypracowana przez portowy kolektyw racjonalizatorski, pomogła usprawnić cykl samych operacji przeładunkowych. Obejmuje ona bowiem wszystkie zagadnienia i sprawy związane z pośrednio z przeładunkiem. „Karta statku” kalkuluje czas i przebieg przeładunku, organizuje prace przeładunkowe, kontroluje ich bieg, rozlicza straty czasowe na poszczególnych „winowajców”.

Jeden rzut oka na „kartę statku” pozwala nawet nie wprowadzonego w zagadnienie szybko wytworzyć sobie obraz sytuacji, w jakiej znajduje się w danym momencie statek. Czy otrzymał sprawną obsługę wejściową i wyjściową, czy ilość przeładunkowego towaru pozostała w zgodzie z ratą przeładunkową i czasem dozwolonym, czy w czasie przeładunku powstały przerwy i kto za nie ponosi winę itd.

Część pierwsza „karty statku” rozkłada cały proces przeładunku na poszczególnych etapach, w których zarówno portowcy jak i żeglownicy mieliby z „kadłuba statku” mówić wyraźnie o ilościowej i jakościowej stronie wykonywanej przez port pracę przeładunkową. Wszelkie zażalenia i niedociągnięcia w przeładunku sygnalizuje „karta statku” w sposób prosty i natychmiastowy, umożliwiając stosowanie na szeroką skalę interwencji dyspozycji.

„Karta statku” została w pełni doceniona przez Polską Żegludę Morską. Personel dyspozycyjny i planistyczny P. Z. M. dostrzegając w „karcie statku” celowe uzupełnienie swojej „taśmy czasu”. Szkoda tylko, że mimo inicjatywy ze strony P. Z. M., Zarząd Portu Szczecin nie przedsięwziął żadnych kroków w kierunku urzadzania wspólnych narad roboczo-technicznych z żeglarzami, na których zarówno portowcy jak i żeglownicy mieliby z „kadłuba statku” mówić wyraźnie o ilościowej i jakościowej stronie wykonywanej przez port pracę przeładunkową. Wszelkie zażalenia i niedociągnięcia w przeładunku sygnalizuje „karta statku” w sposób prosty i natychmiastowy, umożliwiając stosowanie na szeroką skalę interwencji dyspozycji.

Wprowadzenie tego rodzaju narad przyczyniłoby się niewątpliwie do dalszego pogłębiania współpracy ZPS z PZM w zakresie dalszego usprawnienia odpraw statków PMH.

Okoliczność ta sprawia, że ujawniające się tu i ówdzie „wąskie gardło” w przeładunku może być natychmiast sposprężane i usuwane. W rezultacie statki zawijające do portu są coraz sprawniej obsługiwane, coraz lepiej i skuteczniej walczą o wykonanie planu przewozów i rejsów.

Część druga „karty statku” stanowi szczegółową analizę przeładunku. Informuje ona o planowanym i rzeczywistym przebiegu operacji przeładunkowej. Stwierdza stopień zgodności planu z wykonaniem. Stanowi skorowidz przerw czasowych z podaniem przyczyn ich powstania. W części końcowej dokonuje rozdziału odpowiedzialności za wszelkie marnotrawstwo czasu, na które statek został narażony w porcie. Jeśli wspomniemy jeszcze, że „karta statku” ujmuje również rejestr czynności statku „od fedy do redy” oraz w bilansie czasu pouczają o sprawności obsługi poszczególnych ogniw portu czy też interesantów, dojdziemy do wniosku, że „karta statku” jest dokładną fotografią zarówno całości odprawy statku jak i jej najmniejszego fragmentu.

Jak użytecznym i skutecznym instrumentem operatywnym stała się „karta statku” dla portowców Szczecina udowodnić nie trudno. Kartę tę dostrzegamy na każdym szczeblu dyspozycji portu. Każdy starszy przodownik, ekspedient, dysponent, kierownik eksploatacji Biura Portowego, personel dyspozycji głównej, dyspozytorzy branzowi, dyrekcja — wszyscy mogą doszukać się w tym dokumencie potrzebnych informacji do podjęcia potrzebnej dyspozycji, do obliczenia kalkulacji przeładunkowej, do udzielenia odpowiedzi na ewentualną reklamację.

„Karta statku” została w pełni doceniona przez Polską Żegludę Morską. Personel dyspozycyjny i planistyczny P. Z. M. dostrzegając w „karcie statku” celowe uzupełnienie swojej „taśmy czasu”. Szkoda tylko, że mimo inicjatywy ze strony P. Z. M., Zarząd Portu Szczecin nie przedsięwziął żadnych kroków w kierunku urzadzania wspólnych narad roboczo-technicznych z żeglarzami, na których zarówno portowcy jak i żeglownicy mieliby z „kadłuba statku” mówić wyraźnie o ilościowej i jakościowej stronie wykonywanej przez port pracę przeładunkową. Wszelkie zażalenia i niedociągnięcia w przeładunku sygnalizuje „karta statku” w sposób prosty i natychmiastowy, umożliwiając stosowanie na szeroką skalę interwencji dyspozycji.

Zwycięstwo młodych portowców

Brygada młodzieżowa nr 20 pracuje w I Wydziale Przeładunkowym portu gdańskiego. Dla uczczenia VIII rocznicy Manifestu PKWN i Złotu Młodych Przdowników — Budowniczych Polski Ludowej.

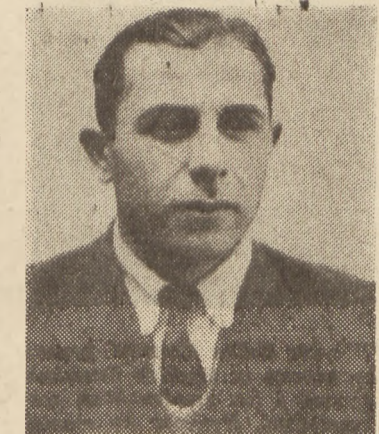


Wzywaniu do podchwyciły wszystkie młodziężowe brygady i cała załoga portu gdańskiego, wzywając jednocześnie portowców Gdańska do stosowania tego systemu pracy. Brygada 20 jest jedną z przodujących brygad portu gdańskiego. Średnia wykonania normy przez tę

brygadę w I kwartale br. wynosiła 154 proc., w II kwartale brygada podniosła wydajność o dalsze 4 proc. W Cynie Lipcowym młodzieżowcy 20 brygady, pracując systemem pracy ciągłej przy rozładunku motorowca „Hugo Kollataj”, osiągnęli 364 proc. normy.

(m)

Alfons Grzewka jest grupowym młodzieżowej brygady sztafety im. Kim Ir-sena na „Starówce” w porcie szczecińskim. Jest on wzorowym, zdyscyplinowanym pracownikiem i dobrym organizatorem. Po trafi wnikliwie obserwować pracę swoich kolegów na nabrzeżu oraz krytycznie oceniać własne błędy i niedociągnięcia. Tow. Grzewka pracuje w porcie szczecińskim od 1918 r. Przez okres dwóch lat pilnie poznawał i uczył się trudnej i odpowiedzialnej pracy sztafiera. Wy siłki jego zostały uwiecznione powożeniem. Zostaje grupowym sztafeterem, a w dniu święta klasy robotniczej 1 maja 1952 r. otrzymuje zaszczytne odznaczenie przodownika pracy. Prowadzona przez niego grupa osiąga w bieżącym roku najwyższą wydajność pracy wśród wszystkich sztafeterów ZPS-u i tak w styczniu średnia wydajność tego zespołu wynosiła 197 proc. normy.



J. P. Korrespondent

Józef Pakiewicz



Nowe „Domy Żeglarza“ wyrazem troski państwa o wodniaka

ZAŁOGA Ekspozytury Rejonowej w Koźlu wezwała wszystkich wodniaków, robotników przeładunkowych, warsztatowców, techników i pracowników administracji Odry i Wisły do Czynu Lipcowego, podejmując równocześnie zobowiązania o wartości 264.857 zł.

Inicjatywa wodniaków z Koźla znalazła wszędzie szeroki odzew. Została równocześnie poparta właściwą pracą przygotowawczą. Aparat kulturalno-oświatowy, działacze związkowi i pracownicy administracji wyruszyli w teren, aby umożliwić załogom pływającym na szlaku Odry i Wisły podejmowanie zobowiązań.

Wszystkie zobowiązania wodniaków Odry i Wisły poszły w kierunku utrzymania taboru w stałej gotowości i zabezpieczenia go przed awariami, podniesienia wydajności pracy transportu, zlikwidowania „wąskich gardeł” dla przyspieszenia realizacji planu przewozów w miesiącu czerwcu i lipcu oraz przygotowania się do zwiększonych przewozów jesiennych.

Zobowiązania indywidualne i zbiorowe zaczęły napływać masowo. Z pierwszych obliczeń wynika, że przekrocza one na Odrze 800.000 zł, a realizacja ich da poważne oszczędności. Przoduje tu Ekspozytura w Koźlu, której załogi przyspieszają obieg taboru pływającego i skracają czas postojów w porcie przez szybsze odprawy. Koziełskie załogi holowników wykonują dodatkowo

1.647.000 ton/km, a wśród nich holownik „Ner” z kpt. Walickim — 477.000 ton/km, holownik „Leszno” z kpt. Wernicke — 400.000 ton/km, a załoga holownika „Sędziów” z kpt. Reinertem wykonują dodatkowo 100.000 ton/km.

Godną uwagi jest również inicjatywa kocielskich pracowników administracyjnych z awansu społecznego Stanisława Hołki, Piotra Zdzierskiego i Konrada Sapoka, którzy, aby pomóc załogom w realizacji planów przewozowych, podjęli się wykonać po jednym rejsie z Koźla do Szczecina i uzyskać 1.748.855 ton/km.

W ŻEGLUDZE na Wiśle hasło uczczenia VIII rocznicy PKWN podjęli jako pierwsze załogi Ekspozytury Rejonowej w Krakowie. Wodniacy Wisły w swych zobowiązaniach walczą przede wszystkim o pełną realizację transportowego planu lipcowego i o ciągłą pracę w tempie zobowiązaniowym.

Na wyróżnienie zasługują barkarze, którzy w tym roku podjęli wiele cennych zobowiązań. W Ekspozyturze Rejonowej w Gdańsku na ogólną sumę zobowiązań 78.000 zł sami barkarze przysporzą gospodarce narodowej ponad 30.000 złotych oszczędności. Załoga barki „Z-2037” ze sternikiem Walentym Pestką zaoszczędziła 6.784 zł przez przeprowadzenie we własnym zakresie remontów na barku. Cenne zobowiązania podjęli i realizują załogi bark „Z-3008” ze sternikiem

Każyński, „Z-2032” ze sternikiem Manikowskim, „Z-2027” ze sternikiem Erlichem i inne.

Zobowiązania dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta oraz Czynu Majowy i Lipcowy dały już Ekspozyturze w Gdańsku poważne wyniki. Wykonano bowiem plan za II kwartał br. w tonach w 109,6 proc., w ton/km — 10,1 proc., a w pasażerskich przewozach międzybrzegowych w 142 proc.

Równoległe do wzrostu sił gospodarczych i powiększania się dochodu narodowego państwo przeznacza coraz więcej na potrzeby bytowe i kulturalno-oświatowe klasy robotniczej. W dniu 5 lipca br. oddano do użytku wodniaków w Gdańsku nowy „Dom Żeglarza”. Postawiono on na dobrej wyposażonej świetlicy (na zdjęciu), pomieszczenia dla klubu racjonalizatorów, bibliotekę i pokoje noclegowe. Dom ten stanie się niewątpliwie kuźnią wychowania i ogniskiem domowym marynarzy śródlądowych. W nowym „Domu Żeglarza” załogi pływające znajdą troskliwą opiekę, godziwą rozrywkę i odpocznik po ciężkiej pracy.

Zostanie otwarty także „Dom Żeglarza” w Koźlu. Bydgoszcz otrzyma dwie piękne świetlice. W mniejszych placówkach przygotowuje się pokoje noclegowe dla załóg pływających. Pokoje takie otrzymała już Ostróda i Elbląg. Polska Ludowa nie zapomina o tych, co w ołtarnej pracy wzmacniają jej siłę i podnoszą dobrobyt jej obywateli. Stę.

ADAM KUPRYŃSKI
Dyr. Centr. Zarz. Żegl. Śródl.
i Stoczni Rzecznich.

Jak walczyliśmy o plan I półrocza w żegludze śródlądowej

Uchwalił VII Plenum KC PZPR nakazując wzniesienie czułości i troski bezpośrednich wykonawców oraz personelu kierowniczego o harmonijne i sprawne wykonanie zadań 1952 r. W żegludze śródlądowej zadania te — to przede wszystkim realizacja planów transportowych przez dalsze podniesienie wydajności pracy i lepsze wykorzystanie taboru przez nowe metody, walka o jego stan techniczny, zmniejszenie zużycia materiałów oraz zabezpieczenie spraw bytowych pracowników. Jak więc wyglądała walka o pełną realizację planu I półrocza w żegludze śródlądowej oraz środków, które zabezpieczą realizację planu drugiego półrocza 1952 r.?

Należy stwierdzić, że zadania pierwszego półrocza nie zostały całkowicie wykonane. Wprawdzie w porównaniu do ub. r. nastąpił wzrost usług w tonach o 113,5 proc., a w ton/km o 125 proc., jednak w stosunku do zadań nie osiągnięto niektórych planowanych wskaźników zarówno na Odrze jak i na Wiśle.

Administracja podaje jako główne przyczyny niewykonania tych wskaźników spóźnione o dwa tygodnie zejście łodów, co wraz z przejściowym, alarmowym stanem wody skróciło sezon nawigacyjny o około 14 proc., ponadto niedostarczenie przez klientów 20 proc. planowanej masy towarowej oraz przebieg w porcie szczecińskim.

Pierwszą przyczynę nie można uznać za istotną. Nie potrafiono bowiem wykorzystać łagodnej zimy do nawigacji, lecz tradycyjnie czekano na zejście łodów, których w styczniu i lutym nie było. Natomiast przestoje taboru rzeczniczego w portach morskich i śródlądowych, a zwłaszcza w Szczecinie i na Hucie Stoi czyniły faktycznie długi poważny cykl straconych barkodni, co wraz z brakiem masy towarowej było w zasadzie decydującym czynnikiem niewykonania planu. Pod tym właśnie kątem trzeba analizować pierwsze półrocze.

Wielu klientów żeglugi śródlądowej nie docenia jeszcze roli, jaką spełnia transport wodno-śródlądowy. W następstwie tego rezygnują często z jej usług nawet dla ładunków masowych typowych dla dróg wodnych. Mała operatywność komórek handlowych ekspozytur, dyrekcji i Centralnego Zarządu nieścisłe nie potrafiły własną aktywności uzupełnić okresowe braki masy towarowej. Nie stawiano przy tym

ostatecznie ostro zagadnienia szerszego stosowania frachtów kolejowo-wodnych.

Należy natomiast podkreślić, że dzięki ołtarności i pełnej współpracy personelu stoczniowego, żeglarskiego i dróg wodnych oraz pomocy aparatu kulturalno-oświatowego, ogniu partyjnych i związkowych zarówno tabor jak i szlak wodny zostały w br. dobrze przygotowane. Jednak w trakcie wykonywania planu ujawnił się niedostateczny nadzór techniczny, co spowodowało bezproduktywne przestoje holowników, właśnie tego taboru, który ma wyjątkowo napięte zadania eksploatacyjne.

Wprowadzenie nowych metod pracy, a zwłaszcza utrzymania ciągłości jazdy i żegluga całodobowa, ujawniły dalsze niedociągnięcia organizacyjne — brak operatywnego kierownictwa i dyspozycji taboru. Wprawdzie Centralny Zarząd, dla przełamania przewidywanych trudności, zorganizował w przedsiębiorstwach i ekspozyturach stałą służbę dyspozytorską opartą na radzieckich metodach pracy, jednak z braku doświadczenia aparat ten zamiast kierowania i organizowania pracy taboru rzeczniczego ograniczał się często do mechanicznego przyjmowania meldunków.

WZMOŻONE zadania przewożowe, tak na Wiśle jak i na Odrze, wymagały podniesienia kwalifikacji starych kadr oraz dopływu nowych. Ważnym więc zadaniem najbliższego okresu jest rozwinięcie doskonalenia zawodowego na obiektach i ładzie oraz otoczenie wszechstronną opieką pracowników, zwłaszcza nowych.

Zmiana systemu plac, wiążąca zarobki załóg pływających z ich wysiłkiem o wykonanie planu przewozów daje wodniakom ogromne możliwości. Od ich osobistej postawy zależy czy potrafią walczyć o plan, dopingując służbę ładową do walki o masę towarową, do walki z przestojami, w wyniku czego mogą osiągnąć coraz wyższe zarobki.

Troska o sprawy bytowe, szczególnie o polepszenie zaopatrzenia załóg pływających rozrzuconych na rozległych szlakach wodnych, jakkolwiek jeszcze niedostateczna, znalazła już swój wyraz w akcji uruchomienia sklepów, przede wszystkim w punktach węzłowych, jak Gryfino, Krosno, Wrocław, Koźle i Gliwice na Odrze oraz Gdańsk, Bydgoszcz, Płock i Warszawa na Wiśle. Zaniedbano natomiast zorga nizowanie wyżywienia zbiorowego na stacjach. Zbyt wąski jest także zakres działania OZR. Niedociągnięcia te trzeba jak najszybciej usunąć.

WOKRESIE minionego półrocza załogi pływające przez współzawodnictwo o wykonanie planów swoich jednostek toczyły walkę o plan transportowy całego przedsiębiorstwa. W walce tej dopomógł wodniakom podejmowane dla uczczenia wielkich rocznic klas robotniczej zobowiązania, których wartość wyniosła w Żegludze na Odrze 720.000 zł, a w Żegludze na Wiśle 200.000 zł.

Duże znaczenie dla usprawnienia pracy transportu wodno-śródlądowego ma również wprowadzenie nowych form współzawodnictwa, i tak ekspozytury w Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie współzawodniczą w walce o wykonanie planu przewozu mas towarowej i obniżkę kosztów własnych transportu; Opole i Malczyce — o przekroczenie planów przeładunkowych i obniżkę kosztów przeładunku. Wszystkie Ekspozytury na szlaku Odry walczą o wprowadzenie szybkościowej obsługi obiektów pływających. Od 1 maja br. podjęli wodniacy współzawodnictwo o najlepsze w zawodzie i najlepszą załogę. Wiele naszych załóg stosuje z powodzeniem metodę radzieckiego holownika „Ruslan”.

Wśród załóg pływających na Odrze wyróżnili się: kpt. Feliks Blachowski i mechanik Rudolf Sontak

z holownika „Łada”, wykonując plan za I półrocze w 196 proc., kpt. Jan Mika i mechanik Józef Sadzik z holownika „Swarożyc” — 157 proc., sternicy Augustyn Marek z barki „Z-8405” — 124,8 proc., Franciszek Kotyba z „Z-6461” — 118,4 proc., Stanisław Gajewski z „Z-2417” — 139 proc. i inni. W Żegludze na Wiśle wyróżnili się kpt. Antoni Kuźlan i mechanik Henryk Staszak z „BM-9”, którzy przez całodobową jazdę na Wiśle i Górnicy Neteci osiągnęli 110 proc. wykonania planu.

W następstwie podejmowanych zobowiązań przełamano dotychczasowe tradycjonalizm, który utrudniał formowanie jednakowych ciągów wodnych w obydwu kierunkach rzeki.

Zagadnienie współzawodnictwa nie jest jednak jeszcze należycie postawione, bowiem inicjatywa załóg nie jest należycie poparta pomocą związku i administracji.

Trzeba także pomyśleć o wprowadzeniu na szeroką skalę w żegludze śródlądowej stosowanego z powodzeniem np. na PKP tzw. „listu gwarancyjnego” na przewożoną przez załogi statków rzecznych, barków i holowników masę towarową.

PREZYDIUM Rządu w ostatnich dniach czerwca powzięło uchwałę o zapewnieniu żegludze śródlądowej planowej dostawy ładunków. Równoległe postępować będzie aktywizacja portów śródlądowych szczególnie na Wiśle i Górnicy Odry. Większą również uwagę w II półroczu zwrócimy na walkę z przestojami na trasie i w portach. Oczywiście konieczne tu jest usprawnienie organizacji pracy człowieka, jego metod roboczych, taboru i dopływu ładunków.

Służba dyspozytorska winna rozciągnąć nadzór i kontrolę nad gospodarczymi i technicznymi wynikami pracy taboru i codziennie organizować jego pracę.

Założeniem, na którym oparto plan przewozów br., jest pełny i sprawny rozwój żeglugi całodobowej w górę rzeki. Zadaniem więc II półrocza winno być uzyskanie takiego tempa rozwojowego żeglugi całodobowej, aby stworzyć możliwości przewozów ponadplanowych. Należy więc zapewnić ciągłość jazdy, wprowadzając również pływania nocne w dół rzeki. Trzeba także zabezpieczyć techniczny stan taboru. Musimy więc zaostreżyć walkę z awariami, rozszerzyć współzawodnictwo o socjalistyczną opiekę nad jednostkami pływającymi i przeprowadzenie przez załogi samoremontów w czasie jazdy oraz wzmocnić bieżący nadzór techniczny na liniach. Wśród załóg pływających trzeba przeprowadzić szeroką akcję uświadamiającą o gospodarczej wartości każdej roboczodni.

Dla dostatecznego zabezpieczenia sprawności ruchu konieczne jest ponadto pogłębienie współpracy załóg żeglugi, portów rzecznych i morskich, a przede wszystkim portu szczecińskiego, kolej oraz klientów żeglugi posiadających własne nabrzeża. Musi się ona opierać na wspólnej systematycznej analizie i natychmiastowym usuwaniu stwierdzonych braków.

Powaga zadań, które nakłada na żeglugę śródlądową w br. Partia i Rząd wymaga pełnej mobilizacji sił nie tylko gospodarczo-administracyjnych, lecz także politycznych. Trzeba aby administracja, organizacje partyjne, związki i młodzieżowe w żegludze śródlądowej rozumiały, że najważniejszą ogniwem walki o transport są załogi pływające i dlatego winny się one znaleźć w centrum uwagi zarówno kierownictwa administracyjnego jak i partyjnego, związkowego i młodzieżowego. Troską aparatu kulturalno-oświatowego, organizacji partyjnych i związkowych winno być zatem stale pogłębianie socjalistycznego stosunku załóg do pracy i podnoszenie ich stopnia uświadamiania politycznego. Walkę o pełną realizację planu II półrocza na śródlądowych drogach wodnych będziemy więc prowadzili ze świadomością, że walczymy o ustrój socjalistyczny i zachowanie pokoju na świecie.

Stoczniowcy piszą o swych zobowiązaniach złotych

Ruch współzawodnictwa pracy w Płockich Stocznich Rzecznich obejmuje coraz większą ilość robotników. Masowo podejmowała zobowiązania na cześć 60-rocznicy urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta.

Prawie cała młodzież pracująca w stoczni podjęła zobowiązania dla uczczenia Złotu Młodych Przewodników i VIII rocznicy PKWN. Hasło zobowiązań przedzłotowych rzu-

talny wykonać 6 dni przed terminem. Brygada Bolesława Lewandowskiego porządkuje stare żelastwo, a 1.380 zł uzyskanych ze sprzedaży złomu przekazuje na zakup sprzętu sportowego. Obsługa piaskownicy nr 1: Ziolkowski, Siwowski, Krysztof i Mikołajczyk, zobowiązała się wykonać 180 proc. normy do końca II kwartału. Wezwali oni równocześnie brygadę Czerniakę ze stoczni nr 2 do współzawodnictwa o tytuł najlepszej brygady. W pierwszym miesiącu zwyciężył zespół ze stoczni nr 1 wyrabiając przeciętnie 250 proc. normy. Odznaczały się również młodzieżowa brygada mechaniczna, która uzyskała 209 proc. i brygada obróbki skrawaniem osiągająca 227 proc. normy.

Ogółem w Płockich Stocznich Rzecznich podjęto 43 zobowiązania, które przyniosą około 5450 zł oszczędności.

Wzmocniony ruch współzawodnictwa i racjonalizatorstwa, realizacja podjętych zobowiązań, oto czynnik, dzięki którym załoga wykonała plan I kwartału w 113,5 proc., w kwietniu w 117, a za maj w 167 proc.

HENRYK PROŚNIEWSKI
Korespondent



ZMP-owiec Adam Komasa zatrudniony jest jako tokarz w Płockich Stocznich Rzecznich.

ch ZMP-owiec tokarz Adam Komasa, przewodnik pracy. Podjął się on wykonywać w maju, czerwcu i lipcu 200 proc. normy. Już w pierwszym miesiącu osiągnął 227 proc. Komasa wezwał równocześnie kolegów do współzawodnictwa o tytuł najlepszego w zawodzie. Wezwanie to jako pierwszy podjęli ZMP-owcy tokarze Tadeusz Kralski i Andrzej Zglinicki, którzy w maju również przekroczyli własne zobowiązania.

Większość brygad stoczniowych pracuje w tempie Czynu. Brygada kotłarska z Janem Kijkiem na czele przyspiesza pracę, aby plan kwar-

wają się przy nich robotnicy. Teodor Hanas, 4-krotny przewodnik pracy, nituje poszycia, wykonując przy tym przeciętnie 234 proc. normy. Kadłub montuje przewodnik Stanisław Matysiak, osiągający 219 proc. Młodzieżowcy podjęli zobowiązania złotowe, które mają na celu podniesienie wydajności pracy. Młodzieżowej brygadzie spawaczy przewodzi ZMP-owiec Jan Palikowoda, przewodnik wyrabiający 288 proc. normy, a w brygadzie nitowniczej wyróżniają się Antoni Dryżba i Zdzisław Bereza. W trzeciej młodzieżowej brygadzie mechanicznej pracującej w warsztacie produkuje Kazimierz Muszyński i Władysław Pisarek. Brygady młodzie-



ZMP-owiec Halina Czwartak pracuje jako spawacz w Płockich Stocznich Rzecznich i jest przewodniczką grupy społecznej. Wyróżnia się również w pracy zawodowej, wyrabiając przeciętnie 169 proc. normy.

zowe przodują i wyrabiają przeciętnie od 200 do 220 proc. normy. Ostatnio stocznia przetrwała złośliwą chorobę — głódzie nową barkę. Równocześnie wodowali następną

Ster na samokrytykę

Brak należytej konserwacji sprzętu zmechanizowanego przyczyną bezproduktywnych przerw w pracy portu szczecińskiego

W porcie szczecińskim na nabrzeżu „Starówka” często powstają przerwy w pracy ludzi i urządzeń przeładunkowych na skutek niedbalej konserwacji sprzętu: wózków elektrycznych, sztalperek i transporterów. I tak w dniu 16 czerwca br. przy rozładunku motorowca „San” — jak wynika z praktyki — sztaury pracujący przy pomocy tego sprzętu osiągały o wiele większą wydajność pracy.

— A przecież — mówią sztaury „Starówki” — wyposażenie nabrzeża w większą ilość wózków 2-kołowych nie jest sprawą trudną. War-

Wykorzystać pełną moc produkcyjną maszyn i obrabiarek na statkach

Na wielu statkach naszej floty wystarczą na 2 lata, co uniemożliwia całkowicie statek od potrzeby zamawiania lub zakupywania ich na lądzie.

Natomiast na wielu statkach sprawa ta przedstawia się gorzej. Na „Gliwicach” i „Tobruku” z braku fachowców park maszynowy nie jest wykorzystany i zalogi od czasu do czasu części zapasowych i wymiennych.

W chwili, gdy w całym kraju trwa walka o najlepsze wykorzystanie mocy produkcyjnej — czemu Sokół wykonał już wiele części za pasowych do mechanizmów, które

„Niedźwiedzia historia” załogi o m „Lewant”

ZALOGA o/m „Lewant” przy- kiego traktowania i pomieszczenia niedźwiedzi usiłowały bronić się. Jednemu nawet udało się uciec, czym przysporzył urzędnikom cel- nym i przedstawicielom Wydziału Kultury MRN nie mało kłopotu.

Kiedy z workami nie dano sobie rady, załoga, której los niedźwiedzi nie był obojętny, wykonała we własnym zakresie klatki i następnego dnia została mocno nad- szarpnięta, ponieważ... Ale zaczęli my od początku.

Po przyjeździe załoga zawiadomiła aparat kulturalno-oświatowy przy-



PLO, że ma na pokładzie niedźwiedzi, które pragnie przekazać do ZOO. Aparat KO polecił porozu- mieć się telefonicznie z Oliwą, gdzie rzekomo niedźwiedzi miały się „osiedlić”. W Oliwie nie nie wiedzieli i marynarze zostali skierowani do Wydziału Kultury w Miejskiej Radzie Narodowej w Gdańsku. Nareszcie otrzymano dobrą wiadomość — zainteresowano się niedźwiedziami. I rzeczywiście zgłosiło się kilku przedstawicieli z workami (!) i rozpoczęło się „ładowanie”. Nieprzychylnie do ta-

imieniu załogi „Lewanta” elektryk Kerczak — chcemy jednak wiedzieć, czy na lądzie opiekują się nimi tak jak to robiliśmy na statku”. Instytucje, którym zależy na o- trzymywaniu zwierząt egzotycz- nych winny troskliwiej interesować się sprawą odbioru a nie traktować tego jako złe konieczne. Dotychczasowe postępowanie nie zachęca marynarzy do przywożenia eksponatów.

ZYM

Kłopoty zespołu tanecznego PLO w Gdyni

PLO w Gdyni posiadają bardzo ruchliwy i dobrze zapowiadający się 36 osobowy zespół taneczny. Zespół ten na skutek braku opieki ze strony Zarządu Oddziału ZPPZ w Gdyni zwrócił się o pomoc do Zarządu Głównego. Zdawałoby się, że teraz nareszcie opieka będzie za- pewniona. Lecz — jak informuje tow. Romanowa — zespół w dal- szym ciągu boryka się z trudnościami. Największą bolączką — to ubiory. ZPPZ nie przydziela ma- teriałów i funduszy na szyć, wo-

zdarza się, że z powodu nieprze- dzianego zajęcia sali próby nie mogą się odbywać.

Nie tylko zespół jako całość, ale również poszczególni członkowie, mają z racji uczestnictwa w tej pracy pewne kłopoty. Jedną z czo- łowych kłopotów kol. Debczyńska, w cza- sie ostatniej rady w Eksploata- cji i została wymieniona przez tow. Skorupińskiego jako „za dużo” u- dzielająca się społecznie i za czę- sto zwalniana się z pracy. Trzeba tutaj nadmienić, że kol. Debczy-



bec tego członkowie zespołu muszą sami przygotowywać potrzebne ko- stiumy. W dodatku część kostiumów złożonych na przechowanie w Od- działzie przy ul. Węglowej zaginęła i dotychczas zespół nie może ich odnaleźć.

Zespół występuje na zaprosze- nio przy różnych okazjach i ty- lko w tych wypadkach, tzn. w razie potrzeby, Zarząd Oddziału pami- ełta o jego istnieniu. Po zakończeniu występów pamięć o zespole zanika. Poza tym zespół nie może dojść do porozumienia z Oddziałem w spra- wie korzystania z sali ćwiczeń i

KAM

Remontowa Obsługa Statków zle gospodarzy odpadkami użytkownikami

Remontowa Obsługa Statków w Gdyni posiada wzorowo urządzo- ną mechaniczną stolarnię, która w za- leżności od nasilenia prac remon- towych na statkach, często pracuje na dwie zmiany.

Wiadomo na ogół, że „gdzie się struże, tam wiry lecą”. Dlatego też i w stolarni ROS wirów jest bardzo dużo. Składane są one w jedno miejsce, skąd wwożą je sa- mochody Miejskiego Przedsiębior-

stwa Oczyszczania Miasta, pobiera- jąc za transport w skali miesiecz- nej, dość znaczne sumy.

Czy nie byłoby wskazane, aby trociny i wióry zabierały z naszego zakładu zainteresowane firmy, uży- wając do tego własnych środków transportowych?

Zaoszczędzone w ten sposób pie- niądze wpłyną niewątpliwie na ob- niżkę kosztów własnych ROS.

Korespondent W. H.

Dlaczego?

...w Warszawie od 2 miesięcy nie pały się lampy uliczne i mieszkań-



cy osiedla z chwielem nastania ciem- ności muszą błądzić po omacku?

... na naradach roboczych Kapita- nału Portu w Gdańsku brak od ro- ku przedstawicieli dyrekcji ZPGG, kierownictwa rejonu, zakładowego komitetu partyjnego i rady zakłado- wej?

... mimo wielu obietnic DBOR i Prezydja MRN w Gdyni ślady nie ma chodników na ulicach osiedla w Warszawie?

... MORS dostarczył na o/p „Nar- wik” źle wyremontowany radiod



biornik, który już po 20 dniach działania zepsuł się ponownie.

... zaopatrzeniowcy bazy świnouj- skiej opóźnili w dniu 5 bm. dostawę właściwej oliwy motorowej i



spowodowali kilkunastogodzinny przestój łagrotowarów „Kwiczol” na statku.

ZYG i „Kos”?

Dział precyzyjny ROS

winien wzmocnić walkę o jakość napraw

W STYCZNIU br. o/p „Puck” od- dał do naprawy w ROS źle działający wakuometr. W cza- sie każdego pobytu w Gdyni star- szy mechanik Niestorowicz dowa- dywał się o przebiegu reperacji, do- magał się jak najszybszego ukon- czenia naprawy. Minęło wiele cza- su i wreszcie w dniu 19 czerwca br. wakuometr został dostarczony i założony. Okazało się jednak, że ROS zwrócił „podobno” naprawio- ny przyrząd w takim samym sta- nie, w jakim został zdjęty ze stat- ku. Wakuometr zwrócono z powro- tem więc do ROS, gdzie nadal prze- chodzi remont.

W czasie ostatniego postoju o/p „Puck” zgłoszono także naprawę woltomierza. Zgłosił się po niego



robotnik, który zabrał zepsuty woltomierz. Po trzech dniach (a więc bardzo szybko) przyniesiono go z powrotem, jednak po założeniu okazało się, że ... nadal nie działa. Załoga statku jest zdania, że war- szaty precyzyjne ROS winny so- bie rzucać sprawę z tego, że w cza- sie pracy maszyn statku nieod- zownie są wakuometry i woltomie- rze. Stwierdzone sposoby wykony- wania reperacji do złudzenia przy- pomina brakorobstwo, z którym przecież walczyliśmy na każdym kro- ku.

Słusznie też załogi maszynowe domagają się solidnego wykonywa- nia napraw i nieutrudniania pracy na statku.

ZYG

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?

„Kos”?



O trudnościach krakowskich wodniaków słów kilka

Po całodziennym trudzie wra- cają statki z rejsów i ciągnąc za sobą sznur galarów, dobijają do przystani w Krakowie. Już w czasie przybliżania się do przystani kapitan szykuje „wi- zytowe” ubranie, aby zaraz po łobieniu do moła pędzić do biur i złożyć meldunki.

W tym czasie reszta załogi, zależnie od swej funkcji czyści statek, przeprowadza drobne na- prawy i wreszcie gotuje posił- ki. Ta ostatnia praca — myślą niektórzy — jest najprzyjem- niejsza i najłatwiejsza. Częścio- wo i my zgadzamy się z tymi twierdzeniami. Zapytacie, dla- czego? Otóż dlatego, że goto- wanie posiłków w przystani krakowskiej należy do kategorii „cudów zręczności”. Główną przeszkodą często nie do przebr- nienia jest zakup żywności na bony, po którą trzeba stać w kolejce, co zresztą nie zawsze „wychodzi”, bo sklep jest zam- knięty.

„Jakby to było dobrze — ma- rzą wodniacy — gdybyśmy mieli własny punkt zaopatrzenia w Krakowie”. Marzenia niestety jednak przykra rzeczywistość i niezaradność odpowiedzialnych za to „czynników”.

Następną trudnością we wzo- rowym wykonywaniu obowiązku kucharza jest kawa.

Jak to kawa? — spytacie. Tak — najpospolitsza w świe- cie kawa. Zeby ugotować kawę i mieć do niej wodę, flisacy za- opatrzeni w moc różnych na- czyn biegają w poszukiwaniu jej, poczynawszy od mostu trze- ciego, wokół gazowni, przez plac Wolności a kończąc przy moście drugim. Wracają jednak z próżnymi naczyniami. Wody nigdzie nie było. Innymi słowy,

Flisacy — to twarde, za- hartowani ludzie i nie tak łat- wo zrażają się niepowodzenia- mi. Powiedzieli więc: „Nie ma wody z wodociągów, ale jest woda z Wisły, po której pły- wamy”. I powrócili do dawnego sposobu gotowania kawy. Kawa z tej wody jest wpraw- dzie dość „zawieszista”, ale star- si flisacy śladem swych pra- dziadków zachęcają młodzież do wytrwania przy tym zwyczaju.

Nie byłoby jednak tych kło- potów (i tego felletonu), gdyby kierownictwo Ekspozytury Ze- glugi na Wiśle w Krakowie szcze- rze pomyślało o ułatwie- niu załogom zakupu żywności np. przez stworzenie punktu za- opatrzenia i doprowadziło do przysłania rury wodociągów.

To przecież tak nie wiele, a życie wodniaków stałoby się znośniejsze.

Na podstawie korespondencji E. WOJCICKA opracował Z. Makowski

W pogoni za wodą zdarzył się następujący wypadek: Pew- nego dnia jeden z flisaków wra- cał zrezygnowany do przystani bez zyciobajnego płynu. Wtem przyszła mu do głowy zbawie- nia myśl: Wpadnę gdzieś do do- mu na korytarz i tam zdobędę wodę.

Chwila zastanowienia i pro- jekt został wprowadzony w czyn. Woda z przyjemnym, charakterystycznym pluskiem wypełniała naczynie, gdy zza- węgła wychyliła się straszna (w dodatku w papilotach) głowa i krzyk sknerstwa zmusił zdeter- minowanego zuchwałca do na- głego odwrotu.

Z wody i marzeń o dobrej kawie pozostało flisakowi cierp- kie uczucie.

Flisacy — to twarde, za- hartowani ludzie i nie tak łat- wo zrażają się niepowodzenia- mi. Powiedzieli więc: „Nie ma wody z wodociągów, ale jest woda z Wisły, po której pły- wamy”. I powrócili do dawnego sposobu gotowania kawy. Kawa z tej wody jest wpraw- dzie dość „zawieszista”, ale star- si flisacy śladem swych pra- dziadków zachęcają młodzież do wytrwania przy tym zwyczaju.

Nie byłoby jednak tych kło- potów (i tego felletonu), gdyby kierownictwo Ekspozytury Ze- glugi na Wiśle w Krakowie szcze- rze pomyślało o ułatwie- niu załogom zakupu żywności np. przez stworzenie punktu za- opatrzenia i doprowadziło do przysłania rury wodociągów.

To przecież tak nie wiele, a życie wodniaków stałoby się znośniejsze.

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Stefan Brdak, Swinoujście — W odpowiedzi na pytanie w sprawie 3 dniowego urlopu na poszukiwanie pracy w związku z wypowiedzeniem przez pracodawcę umowy o pracę wyjaśniamy, że w myśl § 3 ust. 2 Ustawy Rady Ministrów z 5. V. 1950 r. (określającej przykładowo usprawiedliwiających nieobecność Monitor Polski A-51, poz. 584) — kierownik zakładu pracy powinien zwolnić pracownika w przypadkach i na okres przewidziany w obowiązujących ustawach, dekreтах itp. Zaś art. 30 rozp. Prezydenta RP z 16. III 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych mówi, że po wypowiedzeniu umowy o pracę przez jedną ze stron, pracownik powinien otrzymać na swoje żądanie stosowny czas w godzinach pracy, co najmniej w ilości 3 dni roboczych miesięcznie, dla szukania nowego zajęcia. Ustalenie tego czasu następuje w drodze porozumienia pracownika z pracodawcą. W naszej sprawie interweniowaliśmy w Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskiego, które poleciło PUR „Odra” załatwić sprawę w myśl Warsz. życzęć.

J. Fraś, Oświęcim — W odpowiedzi na Waszą notatkę o świetlicy w Trzebieńskich zawiadamiamy, że Zarząd Główny ZZZP zaprenumerował dla wszystkich świetlic, a więc i dla świetlicy przy Krakowskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa w Oświęcimiu do której należy placówka w Trzebieńskich, następujące czasopisma: Główny Pracy, Trybuna Wolności, O Trwały Pokój i Demokrację, Nowa Kultura, Szpilki, Światłość, Horyzonty Techniki i Ster. Za-

Wanda Kornacka, Wrzeszcz — Cieszymy się z nawiązaniem kontaktu. Chętnie zamieścimy notatkę lub artykuł na temat spostrzeżeń z pracy żeglugał śródlądowej na Mazurach. Jednak pierwsza Wasza korespondencja na ten temat opracowana jest w formie, której w naszym piśmie unikamy. Spróbujcie opisać przebieg statku przez pochylnię i pokażcie pracę załogi statku i pochylni nie zapominając o walorach turystycznych Mazur. Ta forma artykułu czy raportu napewno zachęci młodzież i starszych do organizowania wycieczek dla zwiedzania tego pięknego zakątku.

Łosoś, Swinoujście — Słusznie zwróciłeś nam uwagę na nieścisłość wyjaśnienia udzielonego Redakcji przez administrację przedsiębiorstwa w związku z rozdziałem upominków noworocznych. Sprawę ponownie badamy a po ostatecznym wyjaśnieniu udzielimy wyczerpującej odpowiedzi.

POMYSŁ

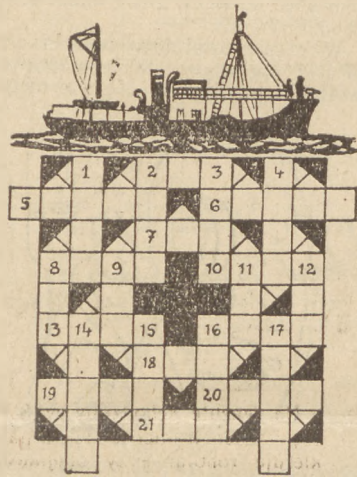
KRZYŻÓWKA

Pionowo: 1) część żagla przeznaczona do zwijania, 2) skała podwodna, 3) wyspa położona na północ od wyspy Bougainville (Melanezja), 4) pomost, do którego przybijają statki, 8) górna rama żagla, 9) pomieszczenie dla statków w naprawie, 11) port na Morzu Śródziemnym pomiędzy Hajfą a Bejrutem, 12) przrząd do mierzenia szybkości statku, 14) wyspa w wybrzeżu Szwecji w Kattegacie, 15) miasto portowe na wyspie Noto (Morze Japońskie), 16) przykład na Półwyspie Malajskim, 17) szaki, po których płyną statki (wspak).

Poziomo: 5) pionowe zakończenie statku na dziobie i rufie, 6) jedna z wysp wchodzących w skład grupy wysp Samoa, 7) ożaglowanie przedniego masztu, 8) rzeka wpływająca do Zatoki Obkskiej, 10) wyspa koronowa w kształcie pierścienia, mająca w środku jezioro, 13) rodzina pletwonogich ssaków morskich, 16) żaglowiec dwumasztowy, 18) półwysp na wyspie Hondu na południ-zachód od Jokohamy, 19) ciekawna morska pomieć duńska wyspa Zelandia i zachodnim wybrzeżem Szwecji, 20) poziome belki na masztach do umocowania żagli, 21) wyspa na Morzu Arafura, pomiędzy Nową Gwineą a Australią.

ZADANIE MATEMATYCZNE

Flotylla rybacka, złożona z 1 trawiera i 4 kutrów, po powrocie z łowiska zameldowała ogólny połów 210 ton ryby. Trawler złowił 3 razy więcej ryb od kutra Nr 1, którego połów był o 10 ton większy od ilości, jaką złowił kutr Nr 3. Natomiast załoga kutra Nr 2 złowiła tyle ryb, ile stanowiły łączne połowy kutra Nr 3 i 4. Oblicz, ile ton złowiły poszczególne załogi.



ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR 12/34

Poziomo: 1) Fenicja, 3) Sulu, 4) Karwia, 5) kajuta, 7) Itaka, 8) kluz, 10) Rennel, 11) komandor (wspak).

Pionowo: 1) feluka, 2) Jakarta, 6) Jurata, 7) Izidor, 8) Dor.

Za dobre rozwiązanie zadania nagrody otrzymują: 1) B. Matyszkiewicz, Sopot, Rokossowskiego 33, 2) Marian Dąbrowski, Wrocław, Kolejowa 2, 3) Elżbieta Wisz, Gdynia, Słaska 12, 4) Jan Gryzda, Szczecin, Bol. Smalego 8, 5) Andrzej Szynaka, Sopot, Orzeszkowej 4.

Książki wysyłamy pocztą.

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

W kalejdoskopie sportowym

Pływacy Kadry Narodowej przebywający na obozie w Szczecinie w ramach zawodów kontrolnych w Star gardzie pobili 6 rekordów Polski seniorów i 13 rekordów juniorów.

Rekordy Polski seniorów ustalili: na 500 m kl. A kobiet — Kubikówna 8:43,5, 400 m st. kl. B — Gryszczykówna 7:02,6, na 100 m z granałem Belczyk 1:11,2, na 100 m kl. B Cichonki 1:11,8.

Dalsze rekordy seniorów ustalili: sztafety męskie 4x100 m grzbiet — 4:53,2 oraz 4x200 m st. l. — 11:21,8.

Rekordy Polski juniorów ustalili: Kirchmerówna na 400 m st. grzbiet, Sambala również na tym dystansie i sztafeta 4x100 m st. grzbietowym.

Turniej szachowy w Międzyzdrojach zakończony

W dniu 5 bm. rozegrana została ostatnia runda turnieju, która obfitowała w niezwykle ciekawe walki. Obaj przodownicy turnieju odnieśli piękne zwycięstwa dzieląc się w ten sposób pierwszą i drugą nagrodą. I tak Balanek pokonał Bakony'ego, Milev zaś — Platera.

Ostatnie zwycięstwo w turnieju odniósł Balanek (Rumunia) i Milev (Bułgaria), którzy zdobyli po 11 pkt. dalej idą Szily (Węgry) — 10 pkt., Tarnowski — 9,5 pkt., Makarczyk — 9 pkt., Szabo (Rumunia) — 9 pkt., Bobocov (Bułgaria) i Koch (NRD) — po 8 pkt., Gawlikowski, Plater, Pytkowski i Siwa — po 7,5 pkt., Litmanowicz — 7 pkt., Ariamowski — 7 pkt., Bakony (Węgry) i Grynfeld — po 6 pkt., Kuebart (NRD) — 3,5 pkt.

F. A. C. — Ogniwo 2:1 (0:1)

Trzeci z kolei występ piłkarzy wiedeńskiego FAC zakończył się zwycięstwem nad reprezentacją ZS Spółnia 2:1 (0:1).

Spotkanie miało charakter mało ciekawy, a Polacy jedynie przez pierwsze 15 minut grali na dobrym poziomie. W tym też czasie padła dla Ogniwa jedyna bramka, strzelona przez dobrze grającego Strojnego. Do przerwy, mimo energicznej gry gości, wynik pozostaje bez zmian.

Po przerwie stroną atakującą byli goście, a sporadyczne i nieudzielone ataki napastników Ogniwa, kończyły się na defensywie FAC.

Już w drugiej minucie gry po przerwie, środkowy napastnik FAC-u Hauer łatwo minął obronę Ogniwa i strzałem z bliskiej odległości zdobył wyrównującą bramkę.

W 7 minucie Flitz z dośrodkowania rzutu wolnego — pośredniego, zdobył drugą zwycięską bramkę.

W drużynie gości wyróżnić należy: Ryba, Hauera i Smetana. W drużynie Ogniwa wyróżnili się: Hymczak, Mazur i Strojny.

Wyjazd polskich sportowców na XV Igrzyska Olimpijskie

W nocy z 6 na 7 bm. wyjechała z Warszawy reprezentacja Polska na XV Igrzyska Olimpijskie w Helsinkach.

Wieczorek pożegnalny, który odbył się w Akademii Wychowania Fizycznego, zakończył okres intensywnego przygotowania naszej reprezentacji do udziału w Igrzyskach. Zebrani przodownicy pracy i przedstawiciele

władz życzyli im osiągnięcia najlepszych wyników i godnego reprezentowania barw Polski.

Na zakończenie uroczystości sportowcy kadry olimpijskiej uchwaliли tekst listu do Prezydenta Polski — Bolesława Bieruta.

„Pozwól kochany nasz Obywatelu Prezydencie — pisać m.in. sportowcy — że złożymy Ci gorące z głębi serca płynące podziękowania za serdeczną troskę i opiekę, jaką według Twoich wskazań i pod Twoim kierownictwem otacza nas sportowców Państwo Ludowe i cały naród. Uczynimy wszystko, by XV Igrzyska Olimpijskie stały się prawdziwym świętem przyjaźni między narodami, manifestacją woli sportowców całego świata zachowania i utrwalenia pokoju”.

Polskę reprezentować będą sportowcy w następujących dyscyplinach sportu: lekkoatletyka, wioślarstwo, boks, pływanie, szermierka, gimnastyka, ciężkoatletyka, strzelectwo, piłkarstwo i hokej na trawie. Łącznie do Helsinek wyjechało 134 zawodników i zawodniczek. Ponadto jako obserwatorzy wyjechała trenerzy koszykówki, kolarstwa i jeździectwa, ci ostatni z ramienia G.K.K.F.

Liga Żużlowa

Niedzielne spotkania żużlowe o mistrzostwo ligi zrzeszeniowej nie przyniosły niespodzianek.

W tabeli rozgrywek notujemy jedynie nieznaczne przesunięcie CWKS na drugą pozycję.

W dalszym ciągu jeszcze trzy zespoły nie odniosły porażki. Są to: lider tabeli Spółnia, CWKS i Unia. Ani jednego punktu nie zdobyły zespoły Kolejarza i Budowlanych.

W ostatnich spotkaniach padły następujące wyniki: Spółnia pokonała w Katowicach Budowlanych — 40:14, CWKS we Wrocławiu Ogniwo — 39:15, w Rawiczu Kolejarz zwyciężył z Górnikiem — 34:19 i w Bydgoszczy Gwardia — Włókniarz 35:19.

Turniej tenisowy w Sopocie

Na kortach tenisowych w Sopocie odbyło się w dniu 6 bm. uroczyste otwarcie ogólnopolskiego turnieju tenisowego o mistrzostwo Sopotu.

W turnieju uczestniczy dotychczas 120 zawodników, w tym 36 kobiet.

W pierwszym dniu zawodów rozegrano eliminacje, które nie przyniosły większych niespodzianek.

Na uwagę zasługuje jedynie zwycięstwo Mrokwoskiego (Ogniwo — Sopot) nad Riedlem (CWKS) 6:3, 8:6.

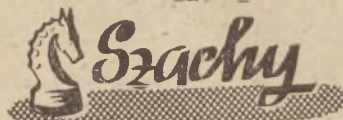
CWKS — Włókniarz 13:7

Zawody bokserskie między CWKS i Włókniarzem które odbyły się w Gdańsku, nie obfitowały w emocjonujące walki i były na ogół słabe. Jedynie zadowolił mogli Kwasniewski i Piorkowski z CWKS, i z Włókniarza Marekiewicz.

Wyniki walk: (na pierwszym miejscu zawodnicy CWKS) Justka uległ Anielałowi, Wozniak wygrał w I r. przez dyskwalifikację Mateckiego. Kruza przegrał w III r. dzięki dyskwalifikacji Szalińskiego. Strak zwyciężył Lewandowskiego. Sobko przegrał z Marekiewiczem. Zurawski pokonał Jędrzejczyka. Musiał wygrał w III r. przez dyskwalifikację Bachanaka. Piorkowski zwyciężył w I r. przez k.o. Gierę, Kraj zremisował z Jaskółą.



Fragment tegorocznych regat jachtów w Zatoce Gdańskiej



ZADANIE NR 4

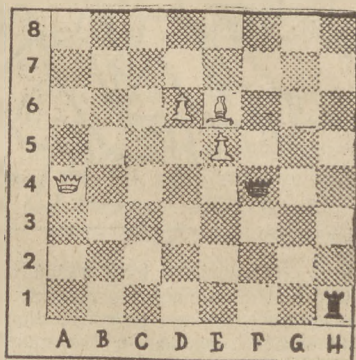
Autor A. Loume

Czarne: Kf4, Wh1.
Białe: Ka4, Jc6, pd6, e5.
Białe zaczynają i wygrywają.

ROZWIĄZANIE ZADANIA z nr 12(34)

1) Kd5, K:h4, 2) Wg6! Kh5, 3) h3, 1) ...Kf4, 2) Wa5! Kg4, 3) Gc6+; 1) ...Kg4, 2) Ke5! K:h4, 3) Kf6!

Rozwiązanie zadania z bieżącego numeru zamieścimy w n-rze 16.



Grunt to pomysł

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

4) (Ciąg dalszy)

KOMUNISCI JAKO PIERWSI

Partia i Towarzysz Stalin stale uczą, że osiągnięcia gospodarcze, ich stałość i trwałość zależą od wyników pracy partyjno-organizacyjnej i partyjno-politycznej z masami oraz od skutecznej i operatywnej kontroli działalności gospodarczej.

„Nie wolno — mówi Towarzysz Stalin — oddzielać polityki od gospodarki. My nie możemy zrezygnować z gospodarki tak samo, jak nie możemy zrezygnować z polityki... Istnieją one razem i działają razem...”

Zgodnie z tymi wskazaniem Towarzysza Stalina organizacja partyjna motorowca „Akademik Kryłow” skierowała całą swoją uwagę na polityczne zabezpieczenie realizacji państwowego planu przewozów, na dalsze rozwinięcie socjalistycznego współzawodnictwa i zastanowienie w praktyce nowej formy statu szanownego ruchu we flocie handlowej — przekazanie członkom załogi mechanizmów i urządzeń statkowych pod socjalistyczną opiekę.

Jako podstawa walki o podniesienie sprawności eksploatacyjno-technicznej, o wykonanie podjętych przez kolektyw statku socjalistycznych zobowiązań, służył list robotników przemysłowych oraz pracowników naukowych i technicznych Leningradu do Wielkiego Wodza i gaci.

Nauczyciela Towarzysza Stalina. W liście tym leningradzcy postanowili stanąć na czele walki o postęp techniczny, upowszechnić przodującą technologię, wykorzystywać do maksimum posiadany sprzęt i urządzenia, oszczędzać paliwo, elektryczność, materiały, podwyższać kwalifikacje robotników i jeszcze szerzej rozwijać socjalistyczne współzawodnictwo o dalsze zwiększenie wydajności pracy jako jeden z najważniejszych warunków wykonania planów państwowych.

„Interesy państwa radzieckiego i osobiste interesy każdego z nas są wspólne — pisali w swoim liście leningradzcy. Walcząc o postęp techniczny przemysłu radzieckiego, o wzmożony rozwój gospodarczy naszego państwa, walczymy o zwiększenie dobrobytu mas ludowych. Świadomość tego pobudza ludzi radzieckich do jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy”.

Marynarze motorowca „Akademik Kryłow” zdawali sobie sprawę z tego, że zwracając się z odezwą do załóg wszystkich statków Żegluga Bałtyckiej sami muszą pracować znacznie lepiej niż przed tym, pokazać wzory socjalistycznej opieki nad mechanizmami i wysokiej sprawności produkcyjnej. W tym celu przez kolektyw statku socjalistycznych zobowiązań, służył list robotników przemysłowych oraz pracowników naukowych i technicznych Leningradu do Wielkiego Wodza i gaci.

Kolektyw partyjny na statku nie jest duży, ale zgodny i zwarty. W codziennej pracy opierał się on na organizacji komсомolskiej, na aktywnie bezpartyjnym i inteligentnym technicznym statku. Nieustanna łączność aktywnego partyjnego z kolektywem statkowym pomogła znaleźć właściwe rozwiązanie, usprawnić na czas niedociągnięcia i łamać napotykaną trudność.

Organizacja partyjna zaproponowała administracji lepsze rozmieszczenie komсомistów i komсомistów w działach produkcyjnych, dzięki czemu w każdej sekcji zabezpieczono wpływ i kierownictwo partyjne.

Komисci: starszy mechanik N. B. Makin, starszy pomocnik kapitana W. J. Karasiew i radiooperator A. I. Ryskow weszli w skład rady technicznej. Jej przewodniczącym został kapitan I. B. Piir. W związku z przyjęciem mechanizmów pod socjalistyczną opiekę powołana z inicjatywy organizacji partyjnej rada techniczna kontrolowała przebieg remontów bardziej skomplikowanych agregatów, projekty racjonalizatorskie oraz opracowała instrukcje o obsłudze mechanizmów i formularze techniczne.

Okazało się, że pierwsza redakcja formularza technicznego niepełna była udana. Nie dawała ona bowiem pełnego obrazu stanu technicznego mechanizmów. Rada techniczna szczegółowo omówiła zagadnienie treści formularzy dla mechanizmów i urządzeń statkowych. Zaprojektowano więc nowy formularz, w którym poza paszportem (dokumentacją techniczną), uwidocznione były ilości części zapasowych, terminy profilaktycznych przeglądów, zużycie części itp. Specjalny rozdział przeznaczony był na oblicze-

nie przeprowadzonego czasu przez tych członków załogi, którzy rozłożyli socjalistyczną opiekę nad mechanizmami.

Zestawienie formularzy dla mechanizmów wymagało wiele czasu oraz uporczywej i żmudnej pracy. Trzeba było wypisywać różne dane z regulaminów i instrukcji eksploatacji technicznej i z paszportu statku. Dużą rolę odegrał przy tym mechanik dźwigowy komсомолец N. T. Malczukow, który nie dawno ukończył Leningradzką Wyższą Szkołę Morską. Przygotowane pod kierunkiem starszego mechanika formularze stały się dla motorzystów podręcznikami i cennymi poradnikami. Formularze techniczne dla urządzeń pokładowych sporządził szturman komunisty W. T. Karasiew.

Organizacja partyjna niejednokrotnie wysłuchiwała sprawozdań kapitana i starszego mechanika o działalności rady technicznej i o tym, jak pomaga ona członkom załogi podwyższać poziom swojej wiedzy oraz ulepszać stan techniczny mechanizmów. Trzeba przyznać, że mechanicy i szturmani zaczęli aktywnie pracować. Pomiędzy nimi i szeregowymi członkami załogi okrzepło twórcze braterstwo pracy. Trzeci mechanik W. A. Komarow i czwarty mechanik P. L. Chasin pomagali motorzystom w pracy i nauce oraz szukali wspólnie sposobów lepszego i szybszego rozwiązania problemów usprawnienia urządzeń robót i zwiększenia mocy mechanizmów.

Objęcie socjalistycznej opieki nad mechanizmami wymagało od marynarzy precyzyjnego posługiwania się instrumentami mierniczymi, częstszego zaglądania do podręcz-

nika, do poradnika i tablicy kalkulatora. Przyczyniło się to do rozszerzenia zakresu wiadomości technicznych załogi. Obok pracy fizycznej marynarze zaczęli pogłębiać swą wiedzę.

Organizacja partyjna obserwująca wzrastające zainteresowanie techniką wśród marynarzy, uzyskała prawo nabycia biblioteki technicznej. Pomogła ona również w rozwijaniu wśród załogi zamiłowania do nauki. Obok zajęć praktycznych marynarze zaczęli uczyć się teorii: fizyki, chemii i matematyki. Z inicjatywy komсомistów zorganizowano cykl wykładów na tematy popularno-naukowe. Mechanicy i szturmani wygłaszali pogadanki na tematy: niebo gwiazdziste, morza i oceany, radiolokacja i jej znaczenie, Rosja — ojczyzna motorowców i inne. Wykłady te rozszerzyły wiedzę i horyzont myślowy marynarzy.

Na motorowcu „Akademik Kryłow” ponad połowę załogi stanowi młodzież. Organizacja komсомольская jest pierwszym pomocnikiem aktywnego partyjnego. Uzyskała ona poważne osiągnięcia w wychowaniu młodych marynarzy w duchu głębokiego przywiązania do swego statku i odpowiedzialności za powierzony mu pracę. Komсомоły byli aktywnymi przewodnikami nowego patriotycznego ruchu — przekazania członkom załogi mechanizmów i urządzeń pod socjalistyczną opiekę.

Słusznym autorytetem cieszą się komсомоły motorzyści: I. Szynokich, A. Stryżalów, G. Tormasow, E. Kalinin, mechanik dźwigowy N. T. Malczukow, cieśla G. Powod oraz marynarze W. Stabkowicz i A. Strawiński. Są oni przodownikami socja-

listycznego współzawodnictwa o wzorową obsługę mechanizmów, o oszczędzanie paliwa i zwiększenie szybkości statku. Pełnią wzorowo wachty i wykonują przedterminowo skomplikowane prace remontowe. Na postój w jednym z portów przy kolejnym przeglądzie stwierdzono, że w łożyskach motylokowych diesel-dynama zaczął się kruszyć stop łożyskowy (na skutek wadliwego odlewu w słowni) i w górnych tulejach odstęp oliwny przekracza normalną tolerancję. Komсомоły motorzyści I. Szynokich i G. Tormasow przy pomocy mechanika W. Komarowa wymienili nadwyższe łożyska, dopasowali i przeprowadzili wycelowanie całego układu. Tę uciążliwą pracę, wymagającą wysokich kwalifikacji, znajomości fachu i usarsko montażowego wykonano szybko i sprawnie. Stacharowcy uzyskali przy tym 180 proc. normy.

Komисci i komсомоły bacznie czuwali nad tym, aby mechanizmy i urządzenia statkowe były w należytym porządku. Na zebraniach i naradach wytwórczych ostro i surowo krytykowali tych członków załogi, którzy zapominali o swoich zobowiązaniach i niedbale obchodzili się z mechanizmami. Motorzysta II klasy L. Nowikow niedostatecznie opiekował się pompą paliwową, która wziął pod socjalistyczną opiekę. W gazecie ścieńcej ukała się o tym krytyczna notatka. Na zebraniu organizacji komсомоłkiej Nowikow otrzymał upomnienie. Przyznał się on do tego niedbalstwa i przyrzekł poprawę. Od tej chwili stał się troskliwym opiekunem powierzzonego mu urządzenia technicznego.

D. c. n.