

Stoż

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

15-31 SIERPNIA 1952

NR 16 (38)

Jakie nauki płyną ze wskazań VII Plenum KC PZPR dla gospodarki morskiej

(z referatu dyr. nac. CZ PMH tow. Bukowskiego na naradzie resortu żegluga dla omówienia zagadnień gospodarki morskiej w świetle VII Plenum KC PZPR)

NASZA gospodarka morska jest dziedziną, w której najbardziej bezpośrednio ścierają się prawa ekonomiczne przeciwnych ustrojów. Jesteśmy naczyniami świadkami upadku gospodarki kapitalistycznej. Obserwujemy systematyczne uleganie gospodarki państw zachodnio-europejskich naskokowi dolara i w ślad za tym, urywanie się współpracy gospodarczej między nami a Zachodem.

W tych warunkach troska o umocnienie naszej suwerenności morskiej wobec zakusów imperialistycznych, troska o nasze bezpieczeństwo, o nasz najwydatniejszy wkład w dzieło obrony pokoju jest naszym naczelnym zadaniem — zadaniem wykonanym w warunkach naszego wspaniale rozwijającego się przemysłu, pomocy Związku Radzieckiego i współpracy z krajami demokracji ludowej. Minęły czasy, gdy polska gospodarka była półkolonialnym terenem eksploatacji kapitalistycznej, zaś flota polska peryferyjną linią dowozową.

Oceniając dotychczasowe wyniki trzeba stwierdzić, że potrafiliśmy pomóc krajom demokracji ludowej i Chinom w rozwinięciu handlu zagranicznego, zabezpieczyć nasze porty przed dyskryminacją i postawić je w rzędzie produujących w Europie centrów komunikacyjnych. Dzięki dysponowaniu dużą masą towarową i sprawności portów zapewniłmy rozwój naszego eksportu. Mimo rosnących trudności ze strony monopolistycznych konferencji — rozwinięliśmy sieć linii regularnych i stworzyliśmy dostatecznie silne bazy magazynowe.

Należy jednak podkreślić, że jeszcze dotychczas spotykamy u nas przypadki niewłaściwego pojmowania istoty formy instrumentalności, zważania jej wyłącznie do instrumentu handlu zagranicznego. Powoduje to obniżenie mocy produkcyjnej floty i portów, zwiększenie jej kosztów i brak tonażu, powierzchni składowej oraz siły roboczej dla innych ważniejszych zadań. Niezależność naszej floty, jej instrumentalność i oddziaływanie na kształtowanie się poziomu interesujących nas stawek frachtowych — uzyskamy przez ściśle współdziałanie handlu zagranicznego i żeglugi, szczególnie w dziedzinie planowania, wzmocnienie współpracy gospodarczej na odcinku żeglugi z Chinami i krajami demokracji ludowej, i dobrą organizację sieci i przedstawicielstw zagranicznych, i agencji.

Obok zagadnień eksploatacji żeglugi, drugim czynnikiem decydującym o niezależności naszej floty są remonty. Przykład tankowców „Tatry” i „Beskidy” jest dla nas sygnałem i jednocześnie nakazem zorganizowania własnej, dużej bazy remontowej i rozszerzenia zakresu pracy ROS na miarę stoczni i warsztatów PRCiP.

Samodzielność naszej gospodarki morskiej winna również znaleźć swój wyraz w dalekowzrocznym ustaleniu baz bunkrowych, niezależnych i odpornych na szantaże imperialistów oraz w stałym wzroście samowystarczalności w zakresie zaopatrzenia.

JAK PRZEDSTAWIA SIĘ WYKORZYSTANIE MOCY PRODUKCYJNEJ W TRANSPORCIE MORSKIM

Dla wykonania zadań Planu 6-letniego, otrzymamy dużo nowych statków, dźwigów, pogłębiarek, magazynów. Jednak nie znaczy to, że istniejące w naszym transporcie morskim moce produkcyjne nie powinny być jak najpełniej i jak najracjonalniej wykorzystane.

Tymczasem niektórzy spośród naszych aktywistów gospodarczych pracując po staremu, tkwiąc w biurokratyzmie — nie dbają w dostatecznym stopniu o właściwe wykorzystanie mocy produkcyjnych.

Wydatność tonażu, wydajność mocy produkcyjnej całej żeglugi morskiej wynosiły w pierwszym półroczu br. w tonach 91 proc. za-

łożonej wydajności, a w tonomilach — 102 proc.

Oznacza to, że w 9 proc. nie wykorzystano planowanej mocy produkcyjnej, gdyż przewożono ładunki niegwarantujące pełnego wykorzystania nośności statku, na zmieniach kierunków, przy poważnym zwiększeniu przebiegów balastowych.

Potwierdzeniem tych wskaźników jakościowych jest wysoki procent przebiegów balastowych spowodowanych nie dość sprawną akwizycją towarów za granicą i niedostateczną współpracą z centralami handlu zagranicznego.

Przyczyną tych niedociągnięć jest to, że poszczególne eksploatacje przedsiębiorstw, a przede wszystkim PZM-u przerzuciły odpowiedzialność za akwizycję towarów wyłącznie na „Polfracht”.

Dalszym wskaźnikiem jakościowym eksploatacji, ilustrującym stopień wykorzystania mocy produkcyjnej, to stosunek postoju statków w portach do czasu podróży. W I półroczu br. przeciętny statek PMH na 100 dni eksploatacyjnych tylko 51 dni znajdował się w morzu.

Stosunek ten będzie się powiększał, jeżeli postępowi w żegludze, wyrażającemu się we wzroście szybkości statków, nie będzie odpowiadał postęp techniczny i organizacyjny przy przeładunku i obsłudze statków. Szybkość obsługi statków w portach stała się zagadnieniem kluczowym floty i portów i rozwiązaniem jego jest możliwe tylko przy współdziałaniu wszystkich czynników biorących udział w całokształcie usług portowych.

Najbardziej zasadniczy wpływ na czas postoju statku w porcie posiadają zarządy portów, bowiem około 72 proc. tego czasu pochłaniają przeładunki.

WZMOC WALKĘ O WYKORZYSTANIE MOCY PRODUKCYJNEJ W PORTACH

W ZPGG wykorzystanie potencjału technicznego wynosiło w I półroczu 38 proc., wykorzystanie przepustowości magazynów — 90 proc., a sprzętu zmechanizowanego — 50 proc., natomiast w ZPS wykorzystanie tego sprzętu wahało się od 6,4 — 20 proc.

Zarządy portów miały bezsporne sukcesy na odcinku przeładunku towarów masowych. Przeciętny czas obsługi statków został poważnie skrócony. I tak czas zaoszczędzony w I kwartale 1952 r. wyniósł 46 proc., a w drugim kwartale wzrósł do 52 proc. czasu dozwolonego.

Jednak wciąż niewystarczająca jest wydajność na odcinku przeładunku i sztamerki drobniczy. Nie no tujemy tu ani przyspieszenia odprawy statków, ani wzrostu wydajności na jedną roboczo godzinę, a wskaźnik na I półrocze wynosi w ZPGG tylko 85 proc. planowanej wydajności.

Wielkie jest również marnotrawstwo siły roboczej w porcie, spowodowane przerwami w pracy. Wykorzystanie dnia roboczego wynosi tam w chwili obecnej zaledwie 77 proc. Największą część czasu traci się na dojście i zejście ze stanowiska roboczego.

Jeżeli sobie uświadomimy, że w tych 77 proc. mieści się jeszcze spory procent przerw nieregulowanych poniżej 1/2 godziny, prace pomocnicze i około 25 proc. prac manipulacyjnych, to można bez przesady powiedzieć, że moc produkcyjna skierowana na zasadniczą pracę wynosi mniej niż 60 proc. potencjału brutto.

W II kwartale PMH straciła na przestojach prawie milion tonażu, co odpowiada stracie jednego statku o przeszło 10 tys. TDW w bieżącej eksploatacji.

Wskazane błędy ilustrują następujące przykłady:

Kierownictwo ZPGG zaplanowało ukończenie załadunku statku „J. Dąbrowski” na dzień 25 lipca 1952 r. godz. 23. Na jedną godzinę przed zmianą, kiedy do zakończenia załadunku zostało zaledwie

6 unosów, sztawerzy zeszedł ze statku, a kierownictwo nie zapewniło dalszej obsady ganku, wykazując tym brak odpowiedzialności i bez troski stosunek do pracy.

M/s „Warmia”, który wszedł do Gdańska dnia 27 lipca br. rano, rozpoczął wyładunek dopiero 29 lipca o godz. 15. W porcie szczytnym dnia 18 lipca przy m/s „San” stwierdzono przerwę w wyładunku od godz. 15 do 18 na skutek rzekomego braku wagonów. Dopiero o godz. 18 kierownictwo portu zdecydowało, że towar należy przeładować na magazyn. Strata 3 godzin nie jest niczym usprawiedliwiona, bo taką decyzję można było powziąć już o godz. 15.

Bezsprzecznie, że udział w przeładunku statków w naszych portach mają nie tylko zarządy portów, lecz również przedsiębiorstwa żegluga, spedytory i inne przedsiębiorstwa. Współdziałanie załóg przedsiębiorstw PMH oraz zarządów portów winno skrócić postoje statków w porcie.

Dalsze niedociągnięcia przedsiębiorstw żeglugowych — to brak awizacji statków i nietypowych ładunków. Utrudnia to planowanie krótkofalowe w wydziałach przeładunkowych administracji portowej, za co odpowiedzialność ponoszą eksploatacje I i II PLO oraz I w PZM.

Również niedostarczanie na czas stauplanów, zmiana list ładunkowych oraz niedoręczenie dyspozycji na sztawerki dezorganizuje rytmiczność pracy portów. Odpowiedzialność za to ponoszą biura portowe.

Analizując całości problemu eksploatacyjnego w portach i żegludze doprowadza do następujących źródeł niedociągnięć:

1/ niedostateczne poczucie odpowiedzialności za wykonanie planu w wydziałach eksploatacyjnych PMH i wydziałach terenowych portów,

Odnaczenie załogi „Batorego”

W dniu 6 bm. na pokładzie flagowego statku Polskiej Marynarki Handlowej m/s „Batory” odbyła się uroczystość odnaczenia krzyżami zasługi przodujących członków załogi statku i pracowników PLO.

Uroczystość zagrał przewodniczący Rady Zakładowej na m/s „Batory” — tow. GORCZYCA. Wzruszenia odnaceń dokonał MINISTER ŻEGLUGI POPIEL. Krzyżami zasługi odnaceń zostali następujący członkowie załogi m/s „Batory”: HUBERT POTRAC, WŁADYSŁAW BIELAŃSKI, BERNARD CHOINACKI, AUGUSTYN KOS, EDWARD MALAWSKI, MIECYSŁAW MROZEK, JOZEF NOWAK, JERZY RACZKOWSKI, MARIAN SZARZYŃSKI i STANISŁAW WORONIECKI — srebrnymi, STANISŁAW KRUSZCZYŃSKI, MARIAN MICHAŁUK, WIKTOR NAGORSKI, RYSZARD PYTLIK, ALFRED PSYCHAŁA i STANISŁAW ZAWADZKA — brązowymi.

Odnaczenia otrzymali również pracownicy PLO: kpt. OSKAR PRIEFER — złoty krzyż zasługi, MIKOŁAJ BEREZIAK i KONSTANTY CHODERSKI — srebrne krzyże zasługi po raz drugi. HENRYK CHOWANC i MARIAN PIESZCZYK — srebrny krzyż zasługi oraz JERZY SOBIESZCZAŃSKI, GEORGE DEFERAS, CZESŁAW LENDO, TADEUSZ ZGLEJC i CELESTYN ZIELIŃSKI — brązowe krzyże zasługi.

2/ braki w technologii procesów produkcyjnych, organizacji pracy i współpracy przedsiębiorstw,

3/ braki w uświadomieniu politycznym i wyszkoleniu.

Usunięcie tych niedociągnięć, podniesienie poziomu pracy i pełne wykorzystanie zdolności produkcyjnej winno nastąpić przez:

1) poprawienie współczynnika przebiegów balastowych i pełne wykorzystanie statków,

2) przyspieszenie obrotu statków przez utrzymanie szybkości eksploatacyjnej, skrócenie czasu przeładunku, skrócenie czasu pozaprzeładunkowego. Skrócenie postoju statków w porcie nastąpi przez zorganizowanie pracy stykowej i wyeliminowanie przerw w pracy,

większe wykorzystanie sprzętu zmechanizowanego, szczególnie w porcie szczytnym, współdziałanie kierownictwa odcinków portu, statków i biur portowych dla zawiązania współpracy załóg i sztawerów,

Wybory do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

odbędą się w dniu 26 października br.

W numerze 35 Dziennika Ustaw Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej opublikowana została następująca uchwała Rady Państwa:

Uchwała Rady Państwa z dnia 5 sierpnia 1952 r. o zarządzeniu wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

1 Na podstawie art. 7 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 22 lipca 1952 r. — przepisy wprowadzające Konstytucję Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — oraz art. 85 ustawy z dnia 1 sierpnia 1952 r. — Ordynacja Wyborcza do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — Rada Państwa zarządza wybory do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i wyznacza datę wyborów na niedzielę, 26 października 1952 r.

2 Ustala się terminy czynności wyborczych określone w kalendarzu wyborczym załączonym do niniejszej uchwały.

3 Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej
Przewodniczący Rady Państwa
(—) B. BIERUT

KC PZPR dla gospodarki morskiej

3) usprawnienie technologii procesów produkcyjnych i organizacji pracy przez dotrzymanie punktualności statków i wyeliminowanie zgromadzeń, powołanie dyspozytora portu, podejmującego decyzję o doświadczeniach i pierwszeństwie robót, zacieśnienie współpracy między przedsiębiorstwami oraz między centralami handlu zagranicznego i „Polfrachtem”.

AWARIE I PRZEDŁUŻAJĄCE SIĘ REMONTY PRZYZYCAJĄ ZMNIJSZENIA PRACY PRODUKCYJNEJ

W pierwszym półroczu 1952 r. zanotowano w PMH awarie, których wartość wynosiła szacunkowo około miliona zł. Suma ta uwzględniła nie tylko bezpośrednie straty, nie obejmuje natomiast strat spowodowanych wytrąceniem statków z eksploatacji i powstałe stąd zmniejszenie przewozów. Powody awarii należy przypisać niedostatkowi personelu ruchowego, niewystarczającym kwalifikacjom, brakowi nadzoru, a przede wszystkim niedostatecznemu poczuciu obowiązku.

Awarie i przedłużające się remonty w I półroczu 1952 r. przekroczyły o 4 proc. zaplanowany budżet czasu przeznaczony na remonty, co odpowiada wytrąceniu z produkcji przez cały okres pierwszego półroczu statku ponad 2.800 ton nośności dziennie.

Ilość statkodni remontowych wynosiła w I półroczu 18,5 proc., co w porównaniu do wyników z lat ubiegłych wskazuje na znaczne zwolnienie tempa robót remontowych, wykonywanych na stoczniach, zwłaszcza zagranicznych. Stanowi to dalsze uzasadnienie konieczności szybkiego uruchomienia własnych baz remontowych.

PROBLEM PODNIENIA WYDAJNOŚCI PRACY W TRANSPORCIE MORSKIM

Dalsze źródła rezerw wskazane w referacie towarzysza Bieruta kry-

pracy przez poprawienie ilościowego stosunku pracowników produkcyjnych do nieprodukcyjnych, stosowanie w jak najszerszym zakresie normowania pracy i pogłębienie współzawodnictwa.

W PMH, w Remontowej-Obłudzie Statków i w warsztatach ZPGG stosuje się system wynagradzania akordowego, oparty na wykonaniu szacunkowych norm czasu, ustalonych przez kalkulatorów na każdej poszczególną operację. Normy te są z reguły przekraczane przeciętnie o 72 proc., co dowodzi braku ich kontroli.

Doniosłe jest zagadnienie norm w porcie. Do połowy 1951 r. roboty przeładunkowe zostały znormowane w 100 proc. i równoległe z tym zostały wprowadzone do robót przeładunkowych czyste akordy. Stosunkowo pozytywne wyniki nie mogą przesłonić niedostatecznej aktywności administracji w urealnieniu norm, niedostatecznego powiązania norm z postępem małej mechanizacji i organizacji pracy, i niedostatecznego normowania robót warsztatowych.

Najmniejszym bodźcem do podnoszenia wydajności, a przez to wykorzystania mocy produkcyjnej jest współzawodnictwo pracy. W obecnym stanie należy stwierdzić, że na ogół nasza gospodarka morską nie znalazła właściwego dziedziny, wybrać odpowiednie sprawdziany dla przeprowadzenia i oceny współzawodnictwa.

Tym niemniej musimy dostrzec niektóre spaceniałe idee współzawodnictwa i próby zbiłokratyzowania tego ruchu. Wiadomo, że ten stan rzeczy ponosi administracja i ZPZP, bowiem nie tylko nie rozwijają oddolnej inicjatywy, ale również nie potrafili nadać jej kierunku lub ograniczają się do beznadziejnego strowania i przekazywania zobowiązań lub wyników bez kontrolowania i nie wnikania w ich realność.

Na jednej z krajowych narad PMH zgłoszono przez członka załogi wniosek odczucia socjalistycznej opieki ładunku. Wniosek ten — nadzwyczaj w dalszym ciągu aktualny ze względu na wypadek uszkodzenia towaru i kradzieży — został na wspomnianej naradzie uznany za słuszny, zapisany, zarejestrowany i... nie wprowadzony w życie.

Obok hamowania oddolnej inicjatywy, braku kontroli i analizy realności, administracja i związek zawiodły nie mając często załóżce technicznych warunków do rozwijania współzawodnictwa.

W czasie jednego z rejsów statek „Gen. Bem” pobral w Anglii 100 ton bunkru — ropy na podróż do Murmańska. W drodze powrotnej z Murmańska statek zgłosił drogą radiową, że przybędzie do Gdyni z zapasem: 35 ton. Po powrocie do Gdyni, statek odmówił przyjęcia bunkru, wykonał rejs do Łulei i wykazał po powrocie 65 ton zapasów. Następnie znów nie przyjął bunkru, pojechał w następną podróż do Łulei, a 2 sierpnia nadał z morza, że posiada jeszcze 141 ton ropy. Czy w takich warunkach załoga może rozwijać socjalistyczne współzawodnictwo? Przykład ten daje jasną odpowiedź.

Współzawodnictwo nie opiera się na pokazowych deklaracjach, lecz na przemysłowym i racjonalnym podejściu do pracy. Powinno opierać się na wykonywaniu czynności przez mniejszą ilość należycie uświadomionych ludzi.

Powiązane z odcinkami pracy, realne, prawdziwe socjalistyczne współzawodnictwo wyzwoli nowe zapasy energii, skróci postoje statków, przyspieszy cykle podróży, oszczędzi materiały, pozwoli na pełne wykorzystanie mocy produkcyjnej.

PRACA ZAOPATRZENIA W GOSPODARCE MORSKIEJ. WYMAGA POWAŻNEJ POPRAWY

W świetle referatu towarzysza Bieruta, zagadnienie zaopatrzenia,

upłynięcie zbędnych remanentów, stosowanie materiałów zastępczych i ograniczenie zagranicznych zakupów — wymaga w naszej gospodarce morskiej dalszych postępów.

Podstawą racjonalnej gospodarki w zaopatrzeniu są normy.

W PMH z sześciuset podstawowych artykułów rozchodowych obrotu dotychczas normami tylko 114. Podobna sytuacja istnieje w ZPGG i PRCiP.

Ogólnie trzeba stwierdzić, że gospodarka materiałowa w naszym resorcie opiera się na normach statystycznych, nie zaś na technicznych.

Dotychczasowe normy nie są więc realne i nie mogą stanowić właściwego elementu w planowaniu zaopatrzenia. Nie mogą również być utrzymywane na dłuższą metę, jako sprawdziany racjonalnego życia, współzawodnictwa i kontroli w tej dziedzinie.

Oparte na planie zużycia normatywy zapasów magazynowych wywołują wahania nieproporcjonalne do istotnych potrzeb zakładu. Powstają nadmierne remanenty lub nieoczekiwane braki materiałowe. Były u nas i takie wypadki, że pozornie konieczne zakupy zagraniczne okazały się niepotrzebne, ponieważ w magazynach po nieważnie odkrywano brakujące do produkcji materiały.

Kontrola zapasów wykazała, że PRO w Szczecinie przy miesięcznym zużyciu zaledwie 6 ton, zapas węgla przemysłowego wynosił 900 ton.

W ZPGG np. ponadnormalwne nagromadzenie materiałów wynosiło na dzień 31 maja br. 236 proc. normy.

Z wypadków, gdzie brak dostatecznych zapasów spowodował przerwę w produkcji, trzeba wymienić nieracjonalną gospodarkę paliwem w miesiącach zimowych na statkach. Polskiej Żegluzi Morskiej, które kilkakrotnie w I kwartale br. wzywaly z morza pomocy ratowniczej.

W tej sytuacji stoi przed nami konieczność usprawnienia gospodarki materiałowej w drodze pogłębienia normowania zapasów, tj. przez określenie ilościowego zapasu w magazynie, wynikającego z technicznych norm zużycia, jak również przyspieszenia objęcia normami wszystkich podstawowych artykułów rozchodowych.

Równoległe z walką o właściwe normy winniśmy zwiększyć wysiłki w kierunku likwidacji nadmiernych remanentów.

W świetle dotychczasowych wyników na tym odcinku stwierdzamy, że upłynięcie remanentów nie przebiega w sposób zadowalający. W Polskiej Marynarce Handlowej na około 1 milion zł wartościowych remanentów upłynięło zaledwie 1/3 stanu.

Analiza przyczyn powolnego tempa akcji upłynięcia remanentów wykazała, że u podstaw tzw. „obiektywnych” trudności leży biurokracizm pracowników Wydziału Zaopatrzenia.

Przewlekające się uzgadnianie, częściowo w północnym tempie, dysponowanie materiałami zgłaszającymi do upłynięcia, manipulacje fakturami powodują zaleganie remanentów na magazynach.

Czas najwyższy skończyć z robotą papierkową i przejść do żywego działania. Na tym odcinku musi nastąpić energiczna akcja w kierunku zwalniania zalegających nadwyżek.

Podniesienie gospodarki materiałami na wyższy poziom wymaga również od nas zrewidowania dotychczasowego stosunku do sprawy materiałów zastępczych.

Przedsiębiorstwa nie poświęciły temu zagadnieniu właściwej uwagi, a przecież istnieją wielkie możliwości dokonania na tym odcinku poważnych oszczędności dla gospodarki narodowej.

(C. d. na str. 3)

Walka o oszczędność węgla bojowym zadaniem załóg maszynowych PMH

WĘGIEL — to najbardziej powszechny środek opałowy i podstawa surowcowa dla naszej gospodarki. To — jak określił wicepremier Minc — „chleb naszego przemysłu”.

Węgla mamy u siebie bardzo dużo. Jesteśmy pod tym względem jednym z najbogatszych krajów w Europie i na świecie. Jednak nie znaczy to, że węglem możemy gospodarować rozrzutnie. Przecież węgiel — to cenne dewizy, tak po prostu dla naszego, w szybkim tempie rozbudowującego się kraju. Potężny rozwój przemysłu wymaga zwiększonych dostaw węgla energetycznego i koksu. Wzrastają też potrzeby opałowe.

Ale często można zauważyć niedobry, wręcz lekceważący stosunek do gospodarki węglem.

Według planu na rok bieżący, wzrost zużycia węgla w naszej ogólnokrajowej gospodarce wyniesie 11 proc., a wzrost wydobywania tylko 5,2 proc. Gdzie należy szukać brakujących ilości węgla?

PMH — POWAŻNYM KONSUMENTEM WĘGLA

Polska Marynarka Handlowa jest poważnym konsumentem podstawowych surowców energetycznych, jakimi są: węgiel, oleje napędowe i oleje smarowe.

Ślad zrozumiałym się staje, że nawet drobne procentowe oszczędności tych surowców energetycznych we flocie powinny przynieść w skali rocznej dla gospodarki ogólnonarodowej poważne efekty ekonomiczne.

W zobowiązaniach lipcowych, podejmowanych przez załogi pływające Polskiej Marynarki Handlowej, uderza charakterystyczne zjawisko: wiele załóg pływa na zaoszczędzonym paliwie. Jeszcze do niedawna głównymi elementami współzawodnictwa wśród marynarzy były drobne remonty i konserwacja sprzętu. Obecnie jednak nawet bez udziału administracji i bez pomocy

związku zawodowego coraz szerzej rozwija się we flocie codzienny ruch oszczędzania węgla, ropy, olejów i smarów, jako wyraz dalszego wzrostu świadomości politycznej załóg marynarskich.

WE FLOCIE NIE WALCZY SIĘ O OSZCZĘDNOŚĆ WĘGLA

Kiedy jednak przeanalizujemy dokładnie meldunki z morza, dostrzeżemy, że w przeważającym stopniu oszczędności odnoszą się do paliw płynnych, oszczędności zaś węgla są nieznaczne. Tylko załoga „Krakowa” przeprowadza stałą walkę o oszczędność węgla i wypracowała swoje metody. Za nią idzie załoga s/s „Narwik”, która zobowiązała się do zwiększenia szybkości statku w krótkich podróży przy równoczesnym zmniejszeniu zużycia węgla, oraz do stałej kontroli gospodarki cieplnej. Również załoga „Bytomia” wypracowała dobre metody spalania węgla. Ostatnio także załoga „Pstrowskiego” zaoszczędziła około 2 1/2 tony węgla. Na pozostałych zaś statkach na ogół przechodzi się obojętnie obok zagadnienia oszczędzania węgla, chociaż nie jest ono bynajmniej nowe, a ostatnio z całą wyrazistością wystąpiło na krajowej naradzie w sprawie oszczędności paliw.

Na podstawie porównania rzeczywistego zużycia szeregu surowców energetycznych z przewidzianymi normami zużycia, można powiedzieć, że gospodarka energetyczna na statkach była lepsza w roku 1951 aniżeli w I kwartale roku bieżącego. Np. w PLO w roku 1951 na 19 statków opalanych węglem, 14 statków wykazało się poważnymi oszczędnościami, co dało w sumie 4.000 ton zaoszczędzonego paliwa, gdy tymczasem w I kwartale br. na 14 statków tylko jeden statek, s/s „Białystok” zaoszczędził 40 ton węgla, a inne zaś znacznie przekroczyły normę. I tak np. s/s „Hel” przekroczył normę zużycia o 24 proc., s/s „Lech” o 23 proc., s/s „Tobruk” o 13 proc.

W sumie w I kwartale br. rzeczywiste zużycie węgla w PLO przekroczyło ilości przewidziane normą o 1.200 ton.

Podobna sytuacja istnieje również w PZM. W roku 1951 w PZM zaoszczędzono w stosunku do norm 440 ton węgla, gdy tymczasem w I kwartale br. przekroczone normy o 370 ton i tak np. s/s „Wrocław” miał 30 proc. przepału w stosunku do normy, s/s „Kolno” — 18 proc., s/s „Rataj” — 17 proc.

Na wyróżnienie natomiast zasługują statki: s/s „Kraków”, który zaoszczędził w I kwartale br. 29 ton węgla i s/s „Toruń”, który zaoszczędził 6 ton. S/s „Brygada Małkowskiego” zaoszczędził wprawdzie 12 ton węgla, ale odbyło się to kosztem znacznego zmniejszenia szybkości, co nie może być uważane za realną oszczędność.

Na podkreślenie zasługują fakt, że o ile w przedsiębiorstwach dużych, jak PLO i PZM, które są głównymi konsumentami surowców energetycznych, zużycie węgla w I kwartale br. przekroczyło normy, to w przedsiębiorstwach mniejszych, jakimi są żegluga przybrzeżna w Gdańsku i Szczecinie oraz PRO zmalał znacznie rozchód paliwa w stosunku do ubiegłego roku.

W roku 1951 wszystkie mniejsze przedsiębiorstwa zaoszczędziły razem około 7 proc. węgla w stosunku do przewidzianych norm. W I kwartale br. zużycie zmniejszyło się do 11 proc., przy czym największe oszczędności wykazały się: Żegluga Przybrzeżna Szczecin — 18 proc. i Żegluga Przybrzeżna Gdańsk — 11 proc.

GDZIE TKIĄ ZASADNICZE ŹRÓDŁA PRZEPAŁÓW

Jakie przyczyny składają się na znaczne przekraczanie norm i przepały węglowe na naszych statkach? Niewątpliwie pewien wpływ miały przeprowadzone ilościowe korekty norm dokonane w roku 1952 w stosunku do roku ubiegłego. Główną jednak przyczyną tkwi w tym, że dotychczasowe normy zużycia węgla były zbyt wysokie, mało życiowe, nie uwzględniające zmiennych warunków eksploatacji, zmiennych szybkości statków itp. Trzeba także podkreślić, że decydujący wpływ na oszczędność ma przede wszystkim sprawna i dobra organizacja przyjmowania węgla obok dobrej techniki jego spalania i właściwego zużytkowania pary.

Obserwuje się dość często, że starsi mechanicy niedostatecznie przestrzegają instrukcji, nie dopilnowują należytym załadunku bunkru i są często nieobecni przy jego załadunku. A że obecność st. mechanika przy przyjmowaniu bunkru jest konieczna, świadczy fakt, któ-

ry miał miejsce na s/s „Bałtyk”. St. mechanik tego statku tow. Budny, który zgodnie z instrukcją obsługi przyjmował bunker, stwierdził pewnego razu brak 79 ton na załadowane 1.435 ton węgla. Podobną historię miał tow. Budny w Indiach, gdzie musiał walczyć o uzupełnienie braków.

Zasadniczą jednak trudność polega na tym, że na statkach nie ma do tej pory ściśle opracowanej techniki i metody spalania węgla. Co prawda pion techniczny CZ PMH opracował w ramach zobowiązań l-majowych przepisy o obsłudze kotłów opalanych węglem, ale jest to akcja, która przychodzi dość późno. Nie na wszystkich też statkach dokonano prób w kierunku unowocześnienia technologii palenia i wprowadzenia usprawnień. Świadczy o tym różne wyniki zużycia węgla przez statki tych samych typów. A że opracowanie metody palenia i zastosowania usprawnień może przynieść ogromne korzyści — mówi o tym przykład s/s „Bytom”. Z inicjatywę podstawowej organizacji partyjnej tego statku ogłoszono konkurs dla załogi na opracowanie właściwego systemu palenia oraz usprawnienia jego techniki. I co się okazało? „Bytom”, który miał do tej pory przepały, zaczął oszczędzać: w pierwszym rejsie — 50 ton węgla, a w kolejnym doszedł do 90 ton zaoszczędzonego węgla i jako pierwszy we flocie zażądał rewizji norm zużycia węgla na dobie.

STWORZYSZ SZEROKI FRONT WALKI O WĘGIEL

Ten jeden chociażby przykład świadczy o tym, że na statkach PMH istnieją warunki do stworzenia szerokiego frontu współzawodnictwa o oszczędność węgla jako jedynie słuszną drogą do likwidacji przepałów i wykonania zadań. O jakich mówił minister Szyr na krajowej naradzie.

O tym, że nie wolno odkładać rozpoczęcia walki o oszczędność węgla na statkach i że czas najwyższy zwołać krajową naradę załóg i motorzystów fлоты, przekonują nas przykłady niektórych statków, gdzie same załogi, wielu palaczy i mechaników już myśla nad tą sprawą i wymieniają doświadczenia. Np. na „Poznanu” zaczęło przesiewać spalony węgiel, na „Toruniu” załoga maszynowa z inicjatywą tow. Mićko zastosowała zaopatrzone ruszki. Na „Krakowie” znajduje się pomysł inż. Tuczyńskiego — urządzenie parowe zmniejszające szlakowanie się ruszków. Poważne usprawnienia w zakresie właściwego spalania węgla mają także palacze i mechanicy z s/s „Kopernik”, którzy obok tego stosują z powodzeniem preparat „sodafos” dla zmniejszania wody kotłowej.

Bezpośrednie zetknięcie się z przodującymi mechanikami, palaczami i motorzystami przyczyniło się nie wątpliwie do nadania współzawodnictwu o oszczędność paliwa i zużycia konkretnych form na wszystkich jednostkach PMH, do czynienia wymiany stosowanych metod i usprawnień, do rozszerzenia i pogłębienia frontu walki o paliwo. Na bazie dyskusji wypłynęły wnioski, wytyczające kierunek

działania dla administracji i związków.

Trzeba więc, aby inicjatywa marynarzy znalazła właściwe poparcie w Związku Zawodowym jako kierowniku organizacyjnym współzawodnictwa pracy we flocie, a który do tej pory nie wykazuje większego zainteresowania się tą sprawą. Trzeba, aby administracja fлоты, a zwłaszcza Inspektorzy techniczni w większej niż do tej pory mierze kontrolowali st. mechaników, czy są oni obecni przy przyjmowaniu węgla. Z tym łączy się jednak potrzeba opracowania w najbliższym czasie instrukcji o przyjmowaniu i przechowywaniu węgla, smarów i olejów.

W trosce o podniesienie kwalifikacji palaczy, od których najwięcej zależy w walce o uzyskanie oszczędności węgla, trzeba organizować specjalne kursy metodologiczne, umożliwić im zdanie egzaminów i kwalifikować ich do poszczególnych kategorii w zależności od linii, na których są zatrudnieni. Jest faktem, że na ten odcinek zwracano dotychczas bardzo małą uwagę w pracy szkoleniowej. Trzeba także, aby Związek Zawodowy wspólnie z administracją zwoływał specjalne odprawy załóg maszynowych, na których winno się systematycznie omawiać zagadnienia oszczędności paliwa.

Aby należycie spopularyzować zagadnienie walki o oszczędność węgla we flocie, trzeba wokół tej sprawy rozwinąć szeroką akcję agitatorską i propagandową, dostarczyć załogom fachową literaturę z tej dziedziny, zainicjować i rozwijać współzawodnictwo o tytuł najlepszej wachty palaczy, najlepszych statków i najlepszych w zawodzie. Nie wolno również zapominać o stworzeniu materialnego bodźca do walki o oszczędność węgla, jaką niewątpliwie byłaby forma premiowania palaczy okrętowych i zespołów maszynowych, tak jak się premiuje maszynistów i palaczy parowozowych na PKP.

Najważniejszą jednak rzeczą jest należyta organizacja, kierunek, pomoc i opieka ze strony związku zawodowego i administracji. Można i trzeba — to obowiązek całego aktywnego związkowego i administracyjnego PMH — rozpowszechniać inicjatywę przodujących załóg i przodujących palaczy naszej fлоты, przenosić na teren PMH doświadczenia przodujących „koraблейников” radzieckich, rozpowszechniać inicjatywę kolejarzy, pracowników elektrowni i wielu innych zakładów, których załogi postanowiły wykończyć wszystkie źródła oszczędności paliwa, aby dopomóc państwu w realizacji planów gospodarczych. Zniknąć musi dotychczasowy, bierny stosunek pewnej części naszej administracji do marnotrawstwa węgla. Akcją tą winny także zainteresować się nasze organizacje partyjne na statkach i na lądzie.

E. PIECHOWICZ



Tow. Maciej Bilski ze statku s/s „Narwik”, przodujący, palacz PMH



W Kalkucie odbyły się potężne manifestacje ludności, domagającej się od rządu chleba dla głodujących w Zachodnim Bengalu. Policja zaatakowała demonstrantów gazami łzawiącymi.



Napisem „Rauha” (Pokój) umieszczonym na gmachach, transparentach i asfaltach ulic, witaly postępowe organizacje fińskie uczestników XV Igrzysk Olimpijskich.

Na zdjęciu: napis na jednej z ulic Helsinek.

NOWA ORDYNACJA WYBORCZA

Kończąc swe pięć i półletnie prace, Sejm Ustawodawczy RP uchwalil jednogłośnie w dniu 1 sierpnia br. ordynację wyborczą do przyszłego najwyższego przedstawicielstwa narodu — Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Uchwalona ordynacja wyborcza w pełni urzeczywistnia w dziedzinie prawa wyborczego jedną z naczelnych zasad naszej Konstytucji — zasadę, że w Polsce władza należy do ludu pracującego miast i wsi.

Ordynacje wyborcza do Sejmu, tak jak Konstytucja, cechuje głęboki, jak najszerzy pojęty demokratyzm. Demokratyzm tej ustawy polega na tym, że realizuje ona w pełni zasadę równości prawa wyborczego, że rozciąga prawo głosu na wszystkich pełnoletnich obywateli i że konsekwentnie urzeczywistnia zasadę bezpośredniości wyborów przy zachowaniu ich tajności oraz zabezpiecza społeczną kontrolę nad aktem wyborczym. Demokratyzm Konstytucji i ordynacji wyborczej daje masom ludowym naszego kraju rękojmnie wysunięcia i nieskrepowanego wyboru do najwyższego organu władzy państwowej — do Sejmu ludzi cieszących się największym zaufaniem narodu, najbardziej zasłużonych i najbardziej związanych z masami pracującymi.

OBRADY X. PLENUM CRZZ

W dniach 29 i 30 lipca br. obradowało w Warszawie X Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych, poświęcone omówieniu zadań polskiego ruchu zawodowego w świetle uchwał VII Plenum Komitetu Centralnego PZPR.

Referat zasadniczy wygłosił przewodniczący CRZZ tow. Wiktor Kłosiewicz. Nakreślił on zadania związków zawodowych, wypływające z obecnej sytuacji międzynarodowej, szeroko omówił metody kierowania ruchem współzawodnictwa i racjonalizatorstwa oraz konieczność aktywnego udziału związków zawodowych w rozwiązywaniu problemu siły roboczej i wskazał konkretne zadania związków w dziedzinie wszechstronnego wzmacniania spójni między miastem i wsią.

Znaczną część swego referatu poświęcił tow. Kłosiewicz sprawie ulepszenia organizatorskiej działalności związków zawodowych w zakresie poprawy warunków bytowych i kulturalnych mas pracujących.

W następnym referacie wiceprzewodniczący PKPG tow. Bliński scharakteryzował sytuację w dziedzinie zatrudnienia oraz sposoby aktywizacji rezerw siły roboczej.

W ożywionej dyskusji, która wywiązała się po referatach, zabralo głos 26 mówców. Podkreślili oni konieczność wzmożenia polityczno-wychowawczej pracy związków za-

Przegląd Wydarzeń

wodowych, szczególnie w dziedzinie zacieśnienia spójni między miastem i wsią.

Wiele miejsca w dyskusji poświęcono sprawie podniesienia na wyższy poziom pracy kierowniczej w ruchu zawodowym, zwłaszcza na odcinku współzawodnictwa pracy, sprawy zwiększenia opieki nad robotnikami, usprawnienia działalności organizacyjnej i zacieśnienia łączności ogniw związkowych z masami. Wskazywano również na potrzebę ściślejszego powiązania pracy ogniw związkowych z zagadnieniami produkcji.

Dyskusję podsumował tow. Kłosiewicz, który stwierdził, że opierając się na uchwałach VII Plenum KC PZPR — X Plenum CRZZ nakreśliło dla ruchu zawodowego zadania, których realizacja pomoże w zwycięskim wykonaniu Planu 6-letniego.

Plenum przyjęło referat zasadniczy jako wytyczne do dalszej działalności związków zawodowych.

ZWYCIĘSTWO NARODU IRAŃSKIEGO

„Stary porządek w Iranie wali się. Obecny kryzys sięga daleko głębiej niż sprawa nafty” — pisał 22 marca 1951 roku organ wielkiej burżuazji brytyjskiej „Times”.

Krwawe starcia w Teheranie w dniach 19-21 lipca oraz zamach stanu, dokonany w Egipcie w nocy z 22 na 23 lipca całkowicie potwierdziły to zdanie angielskiego dziennika. Wydarzenia te wskazują, że z każdym dniem rosną nastroje antyimperialistyczne w tych krajach, że stale przybiera na sile walka narodowo-wyzwoleńcza ludności tych krajów.

W Iranie w wyniku zmywu szacha z imperialistami angielskimi i amerykańskimi doszedł do władzy Ghavam es Sultaneh, osobistość ściśle związana z zagranicznymi kołami imperialistycznymi. Szach sądził, że ten polityk, który w 1946 r. zorganizował krwawą „pacyfikację” Azerbejdżanu irańskiego, zdoła przy pomocy dyktatury wojskowej zdławić opór mas ludowych i nurtujące naród irański nastroje antyimperialistyczne. Na fali radości. Imperialistom anglo-amerykańskim wydawało się już, że skarby Iranu znajdują się ponownie w ich rękach.

Wypadki potoczyły się jednak inaczej.

Na wieść o mianowaniu premierem tego jawnego i wypróbowanego agenta imperialistycznego w całym kraju doszło do potężnych demonstracji. Przeciwko patriotom irańskim, demonstrującym pod hasłami antyimperialistycznymi, domagającym się usunięcia szacha i wszystkich agentów imperialistycznych, ochrony bogactw naturalnych i niezależności kraju, rzad wystąpił czołgi i samochody pancerne. Połapał się krw. W dniu 21 lipca na ulicach Teheranu padły dziesiątki zabitych i setki rannych.

Lud irański postawił na swoim. Ghavam es Sultaneh podał się do dymisji i uciekł z kraju.

Obalenie rządu Sultaneha jest wielkim zwycięstwem ludu irańskiego i ciężką klęską imperialistów anglo-amerykańskich. „Celem zmagania ludu perskiego — stwierdza „L’Humanité” — nie jest jedynie niezawisłość gospodarcza, lecz również utrzymanie się z dala od napastniczych koalicji montowanych przez imperialistów amerykańskich. W ten sposób walka ludu irańskiego o swe bogactwa naturalne jest częścią ogólną walki o pokój”.

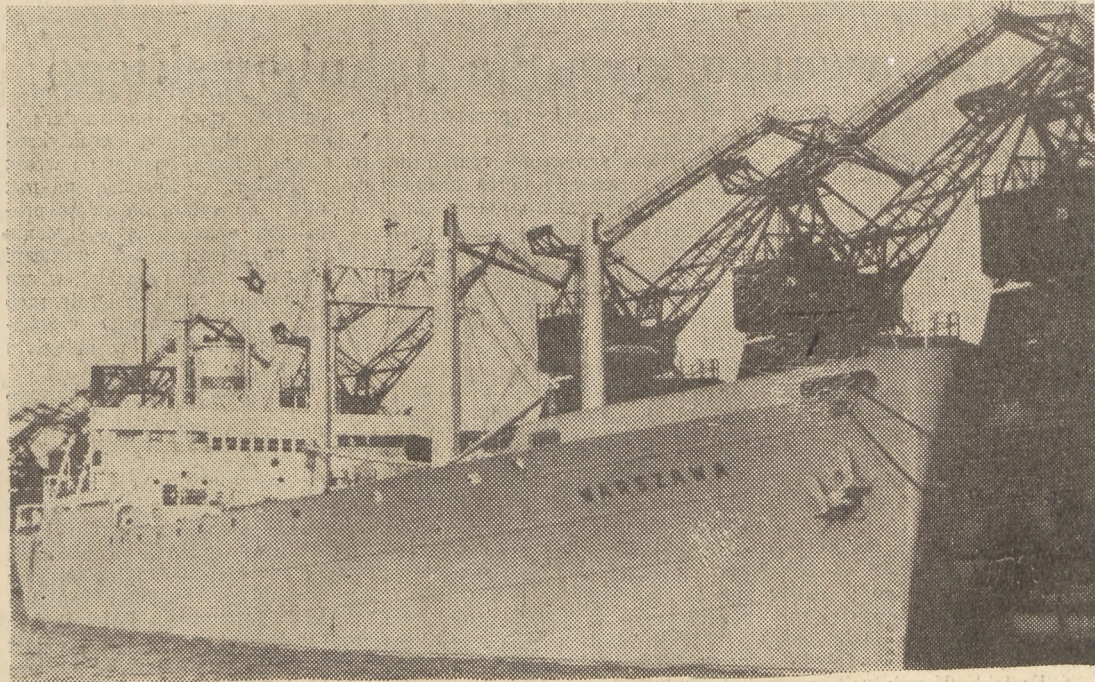
WYDARZENIA W EGIPCIE

Jeżeli w Iranie imperialiści ponieśli poważną porażkę, to w Egipcie dla zdławienia ruchu narodowo-wyzwoleńczego został dokonany zamach stanu. W nocy z 22 na 23 lipca grupa oficerów armii egipskiej z gen. Naguibem na czele zagarnęła władzę w stolicy i zmusiła króla Faruka do powierzenia stanowiska premiera Ali Maher Paszy, a następnie do zrzeczenia się tronu.

Prasa Bliskiego Wschodu podaje, że dojdzie do władzy kliki wojskowej ma na celu ułatwienie wciągnięcia Egiptu do tzw. paktu Bliskiego Wschodu, będącego narzędziem amerykańskiej agresji.

Ani pisma amerykańskie, ani oficjalni przedstawiciele Waszyngtonu nie wyrażają najmniejszego żalu z powodu zamachu wojskowego w Egipcie i abdykacji Faruka. Przeciwnie, wyrażają nadzieję, że wydarzenia te ułatwią realizację amerykańskich planów wojennych w Egipcie. Natomiast prasa brytyjska odnosi się negatywnie do wydarzeń, a rząd brytyjski wysłał posiłki wojskowe do strefy Kanalu Sueskiego.

Tak więc przewrót w Egipcie jest jeszcze jednym przejawem walki pomiędzy imperialistami amerykańskimi a brytyjskimi na Bliskim Wschodzie. Ale podstawą wydarzeń jest i tutaj stały wzrost ruchu narodowo-wyzwoleńczego, z którym musi się liczyć również gen. Naguib.



W Złocie Młodych Przewodników—Budowniczych Polski Ludowej, liczny udział wzięli młodzieńcy ze statków Polskiej Marynarki Handlowej. Za najlepszą pracę i wysokie wyniki we współzawodnictwie zlotowym, Zarząd Wojewódzki ZMP w Gdańsku, przyznał młodzieżowej brygadzie z m/s „Warszawa” proporzec honorowy. Obecnie proporzec znajduje się w Zarządzie ZMP PMH w Gdyni i zostanie wręczony załodze po powrocie statku z rejsu.

Gospodarka morską w świetle VII Plenum KC PZPR

(Dokończenie ze str. 1)

Przeszkodą w walce o zastępowanie materiałów deficytowych materiałami zastępczymi, o zmniejszenie zakupów zagranicznych, w drodze stosowania artykułów produkcji krajowej, jest przejawiający się konserwatyzm naszych pracowników, wyrażający się twierdzeniem, że co zagraniczne to lepsze i stwierdzający rzekomo nieemożliwość dokonania zmian w przepisach MRS.

Jednak dzięki oddolnej inicjatywie załóg cały szereg artykułów kupowanych dotychczas za granicą potrafiliśmy zastąpić produkcją krajową, w szczególności farby okrętowe, oleje smarowe, brezenty na luki, liny stalowe, żarówki specjalnego typu itp.

Ale w dalszym ciągu jeszcze nie potrafimy zrezygnować ze stosowania przy wielu pracach asortymentów metali kolorowych, jak: drut, gwóźdź i śruby mosiężne. A przecież te materiały w wielu wypadkach można zastąpić z powodzeniem materiałem żelaznym ocynkowanym.

Wyciągając wnioski ze wskazań towarzysza Bieruta, wytyczonych na VII Plenum, powinniśmy oprócz planowania materiałów i surowców na normach technicznych, wydać walkę wszelkiej przypadkowości na odcinku realizacji planów operacyjnych zaopatrzenia, położyć nacisk na właściwą gospodarkę bunkrem przez ścisłe ujęcie zapasów na jednostkach pływających, szeroko rozwijać inicjatywę zastąpienia materiałów deficytowych, ograniczać zakupy zagraniczne przez ścisłe stosowanie nowych metod produkcyjnych. Tylko na tej drodze zdolamy przezwyciężyć trudności na odcinku zaopatrzenia.

W walce o zrealizowanie tych zasad musimy oprzeć się na współzawodnictwie i racjonalizatorstwie. Celem zabezpieczenia realizacji wytycznych winna być nieustannie dokonywana kontrola zużycia i kształtowania się zapasów.

PO NOWEMU GOSPODAROWAĆ KADRAMI

Nowa sytuacja, nowe zadania budownictwa gospodarczego, zmiana warunków rozwoju również na odcinku morskim, wymagają nowych metod pracy. Chodzi przede wszystkim o zapewnienie przedsiębiorstw siły roboczej. W miejsce samorządności, przedwojennego do pewnego stopnia powołanego na nogi i bezrobociem — mamy zjawisko braku robotników. Mamy jeszcze niemało aktywnych gospodarzy, którzy nie rozumieją nowej sytuacji i nie chcą pracować na nowy sposób. Trudności z siłą roboczą możemy rozwiązać przez zmechanizowanie najtrudniejszych i najbardziej pracochłonnych procesów pracy.

Drugim momentem to wykorzystanie rezerw wewnętrznych przez przesunięcie dużej ilości pracowników gospodarczych i administracyjnych do produkcji, przez stosowanie właściwego systemu awansów i odpowiednie wykorzystanie zdolności pracownika oraz drogą naboru z zewnątrz, przede wszystkim młodzieży i kobiet.

Ale dokonanie naboru, względnie przesunięcia wewnętrzne w naszych przedsiębiorstwach, to jeszcze nie wszystko. Celem zapewnienia siły roboczej trzeba koniecznie ustalić w przedsiębiorstwie trzon robotników stałych jako podstawowe ogniwo produkcji.

Bez stałego zespołu pracowników, którzy opanowali technikę

produkcji i przywykli do nowych mechanizmów niemożliwa jest realizacja planów produkcyjnych. A co dzieje się u nas w rzeczywistości?

W porcie płynność kadr wynosiła w 1951 r. 26 proc., a w I połowie br. 18 proc. ogólnego stanu.

W innych przedsiębiorstwach resortu zagadnienie to nie przedstawia się lepiej.

Pomijając zagadnienie sztucznej płynności kadr w PMH spowodowanej w dużej mierze nieumiejętną pracą działów kadr, główne przyczyny płynności sprowadzają się do złego rozstawiania ludzi i bałaganu, do braku odpowiedzialnej polityki płac i braku odpowiednich warunków bytowania. Właściwe uruchomienie wewnętrznych możliwości przedsiębiorstwa, zdrowe i dalekowszkie planowanie zatrudnienia oraz głęboka troska o człowieka — winny rozwiązać te zagadnienia.

Jaskrawe są przykłady braku w PMH właściwej polityki płac, która powoduje płynność kadr ze statku na statek, gdyż płace nie odpowiadają wzrostowi wydajności pracy i wmożonemu wysiłkowi.

Na naszych statkach obowiązują umowa zbiorowa z 1948 r., która przewiduje nie tylko równą płacę na statkach o różnym zasięgu pływania, ale nawet taki nonsens, że przy równej płacy pracownicy dniówkowi w tropikach pracują 34 godziny tygodniowo, a pełniący służbę trymerzy, pałacz, smarownicy — 56 godzin.

Płynność załóg jest potęgowana nieplanową, pozbawioną troski o człowieka gospodarką kadrową. Mamy przykłady bezmyślnego zmuszania ludzi, niejednokrotnie członków rad zakładowych, zarządów ZMP itd.

Drogą poprawy warunków bytowania i pracy należy osiągnąć w pierwszym etapie ustabilizowanie trzonu pracowników. Dalszym etapem związania przodujących grup robotników z przedsiębiorstwem będzie stworzenie perspektywy rozwoju i awansu dla nich. Drogą do tego będzie szkolenie — dalsza forma wyzwalania rezerw wewnętrznych.

Dbając o człowieka — dbamy o produkcję. Człowiek jest w naszym ustroju najcenniejszym kapitałem. największym dobrem, tworzącym wciąż nowe wartości. Odpowiednie co do ilości i jakości kadry, to zwiększenie wydajności naszej pracy, to dalsze wykorzystanie mocy produkcyjnej, to rękojmia wykonania planów.

WALKA Z BIUROKRACJĄ

O ile na różnych odcinkach naszej gospodarki morskiej postępy i osiągnięcia są znaczne, o tyle na froncie walki z biurokracją nie posunęliśmy się dużo naprzód. Biurokracja jest w dalszym ciągu największym tak nagminnym, że nastąpiło pewnego rodzaju oswojenie się z jej istnieniem, pewne umiarkowanie i niepostrzeżenie jej. W PMH zaniebano poważnie wysiłki nad uproszczeniem pracy, unikaniem zbędnego pisaniny, eliminowaniem gadulstwa i formalizowania.

Np. w wyniku przeprowadzonej kontroli ujawniono w ROS poważne niedociągnięcia w gospodarce materiałami niezaletnymi. Dyrektor finansowo-administracyjny w miejsce ukarania winnych zaniebaniem przekazał sprawę, do tzw. dal szego postępowania, do Inspektora Kontroli. Jest to typowy przy-

kład uchylania się od decyzji, brania odpowiedzialności osobistej i chęci nie narażania się.

Poważnym mankamentem hamującym bieg pracy jest doładowanie spotykany oportunizm w niektórych komórkach służbowych, szczególnie w pionie technicznym CZ PMH i PLO. Mimo stawianych przez organy kontroli wniosków, zmierzających do usprawnienia gospodarki paliwem napędowym, jak również do zagadnień wynalazczości, racjonalizatorstwa i socjalistycznej opieki nad mechanizmami — nie wykazuje on w tym kierunku dostatecznego zainteresowania.

Oczyszczenie naszych przedsiębiorstw z elementu rozkładu, z odziaływania drobniomieszczańskiego środowiska, z biurokratycznych wynaturzeń — jest jednym z głównych naszych zadań dla przyspieszenia i przekroczenia Planu 6-letniego.

Takie płyną ze wskazań VII Plenum KC PZPR nauki, do których wciąż i nieustannie winniśmy w naszej pracy wracać i z których winniśmy codziennie czerpać.

Walka o pokój, o socjalizm na obecnym etapie wiąże wszystkie nasze zasadnicze zadania polityczne i ekonomiczne w jednolity zespół, którego wyrazem jest właśnie codzienna realizacja Planu 6-letniego. Wielkie są nasze sukcesy, lecz równie wielkie są jeszcze trudności, ale trudności przede wszystkim wzrostu i rozwoju.

„Nasze budownictwo socjalizmu — mówi towarzysz Bierut — odbywa się oczywiście nie w ciszy, w spokoju, w łagodnym posuwaniu się naprzód, bez wszelkich trosk i trudności. Nasze budownictwo, od bywa się w walce i to bardzo ostrej walce klasowej z niedobitkami klas pasożytniczych, rozwija się ono w walce z trudnościami i inaczej być nie może. Zadaniem naszej polityki jest kierować umiejętnie walką, nie obawiać się trudności, uczyć się pokonywać trudności i kroczyć twardo i śmiało, czujnie i oliarnie naprzód z największą wiarą w zwycięstwo”

PMH pracuje w tempie zobowiązań lipcowych

NA wezwanie 55 młodzieżowej brygady robotniczej portu gdynskiego, by uciec nową Konstytucję pracą w tempie zobowiązań lipcowych do końca roku, pierwszy w PMH odpowiedzieli starsi i młodzi marynarze s/s „Bytom”.

Żałoga pokładowa tego statku postanowiła przeprowadzić konserwację urządzeń pokładowych. Indywidualne zobowiązania przy konserwacji statku podjęli: bosman Zieliński, cieśla Szachta, st. marynarz Zieliński, mł. marynarze Jassa, Paulina, Kliszewski, Franczak i oficer KO Pilichowicz łącznie na 310 roboczogodzin. St. oficer Wietorek, II oficer Wochowski, III oficer Blachowski, as. pokładowy Ananicz, radioficer Brynicza i as. radioficer Fedak zobowiązali się dokonać szeregu remontów i przeprowadzić konserwację urządzeń, na co zużyją 150 roboczogodzin. Żałoga maszynowa wykona okresowe przeglądy remontowe we własnym zakresie i wymaluje maszynownię. Żałoga hotelowa postanowiła podnieść wydajność pracy i przez zmniejsze-

Wykres załogi pokładowej instrumentem organizacji współzawodnictwa pracy

W POPRZEDNICH dwu artykułach przedstawiliśmy ogólny wykres pracy statku i wykres załogi maszynowej. Dla uzupełnienia należy jeszcze omówić wykres pracy załogi pokładowej.

Głównym zadaniem załogi pokładowej jest utrzymywanie statku na właściwym kursie. Dlatego też zasadniczym elementem, przy pomocy którego można ocenić pracę wachty pokładowej, jest utrzymanie statku na kursie i ilość przebytych mil. Podczas gdy za utrzymywanie statku na kursie wachta pokładowa ponosi bezpośrednią całkowitą odpowiedzialność (oczywiście przy uwzględnieniu wpływu warunków atmosferycznych), to za ilość przebytych mil odpowiada ona pośrednio, gdyż do niej należy wykorzystanie szybkości dostarczonej przez wachnię maszynową. Tym niemniej przebieg odpowiedniej ilości mil ilustruje również pracę załogi pokładowej.

Wzór wykresu pracy załogi pokładowej w odniesieniu do trzech wachty przedstawia rysunek. Stosując go załoga radzieckiego parowca „Turajda”. Na tym grafiku wyznaczony kurs przyjmuje się jako 0°, a odchylenia od niego w jedną lub drugą stronę oznaczają się przy pomocy linii łamanej.

Ponieważ sternicy zmieniają się zwykle co dwie godziny, linię przebiegu się co pół wachty i kreśli poniżej.

Dla wykazania warunków pracy podczas poszczególnych wachty odnotowuje się również na wykresie siłę i kierunek wiatru. Siłę wiatru rejestruje się w stopniach Beauforta, a jego kierunek w stosunku do położenia statku wskazuje odpowiednia strzałka. Osiągnięcia poszczególnych wachty ilustruje zestawienie planowej i wykonanej pracy, tj. ilość mil.

Jak widzimy na wykresie, np. pierwsza wachta w składzie: Panow, Gugin i Nisajew w pierwszym dwóch godzinach prowadziła statek nierówno, odchylając się od kursu do 2,5 stopni. Natomiast na drugiej półwachtie sterowali oni lepiej i dzięki temu przekroczyli zadanie planowe.

W rubryce wykonania zadania planowego w milach liczba nad kreską ułamkową oznacza ilość mil przebytych w ciągu pierwszej półwachty, a liczba pod kreską — w ciągu drugiej półwachty.

Następna rubryka rejestruje w ten sam sposób przekroczenie (+) względnie niewykonanie (—) zadania planowego. I tak np. na trzeciej wachcie mamy przykład obu tych wypadków. W wyniku niedokładnego sterowania pierwsza półwachtą wykonała o jedną milę poniżej planu, natomiast w czasie drugiej półwachty zadanie przekroczone o jedną milę.

Jak prowadzić taki wykres pracy załogi pokładowej? Podobnie jak przy wykresie pracy załogi maszy-

nowej niezbędnym warunkiem do stosowania wykresu w praktyce jest wprowadzenie na statek planowania wachlowego. Z eksploatacji przedsiębiorstwa żeglownego statek otrzymuje jedynie zadanie rejsowe z wyliczeniem poszczególnych przebiegów, portów itp. W stosunku do tych przebiegów określają się też doświadczenia i czas, w którym należy je przebyć. Natomiast załoga statku winna tak organizować pracę, aby zadania wachlowe i dobowe, były zawsze jak najlepiej realizowane.

Zastosowanie wykresów godzinowych jest czynnikiem pobudzającym załogę do realizacji zadania planowego. W praktyce kapitan względnie oficer wachtowy winien wyznaczyć zadania dla poszczególnych wachty pokładowej. Podczas wachty jej kierownik musi śledzić utrzymywanie statku na kursie (poprzez obserwację kompasu) i co pewien czas notować odchylenia od kursu, aby można było nanieść na wykres linię łamaną, obrazującą pracę wachty.

Ilości przebytych mil stwierdza się dwoma sposobami. Można odczytać wskazania logu wzgl. obliczać przebytą drogę o ustalenie pozycji statku w chwili rozpoczęcia i zakończenia wachty. Połączenie tych dwu sposobów daje najlepszy wynik, gdyż obok rzeczywis-

tej długości przebytej trasy, ustala się również pozycję statku, otrzymując się jednocześnie faktycznie odległość z logu, przy czym porównanie obu odległości wykazuje odchylenie, spowodowane niewłaściwym sterowaniem.

Jak z tego wynika, dobrze prowadzony wykres załogi pokładowej stanowi ważny i interesujący dokument, który umożliwia porównanie wykonania poszczególnych wachty, a nawet ich członków. Tym samym staje się on poważnym instrumentem walki o plan i narzędziem

cyjno-remontowych itp. Prace te wiążą się zarówno z użyciem czasu, jak i pewnych materiałów. Tym samym nie powinny one być wyłączane z kontroli prowadzonej przede wszystkim dla rejestracji wyników poszczególnych członków załogi. W związku z tym należałoby prowadzić na statkach tzw. osobiste konta oszczędnościowe, na których notowałyby się oszczędności wzgl. przekroczenia poszczególnych członków załogi. Tym zagadnieniem zajmijmy się bliżej w następnym numerze.

(W)

WYKRES PRACY ZAŁOGI POKŁADOWEJ STATKU „TURAJDA”												
	I wachta				II wachta				III wachta			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Utrzymywanie statku na kursie	0°	0°	0°	0°	0°	0°	0°	0°	0°	0°	0°	0°
Skład wachty	Iof. Panow mar. Gugin mar. Nisajew				Iof. Kłassin mar. Błażewicz mar. Gugin				Iof. Płesum mar. Charitonow mar. Alekseev			
Kierunek i siła wiatru	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0
Ilość mil podczas wachty	Norma	Wyl.	+	-	Norma	Wyl.	+	-	Norma	Wyl.	+	-
	300	150	0	0	320	170	+1	-	300	140	+1	-

Marynarze floty handlowej z uznaniem witają ludową Konstytucję

ZAŁOGI statków PMH, świadome wielkich osiągnięć społecznych i politycznych klasy robotniczej, które znalazły odbicie w nowej Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, rozumieją także i doceniają korzyści płynące z niej dla narodu. Marynarze wiedzą dobrze, że przedwojenne konstytucje z 1921 r. i z 1935 r. gwarantowały prawą tylko bogaczom, że były jedynie napuszone pustą frazeologią i deklaracją, nie zapewniającą praw masom pracującym. Marynarze zdają sobie również sprawę, że zdobycie Polski Ludowej są wynikiem ofiarnej i pełnej poświęcenia walki polskiej klasy robotniczej przeciwko rodzimym i obcym kapitalistom.

Swiadcą o tym wypowiedzi niektórych marynarzy. Oto co mówi mł. steward z m/s „Batory” Józef Jeleśniański:

— Przed wojną ukończyłem zaledwie 4 klasy szkoły podstawowej, dalej uczęszczać do szkoły nie mogłem, gdyż nie pozwalały na to warunki, w jakich znajdowaliśmy się. W domu panował niedostatek, ojciec nie miał stałej pracy. Wychowałem się na wsi. Młodzi nie mieli możliwości uczenia się. Żyliśmy w zaciągu i nieuctwie. Dopiero po wyzwoleniu naszego kraju przez bohaterką Armie Radzieckiej władza ludowa stworzyła warunki, w których młodzież robotnicza i chłopka może w szerokim zakresie zdobywać wiedzę. Dziś Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w art. 61 zapewnia prawo do nauki wszystkim obywatelom. Doceniając te wielkie prawa młodzieży, będziemy pracować w dalszym ciągu w tempie zobowiązań lipcowych — kończy Jeleśniański.

Asystent pokładowy z s/s „Lublin” Józef Figiel przywrócił uwagę na art. 60 Konstytucji, w którym władza ludowa gwarantuje swoim obywatelom prawo do ochrony zdrowia oraz do pomocy w razie choroby lub niezdolności do pracy.

— Dawniej — mówi Figiel — marynarze nie mieli prawa do ochrony zdrowia, leczyli się na własny koszt, będąc na tzw. „biczu”. Obecnie korzystamy z bezpłatnego leczenia. Dom Marynarza jest wyposażony w ambulatorium lekarskie, gabinety dentystyczny i fizykoterapii. Marynarze mogą również leczyć się w Portowym Ośrodku Zdrowia. Także marynarze w rezerwie korzystają z wszelkiej pomocy lekarskiej.

Żałogi statków PMH nie zwalniają tempa swej pracy, walcząc o przedterminowe wykonanie zadań floty w roku bieżącym w tempie zobowiązań lipcowych.

Tow. Zofia Siwek — stewardessa z m/s „Batory” opowiada:

— Pamiętam, że u nas w domu był stały niedostatek, ojciec chorował, matka szukała pracy, lecz niestety bezskutecznie. Kobieta nie miała możliwości zdobywania zawodu. Jeżeli kobiety pracowały, to nigdy nie otrzymywały wynagrodzenia na równi z mężczyzną. Dziś ja jestem wdzięczna Polsce Ludowej i dumna z naszej Konstytucji, która gwarantuje kobiecie równe prawa z mężczyzną we wszystkich dziedzinach życia państwowego. Pracuję na „Batory” — o czym przedtem nawet mi się nie śniło. Przed wojną tylko protegowane kobiety mogły pływac na statku. Czasu te bezprowitnie minęły. W dzisiejszej Polsce dla naszej Ludowej Ojczyzny nie będą szczędzić wysiłku, i w jak najpełniej i najwydajniej pracować w Polskiej Marynarce Handlowej.

Mł. marynarz z s/s „Jarosław Dąbrowski” Alekos Mertikas, mówiąc o Konstytucji zaznacza, że w żadnej konstytucji burżuazyjnej nie ma wzmianki o prawie azylu dla obywateli innych krajów. Natomiast Polska Rzeczpospolita Ludowa zapewniła azyl obywatelom państw obcych, prześladowanych za walkę o postęp społeczny i w obronie pokroju.

— Ja i wielu moich rodaków — mówi tow. Mertikas — byliśmy w naszym ojczystym kraju — Grecji prześladowani za to, że broniliśmy naszej wolności i walczyliśmy o prawo do życia ludzi pracy. Polska Ludowa udzieliła nam schronienia, mamy równe prawa bez względu na narodowość. Dla nas Greków Polska jest drugą ojczyzną. Dlatego walczymy się do ogólnej walki narodu polskiego o wykonanie Planu 6-letniego i wierzymy, że obóz pokroju zwycięży, a wówczas nasza ojczyzna będzie wolną i masą pracującą naszego kraju będą sprawować władzę — budując socjalizm.



W czasie próbnego rejsu na Baltyk, załoga przebudowanej na statek-solarnie „Morskiej Woli” odebrała i załaziła cały ładunek śledzi z ługotrawiera „Drozd”. Na zdjęciu: przetadunek na pełnym morzu.

Wykorzystać pełną moc produkcyjną rybołówstwa morskiego w II półroczu br.

W II półroczu do pełnej realizacji rocznego planu połowów państwowych — 66,9 proc., w spółdzielczości — 44,2 proc., w rybołówstwie indywidualnym — 47,7 proc. Realizacja tych zadań wymaga usunięcia w pierwszym rzędzie niedociągnięć, które spowodowały niewykonanie planu I półroczu.

Na pierwszy plan wysuwa się więc zagadnienie pełnego wykorzystania mocy produkcyjnej rybołówstwa morskiego, a więc:

1) zlikwidowanie przestojów jedno- i dwu- i trzyczłonowych, awarii, braku załóg i winy załóg, przez wprowadzenie socjalistycznej opieki nad statkami i mechanizmami oraz przestrzeganie z całą bezwzględnością socjalistycznej dyscypliny wśród załóg.

2) wprowadzenie racjonalnej organizacji połowów, jak stosowanie połowów zespołowych, połowów „do pełnej ładowni”, a więc z reguły wielodniowych oraz połowów kierowanych przez Radę Serwisową na podstawie odpowiedzialnych decyzji.

Specjalny nacisk zostanie położony na kontrolę i nadzór nad działalnością połowową spółdzielczości, tak, aby zapewnić pełne wykorzystanie jej taboru pływającego przez zlikwidowanie przestojów, wynoszących w I półroczu 40,7 proc. wykonanych kutrów.

W ramy dyscypliny połowowej zostanie całkowicie włączone rybołówstwo indywidualne, stwierdzone tendencje do uchylania się od połowów, w okresach uznanych przez nich za nierentowne, zostaną jako szkoldne dla całości gospodarki rybackiej zlikwidowane, niewykonywanie zaś umów o dostawę pociąg

nie za sobą przewidziane konsekwencje.

Równoległe z realizacją pełnego wykorzystania mocy produkcyjnej rybołówstwa, jako dalsze zadanie na II półroczu wysuwa się zlikwidowanie przeterminowanych remontów i walka o terminowe dawkowanie do eksploatacji jednostek.

W tym celu należy doprowadzić do pełnej sprawności bazy technicznej drogą opracowania racjonalnej technologii remontów, jako podstawy do dokładnego ustalenia czasu i kresu ich trwania, zapewnienia zaopatrzenia materiałowego oraz wprowadzenia dyscypliny remontowej w ten sposób, aby łamanie harmonogramu nie powodowało przeterminowania remontów. Dyscyplina remontowa obowiązuje zarówno zespoły techniczne warsztatów jak i załogi rybackie i kierownictwo połowowe.

CZRM dopilnuje, aby urealniony plan dostawy nowych jednostek taboru rybackiego przez stocznię został wykonany w określonych, uzgodnionych terminach.

Ponadto w oparciu o wnioski wynikające z analizy działalności I półroczu należy natychmiast przystąpić do realizacji przygotowania kadr dla całej gospodarki rybackiej na drodze wykonania zaniechanego w ubiegłym półroczu planu szkolenia poprzez zorganizowanie przewidzianych kursów zawodowych, szkolenie wewnątrz zakładowe i przy warsztatowe. Będzie to miało zasadniczy wpływ na stopień wykonania planów produkcyjnych w II półroczu, oraz stworzy podstawy do rozwoju rybołówstwa morskiego w dalszych latach.

Zapewniając niezbędny poziom wiedzy fachowej pracownikom rybołówstwa, należy dążyć do jak najszybszego wyrobienia poczucia

odpowiedzialności u wszystkich pracowników za powierzony im od ciek pracy. Szczególnie trzeba podkreślić znaczenie autorytetu i odpowiedzialności szypa, majstra i brzdajisty, a aktywność i zainteresowanie aparatu kierowniczego przedsiębiorstw nie powinno ograniczać się do pewnych odcinków produkcji, lecz obejmować wszystkie funkcje przedsiębiorstwa.

Poważnego zwiększenia operatywności w II półroczu wymaga również odcinek socjalno-bytowy, a mianowicie sprawy mieszkaniowe, Dohy Rybaka i zaopatrzenie robotnicze. Zasady wynagradzania pracowników morskich i lądowych, idące w kierunku zróżnicowania plac w zależności od kwalifikacji, zgodnie z obowiązującymi ukladami zbiorowymi, będą konsekwentnie przestrzegane jako istotny czynnik podniesienia poziomu produkcji i kwalifikacji pracowników.

Uznając, że planowanie operatywne stanowi instrument wykonawstwa planu, należy zwrócić szczególną uwagę na oddolny sposób ustalania planów operatywnych w przedsiębiorstwach tak, aby miały one charakter mobilizujący i jednocześnie były oparte na ocenie zdolności produkcyjnej poszczególnych jednostek połowowych. W ten sposób ustalone plany będą niewątpliwie podstawą do rozwoju ruchu współzawodnictwa jako reżymu i dzwigni wykonawstwa planów produkcyjnych.

Świadoma, konsekwentna i codzienna realizacja tych wytycznych, przy równoczesnym ugruntowaniu dotychczasowych osiągnięć, stanowi fundament dalszego postępu, da gwarancję pełnego wykonania przez rybołówstwo morskie zadań planu na rok 1952.

JAN BILINSKI

Remontowy list gwarancyjny przyspieszy naprawy jednostek połowowych

UCHWAŁA Rządu z 2 lutego 1952 r. o zwiększeniu połowów ryb morskich nałożyła na przedsiębiorstwa i warsztaty remontowe obowiązek skrócenia do połowy czasu trwania remontów jednostek połowowych w porównaniu z rokiem ub. Zagadnienie to ma tym większe znaczenie, że na skutek rozproszenia ryby i tym samym pewnego zmniejszenia się wydajności łowisk, tylko zwiększona ilość dni połowowych w stosunku do zaplanowanej, gwarantować może wykonanie planu połowów roku bieżącego.

Należy jednakże stwierdzić, że zadania postawione przez Rząd na odcinku remontów nie są w rybołówstwie morskim w pełni realizowane. Wynika to w pierwszym rzędzie z wadliwej pracy administracji przedsiębiorstw i warsztatów remontowych oraz ze zbyt luźnego powiązania załóg robotniczych, zatrudnionych przy remoncie, z obiek-

tami remontowanymi. Jest regułą, że remont jednostki prowadzony jest nie przez jeden, ściśle ustalony zespół robotniczy, lecz przez szereg ciągle zmieniających i przypadkowo ustawionych grup robotników. Ciągłe przerzuty robotników z jednej pracy do innej powodują także okresy przerwy w remontach jednostek.

Rzecz jasna, że taka forma pracy nie może gwarantować ani terminowości, ani jakości wykonanych prac.

Trzeba więc grupę robotników, zatrudnionych przy remoncie jednostki połowowej, ściślej powiązać z jednostką i jej załogą, trzeba terminowe przeprowadzenie remontu stawiać nie tylko jako wykonanie przyjętego przez administrację zlecenia, ale także jako sprawę honoru zespołu robotniczego, biorącego w nim udział.

Wydaje się, że w oparciu o do-

świadczenia naszego kolejniactwa powiązanie to znaleźć można w nowej formie współzawodnictwa. Należy spopularyzować i zastosować w praktyce wystawianie przez zespół (brigadę) zatrudnionych przy naprawie pracowników remontowego listu gwarancyjnego. Remontowy list gwarancyjny zawierałby z jednej strony zobowiązanie brigady remontującej do terminowego i bezusterkowego wykonania napraw, z drugiej zaś — zobowiązanie załogi remontowanej jednostki do współudziału w naprawie.

W ten sposób jednocześnie zapoczątkowano by w zakładach remontowych ciągłą nieprzerwaną falę zobowiązań produkcyjnych.

„Zadnego remontu bez listu gwarancyjnego” — oto hasło, które należy niezwłocznie wprowadzić do praktyki rybołówstwa morskiego.

W. KORCHOT

Rubacę o Konstytucji

Droga awansu sternika Jakubowskiego

2 SIERPNIA z łowisk śledziowych Morza Północnego powrócił do Gdyni trawler „Jupiter”. Wyładował około 120 ton wysokogatunkowego śledzia. Dostarczając krajowi prawie 117 proc. więcej śledzi niż przewidywał plan rejsu, za łózkę nędznej strawy i łachman załoga przekroczyła znacznie swoje zobowiązanie, podjęte z okazji święta 22 Lipca.

Zastępca kapitana „Jupitera”, sternik Henryk Jakubowski, ukończył w czerwcu kurs poruczników żegluga, malej rybackiej. Był to jego pierwszy rejs po półrocznej nauce na kursie. Cieszy się bardzo z wyniku połowu, który stawia „Jupitera” w rzędzie przodujących jednostek „Dalmoru”.

O uchwaleniu przez Sejm Ustawodawczy Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dowiedział się na łowisku przez radio. — Był to dla mnie wielki dzień — opowiada nam sternik Jakubowski. — Projekt Konstytucji znam dobrze z okresu nauki na kursie, brałem bowiem wtedy udział w ogólnonarodowej dyskusji. Głęboki sens treści nowej Konstytucji poznałem jednak znacznie wcześniej. Moje całe życie jest z nią jak najsilniej związane.

Urodziłem się w 1927 r. na ziemi kaszubskiej, we wsi Chmielno, pow. Kartuski. Byłem nas 4 braci. Ojciec nie miał ziemi, zajmował się szewstwem we wsi rodzinnej. W domu gościł ciągle niedostatek, nie było żadnej nadziei na poprawę.

Ukończyłem 5 klas szkoły powszechnej i na tym też skończyła się moja nauka. Rodzice umarli jeszcze przed wojną i już w mło-

dym wieku zacząłem pracować na

W Połcie sanacyjnej rok, a następnie przez cały okres okupacji byłem wyzyskiwanym parobkiem u bogatych gospodarzy okolicznych. Za łózkę nędznej strawy i łachman naśladowując ubranie, harowałem codziennie od świtu do ciemnej nocy. Często wysiłek fizyczny był ponad miarę wynagrodzenie w wysokości średniej zarobków w ubiegłym roku pracy.

— O to krótki życiorys, z którego widać wyraźnie, jak wielki i zasadniczy wpływ wywarła władza ludowa na moje życie i na losy setek tysięcy młodzieży w całym kraju. W osiem lat umożliwiła ona wyzyskiwanemu niegdyś robotnikowi w soki awans — zdobycie kwalifikacji oficera rybołówstwa dalekomorskiego.

— Ciągnęło mnie zawsze do pracy na morzu. Nie wahałem się więc ani chwili, kiedy w końcu 1945 r. przeczytałem w gazecie ogłoszenie o przyjmowaniu uczniów na kurs rybacki w Spiewowie. Rzuciłem swoich kulackich „chlebodawców” i lat władzy ludowej, gwarantując podobne możliwości wszystkim ludzkości. — Jak widziacie, przeżyłem na sobie dobrodziejstwa naszej Konstytucji. Często myślę o tym, czy potrafię spłacić długie zaciągnięte wobec Ludowej Ojczyzny? Kiedy więc przodujący w pracy i nauce przedstawiciele młodzieży polskiej słurowali w Warszawie, ja też przyrzekłem pracować w tempie zobowiązań lipcowych, przyrzekłem nie szedzieć się dla ciągłego wzrostu połowów ryb morskich. W ten sposób najlepiej oddadźcie się państwu za doznana opiekę i pomoc.

Rozmowę przeprowadził T. W.

Otoczyć większą opieką praktykantów i absolwentów TRM

W RYBOŁOWSTWIE często powraca się do problemu szkolenia kadr. Wypływa to stąd, że w tej szybko rozwijającej się gałęzi gospodarki morskiej ciągle jeszcze odczuwa się poważne braki kadrowe. Dotychczas nie mamy dostatecznej ilości odpowiednio wyszkolonych załóg pływających, brak nam fachowców lądowych różnych specjalności w przedsiębiorstwach połowowych, jak również w rybackich bazach remontowych i warsztatach.

Do tego trzeba dodać, że plan szkolenia zawodowego przedsiębiorstw podległych CZRM został wykonany w I półroczu za ledwie 66,6 proc. pod względem ilości zorganizowanych kursów oraz w 57,6 proc. odnośnie ilości przeszkolonych pracowników. Szczególnie źle wypadła realizacja planu szkolenia zawodowego załóg pływających dla rybołówstwa kutrowego.

W takiej sytuacji tym dźwignię wydają się kłopoty dyrekcji Technikum Rybołówstwa Morskiego, która z wielką trudnością rozmieszcza swoich uczniów na praktyki letnie. Przyczyną tego należy szukać w niewłaściwym stosunku kierownictwa przedsiębiorstw połowowych do znaczenia praktyk wakacyjnych. W przedsiębiorstwach często się biadoli na temat braku załóg i słabego przygotowania zawodowego posiadanych już kadr, a mimo to traktuje się tam skierowa-

nych na praktyki wakacyjne uczniów TRM jako intruzów, których obecność w przedsiębiorstwach „burzy ustalony porządek”. Uczniowie pozostają na ogół bez żadnej opieki, używa się ich do całkiem nie właściwych prac, a najczęściej „po zostawia w spokoju”, byleby tylko „nie przeszkadzali”.

O takim stosunku do praktykantów świadczą liczne fakty. Praktyki w TRM rozpoczęły się już w końcu czerwca, tymczasem do 4 sierpnia tylko 15 uczniów pływalo na eksploatowanych trawlerach „Dalmoru”, znaczna zaś większość jest niewykorzystana, „obja się” w przedsiębiorstwach. „Dalmor” np. skierował 40 uczniów do Swiniogłowa, gdzie już od dłuższego czasu czekają na właściwą praktykę — na zamustrowanie. Podobnie dzieje się z uczniami skierowanymi do „Arki”, „Kutra”, „Barki” i „Korabla”.

O braku opieki ze strony przedsiębiorstw nad praktykantami dobitnie świadczy charakterystyczny fakt, jaki miał miejsce w „Arce”. Uczeń Ewangelin został zmusłowany we Władysławowie z kutra, który skierowano do remontu. Praktykantowi polecono opuścić jednostkę, pozostawiając go w odległej od szkoły bazie bez pieniędzy, wyżywienia i możliwości noclegu.

W czasie trwania egzaminów końcowych w TRM dyrektor pionu połowowego CZRM tow. Florczak stwierdził, że absolwenci mają stać nowo za mało praktyki. Zachodzi jednak obawa, że przy takim jak dotychczas stosunku przedsiębiorstw połowowych do praktyk wakacyjnych uczniów, przyszli absolwenci uczelni szkolącej oficerów pokłado-

wych i mechaników dla rybołówstwa morskiego w momencie opuszczenia Technikum będą mieli jej jeszcze mniej.

Nie można pominąć milczeniem sprawy zatrudnienia absolwentów TRM. W końcu czerwca opuściło mury szkolne 46 absolwentów wydziału pokładowego. Czerdziestu z nich skierowano zgodnie z planem do „Dalmoru”, gdzie większość oczekiwała ponad miesiąc na zamustrowanie. W tym czasie pracowali oni dorywczo przy różnych robotach zastępczych, a tylko niektórzy przy remontach trawlerów w stoczniach. Absolwent Jan Rawbuć zatrudniony był przy remoncie „Kastorii”, a jego kolega Kazimierz Suchodolski wyróżnił się sumienną pracą przy remoncie trawlera „Saturnia”. Obie jednostki dawno już wypłynęły na półw, ale... bez wspomnianych absolwentów, bowiem z niewiadomych przyczyn i bez żadnego powodu zostali oni w ostatniej chwili zmusłowani.

Podsumowując dotychczasowy przebieg praktyk wakacyjnych i tempo zatrudnienia w produkcji tegorocznych absolwentów TRM trzeba stwierdzić, że kierownictwa przedsiębiorstw połowowych, jak również tamtejsze organizacje partyjne i związkowe, nie otaczają właściwą opieką nowych kadr, nie doceniają ich wielkiego znaczenia dla dalszego, pomyślnego rozwoju rybołówstwa. Taki stosunek do wyśilków Państwa, które dużymi siłami kładami szkół przyszyli oficerów rybołówstwa, jest karygodny i mu si jak najszybciej ulec zmianie. „Kadry decydują o wszystkim” — a o nowe kadry należy specjalnie dbać i otaczać szczególną opieką. (w)

KRONIKA

W lipcu br. statek „badawczy MIRA” „Michał Siedlecki”, prowadzony przez kpt. Józefa Lipskiego, stwierdził dużą wydajność połowów w nowoodkrytym rejonie. Skierowano tam natychmiast kutry gdynskie zarówno państwowe, spółdzielcze, jak i prywatne.

Na tym łowisku kutry uzyskały bardzo dobre wyniki. Przeciętnie na kutrozdzień wypada po 100 skrzyni ryb, przy czym 75 proc. odłowu stanowią śledzi i gatunki.

— Dzięki dobrej organizacji pracy i pełnemu wykorzystaniu dni połowowych załogi kutrów „Gdy 97”, „Gdy 115”, „Gdy 168” i „Gdy 130” ze spółdzielni „Jedność Rybacka”, wykonywały już roczny plan połowów.

Niedawno załoga kutra „Leb 10” jako pierwsza jednostka Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Gryf” we Władysławowie, wykonała roczny plan połowów w 101 proc. Sukces ten jest zasługą całej załogi w składzie: Albin Zielinski — szyp, Konrad Łuczyci — motorzysta, Retmańczyk i Je-

ku — rybacy. Wykazuje ona wielką troskę o jak najlepsze wykorzystanie wszystkich dni połowowych.

Dobre wyniki uzyskują również załogi kutrów: „Leb 9” z szypem Walsburgiem i „Wła 84” z szypem Pisarskim.

Jak podaje nasz korespondent tow. Bakota, pracownik Laboratorium Morskiego w Trzebieży mgr Wiktor przeprowadził na Zalewie Szczecińskim po raz pierwszy próbę odłowu stynek ślecią w nocy, przy użyciu światła elektrycznego. W najbliższym czasie mają być rozpoczęte badania nad zastosowaniem światła elektrycznego przy połowach leszcza i sandacza.

Do dnia 29 ub. m. załoga s/s „Olsztyn” wykonała lipcowy plan przewozów w 103,4 proc. w tonach, w 113,8 proc. w tononitach i 107,6 proc. we wpływach. Podstawą osiągnięć jest wzmocniona troska załogi maszynowej i pokładowej o mechanizmy i urządzenia statkowe oraz wykonanie wielu remontów we własnym zakresie.



Budowla pokoju

27 LIPCA br. naród radziecki uroczysto obchodził oficjalne oddanie do użytku największej budowli hydrotechnicznej doby współczesnej — Wołżańsko-Dońskiego Kanalu Żeglownego im. Włodzimierza Lenina.

Na wysokim brzegu Wołgi, tam gdzie zaczyna się trasa Kanalu, zebrano się ponad 100.000 osób: robotnicy Stalingradu, przedstawiciele Moskwy, Leningradu, Kijowa, Charkowa, Uralu, Syberii, Kaukazu, republik nadbałtyckich.

Po zakończeniu wiecu rozpoczęła się defilada parowców i spalinowców. Na czele płynął statek flagowy „Józef Stalin”, który z Moskwy przybył tu przez Kanat. Moskwy i największy w Europie sztuczny zbiornik wody — Morze Rybińskie.

On również pierwszy popłynął od Wołgi do Donu po wyskoku dział wodnym, po cudownych 13 schodach-słazach.

Ażby pomyślnie przeprowadzić słuzowanie statków, trzeba dobrze opanować nowoczesne mechanizmy, w które wyposażone są obiekty hydrotechniczne Kanalu Wołżańsko-Dońskiego. Kierowanie bowiem mechanizmami słuz i pomp odbywa się przy pomocy przyrządów automatycznych. Załogi odcinków rejonowych współzawodniczyły między sobą o szybsze opanowanie tych mechanizmów i na dzień otwarcia osiągnęły świetne wyniki.

Statek mijając 3 stacje pomp, 13 zapór i tam, 7 stawideł i przepustów, 8 mostów, nabrzeża obramowane zielenią, nowowbudowane przystanki, doki remontowe, nowe osiedla itp. I oto olbrzymi Cymłański Zbiornik Wody — Morze Cymłańskie mieszczące 23,8 miliarda m³ wody, która zasila Kanat. Niedługo tu na odcinku od Zapory Cymłańskiej do ujścia Donu odbywała się żegluga, ale także uciążliwa. Ostre zakręty rzeki i liczne mielizny zagroziły na każdym miejscu. Zlikwidowano więc zakręty; pogłębiono dno, podniesiono poziom wody i dziś statek żegluguje spokojnie i bezpiecznie.

Wszystko to zrobili własnymi rękami ludzie radziecy. Dokonali tej wielkiej pracy nad stworzeniem nowej arterii wodnej. Wprowadzili poważną poprawę do geografii swego kraju.

Budowa Kanalu Wołga—Don była wielką szkołą budowniczych. Stara ona teraz na czele oddziałów kierowników koparek, skrobarek na innych jeszcze większych budowlach komunizmu.

Dużą drogę przebyło budownictwo socjalistyczne Związku Radziec

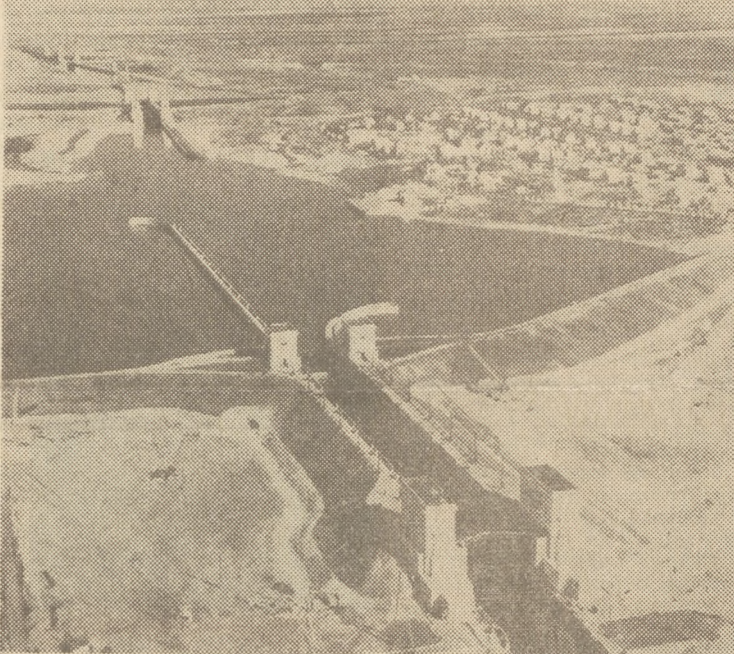
kiego od rozpoczęcia pierwszej budowy socjalizmu do Kanalu Wołżańsko-Dońskiego i innych realizowanych dziś wielkich budowli komunizmu.

Już budowle socjalizmu stały się szeroko wachlarz zagadnień. Ież dopiero budowle komunizmu wstąpiły na pierwszy plan kompleksowego powiązanie w jedną całość niezwykle różnorodnych problemów.

We wszystkich kierunkach kraju poważne znaczenie gospodarcze i polityczne teraz przez Kanat Wołgi opłynie ona w prąd wszystkie

też. Moc techniczna tej elektrowni wynosi 160 tysięcy kilowatów. Wprowadzie w porównaniu z mocą przyszłych „siadów”, energetycznych gigantów — Stalingradzkiej Elektrowni Wodnej z 1700 tysiącami kilowatów i Kuzybskiej Elektrowni Wodnej z 2 milionami kilowatów — cyfra ta może się wydawać skromna.

Cymlańska Elektrownia Wodna ma poważne znaczenie gospodarcze. Za pomocą tej elektrowni w prąd wszystkie



„Schody wołżańskie” — Słaz nr 7 i 8

Wołżański olbrzymi potok ładunków: moskiewskie i leningradzkie maszyny i obrabiarki, budulec, produkty hutnicze, donbaski węgiel, dońskie i kubańskie zboże, ryby z morza Azowskiego i Czarnego, nadwozia i uralskie wyroby przemysłowe. Już w tym roku obrót przeladunkowy Kanalu wyniesie setki tysięcy ton.

Dla zabezpieczenia nieprzerwanego ruchu pasażerskiego i towarowego zorganizowano specjalną flotę: holowniki, statki śrubowe i pasażerskie parowce z instalacją wytwarzającą wysokie ciśnienie pary, szybkie spalinowce z silnikami Diesla, ogromne barki metalowe i nowego typu tankowce.

Kanat zacieśni więc gospodarczą więź oddalonych od siebie rejonów Kraju Rad i poważnie odciąży transport kolejowy.

Rozpoczęła się równocześnie eksploatacja Cymlańskiej Elektrowni Wodnej, nieodłącznej części składowej kompleksu wołżańsko-dońskiego

Załoga maszynowa wykorzystując w walce o stachanowski plan wszystkie możliwe środki i sposoby, zrozumiała, że tylko socjalistyczna opieka nad mechanizmami może być skuteczna. Wzrosła bowiem odpowiedzialność marynarza za powierzono jego opiece mienie. Przypięto więc okrojone agregaty każdemu z członków załogi. Pierwszy pomocnik mechanika tow. Sorokin odpowiada za stan głównej maszyny, kotła i parowego steru, drugi pomocnik tow. Minajew — za parowy bransz-pil, sygnał świetlny i koła statku, starszy smarownik Konnow opiekuje się pompami — strażacką, sanitarną i maziurką, smarownicy podjęli socjalistyczną opiekę nad armaturą pomocniczą, a palacze — nad kotłownią i zobowiązali się utrzymać czystość w maszynowni.

Socjalistyczna opieka przyczyniła się do tego, że każdy z członków załogi dba i dogląda powierzony sobie odcinek z całą sumiennością, dba o niego jak o coś najdroższego — maszynę, kotły, pompy itd. przesyłały być przedmiotami martwymi, a stały się dla całej załogi maszynowej czynnym żywym i bliskim. Mechanik, palacz czy smarownik bezustannie śledził pracę swojej, przejętej pod opiekę maszyn, czy urządzenia. Każdy zgryzły, każdy niewłaściwy odgłos jest natychmiast zauważony, a gdy statek zatrzymuje się choć na chwilę, zaczyna się dopiero robota — sprawdzanie, naprawianie, oliwienie itp. Dlatego „Ruslan” nie ulega awa-

Naszym obowiązkiem - utrwalać osiągnięcia Czynu Złotowego i Lipcowego

— Spółkało mnie wielkie wyróżnienie — opowiada ZMP-owiec, bosman Roman Koseda z holownika „Sopot”. Zostałem wydelegowany na Złot. Młodych Przewodników — Budowniczych Polski Ludowej. Pierwszy raz byłem w Warszawie. Trasa W—Z, Nowy Świat, Muranów i Plac Konstytucji to tak wielkie i wspaniałe dzieła, że nie umiem wypowiedzieć swoich uczuć. Nie chciało się wprost wierzyć, że ta nowa Warszawa niedawno leżała jeszcze w gruzach, że tu, gdzie pracuje obecnie tysiące robotników, kiedyś szalało bezrobocie.

Koseda jest skromny i niechętnie mówi czym się wyróżnił w pracy na s/p „Barlicki”, na którym do niedawna był zamustrowany. Wspomina, jak razem z kpt. Włodarkiewiczem, mechanikiem Cendrowskim, bosmanem ZMP-owcem Dylewskim, palaczami Wigerem i

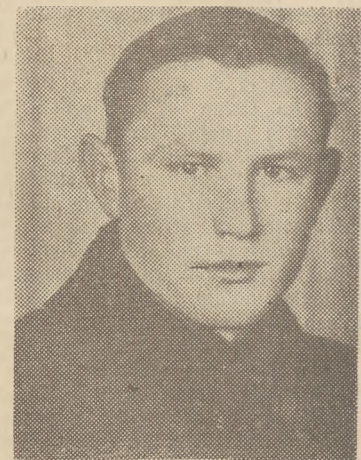
Szepeńskim walczyli o plan. Mówi też o tym, jak cała załoga każdego z nich jest utrwalac osiągnięcia i nie realizację Czynu Lipcowego. Nazwaniac tempa pracy dla przedterminowego wykonania planu rocznego w żegludze śródlądowej — na wszystkich odcinkach pracy, zarówno na statkach i barkach jak i w portach przeladunkowych, w war-

— Z entuzjazmem opowiada o dniach złotych, o objęciu przez młodzież szóstki nad lotnictwem odznaczeniach przewodników, na stadionie Wojska Polskiego, popisach żołnierzy — sportowców i lotników, o przemówieniu Prezydenta Bolesława Bieruła i pochodzie z Placu Zwycięstwa na Plac Konstytucji.

— Nigdy nie zapomnę — mówi Koseda — dnia 22 lipca gdy las młodych rak podniósł się do góry i składaliśmy ślubowanie na wierność Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

— Powtarzając słowa ślubowania zrozumiałem, że nie tylko za siebie ślubuję, ale i za swych kolegów, którzy nie mogli wziąć udziału w Złocie i że powinienem im przekazać to, co wszyscy czuliśmy — miłość i gorące przywiązanie do Ojczyzny i zapal do pracy.

— Chciałbym im powiedzieć, że teraz my młodzież wodniacka, ZMP — owcy i niezorganizowani będziemy pracować jeszcze lepiej niż pod-



szatach i stoczniciach oraz w administracji. Przykładem dla nas winna być praca 55 brygady młodzieżowej portu gdyńskiego, która dla uczczenia nowej Konstytucji zobowiązała się do pracy w tempie Czynu Lipcowego do końca roku.

Rozmowę przeprowadziła St. J.

Holownik „ŁOSOŚ” wykonał już roczny plan przewozów

Załoga h/m „Łosoś” w składzie: kpt. PAWEŁ CIECHANOWSKI, motorzysta EDWAR LICZMAŃSKI i marynarz GABRIELA CIECHANOWSKA, postawiła sobie za punkt honoru zrealizować roczny plan przewozów swojej jednostki do końca lipca br.

Ten trzyosobowy zespół dążył do wytkniętego celu wytrwale i ofiarną pracą. Załoga „Łososa” wykonywała do maksimum siłę uciagu holownika i zabierała w każdy rejs większe niż zwykle ładunki. Piływała często nocą, mimo że rejon jezior mazurskich nie jest objęty nocną żegluga. Troskliwa opieka nad statkiem i jego urządzeniami pozwoliła na bezawaryjne rejsy.

Wszelkie trudności rozwiązywano z miejsca. Tak było właśnie przy ostatniej partii drzewa 30 lipca płynąc wieczorem wkręcił się w śrubę statku kawał starego drutu.

Jak usunąć tę przeszkodę bez dźwigu, ślupu lub doku?

Załoga znalazła na to radę. Przy śluzie podniesiono rufę holownika i usunęto przypadkowy hamulec. Pracowała cała doba, ale partię drzewa dostarczono w terminie do tartaku w Ostródzie.

Załoga h/m „Łosoś” z dumą złożyła meldunek na ręce kierownika gdańskiej Ekspozytury, który właśnie przybył do Ostródy, że dnia 31 lipca br. o godz. 13 h/m „Łosoś” wykonał roczny plan przewozów.

Dzielna załoga zrealizowała równocześnie swoje długofalowe zobowiązanie 20 dni przed terminem.

16 bm. obraduje Ogólnokrajowa Narada Wodniaków

W Koźlu, największym polskim porcie śródlądowym, odbędzie się 16 bm. Krajowa Narada Wodniaków. Celem narady jest omówienie zadań żegludze śródlądowej w świetle uchwał VII Plenum KC PZPR. M. in. załogi pływające i przeladunkowe, słuzowe i drogowe, stoczniowe i techniczne wraz z administracją będą radzić, jak należy przygotować się do wzmożonych prze-

wozów jesiennych, aby przebiegały one sprawnie i terminowo. /Obrady poprzedzi przekazanie do ekspedycji nowych urządzeń portowych, otwarcie Domu Żeglarskiego, wspaniałego ośrodka kultury i wreczenie zasłużonym wodniakom odznaczeń państwowych.

S. TURCZAK
Korespondent

Wodniacy Wisły podpisali umowę o współzawodnictwie międzyekspozyturyowym

W ostatnich dniach lipca br. w obecności przedstawicieli dyrekcji, partii, związku zawodowego, załóg pływających i aktywnego gospodarstwa podpisana została w Bydgoszczy umowa o socjalistycznym współzawodnictwie między ekspozyturami Żegludgi na Wiśle w Gdańsku, Warszawie, Bydgoszczy, Krakowie i Giżycku.

Jako podstawę do obliczania wyników przyjęto procent wykonania planów przewozowych w ton/km i osobę/km oraz procent obniżenia kosztów własnych w przewozach towarowych i osobowych.

Zebrań ustalili, że o zwycięstwie będzie decydować ilość zdobytych punktów, przy czym 100 proc. wykonania planów przewozowych przyjęto jako 0 punktów. Za każdy procent przekroczenia planów ekspozytura uzyskuje 40 dodatkowych a za jeden procent niewykonania liczy się 30 ujemnych punktów. Natomiast utrzymanie wysokości pla-

nowych kosztów własnych daje 50 punktów dodatnich, jeden procent obniżenia kosztów — 20 dodatkowych, a jeden procent wzrostu kosztów — 30 ujemnych punktów.

Wyniki współzawodnictwa rozpatrywać będzie kwartalnie powołana przez Zarząd Główny ZZZP i dyrekcję komisja współzawodnictwa, w skład której weszli przedstawiciele współzawodniczących ekspozytur rejonowych.

Zwycięska ekspozytura otrzyma jako wyróżnienie propozycję przechodni ufundowany przez Zarząd Główny ZZZP.

Podpisanie umowy o socjalistycznym współzawodnictwie międzyekspozyturyowym w Żegludze na Wiśle ma bardzo doniosłe znaczenie. Fakt ten pobudził niewątpliwie wszystkie załogi do szlachetnej rywalizacji w walce o przekroczenie planu przewozów i obniżenie kosztów własnych.

Z. CIECHANOWSKI



riom, a stara maszyna dostawiała „odmładniała” i pomagała załodze w wykonaniu stachanowskiego planu.

Staranna opieka nad kotłami zwiększyła okresy między czyszczeniami o 30 - 40 dni. Pozwalało na to na szybsze wykonanie tej pracy, tak że zamiast przewidywanych 36 godzin ruslanowcy wykonują ją w 24. W czasie żegludgi załoga maszynowa wyremontowała instalację świetlną i parowy bransz-pil, odciążając w ten sposób znacznie planowe remonty zimowe.

Entuzjazm pracy ogarnął całą załogę maszynową. Gdy pękł na statku przewód kominowy do podgrzewania mazułu, a przetoczenie ropy z jednej cysterny do drugiej mogło opóźnić rejs, smarownicy Migunow i Czegodajew nie czekali na ewtl. pomoc, lecz stojąc w macie sami naprawili przewód, byle tylko zbytnie nie tracić czasu.

Załoga „Rusłana” pomałowała maszynownię i kajuty. Utrzymała wzorowy porządek i czystość na całym statku. Wszystkie prace i

przetoczenie ropy z jednej cysterny do drugiej mogło opóźnić rejs, smarownicy Migunow i Czegodajew nie czekali na ewtl. pomoc, lecz stojąc w macie sami naprawili przewód, byle tylko zbytnie nie tracić czasu.

ZAŁOGI WODNIAKÓW PODJĘŁY INICJATYWĘ „RUSLANA”

Załogi wielu statków wołżańskich, wzorując się na ruslanowcach, opracowały własne, stachanowskie plany wykonania pięciolatki w trzy i pół względnie cztery lata i konsekwentnie je realizują.

Załoga parowca „Kirow” pod kierownictwem kpt. A. G. Grigoriewa jedną z pierwszych podjęła inicjatywę „Rusłana”. Wodniacy tego statku dali przykład, w jaki sposób należy stosować ruch ruslanowski. Nie naśladowali oni ślepo ruslanowców, lecz wykorzystują własne możliwości. Plan swój oparli o maksymalne wykorzystanie siły uciagu i gowej statku. Dzięki temu „Kirow”

przewozi w każdym rejsie prawie dwukrotnie więcej towaru, niż przewiduje plan przewozów.

Załoga parowca „Fiedosiejenko” zwróciła przede wszystkim uwagę na podkręcanie pary. Współzawodnictwo na tej jednostce oparto więc na utrzymywaniu w kotłach wymaganej ciśnienia przez cały okres nawigacyjny bez względu na asortyment dostarczanego węgla, zoszczędzaniu na każdej wadze przynajmniej 100 kg paliwa przy wyżywianiu miejsca pracy we wzorowej czystości, szczegółowym zadbaniu o urządzenie i armaturę kotła. Palacze ponadto przechodzą specjalne doszkolenia, aby uzyskać stopień ślusarza pierwszej kategorii i zdać minimum techniczne na smarownika. „Fiedosiejenko” zatem przyspiesza szybkość statku przez wzorowe zorganizowanie pracy w maszynowni oraz wysoki kwalifikację załogi.

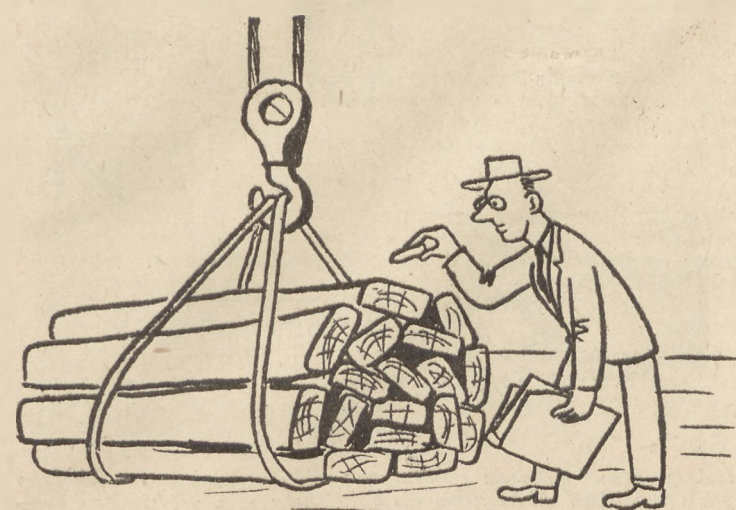
Załoga „Chusienin Jamaszew” z kpt. H. E. Sorokinem położyła główny ciężar swego stachanowskiego planu na samoremontach, w przeciągu dwóch lat dała 120.000 rubli oszczędności. Ponadto zobowiązania załogi podobnie jak na statku „Fiedosiejenko” opierają się na dobrej pracy kotłów i doszkoleniu palaczy.

(C. d. n.)

Ster na samokrytykę

Zła organizacja pracy liczmanów przyczyną przerw w pracy brygad przeładunkowych i dźwigów

W walce o szybki przerzut masy gony. Nadmienić należy, że przeliczenie jednego unosu zajmuje około 15 minut. W tym czasie zarówno dźwig jak i robotnicy przeładunkowi stoją bezczynnie. Powstała z tego powodu strata czasu wynosi o skróceniu czasu przeładunku około 2 godzin w ciągu jednej decyzji nie tylko praca brygad przeładunkowych i dźwigów. Wchodzą tu w grę i inne czynniki, gdyby pracownik „Polcargo” zamiast na placu liczył podkładał w ładowni statku przy ich udziale w pracy portów. Wprowadzić nakładania na plankę.



ostatnio współpraca ta zacieśnia się coraz bardziej, niemniej na wielokrotnie zwracali uwagę liczmanom o odcinkach jeszcze mocno kuleje. i kierownictwu „Polcargo” na ko-

Typowym przykładem tego jest nieczność zmiany metod pracy, lecz wyładunek podkładów kolejowych dotychczas rady ich nie zostały ze statków. Na skutek zlej organizacji pracy liczmanów „Polcargo” powstają w porcie gdyńskim nieproduktywne przerwy w pracy brygad przeładunkowych i dźwigów. W czasie przeładunkowego na bezproduktywne przerwy jest niedopuszczalne. Uważamy, że „Polcargo” nosi z ładowni statku na ląd na raz winno jak najszybciej załadować składki je bezpośrednio na stojący czasowo metody pracy liczmanów na nabrzeżu wagon, opuszcza każdą portowym realizację podjętych zwo-

wnik „Polcargo” liczy i znaczący je bowiązał w walce o skrócenie czasu. Dopiero po dokonaniu tej su postojów statków i wagonów w „operacji” podkłada wędrują na wa-

Od Redakcji: Marnotrawstwo 1/4

Organizacja Ligi Kobiet przy PMH pracuje źle

— ale nie bez winy administracji, związku i organizacji partyjnej

Niejednokrotnie na zebraniach partyjnych i związkowych zwracano uwagę, że organizacja Ligi Kobiet przy PMH nie spełnia swej roli, że jest za mało aktywna, postawa jej członkiń często niewłaściwa itp.

Liga Kobiet przy PMH ma szereg osiągnięć w pracy organizacyjnej i społecznej - wychowawczej. Poszczególne sekcje, jak np. opieki nad matką i dzieckiem, organizacji na i kulturalno - oświatowa, wykazują również co prawda dość żywotność, ale aktywną działalność. W jej gronie znajduje się także wiele przedwioń pracy społecznej, legitymujących się poważnymi sukcesami.

Jednak obok niewątpliwych osiągnięć jest wiele braków, jak niedostateczna frekwencja na zebraniach, liczba słabość aktywności, brak szkolenia ideologicznego, brak mobilizacji kobiet do nowych zadań i podwyższania kwalifikacji itp.

Te braki nie wystąpiłyby jednak z taką ostrością, gdyby organizacja LK przy PMH otrzymywała stałą pomoc z Zarządu Miejskiego LK, względnie z Rady Zakładowej i gdyby się nią naprawdę zapośredniczała organizacja partyjna.

Jeżeli np. przedstawicielka LK nie zaprasza się na narady wytwórcze PMH, a ostatnio nawet na akademie i uroczystości, nie dziwnego, że o pracę tej organizacji mówi się często z przekąsem.

MIL

Nie zapominać o podjęciu obligacji Narodowej Pożyczki Rozwoju Sił Polski

W dniu 1 października br. od będzie się już drugie losowanie Narodowej Pożyczki Rozwoju Sił Polski. Jednak jeszcze wielu marynarzy, często na skutek zapomnienia względnie innych przyczyn, nie odebrało przysługujących im obligacji.

Nie wszystko jest w porządku, jeżeli spora ich porcja leży dotychczas nie podjęta w PLO. Marynarze winni zrozumieć, że stanowią one ich własność i że nie podejmując ich, utrudniają pracę odpowiedzialnym za rozprawianie losowania.

Stawiamy jeszcze raz pod rozagę kompetentnych czynników sprawę nauki szkolnej dla dzieci wodniaków

W roku ubiegłym przeprowadziliśmy skuteczną akcję uzyskania miejsc w bursach dla dorastających dzieci wodniaków, sprawę ułatwienia i udostępnienia im nauki.

Ten ważny problem został przychylnie rozwiązany przez Ministerstwo Oświaty w porozumieniu z Zarządem Głównym ZZPZ i Ministerstwem Żeglugi.

Jednak w praktyce okazało się, że terenowe organy władzy państwowej zbyt mechanicznie potraktowały polecenie Ministerstwa w tej sprawie. Po prostu w Domach Dziecka przydzielono potrzebną ilość miejsc, nie uwzględniając istotnych potrzeb dzieci i życzeń ich rodziców. Umieszczono więc dzieci wodniaków w miastach nie posiadających szkół zawodowych, a często nawet w takich, gdzie są jedynie 6-klasowe szkoły podstawowe.

Ponadto przydzielone żegludze Śródlądowej Domy Dziecka znajdują się w miejscowościach położonych z dala od szlaków wodnych. W zimie nie ma to — rzecz jasna — większego znaczenia, jednak w sezonie nawigacyjnym (czyli przez okres 3/4 roku) oznacza to dla rodziców zupełny brak kontaktu z dziećmi. Z Domów tych korzystają bowiem przede wszystkim dzieci: barkarzy, a załoga barków — najkorzystniejsze rozwiązanie. Nie rymarz — matka, którzy w okresie

nawigacji mogą korzystać najwyżej z kilkugodzinnych postojów. Kiedyż więc mają oni czas do odwiezienia swych dzieci bez przekroczenia zasad socjalistycznej dyscypliny pracy, gdy dojazd do miejscowości ich pobytu trwa nieraz do półtorej doby?

Z Ekspozytury Rejonowej w Bydgoszczy np. umieszczono w ten sposób około 40 dzieci w Domach Dziecka w Białochowie, Aleksandrowie i Lubieniu Kujawskim. M. in. są takie, które w br. ukończyły już szkołę podstawową i w miejscowościach tych nie mają możliwości dalszej nauki. Do nich należą np. bardzo zdolna Urszula Wikland, Gertruda Oelrich, która pragnie uczęszczać do szkoły gospodarczej, Bogdan Rutkowski, który marzy o technikum budowlanym i wiele innych.

Ekspozytura znając bolączki pracowników i doceniając sprawę, na własną rękę stara się o uzyskanie miejsc w bursach Gdańska, Bydgoszczy i Torunia, co rozwiązałoby całkowicie problem. Miasta te bowiem skupiają szkoły różnego typu i o różnych poziomach, a po niedługo znajdują się bezpośrednio na szlaku. Akcja natrafia jednak na trudności.

Zagadnienie uczących się dzieci wodniaków trzeba raz jeszcze przedkładać do rozważenia, a nie do analizowania i znaleźć ostateczne, najkorzystniejsze rozwiązanie. Nie dotyczy ono bowiem wyłącznie Eks-

Zmienić stosunek starszych członków załogi do młodzieży

Na m/s „Batory” można jeszcze zauważyć, jak niektórzy starsi wiekiem członkowie załogi odnoszą się niewłaściwie do młodszych towarzyszy pracy.

Wspólny wysiłek organizacji partyjnej, związkowej ZMP i większości załogi przyczynił się już do znacznej zmiany na lepsze. Jednak w dalszym ciągu wśród załogi „Batorego” są tacy marynarze, którzy nie otaczają opieką i nie pomagają swoim młodszym kolegom w pracy zawodowej.

Taki stosunek wymaga krytyki. Za interesowani marynarze powinni zrozumieć, że już bezpowrotnie minął czas, kiedy zazdrośnie ukrywano i strzeżono zasób posiadanej wiedzy, bez dzielenia się nią z młodzieżą, pragnącymi uzupełnić swoje kwalifikacje. Dziś w Polsce Ludowej wszyscy pomagają sobie w stałym podnoszeniu poziomu wiedzy i kwalifikacji, w świadomości, że nie pracują dla kapitalistycznego wyzyskacza, ale dla siebie i całego narodu. Dlatego też obowiązkiem



Przykładem tego jest fakt, że a starszych fachowców winno być zadowolony niedawno na stewarda przyjaźnielskie dzielenie się z młodzieżą. Stanisław Matusz podał swoją wiedzę i wieloletnie doświadczeniem.

Kierownictwo statku, organizacja partyjna, związkowa i ZMP muszą zadbać o odpowiednie formy pracy wychowawczej, by wyeliminować z załogi przetrzeje już pojęcie o lekceważeniu, oświadczać, że „nie tzw. „tajemnicy zawodowej” mają czasu na udzielanie lekcji”.

(zcp)

Prezydium MRN w Gdyni winno uregulować sprawę bonów żywnościowych dla zmustrowanych marynarzy

Do Działu Pracy i Placy w PLO Ilustracją tego stanu jest sytuacja marynarzy z o/m „Batory”, którzy zostali zmustrowani na urzędu statków np. w drugiej połowie miesiąca nie otrzymują przysługujących im bonów żywnościowych na okres następujący.

Według wyjaśnienia uzyskanego w PLO, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni zbyt sztywno trzyma się terminów wydawania bonów, nie uwzględniając np. specyficznych warunków pracy Polskiej Marynarki Handlowej.

(ep.)

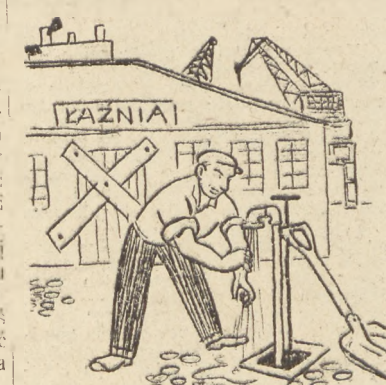
Pod uwagę PKP

Na nabrzeżu Rumuńskim w porcie gdyńskim w związku z rozbudową pomieszczeń magazynowych rozebrano w 1950 roku nieduży odcinek toru kolejowego (około magazynu nr 20). Mimo że budowa została już dawno zakończona, ten odcinek nie został uruchomiony. Widocznie administracja PKP w Gdyni nie mogła zdecydować, czy warto ułożyć na nowo około 100 m toru.

(zoi)

Dlaczego?

„Jadnia” zwiadowca się w porcie szczecińskim stoi bezczynnie, a i



erat BOP przy Zarządzie Portu nie interesuje się sprawą jej należytego wykorzystania?

Zet.

Rada Zakładowa ZZPZ w Remontowej Bazie Rybackiej w Swinoujściu winna otoczyć większą opieką nową świetlicę

Przed Świętem Odrodzenia załoga Remontowej Bazy Rybackiej w Swinoujściu podjęła szereg zobowiązań. Między innymi baza nie posiadała dotychczas świetlicy, tak potrzebnej dla rozwoju życia kulturalnego i oświatowego. W ramach zobowiązań i na to znalazłono radę.

Wspólnie z kierownictwem bazy postanowiono, że świetlicę urządzić się w zniszczonej sali, przewidzianej pierwotnie na stołówkę. Trudność polegała na tym, że salę należało gruntownie wyremontować, pomalować ściany, zmienić okna itd. Praca ta wymagała normalnie około 3 tygodni czasu, tymczasem do 22 lipca był zaledwie tydzień. Załoga zobowiązała się jednak w ciągu tygodnia oddać salę do użytku. Zobowiązanie zostało wykonane: świetlica oddana do użytku na dzień przed terminem. Święto Odrodzenia załoga witała w nowej, przez siebie przygotowanej świetlicy.

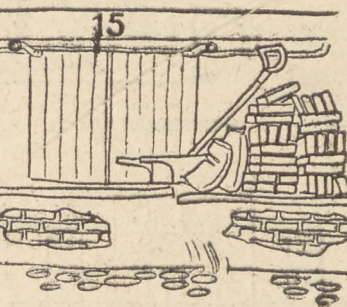
Zainteresowanie jednak świetlicą skończyło się w dniu oddania jej do użytku. Teraz już nikt nie troszczy się o jej wygląd i wyposażenie. Brak podstawowych sprzętów, jak stoły i krzesła nie zachęca robotników do odwiedzania świetlicy.

„Zresztą po co przychodzić — mówią robotnicy — jeśli nie ma tam nawet gazet i czasopism”. W trosce o rozwój życia kulturalnego i oświatowego w bazie remontowej, radą zakładową w porozumieniu z kierownictwem winna niezwłocznie zająć się wyposażeniem świetlicy i odzyskać należące kiedyś do bazy, a znajdujące się obecnie w PUR „Odra”: radio-odbiornik, adapter, stół ping-pongowy i bibliotekę.

Jesteśmy przekonani, że jeśli wysiłki rady zakładowej pójdą w kierunku należytego wyposażenia świetlicy i ożywienia jej działalności, rozwój życia kulturalnego i oświatowego w Remontowej Bazie Rybackiej w Swinoujściu jest zapewniony.

„HEJAN”

Korespondent
Nazwisko znane redakcji



Pokój w porcie gdyńskim, mimo że już od miesiąca znajduje się tam niezbędny materiał budowlany?

„rada zakładowa i oficer prasowy na m/s „Batory” nie interesuje się załogową gazetką ścienną, która wychodzi bardzo rzadko i składana jest prawie wyłącznie ze zdjęć i wycinków z gazet?”

„Centralny Zarząd PMH nie powiadomił Redakcji „Ster” o odbytej w dniu 3 bm. naradzie resortu żegludki, poświęconej omówieniu zagadnień gospodarki morskiej w świetle VII Plenum KC PZPR?”

„„Baltona” mimo dokładnego zamówienia, dostarczyła na s/s „Lublin”



na 7 dni przed rozpoczęciem podróży chleb, który szczerstwał do czasu wyjścia statku na morze?

ŚLADEM naszych interwencji

PRZEDSIĘBIORSTWO Polowów Dalekomorskich „Dalmor” donosi, że niezależnie od wydanej instrukcji obchodzenia się z rybą na statku doręczono załogom normy klasyfikacyjne oraz wygotowano referaty instruktażowe i przeprowadzono dyskusje na temat konserwacji ryb (artykuł pt. „Trzeba więcej uwagi poświęcić konserwacji ryb na statkach” w n-rze 13/35).

ZARZĄD Portu Gdańsk-Gdynia zawiadamia, że wartywnia w Wisio-żuściu została odremontowana i odpowiednio wyposażona (notatka pt. „ZPGG winien zainteresować się wartownią na Westerplatte” w n-rze 13/35).

CENTRALNY Zarząd Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie wyjaśnia, że w najbliższych tygodniach rozpocznie się budowa nowego Domu Rybaka w Kołobrzegu. Również PPIUR „Barka” przystąpi w niedługim czasie do wybudowania szwalni (notatka pt. „W Domu Rybaka w Kołobrzegu nie wszystko jest w porządku” w n-rze 10/32).

MORSKI Instytut Rybacki w Gdyni komunikuje, że w porozumieniu z CCRM postanowiono pozostawić laboratorium morskie w Trzebieży. Budowa ośrodka zarybieniowego w Stepnicy przewidziana jest na rok 1953 (notatka pt. „MIR winien przemyśleć decyzję o przeniesieniu laboratorium z Trzebieży” w n-rze 12/34).

PRZEDSIĘBIORSTWO Usług Rybackich „Odra” w Swinoujściu zawiadamia, że brygada młodzieżowa zostanie ponownie zorganizowana i otoczona opieką ZMP, rady zakładowej i administracji Przedsiębiorstwa. Jednocześnie powiadomiono nas, że kolumna deratyzacyjna Portowego Ośrodka Zarządu przeprowadziła odczyszczenie na terenie bazy rybackiej (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 12/34).

REMONTOWA Obsługa Statków zapewniła nas, że nie powtórzą się wypadki z życia pokrowców szalupowych nieodpowiedniami niemi (notatka pt. „Nowe, lecz nie zawsze dobre” w n-rze 7/34).

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Konstanty Mielnik, Szczecin — Wasz list bardzo nas ucieszył, gdyż wykazuje nie tylko zainteresowanie „Sterem”, ale poruszenie bardzo istotne zagadnienia. Pisząc, że w artykule pt. „Czyn Lipcowy pracowników rybołówstwa” jest mowa wyłącznie o pracownikach dwóch przedsiębiorstw: PPD „Dalmor” i PP i UR „Arka”, a że przedsiębiorstwa nie są przecież całością rybołówstwa morską. Dalej piszecie, że wprowadzenie autor artykułu zastręga, iż nieposob wymienia wszystkich zatrudnionych ludzi, to jednak — jeżeli pisze się o pracownikach PP i UR „Arka” — nie powinno pominąć się załóg przodujących obecnie przedsiębiorstw, jak „Barka” i „Kuter”. Macie rację, ale jeżeli weźmie się pod uwagę, że rybacy Wybrzeża wschodniego realizują 80 proc. planu państwowego, to zagadnienie ich są bezspornie pierwszoplanowe. Właśnie w „Arce” Czyn Lipcowy miał za zadanie wyrównać niedobory w realizacji planu. A teraz jeszcze jedno, równie ważne zagadnienie. „Ster”, jak każde pismo, opiera się w poważnym stopniu na korespondentach i chętnie zamieszcza ich prace. Każde więc przedsiębiorstwo, organizacja, partyna, związek i młodzieżowa powinny dbać o to, aby korespondenci pisali jak najwięcej, aby na łamach „Steru” omawiali sukcesy i niedociągnięcia swojego zakładu pracy. Niestety korespondenci z „Barki” i „Kutra” nie przejawiają żadnej aktywności, nie więc dziwnego, że „Ster” nieczęsto

pisze o tych przedsiębiorstwach i ich pracownikach.

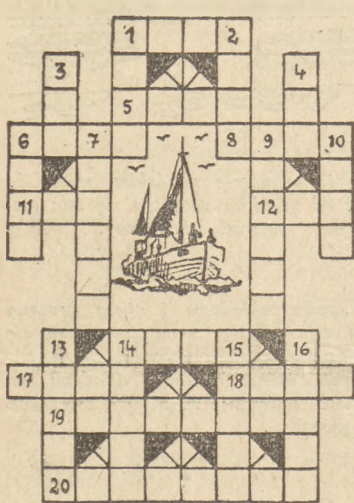
Feliks Lange, Puck — W sprawie wymówienia Wam pracy podczas urlopu bez podania powodów oraz niewypłacenia odszkodowania interwencji. O wyniku zostaniecie powiadomieni.

Roman Wytryszc, Skrzynica — Dziękujemy za miły list. Zawód marynarza, na wodach śródlądowych jest naprawdę bardzo ciężki, ale daje wiele zadowolenia. Sprawa Wasza za interesowałyśmy Centralny Zarząd Żegluga Śródlądowej i Stoczni, Warszawa, ul. Zagórna 1, skąd otrzymacie wyczerpującą odpowiedź na Wasze pytanie.

A. S., Szczecin — Otrzymałmy Wasz artykuł pt. „Dłaczego plan połowów na czerwcu nie został wykonany przez rybołówstwo morskie i dalekomorskie” wraz z załączonym do niego wykresem. Artykuł Wasz jest dobrą analizą planu miesięcznego, a wykres — bardzo ciekawie pomysłany i graficznie dobrze opracowany. Szkoda jednak, że materiał ten nadstawił się zbyt późno, bo dopiero w ostatnich dniach lipca. Artykuł ten powinien ukazać się dnia 15 lipca, a więc do naszej redakcji musiałby nadejść 5. a najpóźniej 7 lipca. Obecnie analiza planu czerwcowego nie jest aktualna. Nie chcemy tracić z Wami kontaktu. Chętnie zamieszcimy podobną analizę planu. Prosimy jednak o wcześniejsze nadsyłanie tego rodzaju materiałów.

POMYSŁ

KRZYŻÓWKI



Pionowo: 1) wyspa u wybrzeży Francji w kanale La Manche, 2) schodki prowadzące na statek, 3) portugalski port na półwyspie Katalawar (Indie), 4) typ ozaglowania jachtu, 6) półwysp w półn-wschodniej części Islandii, 7) wyspa u brzegów wyspy Bornieo, 9) flota wojenna, 10) oznaczenie na mapie położenia jakiegoś punktu nad poziomem morza, 13) magazyn zbożowy, 14) mały pokładowy statek rybacki, 15) grupa wysp na Oceanie Wielkim pomiędzy Japonią a grupą wysp Mariany, 16) statek służący do pogłębiania i oczyszczania korytarzy, kanałów i portów.

ZADANIE MATEMATYCZNE

W bazie rybołówstwa dalekomorskiego N trzy trawlerzy A, B i C przy gotowości się do wyjścia na połowę. Jednostka A otrzymała polecenie wyjścia z bazy o godz. 16, jednostka B o 18, a jednostka C — o 19. Wyznaczone miejsce połowów znajduje się w odległości 90 mm od bazy. Szybkość jednostki A wynosi 10 węzłów, B — 12, a jednostki C — 10 proc. mniej niż A.

Oblicz, o której godzinie poszczególne trawlerzy znajdą się na wyznaczonym łowisku.

Znaczenie wyrazów:

Pozioło: 1) Sciana na statku, 5) Miejsce postoju statków przed wejściem do portu, 6) przestartły okręt używany na koszarach, szkoły, magazyny itp., 8) cieśnina pomiędzy Indiami a wyspą Ceylon, 11) wyspa na Adriatyku u wybrzeży Jugosławii, 12) stopień podłogi w marynarce, 14) rak o ciele tarczowatym, 17) wyspa na Morzu Koralowym (na zachód od wyspy Nowa Kaledonia), 18) rzeka uchodząca do Zatoki Pomorskiej, 19) wieża na wybrzeżu morskim wskazująca drogę żeglarsom i okrętom, 20) wyspa na Morzu Śródziemnym.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR 14/36

Barka, kabestan, łocja, koło, perty, kubryk, tornado, Ekwador, kapitanat. Za dobre rozwiązanie zadania nagrody otrzymują: 1) Bogdan Sydow, 2) Janusz, 3) Janusz, 4) Janusz, 5) Janusz, 6) Janusz, 7) Janusz, 8) Janusz, 9) Janusz, 10) Janusz, 11) Janusz, 12) Janusz, 13) Janusz, 14) Janusz, 15) Janusz, 16) Janusz, 17) Janusz, 18) Janusz, 19) Janusz, 20) Janusz.

Książki wysyłamy pocztą.

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

XV IGRZYSKA OLIMPIJSKIE ZAMKNIĘTE

Uroczystość zamknięcia XV Igrzysk Olimpijskich zgromadziła na stadionie w Helsinkach 70 tys. widzów, którzy przyszlizli pożegnać sportowców 70 krajów uczestniczących w zawodach.

W kilka minut po wręczeniu ostatnich medali olimpijskich zwycięzcom „Pucharu Narodów” w jeździectwie, na stadion wkroczyły poczy sztandarowe wszystkich państw, które brały udział w Igrzyskach.

Złoty olimpijski przeniesiono na szczyt 72-metrowej wieży, dominującej nad stadionem, gdzie powoli zgasił.

Przewodniczący Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego Szwed Edstroem ogłosił XV Igrzyska Olimpijskie za zamknięte. Edstroem skończył przemówienie tradycyjnym wezwaniem młodzieży całego świata do udziału w następnych Igrzyskach.

Ceremonię zamknięcia Igrzysk kończyło opuszczenie, przy dźwiękach fanfar, trzech flag: greckiej — organizatorów pierwszych olimpiad, fińskiej — gospodarzy XV Olimpiady i australijskiej — organizatorów następnych Igrzysk w 1956 r. w Melbourne. Flaga olimpijska została przekazana burmistrzowi miasta Helsinek, gdzie będzie przechowana do następnych Igrzysk.

Uroczystość miała charakter podniosły i harmonizowała z ogólnie sportową atmosferą Igrzysk, którą wielokrotnie chcieli zakłócić m. in. przez nieuczciwe i świadome fałszowanie wyników niektórych działaczy sportowi i sędziowie z państw kapitalistycznych.

XV Igrzyska Olimpijskie, dzięki udziałowi sportowców Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, którzy doskonałymi wynikami i wspaniałą postawą zdobyli sobie szacunek i sympatię publiczności fińskiej oraz sportowców całego świata — przyczynili się do zbliżenia między narodami i przysłużyli się sprawie pokoju.

SPORTOWCY ZWIĄZKU RADZIECKIEGO DRUŻYNOWYM ZWYCIĘZCĄ NA XV IGRZYSKACH OLIMPIJSKICH

Sportowcy radzieccy ustanowili na Olimpiadzie 2 rekordy światowe, 3 rekordy Europy i 12 rekordów Związku Radzieckiego.

Drugie miejsce zajęli sportowcy USA, trzecie miejsce przypadło Węgrom.

Wszystkie gazety fińskie opublikowały oświadczenie kierownika ekipy radzieckiej na XV Igrzyska Olimpijskie — Romanowa.

„W związku z zakończeniem Igrzysk Olimpijskich — powiedział Romanow — wyrażam w imieniu ekipy ZSRR podziękowanie organizatorom Olimpiady, a przede wszystkim fińskiemu komitetowi organizacyjnemu.

Jesteśmy dumni, że na XV Igrzyskach Olimpijskich zajęliśmy pierwsze miejsce, uzyskując 494 pkt. Nie wątpimy, że sportowcy ZSRR zdobyliby znacznie więcej punktów, gdyby w niektórych dziedzinach sportu sędziowanie było obiektywne.

Gratulujemy sportowcom Węgier, którzy zajęli trzecie miejsce na Igrzyskach Olimpijskich.

Podczas Igrzysk nawiązaliśmy ścisły kontakt ze sportowcami Finlandii i innych krajów.

Zakończone Igrzyska Olimpijskie przyczyniły się do dalszego umocnienia przyjaźni między narodami ZSRR i Finlandii.

Pragniemy również podziękować prasie fińskiej za jej stosunek do radzieckich sportowców w czasie Igrzysk. Życzymy sportowcom Finlandii jak najlepszych wyników.”

BIAŁO-CZERWONA FLAGA NA MASZCIE OLIMPIJSKIM

W dniu 2 sierpnia sport polski przeżywał wielki dzień w swej historii.

Tow. Szyroki zbliża się do siedniedni dieseldynamy, które jest pod socjalistyczną opieką tow. G. Tomasowa. I tu wszystko w porządku; nigdzie nie słyhać ani najmniejszego stukotu, ani przerwy. Wszystkie części są wyciszzone. Widać, że do mechanizmu przykłada się ręce troskliwego człowieka, przywiązanego do swej maszyny.

Wydaje się, że minęło niedużo

W formularzach można znaleźć wszelkie informacje z dziedziny eksploatacji i remontu mechanizmu: dane paszportowe, ilość części wymiennych i zapasowych, normalne i dopuszczalne zużycie poszczególnych elementów czas ich pracy w okresie międzyprzeglądowym itd.

Formularz dieseldynamy nr 1, znajdującego się pod socjalistyczną opieką motorzysty I klasy I. M. Szyroki, sporządzony był w następujący sposób:

1. Dane paszportowe mechanizmu

System silnika	—	czterotaktowy, z komorą wstępną, bezkrzyżulcowy
Ilość cylindrów	—	4
Średnica cylindra	—	220 mm
Skok tłoku	—	330 mm
Ilość obrotów	—	400 obr./min.
Moc	—	120 KM
System smarowania	—	obiegowy
Chłodzenie	—	wodą słodką
Tłok	—	nurnikowy
Materiał tłoku	—	żeliwo
Ilość pierścieni tłokowych:		
a) kompresyjnych	—	4
b) oliwnych	—	3
Konstrukcja generatora	—	otwarta
Rodzaj uzwojenia	—	Compound
Moc nominalna	—	— 80 kw
Napięcie	—	348 amper
Dopuszczalne w ciągu	—	230 volt
30 minut przeciążenie	—	25 proc.

torii. Po raz pierwszy dwaj pięściarze polscy walczyli w finale turnieju olimpijskiego. Mistrz Europy Zygmun Chychla zdobył mistrzostwo świata i złoty medal olimpijski, zaś Aleksy Antkiewicz uzyskał wicemistrzostwo świata i zdobył srebrny medal.

Pierwszy z Polaków walczył Antkiewicz. Werdykt sędziowski przyznający zwycięstwo Bolognensi nad Antkiewiczem wywołał protest licznie zebranej publiczności. Dziennikarze sportowi z wielu krajów byli zdania, że zwycięstwo Antkiewicza jest bezapelacyjne.

Natychmiast po gongu, Antkiewicz idzie do przodu, spychając Włocha do defensywy. Bolognensi trafia jednak często lewym prostym zbyt odkrytego Polaka. Runda jest remisowa.

W drugim starciu Antkiewiczowi udaje się przełamać gardę Włocha. Teraz raz po raz ciosy Polaka trafiają w korpus przeciwnika. Włoch klinczuje, często uderza głową, na co nie reaguje sędzia ringowy Francuz Scheman. Rundę wygrywa Polak co najmniej różnicą 2 pkt.

W trzecim starciu ataki Antkiewicza nie tracą na dynamice. Bolognensi trzyma przeciwnika, na co zupełnie nie reaguje sędzia ringowy. Pod koniec starcia Antkiewicz trafia dwa razy Włocha bardzo silnie, ale ten znów wpada w klincz. Wszyscy są pewni zwycięstwa naszego finalisty. Tymczasem sędziowie ogłosili zwycięstwo Włocha.

PRZEBIEG WALKI CHYCHLA — SZCZERBAKOW

Zaraz po gongu Szczerbakow rusza do ataku. Niezwykle silne ciosy zawodnika radzieckiego wypluje Chychla na rekawice. Polak operuje przeważnie lewym prostym. Raz po raz trafia Szczerbakowa, który bezustannie atakuje i stara się przejść do półdystansu. Chychla dobrze blokuje i większość ciosów przeciwnika spływa po rekawicach. Pierwszą rundę wygrywa Chychla różnicą około 2 pkt. Gong do II rundy. Szczerbakow znów jest w ataku, spychając Polaka do defensywy. Teraz ciosy je go trafiają częściej. Często zawodnicy wpadają w zwarcia, z których lepiej wychodzi pięściarz radziecki. Chychla walczy nadzwyczaj opanowanie i stara się narzucić walkę na dystans. Runda jest wyrównana.

Ostatnie starcie. Szczerbakow jak na początku walki rusza naprzód. Chychla zupełnie spokojnie walczy te raz doskonale, trafia kilkakrotnie prostymi i osiąga przewagę. Polak za wszelką cenę stara się narzucić walkę na dystans, w której jest lepszy. W ostatniej minucie walki Szczerbakow finiszuje, ale Chychla jest czujny i doskonale blokuje. Dwa piękne lewe proste Chychli trafiają w podbródek i walka jest skończona.

Szczerbakow podbiega do Chychli. Ścisła mu serdecznie dłoń. Za chwilę speaker w pięciu językach zapowiada zwycięstwo Chychli. Na ring wnoszą podium dla zwycięzców. Płyną dźwięki polskiego hymnu narodowego. Przedstawiciel prasy radzieckiej Komitetu Olimpijskiego wręcza Chychli złoty medal.

Nowy numer

„Techniki i Gospodarki Morskiej”

Ukazał się 8 numer „Techniki i Gospodarki Morskiej”. Z zagadnień eksploatacji floty znajdujemy w nim opracowanie T. Łodykowskiego o rozrachunku gospodarczym na statkach PMH. J. Boduszyńskiego o regularności naszych linii okrętowych i materiały radzieckie o wykorzystaniu dryfowania statków przy ratownictwie morskim.

W dziale eksploatacji portów Cz. Wojewódka i A. Kowalski piszą o do tychczasowych doświadczeniach w zakresie stosowania metody inż. Kowalskiego w portach polskich, a M. K. Wołowski — o stosowaniu kontenerów w radzieckich przewozach towarowych.

Z zagadnień rybołówstwa morskiego znajdujemy artykuły na temat organizacji ratownictwa morskiego taboru rybackiego oraz o bazie surowcowej radzieckiego rybołówstwa morskiego.



Żałoga m/s „Batory” w drodze z Helsinek do kraju gościła na statku zwycięzców olimpijskich w boksie Zygmunta Chychlę i Aleksiego Antkiewicza, dzieląc z nimi radość ze zdobycia medali olimpijskich



Redakcja „Steru” otrzymała od drużyny polskiej uczestniczącej w XV Igrzyskach Olimpijskich pozdrowienia dla Czytelników wraz z życzeniami owocnej pracy w gospodarce morskiej. Na zdjęciu: reprodukcje kopert, w której otrzymaliśmy życzenia.

Brak dyscypliny pracy w rezerwie PŻM

W rezerwie Polskiej Żegluga Morskiej w Szczecinie zdarzają się wypadki, że niektórzy marynarze nie przychodzą lub spóźniają się do pracy.



— Czy zapomnieliście o tym, że obowiązuje was punktualne przyście do pracy?
— Nie, ale ja jestem w rezerwie.

2. Części zapasowe

Nr porz.	Nazwa	Złożono wg. norm rejestru	Stan faktyczny	Uzupełnienie		Rozchód	
				Data	Ilość	Data	Ilość
1	Panewki	1	1				
2	Przykrywy cylindrowe (komplet)	1	—	28. II. 1951	1		
3	Pracujące tłoki, (komplet) z tulejami	1	1				
4	Pierścienie tłokowe: uszczelniające oliwne	8 6	8 6				
5	Korbowody (komplet) z łożyskami	1	1				
6	Górne panewki korbowodu	4	4				
7	Wkładki do łożysk korbowodowych	4	2	14. X. 1950	1		
8	Wtryskiwacze	2	2				
9	Komory wstępne do wmontowania w całości	1	1				
10	Zawory wydechowe	2	2				
11	Zawory ssące (komplet)	2	2				
12	Zawory rozruchowe i bezpieczeństwa	po 1	po 1				
13	Pompy paliwowe (komplet)	2	1	28. II. 1951	1		
14	Rurki tłoczne dla wtryskiwaczy	2	2				
15	Tryby napędowe	3	3				
16	Sprężyny wszelkiego typu i rozmiarów	po 1	po 1				
17	Łożyska kulkowe	1	—				
18	Komplet sworzni, wkrętek i nakrętek	10 proc. każdego rozmiaru	10 proc.				
19	Uszczelki i pierścienie	na 1 cylinder	na 1 cylinder				
20	Przewody do chłodzenia oleju	10 proc.	—				

(Ciąg dalszy nastąpi)

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

(6)

(Ciąg dalszy)

Socjalistyczne współzawodnictwo o wzorowe obsługiwanie mechanizmów i urządzeń statkowych, zwiększenie inicjatywy produkcyjnej i wzmocnienie wysiłków marynarzy w pracy przyczyniły się do wykonania planu przewozów towarowych. Zadanie I kwartału 1950 roku motorowiec „Akademik Kryłow” wykonał w 105 proc. w tonach i w 109 proc. w tonomilach. We wszechwzrostowym socjalistycznym współzawodnictwie pracy marynarzy załoga motorowca wyszła zwycięsko w I kwartale, otrzymując pierwszą nagrodę i proporzec Rady Ministrów ZSRR.

Odezwa kolektywu motorowca „Akademik Kryłow” w sprawie walki o podwyższenie sprawności eksploatacyjno-technicznej drogą przekazywania mechanizmów i urządzeń pod socjalistyczną opiekę znalazła żywy oddźwięk wśród marynarzy Żegluga Bałtyckiej. Inicjatywę tę podchwycili załogi na parowcach „Pskow”, „Sestrorjeck”, „Askold”, na motorowcach „Marszał Goworow”, „Wilnius” i na wielu innych statkach.

Kolegium Ministerstwa Żegluga Morskiej omówiło referat szefa Wy-

działu Politycznego Żegluga Bałtyckiej o poczynaniu załogi motorowca „Akademik Kryłow” stwierdzając, że przekazanie członkom załogi mechanizmów i urządzeń statkowych pod socjalistyczną opiekę posiada wyjątkowo wielkie znaczenie dla poprawy stanu technicznego i eksploatacji statków żegluga morskiej.

Kolegium Ministerstwa zobowiązało dyrektorów żegluga, portów i kierowników przedsiębiorstw do rozwinienia w całej rożniowości inicjatywy załogi motorowca „Akademik Kryłow”, upowszechniając to przodujące doświadczenie we wszystkich morskich basenach kraju.

4. MECHANIZMY POD SOCJALISTYCZNĄ OPIEKĄ

Po zdaniu wachty, motorzysta I. Szyroki nie opuszcza maszyny. Zatrzymuje się on u swojego dieseldynamy długo i uważnie obserwując, jak pracuje silnik i czy sprawnie dochodzi oliwa. Niedawno wraz ze swoimi kolegami przeglądał cały mechanizm, wstawił nową pokrywę cylindra. Teraz agregat pracuje dobrze.