

Stę

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

1-15 WRZEŚNIA 1952

NR 17 (39)

Upowszechnienie metody pracy ciągłej w portach

ważnym zadaniem partii, związku i administracji

(Z obrad rozszerzonego Plenum Komitetu Portowego PZPR w Gdyni)

W dniu 21 ub. m. odbyło się w Gdyni rozszerzone plenum Komitetu Portowego. W obradach wzięli udział przedstawiciele robotników aktyw partyjny, kierownicy poszczególnych wydziałów przeładunkowych i kierownictwo rejonu. Tematem narady była analiza pracy systemem ciągłym w świetle uchwały VII Plenum KC PZPR.

System pracy ciągłej według metody radzieckiej robotnicy Zandorowej i Agatonowej nie jest czymś nowym na terenie portu gdynińskiego. Poszczególne brigady przeładunkowe od szeregu miesięcy praktykują w codziennej pracy tą metodę, osiągając poważne wyniki w przyspieszeniu obsługi statków i skróceniu czasu postoju wagonów kolejowych w porcie. Brigady: 27 z brigadziastą Hajdukłm, 9 Jagody, 10 Piórkowskiego, młodzieżowe 26 Paszcuka i 55 Cherka, 67 Pietrzaka, 52 Leśnego, 68 Pasiukajca, 46 Sikorskiego, 95 Suchomskiego, 101 Repińskiego i wiele innych okazały pełne zrozumienie dla tak ważnego dla portu zagadnienia. System pracy ciągłej przyniósł już poważne wyniki w pracy brigad przeładunkowych.

Czy jednak stał się on powszechnym systemem pracy, czy rozwój jego kroków w dalszym ciągu po zaplanowanej linii? Należy stwierdzić, że nie. W ostatnich miesiącach można było zaobserwować pewne zahamowanie w rozwoju pracy ciągłej, ruch ten przestał rozwijać się prawidłowo, stał się żywiołowym, skazanym jedynie na odolną akcję niekierowaną. Jakkolwiek rozdział brigad odbywa się sprawnie i w zasadzie punktualnie przyspieszają one do pracy, to zakończenie pracy odbywa się przed upływem 8 godzin. Rezerwy tkwiące w straconych przerwach na skutek wcześniejszego zakończenia pracy są poważne. Nierazadkiem wypadkiem są też nieproduktywne przerwy w trakcie załadunku statków i wagonów kolejowych, powstające z tych lub innych przyczyn rzekomo niezależnych od portu.

Na pytanie, dlaczego tak się dzieje, dyskusja na naradzie dała wyczerpującą odpowiedź. Robotnicy zabierający głos w dyskusji wskazywali na istotne przyczyny nie tylko hamujące dalszy rozwój systemu pracy ciągłej, lecz paraliżujące dotychczasowe osiągnięcia. A przyczyn tych jest wiele i bynajmniej nie są one obiektywne. Źródła zła tkwią w złej organizacji pracy wewnątrzportowej, w braku należytej współpracy zarządu portu z przedsiębiorstwami spedycyjnymi i firmami maklerskimi oraz PKP, w braku pracy polityczno-ucuciawiającej wśród pracowników portowych i w braku należytej współpracy organizacji partyjnej i związkowej z kierownictwem rejonu.

Wewnątrzportowa organizacja pracy, mająca bezpośredni wpływ na szybkość obsługi statku, uzależniona jest bezpośrednio od koordynacji pracy całego ładunkowej. W systemie pracy ciągłej najważniejszą sprawą jest organizacja i przygotowanie miejsca pracy.

Dobrze opracowany, uzgodniony wcześniej z przedsiębiorstwami współpracującymi z portem dzienny plan pracy brigady, a więc dane o ilości, rodzaju, miejscu składowania towaru i jego przeznaczeniu, przygotowanie odpowiedniej ilości sprzętu pomocniczego i zmechanizowanego, właściwy dobór ludzi — to wszystko ma bezpośredni wpływ na przeładunek. Z kolei trzeba zaznaczyć, że tym planem brigada kierująca przeładunkową i sprzętu zmechanizowanego. A jak dotychczas wyglądała ta sprawa w porcie gdynińskim? O nieskoordynowaniu pracy brigad zmechanizowanych z brigadami przeładunkowymi, o bezplanowej pracy obsłu-

gi wózków elektrycznych, o stałej zmianie dyspozycji odnośnie przydziału brigad na stanowiska, o nieukoordynowaniu planu pracy portu z planami poszczególnych przedsiębiorstw spedycyjnych, o złej organizacji miejsca pracy brigad mówili dyskutanci tow. tow. Leśny, Sztukiert, Obertyński, Cherek i inni, wysuwając wnioski zmierzające do likwidacji tych niedociągnięć.

— Z planem pracy brigady przeładunkowej — mówił tow. Cherek — trzeba zaznaczyć, że nie należy się bać. Nie powinno zdarzać się więcej w naszym porcie tak częste wypadki, że brigada sprzętowa przed rozpoczęciem pracy nie wie co i gdzie ma robić. Przyjęło się w porcie, że brigadziasta brigady przeładunkowej przychodzi pół godziny wcześniej celem zorientowania się w planie pracy, opracowania zastawienia ludzi, zaznajomienia ich z planem itd. Traktuje to jako swój obowiązek. Trzeba by do tego obowiązku poczuwali się i brigadziści sprzętowi. Wcześniejse zapoznanie się z planem i odpowiednie według niego przygotowanie potrzebnego do danej relacji przeładunkowej sprzętu pomocniczego jak i zmechanizowanego jest sprawą ważną. Od tego zależy terminowe rozpoczęcie pracy brigady robotniczej.

Charakterystyczny przykład nieprawidłowego planowania przytoczył tow. Sztukiert, wskazując na brak powiązania komórek planowania portu z takimi samymi komórkami przedsiębiorstw spedycyjnych. — W dniu 20 sierpnia — mówił tow. Sztukiert — statek „Lech” wszedł do portu po załadunku drobnicy. W myśl planu opracowanego przez kierownictwo wydziału i uzgodnionego z głównym dyspozytorem rozpoczęło załadunek. Brigady z II zmiany załadowały do godz. 21 na statek towar z podstawionych na nabrzeże wagonów. Natomiast III zmiana rozpoczęła pracę o 21 nie mogła zacząć roboty punktualnie, gdyż potrzebne do załadunku dalsze partie towaru znajdowały się w chłodni, która już o tym czasie była zamknięta. Chciano wprawdzie ładować inne asortymenty tego towaru, lecz na to nie chciał się zgodzić oficer dyżurny na statku. W rezultacie po blisko 2-godzinnych portraktacjach z przedstawicielami PLO i firm ekspedycyjnych towar nie mógł być kontynuowany dalszy załadunek, ale już nie w myśl opracowanego planu. A przecież takich wypadków jest więcej.

Dyskutanci wskazywali wiele przykładów bezplanowej pracy, zmian w rozstawieniu brigad itp. Mówili o dwukrotnym rozdzielaniu ludzi; raz według otrzymanego planu brigada idzie pod statek, a tam następuje ponowny rozdział, gdyż zmianowy odpowiedzialni za całość przeładunku na dany nabrzeże skierowują brigady na inne miejsce pracy, rozdziałają je itd. Dużo zła tkwi i w samej pracy brigad. Nie wydługuje się ze statku dźwigi, żelazo, rury itp. towary drobne. Brigadziści nie dopilnowują ich właściwego składowania na placu, w wyniku czego bezładnie spłątzone na placach stosy towaru utrudniają jego dalszy przeładunek następnym brigadom, a często są przyczyną nieszczęśliwych wypadków. Ale tych spraw nie kontroluje się, nie bierze się pod uwagę przy ocenie współzawodnictwa pracy brigad. Tego nie widzi również administracja.

Wzajemna współpraca i odpowiedzialność przedsiębiorstw biorących udział w pracy portu polega na harmonizowaniu pracy maklerów, spedytatorów, Urzędu Celnego, firm wykonujących kontrole towaru czy zaopatrujących statki. O niedostatecznym powiązaniu pracy tych przedsiębiorstw z portem mówili obszernie dyskutanci. Spedytor nie stara się, aby

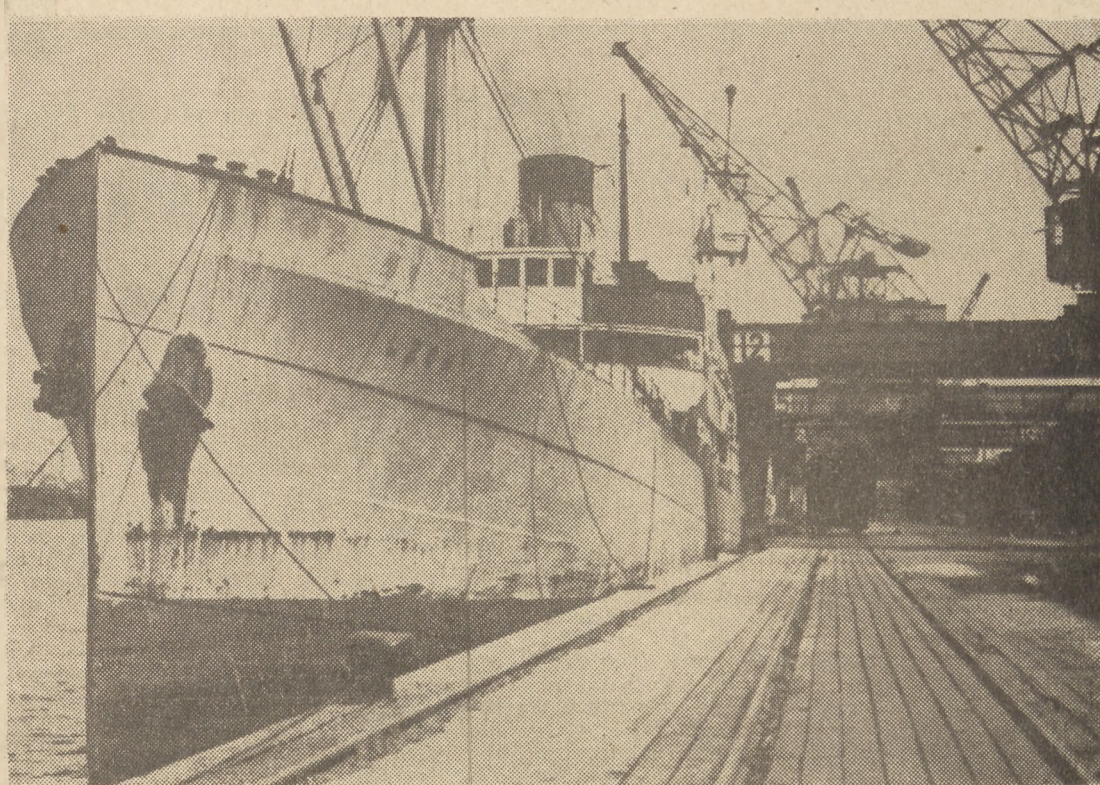
wcześniej przygotować towar. — Mówił o tym tow. Pałaszewski, przytaczając m. in. przykład załadunku jednego ze statków w dniu 20 sierpnia br. Na załadunek przeznaczona była większa partia drobnicy. Towar ekspedycjował „Spedrapid”. W ostatniej chwili już po rozpoczęciu przeładunku okazało się, że towar trzeba segregować. Manipulacja ta pochłonięła sporo czasu, opóźniając załadunek statku. A przecież towar znajdował się dłuższy czas w magazynie i można było przygotować go przynajmniej dzień wcześniej.

Nagminnym zjawiskiem w porcie są stałe spóźnienia lub nieobecność kontrolerów „Polcarga” przy załadunku. Dyskutanci przytaczali wiele przykładów ilustrujących opóźnienia rozpoczęcia załadunku z winy pracowników tego przedsiębiorstwa. Zarzuty o nieterminowym wstawianiu i zabieraniu wagonów, o podstawianiu wagonów niezdatnych do przyjęcia towaru itp. padły pod adresem PKP. Wydawanie nieokładnych zleceń, zmiana dyspozycji, nieczytelne manifesty itp. nie docierają ze strony firm spedycyjnych i maklerskich — to stała bolączka portowców. Czy jednak starano się temu zaradzić? Owszem, pisano listy, monity z wydziału do rejonu i dalei do firm. Nie porażano ich jednak na tygodniowych naradach dyspozytorskich wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw i portu, nie zajęły się nimi organizacje partyjne i związkowe. Przechodziła nad nimi do porządku administracja, interweniując jedynie. Nie walczone o to by stworzyć centralną komórkę dyspozytorską, która przejęłaby całkowitą gestię nad towarami i przeładunkiem w porcie. Na czele takiej komórki winien stać główny dyspozytor portu. Jego decyzje winny obowiązywać dyspozytorów wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw.

Dużą część winy za zaistniały stan rzeczy ponosi organizacja partyjna portu. Jakkolwiek w pierwszym okresie rozpopowszechniania systemu pracy ciągłej sprawa ta była przedmiotem żywego zainteresowania komitetu portowego, tak później poszła w zapomnienie. Dowodem jak organizacja partyjna mało interesowała się sprawą upowszechnienia systemu pracy ciągłej jest fakt, że ani jeden z przedstawicieli oddziałowych organizacji partyjnych nie zabrał głosu na naradzie. — Nie potrafiliśmy brigadom zabezpieczyć pełnego dnia pracy — mówił na naradzie sekretarz Komitetu Portowego tow. Aniszewski. Organizacja partyjna nie dopilnowała, by przykłady dobrej pracy brigad i kierownictwa wydziału zostały doprowadzone do wszystkich robotników i pracowników portu, za mało uwagi zwrócono na współzawodnictwo pracy, na zainicjowanie nowych jej form. Komitet Portowy nie żądał od administracji rejonu sprawozdań z upowszechniania metody pracy ciągłej, nie otoczył opieką brigad pracujących po nowemu, nie umożliwiał im realizacji podjętych zobowiązań. Nie widział braków i błędów w organizacji pracy, a więc nie mógł z nimi walczyć.

Ala nie jest jeszcze za późno. Plenum Komitetu Portowego wskaże przyczyny zła. Teraz należy z nimi rozpocząć zdecydowaną walkę. Podjęto szereg uchwał i wniosków. Najważniejsze z nich to — zorganizowanie w jak najkrótszym terminie narady aktywów gospodarczych z przedsiębiorstw zainteresowanych w pracy portu, przeniesienie uchwał rozszerzonego plenum na oddziałowe organizacje partyjne, zorganizowanie stałej akcji wyjaśniającej brigadom i robotnikom portowym znaczenie systemu pracy ciągłej i korzyści wynikających dla nich z tego systemu, a przede wszystkim zabezpieczenie brigadom pełnego dnia pracy.

Z. Major



Obok załogi s/s „Lech”, która jako pierwsza w PMH w dniu 5. 8. 1952 r. wykonała z nadzwyczajną roczny plan przewozów towarów w tonach 103,3 proc. i tonomilach 103,6 proc., również załoga s/s „Lublin” zrealizowała swoje zadania w 101,1 proc. (w tonach) oraz w 112,2 proc. (w tonomilach). Przewidywany dla m/s „Gen. Walter” roczny plan przewozów załoga także wykonała. Osiągnięcia tych statków są wynikiem świadomej i ofiarnej pracy załogi w walce o wzmoczenie potencjału naszej gospodarki morskiej i wykonanie Planu 6-letniego.

Zarząd Główny ZPPZ obradował pod hasłem uchwał VII Plenum KC PZPR i X Plenum CRZZ

W DNIU 19 sierpnia br. obradowało w Gdańsku rozszerzone Plenum Zarządu Głównego ZPPZ poświęcone omówieniu i przeniesieniu uchwał VII Plenum KC PZPR i X Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych.

W obradach uczestniczyli obok aktywistów związkowych okręgów i rad zakładowych żegluga śródlądowej, portów, rybołówstwa morskiego i PMH, przedownicy pracy, przedstawiciele ministra żegluga i taw. Grad i tow. Oryński z CRZZ.

Przewodniczący Zarządu Głównego tow. Durański omówił w referacie osiągnięcia i braki w wykonaniu planu pierwszego półrocza br. stwierdzając, że mimo wykonania produkcyjnego planu ogólnego, w pierwszym półroczu w 103,1 proc. — planów nie wykonały m. in. rybołówstwo morskie i żegluga śródlądowa.

W referacie zwrócono też uwagę na zasadnicze przyczyny niewykonania planu w rybołówstwie morskim. Do nich należały: niedostateczny wykorzystanie taboru na skutek braków organizacyjnych i obniżenia się dyscypliny pracy, przesłabienie taboru z przyczyn awarii oraz przeterminowane remonty, nie dostateczne oprowadzenie nowej techniki połowów i braki w zaopatrzeniu rybołówstwa szczególnie w sieci.

Dalsze przyczyny, które miały poważny wpływ na kształtowanie się wykonawstwa planów w rybołówstwie to konserwatywne trzymanie się zasady sezonowości u rybaków indywidualnych oraz niechęć do wychodzenia na morze przy słabej wydajności łowisk.

W zakresie współzawodnictwa pracy istnieją w resorcie żegluga obok osiągnięć zasadnicze braki stwierdził tow. Durański.

W pierwszym półroczu roku bieżącego podjęto i wykonało zobowiązania z okazji 60 rocznicy urodzin tow. Bieruta, Święta Pracy i Maja oraz dla uczczenia 3 rocznicy PKWN i Złotu Młodych Przdowników — 80,5 proc. członków związku i pracowników żegluga oszczędzając łącznie 32.700.000 zł, wobec 55 proc. uczestniczących w podejmowaniu zobowiązań w roku ubiegłym na ogólną sumę 20.500.000 zł. Jednak ogólnie rady zakładowe i administracja nie przywiązują jeszcze należytej wagi do ciągłości ruchu współzawodnictwa, nie rozumieją jego wpływu na rytmiczność walki o wykonanie zadań produkcyjnych.

Najbardziej rozwija się współzawodnictwo w rybołówstwie morskim. CZRM jak również w pewnej mierze Zarząd Gł. ZPPZ nie umiały postawić na należytych poziomach współzawodnictwa na oddziałach produkcyjnych rybołówstwa i dlatego istnieje prosty związek przyczynowy pomiędzy niewykonaniem planów w rybołówstwie i słabym rozwojem ruchu współzawodnictwa w tej gałęzi resortu.

Rozwój ruchu racjonalizatorskiego w resorcie żegluga, daje ogromne efekty gospodarcze. W pierwszym półroczu roku bieżącego ilość zgłoszonych pomysłów wyniosła 600, z których zatwierdzono 350. Oszczędności z ich zastosowania wykazują sumę 5.600.000 zł.

Dalszy rozwój ruchu racjonalizacji w resorcie żegluga jest uzależniony od większego zainteresowania się aktywnością związkowej i administracji pracą klubów techniki i racjonalizacji, od rozwoju ruchu brigad racjonalizatorskich.

pracy naukowców z robotnikami i organizacji patronatów wyższych uczelni nad zakładami pracy, a w szczególności organizacji tematyki dla ruchu wynalazczości i odbioru racjonalizacji dróg przejścia pomysłom do nowatora i racjonalizatora do stadium jego realizacji.

Omawiając zagadnienia bytowe pracowników żegluga tow. Durański zwrócił m. in. uwagę, że jeżeli robotnicy odczuwają troskę instancji związkowych i administracji o ich sprawy bytowe to podnoszą swoją wydajność pracy, nastąpi dalszy wzrost zaufania do związku, zwiększy się dopływ nowych sił roboczych do produkcji. Zahamowana zostanie również w poważnym stopniu dotychczasowa plynność kadr.

Na odcinku socjalno-bytowym trzeba wznieść wysiłek związku w celu ściślejszego powiązania pracy rad zakładowych z komisjami socjalno-ubezpieczeniowymi, kontroli społecznej nad działalnością OZR, wznieść systematyczną kontrolę wykonawstwa akcji socjalnej na zakładach pracy, spotęgować wśród związkowców propagandę o wstępowanie na członków Pracowni „Kas Zapomogowo - Pomocy” związkowych, szerzej popularyzować zasady pracownicze wśród pracowników fizycznych oraz rozwiązywać ostatecznie problem uzyskiwania czasów przez marynarzy. Państwowy zagadnieniem jest też potrzeba większej aktywności związku w zakresie zatawania najpilniejszych spraw mieszkaniowych swych członków.

Tow. Durański zwrócił dalej uwagę na potrzebę podniesienia stylu pracy instancji związkowych i pracownia po nowemu w nowych warunkach.

Dużą bolączką naszego związku — stwierdził tow. Durański — jest niedocenianie przez okręgi sprawy planowania pracy i braki w kierowaniu podległymi radami zakładowymi. W ZPPZ planowanie pracy związkowej to jeszcze w większości jedynie sporządzanie kalendarzy zebrań i odpraw. Aparat instruktorski i kontrolujący Zarządu Głównego i Zarządów Okręgowych za słabo kontroluje ogólną działalność w zakresie wykonawstwa planów. Należy także zwrócić uwagę na kolektywną pracę rad zakładowych, gdyż nie wszystkie pracują w szerszym gronie aktywnie.

Pewną uwagę na Plenum poświęcono m. in. krytyce i samokrytyce, jako broni w walce z brakami.

— Musimy przyznać, że na odcinku ruchu korespondentów robotniczych zrobiliśmy mało, zbyt słabo interesowały się tym zagadnieniem nasze rady zakładowe i komisje ko. Zadania, jakie mamy do spełnienia wymagają powiększenia sieci korespondentów i obrony kolektywną przed szkodliwymi działaniami krytyki — zakończył tow. Durański.

Partia w oparciu o pomoc ZMP i związków zawodowych jest inicjatorem i kierownikiem socjalistycznego współzawodnictwa pracy w przemyśle, w transporcie, w komunikacji, w budownictwie, rolnictwie itp., a więc w ruchu, który jest dziś potężną siłą napędową w realizacji naszego Planu Sześcioletniego, naszego budownictwa socjalistycznego.

BOLESŁAW BIERUT
(Z referatu na VII Plenum KC PZPR)

W DYSKUSJI, w której głos zabrali przedstawiciele administracji i działacze związkowi, mówiono m. in. o rozwoju współzawodnictwa pracy, racjonalizacji i o współpracy z administracją.

Wielu dyskutantów zwróciło uwagę, że Zarząd Główny i Zarządy Okręgowe odczuwają zbyt małą opiekę aktywistów związkowych.

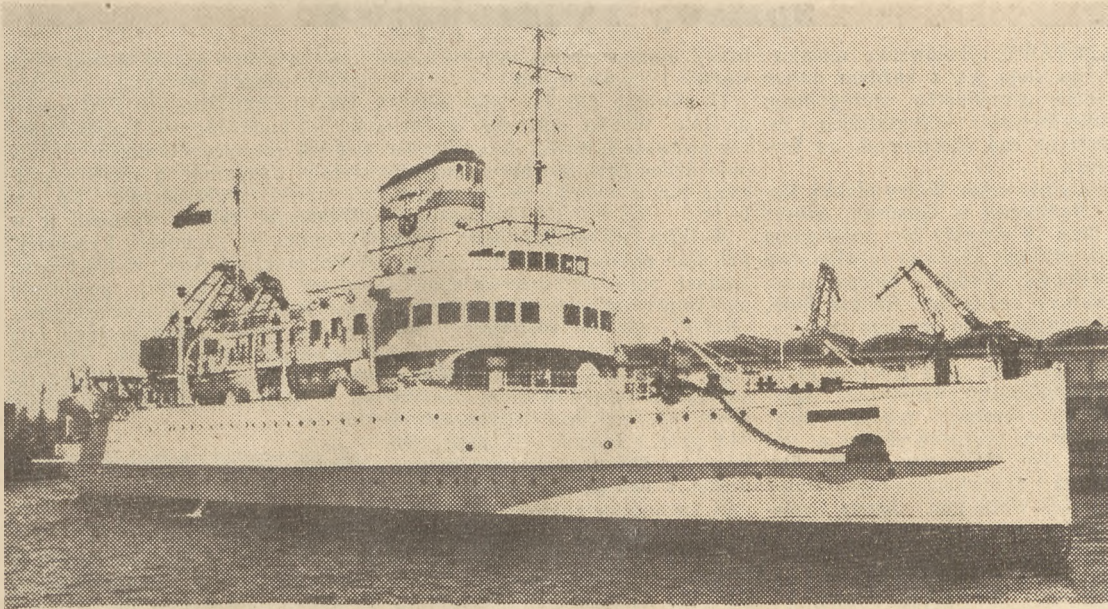
Tow. Netzel z „Arki” mówił o trudnościach w pracy rady zakładowej wśród rybaków. Dyskutant stwierdził, że częstą przyczyną niewykonania planów są młode i niewykwalifikowane załogi, które na skutek braku należytej opieki i pracy politycznej i związkowej wśród nich, często lekceważą swoje obowiązki.

Tow. Pucior z Zarządu Okręgowego ZPPZ w Koszalinie podzielił się z zebranymi doświadczeniami uzyskanymi w warsztatach remontowych rybołówstwa, gdzie stosuje się z powodzeniem listy gwarancyjne brigad przy remontach motorów kutrowych.

Wiele uwagi w dyskusji poświęcono zagadnieniu bezpieczeństwa i ochrony pracy.

Dyskusję na rozszerzonym Plenum Zarządu Głównego ZPPZ podsumował tow. Oryński z CRZZ wskazując na potrzebę nowych metod w kierownictwie ruchem współzawodnictwa i racjonalizacji ze strony ogniw związkowych i konieczność ulepszenia organizatorskiej działalności związku. Usprawnienie pracy organizatorskiej Związku Zawodowego Prac. Żegluga tow. Oryński widzi w planowaniu pracy, która umożliwi kontrolowanie wyników. Następnym zagadnieniem to podniesienie sprawności pracy aparatu instruktorskiego Związku, który często jeszcze sprowadza swoją pracę do fotografii terenu bez niesienia pomocy radom zakładowym.

Na marginesie obrad Plenum Zarządu Głównego ZPPZ trzeba stwierdzić, że nie osiągnęły one zasadniczego celu. Obrady miały przebieg sprawozdawczy, przy czym za mały nacisk położono na zagadnienie usprawnienia metod pracy związkowej, a przebiegały nawet tendencje pomniejszania własnych osiągnięć. Również dyskusja nie dotknęła jądra zagadnienia — ustalenia nowych metod pracy związkowej i nowych kierunków rozwoju współzawodnictwa pracy. Do szczególnych braków narady można zaliczyć to, że Plenum nie zajęło stanowiska wobec zbliżającego się okresu przewozów jesiennych w żegludze śródlądowej i w portach morskich oraz sytuacji w rybołówstwie. Za mały udział w obradach wzięli marynarze i rybacy, a poważnym błędem organizacyjnym obrad był niewyłączony brak przedstawicieli centralnych zarządów i przedsiębiorstw resortu żegluga.



S/s „Kopernik”

Załogi statków PMH dyskutują nad ordynacją wyborczą do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

KRAJ nasz wstąpił w okres wielkiej i odpowiedzialnej kampanii politycznej, posiadającej ogromne znaczenie, gdyż w wyniku wyborów wyłoniony będzie pierwszy Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Dlatego konieczne i ważne jest poznanie nowej ordynacji wyborczej, która określa prawa wyborcze obywateli.

Ordynacje wyborcze państw kapitalistycznych służą do zabezpieczenia dyktatury burżuazji, do obrony i umocnienia ustroju kapitalistycznego. Tak było też w Polsce przedwójkowej.

W przeciwieństwie do wszystkich ustaw wyborczych państw kapitalistycznych, ordynacja wyborcza do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wciela w życie wyrażone i poręczone w nowej Konstytucji podstawowe zasady konsekwentnie demokratycznego prawa wyborczego, wynikające z istoty Polski Ludowej, w której władza należy do ludu pracującego miast i wsi.

Ordynacja wyborcza do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ustawowo zabezpiecza rzeczywistnienie podstawowego prawa mas ludowych — prawa współudziału w rządzeniu państwem.

A oto kilka wypowiedzi marynarzy o nowej ordynacji wyborczej. Węgiarz z s/s „Wisła” Władysław Kafarski, zwracając uwagę na zasady ogólne nowej ordynacji podkreślił, że w okresie rządów ochotniczo-kapitalistycznych w Polsce nie wszyscy mieli równe prawa wyborcze.

— Większość kandydatów na posłów — mówi tow. KAFARSKI — stawiana była odgórnie przez ówczesnych przewodników politycznych. Klasa robotnicza nie miała możliwości wystawiać takich kandydatów, którzy broniliby rzeczywiste praw ludu pracującego. Czyż

w takiej sytuacji można było się po wyborach spodziewać poprawy warunków mas pracujących? Nie, zmieniali się tylko postowie, a wyzysk trwał nadal i często jeszcze pogarszała się niedola robotników. Dziś jest inaczej, władza ludowa daje równe prawa wyborcze wszystkim obywatelom. Naród wybiera na swoich przedstawicieli przodujących ludzi naszego społeczeństwa, którzy nie zawiodą klasy robotniczej.

Asystent elektryka z m/s „Lewant” WŁADYSŁAW KROCZAK powiedział:

— Jeździłem dużo po świecie, widziałem wiele krajów kapitalistycznych i wszędzie tam w czasie wyborów część społeczeństwa nie miała prawa głosu, bowiem ordynacje wyborcze wprowadzały ograniczenia i stawiały warunki dotyczące bądź to stanu majątkowego, bądź cenzusu naukowego, podatku wyborczego itp. Wybory takie nie mogły być w żadnym wypadku demokratyczne — są one oszukane. A u nas ordynacja wyborcza gwarantuje w pełni demokratyczne wybory i każdy marynarz jest przeświadczony, że tylko w tej zasadzie wyborów będą sprawiedliwe i przyczynią się do dalszych osiągnięć naszego narodu w jego walce o realizację Planu 6-letniego i o pokój.

— W ostatnich kilku latach — opowiada praktykant pokładowy ZBIGNIEW PUCHARSKI z s/s „Bałtyk” — pływając na różnych statkach naszej floty handlowej zwiędziłem szereg miast w Indiach, Afryce, Turcji, Egipcie i wielu innych krajach. Szczególnie na podłudniu widziałem nieludzką wyzysk mas pracujących. Np. w Aden murzyni w czasie załadunku naszego statku pracowali w nie do pomyślenia u nas prymitywnych warunkach: nosili oni węgiel w koszy-

kach na głowie i wrzucali do łuk. Również w Indiach robotnicy za marne wynagrodzenie, wystarczające zaledwie na nędzne życie, pracują bardzo ciężko. Nieraz zdarzyło mi się spotkać tam leżących na drodze głodnych Hindusów proszących o jałmużnę. Do czego zmierzam? Otóż większość tych ludzi nie bierze udziału w wyborach do parlamentów metropolii, gdyż nie są oni dopuszczeni przez imperialistów — eksploatorów ich krajów, którzy nie traktują ich jako ludzi z powodu odmiennej rasy. Natomiast nasza nowa ordynacja nie wprowadza żadnego zróżnicowania i głosować może każdy bez względu na płeć przynależność narodową i rasową, wyznanie, wykształcenie, pochodzenie społeczne itp.

— Pływam w Polskiej Marynarce Handlowej już od 1926 r. — mówi st. marynarz z s/s „Fryderyk Chopin” ZBIGNIEW KROGULSKI — i w tym okresie miałem możliwość tylko raz brać udział w wyborach do sejmu, kiedy akurat byłem na lądzie. Natomiast gdy byłem w morzu, to nie mieliśmy prawa głosowania. Było to bardzo niesprawiedliwe. Uchwalona ordynacja wyborcza do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w art. 12 punkt 4 zapewnia, że „pływające w dniu wyborów okręty i statki, na których znajduje się co najmniej 25 wyborców, stanowią obywateli głosujących; przynależność takich obywateli głosujących do okręgów wyborczych ustala się wedle macierzystego portu okrętu lub statku”. Ciesze się bardzo, bo pomimo że wyjeżdżamy w długi rejs, będziemy wszyscy mogli brać czynny udział w głosowaniu.

My marynarze przyrzekamy lepiej i wydajnie pracować, by zbudować szczęśliwą przyszłość naszego kraju.

W okresie trwania akcji popularyzowania BOP i ruchu racjonalizatorskiego, mechanizmy i pomieszczenia statkowe zostały przez załogi wszystkich działów doprowadzone do wzorowego stanu. Wyróżniły się szczególnie w tej akcji statki: m/s „Warmia”, m/s „Warta”, s/s „Bytom”, m/s „Czech”, s/s „Tobruk”, s/s „Hel”, s/s „Lech” i m/s „Hugo Kołłątaj”.

ALEKSANDER MIETKE

Korespondent

Załoga maszynowa s/s „Pstrowski” otoczyła gospodarską opieką swoje maszyny

„Krzywa na wykresie planu naszego statku stopniowo wspina się w górę, lecz jej szybki wzrost jest hamowany trudnościami technicznymi w maszynowni” — takie zdanie padło na naszej naradzie wyłowej.

W dyskusji nad wykonaniem i przekroczeniem planu, cała załoga doszła do jednomyślnego wniosku, że przedterminowe i pełne wykonanie zadań zależne jest od sprawnego działania maszyn, które ostatnio nie dawały właściwej szybkości statkowi, mimo że pozerwały więcej węgla niż normalnie. Doceniając opinię kolektywu statkowego, załoga maszynowa postawiła sobie ambitne zadanie: poprzez samoremonty nie dopuścimy do przestoju statku, zwiększymy jego szybkość, zaoszczędzimy węgiel i zmniejszymy koszty eksploatacji.

W dziale maszynowym rozpoczęła się od tej chwili walka o sprawną pracę maszyn, która w efekcie przyniosła zwycięstwo marynarzom.

Po otrzymaniu indykatora i dokonaniu zdjęcia diagramu okazało

się, że maszyna po ostatnim ślednim remoncie pracuje nierównomiernie, jednym słowem źle. To było główną przyczyną zwiększenia zużycia węgla i zmniejszenia się szybkości statku.

Po przybyciu do Łuleå w Szwecji, załoga maszynowa zrezygnowała z wyjścia na ląd i rozpoczęła z zapalem remont. Od godz. 6 rano marynarze pracowali przy maszynie nr 2, przy której zmieniono pierścienie tłokowe, doprowadzając ją po wielu wysiłkach do porządku. W wyniku kolektywnej pracy przywrócono maszynie straconą moc 21 KM.

Po powrocie z rejsu, w Gdańsku, załoga jeszcze raz zabrała się do pracy przy tej samej maszynie, aby jeszcze bardziej ulepszyć jej sprawność. W rezultacie przez dalszą regulację poszczególnych elementów uzyskano około 45 KM, zmniejszając przez to zużycie węgla o ponad półtorej tony na dobę. Dzięki temu zmniejszono również wysiłek palaczy dla utrzymania odpowiedniego ciśnienia pary.

W czasie rejsów, o przedterminowe wykonanie planów, o dobry stan techniczny statku powstał kolektyw ludzi ogarniętych jedną troską: usprawnić pracę, zwiększyć oszczędności przede wszystkim na węglu. Nie była to sprawa łatwa. Kotły stare, często zaciekaly, tak że trzeba było nieraz „jeździć” na trzech kotłach, podczas gdy czwarty był stale w remoncie. Na domiar statku, stacjonujący w Swinoujściu był pozabawiony bazy remontowej, która wykonywałaby poważniejsze naprawy. W celu doprowadzenia kotłów do należytego stanu i normalnego ich funkcjonowania zbudowano specjalny rurociąg odpowietrzający wodę doprowadzaną do kotłów jak również skonstruowano urządzenie do zasilania kotłów chemikaliami zmniejszającymi wodę kotłową, eliminując całkowicie niebezpieczeństwo poparzenia załogi. W maszynowni wszystkie zapasowe części i narzędzia otrzymały wygodne i praktyczne wieszadła. Dużą ilość narzędzi wykonano własnymi środkami, wykorzystując do tego stare żelazki i in. odpadki. Drogie oleje i smary zagraniczne zastąpiono smarami polskiej produkcji.

Mechanicy „Kopernika” wypracowali w oparciu o doświadczenia polskich drużyn parowozowych własną metodę zmniejszenia wody kotłowej w zastosowaniu do kotłów okrętowych. Metoda ta zdołała całkowicie i ekonomicznie jak również nie za-

mienia kotłowego i korozji (przechodzenie metalu lub stopu, na skutek procesów chemicznych i elektrochemicznych w trwałe związki). Roia dodawanej sody do wody kotłowej sprowadza się głównie do podniesienia alkalizności wytworzonej pośrednio przez fosforan sodu i dlatego sprawa wyboru sody krystalicznej czy kaustycznej nie posiada większego znaczenia.

W JAKI SPOŚB DODAJEMY FOSFORAN SODU I SODĘ? Obliczone na podstawie wyników analizy wody surowej i kotłowej ilości fosforanu sodu rozpuszczamy w zimnej wodzie, sody — w gorącej i wlewamy każdy roztwór osobno do zbiornika, który przez zaworek i rurę łączy się z rurociągiem ssącym pompy zasilającej. Do każdego kotła dodajemy roztwór osobno przez zasilający rurociąg pomocniczy. W ten sposób zapobiegamy tworzeniu się miękkiego osadu w głównym rurociągu zasilającym i ekonomizerach jak również nie za-

NA CZYM POLEGA STOSOWANIE PRZECZ ZALOGI S/S „KOPERNIK” METODA CHEMICZNEGO ZMIĘKČANIA WODY KOTŁOWEJ I CO ONA DAJE?

— Metoda polega na tym — opowiada asystent maszynowy Henryk Giełdzik — aby przez odpowiednie dawki chemikalii (sody krystalicznej, kaustycznej i fosforanu sodowego) tak wpłynąć na procesy chemiczne w kotle, by sole kamiennotwórcze wytrącały się w postaci mułu a nie kamienia kotłowego. Muł kotłowy co prawda też częściowo wpływa na zwiększenie zużycia węgla, lecz przez systematyczne i codzienne usuwanie go (odmulanie), wpływ ten jest znikomy. Natomiast kamień, który osadza się na ściankach kotłów i silnie do nich przywiera, powoduje z każdym dniem — na skutek zmniejszenia przewodnictwa ciepła — zwiększenie zużycia węgla. Np. narost jednego mm kamienia kotłowego na ściankach zwiększa rozchód paliwa o 2 proc., dwa mm — prawie o 4 proc., a cztery mm — już około 6 proc. W 2—3 miesiącach kamień kotłowy może utworzyć warstwę grubości 4—6 mm, a wówczas zużycie węgla zwiększa się o 5 — 8 proc. Oczywiście zachodzi wtedy konieczność mechanicznego czyszczenia kotła, co wymaga około 400 roboczogodzin pracy.

Poprzez należyte stosowanie me-

Osiągnięte wyniki, to rezultat uświadomienia załogi w jej walce o zadania planowe, jej troski o dobry stan techniczny statku i sprawność maszyn.

Nie bez przyczyny zespół maszynowy naszego statku: mechanicy, palacze i węglarze, jak również kłernictwo są dumni ze swych osiągnięć. Przyrzekają oni, że nie zawiodą towarzyszy pracy z pokładu i dlatego, mimo że maszyny doprowadzone są do dobrego stanu i pracują sprawnie aniżeli pół roku temu, załoga maszynowa nie spoczywa na laurach, ale bez przerwy zwraca nad maszynami, dba o nie i pielęgnuje.

W pracach remontowych wyróżnili się szczególnie mechanicy Maciejewicz i Musiał.

Załoga s/s „Pstrowski” życzy sobie osiągnięć zespołowej pracy kolektywem maszynowym siostrzanym statków: s/s „Brygada Makowskiego”, s/s „Jedność Robotnicza” i s/s „Soldat”.

A. BINKOWSKI

Korespondent

Wpływ i racjonalizacja w eksploatacji kotłowej s/s „Kopernik”

zmniejszenia wody kotłowej. Asystent maszynowy Edward Marszałek skonstruował specjalny rurociąg przenoszący do wypompowywania wody kotłowej i sta-

Eksploatacji. Wykorzystuje się jako materiał filtrujący wełnę drzewną, zamiast dotychczas używanego drogiego włókna kokosowego importowanego z zagranicy. Trzeba, aby na wszystkich statkach PMH zastosowano jako materiał filtrujący wełnę drzewną wykorzystując doświadczenia „Kopernika”.

Smarownik Henryk Bułski i asystent maszynowy Józef Kisiel usprawnili system chłodzeniowy przewodnic maszynę główną.

St. marynarz Władysław Jeszke i asystent maszynowy Giełdzik — przedłużyli używalność 11 cumowniczych.

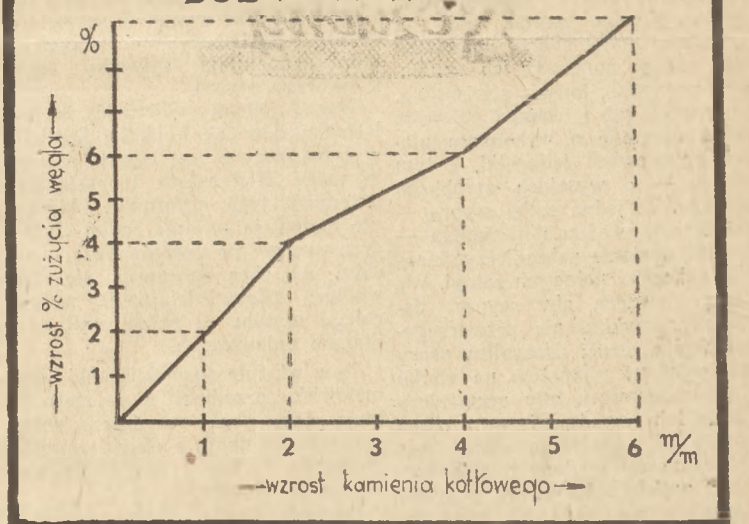
Szereg usprawnień wnieśli również III mechanik Ludwik Konieczny, asystent maszynowy Piotr Buszka, II mechanik Franciszek Musiał, smarownik Jan Półchlopek, st. oficer Kazimierz Miładowski, bosman Franciszek Mechliński, smarownik Józef Lewandowski i palacz Wacław Frączak. Należy podkreślić, że do większości usprawnień wykorzystano wiele różnorodnych odpadków żelaznych, drewnianych itp.

Załoga s/s „Kopernik” w trosce o dalszą obniżkę kosztów własnych, nie korzysta w czasie postojów z usług dejmantów, lecz wszystkie prace wykonuje we własnym zakresie, na miejsce urlopowanych członków załogi nie przyjmuje zastępców. Realizując wskazania VII Plenum KC PZPR załoga zrezygnowała z siedmiu etatów i postanowiła obsługiwać statek przy zmniejszonym stanie załogi.

Oto, co mówi o wynikach pracy i osiągnięciach załogi palacz Pierchajło:

— Jesteśmy dumni, że nasz statek tak sterany wiekiem został od-

Wpływ narastania kamienia kotłowego na wzrost zużycia węgla



kłocamy obiegu zasilania podczas pracy maszyn — kończy tow. Giełdzik.

Pełny i dokładny opis metody zmniejszania wody i związanych z nią czynności ujęty jest w specjalnej instrukcji opracowanej przez st. mechanika Krzyżę i inż. Giełdzika.

MASZYNY jak również kotły na naszym statku są stare — mówi st. mechanik Adam Wagner — mają po kilkadziesiąt lat, lecz na skutek dobrej i pilnej pracy załogi, poprzez ciągłe doskonalenie metod pracy, wnoszenie usprawnień, częste przeglądy maszyn, mechanizmów pomocniczych i urządzeń — dotychczas w dziale maszynowym nie zdarzyła się żadna awaria. Wszystkie mechanizmy i urządzenia maszynowe oraz kotłowe przejęła załoga pod socjalistyczną opieką.

Dzięki współzawodnictwu między wachtownemu pracą staje się coraz lepsza, każda wachta stara się dokładniej wykonywać swe obowiązki, coraz więcej oszczędzać materiałów rozchodowych i paliw. Np. wiadomo, że w czasie podsypania węgla na palenisko duży wpływ na obniżenie temperatury ma otwieranie drzwiczek paleniskowych. Palacz Pierchajło dla zmniejszenia strat ciepłych zastosował taki sposób, że jednocześnie dwóch palaczy podsypane węgiel na palenisko, przez co skrócono o 50 proc. czas otwierania drzwiczek. Przez to unika się strat ciepła, a jednocześnie przysparza się oszczędności paliwa. Ta metoda pokazuje również korzyści płynące ze stosowania kolektywnych form pracy.

Dzięki chemicznemu zmniejszeniu wody kotłowej, stosowaniu właściwych metod palenia i wniesionym usprawnieniom w maszynowni, zużycie węgla spadło o blisko 5 ton na dobę.

Na s/s „Kopernik” załoga wprowadziła 28 usprawnień według własnych pomysłów. St. mechanik Krzyż i asystent maszynowy Gieł-

łodzony dzięki naszej pracy i zaw sze jest gotów do rejsów. Nie porzucamy także na już zdobytych sukcesach. Opracowujemy nowe usprawnienia, by nasze oszczędności jeszcze bardziej zwiększyć i obniżyć koszty własne eksploatacji. Wiemy, że naszą pracą przyspiesza my wykonanie planów gospodarczych.

Do osiągnięć załogi s/s „Kopernik” w dużym stopniu przyczyniło się starannie i systematycznie prowadzone szkolenie zawodowe oddzielnie dla załogi pokładowej i maszynowej oraz szkolenie ideologiczne, które podniosło świadomość społeczno - polityczną załogi.

Statek ten wyróżnia się jeszcze jednym: nie ma płynności kadr. Załoga jego stanowi silnie zespolony kolektyw i czuje się jak jedna rodzina.

Dobre sukcesy pracy to także wynik głębokiej i skutecznej pracy partyjno - politycznej oraz ścisłej współpracy organizacji partyjnej z kierownictwem statku, radą zakładową i całą załogą.

Załoga s/s „Kopernik” wzywa załogi maszynowe wszystkich statków PMH, do stosowania metody chemicznego zmniejszania wody kotłowej.

Pion Techniczny CZ PMH winien dokładnie przeanalizować instrukcję st. mechanika Krzyża i inż. Giełdzika.

Na mającej się odbyć jeszcze w bieżącym miesiącu konferencji przedstawiciele: Instytutu Chemii Ogólnej, Morskiego Instytutu Technicznego, Spółdzielni Pracy „Woda”, Instytutu Gospodarki Ciepłej Politechniki Gdańskiej i Pionu Technicznego CZ PMH — należy szczegółowo omówić i przedyskutować zagadnienie i metodę chemicznego zmniejszania wody kotłowej i na podstawie doświadczeń s/s „Kopernik” jak najwyżej popularyzować i wprowadzić tę wypróbowaną metodę na wszystkich statkach parowych PMH.

E. PIECHOWICZ



Hubert Konkół

Rola i zadania szypa

UCHWAŁĄ z dn. 2. II. br. Rząd nasz stworzył rybakom warunki podniesienia wydajności połowów. Od wzmocnienia wysiłków rybaków zależy więc szybsze przełamanie przejściowych trudności żywnościowych w kraju, przyspieszenie budownictwa socjalizmu w Polsce Ludowej.

Głównym warunkiem pomyślnej realizacji tego szczytnego zadania jest właściwa postawa kadr rybołówstwa morskiego, a szczególnie załóg statków rybackich. Od nich przede wszystkim zależy pełne wykorzystanie mocy produkcyjnej rybołówstwa, a tym samym — zwiększenie odłowu masy rybnej.

Największy wpływ na kształtowanie się postawy kolektywów załóg mają szypowie jednostek rybackich. Szypowie bowiem jest kierownikiem statku i przełożonym wszystkich członków załogi.

Wpływ szypa na załogę uzależniony jest od posiadanych przez niego kwalifikacji zawodowych, moralno-wychowawczych i politycznych. Duży autorytet i popularność zdobywają sobie wśród załóg ci szypowie, którzy dobrze opanowali swój zawód, ponieważ ich znajomość nawigacji, łowisk, sieciarek, konserwacji ryb i techniki połowów często decyduje o wykonaniu planów połowowych jednostki, a tym samym — o wysokich zarobkach rybaków. Ta jedna cecha szypa — choć bardzo ważna i niezbędna — nie jest w stanie zabezpieczyć ciągłości sukcesów połowowych załogi. Wy starczy bowiem, aby szypowie dał zły przykład nie przestrzegając socjalistycznej dyscypliny pracy lub tolerował pijaństwo na statku — jeszcze gorzej, gdy uczestniczy w nim lub powoduje je — a praca kolektywu załogowego stanie się na pewno zła i wtedy nie pomogą nawet umiejętności szypa — plany połowowe nie będą wykonywane.

Jak widać z tego, nie łatwo jest być wzorowym szypem. Państwo ludowe, żąda bowiem wysokich kwalifikacji zawodowych, moralno-wychowawczych i politycznych od kierowników jednostek rybackich. Jednocześnie zapewnia im możliwości wysokich zarobków uzależnionych od realizacji planów połowowych.

W rybołówstwie morskim oczywiście są tacy szypowie, którzy już dziś mogą być wzorem dla innych. Zaliczyć do nich trzeba przede wszystkim takich, jak Hubert Konkół z „Arki” i Władysław Dettlaff z „Dalmoru”.

Szypier Hubert Konkół, wielokrotny przewodnik pracy w „Arce” — to jeden z najlepszych naszych nauczycieli i wychowawców młodych kadr rybackich. Nie szczędzi trudu i czasu, aby swoje duże umiejętności zawodowe przekazać pływającym razem z nim członkom załogi. Wyszukiwał już wielu praktykantów na dobrych rybaków kutrowych.

Od kilku lat jego kuter wykonuje plany miesięczne, kwartalne i roczne. W połowach — zawsze wielodniowych — wykorzystuje w pełni wszystkie dni bezszurmowe, przestrzega wskazań serwisu, zaś w technice połowów i w spręcie służy chętnie własne i cudze pomysły racjonalizatorskie. Przyczynił się on do dużych osiągnięć w socjalistycznej opiece załogi nad statkiem oraz w oszczędnym zużyciu sprzętu i paliwa. Osobistym przykładem utrzymuje dyscyplinę pracy całej załogi na najwyższym poziomie.

Władysław Dettlaff jest wzorowym szypem naszej floty dalekomorskiej. Otoczony sympatią wszystkich rybaków, z którymi pływał, potrafi mobilizować całą załogę do podejmowania zobowiązań przyspieszających wykonanie planów połowowych jednostki. Kierow-

wane przez niego załogi są już od dawna sławne w „Dalmorze” z tego, że najmniej zużywają sieci i sprzętu rybackiego oraz najlepiej wykonują zobowiązanie socjalistycznej opieki nad statkiem. On sam jest wybitnym racjonalizatorem sieci i ich uzbrojenia oraz wielokrotnym przewodnikiem pracy, który za swoją ofiarną pracę został odznaczony złotym krzyżem zasługi. Władysław Dettlaffa cechuje przede wszystkim wielka ambicja osiągnięcia wysokich połowów. Dzieląc się chętnie swoją znajomością łowisk i narzędzi połowu z kolegami, stara się jednocześnie nie ustępować nikomu w osiągnięciach na łowisku. Jeśli obcy trawler łowiłby obok wyłaził, pełniłby z niego włók, to tak długo nie spocznę, aż rozgrzeję drogą wielu prób tajemnicę kierunku trawlowania i uzbrojenia sieci, które to zazwyczaj decydują o wynikach połowu. Nie ma szkodliwych nalogów, przywiązany jest bardzo do rodziny, umie utrzymać własnym przykładem wysoką dyscyplinę pracy wśród załogi i osiąga pomyślne wyniki w szkoleniu rybaków pokładowych — to cechy, które uzupełniają sylwetkę tego wzorowego szypa.

Trzeba jednak stwierdzić, że takich szypów jak Konkół i Dettlaff w rybołówstwie jest ciągle jeszcze za mało. Zbyt często zdarzają się natomiast tacy szypowie, którzy nie rozumieją powagi zadań ciążących obecnie na rybołówstwie morskim, nie chcą poczuwać się do wielkiej odpowiedzialności wobec całego narodu za pełną realizację planów połowowych.

Tacy właśnie pozwalają sobie bułować, „przodują” w pijaństwie, mają duże straty w dniach połowowych, nie dbają o statek i sprzęt, powodują awarie i oczywiście nie wykonują planów.

Do nich właśnie należy usunąć z „Dalmoru” w 1950 r. szypier m/t „Neptunia” — Franciszek Ab-

ramowicz, który „szczycił” się smutną sławą największego pijaka i awanturnika w porcie gdynskim. Nie przesadzi on pić także w rozrzu i obcych portach gdzie wszczynał z równie pijaną załogą burdy kompromitujące banderę Polski Ludowej.

Kazimierz Gocławski, szypier „Arki 84”, za notoryczne pijaństwo, niesubordynację i zły wpływ na załogę został ostatnio dyscyplinarnie zwolniony z przedsiębiorstwa, zaś MUR odebrał mu książeczkę rybacką.

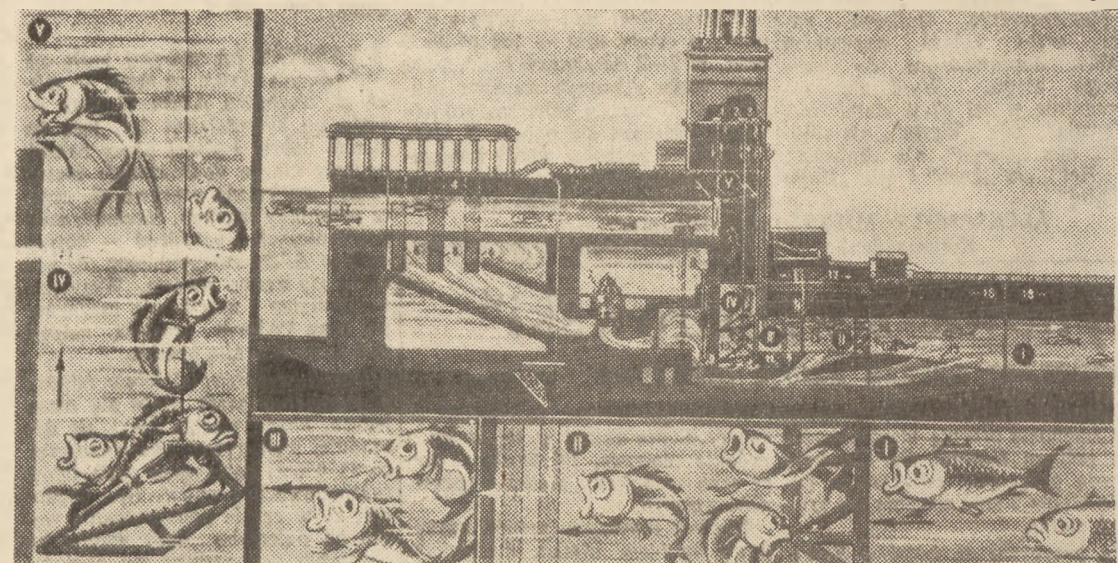
Jasną jest rzeczą, że dla takich ludzi w rybołówstwie nie ma i nie będzie miejsca. Zmniejsza się też ilość bułantów, pijaków i chuliganów wśród szypów, ubywa ich z każdym dniem. Jedni poprawiają się i zaprzestają swoich gorszących praktyk, innych zaś, którzy nie chcą ofiarować nad podniesieniem wydajności połowów, eliminują z rodziny rybackiej same załogi, wśród których z każdym dniem wzrasta uświadomienie obywatelskie.

Sprawa budowy własnego autorytetu w oparciu o ścisłą więź z załogą, przez podnoszenie osobistym przykładem świadomej dyscypliny załogi i szczerą opieką nad rozwojem współzawodnictwa oraz przez systematyczne mobilizowanie załogi do przekraczania planów połowowych obok ciągłego podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych winna być stałą troską każdego szypa. Nie wolno także szypom zapominać, że wraz ze wszystkimi członkami załogi odpowiedzialni są oni za wierność polskiej banderze, za czujność wobec zde-moralizowanych jednostek. W tej dużej pracy nad sobą i całą załogą muszą oni pamiętać o poważnych zadaniach rybołówstwa w przełamywaniu obecnych trudności żywnościowych zleconych im przez Partię i Rząd.

TADEUSZ WIELOCHOWSKI

Dźwig dla żywych ryb

Budowniczości kanału Wołga-Don nie zapomnieli o wędrówkach ryb



NA wiosnę ogromne lawice ryb odbywają wędrówki. Z dalekich mórz, odległych często wiele tysięcy kilometrów, miliony ryb, wędrownie instynktem, udają się do górnych części rzek i ich dopływów, aby złożyć ikrę w tym miejscu, w którym przyszły na świat.

Gigantyczne zapory wodne, które hamują swobodny bieg potężnych rzek, nie zamykają rybom drogi do jej wiosennego tarła. W porozumieniu z ichnologami budowniczości kanału Wołga-Don skonstruowali specjalne przejścia dla ryb.

W kompleksie cymańskiego hydroweźla znajduje się największa w świecie i najbardziej udoskonalona śluza, przerzucająca ryby z Morza Czarnego do Morza Cymańskiego i Donu.

W poszukiwaniu przejścia ryba mimo woli wpada do wejściowego kanału śluzy-dźwigu. Pcha ją tu prąd wodny z Morza Cymańskiego; w nocy w roli uzupełniającego wabika występują instalowane przy wejściu do dźwigu silne lampy elektryczne.

Po zeheltonowym korytarzu długości 110 m i szerokości 6 m, dążąca naprzód ryba wpływa do komory (II). Tu wpada ona do niewoli: powrotna droga jest dla niej odcięta przez wiersze-pułapkę, ustawioną przy wejściu (III).

Możliwe, że rybie jest w komorze nie bardzo przyjemnie: z tyłu zdradziecka wiersza-pułapka, z przodu zasuwka i po bokach przewody doprowadzające wodę z Morza Cymańskiego. Jednak znajduje się ona tu niedługo. Specjalna kratka, sięgająca do dna komory, porusza się po woli do wejścia śluzy, doprowadzając nieustannie rybe do szybu (III). Gdy ryba wchodzi do przejścia, śluza-zasuwa zamyka się.

Żelbetonowy szyb śluzy, obity nierdzewną blachą stalową, połączony jest z Morzem Cymańskim. W momencie, w którym śluza-zasuwa zamyka się i ryba zostaje zamknięta w szybie, przez dno otwór wchodzi woda.

Aby ryba znajdującą się w szybie nie wbiła się w popłochu w dno, z dołu zasuwka porusza się kratka, popędzająca rybę, która dosłownie jak na dźwiku, podnosi się do wyjścia ze śluzy (IV). Równocześnie wzrasta i służy poziom wody. Gdy poziom wody w szybie i Morzu Cymańskim się wyrównują, otwiera się górna zasuwka, a przed rybą stoi otworem droga do górnej części Donu (V).

Następnie mechanizmy śluzy powracają do pozycji wyjściowej. Cały proces śluzowania wymaga 40-45 minut czasu. W okresie wiosennej wędrówki ryb śluza pracuje bez przerwy. Działanie wszystkich jej mechanizmów jest całkowicie zautomatyzowane.

Rady narodowe omawiają sprawy rybołówstwa

SPRAWY rybołówstwa morskiego stają się z każdym dniem bardziej przedmiotem szczególnego zainteresowania wojewódzkich i terenowych rad narodowych na Wybrzeżu.

Ostatnia sesja Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, odbyta w dniu 12 sierpnia br., poświęcona była głównie sprawom rybołówstwa morskiego Obrady, którym przewodniczył radny tow. Konrad Ruth, dostarczyły wiele cennego materiału. Analiza przyczyn niewykonania planu połowów za I półrocze przez przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielnie rybackie i rybaków indywidualnych przeprowadzona w referatach dyr. MUR tow. Józefa Bielawia i przewodniczącego Komisji Morskiej WRN tow. Józefa Szela-giewicza wywołała żywą dyskusję radnych, w której wziął również udział obecny na sesji minister żegluga tow. Mieczysław Popiel.

Z wypowiedzi referentów i dyskusji wynikało jasno, że w I półroczu, mimo znacznych osiągnięć organizacyjnych i wzrostu odłowionej masy rybnej o 33,7 proc. w porównaniu z tym samym okresem roku 1951, rybołówstwo morskie woj. gdańskiego nie wykorzystano w pełni swojej mocy produkcyjnej, zaprzeczając realne możliwości pełnego wykonania planu połowów, a przez osiągnięcie tylko 83 proc. planu — nie zrealizowało uchwały Prezydium Rządu z dn. 2. II. br.

Warto tu dodać, że podobnie przedstawia się sprawa planu za I półrocze w skali całego rybołówstwa morskiego. Osiągnięto ono bowiem tylko 81,2 proc. planu, a wzrost odłowionej masy rybnej w porównaniu z I półroczem 1951 r. wyniósł 26 proc. zamiast zaplanowanych 56,6 proc.

Uchwała WRN wskazuje na przyczyny niewykonania planów połowowych w rybołówstwie. Zła organizacja pracy na morzu, przestarzałe, chałupnicze metody eksploatacji statków, brak pracy zespołowej, niestosowanie na szeroką skalę połowów wielodniowych, nieracjonalne wykorzystanie okresowo najwydajniejszych łowisk — to główne z nich. Poważny wpływ na niewykonanie planu półrocznego wywarły poza tym: brak urządzeń technicznych do przeładunku ryb w portach, zwiększenie się ilości awarii statków przy niedostatecznej gotowości technicznej i organizacyjnej baz remontowych oraz zaniedbywanie szkolenia nowych kadr rybackich.

Szybka likwidacja tych błędów, walka z pijaństwem i podniesienie dyscypliny pracy wśród rybaków, ścisłe przestrzeganie wskazań serwisu, polowy zespołowe, dalszy rozwój współzawodnictwa pracy, wzmocnienie pracy polityczno - oświatowej wśród rybaków i pracowników łądowych oraz stała nad tym kontrola społeczna wojewódzkiej i terenowych rad narodowych — oto główne wskazania na II półrocze zawarte w uchwale WRN.

Jak słusznie i potrzebne jest budzenie szczególnego zainteresowania rad narodowych Wybrzeża sprawami rybołówstwa morskiego, świadczą poważne niedobory w rea-

lizacji planów połowowych w miesiącach lipcu i sierpniu.

II półrocze zaczęło się niepomyślnie. Wyniki połowów w lipcu i w pierwszych dwóch dekadach sierpnia budzą poważne obawy o realizację planu połowów w III kwartale br.

W lipcu jedynie „Dalmor” wykonał plan połowów w 110 proc., natomiast pozostałe przedsiębiorstwa państwowe planów nie wykonały. „Kuter” osiągnął 76,3 proc., „Korab” — 71,8 proc., „Barka” — 70,8 proc., „Arka” — 59,9 proc. W spółdzielczości rybackiej plany zrealizowały: np. „Jedność Rybacka” w 94,6 proc., „Piast” — 73 proc., „Belona” — 72,5 proc. Rybacy indywidualni z okręgu gdańskiego wykonali swój plan połowowy zaledwie w 62,5 proc.

W pierwszych dwóch dekadach sierpnia realizacja połowów przebiegała też na ogół słabo. Przewodząca za ten okres „Arka”, która w pierwszej dekadzie osiągnęła 36,2 proc., a w dniu 20 sierpnia wykonała 56,1 proc. planu miesięcznego.

Na przedwiośnie „Arki” w sierpniu złożyły się: podniesienie dyscypliny pracy wśród rybaków, większa ilość jednostek w eksploatacji oraz utworzenie zespołów połowowych. Jeszcze w lipcu zorganizowano w „Arce” zespół połowowy składający się z 7 kutrów. Kierownikiem jego jest szypier „Arki 3” — Józef Giełbin. Zespół ten przekroczył swój miesięczny plan połowów o kilkaset kilogramów ryb, a w dwóch pierwszych dekadach sierpnia wykonał 77 proc. planu miesięcznego. Nowoorganizowany w sierpniu zespół, którym kieruje szypier „Arki 106” — Bernard Muza, osiągnął do 20 sierpnia już 91 proc. planu. Dobre wyniki tych dwóch zespołów miały duży wpływ na przebieg realizacji planu sierpniowego w „Arce”.

Wielką pomocą w walce o zwiększenie wyników połowowych, o wykonanie zadań III kwartału w rybołówstwie i nadrobienie poważnych zaległości z minionych miesięcy, jest współzawodnictwo pracy — niezawodna dźwignia wzrostu produkcji w ustroju socjalistycznym. Dalszy szeroki rozwój tego ruchu zapewni naszemu rybołówstwu stałe zwiększanie połowów z korzyścią dla państwa i samych rybaków.

Rybacy „Barki” gościli młodzieżową załogę przodującego kutra „Sas” 174

W późnych godzinach nocnych z soboty na niedzielę (z 16 na 17 sierpnia) załoga polskiego kutra „Kol 21” z szypem Sergiuszem Orłowskim powracając z łowiska przyholowała do Kołobrzegu znany w NRD kuter „Sas 174” z przodującą załogą młodzieżową w składzie: szypier Johann Schröder (uczestnik Złotu Młodych Przdowników w Warszawie), motorzysta Otto Schultzi, starszy rybak 20-letni Gerhard Elehrt i młodszy rybak — aktywista organizacji FDJ w Sasnitze — 17-letni Adolf Kneppel.

Kuter „Sas 174” został unieruchomiony na pełnym morzu podczas trawowania wskutek defektu motoru, którego nie można było naprawić bez pomocy specjalnych przyrządów warsztatowych.

Nasi warsztatowcy — ZMP-owcy z „Barki” zobowiązali się dokonać poważnej naprawy motoru w ciągu 24 godzin i natychmiast też przysłać pilni do pracy.

Przyrzeczenia dotrzymali. Bez przerwy w dzień i w nocy stukali młotki i narzędzia, pracowal kompresor. Motor był na czas gotów. Przyjaciele spod znaku FDJ mogli wyruszyć na połowy.

KRONIKA

Jak podaje nasz korespondent tow. Kolakowski, w drugim kwartale międzybazowego współzawodnictwa pracy pierwsze miejsce zajęli rybacy i pracownicy P.P. i U.R. „Barka” w Kołobrzegu.

Załoga przodującego kutra „Kol 31” z młodym szypem Kazimierzem Markowiczem otrzymała proporzec przechodni Zarządu Okręgowego ZZPZ, a rybacy ZMP-owskiego kutra „Kol - 34” z szypem Mieczysławem Sawickim — proporzec przechodni Zarządu Wojewódzkiego ZMP w Koszalinie.

Najwydajniejsi ostatnio szypowie Kazimierz Markowicz i Rudolf Mazur („Kol - 35”) oraz wzorowy motorzysta „Kol 31” Stanisław Jakubczyk i członowie bractwa trans-portowego Stefan Maćkowiak wyróżnieni zostali nagrodami indywidualnymi.

Ponadto kilku rybaków i robotników łądowych otrzymało za wydatną pracę nagrody rzeczowe, listy pochwalne i dyplomy uznania.

Liczne zobowiązania produkcyjne podejmowane przez załogi rybackie i okazji Złotu Młodych Przdowników — budowniczych Polski Ludowej i 8 rocznicy Manifestu PKWN zostały wykonane, a niejednokrotnie nawet przekroczone. Np. w „Dalmorze” rybacy wykonali je w 135 proc., w „Jedności Rybackiej” w 127 proc. w „Arce” w 104,1 proc. Rybacy coraz szerzej podejmują współzawodnictwo zobowiązaniowe. Obecnie rośnie nowa potężna fala zobowiązań pracowników rybołówstwa morskiego na cześć Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W odpowiedzi na apel 55 brygady portowej z Gdyni załoga s/t „Rega” zgłosiła następujące zobowiązanie:

„W związku z wprowadzeniem w życie Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — my, załoga s/t „Rega”, zobowiązujemy się w sierpniu złowić 25 ton ryby ponad plan miesięczny. Równocześnie wzywamy siostrzany statek s/t „Radunia”, jak również wszystkie inne jednostki „Dalmoru” do współzawodnictwa o najlepsze występowanie załogi, jakości ryby, ciągłą zdolność statku do eksploatacji, oszczędność paliwa, skracanie postoju w porcie oraz o najlepszego szypa, sternika, mechanika, bosmana, rybaka, palacza, węglarza i kucharza”.

Napływają także zobowiązania od załóg kutrowych. Rybacy z „Arki 81” zobowiązali się złowić ponad plan 3 tony ryby w miesiącu sierpniu. Załoga „Arki 115” po przedterminowym wykonaniu zobowiązań lipcowych złowila już dodatkowo 4 tony ryby na cześć Konstytucji. Mobilizacja rybaków i pracowników łądowych rybołówstwa do podejmowania zobowiązań i przedterminowej ich realizacji trwa w dalszym ciągu i nie może osłabnąć ani na chwilę. W trzecim bowiem roku — najważniejszym dla naszej Szóstki — plan połowów musi być bezwzględnie wykonany i dlatego też rybacy winni być otoczeni jeszcze większą niż dotychczas opieką partii, kierownictwa przedsiębiorstw rybackich, związku zawodowego i rad narodowych.

(ww)

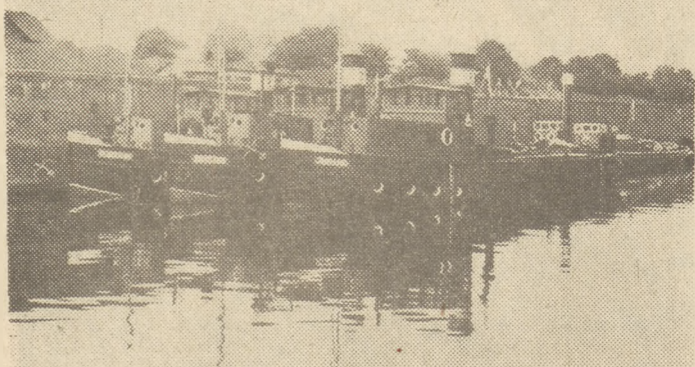
Czas pobytu w bazie uprzejmiano gościć z NRD przyjacielskimi pogawędkami oraz piosenkami i muzyką.

Kierownik radiowęzła „Barki” w imieniu całej załogi przedsiębiorstwa powitał w języku niemieckim dzielną załogę młodzieżową przodującego kutra „Sas 174”, dedykując gościom kilka specjalnie dobranych piosenek i utworów muzycznych z płyt. Szczególne wzruszenie ogarnęło naszych niemieckich towarzyszy podczas słuchania „Pieśni pokój” — hymnu Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej, która to pieśnią witała i żegnała „Sas 174” przy entuzjastycznym, wzajemnym powiewaniu chorągiewkami.

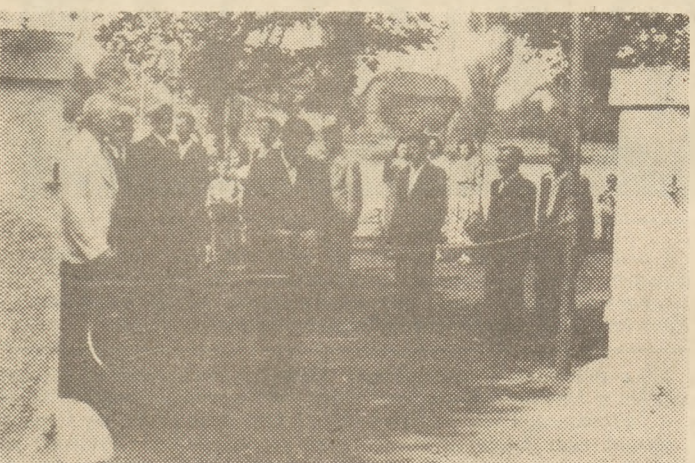
Uznanie należy się dyrekcji bazy „Barki”, za sprawne zorganizowanie wyładunku znajdującego się na pokładzie ryby oraz niezwłoczne dostarczenie załodze „Sas 174” prowiantu na okres całego tygodnia.

Stę
Korespondent

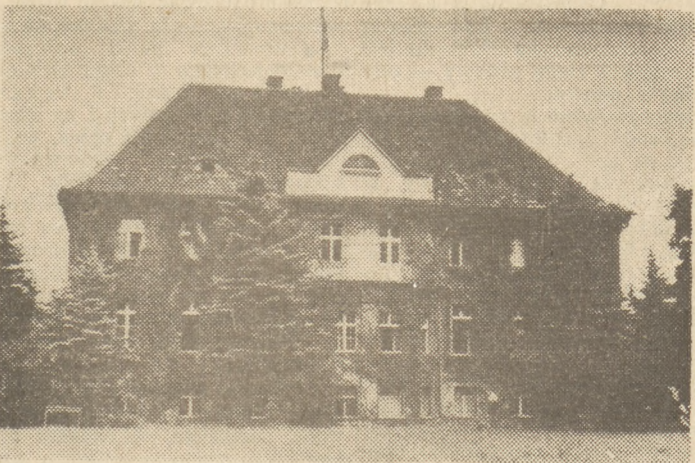
WIEKIDZIEŃ wodniaków



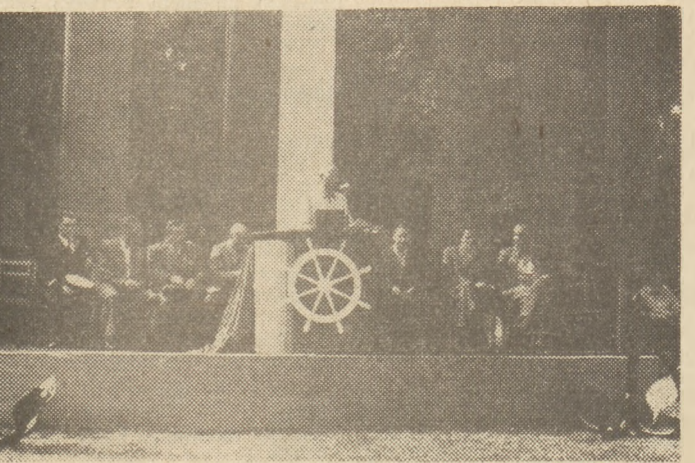
Koźle, największy port śródlądowy w Polsce, przeżył swój wielki dzień...



Wiceminister żeglugi, tow. Leon Bielski dokonał otwarcia Domu Żeglarskiego



Wodniacy znajdują tu noclegi, odpoczynek, rozrywkę kulturalną



W tym samym dniu wiceminister Bielski udekorował zasłużonych wodniaków odznaczeniami państwowymi



A oto grupa wodniaków, którzy otrzymali srebrne i brązowe krzyże zasługi

Krajowa Narada Wodniaków wskazała błędy i niedociągnięcia w metodach pracy żeglugi, dróg wodnych i stoczni

16 SIERPNIĄ br w Koźlu odbyła się Krajowa Narada Wodniaków, w której wzięli udział wiceminister żeglugi, tow. Bielski, przedstawiciele partii i związku, aktywni gospodarczy, przewodnicy pracy i racjonalizatorzy. Celem narady było omówienie zadań żeglugi śródlądowej, dróg wodnych, stoczni i zakładów eksploatacji kruszywa w świetle uchwały VII Plenum KC PZPR. Referat zasadniczy wygłosił tow. Gudzio, dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Wodnych. Dyskusję podsumował min. Bielski.

Plany żeglugi śródlądowej w II półroczu br. wzrastają w porównaniu z planami I półrocza w tonach do 165,9 proc., w tonach do 177,3 proc. — powiedział tow. Gudzio. — Wykonanie tych planów zbliża się z dwoma wydarzeniami, które mają zasadniczy wpływ na przewozy i na rozwój dróg wodnych.

Pierwszym — są uchwały VII Plenum KC PZPR. W trosce o właściwy rozwój naszego rolnictwa, które stanowi zasadnicze ogniwo w planowej gospodarce socjalistycznej, VII Plenum powzięło uchwałę o konieczności wzmocnienia spójności między klasą robotniczą i chłopstwem w celu utrwalenia sojuszu robotniczo-chłopskiego, który jest fundamentem władzy ludowej.

W warunkach przedsiębiorstwa żeglugowego wyrazem zacieśnienia tej spójności jest wzmocnienie przewozów w okresie jesiennym. Zabezpieczenie sprawnego przemysłu, przetrwanie ludności miejskiej, przewiezienie artykułów przemysłowych dla rejonów wiejskich oraz zabezpieczenie bazy surowcowej dla przemysłu — oto zadania, jakie stoją przed żeglugą śródlądową w najbliższym okresie.

Drugim wydarzeniem posiadającym zasadniczy wpływ na przebieg jesiennych przewozów jest uchwała Prezydium Rządu w sprawie zabezpieczenia dopływu masy towarowej do przewozów wodą. Jest ona z jednej strony wyrazem troski Rządu o rozwój przewozów na drogach wodnych, a z drugiej wytycza na ten okres konkretne zadania. W tych warunkach mimo poważnych trudności nawigacyjnych spowodowanych suszą wykonanie przewozów jesiennych staje się zadaniem, które musi być zrealizowane.

Po przeanalizowaniu osiągnięć żałog pływających oraz pracowników dróg wodnych w I półroczu i sprecyzowaniu zadań obu tych pionów w II półroczu br. mówca pod-

kreślił: — Jako nowe zadanie przed służbą nurtową stawiamy sprawę pilotowania statków żeglugi przez pracowników dróg wodnych na odcinkach specjalnie uciążliwych, jakim jest rejon Gorzyca na Odrze. W Związku Radzieckim tego rodzaju pilotowanie statków żeglugi przez znających dobrze nurt jest w pełni stosowane z doskonałymi rezultatami.

Zacieśnienie współpracy pomiędzy pracownikami dróg wodnych a pracownikami żeglugi poczynając od żałog nurtowych, służowych i pływających na statkach żeglugi śródlądowej winno być jak największe. Pracownicy terenowi dróg wodnych winni być się o jakości dróg wodnych i inicjować wystąpienia w kierunku właściwego utrzymania nurtu. Wykonanie przewozów będzie bowiem tym sprawniejsze, im lepiej pracować będzie nasza służba na szlakach wodnych. Następnie tow. Gudzio zatrzymał się dłużej nad przyczynami trudności w żegludze i wskazał najważniejsze drogi ich przezwyciężenia.

Główna i istotna przyczyna trudności i przeszkód, które obecnie napotykamy polega przede wszystkim na tym, że zmieniły się warunki rozwojowe, że wytworzyła się nowa sytuacja, która wymaga zmiany metod pracy, nowych metod organizacji i kierownictwa. Szereg naszych przedsiębiorstw nie dostrzega jednak tej zmiany i nie stwierdza konieczności szybkiego i operatywnego działania. To niedociągnięcie ciąży na żegludze śródlądowej, a jaskrawo rzuca się w oczy na drogach wodnych I z tym trzeba bezwzględnie walczyć.

Wprowadzenie od początku sezonu nawigacyjnego 1952 r. żeglugi całonocnej w górę rzeki miało charakter jakościowej zmiany systemu pracy. Donosiła w tym wypadku była rola przodujących żałog. Awangarda wodniaków zrozumiała znaczenie nowych form, które wyprowadzają nas z zacofania organizacyjnego. Przodujące żałogi holowników „Laba”, „Sędziów”, „Tryglaw”, „Swarożyc”, „Elbiąg” i bark „Z-8405”, „Z-6461”, „Z-2714” i „BM-9”, dowodzą swym zapalem, że nowe formy muszą zwyciężyć.

Praca całonocna w górę rzeki jest tylko częścią tych nowych form. Przed nami stoi trudne zadanie zorganizowania również jazdy nocnej w dół rzeki i tu znów apel do żałog przodujących. Musi być swym socjalistycznym stosunkiem do pracy przełamać konserwatywizm broniący się przed jazdą

nocną w dół rzeki i przy zachowaniu pełnej ostrożności i bezpieczeństwa jazdy wskazać nowsze niż dotychczas metody socjalistycznej żeglugi śródlądowej.

W DYSKUSJI, w której zabralo głos wielu uczestników, dominiowały głosy pracowników żeglugi śródlądowej. Poruszono szereg problemów produkcyjnych i organizacyjnych. W wypowiedziach przebiegała się troska o wykonanie planów, zwłaszcza o sprostanie jesieniemu nasileniu przewozów.

Żałogi pływające wskazywały na możliwości wykonania planów i przedstawiały swój stopień przygotowania do przewozów jesiennych w oparciu o współzawodnictwo pracy. Mówili o tym tow. tow. Blachowski, Zientara, Grodowski, Mike, Nalewaj i inni.

W żegludze śródlądowej nastąpił w br. poważny przełom, który uwidocznił się w dużym wzroście wydajności pracy. I tak na Odrze w stosunku do ub. r. nastąpił w I półroczu br. wzrost przewozu masy towarowej o 22,5 proc., szybkości handlowej o 54 proc., koniomaszynogodzin o 62 proc., znacznie również wzrosła ilość dokonanych operacji. Cyfry te przytoczył tow. Magiera, wskazując przy tym na zasługi bezpośrednich wykonawców — żałog pływających, zwłaszcza sterników.

Mimo tych niewątpliwych sukcesów żegluga śródlądowa nie wykonała planu przewozów. Jakże więc przyczyny wpłynęły na to?

Przede wszystkim nie została w pełni wykorzystana nocna żegluga. Złożyło się na to wiele czynników, z których najważniejsze — to niedostateczna praca polityczna, brak odpowiedniego przygotowania żałog pływających, niewystarczające przygotowanie techniczne oraz brak kadr i pokutujące wciąż jeszcze stare, chałupnicze metody pracy minionych lat.

Znaczna ilość przestojów (4.153 godzin) — to drugi poważny czynnik, który wpłynął ujemnie na wykonanie planu. Przestojami te zostały spowodowane nie tylko złymi warunkami nawigacyjnymi — na co dyktando kładł duży nacisk — ale i drobnymi awariami, które uniczyli prawie 1/3 taboru, jak również na skutek nieterminowego wykonania remontów stoczniowych.

W dyskusji najwięcej miejsca poświęcono sprawie nieterminowania odpowiedniej głębokości tranzytowej szlaku. Tow. Skonieczny stwierdził, że na Wiśle już od 3 miesięcy nie ma gwarantowanej głębokości.

Wpłynął na to złe opracowanie i wykonanie planu pogłębiania, gdyż 60 proc. tych robót przesunięto na II półrocze czyli na okres, gdy nie będzie to miało decydującego wpływu na przewozy.

Wiceminister Bielski w swoim podsumowaniu przeanalizował niedociągnięcia i wytyczył zadania, których realizacja przyczyni się niewątpliwie do dalszego rozwoju przedsiębiorstw, które wykazują jeszcze bardzo słabą aktywność.

Już dziś programem każdego wodniaka musi być wzmocnienie wysiłku, lepsze wykorzystanie taboru, sprzętu i kadr. Jazdą całonocną należy objąć wszystkie jednostki.

Należy wprowadzić 2 — 3 zmiany aby można było w pełni wykorzystywać labor i sprzęt, jak nakazuje VII Plenum. Trzeba jak najszybciej stosować małą mechanizację, popularyzować doświadczenia i usprawniać pracę dyspozytorską.

Następnym zagadnieniem wymagającym rozwiązania w walce o plan przewozowy jest zapewnienie dopływu siły roboczej. Ludność wiejska, zamieszkała nad naszymi drogami wodnymi może i powinna zasilać kadrę żeglugi i dróg wodnych. Ale proces ten winien przebiegać nie samoczynnie, a w sposób zorganizowany. Za pośrednictwem miejscowych rad narodowych należy werбовать ludzi na podstawie dokładnych określeń warunków pracy, awansu i opieki socjalnej.

Oczywiście problem ten mieści w sobie również zagadnienie programowego szkolenia kadr, gdyż wzbudzić może dać tylko siły niewykwalifikowane lub słabo wykwalifikowane. Szkolenie ma szczególne znaczenie w stosunku do młodzieży. Szkolenie młodzieży według dorywczych programów i bez należytej pomocy, nie da dobrych wyników, tym bardziej że trzeba je prowadzić bez odrywania od zawodu.

Dziś już należy przystąpić również do przygotowania planów remontów zimowych i opracowania szerszych planów pogłębiania szlaków pod kątem rzeczywistych potrzeb żeglugi śródlądowej.

Nieca przewodnią dyskusji był brak współpracy między żeglugą a administracją dróg wodnych i stoczni. Przy wykonywaniu planów II półrocza, przy realizowaniu przewozów jesiennych hasłem wszystkich wodniaków winno być spójność i wspólna walka o plan. W tych warunkach nie będzie trudności nie do pokonania, a roczny bilans zamknięcia żeglugi śródlądowej pełnym sukcesem.

His

Z pamiętnego dnia w Koźlu

ZALOGA portu w Koźlu przeżyła swój wielki dzień. Już od samego rana przed budynkiem Ekspozytury gromadzili się marynarze śródlądowi, barkarze, stocznicy, portownicy, pracownicy dróg wodnych i zakładów eksploatacji kruszywa z dalekiego Gdańska i Szczecina, z Warszawy, Wrocławia, Krakowa...

Wszyscy udali się na zwiedzanie portu. Wśród nich wiceminister żeglugi, tow. Leon Bielski. Dyrektor Żeglugi na Odrze, tow. Magiera, oprowadza po porcie i udziela wyjaśnień. Cieszą się wodniacy z Koźla, bo mają się czym pochwalić. Rozpoczynają właśnie pracę nowo-uruchomione wspaniałe, nowoczesne urządzenia przeładunkowe, których nie powstydziłby się nawet port morski. W basenach tego największego portu śródlądowego w Polsce wre ożywiona praca. Jest tu 66 letni magazynier Eliaz Katarzyna. Do pracy w żegludze namówili go zięciowie. Zadowolony jest z tego, a i w porcie bardzo się przydał. Opracował już kilka pomysłów racjonalizatorskich, pomost do cumowania statków, podwozie do wozów, wózków z węglem, wyspę węglową do łódek, a ponadto ulep-

zył wyspę węglową do barków.

Sypie się węgiel, nasz czarny diament do wielkich barków odrzańskich. Czekają już holowniki i popłynie pociąg wodny hen do Szczecina. Stoi tu holownik „Sędziów”, rusztanowiec, którego załoga wykonała 127 proc. planu I półrocza. Kapitanem tej jednostki jest Jan Reinert. Doświadczony to wodniak. Jeden z pierwszych skrocił rejs z Koźla do Wrocławia. Nocna jazda to nie pierwsza dla niego.

Nad jednym z basenów stoi nowo-wybudowany magazyn. Spada czerwona wstęga przecięta przez wiceministrę Bielskiego. Dziś obradowali tu wodniacy nad zadaniami II półrocza. (Sprawozdanie z przebiegu narady podajemy osobno).

Niedaleko portu widać duży park, willę, sadzawkę, cieplarnię. Rezydował tu niegdyś niemiecki kapitalista, dyrektor fabryki celulozowej. Obecnie mieści się tu ośrodek kultury. Powiewają czerwone i białe zerwane sztandary. Orkiestra gra Międzynarodówkę i hymn narodowy, — wiceminister Bielski wręcza odznaczenia państwowe wod-

niakom odrzańskim. Srebrny krzyż zasługi otrzymał zasłużony stocznikowiec Czesław Wilk z Nowej Soli. Brązowymi krzyżami zasługi zostali odznaczeni: Feliks Blachowski, kpt. statku „Lada”, Antoni Kociński, kontroler eksploatacji. Franciszek Kotyba, sternik barki „Z-6461”, Augustyn Malek, sternik barki „Z-8405”, Jan Mike, kpt. statku młodzieżowego „Swarożyc”, Alojzy Porski, robotnik przeładunkowy, Romuald Romanowski, były maszynista, a obecnie kontroler techniczny. Szczepan Smerd, ślusarz warsztatowy. Mieczysław Zyniński, kontroler techniczny i Bronisław Świątkowski, dyspozytor kolejowy.

Tow. Bronisław Świątkowski rozpoczął pracę jako robotnik przeładunkowy we wrocławskiej Ekspozyturze. Nie umiał on wtedy ani czytać ani pisać. Chodził na kursy dla analfabetów, a obecnie za trudniony jest jako pracownik umysłowy. Szybko zapoznał się z nową placówką i doszedł do przekonania, że na jego odcinku pracuje za dużo ludzi — 2 dyspozytorów i 2 wogów. Wsunął więc wniosek, ażeby dyspozytorzy pełnili równo-

ześnie obowiązki wagowych. Kierownictwo projektu przyjęło.

Długa jest lista wodniaków odrzańskich wyróżniających się we współzawodnictwie. Otrzymali oni nagrody i premie. Czołowe miejsce wśród nich zajęły żałogi holownika „Lada” i barki „Z-8407”, które w I półroczu znacznie przekroczyły plany przewozowe. Obie żałogi otrzymały jako zaszczytne wyróżnienie proporce przechodnie, które w ceprzewodniczącym Zarządu Głównego ZPPZ tow. Zoldak wręczył kierownikom tych jednostek — kpt. Feliksowi Blachowskiemu oraz sternikowi Janowi Ogrodnickowi.

Nowo-urządzony Dom Żeglarski jest wspaniałe wyposażony. Wodniacy korzystają tu będą z odpoczynku, noclegów i rozrywek kulturalnych, które zapewniają biblioteka, czytelnia, świetlica, sala teatralna i kino.

Dzień pełen wrażeń zakończyły imprezy sportowe i artystyczne. Wodniacy syci wrażeń, późnym wieczorem rozjeżdżali się do swoich macierzystych ekspozytur i zakładów pracy z przeświadczeniem, że warto pracować dla Polski Ludowej i zasłużyć na zaszczytne wyróżnienie.



Bronisław Świątkowski



Jan Ogrodnicki



Eliaz Katarzyna



Jan Reinert

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

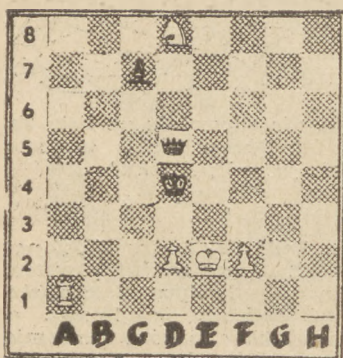
Roman Wytryszczyński, Skrzynica. — Ucieszy i szczególnie odpowiedzialność, a za godziło nas Wasze zainteresowanie zawodem wodniackim. W związku z Waszym zapytaniem, dotyczącym szybkiego zdobycia kwalifikacji w tym kierunku, zapytaliśmy Was, że będziecie mogli wiedzieliśmy, że na kursie dla barżerów. O dniu rozpoczęcia kursu powiadomimy Was bezpośrednio Centralny Zarząd Żegludki Śródlądowej i Stoczni, Warszawa, przewidując na ten cel kredyty. Przy ul. Zagórna 1/3. Po ukończeniu kursu i zdaniu MRN w miarę posiadanych kredytów przesłaniem praktycznym będziecie mogli na kurs wyższego rzędu nie remonuje się ulic Barlickiego, a do po zdaniu którego nabierzecie pełnych kwalifikacji zawodowych, potrzebnych do pracy na jednostkach pływających żegludki śródlądowej.

Piotr Beklesz, Wrocław. — Pragnęliśmy rubryki „Dlaczego?”, a dotyczącej pracy wysłać Wasze dzieła na tegoroczne kolonizacje. Nie łatwiej i jak pisać, ani w zeszytach, my. Po wyjaśnieniu odpowiadamy Wam w tym roku Wam się to udało. „Ster”. W zeszłym roku trochę spóźniła się ze zgłoszeniem i dlatego dzieci nie mogły być w Waszej korespondencji bardzo aktywnie. Posiadane więc miejsca przeznaczono przed wszystkim dla dzieci przodków, że lamp ulicznych nie można podłączyć. Radzimy Wam, abyście w tym roku przysyłali dzieła wcześniej, gdyż jest to słuszkowo słaby i zaspakajają wnioskiem do Rady Zakładowej, a na pewno wówczas dzieci Wasze skorzystają z kolonii.

„Jaw”, Szczecin. — Skarżycie się, że pracodawca mimo wydanych zlecenia na prace poza godzinami służbowymi nie chce zapłacić Wam za przepracowane nadgodziny, motywując, że pobieracie dodatek funkcyjny. Wyjaśniamy Wam, że w podobnej sprawie Sąd Najwyższy wydał następujące orzeczenie: — „Zryczałtowanie wynagrodzenia za godziny nadliczbowe i wypłaćcie go w formie dodatku funkcyjnego, nie może w żadnym wypadku prowadzić do pozbawienia pracownika tych korzyści, jakie mu zapewniają ustawodawstwo Państwa Ludowego. Wypłacony dodatek należy się za wyższe kwalifikacje zawodowe

„Zar”, Szczecin. — Korespondencja Wasza pt. „Więcej, lepiej, taniej” jest napisana ładnym językiem. Nie mogliśmy jej zamieścić, gdyż „Ster” jako pismo popularno-fachowe poświęca przede wszystkim miejsca za gadanieniom bezpośrednio związanym z produkcją i realizacją zadań. Chętnie będziemy zamieszczać Wasze korespondencje, ale obojętnie tematy, które bezpośrednio interesują rybaków. Zawsze starajcie się popierać Wasze spostrzeżenia konkretnymi przykładami z codziennego życia.

Szachy



SZACHY

Rozwiązanie zadania z nr 14.
1. d7 Wd1 2. Gd5! Wxd5 3. e6 i wygrywa.
1... Wa1+ 2. Ga2! (2. Kb3? Wa8, Gd5 Wb8+ i remisuje) Wxa2+ 3. Kb3 i wygrywa.
1... Wh8 2. Sg8 (2. Cf7? Kxe3 3. Ge8 Wh4+ i Wd4 remisuje) Wxg8 3. e6 i wygrywa.

ZADANIE NR 5

J. Kilg i B. Horwitz (1851)
Biele zaczynają i wygrywają.

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

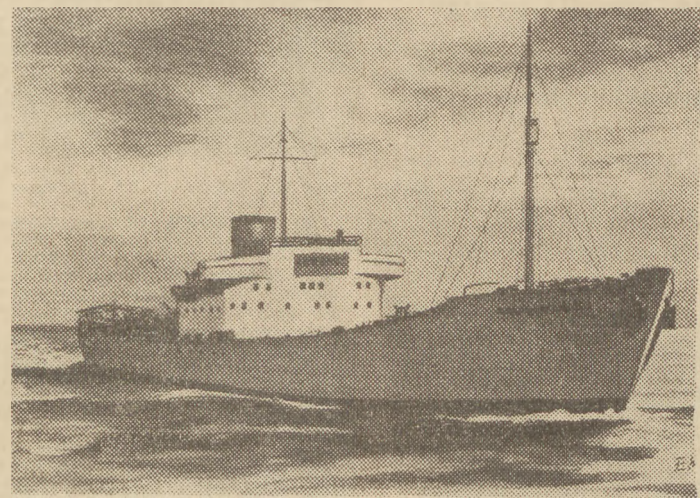
(Dokończenie)

Przed dwoma laty załoga motorowca „Akademik Kryłow” zajęła wale we flocie radzieckiej przejmowanie mechanizmów i urządzeń statku pod socjalistyczną opieką.

Ten dwuletni okres był dla marynarzy statku wypełniony nieustanną pracą. Podobnie, jak wszyscy radzieccy marynarze, „Kryłowcy” walczyli o terminowe wykonanie państwowych planów przewozów oraz oszczędności paliwa i smarów. Pomocą w tej walce była dla nich nowa forma współzawodnictwa — socjalistyczna opieka nad urządzeniami statku.

Korzystając z przybycia motorowca „Akademik Kryłow” do portu leningradzkiego, Komitet Żegludki Bałtyckiej zorganizował na pokładzie statku naradę, poświęconą podsumowaniu wyników współzawodnictwa w socjalistycznej opiece nad jednostką.

Starszy mechanik S. Charbedia i sekretarz komitetu statkowego A. Golubiew szczegółowo omówili osiągnięcia załogi, analizując wykonanie zobowiązań. Na podkreślenie zasługuje fakt, że przeprowadzona niedawno inspekcja techniczna dała ponownie dodatnią ocenę. Inspektorzy uznali, że wszystkie mechanizmy motorowca znajdują się w dobrym stanie. Na podstawie wy-



M/s „Akademik Kryłow”

ników inspekcji załoga statku przedstawiona została do premiowania. Marynarze m/s „Akademik Kryłow” ponad pięć lat obsługuwali główne mechanizmy statku bez remontu stożniowego. Niektóre z nich jak np. diesel-dynamo nr 2 pracowały jeszcze dłużej. Wyniki te uzyskano dzięki socjalistycznej opiece nad jednostką. Ponadto przekroczone zaplanowaną szybkość stat-

ku o ponad 1 milę na godzinę. Uzyskał on ponadto oszczędności paliwa i smarów tak, że załoga mogła w ciągu roku wnieść 140.000 rubli na rzecz funduszu wielkich budowl i komunizmu.

W pracach remontowych, przy samych remontach profilaktycznych przepracowano kilka tysięcy godzin. Wykonano tak uciążliwe roboty jak kompletny demontaż dwóch stożników głównych, za które na stoczni należałoby zapłacić około 200.000 rubli.

Przedstawiciele KS Kolejarski PMH złożyli Chyckie życzenia dalszych sukcesów na polu sportowym, zdobywając ponownie tytułu mistrza Europy na rok 1953 i jak największych sukcesów w następnej Olim-

pie. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

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

IX Wyścig Dookoła Polski

W dniu 19 ub. m. rozpoczął się IX z danego zespołu. Drużyna odpada z klasy Kolarski Wyścig Dookoła Polski. W Wyścigu uczestniczyło 76 kolarzy, którzy na rech zawodników wyczołgał się z Wyścigu trasie długości 1933 km walczyli o miano najlepszego polskiego szosowca.

IX Wyścig Kolarski Dookoła Polski liczył 11 etapów kończących się w Olsztynie, Gdańsku, Bydgoszczy, Poznaniu, Zielonej Górze, Jeleniej Górze, Opolu, Krakowie, Rzeszowie, Lublinie i Warszawie. Kolarze mieli dwa dni odpoczynku: 23 sierpnia w Poznaniu i 28 sierpnia w Krakowie.

W Wyścigu brało udział 13 zespołów CWKS i Ogniwo zgłosiły po dwie drużyny, przy czym w drugim zespole Ogniwo jechało nie 6 lecz tylko 3 zawodników. Wszystkie pozostałe zreszta wystawiały po jednej, sześciuosobowej reprezentacji. Indywidualnie startował student albański Anghelli, który brał również udział w Wyścigu Pokoju.

Regulamin wyścigu przewidywał, że w klasyfikacji drużynowej liczy się czas na mecie pierwszych trzech zawodników następnym numerze).

Chyckla na meczu bokserskim Kolejarski (PMH) i Górnik (Radlin)

W dniu 15 ub. m. w sali Młodzieżowego Domu Kultury w Gdyni odbył się towarzyski mecz pięściarski między kolarzami z Olimpiady nagrodzili go niemieckim sportowym Kolejarski PMH i Górnik z Radlina.

Mecz po ciekawym przebiegu zakończył się zwycięstwem marynarzy w stosunku 16:4.

Na meczu był obecny mistrz świata w wadze półśredniej zdobywca złotego medalu olimpijskiego Zygmun Chyckla, wityany owacyjnie przez zebraną publiczność.

Zasłużony mistrz sportu Zygmun Chyckla opowiedział licznie zgromadzonej publiczności o walkach, jakie walczył w turnieju olimpijskim i o przebiegu turnieju pięściarskiego.

Najciekawszymi dla mnie walkami — opowiada Chyckla — były walki z Tormą i Szczerbakowem — zdobywcą srebrnego medalu. Dzięki opiece Państwa, do turnieju olimpijskiego mogłem przygotować się należycie.

Faza tym do sukcesu mojego przyczynił się staranny trening, którym kierował trener kadry narodowej Feliks Sztam. Jest on „współdziałowncem” złotego medalu — kończy z uśmiechem najlepszy nasz bokser.

Przedstawiciele KS Kolejarski PMH złożyli Chyckie życzenia dalszych sukcesów na polu sportowym, zdobywając ponownie tytułu mistrza Europy na rok 1953 i jak największych sukcesów w następnej Olim-

pie. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.

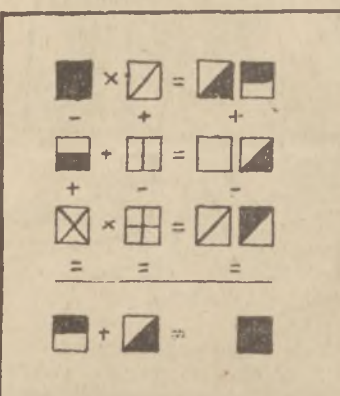
W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy. W tym celu wyjechał na wyjazd do Moskwy, aby wziąć udział w mistrzostwach Europy.



16 ub. m. w dniu Krajowej Narady Wodniaków w Koźlu, odbyło się towarzyskie spotkanie piłkarskie pomiędzy reprezentacją Czechosłowackiej Żegludki na Odrze i reprezentacją załogi portu Koźle. Mecz ten jest jeszcze jednym dowodem, że sport w przyzakładowych kołach rozwija się coraz pomyślniej.

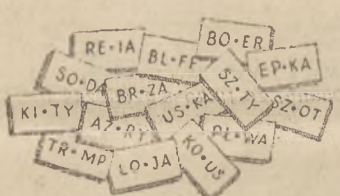
POMYŚL

ZADANIE MATEMATYCZNE



W figurze zastąpić poszczególne kwadraty cyframi i przeprowadzić oznaczone działania. Jednakowym cyfrowi odpowiadać jednakowe kwadraty.

UZUPEŁNIANKA



Na miejsce kropek wpisać litery tak, aby powstały wyrazy o poniższym znaczeniu.

Ciekawostki

Składana latarnia morska

W zarządzie Kanalu Moskwa na większe fale. Pierwszą taką latarnię morską, którą rozbiera ku Morza Rybińskiego — na rozwidleniu trasy na Moskwę, Szczecin, Cherepowiec i Wieszegonsk. Po przeprowadzeniu prób nowa składana latarnia morska została dy. Na nowych sztucznych morzach przyjęła do eksploatacji. Jej światło widoczne jest na przestrzeni doczne z daleka, które są odporne wielu kilometrów.

UŚMIECHNIJ SIĘ



— Czy nie wiesz, dlaczego Wódzyski przy każdorazowym zejściu na ląd zabiera ze sobą kółko ratunkowe?
— Wiem — on zbyt często się „zalewa”.