

Stoż

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

1 - 15 LISTOPADA 1952

NR 21 (43)



Czego oczekuje Polska Marynarka Handlowa od morskiej inteligencji technicznej

W WARSZAWIE obradował w dniach 28 i 29 września II Kongres Inżynierów i Techników, który nakreślił zadania wielkiej rewolucji technicznej w kierunku uprzemysłowienia, postępu i kultury, pomnożenia siły naszego państwa ludowego i podniesienia dobrobytu ludu pracującego miast i wsi.

Wśród kilkudziesięciorzecznej inteligencji technicznej z całego kraju, w zjeździe wzięła udział również grupa morskiej inteligencji technicznej, a więc inżynierowie i mechanicy PMH, stocznicy, budowniczowie portów i racjonalizatorzy. Manifestowali oni swą łączność z całym narodem zespółonym pod sztandarami Frontu Narodowego w walce o budowę Polski socjalistycznej.

Wielkiej wagi zadania postawił przed polską inteligencją techniczną w swym przemówieniu Prezydent Bolesław Bierut. Do zadań tych należy: podnoszenie wiedzy fachowej inżynierów i techników w toku pracy, nieustanne dokształcanie młodych kadr oraz popularyzowanie nauk technicznych wśród klasy robotniczej i młodzieży. Do wykonania tych zadań powołane są przede wszystkim stowarzyszenia inżynierów i techników. Również ważne zadania stoją w związku z tym przed literaturą i prasą techniczną. Potrzeba nam coraz więcej dobrych książek technicznych i dobrze redagowanych czasopism technicznych, które powinny odegrać rolę podstawowej dzwigni w podnoszeniu poziomu kwalifikacji inżynierów i techników oraz w spopularyzowaniu nauk technicznych wśród klasy robotniczej i rzeszy młodzieży.

„Przed inteligencją techniczną — powiedział towarzyszący Bierut — stanęło dziś — jako realna możliwość i nieodzowna potrzeba — wielkie historyczne zadanie; podniesienie w czasie możliwie najkrótszym poziomu technicznego na szczeblu przemysłu i całej naszej gospodarki narodowej przez twórcze wykorzystanie najnowszych osiągnięć nauki i techniki, zaś w pierwszym rzędzie olbrzymich i wspaniałych osiągnięć nauki i techniki radzieckiej, które udostępniła nam w całej rozciągłości zaprzyjaźniony z nami Wielki Kraj Socjalistyczny”.

JAK ROZUMIEMY REWOLUCJĘ TECHNICZNĄ W GOSPODARCE MORSKIEJ

Dokonując próby przeniesienia doświadczeń II Kongresu Inżynierów i Techników w Warszawie na teren gospodarki morskiej zastanawiamy się krótko, jakie zadania stają do rozwiązania przed morską inteligencją techniczną pod kątem widzenia potrzeb Polskiej Marynarki Handlowej.

Plan 6-letni wprowadza poważne przeobrażenia w życiu gospodarczym i ekonomicznym kraju. Podobne przeobrażenia przechodzi Polska Marynarka Handlowa.

Jedno z nich — to zmiana naszych tras towarowych na morzu. Z żeglugi towarowej o zasięgu głównie europejskim wyszliśmy na dalekie szlaki morskie.

Dla obsługi tych dalekich linii, na których jedna podróż okręta wynosi: często około 24.000 mil morskich i trwa parę miesięcy, potrzebne są odpowiednie okręty, z maszynami napędowymi i wyposażeniem technicznym dostosowanym do takich rejsów.

Gdybyśmy przeanalizowali nasze osiągnięcia na odcinku stocznym pod kątem zaspokojenia potrzeb Polskiej Marynarki Handlowej, generalnie można by to ująć w następujący sposób.

Plan 3-letni charakteryzował się w gospodarce morskiej odbudową stoczni i przygotowaniem ich do

zaspokojenia naszych potrzeb remontowych oraz potrzeb związanych z odbudową jednostek wydobywanych z wody.

Do Planu 6-letniego rozwoju sił gospodarczych kraju weszliśmy z programem budowy na naszych stocznich nowych jednostek dla PMH. Plan ten jest realizowany konsekwentnie i można stwierdzić, że zagadnienie budowy kadłubów zostało całkowicie opanowane, jak również prawie całkowicie została rozwiązana sprawa budowy parowych maszyn napędowych i mechanizmów pomocniczych z napędem parowym dla statków o europejskim zasięgu pływania.

Na obecnym etapie, z punktu widzenia użytkownika na pierwszym miejscu wysuwa się sprawa budowy w kraju statków oceanicznych i co jest znacznie trudniejsze, maszyn napędowych o dużej mocy oraz pomocniczych urządzeń technicznych dla oceanicznych statków liniowych.

Trzeba zwrócić szczególną uwagę, że o ile przy budowie kadłubów stocznia ma do czynienia z pracami, które w poddostawę dają, to przy wyposażeńiu statku, ilość poddostawców dostarczających poszczególne gotowe urządzenia ogromnie wzrasta.

Przy wyposażeniu statku inżynierowie i technicy, z całego kraju, biorą znacznie większy udział niż przy jakiegokolwiek innej produkcji i właściwie wynik końcowy, w dużym stopniu zależy od jakości przygotowanego wyposażenia. Jakość więc naszych statków handlowych zależy nie tylko od naszego nowopowstającego wielkiego przemysłu stocznioowego, ale w równej mierze, od pracy przemysłu w głębi kraju.

Dobre maszyny napędowe i urządzenia techniczne, tak pod względem konstrukcji, jak i wykonania, zapewniają statkom nie tylko możliwość szybkiego wykonania zadań produkcyjnych na odcinku przewozu morskich ale gwarantują również bezpieczeństwo żeglugi, co na statku ma ogromne znaczenie, z tego względu, że maszyny na statku pracują w dużo cięższych warunkach, niż podobne urządzenia w siłowniach lądowych. Poza tym na statkach nie ma rezerwowych maszyn, które można by włączyć, w razie wypadku tak, jak to jest stosowane przeważnie w siłowniach lądowych.

Budowa silników spalinowych i urządzeń pomocniczych w kraju daje nam nie tylko niezależność nie się od dostaw zagranicznych i duże możliwości eksportu ale ułatwia nam również w poważnym stopniu techniczną eksploatację tych urządzeń. Przez produkcję maszyn w kraju rozwiązujemy bowiem w dużym stopniu problem części zapasowych, uzyskujemy możliwość przeprowadzania remontów szybkościowych przez wymianę poszczególnych zespołów oraz wprowadzenie we flocie, w szerokim zakresie, unifikacji typów i normalizacji. I dlatego, na czoło zagadnień stojących przed inżynierami i technikami pracującymi nad rozwojem Polskiej Marynarki Handlowej, wysuwa się sprawa przygotowania dokumentacji technicznej dla umożliwienia produkcji w kraju maszyn napędowych i urządzeń pomocniczych, potrzebnych dla wyposażenia statków liniowych oceanicznych.

Przy opracowywaniu dokumentacji technicznej dla budowy maszyn okrętowych powinni brać pełny udział przedstawiciele trzech zainteresowanych czynników: konstruktor, producent i użytkownik.

W dotychczasowej praktyce w sprawach tych nie była zachowana należyta równowaga. Dominował

zwykle jeden z dwóch pierwszych czynników, a udział pozostałych był raczej formalny. Doświadczenie użytkownika nie było brane pod uwagę w należyty sposób. Dla zapewnienia w przyszłości pełnego udziału użytkownika, w tym wypadku PMH, w pracach związanych z wstępnym opracowywaniem dokumentacji technicznej, dla budowy nowoczesnych maszyn, konieczne jest postawienie na odpowiednim poziomie działu postępu technicznego PMH. Zagadnienie rozwoju techniki w PMH nie jest bowiem jeszcze należycie rozwiązane.

Zajęci produkcją i wykonywaniem planów pod względem ilościowym nie mamy często czasu obejrzeć się na to, co produkujemy, tak pod względem jakości, jak i pod kątem unowocześnienia produkcji kowanych przez nas maszyn czy urządzeń.

VII Plenum KC PZPR wyraźnie podkreśliło cele, które stoją przed inteligencją techniczną. Nie powinniśmy pozwolić zepchnąć się w naszej pracy codziennej do roli biurokratów, zatracając właściwy cel, który powinien przyswiecać w naszej pracy.

Dziś, w połowie Planu 6-letniego i w perspektywie następnego Narodowego Planu Gospodarczego, z punktu widzenia Polskiej Marynarki Handlowej, do zadań tworzących myśli technicznej należy:

1. usprawnić pracę urządzeń technicznych na statkach eksploatowanych,
2. opracować zagadnienie produkcji części zapasowych w kraju (dla uniezależnienia się od zagranicy),
3. stale udoskonalać konstrukcję i produkcję kotłów, maszyn parowych i urządzeń pomocniczych, obecnie budowanych w kraju,
4. opracować zagadnienie produkcji maszyn napędowych i urządzeń pomocniczych dla oceanicznych statków liniowych, w takim zakresie, aby do końca Planu 6-letniego, wykonana była pełna dokumentacja techniczna na wszystkich potrzebnych maszyn i urządzeń, z opracowaniem procesów technologicznych i z przeprowadzeniem prób prototypów tak, aby w następnym Narodowym Planie Gospodarczym można było już przystąpić do pełnej produkcji.

Dla zrealizowania z jak najlepszym wynikiem tych wniosków trzeba:

nawiązać pełną i szczerą współpracę naukowców z praktykami i konstruktorami oraz producentów z użytkownikami, jak również postawić na właściwym poziomie zagadnienie rozwoju techniki w PMH przez należyłą organizację działu postępu technicznego i gromadzenie doświadczeń zdobytych przez nasze produkujące załogi na statkach.

ZOBOWIĄZANIE INTELEGENCJI TECHNICZNEJ PMH

Z czym delegacja inżynierów i techników Polskiej Marynarki Handlowej udała się na Ogólnopolski Kongres Inżynierów i Techników?

Morska inteligencja techniczna w PMH zobowiązała się przede wszystkim walczyć w życiu codziennym o realizowanie wytycznych VII Plenum KC PZPR i w rozumieniu zadań oraz odpowiedzialności, jaka na niej spoczywa za wykonanie planów przewozów, przyczynić się wkładem swojej własnej pracy do pokonania trudności w realizacji Planu 6-letniego, jak również przygotować się należycie do następnego Narodowego Planu Gospodarczego.

(Dokończenie na str. 3)



35

LAT mija od owego wieczoru nad Nową, który otworzył w dziejach ludzkości nową erę — erę WIELKIEJ

SOCJALISTYCZNEJ REWOLUCJI. Tego właśnie pamiętnego wieczoru, 7 listopada 1917 roku, a według starego kalendarza 25 października o godzinie 21,40 krwawa błyskawica wytrysnęła z dziobowego działu krążownika „Aurora”, a huk wystrzału odbił się szerokim echem o ściany piotrogrodzkiej murów, tworząc nieodbitki zdradcy zabarykadowanych w Pałacu Zimowym i wlewając otuchę w serca pierwszych żołnierzy rewolucji — robotników pułkowskich zakładów, marynarzy, żołnierzy...

35 lat upływa od chwili, kiedy uzbrojony proletariot Piotrogradu ruszył do szturmowania na wolność i szczęście. Nowa era rozdziła się w ciężkiej walce. Ciężkie siły reakcji chwyciły się wtedy wszystkich możliwych środków i zebrały wszystkie siły, aby nie dopuścić do zwycięstwa rewolucji, ale masy pracujące wierzyły w triumf słusznej sprawy, a do szturmowania wiodła je sławna zahartowana w bojach partia bolszewików, na czele której stali geniusze rewolucji — LENIN i STALIN.

Słuszna sprawa odniosła zwycięstwo. Na jednej zóście części kuli ziemskiej zatriumfowało dzieło Wielkiej Rewolucji. Ludzie radzieckie, kierowani przez

Partię Lenina — Stalina zbudowali w swym kraju socjalizm, dając przykład klasie robotniczej całego świata jak walczyć o swe wyzwolenie i zwyciężyć.

Wzrosła w tym okresie siła niezwykłej Armii i Floty Radzieckiej, które potrafiły rozbić białogwardyjskich atamanów, rozgromić najazd 14 interwencyjnych państw ze Stanami Zjednoczonymi na czele, a w latach Wielkiej Wojny Narodowej zetrzeć na proch hydrę hitlerowskiej machiny wojennej i zaborczą armię japońskich samurajów, ratując od zagłady kulturę i cywilizację świata.

Organizatorem wszystkich zwycięstw i sukcesów, zarówno na polu walki z wrogiem, jak i na polu wielkiego budownictwa, ujarzmiania siły przyrody — JEST POTEŻNA KOMUNISTYCZNA PARTIA ZWIĄZKU RADZIECKIEGO, PARTIA NOWEGO TYPU — nauczycielka i przewodniczka narodów budujących szczęśliwe życie i walczących o wyzwolenie. Odbyły niedawno XIX Zjazd KPZR stał się wspaniałą manifestacją potęgi Związku Radzieckiego, autorytetu i siły obozu pokoju i demokracji, jednoci ludzi pracy, na całym świecie. Historia powierzyła bowiem Partii Lenina — Stalina wielką, szlachetną misję — zapewnić zbudowanie społeczeństwa komunistycznego w ZSRR i tym samym uformować dla całej ludzkości drogę do komunizmu.

Przed 35 laty Wielka Rewolucja Październikowa przyniosła

narodowi polskiemu wyzwolenie spod jarzma caratu i kajzerów. Wolność tę zdradziecko zaprzępały reakcyjne koła polskiej burżuazji i obszarników, które dorwały się wówczas do rządów. Naród polski popadł w straszliwą noc niewoli hitlerowskiej, z której po raz drugi uratował go spieszący z bratnią pomocą potężny Związek Radziecki.

Dziś w oparciu o przyjaźń, przykład i pomoc Związku Radzieckiego, naród nasz — pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wznosi w swym kraju niewzruszony gmach ustroju sprawiedliwości społecznej i pokoju.

Coraz jaśniej płonie nad ziemią światło Wielkiego Października. Idee jego żyją i zwyciężają. Jednoczą one masy pracujące wokół niezłomnego bastionu wolności i szczęścia ludzkości, jakim jest Związek Radziecki, skąd czerpią one natchnienie i siłę do walki o trwałą pokój na całym świecie.

Wspaniały jest bilans 35 lat, bilans walki i pracy narodów radzieckich, prowadzonych od zwycięstwa do zwycięstwa ku komunizmowi przez Partię Lenina — Stalina. Radosny jest bilans triumfu Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej na całym świecie.

Jest taka Partia, która podjęła historyczne zadanie pokierowania ludzkością dla wyzwolenia jej z pięta kapitalizmu — partią tą — Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego.

W dniu wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oddaliśmy głosy za Frontem Narodowym za szczęściem i wielkością Ojczyzny

DZIEŃ wyborów — 26 października 1952 r. — stał się wielkim świętem jedności i zwartości całego narodu. Polacy jak nigdy dotąd w swojej historii — przeniknięci głębokim patriotyzmem, zespólni jedną wolą i przepełnieni głęboką świadomością, że to dla dobra Ojczyzny — masowo poszli do urn.

Pełen dumy i powagi, a jednocześnie radości nastrojów w mieście i na wsi, na statkach PMH i żegludzie śródlądowej, powszechny udział w akcie wyborczym — oto co cechowało ten wielki dzień. Masy pracujące nie tylko swą postawą przy oddawaniu głosów, ale również wielką aktywnością polityczną w dniach poprzedzających wybory i w

dnia wyborów oraz rozmachem czynu produkcyjnego w całej gospodarce narodowej — wykazały ogromny wzrost świadomości obywatelskiej, głębokie zrozumienie Programu Wyborczego Frontu Narodowego i zrozumienie, że Polskę buduje się pracą rąk własnych.

Państwowa Komisja Wyborcza stwierdziła, że na ogólną liczbę 16.305.891 osób uprawnionych do głosowania, w wyborach do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej głosowało 15.495.815 osób, tzn. 95,03 proc. wyborców. Głosów ważnych oddano 15.491.170. Na kandydatów Frontu Narodowego oddano 15.459.849 głosów, tzn. 99,8 proc. ważnie oddanych głosów.

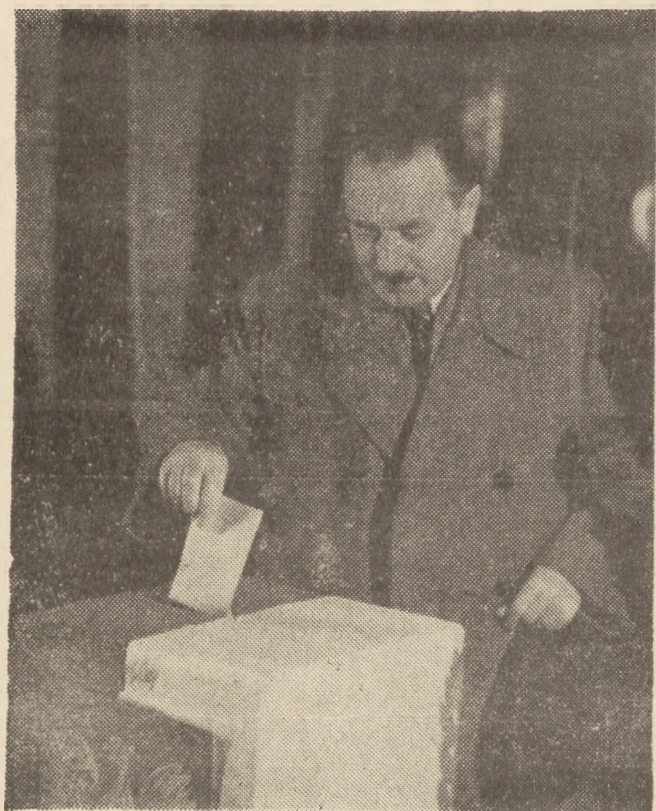
W Gdańsku na listę Frontu Narodowego głosowało 99,8 proc. w Gdyni — 99,9 proc., w Szczecinie — 99,9 proc.

Dzień 26 października wykazał, że polskie ziemie od Bugu po Odrę i Nysę, od Bałtyku po Tatry i Karpaty zamieszkuje naród, który jest zjednoczony i jednolity, naród przepony głębokim poczuciem odpowiedzialności za siłę i przyszłość Państwa, którego jest gospodarzem, poczuciem odpowiedzialności za losy pokoju.

Dzień ten wykazał głębokie przywiązanie narodu polskiego do Prezydenta Bolesława Bierut, Pierwszego Kandydata całego narodu, Wielkiego Budowniczego Polski Ludowej.

Jak głosowali marynarze, portowcy i wodniacy piszemy na str. 2, 4 i 5

Z radością i dumą szli do wyborów marynarze i wodniacy



Punktualnie o godz. 6 dnia 26 października Prezydent Bolesław Bierut przybył do lokalu Obwodowej Komisji Wyborczej nr 24 w Warszawie, gdzie złożył swój głos do urny wyborczej.



Za umocnieniem pokoju, za Programem Wyborczym Frontu Narodowego głosuje st. brygadzista portu gdyńskiego łow. Laszkowski (do reportażu na str. 5)



Po raz pierwszy w swym życiu głosuje mechanik Janusz Borowski ze statku pasażerskiego żeglugi śródlądowej „Edward Dembowski”. — W Ludowej Ojczyźnie zdobyłem zawód i wierzę, że będę jej służył — mówi młody marynarz wrzucając swój głos do urny.

Na dzień wyborów do Sejmu port gdyński przybrał odświętny wygląd. Na statkach PMH, stojących przy nabrzeżach, holownikach, barkach i dźwigach powiewała flagowa Na „Darze Pomorza” na najwyższym wancie umieszczono portret Prezydenta Bieruta, pierwszego kandydata narodu na postać do Sejmu.

Zalogi jednostek PMH, które stoją w porcie, głosują w statkowych Komisjach Wyborczych.

W pięknie i estetycznie udekorowanej świetlicy na s/s „Narocz” zebrała się załoga Widzimy tu wielu wyróżnionych marynarzy, którzy przodowali w wykonywaniu podjętych zobowiązań dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego i uroczystości XIX Zjazdu KPZR. Załoga maszynowa po przeprowadzeniu we własnym zakresie prac remontowych, wyczerpała dwa kotły, a załoga pokładowa dokonała szczegółowej konserwacji pokładu. Nie było członka załogi, który by nie poparł wyborów, czynem.

Załoga tej jednostki jest w czołówce statków PZM. W przeddzień wyborów, podobnie jak statki „Gopło”, „Kielce”, „Kutno”, „Jedność

Robotnicza”, „Wieluń”, „Kraków” i „Elbląg” zrealizowała ona z nadwyżką roczny plan przewozu towarów.

Dumni ze swoich osiągnięć jako jeden z pierwszych wrzucają do urny swoje głosy przewodnicy pracy st. marynarz Bartodziej, palacz Nowakowski i inni.

Załoga statku „Toruń”, oddając swoje głosy podkreśliła, iż wdzięczna jest władzy ludowej za opiekę, jaką otacza marynarzy. Jednocześnie z całym narodem zobowiązuje się jeszcze bardziej wzmocnić walkę o wykonanie zadań transportowych swej jednostki.

W podniosłym nastroju przebiegały także wybory na statkach „Generał Walter”, „Warta” i „Śląsk”.

W GDANSKIEJ Ekspozyturze o 6,10 terkocze telefon. — Halo! Ostróżka, mówi Clechanowski. Melduje, że pierwsi wrzuciliśmy swe głosy do urny. Zaraz wyruszamy w rejs... Załoga „Łososia” dumna jest, że spełniła swój obywatelski obowiązek, że wybrała na posłów najlepszych synów narodu.

Holownik „Westerplatte” przyjechał z Przegalina. O 6 rano zabrał na pokład agitatorów Nazdrowicza, Pliszke i Marka. W Nowym Porcie na pokładzie holownika zebrał się wodniacy z barek bydgoskich: „Z 3008”, „Z 2065”, „Z 2102”, „Z 2082”, „Z 2046”, „Z 2067”, „Z 3037” i „BM 5” stojących pod załadunkiem. Płynię krótko opowieść o życiu i działalności gdańskich kandydatów na posłów. Potem idą całą grupą do urny wyborczej, idą radośnie, bo wiedzą, że swymi głosami umacniają pokój.

Franciszek i Urszula Kopczyński, załoga barki „Z 4014” ładują cegłę w Wislinkach. Głosują w gminie razem z chłopami. Państwo Ludowe dało chłopom obszarniczą ziemię, więc z przekonaniem popierają listę Frontu Narodowego.

W Nowym Stawie 7 barek rozładowuje buraki. Są tam Kasprzak z „P 7” i Sajdowski z „BM 6”. Barki obsługuje holownik „Rekin” z Rydzewskim, Forsyakiem i Dyłewskim. Zebrał się oni przed północą do lokalu Obwodowej Komisji.

Wyborczej i wspominają, jak to było dawniej za rządów sanacyjnych. Głód u robotników, nędza u chłopów, a czy ktoś dbał o wodniaków? Program Frontu Narodowego stawia szerokie perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej. „Chcemy jak najprędzej pływać po Wiśle 1000-tonowymi barkami i dlatego oddajemy swe głosy na listę Frontu Narodowego” — mówią wodniacy.

O 11,30 dopływa do tczewskiego nabrzeża holownik „Sopot”, mający na haku 4 barki. Załogę witają okrzyki: — Cóż to tak późno do urny. — Całą noc płynęliśmy, to tak, jakbyśmy pierwsi przybyli do urny — odpowiada jeden z wodniaków. Piłt, Rosiński i Piecsek.

Tysiące wodniaków wzdłuż Odry i Wisły oddało swoje głosy na kandydatów Frontu Narodowego. Łączą ich wspólna wola budowania lepszej, jaśniejszej przyszłości narodu.

Jakie wnioski powinniśmy wysnuć z kampanii zobowiązań dla uczczenia Programu Wyborczego Frontu Narodowego i XIX Zjazdu KPZR

Stanisław Kłosiński
Sekretarz Zarządu Głównego
Zw. Zaw. Pracowników Żeglugi

ZOBOWIĄZANIA na cześć XIX Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego i Czyn Wyborczy pracowników żeglugi przyniosły naszej gospodarce morskiej dodatkowe oszczędności i dodatkową produkcję, dopomogły do przewyżnienia trudności i przyspieszenia wykonania zadań planowych. W czynnie produkcyjnym wyrosły nowe przodujące zespoły, brygady i załogi, nowi ludzie. W PMH sąsiedzi na wyróżnienie załogi statków „Śląsk” i „Lech”, które w całości wykonywały swoje zobowiązania. W porcie gdyńskim m. brygadą nr 5 z brygadzistą Janem Galantem wykonywała w okresie Czynu 214 proc., a brygada nr 9 z brygadzistą Stanisławem Jagodą — 222 proc. normy. W wyniku realizacji zobowiązań załoga pogłębiarki „Kret” w Warszawskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa wykonała plan roczny już w dniu 20 września br., a brygada stoczni „Zaczę” we Wrocławiu z towarzyszącymi Sobczykiem, Kuchą i Wiercikiem skróciła rebo i kadłubowe o 12 dni.

Czy jednak wyniki uzyskane w Cynie sięgają górnej granicy możliwości produkcyjnych w gospodarce morskiej? Nie. Skutki gospodarcze patriotycznego zrywu pracowników żeglugi byłyby znacznie większe, gdyby aktyw związkowy i gospodarczy naszego resortu nie popełnił wielu błędów.

Najczęściej zaniedbywano stronę organizacyjną kampanii zobowiązań.

Jakie są przyczyny tego? Trzeba samokrytycznie przyznać, że aktyw związkowy i gospodarczy

wszystkich szczebli nie zadał sobie trudu, aby wprowadzić w życie uchwały ostatniego Plenum Zarządu Głównego ZZZP w sprawie rozwoju współzawodnictwa. Ten podstawowy błąd zaważył, że rady zakładowe i administracja przedsiębiorstw pozostały organizacyjnie daleko w tyle za oddolną inicjatywą pracowników. W wyniku tego w III kwartale br. nastąpił spadek o 10,5 proc. biorących udział we współzawodnictwie w porównaniu z II kwartałem br., a zobowiązania w wielu zakładach pracy podejmowane były wybiórczo i kierunek ich częstokroć nie był naprzeczony na aktualną trudność i zadania.

Nadto Zarząd Główny ZZZP zbyt słabo pomagał terenowym ogniwom związkowym i nie kontrolował ich ekonomicznej działalności. Aktyw dolowy pozostawiony bez dostatecznej opieki, niejednokrotnie mimo swych wysiłków nie potrafił pokierować wspólnie z administracją ruchem współzawodnictwa i stworzyć dla niego takie formy organizacyjne, aby ten ruch stał się zasadniczym czynnikiem w przewyżnianiu trudności i przyspieszaniu realizacji zadań.

Co wpłynęło na to, że Zarząd Główny przestawał być organem kierowniczym i kontrolującym pracę terenowych organizacji związkowych?

Nie uda mi się tym tym pozornym burzeniem przyszłości istotnej treści swej polityki, która polega na zaprzeczaniu interesów francuskich imperializmu USA i której wyrazem jest właśnie ostatnia fala represji przeciwko organizacjom postępowym i działaczom demokratycznym.

Historia amerykańskiej noty stała się powszechnie znana prawdopodobnie nie bez udziału w tej sprawie samego Pinay'a. Reakcyjne pismo „Ce Matin — Le Pays” stwierdziło np., że incydent francusko-amerykański może oddać przysługę Pinay'owi „ponieważ umożliwił mu wykazanie najbardziej złożonym krytykom, że nie prowadzi on... polityki uległości wobec Stanów Zjednoczonych”.

W rzeczywistości jednak incydent ten miał inne następstwa. W związku z całą sprawą wyszły na powierzchnię ostre i narastające wciąż sprzeczności francusko-amerykańskie w zagadnieniach, które m. in. zawleżała nota amerykańska. Sprzecznosci tych nie zdołają ukryć deklaracje o rzekomej „jedności” świata zachodniego.

Oddźwięki, jakie wywołał „incydent z 6 października” w społeczeństwie francuskim, świadczą raz jeszcze, że szerokie masy narodu francuskiego żądają wyrzeczenia się polityki podporządkowania się dyktatowi amerykańskiemu. Nie ulega wątpliwości, że właśnie nacisk opinii publicznej spowodował odrzucenie przez rząd francuski noty Waszyngtonu, jako niemożliwej do przyjęcia.

Zarząd Główny ZZZP wobec braku Zarządu Okręgu na terenie województwa gdańskiego w większości wypadków wykonuje prace za tę instancję. Na skutek tego nie jest on w stanie całkowicie wypełniać kierowniczej roli w stosunku do zadań związkowych w skali całego resortu. Stąd wypływa prośba o powołanie do życia Zarządu Okręgowego na terenie Gdańska.

W jaki sposób administracja przedsiębiorstw justosunkowicie się do kampanii zobowiązań? Przykłady najlepiej zilustrują nam to zagadnienie. Zakłady Eksploatacji Kruszywa nie sporządziły planów oddziałowych i nie doprowadziły ich do poszczególnych zespołów i stanowisk robotniczych, aby przez to skierować wysiłki pracowników i ich inicjatywę na węzłowe przeszkody. W Stoczni Rzecznicy w Sandomierzu kampanię zobowiązań dla uczczenia XIX Zjazdu KPZR i wyborów do Sejmu zrzucano wyłącznie na barki Rady Zakładowej. Kierownictwo Rejonu Dróg Wodnych we Wrocławiu obarczyło referenta współzawodnictwa dodatkową pracą prowadzenia bońów mięsno - huszeczowych mimo zaniedbań na odcinku współzawodnictwa.

Te charakterystyczne przykłady wyraźnie wskazują, że znaczna część kierowników przedsiębiorstw nie wykazuje jeszcze należytej troski o rozwój współzawodnictwa. Zapominają oni bowiem o tym, że troska o rozwój współzawodnictwa jest troską o wykonanie planu.

Peryferyjne traktowanie zagadnienia współzawodnictwa przez administrację wpływa prawdopodobnie z tego, że wśród wielu kierowników gospodarczych naszego resortu pokutuje jeszcze tradycja lat ubiegłych, że to przecież związki zawodowe są całkowicie odpowiedzialne za rozwój współzawodnictwa. Nie doceniają oni również tego ruchu jako jednego z głównych czynników podnoszenia wydajności pracy. Nadto nie umieją wykorzystywać ofiarności załóg i kierować ich inicjatywę na zasadnicze zadanie, jakim jest wykonanie planu. Bezpośredni skutek takiego stanowiska administracji wyraża się m. in. w braku planów rozwojowych współzawodnictwa i niewskazywaniu kierunków, w jakim winny pójść zobowiązania w zależności od aktualnej sytuacji gospodarczej zakładu i wypływających stąd zadań.

Dlatego właśnie narady poprzeczające obecną kampanię zobowiązań nie przebiegały wszędzie pod znakiem wskazywania kierunków, dla zobowiązań, zapewnienia ich realizacji, użyteczności i siły mobilizacyjnej dla wykonania zadań planowych. Obok przedsiębiorstw i załóg, których konkretne zobowiązania przyniosły poważne efekty gospodarcze np. na statkach „Gliwice”, „Puck”, „Elbląg”, „Dunajec”, w wielu zakładach pracy np. w ZPGG Nowy Port, w stoczni pieniewskiej i we flocie aktyw gospodarczy nie przeprowadził analizy i oceny sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa, nie wskazał zasadniczych środków, gwarantujących wykonanie zadań planowych i

uzyskanie oszczędności, tj. nowe metody pracy i stachanowskie formy współzawodnictwa.

Wiele zakładów pracy i statków, np. s/s „Kopernik” i m/s „Warszawa” zrozumiało istotę i znaczenie pracy masowo - politycznej, która winna towarzyszyć każdej kampanii zobowiązań. Również Zakłady Konstrukcji Drewnianych w Elblągu w okresie podejmowania i realizacji zobowiązań przez wydawanie „Błyskawic” i codzienną informacją o osiągnięciach produkcyjnych pracowników jak i pokazywanie ludzi stojących z boku potrafiły zmobilizować 90 proc. załogi do Czynu Wyborczego.

Obok nich zakłady wielu przedsiębiorstw zaniedbały sprawy wyrażania założeń i znaczenia XIX Zjazdu i akcji wyborczej, celów skupienia twórczych i żywotnych sił naszego narodu dla poparcia czynu produkcyjnego Programu Wyborczego Frontu Narodowego. Nie wszędzie również praca masowo - polityczna prowadzona była rytmicznie: występowała ona na początku akcji, a nie towarzyszyła na całej przestrzeni trwania kampanii, jak np. w „Arce” i ZPGG w Gdańsku.

Tam, gdzie rady zakładowe i administracja doceniły znaczenie roboty masowo - politycznej i propagandowej, tam procent współzawodnictwa wzrósł, a zobowiązania przyniosły poważne efekty gospodarcze.

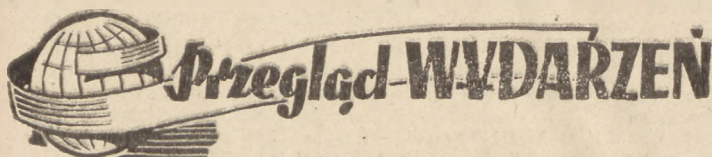
Kontrola realizacji zobowiązań przeprowadzona w terenie przez Zarząd Główny ZZZP potwierdziła raz jeszcze konieczność wzmocnienia kontroli wykonawstwa zobowiązań. Można powiedzieć, że nasze rady zakładowe potrafiły zmobilizować załogi do podjęcia zobowiązań, ale nie potrafiły jeszcze w dostatecznej mierze organizować kontroli realizacji zobowiązań i ich wykonania.

Braki na tym odcinku można sprowadzić do następującego wniosku: kontrola nie wychwytywała trudności i nie organizuje w razie potrzeby natychmiastowej pomocy dla zapewnienia pełnej realizacji zobowiązań. Nie jest ona ciągła, a niejednokrotnie ogranicza się tylko do końcowego etapu wykonawstwa.

Np. w porcie gdańskim zwrócił kontrolne lśnienia tylko na nabieżce. Podobnie było w Stoczni Rzecznicy w Pleniewie, gdzie czwórka kontrolna nie przejawiała działalności, a Rada Zakładowa nie wytyczyła czwórki i nie wyrwała z samouspokojenia kierownictwa tego zakładu pracy.

Sprawa aktywnej kontroli nie lepiej przedstawia się w wielu innych przedsiębiorstwach i dźwigach. Zarząd Główny musi w zdecydowany sposób podjąć walkę o odbiurokratyzowanie aparatu związkowego i gospodarczego w naszym resorcie.

W jednym artykule trudno było omówić wszechstronnie zarówno pozytywne jak i negatywne corne działalności aktywów związkowych i gospodarczych, towarzyszący im woli patriotycznemu, pracowników żeglugi na cześć wyborów i XIX Zjazdu KPZR. Z tych względów ograniczyliśmy się do niektórych zasadniczych błędów, aby przez ich poznanie i usunięcie dokonać jakościowego zwrotu na odcinku współzawodnictwa, które jest jedną z głównych dźwigni naszych osiągnięć.



Wyraz woli narodów

W dniu 17 ub. m. na plenarnym posiedzeniu Zgromadzenia Ogólnego ONZ przewodniczący delegacji polskiej minister Skrzyszewski zgłosił rezolucję o zapobieżeniu groźbie nowej wojny światowej oraz o utrwaleniu pokoju i przyjaźni współpracy między narodami.

Natychmiastowe zaprzestanie działań wojennych w Korei; zmniejszenie w okresie jednego roku o 1/3 sił zbrojnych przez 5 wielkich mocarstw; zakaz użycia broni masowej zagłady; porzucenie przez państwa zachodnie agresywnego paktu atlantyckiego i zawarcie przez 5 wielkich mocarstw Paktu Pokoju — oto treść wniosku polskiego przedstawionego w ONZ.

Jasne i konkretne propozycje, które gorąco poparł w ONZ delegat ZSRR minister Wyszyński, wywołały żywe zainteresowanie światowej opinii publicznej.

Prasa krajów demokracji ludowej i prasa postępową w krajach kapitalistycznych domaga się przyjęcia rezolucji polskiej, jako wskazującej drogę zachowania i utrwalenia pokoju. Paryska „Humanité” i „Ce Soir” stwierdzają, że „Polska przedstawiła w ONZ projekt u-

regulowania spornych problemów międzynarodowych”.

Niektóre dzienniki amerykańskie, jak np. „New York Times”, próbowały pomniejszyć znaczenie propozycji polskiej. Jednakże poważna część prasy amerykańskiej zamieściła na pierwszych stronach tekst rezolucji, przedstawionej przez ministra Skrzyszewskiego. Dzienniki te, zdając sobie sprawę z nastrojów społeczeństwa amerykańskiego, szczególnie podkreślają, że część rezolucji polskiej, która mówi o zakończeniu konfliktu koreańskiego.

Tak np. „New York Herald Tribune” zaznacza, że propozycja polskie wywołały duże wrażenie w kołach ONZ. „New York Daily Compass” w obszernym sprawozdaniu z przebiegu obrad Zgromadzenia Ogólnego określa wystąpienie polskie, jako krok krajów obozu demokratycznego zmierzający do rozpoczęcia debaty koreańskiej w ONZ. Dziennik szczegółowo wymienia wszystkie punkty polskiej rezolucji i pisze, że została ona złożona „w dniu, który był świadkiem ostrych porażek dyplomacji zachodniej”. Autorem komentarza chodzi tu o fakt, że w tym właśnie dniu, wbrew ostrej opozycji Stanów Zjednoczonych i innych państw imperialistycznych, Zgromadzenie Ogólne wniosło na porządek o-

bra sprawę dyskryminacji rasowej w Unii Północno - Afrykańskiej.

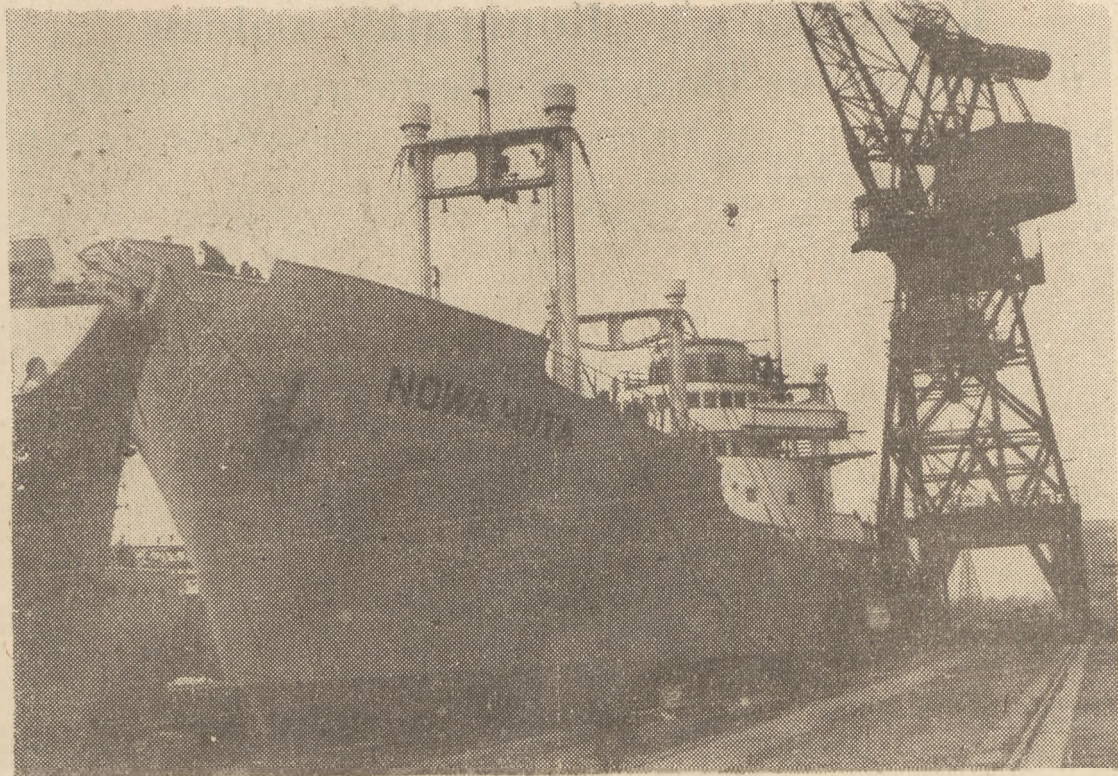
Głosy w prasie reakcyjnej na temat rezolucji polskiej są odbiciem zakłopotania, jakie wywołała ta rezolucja w kierowniczych kołach imperialistycznych. Dzienniki te nie są w stanie ukryć, że coraz silniejszy jest nacisk narodów na rządy imperialistyczne w kierunku pokojowego rozstrzygnięcia spornych problemów międzynarodowych — w tym właśnie kierunku, jaki wskazała rezolucja polska w ONZ.

„Jedność” współników atlantyckich

PREMIER Pinay, który na polecenie Waszyngtonu usiłuje wprowadzić we Francji faszyzm, aby złamać opór narodu przeciwko rządowej polityce wojny i nędzy, zaplanował nagłe oburzeniem i odmową przyjęcia noty amerykańskiej skierowanej do rządu francuskiego, określając ją jako „nieodpuszczalną” w stosunkach międzynarodowych.

Nota amerykańska skrytykowała rząd francuski m. in. za opieszałość w wykonywaniu dyktowanego przez USA programu brojeń, za nie dość uległy stosunek wobec żądań rewizjonistów zachodnio-niemieckich, za przeciwstawianie się nieograniczonej penetracji amerykańskiej w koloniach francuskich w Afryce Północnej.

Jest rzecz jasna, że zachowanie się Pinay'a nie oznacza bynajmniej, że myśli on na serio walczyć z okupacją amerykań-



Ten rejs odbędziemy na cześć wyborów

NOWA HUTA — to nie tylko nasze najmłodsze miasto, wielki kombinat hutniczy, budowany przez młodzież polską w szybkim tempie dzięki pomocy Związku Radzieckiego, ale „**NOWA HUTA**” — to także nasz najmłodszy i najnowocześniejszy statek floty — chluba naszego przemysłu stoczniowego.

Marynarze PMH i stocznicy, witając Program Frontu Narodowego i dokumentując swe przywiązanie do Polski Ludowej, przyspieszyli oddanie do eksploatacji tej pięknej jednostki.

„Nowa Huta” — to fregat wielkości szybkiego motorowca, o nośności około 4000 ton, przeznaczony do obsługi linii regularnej na Bł. Wschód. Urządzenia tego statku mogą zadowolić nawet najbardziej wymagających marynarzy. Nowoczesne przyrządy nawigacyjne i maszynowe, przyspieszają pracę i oszczędzają czas. Na statku znajduje się obsługa i dobrze wyposażona ścieżka. Na szczególną uwagę zasługują urządzenia chłodnicze powietrza w kabinach pasażerskich i załogowych oraz zasłony przeciwsłoneczne.

Jednym słowem — jak mówi załoga — statek zasługuje na najwyższe uznanie.

Wielki dzień obywateli wolnego kraju — dzień wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — powitała załoga „Nowej Huty” na morzu, oddając swe głosy na kandydatów Frontu Narodowego. Wiele spośród załogi „Nowej Huty” pamięta te czasy, kiedy przed wojną wybrali do Sejmu zastawali ich z dala od macierzystego portu. Wówczas nie mogli wziąć czynnego udziału w głosowaniu.

Teraz to zupełnie co innego. Dziś głos każdego obywatela jest ważny i dlatego marynarze z pełnym zrozumieniem i radością składali swe kartki wyborcze do urn Statkowych Komisji Wyborczych.

Przyspieszenie wejścia „Nowej Huty” do eksploatacji, to rezultat są chluby „Nowej Huty”. Poza tym tak jak i na innych statkach polskiej produkcji, pomyślano o wygodach dla człowieka. A więc jasne, estetyczne i wygodne dwuosobowe pomieszczenia, łazienki i messy. Nie zapomniano również o tożrykach po pracy — na statku znajduje się obszerna i dobrze wyposażona świetlica. Na szczególną uwagę zasługują urządzenia chłodnicze powietrza w kabinach pasażerskich i załogowych oraz zasłony przeciwsłoneczne.

Wyniki, jakie osiągnęliśmy dzięki realizacji zobowiązań — mówili przed wyjściem w pierwszy rejs przedwodniczą Statkowego Komitetu Wyborczego Frontu Narodowego.

— Wyniki, jakie osiągnęliśmy dzięki realizacji zobowiązań — mówili przed wyjściem w pierwszy rejs przedwodniczą Statkowego Komitetu Wyborczego Frontu Narodowego.

go, III mech. Padziunas — to nasze podziękowanie dla klasy robotniczej za to, że stworzyła nam warunki do pracy i nauki, warunki awansu, jakich nie mieliśmy przed wojną, że stworzyła nam wspólną i flotę socjalistyczną.

— Do szybszego wyjścia w morze — dodał asystent pokładowy Adwent — przyczynili się wszyscy. Dział maszynowy przepracował 380 godzin ponad plan, dział pokładowy dał 256 dodatkowych roboczogodzin. Również dużo zapasu w wykonaniu zobowiązań wykazały elektrycy i załoga hotelowa.

Kapitan statku zapytany o pracę załogi wyraził swe największe zadowolenie, mówiąc, że zespół „Nowej Huty” to ludzie, którzy swoją postawą wykazali, że godnie noszą miano marynarzy Polski Ludowej.

Marynarze „Nowej Huty”, przyspieszając wejście do eksploatacji nowego statku, zadokumentowali swoje poparcie dla Programu Wyborczego Frontu Narodowego i w razili wolę nieustępliwej pracy nad umocnieniem naszej gospodarki morskiej.

Ten rejs odbędziemy na cześć wyborów — rzucił nam na pożegnanie dzielni marynarze z „Nowej Huty”, gdy opuszczaliśmy pokład nowego motorowca.

Z. MAKOWSKI

Uczmy się od towarzyszy radzieckich pełnego wykorzystania rezerw

Dziewięć lat bez remontu stocznioowego

RADZIECKI motorowiec „Miczurina” był jednym z pierwszych statków, które w roku bieżącym przed terminem wykonały roczny plan przewozów. Osiągnięcie to było możliwe przede wszystkim dzięki stachanowskiej pracy załogi maszynowej, która wszelkimi siłami starała się o możliwie największe wykorzystanie ukrytych w maszynowni rezerw.

Już w okresie nawigacyjnym 1951 roku załoga maszynowa przeprowadziła własnymi siłami remont średnich motorów głównych bez wytrącania statku z eksploatacji.

Przez dziewięć lat motorowiec „Miczurina” pływał bez remontu stocznioowego. Statek przeszedł sztormy Antarktyki, walczył z tajfunami Pacyfiku, z pasatami i muretanami w tropiku, niejednokrotnie przybijał do portów Ameryki Północnej i Południowej, radzieckiego Dalekiego Wschodu, Indii i krajów Europy zachodniej. W tym okresie silniki główne motorowca przepracowały ponad 38 tysięcy godzin, a silniki pomocnicze ponad 56 tysięcy godzin. Zgodnie z przepisami eksploatacji technicznej silniki główne powinny były przejść dziewięć remontów bieżących, dwa średnie i jeden remont kapitalny z postojem na stoczni.

Walka o przedłużenie okresu międzyremontowego i żywotności mechanizmów statku była stale największą troską załogi. Silniki główne i mechanizmy pomocnicze poddawane były systematycznie przeglądowi zapobiegawczym i remontom wykonywanym siłami załogi. I tak dla utrzymania roboczego stanu technicznego silników głównych

załoga maszynowa „Miczurina” nie raz rozbierała je i przeprowadzała dokładne badania i różne sprawnienia. Dwukrotnie wymieniono komplet panewek głowicy silników głównych, wymieniono jedenaście panewek motylkowych, kilkakrotnie przeprowadzono przegląd dwudziestu panewek ramowych. Nieustannie kontrolowano sprężynowe części wału korbowego i prace innych panewek. Marynarze wykonali również montaż wałów rozdzielczych z wymianą panewek, sprawdzeniem i wmontowaniem gaźnika. W owym okresie obłożono dwukrotnie kolektory dwóch generatorów diesel-dynamy. Członkowie załogi przeprowadzili w czasie pływania także kapitalny remont pompy tankowych i zasilających kół. Wreszcie marynarze własnymi siłami, bez wytrącania statku z eksploatacji, wymienili trzy zużyte bloki silników głównych.

Wzmagając tą drogą swoje doświadczenia w zakresie prac remontowych, załoga maszynowa motorowca „Miczurina” mogła rozwijać w 1951 r. bardziej skomplikowane zadanie techniczne — odremontować własnymi siłami obydwa silniki główne kolejno blok za blokiem, nie przerywając pływania. Cała sprawa polegała na tym, że stocznia na zamówienie załogi statku wykonywała części zamienne. Jak nowe bloki o większym przekroju, przykrętki cylindrowe, pierścienie, panewki głowicy itd. a marynarze obciążali zużyte cylindry, wykonywali demontaż i montaż silników głównych z odpowiedzialną wymianą tłoków, przykrętek cylindrowych i innych zużytych części.

Cała załoga całkowicie zrehabilitowała w ciągu jednego roku ustalony program remontu silników głównych, wykorzystując przy tym posłój statku w portach podczas załob wyładunku. Równocześnie przeprowadzono także kapitalny remont wszystkich ośmiu wind okrętowych.

Dzięki zastosowaniu przez załogę maszynową motorowca metody remontowania statku, będąc on mógł pływać jeszcze pięć lat bez wytrącania go z eksploatacji. Po przeprowadzeniu tych prac remontowych silniki główne nabrały mocy pierwotnej, tak że szybkość statku wzrosła o trzy mile na godzinę.

Zastosowany przez załogę „Miczurina” sposób remontowania silników głównych otwiera nową rozdział w praktyce remontów statkowych. Tym sposobem można w przyśpieszonym tempie remontować statki w dowolnej bazie remontowej. To zostało już wypróbowane. Właśnie tym sposobem remontowano w odeskiej bazie remontowej statki „Józef Stalin” i „Kreml” oraz statek pasażerski „Ukraina”. W krótkim czasie wszystkie te jednostki opuściły bazę remontową.

Z uwagi na to, że plan roku 1953 przewiduje znaczne zwiększenie przewozu towarów przez statki PMH, sprawa skrócenia postoju statków w stoczniciach jest niezwykle ważna. W związku z tym załogi maszynowe naszych jednostek handlowych powinny żywo zainteresować się tą metodą marynarzy motorowca „Miczurina” i wprowadzić ją jak najszybciej w czyn.

(Z nr 79 „Morskiej Floty” tłum. H. S.)

Jak „Polfracht” realizuje swoje obowiązki względem floty handlowej

PATRZĄC z perspektywy pierwszych lat powojennych na przemiany w naszym maklerstwie, widzimy kilka wyraźnych zarysów etapów rozwojowych.

Potrzeby szybko rozwijającego się życia gospodarczego Polski Ludowej spowodowały, że w początkowym okresie doniosłymi do działania na terenie naszych portów liczne prywatne i spółdzielcze przedsiębiorstwa maklerskie. Poziom prac tych przedsiębiorstw był bardzo różny, a fachowość niektórych z nich pozostawiała wiele do życzenia. Brak linii rozwojowej w dziedzinie maklerstwa okrętowego, groził pogłębieniem konkurencji między przedsiębiorstwami, które działały przede wszystkim pod kątem własnej dochodowości. Skutki wieloletowości na odcinku organizacji maklerstwa wywierały szkodliwy wpływ na rozwój tranzytu przez nasze porty. Przedsiębiorstwa w krajach demokracji ludowej natrafiały często na trudności w nawiązaniu bezpośredniej, trwałej współpracy z naszą żeglugą wskutek braku jednolitej dyspozycji w tej organizacji. Kontrahenci kapitalistyczni mieli trudności w wywołaniu tonażu jednego przedsiębiorstwa polskiego przeciwko drugiemu. Ten stan rzeczy nie był dla nas korzystny. Wiedzieliśmy, że to było złe rozwiązanie pewnego etapu rozwoju naszej gospodarki morskiej. Etap ten mamy już za sobą.

Przemiany w organizacji maklerstwa następowały systematycznie. W pierwszym etapie uległo likwidacji szereg przedsiębiorstw prywatnych o małej wartości zawodowej. Powołano do życia państwowe przedsiębiorstwo „Balltica”, którego zadaniem było w pierwszym rzędzie przejęcie frachtowania rudy i węgla z rak kapitalistycznych maklerów i wciągnięcie do współpracy w tym zakresie partnerów czechosłowackich. Zadanie to zostało wykonane z pozytywnymi rezultatami. W drugim etapie z czynności maklerskich wyodrębniono osobno maklerstwo frachtujące oraz maklerstwo klarujące łączące z agenturą linii zagranicznych. Dla wykonywania obu grup czynności powołano odrębne przedsiębiorstwa „Polfracht” i „Morskie Agencje” w Gdyni i w Szczecinie.

W naszych warunkach polityczno-gospodarczych „Polfracht” otrzymał jednak znacznie szersze zadania niż te, które zwyczajowo wynikały z funkcji maklera frachtującego. „Polfracht” stał się przedsiębiorstwem, któremu powierzono czynności generalnego agenta floty i generalnego agenta centralnego handlu zagranicznego.

Z czynności tych wynikają podwójne obowiązki „Polfrachtu”, a mianowicie:

- 1) obowiązek dostarczenia masy towarowej dla pełnego zatrudnienia Polskiej Marynarki Handlowej.
- 2) obowiązek zapewnienia środków transportowych dla masy to-

warowej polskiego handlu zagranicznego, która w całości nie może być przewieziona polskim tonażem.

Takie ustawienie zadań „Polfrachtu” było poddyktowane koniecznością powołania organizacji, która łączącby w codziennej pracy operatywnej handel z żeglugą centralną z przedsiębiorstwami żeglugowymi i towar ze statkami.

ZORGANIZOWANIE „Polfrachtu” jako jednego dysponenta masy towarowej jest dalszym krokiem w zakresie reorganizacji zasad aktywizacji ładunków dla PMH. Struktura organizacyjna „Polfrachtu” rozwiązuje w jasny sposób kwestię odpowiedzialności za zapewnienie środków transportowych dla potrzeb polskiego handlu zagranicznego.

Scenariusz masowy towarowej w jednym ośrodku dyspozycyjnym dało możliwość opracowania planów przewozowych floty w oparciu o konkretną masę towarową i rzeczywistą zdolność przewozową tonażu. Takie powiązanie podniosło precyzję naszego planowania.

Powołanie „Polfrachtu” jako generalnego agenta polskiej floty było poddyktowane również rozwojem PMH. Utworzenie dwóch przedsiębiorstw żeglugowych i przewoźnych tworzenie nowych przedsiębiorstw wymagało scentralizowania masy towarowej w jednym ręku i rozdzielenia tej masy na poszczególne przedsiębiorstwa, zależnie od rodzaju, kierunku, terminów i warunków sprzedaży poszczególnych ładunków oraz technicznej zdolności statków.

Jak w stosunku do centralnego handlu zagranicznego „Polfracht” jest odpowiedzialny za terminowe zabezpieczenie środków przewozowych, tak w stosunku do przedsiębiorstw żeglugowych „Polfracht” jest odpowiedzialny za dostarczenie masy towarowej, zaplanowanej do przewozu. W tej sytuacji wykonanie planów przedsiębiorstw żeglugowych uzależnione jest w ogromnym miarze od pracy aktywizacyjnej „Polfrachtu”.

W bieżącym roku sytuacja w żegludze charakteryzuje się ciągłym spadkiem stawek frachtowych. W relacji z Chin na kontynent oraz ze Stanów Zjednoczonych do Europy stawki frachtowe spadły mniej więcej o 25 do 30 proc. w stosunku do stawek płaconych w roku ubiegłym. Świadczy to o całkowitym załamaniu się rynku i postępującym w ślad a tym kryzysie żeglugowym. Wzrost tonażu przybiera masowe rozmiary. Na podstawie dotychczasowej sytuacji wnioskujemy, że dopiero w przyszłym roku należy liczyć się z pewną wyższą frachtów na rynkach kapitalistycznych. W tej krytycznej sytuacji dla kapitalistycznej żeglugi flota nasza ma pełne zatrudnienie. Nie ma w naszych warunkach groźby uwolnienia

statków, a dysponując nadwyżkami dajemy nawet zatrudnienie obcym armatorom.

CYKLOWO uchwytym, ale nie jednym sprawdzianem pracy „Polfrachtu”, jako agenta floty, jest wskaźnik przełotów balastowych. Duży procent przełotów balastowych jest dowodem słabej pracy aparatu aktywizacyjnego „Polfrachtu”, trzeba jednak odliczyć od ogólnej masy przebiegów balastowych tzw. balasty konieczne — ekonomicznie uzasadnione.

Stopień wykorzystania naszego tonażu jest ściśle związany z wymianą towarową i znajomością sytuacji rynkowej przez aparat aktywizacyjny „Polfrachtu”. Duże znaczenie ma tu również zdolność techniczna statków. Rok 1951 w żegludze międzynarodowej charakteryzował się nadmiarem podaży ładunków w stosunku do niewystarczającej ilości środków przewozowych. Źródłem niemożliwej sytuacji na kapitalistycznych rynkach frachtowych były wznoszące się nastroje wojenne w Ameryce i krajach zachodniej Europy.

W roku 1952 na skutek kurczenia się produkcji dla celów pokojowych i wycofywania się rezerw dolarowych w zasobach państw przez Stany Zjednoczone państwach kapitalistycznych oraz wyraźnego ograniczenia importu — podaż masy towarowej na rynkach światowych gwałtownie spadła. Od marca bieżącego roku obserwujemy ciągły spadek stawek frachtowych, które w ostatnich miesiącach ustaliły się poniżej poziomu opłacalności. Naturalna dla ustroju kapitalistycznego reakcja jest wzrastanie tonażu, które przybiera masowe rozmiary. Kryzys żeglugowy objął dziś wszystkie rynki państw kapitalistycznych.

Czy oznacza to, że żegludze naszej zagraża niebezpieczeństwo? Czy prawa ekonomiczne właściwe dla kapitalistycznego ustroju mogą spowodować zahamowanie rozwoju naszej żeglugi?

Oczywiście nie. Masa towarowa w naszej gestii tak również masę tranzytową państw obozu polskiego tonażu. Eksploatacja floty polskiej jest bazowana na naszych potrzebach gospodarki planowej.

Mimo to należy się liczyć z koniecznością częściowego uzupełnienia ładunków z obozu pacy, a to dla lepszego i bardziej racjonalnego wykorzystania tonażu.

Zmiany strukturalne, przeprowadzone w ostatnich latach przez Ministerstwo Żeglugi oraz lepsze formy współpracy z przedsiębiorstwami żeglugowymi i centralami handlu zagranicznego dają „Polfrachtowi” wszelkie warunki dla wykonania tych zadań w każdej sytuacji.

JAN WOŹNIAKIEWICZ

Czego oczekuje Polska Marynarka Handlowa od morskiej inteligencji technicznej

(Dokończenie ze str. 1)

Te szczególne zadania inteligencji technicznej PMH to uporczywa walka o pełne wykorzystanie mocy produkcyjnej floty i stale zwiększanie sprawności urządzeń służących do produkcji, przyspieszanie mechanizacji, rozwoju racjonalizacji i współzawodnicstwa, dające w efekcie obniżkę kosztów własnych i wykrywanie dalszych rezerw we flocie. Następne zadania to wytrwała praca nad podniesieniem kwalifikacji własnych kadr technicznych i wreszcie konsekwentne wprowadzanie w życie zasady samoremontów i socjalistycznej opieki nad urządzeniami na statkach dla wyeliminowania remontów

średnich i kapitalnych oraz przedłużenia żywotności statków i urządzeń.

Delegacja Inteligencji technicznej PMH udała się na Kongres z zobowiązaniem, którego wykonanie winno zmienić zasady przygotowania plynego materiału pędnego. Główny mechanik CZ PMH Władysław Milewski i główny smarmownik Seweryn Karski zobowiązali się mianowicie dla uczczenia II Kongresu Inżynierów i Techników opracować ostatecznie pomysły racjonalizatorskie, dotyczące paliwa plynego do napędu okrętowych silników wysokoprężnych. Do tej pory w PMH używano do poruszania silników okrętowych oleju gazowego z dodatkiem tzw. oleju

wrzeczolowego, produktu stosunkowo drogiego i niezbędnego w wielu gałęziach naszego przemysłu. Tow. tow. Milewski i Karski po wielu badaniach laboratoryjnych zastosowali jako domieszkę do oleju gazowego olej opałowy. Pod względem wartości na jednostonnie paliwa zużywanego na statkach, można w ten sposób osiągnąć oszczędność w wysokości 12,4 proc. Realizacja tego pomysłu i wykorzystanie go dla poruszania silników na naszych statkach powinna w pierwszej fazie dać PMH i gospodarce narodowej oszczędności bezpośrednie jeszcze w roku 1952 w wysokości 1 miliona 800 tysięcy złotych i 6 milionów 850 tysięcy w roku 1953.

Jest to konkretny wkład, jaki daje nasza morską inteligencję PMH w walce o obniżkę kosztów własnych przedsiębiorstwa. Podobnych pomysłów racjonalizatorskich i nowatorskich o wielkiej wartości praktycznej, mogących mieć zastosowanie w naszej flocie, obliczamy w chwili obecnej na setki. Świadczy to o tym, że ruch wynalazczości robotniczej w PMH rozwinął się w całej pełni, podnosząc poziom techniczny i przyspieszając coraz większe oszczędności.

Kongres inteligencji technicznej w Warszawie był dowodem, jak wielką troską otaczany jest w naszym kraju zawód inżyniera i technika. Wpływało to z ogromnej niespotykanej dotychczas roli, jaką technicy odgrywają przy budowie naszego kraju.

Inżynierowie i technicy polscy, a wśród nich mechanicy, technicy i inżynierowie PMH zają ogromne, jak potrzebne są swemu krajowi. To poczucie wymaga ich zdolności twórczej, inicjatywnej i siły niezbędnej do realizacji wielkich zadań stojących przed narodem.

M. GAŚTOROWSKI

JUŻ W NASTĘPNYM NUMERZE

rozpoczynamy publikację cyklu artykułów, omawiających osiągnięcia produkcyjnego parowca floty radzieckiej „Woronież”. W walce o podniesienie wskaźników eksploatacyjnych we flocie, załoga tej jednostki zainicjowała współzawodnicztwo o zwiększenie szybkości statku. Doświadczenia kolektywu marynarzy parowca „Woronież” przejęło wiele załóg żeglugi bałtyckiej, czarnomorskiej, kaspijskiej, północnej i dalekowschodniej. Zapoznanie się z tymi osiągnięciami i metodami pracy niewątpliwie pomoże również naszemu załogom zwiększyć zdolność przewozową swych statków.



listy i telegramy z REJSÓW

Należycie wykonali swoje zadanie w okresie kampanii wyborczej

W przededniu wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej otrzymaliśmy z m/s „Warszawa” korespondencję, w której autor dzieli się informacjami, w jaki sposób załoga przygotowała się do tego historycznego aktu.

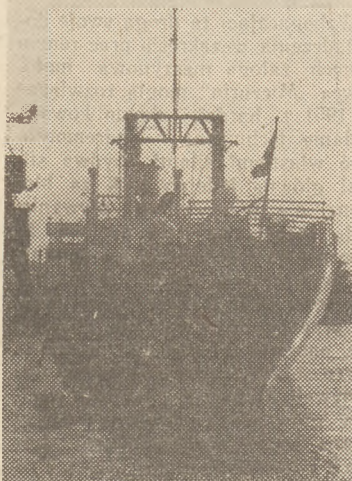
Wybory do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej są naczelnym hasłem załogi statku „Warszawa”. Wszystkie myśli i dążenia kierujemy w tych dniach ku ukończeniu Ojczyzny, ku całemu narodowi polskiemu, zespolonemu w potężnym Froncie Narodowym. Pod tym hasłem wreszcie wzrasta z dnia na dzień wydajność pracy, a Program Frontu Narodowego, Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ordynacja Wyborcza, osiągnięcia w okresie ośmiu lat i wybory polityczne w Polsce sanacyjnej i krajach kapitalistycznych są przedmiotem ciągłej dyskusji i propagandy, zebrań i szkoleń.

Mimo, że od miesiąca statek nasz znajduje się poza granicami państwa, mimo że historyczny dzień wyborów — 26 października spędzimy w kapitalistycznej Anglii, to jednak załoga włącza się do potężnej kampanii wyborczej w kraju. Znajduje to swój wyraz w wielu uchwałach powziętych przez marynarzy, w ich pracy i w licznych wypowiedziach.

Nadzwyczajne zebranie załogi w dniu 22 września br. wyłoniło Komitet Frontu Narodowego, w skład którego weszli najlepsi członkowie załogi, jak wielokrotny przewodnik pracy tow. Kalaga, który w drugim kwartale zajął drugie miejsce w PMH, członek brygady młodzieżowej, która w drugim kwartale br. zdobyła proporzec przechodni tow. Mazurkiewicz, sekretarz podstawowej organizacji partyjnej tow. Lesniewski, z-ca kapitana tow. Lesisz i inni.

Odczytany przez sekretarza rady statkowej tow. Masztalerza Program Wyborczy Frontu Narodowego zebrani przyjęli burzą oklasków i owacjami, dając w ten sposób wyraz temu, że cała załoga solidaryzuje się z tym programem.

Radio-oficer Klemens Wesotka powiedział m. in.: „Wyberamy do Sejmu najlepszych obywateli Polski Ludowej: pochodzących z ludu i oddanych sprawie budowy socjalizmu. Kandydaci Frontu Narodowego będą reprezentowali nasze dążenia i interesy. Ufini w przyszłość budujemy socjalizm”.



M/s „Warszawa”

ZMP-owiec st. mar. Jan Lasota oświadczył: „Polska Rzeczpospolita Ludowa to ziszczenie odwiecznych marzeń proletariatu miast i wsi. Dlatego też dzisiaj, kiedy stanął przed nami problem wyborów do Sejmu, wiemy jak postąpić. Kandydaci na posłów, to zasłużeńi synowie narodu, bezgranicznie oddani sprawie i ludowi. Wierzymy, że go-dnie będą reprezentować nasze interesy i dlatego w dniu 26 października na nich oddamy swe głosy”.

Udział naszej załogi we Froncie Narodowym, to jednak nie tylko

przekonanie i słowa, ale także czyn. Na tym samym zebraniu podjęto zobowiązania dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego oraz dla uczczenia XIX Zjazdu bratniej KPZR.

Zobowiązanie załogi maszynowej zamyka się cyfrą 1.608 roboczogodzin. W ramach zobowiązań załoga maszynowa postanowiła wykonać m. in. kompletny remont dwóch motorów pomocniczych, które miały być naprawiane na stoczni w Glasgow. Dzięki wysiłkowi załogi maszynowej, prace podczas postoju w stoczni zostały skrócone i przyniosły państwu około 1.500 funtów ang. oszczędności. Dotychczas przeprowadzono remont jednego silnika pomocniczego. Przy remoncie pracownik i wyróżnili się: asystenci maszynowi Masztalerz i Znic oraz motorzyści Lesniewski, Andrzejewski, Mamica, którzy w rekordowym czasie 10 dni przeprowadzili remont silnika.

Załoga pokładowa w ramach zobowiązań przepracuje 600 roboczogodzin. Należy zaznaczyć, że skład załogi pokładowej w okresie postoju stocznioowego jest mniejszy o 50 procent, mimo to wszystkie prace bieżące, związane z dokowaniem, są wykonywane bieżąco.

Załoga hotelowo-gospodarcza przepracuje dodatkowo 105 roboczogodzin nad konserwacją i czyszczeniem pomieszczeń, które obecnie znajdują się w remoncie.

Ogółem załoga m/s „Warszawa” w ramach zobowiązań dla poparcia Programu Frontu Narodowego i dla uczczenia XIX Zjazdu KPZR przepracuje 2.313 godzin, oszczędzając wiele złotych polskich i funtów ang. Jest to dowodem wielkiego zrozumienia wśród członków naszej załogi, która jeszcze raz zadokumentowała swój nierozdzielny związek z klasą robotniczą, podejmując zobowiązania w kraju.

J. L.
Korespondent

S/s „Bałtyk” w Murmańsku



Kiedy piszę ten list do „Steru”, s/s „Bałtyk” podąża fiordami Norwegii do portu swego przeznaczenia — Murmańska.

20 września w godzinach wieczornych odbyło się w świetlicy ogólne zebranie załogi, zorganizowane

przez Statkowy Komitet Wyborczy. Po referacie o Froncie Narodowym i dyskusji zostały podjęte zobowiązania dla uczczenia wyborów i XIX Zjazdu KPZR. Załoga zadeklarowała 2036 roboczogodzin na prace remontowe, czyszczenie ładowni i zenz. Wybudowanie grodzi do przewozu zboża co przyniesie około 2000 dolarów oszczędności. Roboty te postanowiono wykonać o 537 roboczogodzin wcześniej a zaoszczędzony czas poświęcić na samoremonty. Oprócz tego załoga podniesie estetyczny wygląd statku, umasowi i rozwinie życie świetlicowe oraz podniesie swe kwalifikacje przez powszechny udział w szkoleniu zawodowym.

Padły też zobowiązania indywidualne.

Dnia 25. 9. 52 r. „Bałtyk” przybył do Murmańska przed zaplanowanym terminem. W porcie tym za-

ładowano nas bardzo szybko: w ciągu 26 godzin 8550 ton apatyłów.

Nie można pominąć milczeniem rozwoju tego miasta i portu, największego na świecie w strefie polarniej. Widzieliśmy piękną główną ulicę Stalina z nowowzniesionymi dużymi, estetycznymi domami mieszkalnymi. Port rozwija się wspaniale. Oświadczone nam, że w niedalekiej przyszłości będzie wykonano nowe nabrzeże do ładowania apatyłów przy pomocy elewatorów (obecnie ładuje się przy pomocy kranów pływających). Taki statek jak „Bałtyk” będzie można załadować w ciągu kilku godzin. Zwiększy to w dużej mierze zdolność przepustową portu murmańskiego.

Po wyjściu z Murmańska na posiedzeniu Rady Technicznej wytypowano wykładowców do szkolenia zawodowego i ułożono rozkład wykładów. Wykładowcy: matematyka, fizyka, geografia, BOP, pożarnictwo, język angielski, logika, naukę o maszynach parowych, mechanizmach pomocniczych i kołach parowych. Pierwszy tydzień wykładów wykazał, że chętnych do nauki jest dużo, że załoga pamięta o swoim zobowiązaniu podniesienia kwalifikacji zawodowych.

Część zobowiązań, uchwalonych na zebraniu załogowym, została już zrealizowana, a do dnia wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wykonamy je w całości.

WL. MOHUCZY
Kapitan s/s „Bałtyk”

CZYTAJCIE
i
PRENUMERUJCIE

pismo pracowników żeglugi „Ster”

Kolektyw s/s „Kopernik” walczy o przedłużenie okresu eksploatacyjnego statku

Dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego oraz

uczczenia XIX Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego załoga s/s „Kopernik” podjęła na zebraniu następującą uchwałę:

„W związku ze zbliżającym się okresem nasilenia przewozów towarowych na linii obsługiwanej przez nasz statek, który w przyszłym miesiącu z powodu przypadającego przeglądu rocznego na stoczni musiałby na jeden miesiąc wypaść z eksploatacji, zobowiązujemy się wzmoczoną opieką i naprawami we własnym zakresie przesunąć okres remontu stocznioowego o cztery miesiące, tj. do marca 1953 r.”

W ciągu ostatnich dwóch miesięcy nasz statek miał niekiedy wstąpnie z powodu braku kompletu wag.

Kto temu winien — zastanawiała się załoga. Nie chcąc dopuścić do strat spowodowanych przestojami, zaczęliśmy szukać przyczyn. I tu okazało się, że wagony były, ale ich było mało, a inne prace w tym zakresie, „Kopernika”. Dla przykładu przytaczamy jeden fakt. W dniu 5 i 6 października statek, mając już na pokładzie część ładunku, nie mógł wyjść w rejs, gdyż do potrzebnego minimum brakowało jeszcze kilku ton. Dopiero na skutek energicznej interwencji kapitana Wojciechowskiego i jego zastępcy Wierzbickiego „odkryto”, że dalsze wagony stały na stacji Szczecin-Dąbie i czekały... Na co — tego już nie wiemy. Może dlatego, aby statek trochę postać w porcie... A może dla innych powodów... (czytaj brak korbów).

W tej chwili statek wchodzi w okres intensywnego eksploatacji.

Przed załogą s/s „Kopernik” stanęły nowe, trudne zadania. Okazało się bowiem, że na okres mającego nastąpić największego nasilenia przewozów przewidziany jest przegląd roczny i związane z tym remonty, na które statek musi udać się do stoczni, wypadające tym samym z eksploatacji na przeciąg jednego lub dwóch miesięcy. Konsekwencją tego musiałoby być wynajęcie promu szwedzkiego, który by wszedł na miejsce „Kopernika” przez cały okres jego pobytu w stoczni, a którego pracę państwo nasze musiałoby opłacić wysokimi sumami dewiz.

Wielu ludziom na statku ten stan rzeczy nie dawał po prostu spać. Myślał nad tym tow. Wierzbicki, zaczęły się „konferencje” kpt. Wojciechowskiego ze starszym mechanikiem inż. Wagnerem; zaczęła radzić statkowa rada techniczna i tak wpłynął projekt zatrzymania statku w eksploatacji przez przeprowadzenie poszczególnych remontów stocznioowych we własnym zakresie oraz przesunięcia terminu przeglądu rocznego do marca 1953 r.

„Wiemy, że zadanie to jest trudne, że będzie ono nas kosztowało dużo pracy, ale rozumiemy również, że jest to nasz obywatelski obowiązek, który postaramy się wypełnić jak najlepiej dla poparcia Progra-

mu Wyborczego Frontu Narodowego”.

Oto słowa jakie wypowiedzieli pa-

lacze, marynarze, oficerowie... Cała załoga z entuzjazmem podjęła zobowiązanie zespołowe i przystąpiła do jego realizacji. Ruszyła także fala zobowiązań indywidualnych.

Załoga pokładowa na apel bosmana Kudelskiego postanowiła przeżyć i zakonserwować cały taktowniczy statek, a następnie okna, ścianki, iluminatory itd.

Tow. tow. Lewandowski, Frontczak i Półchłopek z załogi maszynowej zobowiązali się wyremontować lewą windę kotwiczną.

Kol. Smyk zobowiązał się przepracować 30 roboczogodzin przy pracach taktowniczych. II oficer Szulc i II oficer Nawodziński zobowiązali się przeżyć i wymienić ciągi sterowe oraz przeprowadzić przy nich odpowiednie prace remontowe.

Stewardessa Zofia Piasecka zobowiązała się przeprowadzić generalne sprzątanie kabin pasażerskich oraz wymalować w nich podłogi.

Kucharz Wieczorkiewicz podjął się wymalowania łodówki, pomieszczeń magazynowych i dezynfekcji pomostu. Elektryk Pryka zobowiązał się wyremontować lampy i światła w kabinach pasażerskich oraz naprawić tablice rozdzielcze.

Dalsze zobowiązania indywidualne podjęli: steward Maćkowiak, praktykanci maszynowi ZMP-owcy: Muszyński, Lukasiak, Romanowski, Zieliński, Pajak, Bracha i Kostenek oraz asystent radio-oficera Giwiński.

Zobowiązania indywidualne pod-

jęła ponad 60 proc. załogi. Należy zaznaczyć, że wszystkie prace podjęte w ramach tych zobowiązań należą do zakresu czynności wykonywanych normalnie przez stocznio.

Penieważ zobowiązania zespołowe podjęła również cała załoga maszynowa, która będzie musiała przeprowadzić dużą ilość remontów przewidzianych do wykonania na stoczni, konieczne jest aby Polska Żegluga Morska zaopatrzyła nasz statek w niezbędne do tego materiały, a w szczególności w tlen i acetylen, które mimo wielokrotnych zapotrzebowań były dotychczas dostarczane w niewystarczającej ilości.

Ze wszystkie nasze zobowiązania tak indywidualne, jak i zespołowe nie są „słomianym ogniem”, lecz zamierzeniem, które zostanie wykonane, świadczy złożony na zakończenie zebrania przedwyborczego meldunek załogi maszynowej o wykonaniu zobowiązań, podjętych w dniu 20 sierpnia br. dla uczczenia Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej:

„Wzmocnionym wysiłkiem załogi s/s „Kopernik” obok robót bieżących zostało przeprowadzonych 25 proc. prac, które były planowane do wykonania przez załogę na postoju stocznioowym. Prace te wyniosły w sumie 1200 roboczogodzin objętych zobowiązaniem”.

W wyniku kolektywnego wysiłku całej załogi praca na s/s „Kopernik” ruszyła pełną parą naprzód. Największą troską wszystkich jest to, aby statek chłodził, pracował i zarabiał dla państwa.

Załoga s/s „Kopernik” to zwały kolektyw, wiedzący że pracuje dla kraju, którego jest współgospodarem, pracuje dla siebie, i dlatego należy wierzyć, że kolektyw ten nie zawiedzie i wykona postawione przed nim zadania.

EDMUND MIKINA
III of. s/s „Kopernik”

BUNT na angielskim statku handlowym

Korespondent agencji Reutersa donosił niedawno z Gibraltaru o buncie marynarzy, który wybuchł na angielskim statku handlowym „ETTEL DUKE”, znajdującym się na Oceanie Atlantycznym w drodze z wyspy Mauritius do Nowego Orleanu (USA). Bunt był poważny, gdyż kapitan statku nadał drogą radiową wiadomość o niebezpieczeństwie w wyniku czego wysłano mu z Gibraltaru na pomoc okręt wojenny z oddziałem uzbrojonych marynarzy. Po spotkaniu z okrętem wojennym „ETTEL DUKE” zmienił kurs na Gibraltarcie, dokąd udał się pod eskortą okrętu wojennego. Po przybyciu do Gibraltaru siedmiu marynarzy z załogi „ETTEL DUKE” zostało osadzonych w wię-

zieniu. Jak podaje agencja Reutersa, już w dwa dni później, tj. 8 września odbył się sąd procesowy, w którym oskarżonych o wywołanie buntu.

Do obecnej chwili brak jednak w prasie zagranicznej jakichkolwiek informacji o przyczynach buntu i przebiegu procesu. Nie jest to jednak wcale przypadkowe, bo wódzowie wychwalanej burżuazji „demokracji” nie chcą informować opinii publicznej o wysocy niedemokratycznych porządkach panujących na statkach krajów obozu kapitalistycznego.

Wypadek ze statkiem „ETTEL DUKE” uchyła zasłonę z obyczajów i praw, które usankcjonowane są w żegludze świata kapitalistycznego.

Marynarze z pełnym entuzjazmem oddali swoje głosy na listę kandydatów Frontu Narodowego

TYLKO niewielka ilość statków znajdowała się w dniu 26 października w portach macierzystych. Załogi s/s „Kościszko” i s/s „Jarosław Dąbrowski” oddały swe głosy na pełnym morzu krótko przed wejściem do portu. Do dyrekcji CZ PMH pierwszy meldunek o spełnieniu obowiązku obywatelskiego przez załogi statków wpłynął o godz. 6.45 z pokładu m/s „Batory”. Kilka minut później fale eteru przyniosły wiadomość o zakończeniu wyborów na m/s „Hugo Kołłątaj” i m/s „Pokój”. Załoga „Kilnskiego” głosowała na Morzu Chłimskim, m/s „Lechistan” — na Morzu Czarnym, m/s „Karpacz” — na Oceanie Indyjskim.

O godz. 10 już 50 proc. statków PMH zameldowało, że załogi zgłoszone z całym narodem polskim złożyły swoje głosy na kandydatów Frontu Narodowego. Po kilku godzinach stos depesz z meldunkami świadczył o tym, że 75 proc. stat-

ków zakończyło wybory. Już o li również marynarze z s/s „Wisła”. Załoga maszynowa wyciszyła drugi kocioł, a pokładowa zakonserwowała windy manewrowe, dźwigała i rufową, bebnę do lin na dziobie oraz uszczelniała i wymalowała pokłady pelengowe i w sterówce.

Spośród innych depesz na szczególne wyróżnienie zasługuje telegram m/s „Nowa Huta”, w którym m. in. czytamy:

„My, marynarze statku noszącego dumny i radosny nazwę wielkiego budującego się kombinatu socjalistycznego Nowa Huta, na uroczystym zebraniu przedwyborczym w dniu 25 października podsumowaliśmy swe osiągnięcia i włożyliśmy razem z polskim stocznioowcem wysiłek dla oddania statku do eksploatacji i realizowania planów gospodarczych. Zjednoczeni pod sztandarem Frontu Narodowego szczytujemy się, że m/s „Nowa Huta”, zbudowany w Polsce Ludowej wyruszył w swą pierwszą podróż, aby nieść prawdę o miłującym n-koj na rodzimym polskim. Zapewniamy, że swym wysiłkiem i rewolucyjną czynnością będziemy strzec dumy naszego narodu przed wrogami Polski Ludowej. Pozdrawiamy z dala od Ojczyzny wszystkich robotników, inżynierów i techników budujących Nową Hutę, którzy swym patriotycznym czynem przyczynili się do przyspieszenia pierwszego odlewania. W dniu 26 października jeszcze bardziej zjednoczyliśmy się pod kierownictwem Towarzysza Bieruta. Niech żyje pokój między naro-

Załoga m/s „Przyjaźń Narodów” rezygnuje z własnych wygod dla szybszego wykonania planu

Słabo z wodą — mruczy do siebie kapitan m/s „Przyjaźń Narodów” tow. Maciejewski, przeglądając dziennik okrętowy. — Pozostało nam 245 ton do Suez, zużycie dzienne wynosi zaś około 15 ton, włączając w to potrzebę maszynowni. Nie starczy. Trzeba będzie wstąpić albo do Colombo, albo do Adenu...

Psiałość! — myśli ochmistrz Waraczewski. Świeżych jarzyn będzie mało. Pozostali nam tylko puszkowe, a to już nie to. Aby uniknąć sarkani załogi, należałoby może zawinąć po drodze do któregoś z portów.

Załoga domyśla się zmartwień kierownictwa statku. Oficer KO tow. Dzierkowsky wraz z egzekutywą podstawowej organizacji partyjnej rozważają: Hm! Wstąpić do portu to poważne koszty portowe, koszty wody, a przede wszystkim strata jednego cennego dnia naszej eksploatacji, to opóźnienie planu podróży.

— Zwołamy zebranie załogowe. Przedstawimy załozę jak sprawę swoją. Niech się wypowiedzą.

Zebrałiśmy się następnego dnia w świetlicy okrętowej. Przewodniczący radę statkowej tow. Gron-

kiewicz krótko przedstawił załozę sytuację z wodą. — A teraz proszę się wypowiedzieć — rzekł w końcu.

Usłyszeliśmy głosy tow. Sarny, tow. Dąbrowskiego i innych. Jedni bezpośrednio do Suez, a inni oświadczali. Ograniczymy się w ciągu tych paru dni podróży ze zużyciem wody. Na „Darze Pomorza” prawie zawsze ograniczano nam zużycie wody i było dobrze — wspominali młodzi absolwenci Szkoły Morskiej. Zaś z jarzynami — to ci dopiero kłopot. Koreańczycy w walce z najeźdźcą na pewno nie zawsze mają czas myśleć w ogóle o jedzeniu, nie tylko o świeżych jarzynach, a jednak walczą i to z pomyślnym skutkiem. Wytrzymamy i my tych parę dni — odezwiał się ktoś z końca świetlicy.

„Ze swej strony” — mówił felczer okrętowy tow. Watkowski w związku z brakiem świeżych jarzyn — wydam załozę tabletki witaminy „C”.

Zebrałiśmy wychodziliśmy dumnie i zadowoleni, że skromnym naszym poświęceniem przyspieszamy wykonanie planu.

Jerzy Jeziorański
Korespondent

Kronika MORSKA

We wspólnym interesie portu i kolei

W ślad za podjętymi zobowiązaniami dla uczczenia XIX Zjazdu KPZR i poparcia Programu Frontu Narodowego załogi PMH zaciągnęły w czasie od 20—26 października Warty Wyborcze.

Pierwszym statkiem, którym w dniu 20 października podjął tego rodzaju zobowiązanie jest s/s „Głwice”, stojący w stoczni gdynskiej. Załoga tej jednostki postanowiła przyspieszyć realizację już podjętych zobowiązań i wysłać statku z doku, dając dodatkowo w tym okresie około 150 roboczogodzin.

Równocześnie zaciągnęli Warty Wyborcze marynarze m/s „Piast”. Załoga tej jednostki wezwała wszystkie statki PMH do podobnego czynu. Na ten apel odpowiedziały załogi s/s „Słask”, s/s „Puck”, s/s „Lublin” i innych statków.

Kolektyw marynarzy m/s „Piast” dla zadokumentowania doniesień wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej postanowił wykonać plan przewozów w tonach i w tonomilach do dnia 25 listopada br.

Marynarze m/s „Warmia”, pełniąc Warty Wyborcze, rozstrzygnęli towary w dwóch ładowniach podczas postoju w Gdyni.

Załoga m/s „Turnia” przyspieszyła wejście statku do eksploatacji o 6 dni. W ramach tego czynu wyróżnili się: I mechanik Domagała, II mechanik Anusiak, asystent Babiak i III mechanik Bujalski.

Ponadto na wyróżnienie zasługują: praktykant pokładowy Eugeniusz Zalewski — przewodnik pracy oraz załoga hotelowa, która poza zadaniami w swoim dziale, pomagając załozce maszynowej i pokładowej.

Załoga m/s „Mazur” podjęła dodatkowe zobowiązanie dla uczczenia XIX Zjazdu KPZR i 35 rocznicy Rewolucji Październikowej oraz dla poparcia Programu Frontu Narodowego. Postanowiła ona wykonać do dnia 8 grudnia br. roczny plan przewozów w 106 proc., używając równocześnie do współzawodnictwa w realizowaniu planu przewozowego marynarzy s/s „Jarosław Dąbrowski”.

Jak podaje korespondent tow. Gólik, załoga m/s „Nysa” dla uczczenia XIX Zjazdu KPZR i 35 rocznicy Rewolucji Październikowej oraz dla poparcia Programu Frontu Narodowego zobowiązała się m.in. przeprowadzić remont pompy chłodzącej silnika głównego oraz przebudować trybowych wind ładunkowych i kotwicznych. Kapitan statku tow. Włoch, postanowił wysłać statku z doku, dając dodatkowo w tym okresie około 150 roboczogodzin.

Marynarze m/s „Nysa” zorganizowali kurs języka rosyjskiego i uczą załogi innych statków PMH do urządzania podobnych kursów.

Załoga m/s „Oksywie” postanowiła zrealizować plan roczny przewozów do dnia wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wykonać w IV kwartale rejs na zaoszczędzonym paliwie i przygotować drogę szkolenia sześciu członków załogi do awansu.

Marynarze s/s „Gopio”, realizując swoje zobowiązanie, wykonali rejs na zaoszczędzonym paliwie.

Załoga m/s „Dunajec”, która rzuciła wezwanie do współzawodnictwa o tytuł najlepszego drobniocowca produkcji krajowej, zrealizowała już swój roczny plan przewozów w tonach i tonomilach, zajmując pierwsze miejsce w PZM przed m/s „San” i m/s „Nysa”.

Polska Żegluga Morska zorganizowała pięciodniowy kurs II stopnia dla pracowników administracyjnych w żegludzie morskiej. Nauka będzie trwać do 28 lutego 1953 roku.

Na program kursu złoża się wykłady z zakresu: nauki o Polsce i świecie współczesnym, eksploatacji statków, prawa morskiego oraz ubezpieczeń i roszczeń.

W SPANIALY rozwój naszego życia gospodarczego, stały wzrost masy towarów eksportowych własnych i z tranzytu jak i zwiększające się potrzeby importowe, stawiają przed naszą flotą handlową portami i przedsiębiorstwami współpracującymi z portem i flotą coraz poważniejsze zadania. Pełna mobilizacja, wyzwolenie wszelkich dotąd niewykorzystanych rezerw oraz harmonizacja współpracy tych przedsiębiorstw — to gwarancja sprawnego i szybkiego przelotu masy towarowej.

Mówiąc o współpracy portów, floty, przedsiębiorstw spedycyjnych i maklerskich należy stwierdzić, iż mimo wielu jeszcze drobnych braków i niedociągnięć zacieśnienia i pogłębienia się ona niemal z każdym dniem. Przedsiębiorstwa te bowiem nauczyły się już odróżniać interes gospodarki narodowej od swych drobnych osobistych ambicji i pseudo-sukcesów; słowem, potrafiły wyjść z ciasnych ram swego podwórka, przyjmując nowy socjalistyczny styl pracy.

Grzeź natomiast przedstawia się współpraca służb transportowych resortu handlu zagranicznego oraz portów z koleją. Wprawdzie na tym odcinku zanotować można pewne sukcesy, niemniej współpracę tę cechuje jeszcze zbyt mała elastyczność w przystosowaniu się do stale wzrastających potrzeb transportowych.

NACELNE też miejsce poświęcać na Krajowej Naradzie Służb Transportowych wszystkich resortów gospodarczych zagadnieniu usprawnienia tej współpracy. Szereg istotnych i słusznych wniosków pod adresem PKP wysunęli tutaj przedstawiciele przedsiębiorstwa „Hartwig”. Usprawnić i podnieść na wyższy poziom współpracę z koleją — to także jedno z zasadniczych zadań stojących obecnie przed resortem żeglugi.

Postaramy się pokrótce omówić najważniejsze niedociągnięcia i sprzeciwić wnioski zmierzające do ich usunięcia.

Planowanie i należytą organizację prac przeładunkowych w portach w poważnym mierze zależne są od przedawiacji, tj. zawiadomienia odbiorcy przez PKP o każdorazowym nadejściu i przebiegu transportu przez stacje graniczne i główne węzły kolejowe. Dotyczy to szczególnie Śląska, Łodzi i Tarnowskich Gór. Posiadając dane o przebiegu oczekiwanego transportu, „Hartwig” jako odbiorca towaru i zleceniodawca prac przeładunkowych będzie w możności określić termin ewentualnego przybycia do portu oczekiwanej masy towarowej a więc uzyskać możliwość lepszego planowania operatywnego, stwarzając również portom tę samą możliwość. Na przykładzie wprowadzonej już w rejonach DOKP Gdańsk i Szczecin przedawiacji, dzięki której zdolano zmniejszyć o ponad 50 proc. postój wagonów w portach, widzimy, jak poważne ma ona znaczenie dla usprawnienia prac przeładunkowych i lepszego wykorzystania taboru kolejowego.

PRZYCYNĄ wpływającą na dezorganizację planowych przeładunków w portach jest często w niesłuszny sposób rozwiązywana i stosowana kumulacja transportów przez PKP. Częstośkość wagonów nadawane sukcesywnie w ciągu np. trzech dni przychodzi mimo to równocześnie do portu. Np. w dniu 16. X. br. „Hartwig” otrzymał zawiadomienie, iż w tym dniu z jednej cukrowni wysłano 10 wagonów towaru. Przewidując, że transport nadejdzie w dniu następnym, powiadomiono port gdynski o spodziewanej partii towaru. W dniu 17. X. br. nadeszło awizo o wysyłce następnej partii 17 wagonów cukru i 18. X. — 11 wagonów. Niestety, ani 17. X., ani 18. X. nie nadeszły do portu awizowane transporty, natomiast dnia 19. X. bez uprzedniego powiadomienia, bez podstawy do portu aż 38 wagonów cukru. Kumulacja transportów z trzech dni i ich równoczesne kierowanie do portu spowodowało, rzecz prosta, zator i całkowite dezorganizowanie harmonogramu prac, powodując zarazem postój wagonów w porcie.

Jaki stąd wniosek? Otóż koleje, jak widać, przewożą towary o wiele prędzej, aniżeli to przewiduje taryfa. Mimo jednak przyspieszonego przewozu kolejowego nie mają one z tego w warunkach wadliwej kumulacji transportu do portów żadnej korzyści, gdyż czas, zaoszczędzony przez szybszy przebieg tras kolejowych całkowicie pochłaniają przestoje powstałe na skutek zniszczenia wagonów. Kolej musi zrozumieć, że w niesłuszny sposób rozwiązywana kumulacja transportów dla naszych portów nie daje oszczędności, a przeciwnie, powoduje przestoje wagonów, zmniejszenie współczynników ich obrotu i podwyższenie kosztów przeładunku.

Toteż pełne rozwiązanie obydwa poruszonych zagadnień uzależnione jest w poważnym mierze od podniesienia przez PKP dyscypliny w

terminowości przewozów, a przede wszystkim od wprowadzenia przewozów na określony termin dostawy do portu. Nie jest to przesądą żadna innowacja bowiem rozkłady jazdy są już od kilku lat stosowane przy przewozie towarów łatwych, chodzą tylko o objęcie nimi również innych towarów. Według tych założeń winno się bidać dla każdej stacji nadania rozkład jazdy do portów ze wskazaniem czasu, numeru pociągu nadania, czasu i numeru pociągu przebiega przez poszczególne stacje węzłowe, na których zmienia się numer pociągu oraz czas i numer pociągu, z którym nadchodzi wagon do portu. Na listach przewozowych nadawca wypisuje wówczas ściśle oznaczony termin dostawy, który koleje musi dotrzymać.

Tak skoordynowany planowy przebieg wagonu uniemożliwi części niesłuszne kumulowanie poszczególnych transportów i pozwoli na usunięcie takich niedociągnięć, jak np. odczepianie na węzłowych stacjach pierwszych z brzegu wagonów z powodu zbyt dużego obciążenia brutto pociągu. Często bowiem zdarza się, iż pracownicy służby ruchu odczepiają z 2 lub więcej wagonów, zawierających właśnie towar, który winien w pierwszej kolejności dotrzeć do portu. Skąd bowiem mogą oni wiedzieć, że postępując w ten sposób nieważa trud wielu rak robotniczych przyspieszających tempo produkcji partii towarów, na którą czeka już port i statek, którego każda tona w obrocie zagranicznym zamieni się w dewizy i cenne maszyny tak potrzebne dla naszego rosnącego przemysłu.

Planowe rozkłady jazdy, ściśle wypełnianie terminów dostawy na listach przewozowych, a wreszcie kontrola dotrzymywania terminów przewozów przyniosą zarówno PKP jak i portom olbrzymie korzyści. Pozwólą z jednej strony na zwiększenie obrotów wagonów, a z drugiej zapewnią portom tymczasny dopływ towarów.

NIE MNIEJ ważną sprawą jest planowanie obsługi kolejowej w samych portach. Ścisła koordynacja i współpraca portów ze stacjami portowymi ma duży wpływ

na terminową obsługę statków i skrócenie czasu postoju wagonów. Wspólna troska o towar, o zwiększenie tempa załadunku i wyładunku musi cechować na równi pracę portu, jak i kolei. Tak jednak nie jest jeszcze na wszystkich odcinkach prac przeładunkowych. Stacja Gdynia-Port niejednokrotnie jeszcze zapomina, że plan obsługi kolejowej w portach winien być układany w ścisłym porozumieniu z Zarządem Portu i dostosowany do czasu zmian szczytów roboczych, co pozwoli na uniknięcie wielu nieproduktywnych przerw w pracach wyładunku. Często się jeszcze wypada, że nie wyciąga się z portów pustych, wyładowanych wagonów blokujących nabrzeża. Wychodząc z nieludzkich, niepojętych założeń oszczędnościowej stacji Gdynia-Port przyszedłaby często do obsługi portu np. zamiast 3 tylko 2 parowozów. Daje to co prawda PKP zaoszczędzone parowozogodziny jednak ze stratą dla portu. Należałoby również zastanowić się, czy słuszne jest każdorazowe wyciąganie z portu na stację rozładunku pustych, rozładowanych wagonów, mimo iż w tym czasie będy przeładunkowe oczekują właśnie na puste wagony, a te stoją obok nich. Czyż nie byłoby prościej podstawić bezpośrednio pod załadunek wagony rozładowane na nabrzeżach bez ich wyciągania na stację rozładową? Bez wątpienia wówczas nie marnowałaby się ani minuta ich wykorzystania, jak również zaoszczędziłoby się parowozogodziny.

JAK najszybsza realizacja tych wniosków, likwidacja niedociągnięć ze strony PKP, jak również jeszcze ściślejsza współpraca portu i przedsiębiorstw spedycyjnych z PKP ułatwi naszym portom realizację nakreślonych planów zadań. Osiągniemy to przez wprowadzenie ściślejszego i realnego planowania nie tylko dobowego, lecz i na każdą 8-godziną zmianę, przez ściśle współdziałanie dyspozytorów spedycji portowej z dyspozytorami portu, kolei i floty, w ciągłej współpracy mającej na celu natychmiastowe usuwanie i analizowanie przyczyn przestoju wagonów.

Z. MAJOR



Mila, estetycznie przyozdobiona świetlica Koła TPPR przy Portowej Straży Pożarnej w Gdyni jest miejscem częstych zebrań wszystkich pracowników. Ciekawie opracowuje i prowadzi pogadanki na temat życia, pracy i walki ludzi radzieckich przewoźnicy Koła tow. Bolesław Wilk. Dobrze przygotowało się też to Koło do Miesiąca Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Barwne foto-gazetki, ścianki, planse i hasła ilustrują najnowszą zdobycę i osiągnięcia Kraju Rad. Członkowie Koła przygotowali również dwie wieczornice poświęcone Wielkiej Rewolucji Październikowej i budownictwu Komunistu w ZSRR. Na zdjęciu: strażacy w czasie wspólnego czytania pracy radzieckiej.

Za rozwojem i szczęściem Ojczyzny głosowali portowcy

26 PAŹDZIERNIK 1952 r. — dzień wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Czerwienią transparentów, flag i hasel rozgorzał robotniczy Grabówek. W szarym zmierzchu tonęły jeszcze dymy, gdy z bram na ulicę zaczęły wychodzić ludzie. Mieszkańcy Grabówki szybkim krokiem podążali do urn wyborczych. Każdy chciał być pierwszy, każdy chciał jak najszybciej zadokumentować swą wolę umacniania pokoju.

Piaszczystym zboczem podąża do szkoły-pomnika rodzina przodująca go robotnika portowego tow. Rybikowskiego. Spieszą na punkt wyborczy 169 obwodu. „Głodnie uczeliny święto radości” bieleją na przydrożnym płocie napisane niewpraw na ręka krzywe litery. Przeczytany napis napienia radością robotniczą rodzinę. Święto radości — tak, to najsłuszniejsza nazwa dzisiejszego dnia, to dalszy etap nowej jasnej drogi do socjalizmu. Drży ręka bierząca małą różową kartkę z rąk członka komisji wyborczej. Jeżycowski, Popiel, Noszka, Szyrnarowski — nazwiska znane, dobrze

znane. Rybikowski dawno już dokonał wyboru, przypieczętował już swoim produkcyjnym, wysokim przekroczeniem normy dzisiejszy akt wyborczy.

Bezszeliste wpada kartka do urny, a za nią nowe, dalsze. W obwodzie 169 mieszka wielu portowców. Malanda, Puchniarz, Wrocławski z żoną, Szczepańczyk, podchodzą kolejno do urny. Maleje stos kartek na stole. — Za pokójem, za nasze zwycięstwo — szepczą wargi.

Kandydat gdynskich portowców tow. Konstanty Noszka, pierwszy stanął u urny w obwodowym lokalu wyborczym nr 166. Za słarnym jawnikiem-portowcem podąża tow. Laskowski, st. brigadziści portowcy.

Za Programem Frontu Narodowego głosuje starszka, matka Laskowskiego. 85-letnia chłopka poznała dobrze nieszczęścia wojny, wie co to wyżył i niedza wsi przedwojennej. Dwóch synów zabrała jej pierwsza wojna światowa, trzech drugą, zginęło w obozach hitlerowskich. A bliskie dziś z dumą spogląda na syna zaciągającego po oddaniu głosu w Ko-

misji Obwodowej. Myśli o wnukach marynarzów, o ich radosnym życiu w Ludowej Ojczyźnie. Lżą szczęścia zasnęły oczy starszki, zdecydowanie wsunęła kartkę do urny. „I my starzy głosujemy za nowym życiem. Precz z podżegaczami do nowej wojny!” — mówi Laskowska.

Bezpośrednio podchodzą do urny robotnik z 12 brigady portu gdynskiego tow. Wiśniewski z żoną Marianną. I oni głosują za Programem Frontu Narodowego. Wymyślają, „Zebym nasz przyszły syn miał dobre, szczęśliwe życie” — mówi ob. Wiśniewska, oddając swój głos.

Gdynscy portowcy nie tylko oddają swe głosy na kandydatów Frontu Narodowego. Wielu spośród nich bierze czynny udział w pracy Obwodowej Komisji Wyborczej. Za stołem prezydijskiej komisji nr 166 zasiadają Jaskuła, Jasnowski, Laskowski, Szal, Zieliński, Ta-larczyk, niezmordowanie udzielają wyjaśnień w swych obwodach głosowania.

Robotniczy Grabówek ściska w

pełnią swój obywatelski obowiązek. Nie na darmo nasiąkli krwią robotniczą ta ziemia. Dzisiaj po długich latach bohaterskich zmaganiach z faszyzmem zakwitło nowe życie w nowych robotniczych osiedlach i domach. Mieszkańcy Grabówki, starzy i młodzi budują swą szczęśliwą przyszłość.



B. Turlenko i A. Daniłow — stachanowcy portu odeskiego

W KAŻDYM porcie czarnomorskim znane są nazwiska Bazylija Turlenki i Aleksandra Daniłowa. Stachanowski metody pracy tych dźwigowców portu odeskiego są przedmiotem nauki i naśladowania dla wielu pracowników zatrudnionych w dziale urządzeń przeładunkowych. Wiele statków opuściło przedterminowo port odeski dzięki wzorowej i szybkościowej pracy tych prawdziwych mistrzów swego zawodu.

Nawiązując do patriotycznego czynu żdanowskiego dźwigowca Nikity Besspalowa i leningradzkiego Konstantego Szarapowa, Daniłow i Turlenko jako pierwsi w porcie odeskim zastosowali nowe metody pracy. Portowcy odescy, przejmując doświadczenia żdanowca i leningradczyka, rozwinięli je i udoskonali. Stalali się oni odkryć nowe możliwości skrócenia cyklu produkcyjnego.

Dokładne matematyczne obliczenia każdego ruchu dźwigu, ściśle współdziałanie ze sztauerami, maksymalne wykorzystanie technicznych możliwości mechanizmów — Turlenko i Daniłow uczą się nieustannie. Przeglądają się oni pracy innych dźwigowców i pomagają sobie wzajemnie opanować jeszcze le-

mechanizmów. Przejmując zmianę zawsze sprawdzają ich stan techniczny.

Daniłow i Turlenko rzadko zwracają się o pomoc do mechaników rejonu. Dźwigowcy stachanowcy poznali na wskroś konstrukcję swoich dźwigów. Prawie wszystkie powstałe niedokładności usuwają swoimi siłami! Turlenko jest dobrze obeznan z spawarką. Daniłow — to niezły ślusarz. Pomagając sobie wzajemnie sami wykonują remonty, wprowadzają usprawnienia i udoskonalają mechanizmy.

Przyswoiwszy sobie w zupełności technikę, nowatorzy zajmują się śniatą racjonalizacją i w zdecydowany sposób łamią stare wyobrażenia o normach i o możliwościach dźwigów. Pracując po stachanowski i znacznie przekraczając normy Daniłow i Turlenko chętnie dzielą się swoimi bogatymi stachanowskimi doświadczeniami z innymi pracownikami działu urządzeń przeładunkowych. Wychowali oni cały szereg dźwigowców, którzy również znacznie przekraczają normy.

Daniłow i Turlenko uczą się nieustannie. Przeglądają się oni pracy innych dźwigowców i pomagają sobie wzajemnie opanować jeszcze le-

cenie czasu każdego cyklu pracy. Dźwigowcy stachanowcy wspólnie ze studium literatury technicznej opracowują szczegółowo, chodzą na wykłady, starając się zdobyć nową wiedzę, aby ją zastosować w praktyce na urządzeniach przeładunkowych. Poznali oni nie tylko konstrukcję dźwigów. Daniłow i Turlenko zapoznali się również z konstrukcją innych urządzeń przeładunkowych i metodami pracy na nich.

Dźwigi portowe Turlenki i Daniłowa stoją na nabrzeżu w jednym rzędzie. Każdy z dźwigowców widzi, jak pracuje sąsiad i poprawia go zawsze, gdy zauważy jakąkolwiek niedokładność lub błąd w obliczeniu i jak największą uwagę, czy oni między sobą, a jednak pomagają sobie wzajemnie. Ostatnio pierwszeństwo wśród odeskich dźwigowców wywalczył sobie Turlenko. Daniłow z całego serca mu gratulował. Był on szczerze uradowany ze zwycięstwa swojego dawniejszego ucznia.

Pracując nieustannie nad podwyższeniem wydajności pracy, walcząc o lepszą organizację procesu produkcyjnego i ucząc młodzież stachanowskich metod pracy Daniłow i Turlenko wnieśli niemały wkład w dzieło przedterminowego wykonania rocznego planu przeładunków w porcie odeskim.

(Na podstawie „Morskiej Floty” opr. H. S.)

WIELKIE BUDOWLE WODNE I ENERGETYCZNE W BIEŻĄCYM DZIESIĘCIOLECIU



ZLIKWIDOWANIE „WĄSKICH GARDEŁ” warunkiem wykonania planu przyszłego roku

Podjęte zostaną wielkie budowle, które zmieniają zasadniczo warunki rozwoju całego obszaru kraju. Rozpoczniemy budowę wielkich zapór wodnych i kanałów żeglownych — wielkich elektrowni na Wiśle i Bugu — mówi Program Frontu Narodowego.

Wielki ten plan i wzrastające z dnia na dzień potrzeby transportowe nakładają na wodniaków poważne zobowiązania. Konferencja nad planem czwartego roku Sześciolatki, która odbyła się w Bydgoszczy z udziałem ministra Popiela, przedstawicieli partii, związku, aktyw gospodarczego i załóg pływających, odzwierciedliła całą troskę wodniaków o sprostanie stojącym przed nimi zadaniom.

Podsumowanie i analiza przewidywanych wyników realizacji planów br. wykazały poważne osiągnięcia. W stosunku do ub. r. przewozy na Odrze wzrosły o 37 proc., w tonach i 71,5 proc. w tonokm, a na Wiśle — o 40,3 proc. w tonach i o 60,7 proc. w tonokm. Na uzyskanie efektów złożyło się wiele czynników: stosowanie nowych metod pracy, jak całodobowa jazda, planowy system organizacji ruchu, wzmocnienie przewozów kolejowo-wodnych, nowy, mobilizujący system plac oraz rozwój współzawodnictwa, wprowadzenie nowych wyższych jego form i związana z tym praca człowieka. W osiągnięciach tych nie wątpliwa jest zasługa załóg: holowników „Łosoś”, holownika „Koma”, z kpt. Naglem, holowników „Trzmiel” z kpt. Barczykiem, „Alfa” z kpt. Bialeckim, „Grudziądz” z kpt. „Malbork”, „Elbląg”, „Leszcz”, statku pasażerskiego „Głowacki” z kpt. Sliwińskim oraz bark „Z 3009” ze sternikiem Kaługą i „Z 3011” z Cieśliskim — na Wiśle, holowników „Swidnica” z kpt. Smolką, „Kupała” z kpt. Buchwaldem, „Łada” z kpt. Blachowskim, „Kłodzko” z kpt. Śniegockim, „Jarowid” z kpt. Świec oraz bark „Z 8405” ze sternikiem Markiem Augustynem, „Z 6461” z Kotyrbą i „Z 2417” z Gajewskim — na Odrze.

Przyjęte założenia planu 1953 r. są odbiciem terenowych narad roboczych w oparciu o dyskusję aktywu ekspozytur. Projekt i kontroprojekty planu roku przyszłego wykonują w stosunku do przewidzianego wykonawstwa br. dalszy poważny wzrost wskaźników. Na Odrze przewozy trasowe wzrosną w tonach o 8,5 proc., w tonokm o 6,5 proc., norma uciążliwych o 27 proc., a wydajność pracy o 6,3 proc. Dla Wisły zaś wskaźniki te są jeszcze wyższe: przewozy towarowe w tonach zwiększą się o 40 proc., w tonokm o 28 proc., norma uciążliwych o 29 proc., a wydajność pracy o 3 proc. Równocześnie obniży się o 2,5 proc. wskaźnik kosztów własnych tak dla Odry jak i dla Wisły. Przy opracowaniu projektu planu oparto się na bazie rzeczywistych głębokości tranzytowych na poszczególnych odcinkach i w rozmaitych okresach czasu. W związku z tym zmniejszone średnie odległości przewozów, co razem ze zwiększającym się portfelem zamówień na przewozy drogą wodną nadaje projektowi planu cechy realności.

Popelnienie w br. błędów i niedociągnięć ostro skrytykowali dyktanci, wskazując „wąskie gardła”, które mogą zagrażać wykonawstwu przyszłego planu. Pierwszym tego rodzaju zagadnieniem są przestoje. Już w referacie zasadniczym dyrektor naczelny Centralnego Zarządu Żegluga Śródlądowej i Stoczniowej,

Kupryński wykazał, że w okresie nawigacyjnym do 1 września br. ilość przestojów na Odrze wyniosła 59,1 proc., a na Wiśle 71,7 proc. Najwięcej zaś czasu pochłonęły przestoje portowe i remontowe.

Na przestoje portowe składają się różne przyczyny. W Gliwicach i we Wrocławiu np. są trudności z wagonami kolejowymi o czym mówili tow. Blachowski, Saniuk i Rembisz. W Szczecinie ZPS nie otrzymywał planu przeładunków żegluga śródlądowej, co w połączeniu z niedostatecznym uzbrojeniem portu do obsługi barków oraz nierytmicznym napływem pociągów holowniczych stwarza poważne trudności za i wyladunkowe.

Oczekiwanie na masę towarową, a zwłaszcza kruszywo daje również poważne straty. Np. podstawę planu Ekspozytury Szczecin stanowiły przewozy bielinkowskiego kruszywa. Tymczasem SZEK w Bielinku wykonywał dotychczas swój plan załadunku w 39 proc., co automatycznie hamowało pracę taboru pływającego tej Ekspozytury. Podobnie przedstawia się sprawa w Niepolomicach, gdzie z winy KZEK załogi oczekują na załadunek 2—3 dni.

Wysoki procent przestojów portowych niewątpliwie spowodowany był nie tylko przyczynami zewnętrznymi ale i wewnętrznymi, jak niewystarczająca praca portów, słaba służba dyspozytorska, która przezwalcza rekrutację się z młodych niewykwalifikowanych sił i która przy tym ma trudności w uzyskaniu informacji telefonicznych itp.

Poważną stratę stanowią przestoje remontowe. Np. w lipcu br. 32 proc. holowników odrzańskich było w remoncie, a na Wiśle prawie połowa zaplanowanej ilości holowników nie weszła w II kwartał do eksploatacji. Szereg faktów wskazuje ponadto na zły wykonawstwo remontów stoczniowych. Również duży jest procent przestojów awaryjnych. Wynikają one najczęściej z braku dyscypliny, uświadczenia i zbyt niskich kwalifikacji zawodowych.

Następnym zagadnieniem omawianym na wszystkich konferencjach jest nocna żegluga. W dalszym ciągu tkwią tu duże rezerwy czasu, gdyż całonocne pływanie w górę

rzeki np. na Wiśle stosowały tylko niektóre załogi. Wpłynęło na to szereg trudności, jak niewystarczające oświetlenie wielu odcinków szlaku, służ, mostów, przeszkody w nurcie, które zwłaszcza w okolicy mostów poważnie utrudniały nocną żeglugę, brak zmian itp. co podkreślali tow. ryszard Grodzki, Blachowski, Cieśliski, Wernicke, Leszczyński i inni. Istnieją także niedociągnięcia natury technicznej, jak brak nocnych odpraw i niewystarczające wyposażenie taboru. Brak np. potrzebnych świateł na jednostkach uniemożliwia odprawy nocne w Szczecinie, w porcie, gdzie są one właśnie możliwe.

W przyszłym roku mogą wypłynąć trudności kadrowe. System plac jest mobilizujący i po wprowadzeniu pewnych niewielkich poprawek dał załogom duże możliwości zarobkowe. Nie rozłożono jednak dostatecznej opieki nad sprawami bytowymi pracowników. „Spimy na węglu, przewożymy go, a nie mamy co pod kuchnię włożyć” — mówił tow. Wernicke. W Szczecinie załogi nie mają wygodnych warunków noclegu, gdyż brak jest tam Domu Żeglarskiego. Ogólnie biorąc pracownicy żegluga mają po ważne trudności mieszkaniowe. Również OZR nie spełniają dotychczas swego zadania. Nie zachęca to do powrotu wykwalifikowanych sił, które z tych lub innych powodów odpłynęły do innych przedsiębiorstw. A w żegludze śródlądowej odczuwa się bardzo poważnie brak sterników i bosmanów. Nie wystarczające szkolenie zawodowe, szczególnie na Wiśle, nie zapewniło dopływu sił o średnich kwalifikacjach.

Współzawodnictwo pracy w br. zrobiło znaczne postępy. Wprowadzono nowe formy, jak np. wodniacki list gwarancyjny. Jednak przestoje wpływały hamująco na intensywny rozwój tego ruchu, gdyż załogi widzą, że ich wysiłek idzie często na marne.

Plan 1953 r. jest realny, ale należy już dziś rozważyć i zlikwidować „wąskie gardła”. Trzeba przede wszystkim usprawnić służbę dyspozytorską tak dalece, aby potrafiła ona przeciwdziałać przestojom i utrzymywać ciągłość ruchu taboru. Masowa praca polityczna — wychowawcza powinna podnieść uświadczenie załóg do tego stopnia, aby na równi z aparatem administracyjnym współdziałały one w zwalczaniu przestojów, awarii itp. Przez uświadczenie wzmocni się również dyscyplinę pracy, rozwinię współzawodnictwo i racjonalizację. Należy także postawić żegludze nocną na odpowiednim poziomie. Wprawdzie IV kwartał nie jest najszczęśliwszym dla wprowadzenia nocnych pływów w dół rzeki, jednak załogi zachęcane przykładem kapitanów Blachowskiego i Wernicke mogą podjąć je w ramach współzawodnictwa pracy.

Remonty zimowe i prace stoczniowe powinny być lepiej przygotowane niż w br. Do przygotowania trzeba przystąpić już dziś, kiedy jeszcze żegluga jest w pełnym toku. Wodniacy na stoczniami i w warsztatach skarżą się na brak materiałów, ale wystarczy przejrzeć się, aby w poręcznych odpadkach znaleźć cenne materiały, które przy współudziale racjonalizatorów można by wykorzystać do produkcji.

Specjalną uwagę trzeba zwrócić na kadry. Aby to zagadnienie należało rozwiązać, aparat partyjny,

Przed 26 października u wodniaków

W OSTATNICH dniach przed 26 października wodniacy, stocznicy, portowcy zgłaszali do datkowe zobowiązania, przyspieszali realizację Czynu Wyborczego. Wzmocniona praca wyraziła swoją solidarność z Programem Frontu Narodowego. Pragnęli również przyspieszyć do urn wyborczych z konkretnymi osiągnięciami. We wszystkich ekspozyturach żegluga śródlądowej załogi podpisywały listy gwarancyjne, przeprowadzały samoremonty i przyspieszały wykonanie planów miesięcznych. Stocznicy i portowcy bili wszystkie dotychczasowe rekordy, osiągając wysokie wykonanie norm.

Do referatu współzawodnictwa pracy w Centralnym Zarządzie Żegluga Śródlądowej i Stoczniowej napływały codziennie meldunki i sprawozdania o realizacji zobowiązań. Co 5 dni wysyłano stąd do wszystkich zakładów „Błyskawice”, informujące bieżąco o sytuacji na „froncie zobowiązań”.

Żegluga na Odrze zrealizowała swój czyn produkcyjny już w 55 proc. Wyróżniły się załogi barki „Z 5473” i holownika „Notek”.

Opolską Ekspozyturę dzięki wykonaniu 79 proc. zobowiązań

zrealizowała plan miesięczny w 139,8 proc.

... Poznańskie Stocznie Rzeczne w dniu 26 października ukończyły roczny plan produkcyjny. Wrocławscy stocznicy osiągnęli już wykonanie zobowiązań o wartości 209,480 zł, Głogowskie Stocznie Rzeczne — o wartości 175 198 zł 380 proc. normy uzyskał stocznicek Mikołaj Punicki, a 250 — Antoni Cyka.

E. TRZASKOWSKI
Korespondent

... W Ekspozyturze Wrocław zobowiązania podjęło 16 holowników, 10 bark i statek pasażerski.

Wyróżniła się załoga holownika „Tryglaw” z kpt. Leonem Giezmą, która podjęła się wykonania rocznego planu przewozów w 140 proc.

Ogólna wartość zobowiązań wynosi 1.537.257 zł w tym ponadplanowe rejsy przyniosą 58.920 zł, oszczędność węgla, ropy i nafty — 20.602 zł, ponadplanowe przeładunki — 3.000 zł. Dotychczas zobowiązania wykonano w 48 proc. Wprowadziliśmy ponadto nową formę współzawodnictwa — listy gwarancyjne. Pierwsze listy podpisywały załogi holowników „Łada” i „Swarowicz” oraz „BM 64”.

M. ROZANSKI
Korespondent

... W krakowskiej Ekspozyturze eksploatacyjne są starodawne galerze często wymagające napraw. Załogi pływające w ramach zobowiązań wyremontowały 40 proc. tych jednostek, oddając je do eksploatacji. Tym samym przyspieszają wykonanie jesiennych przewozów.

Wodniacy nasi uświadczeni przez aktyw partyjny, związkowy i gospodarczy zrozumieć znaczenie listu gwarancyjnego. Załogi h/m „Mazur” z kpt. Bialeckim i h/m „Nida” z kpt. Grodzkim zastosowały tę formę współzawodnictwa. Za nimi poszły załogi wszystkich holowników, galei i bark transportujących węgiel.

E. WOJCIK
Korespondent

... W Ekspozyturze bydgoskiej dodatkowe zobowiązanie podjęła załoga h/h „Poznań” w składzie Jasicki, Lewandowski, Stefan i Stanisław Piaseccy, Konieczny i Mojszewicz. Pływają oni w nocy przy jednozmianowej obsadzie.

Pracownicy pogotowia technicznego i załogi pływające, a zwłaszcza sternicy barków najszybciej realizują zobowiązania remontowe. Teodor Schmidt z „Z 2017” wykonał nową budkę sterniczą. Robert Zakrocki z „Z 4013” zrobił nowy dźwig kotwiczny. Pracownicy pogotowia technicznego przy pomocy załóg pływających przeprowadzili końcowe prace na h/p „Drwęca”. Także oni korzystając z pogotowia stocznicy w Bydgoszczy remontują barkę „Z 2047”.



Edward, Klara i Erwin Schmidtowie — załoga barki „Z 2087” wykonali już swoje zobowiązanie. Wbudowali oni nowy ster na swojej jednostce.

— Do urn nie pójdziemy z próżnymi rękami — mówią nasi wodniacy.

G. PAŁĘDZKA
Korespondent

... W warszawskiej Ekspozyturze załoga s/p „Traugott” podjęła się wykonania rocznego planu do dnia 30 listopada br. Dni październikowe były dla nich najgorętszym okresem, chcieli bowiem zameldować w dniu wyborów o zrealizowaniu miesięcznego planu w 150 proc. Bosman Borowski prosto określił nastroje załogi — trzeba się bić o plan, bo przez to wzmocnimy Front Narodowy, a ten zapewnia nam niepodległość, szczęśliwą i wolną od wyzysku Ojczyznę.

P. WIŚNIEWSKI
Korespondent

Z frontu przewozów jesiennych

Usprawnić współpracę PKP z Żegluga na Odrze

GLIWICE, mieszczące się w centrum przemysłu węglowego, są jednym z najnowocześniejszych portów śródlądowych. Obsługują ten port 17,5-tonowe dźwigi specjalnego typu, przystosowane wyłącznie do przeładunku węgla z wagonów kublowych na barki. Proces przeładunku trwa tu poniżej 5 minut i nie obniża klasy poszczególnych asortymentów węgla. Dlatego odbiorcy chętnie korzystają z usług tego portu.

Przez prawie cały okres nawigacyjny tętni w Gliwicach wzmożona praca. Nadchodzą puste składy bark, wychodzą ciężko ładowne pociągi holownicze. W okresie letnim zaczął się jednak psuć rytm pracy portu. Stan wody na Odrze obniżał się, a wreszcie zamknięto nawigację na środkowym odcinku tej rzeki. Obroty portu automatycznie zmalały, dźwigi powoli zamierały, a wagony — kuby były niedostatecznie wykorzystywane.

DOKP Katowice w okresie braku wagonów rozproszyła je po całym kraju. Tymczasem poprawił się znacznie stan wody na Odrze. Znow zaczęły płynąć ładowne pociągi do Szczecina, ale w porcie gliwickim nie poprawiła się sytuacja, gdyż DOKP nie zdążyła na czas ponownie zebrać wagonów — kubłów. Dlatego dostawa węgla kuleje, denerwują się oczekujące na załadunek załogi, urzędnicy portowi mają przestoje. Na dzień 30 września br. nie zrealizowane zamówienia wyniosły 11.500 t węgla. Również w pierwszych połowie października br. sytuacja nie uległa poprawie. Np. 10 ub. m. kopalnie miały załadować 7.200 t na około 288 wagonów kublowych, a do godziny 10 kolej dostarczyła załadunku 48 wagonów, czyli niecałe 17 proc. Codziennie oczekuje w porcie na węgiel tabor żegluga o przeciętnej ładowności od 13 — 15 tys. t.

Wykorzystanie pełnej mocy produkcyjnej portu gliwickiego i wzmocnienie transportu węgla drogą odrzańską, leży przecież w interesie nie tylko żegluga ale i kolei, zwłaszcza w okresie wzmożonych przewozów jesiennych. PKP więc nie mogą dopuszczać do zahamowania w tym porcie, wręcz przeciwnie na interwencję żegluga powin-

ny były, jak najszybciej ściągnąć potrzebną ilość wagonów.

(es)

KLIENT CZY PRZEWÓZNIK?

W OKRESIE szczytów jesiennych, gdy tabor kolejowy jest szczególnie przeciążony przewożeniem ziemiopłodów, pierwszoplanowym zadaniem żegluga śródlądowej jest odciążenie PKP. W układzie jednak odrzańskim drogi wodnej kierunek przerzutu tych towarów nie pokrywają się z biegiem rzeki, czyli Żegluga na Odrze nie może w dużym stopniu angażować się w transportie produktów rolnych. Dla tego bierze ona poważny udział w akcji jesienniej przez wzmocnienie przewozów towarów masowych, cięższych do transportu rzeczno. Każda tona rudy, węgla czy innych towarów, koniecznych do utrzymania rytmicznego funkcjonowania życia gospodarczego kraju, przetransportowana dodatkowo przez żeglugę, jest wkładem w ogólnokrajową akcję przewozów jesiennych i stanowi odciążenie dla PKP.

W ramach przewozów taborem rzeczno żegluga obsługuje klientów nie tylko usytuowanych bezpośrednio nad drogą wodną, lecz również tych, którzy znajdują się w pewnym oddaleniu od tej drogi. Np. przewozi się węgiel z kopalni górnośląskich do Szczecina. Portami załadunkowymi w tym wypadku są Gliwice i Koźle, oddalone od kopalni od 30 do 70 km. Wobec tego dostawa węgla do portów rzecznych odbywa się wpiężej koleją, poczem następuje przerzut wóla na trasie z górą 650 km.

Dowód węgla z kopalni do portu w Gliwicach odbywa się przy pomocy wagonów — kubłów. PKP od dłuższego czasu alarmowały żeglugę, że wagony te nie są w pełni wykorzystywane. W celu lepszego wykorzystania wagonów kublowych wysunęto koncepcję podwójnego załadunku przewoźnego z koleją. PKP dostawia więc węgiel wagonami kubłowymi do portu w Gliwicach, a stąd nastąpi przerzut drogą wodną do jednego z portów docelowych, gdzie dokona się powtórnego przeładunku na wagony, które przewożą towar do od-

biorców, znajdujących się w stosunku niewielkim promieniu od portu. Do tego ostatniego przewoźu miały być wykorzystane wycofane już z ruchu trasowego wagony kolejowe, których PKP mają pod dostatkiem.

Koncepcja ta została uzgodniona i zaakceptowana przez władze centralne. Niestety, wykonawstwo natrafia na poważne przeszkody ze strony poszczególnych okręgowych dyrekcji kolejowych. Nie rozumiały one, że tego rodzaju rozwiązanie nie tylko jest korzystne dla żegluga, ale daje poważne odciążenie taboru trasowego. Na tym tle powstają w portach poważne przestoje taboru barkowego, oczekujące na załadunek wyladunek. Odczuwa się to w portach docelowych, a zwłaszcza we Wrocławiu, gdzie podstawiane są wagony nieterminowo i w ilościach mniejszych niż to wynika z dobowego planu przeładunkowego. Na przestrzeni ostatnich tygodni przestoje z braku wagonów wynoszą przeciętnie 7 dob na jedną barkę. Jeżeli weźmie się pod uwagę, że jedna barka odpowiada mniej więcej tonażowi 20 wagonów, to przestoje z tego tytułu wynoszą 140 wagono-dob, w ogólnym zaś potencjale przewoźnym kraju, dają one bardzo poważne straty transportowe.

Dziś jest to dlatego, że PKP nie traktuje jeszcze żegluga jako przewoźnika, pracującego w ramach tego samego narodowego planu transportowego, lecz raczej jako klienta kolei. PKP zaś wobec zliceniowców nie odpowiadają za nieterminowość podstawiania wagonów względnie na wypadki, w których w ogóle ich nie podstawiono, mimo, że przewozy ujęte zostały w planach.

To niesłuszne ustosunkowanie się PKP do żegluga powinno być najprędzej ulec zmianie. Kolej musi współpracować z żegluga, ułatwiać jej pracę, pamiętając o tym, że nieterminowość podstawiania wagonów do portów rzecznych oznacza niewykonanie planów przewoźnych żegluga i obniżenie zarobków wodniaków. Ogólna sytuacja transportowa w naszym kraju wymaga wykorzystania wszystkich rezerw, a taką rezerwą jest ścisła współpraca PKP z żegluga śródlądową.

J. ZELNIKER

TELEGRAMY

16 października
br. o godz. 12
Żegluga na Wiśle
wykonała w tonach
plan przewozów
towarowych za
pierwsze trzy lata
Planu 6-letniego
(szczegóły
podamy w następnym numerze
„Steru”).

Ekspozytura Rejonowa Żegluga na Wiśle w Gdańsku zrealizowała dn. 19 października br. roczny plan przewozów w tonach.

Ster

na samokrytykę

Co jest z metodą pracy ciągłej w porcie gdyńskim

W n-rze 13 „Steru” zamieścił mój artykuł pt. „Upowszechnienie metody pracy ciągłej portowcy Gdyńscy”. Metoda pracy ciągłej po legła na tym, że poszczególne zmi- ny przekazują sobie pracę i sprzęt przeladunkowy „z ręki do ręki”. Również dźwięki zmieniają się w czasie trwania pracy, tak że dźwięki pracują bez przerwy. Słowem, metoda pracy ciągłej — to uspra- wienie i przyspieszenie obsługi stat- ków i likwidacja do minimum tzw. nut.



W dniu 3 października br. zała- dowywano statek „Jarosław Da- browski”. Statek miał wyjść w mo- rze o godz. 19. Lecz do tego cza- su nie zakończono załadunku, w wagonach pozostało jeszcze oko- 25 ton towaru.

O godz. 19 nastąpiła zmiana bry- gad. Mimo interwencji kierow- nictwa statku brygada przerwała pra- cę a nowa zmiana wznowiła za- ładunek dopiero o godz. 19,20 „Martwy czas” trwał około 30 mi- nut.

Na skutek tego statek wyszedł w morze z dwugodzinnym opóźnie- niem, co spowodowało, że w por- cie docelowym stracił 7 godzin w oczekiwaniu na rozładunek.

Gdyby jednak zastosowano me- todę pracy ciągłej, statek nie miał- by przestoju i podróż odbyłaby się zgodnie z planem.

W związku z tym zachodzi pyta- nie, czy metoda pracy ciągłej w porcie gdyńskim została rzeczywi- ście wprowadzona na stałe, czy też była podjęta tylko jako zobowią- zanie jednorazowe? Czy rada zakła- dowa troszczy się o należycie o spo- łeczne i ekonomiczne tego systemu pracy? MAK.

Marynarz Szpilka

PISZE DO REDAKCJI

Ponieważ przyrzekłem, że napiszę o konkursie świetlic we flocie, dotrzymuję słowa i proszę o zamieszczenie tych kilku zdań.

Tak jak i poprzednio otrzy- małem z Zarządu Głównego „pewne” wiadomości o zgło- szonych do konkursu świetli- cach na statkach. Pierwszą jednostką, która zgłosiła udział w tej akcji jest m/s „Pokój”. I rzeczywiście, świetlicę ude- korowano ładnie najaktual- niejszymi wykresami, hasłami, przygotowano zupełnie dobry i niezwykle bogaty program artystyczny. Jednym słowem, jest z czym pokazać się. Za- dowolenie moje nie miało gra- nic aż do „gronicy” ... dru- giego statku, a mianowicie „Jarosława Dąbrowskiego”.

Nie znaczny to bynajmniej, że nie ma tu świetlicy. Nie, bo świetlica jest i kto wie, czy nie ładniej udekorowana niż na „Pokoju”. Obydwa statki mogłyby stoczyć piękną wal- kę o zaszczytny tytuł najlep- szej świetlicy we flocie, ale...

Ale cofnę się trochę. Na statku „Jarosław Dąbrowski” świetlica jest oczkiem w glo- wie całej załogi. Są tam ładne i naprawdę pomysłowe deko- racje, bardzo aktualne wykre- sy i gazetki, a na szczególne uznanie zasługują gazetka TPPR, wykonana „na medal”. Myśląc, że świetlicę przysto- wiali na konkurs, spytałem, czy dopełnili wymaganych for- malności.

Wówczas pokazujący mi świetlicę popatrzył na mnie przez dłuższą chwilę, smutnie pokłuszył głową, zrobił minę jakby mu co najmniej wyląd- krocodyla z kieszeni i mówi: „Konkurs świetlic? My o ni- czym nie wiemy, a to co wi- dzicie, to zrobiliśmy dlatego, że uważamy naszą świetlicę za miejsce kulturalnego wy- poczynku i nauki”.

Widać z tego było, że Za- rząd Główny ZZZP zgłoszenie „Pokoju” przyjął, schował „ad acta” i zadowolony z sie- bie udziela „informacji” o kon- kursie. A szkoda. Wystarczy- łyby krótkie ogłoszenie w „Gło- sie Marynarza”, a konkurs na pewno objąłby wszystkie stat- ki.

mł. mar. Jan Szpilka

Chiński Związek Marynarzy uprzyjemnia pobyt polskim załogom

A co my zrobiliśmy dla załóg zagranicznych?

Ci z nas, którzy po raz pierwszy w podróży na Daleki Wschód za- wijali m. in. do Chin Ludowych, byli nieco niespokojni. Jaką to roz- rywkę po długim i ciężkim rejsie znajdziemy w dalekiej Republice Chińskiej? Bo to — wiadomo — obcy język, ludzie o innych zwyczaj- ach, wychowani w innych niepo- dobnych do naszych warunkach.

Po przybyciu obawy nasze oka- zały się nieusłuszne. Już w drugim dniu pobytu w Dairen przybyła de- legacja Związku Marynarzy, która zaprosiła nas do swego pięknego domu. Cały wieczór wypadł bardzo interesujący. Był pokaz baletu chińskiego, który stoi, trzeba przy- znać, na bardzo wysokim poziomie. Również w Szanghaju staraniem Związku Marynarzy odbyło się dla naszej załogi serdeczne przyjęcie, które przebiegło w niezwykle mi- łym i serdecznym nastroju. Kilka krótkich przemówień chińskich to- warzyszy jeszcze bardziej zacieśni- ły naszą przyjaźń. Po tym przyje- cie, na którym próbowaliśmy około 15 dań chińskich potraw narodo- wych, zawiezono nas na przedsta- wienie cyrkowe, gdzie zobaczyliśmy ciekawy i rzadko spotykany pro- gram.

Ogólnie biorąc trzeba powiedzieć, że Chiński Związek Marynarzy, mi- mo iż istnieje zaledwie 3 lata, oka- zał się dobrym organizatorem i zdał egzamin na celującą. Urządzo- ne imprezy były niewątpliwie waż- nym czynnikiem wychowawczym dla całej załogi, której znikło sprężenie oczu widmo spelunek poro- wych i wódek, tak usilnie propaga- wanych w portach kapitalistycz- nych.

Nie popełnimy niedyskrecji pyta- jąc, co robi nasz Związek Zawo- dowy Pracowników Żegludki, aby uprzyjemnić radzieckim, chińskim czy innym załogom pobyt w pol- skich portach? Ci ludzie również czekają na godziwe rozrywki po

ciężkiej pracy tak, jak my ich ocze- kiwalimy. Wydaje nam się, że do tej pory zrobiono stosunkowo ma- ło, możliwości zaś jest dużo.

Naprawdę warto by coś zrobić! Rozweselone i szczęśliwe twarze zagranicznych załóg będą dla orga- nizatorów nagrodą i świadectwem, że ich wysiłki nie poszły na marne.

JERZY JEZIORANSKI
Korespondent

Dziwne stanowisko jednego kierownika

Od dłuższego już czasu sprawy socjalne i bytowe pracowników Warszawskiej Stoczni Rzecznej nie znajdują właściwego rozwiązania. Mogłoby się здаwać, że wszystko jest w najlepszym porządku, że w Stoczni Warszawskiej pracownicy żyją bez żadnych kłopotów i po- trzeb.

Tymczasem jest nieco inaczej. Daremnie robotnicy domagają się od 2-ich miesięcy rozmowy z refe- rentką socjalną tow. Szymczak, bo kierownik personalny tow. Józef Jamiałkowski stoi na stanowisku, że nie ma pilniejszych spraw od za- gadnień personalnych. Odde- legował więc referentkę socjalną do pracy w swoim wydziale. Bo cóż go obchodzi sprawa socjalna i by- łowe robotników? To nieważne. Również nieważna jest — zdaniem kierownika personalnego — sprawa otoczenia opieką i troską kobiet ciężarnych pracujących w Stoczni.

Dla tow. Jamiałkowskiego nie ma- ją znaczenia zaświadczenie lekar- skie, stwierdzające okres ciąży, nie- ważne jest ustawodawstwo o ochro- nie pracy kobiet, nieważna jest wreszcie interwencja instancji związkowych prawdopodobnie — według niego — wtrącających się w nie swoje sprawy.

Kierownik Wydziału Organizacyj- nego Zarządu Głównego ZZZP tow. Olszewski, chcąc udrożnić tę spra- wę w Stoczni, w rozmowie z tow. Jamiałkowskim nie osiągnął pożą- danego rezultatu. Robotnicy zaś oświadczyli, że tow. Jamiałkowski jest człowiekiem zgrzyliwym i że ustosunkowanym do pracujących ko- biet w Stoczni.

Kiedy tow. Olszewski twierdził, że pracownicy Stoczni, szczególnie kobiety skarżą się na stosunek tow. Jamiałkowskiego do nich, ten ostat- ni oświadczył: „Skarżą się, to zna- czy, że ich za mało karzę”.

Czas, aby kierownik personalny Warszawskiej Stoczni Rzecznej zmienił swój stosunek do tych spraw i prowadził właściwą gospo- darkę personalną, na co uwagę winny mu zwrócić Rada Zakłado- wa, Zarząd Okręgowy ZZZP w Warszawie i dyrekcja Stoczni.

CZESŁAWA WACHOWSKA
Korespondent

Wbrew zarządzeniom

W Rejonowej Ekspozyturze Ze- gludki na Odrze w Koźlu wybrano nową Radę Zakładową, której prze- wodniczącym został tow. Broni- sław Zinkowski. Nie przypuszczał on nawet, że wybór na przewod- niczącego RZ pociągnie za sobą kłopoty finansowe, których przy- sporzyło mu kierownictwo Ekspo- zytury.

Obowiązuje mianowicie okólnik Przewodniczącego PKPG z dnia 2 kwietnia br., który wyraźnie mówi, że uposażenie radców zakładowych urlopowanych do prac społecznych kształtuje się na podstawie średnie- go wynagrodzenia z ostatnich trzech miesięcy. Przez kilka mie- sięcy tow. Zinkowski otrzymy- wał wynagrodzenie zgodnie z instrukcją. Ale 25 września kie- rownictwo wpadło wprost na ge- nialny pomysł i nie wiele myśląc pismem Nr K/1301/25/52 zawłodo- wało go o zmianie zarobku (natu- ralnie na niższy). Na jakiej pod- stawie, pismo dyskretnie przemil- cza.

Tow. Zinkowski zdziwił się nie- zmierznie z tego rodzaju manipu- lacji i zapytał Zarząd Główny ZZZP, czy słusznie postąpiło kierowni- ctwo.

Zarząd Główny po dokładnym zbadaniu wskazał Ekspozyturze na niewłaściwość postępowania, pro- sząc o anulowanie pisma i dalsze wypłacanie uposażenia w myśl okólnika PKPG. Jak dotychczas nie ma na to odpowiedzi i zdaje się, że kierownictwo „zachodzi w głowę”, jakby tu jeszcze raz ominąć obowi- zujące zarządzenie.

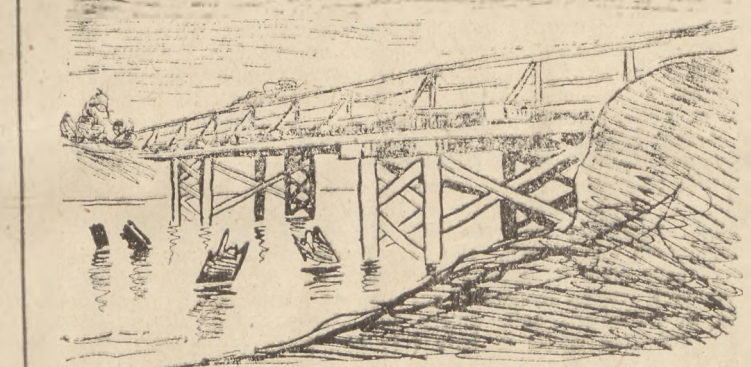
ZYG.

Wytyczni „na pokaz” i „zawalidrogi” na szlaku

Uregulowany i oczyszczony szlak żeglowny — to nieodzowny waru- nek rytmicznej żegludki i zabezpie- czenia labiru przed zniszczeniem.

Dział Nurtowy Zarządu Dróg Wodnych w Krakowie, mając to na uwadze, przeprowadził na 15-kilo- metrowym odcinku Przemszy regu- lację i czyszczenie szlaku z dębów

Chodzą nawet słuchy w Żegludze, że wytyczni są tylko „na pokaz”, a to dlatego, że jeżeli przyjeżdża ko- misja na oglądnięcie brzołów i bu- dów regulacyjnych, wszystkie nie- bezpieczne miejsca są oznaczone i wytyczni znajdują się na swoich posterunkach. Kiedy komisja skoń- czy urzędowanie, to tak jakby za-



i pni podwodnych. Zapomniał jed- nak o moście na Przemszy w Chełmku, a dokładniej o starych pa- łach pod mostem utrudniających żegludę. Nie jest to w żadnym wy- padku ochrona filarowa ani umoc- nienie mostu, tylko po prostu „za- walidrogi”, którą trzeba jak naj- szybciej usunąć.

Drugą bolączką krakowskich wodniaków są wytyczni na Wiśle. machnięciem czarodziejską różdżką nikną wytyczni i oznakowania.

Wodniacy proszą Zarząd Dróg Wodnych w Krakowie o wzięcie ich prośby pod uwagę i usunięcie tych niedomagań. Umożliwi to niewap- liwie szybsze wykonywanie planów i zapobiegnie niszczeniu labiru.

EDWARD WOJCIK
Korespondent

ŚLADEM naszych interwencji

POLCARGO” Gdynia donosi, że na konferencji z udziałem przedstawicieli firm „spedycyjnych” zostały uzgodnione zasady pracy liczników przy przeladunku podkładów kolejowych (artykuł w n-rze 16/38) pt. „Zła organizacja pracy liczników przyczyną przerw w pracy brygad przeladunkowych i dźwięgowych”.

ODPOWIADAJĄC na notatkę pt. „Zmien- ione stosunek starszych członków załogi do młodzieży”, zamieszczoną w n-rze 16/38) Polskie Linie Oceaniczne zawi- damiają, że sławdzi Woroch i Blaszczyk otrzymali upomnienie za niewłaściwy stosunek do młodych współpracowników.

ZARZĄD Okręgu ZZZP w Szczecinie komunikuje, że prasa na s/s „Kopernik” jest już regularnie dostarczana (artykuł pt. „Zarząd Okręgu ZZZP nie inte- resuje się dostarczaniem prasy na s/s „Kopernik” w n-rze 17/39).

W ZWIĄZKU z artykułem zamieszczonym w n-rze 17/39) pt. „Usunąć brak w szko- leniu zawodowym PMH”, Zarząd PMH zawiadamia, że Dział Szkolenia PMH uzyskał stałe pomieszczenie dla kursów zawodowych w Gdyni-Grabówku.

ODPOWIADAJĄC na artykuł zamieszczony w n-rze 14/36) pt. „Brak należytej konserwacji sprzętu mechanicznego przyczyną bezproduktywnych przerw w pra- cy portu szczecińskiego” Zarząd Portu Szczecin komunikuje, że brak sprzętu technicznego, będące powodem trudności przeladunkowych, zostały usunięte.

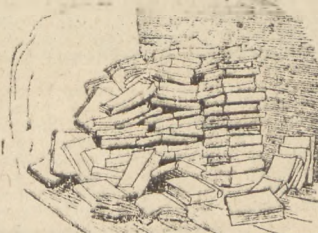
ZARZĄD Portu Szczecin komunikuje, że komplety broszur o radzieckich meto- dach pracy zostały już rozprowadzone wśród pracowników portowych (no- tatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 17/39).

CENTRALNY Zarząd PMH zawiadamia, że sprawa dodatkowego, praktycznego szkolenia oficerów sanitarnych jest już zakończona (notatka pt. „CZ PMH wi- nien zapewnić opiekę sanitarną na statkach” w n-rze 17/39).

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym nume- rze nagrody książkowe otrzymu- ją: Jerzy Leśniewski z m/s „Warszawa”, Edmund Mikłaj z s/s „Kopernik” i Józef Zielner z Żegludki na Odrze we Wrocławiu.

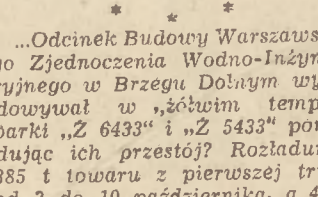
Dlaczego?

„Zarząd Główny ZZZP mimo obietnicy nie dostarczył do Domu Marynarza w Gdyni szafy bib- liotecznej i na skutek tego około 1000 tomów książek leży bez- użytecznie w magazynie?”



„Zarząd Okręgowy ZZZP w Krakowie do tej pory nie po- wołał do życia zakładowej organi- zacji związkowej w Zakładach Eksploatacji Kruszywa w Pod- czerwom?”

„Odcinek Budowy Warszawskie- go Zjednoczenia Wodno-Inżynier- yjnego w Brzegu Dolnym wyla- dowywał w „Złotym tempie” barki „Z 6433” i „Z 5433” powo- dując ich przestój? Rozładunek 385 t towaru z pierwszej trwał od 2 do 10 października, a 400 t



z drugiej — od 6 do 17 paździer- nika. Czyżby przedsiębiorstwo to zapomniało, że na naradzie z że- glugą śródlądową uzgodniono, iż przy wyładunku zastosuje się małą mechanizację, przy której norma na 1 robotnikodzień wy- nosi 140 t? A może wyładunek odbywał się systemem „fartusz- kowym”.

PRZYPOMINAMY, że w budżecie na rok 1953 na- leży zarezerwo- wać środki na prenumeratę czasopisma „STER”

Czy wzięłeś już udział w „Jesiennym konkursie kolportażowym „STERU”?

Konkurs polega na pozyskaniu jak największej ilości prenumeratów wśród pracowników resortu żegludki i pragnących zapoznać się z pracą na morzu. Szczegółowe warunki konkursu znajdziecie w n-rze 20 naszego pisma.

Na zwycięzców czekają cenne nagrody: aparat radiowy lub adapter, aparat fotograficzny, rower, teczka skórzana, gitara i wiele innych.

Termin nadsyłania zgłoszeń o udziale w konkursie upływa z dniem 15 grudnia 1952 r.

(Wyciąć i wysłać w kopercie do naszej Redakcji do dnia 15 grudnia br.)

Kupon „Jesiennego konkursu kolportażowego „STERU”

Redakcja „STER”
Gdańsk - Wrzeszcz,
Al. Wojska Polskiego 13.

Na ogólną ilość objętych akcją popularyzacyjną „Steru” na terenie

zwerbowałem abonentów prenumeraty kwartalnej półrocznej rocznej

Należność za prenumeratę w kwocie zł

wplaciłem do Urzędu Pocztowego w

w dn. nr potwierdzenia wpłaty

(Nazwisko i imię)

(Dokładny adres)

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

W. Nowak, Kraków — Zachorowałeś w czasie urlopu i pytasz, czy okres choroby uciążliwy. Wyjaśniamy, że okres choroby uciążliwy, ale nie wyklucza on na okres późniejszy, jeżeli Wasza tymczasowa niezdolność do pracy trwała nie mniej niż trzy dni i nie więcej niż trzy miesiące.

A. Michalski, Wrocław — Pytasz, czy przepisy o zabezpieczeniu socjalistycznej pracy osób o złym stanie zdrowia. Również chcę wiedzieć, czy możliwe jest odwołanie pracownika, który otrzymał pozwolenie na urlop okolicznościowy, do służby wojskowej, krótkiego czasu, ważnego dla załatwienia ważnych spraw osobistych. Odpowiadając na pierwsze pytanie wyjaśniamy, że obecnie brak jest przepisów w zakresie zdrowia, które zezwalałyby pracownikowi na skrócenie czasu pracy ze względu na zły stan zdrowia. Jeśli chorzy o zwalnianie pracownika na zabiegach lekarskich w godzinach pra-

cy, to jest ono dopuszczalne nawet w tym wypadku, gdy powtarza się przez pewien okres czasu. Odnosnie drugiego pytania — to możliwość udzielenia takiego urlopu istnieje. Pracownik w zależności od potrzeby otrzymuje 1-3-dniowy bezpłatny urlop okolicznościowy przed terminem zgłoszenia się do właściwej jednostki wojskowej. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych konkretnymi warunkami danego pracownika, kierownik zakładu pracy może mu udzielić bezpłatnego urlopu okolicznościowego w granicach do 7 dni.

J. Zawilski, Gdańsk — Wrzeszcz — Na skutek choroby przesunięto Was do pracy odpowiadającej stanowi Waszego zdrowia, ale wynagradzanej niżej, aniżeli do tej, którą zajmowałeś. Zapytuję, jakie będziecie otrzymywać wynagrodzenie. Nie napisaliście, że choroba Wasza została spowodowana: pracą zawodową czy też innymi czynnikami. Powiadomcie nas o tym, a myśmy mogli Wam odpowiedzieć.

POMYSŁ

ARYTMOGRAF



Do figury z lewej strony wpisać poziomo 7 wyrazów o podanym niżej znaczeniu. Po odgadnięciu poszukiwanych wyrazów, wpisać do figury z prawej strony odpowiednie litery w miejsce cyfr i odczytać właściwe rozwiązanie. Rzędy czytać poziomo. Jednakowe cyfry odpowiadają jednemu wyrazowi.

Znaczenie wyrazów: 1) mała łódź wiosłowa, 2) wyspa w Zatoce Weneckiej, 3) jedna z wysp Dodekanazu, 4) prawy dopływ Wisły, 5) miasto w Zatoce Gdńskiej, 6) jedna z wysp archipelagu Małych Wysp Sundajskich, 7) cienka, nasmolowana linka.

KRZYŻOWKA

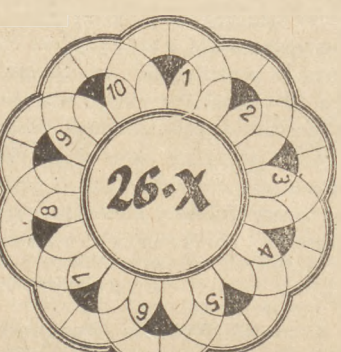
Znaczenie wyrazów: 1) port w Nor mandii (Francja), 2) inacej nabędzie (wspak), 3) wschodnia tkanka łębawna (1 mn.), 4) inacej: w komplecie kart do gry, 5) pisarz polski i ma stanu epoki Oświecenia (wspak — z tym, że pierwsze dwie litery należy wpisać w jednej kratce), 6) pierwsza litera: samogłoska nosowa, następnie: substancja, powstająca w lecie kaszalota używana jako pachnidło i kadzidło, 7) inacej: podaje komus, 8) 15, 23, 7, 12, 5 i 16 litera alfabetu, 9) wybitny niemiecki kompozytor muzyki operowej (wspak), 10) autor książki „O pochodzeniu człowieka”.

Następnie odczytując litery od 1 (w kierunku wskazówek zegara) środkowego koła, otrzymamy rozwiązanie.

ROZWIĄZANIE zadania z nr 18/40

Poziomo: 1) rampa, 4) winieta, 2) skarktyczny, 8) egzerga, 9) ankra. Pionowo: 1) rewia, 2) monokle, 3) apetyczna, 5) korozja (wspak), 7) agaty (wspak).

Za dobre rozwiązanie zadania nagrody otrzymują: 1) Halina Sierakow-



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

GEOSUJAC NA LISTE FRONTU NARODOWEGO, SPORTOWCY GŁOSOWALI ZA SZCZĘŚCIEM OJCZYZNY

SPORTOWCY polscy poszli do wyborów z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku. W czasie trwania agitacji przedwyborczej brali aktywny udział w komitetach Frontu Narodowego. Na cześć Frontu Narodowego podjęli liczne i cenne zobowiązania sportowe i produkcyjne. Zobowiązania te zostały wykonane, a niektóre z nich poważnie przekroczone. Jednym z pierwszych sportowców Wybrzeża, który oddał swój głos, był Aleksy Antkiewicz — zdobywca srebrnego medalu olimpijskiego.

Głosowałem na listę Frontu Narodowego — powiedział Antkiewicz — głosowałem za szczęściem naszej Ojczyzny, za radością jutrzejszą, za jej wspaniałą przyszłością. Głos mój oddałem na kandydatów, którzy realizują Program Wyborczy, którzy zapewnią milionom chłopów i dziewcząt możność korzystania z urządzeń sportowych. Oddając głos na listę Frontu Narodowego, wiem, że każdy dzień przyniesie wspaniały rozwój sportu polskiego, że powstanie w naszej pięknej Ojczyźnie nowe stadiony i boiska, które zapewnią się radością młodzieży. Wypowiedź czołowego sportowca Polski najlepiej charakteryzuje wolę i stanowisko szerokiej rzeszy młodzieży, która dopiero teraz w wolnej Ojczyźnie ma wielkie możliwości uprawiania sportu i podnoszenia tejżyny fizycznej.

W KALEJDOSKOPIE SPORTOWYM DOSKONAŁE WYNIKI ZAWODNIKÓW POLSKICH NA ŚLIZGACZACH

CZOŁOWI zawodnicy polscy Gajęcki i Sowa bracia Tadeusz i Wiesław Chybowski (wszyscy „Kolejarze” z Warszawy) uzyskali na ślizgaczach wyniki lepsze od oficjalnych motorowodnych rekordów świata.

Próby pobicia rekordów odbyły się w Jeziorze Beldajskim na Mazurach. Gajęcki startując na łodzi „G 7” z silnikiem „Cad” 350 ccm na dyst. 12 km., uzyskał średnią szybkość 69,20 km/godz. Jest to wynik lepszy od rekordu światowego, (ZSRR) pokonała Bykowa (ZSRR), Bruce który należy do Włocha Cassini i wyno zwyciężyła Rubcowa (ZSRR), Bykowa si 64,98 km/godz.

Wiesław Chybowski w klasie „A” na łodzi „G-6” z silnikiem „Cad” 250 ccm w biegu godzinnym przejechał dystans 33,64 km, tj. 62,30 km. Dotychczasowy rekord świata Włocha Pagliano wynosi 60,7 km.

Tadeusz Chybowski na łodzi „G-6” z silnikiem 250 ccm na dystansie 12 km uzyskał przeciętną szybkość 67,89 km/godz. Zaznaczyć należy, że ślizgacze, na których ustanowiono nowe rekordy świata, są polskiej produkcji, a konstruktorem silników „Cad” jest inż. Gajęcki.

ULICZNY WYŚCIG MOTOCYKLOWY W GDANSKU

ZAWODY, którym przyglądało się około 30 tys. widzów były jednocześnie potężną manifestacją ludności oraz wszystkich sportowców Wybrzeża na cześć Programu Wyborczego Frontu Narodowego.

Zabierając głos, motocyklowy mistrz Polski Jerzy Dąbrowski powiedział m. in.: „My, sportowcy Wybrzeża, głosując na kandydatów Frontu Narodowego, przy czyniamy się do wzmocnienia naszej niepodległości, do szczęścia i rozwoju naszej Ludowej Ojczyzny”.

W poszczególnych kategoriach biegów zwyciężyli: kat. 125 ccm — Nowaczyk (Stal Gdańsk) w czasie 32 sek., kat. 250 ccm — Stachewicz (Stal Gdańsk) w czasie 31,8 sek., kat. 350 ccm — Stachewicz w czasie 28,5 sek., kat. 500 ccm — Dąbrowski (Budowlani Gdańsk) w czasie 24 sek.

W biegu zwycięzców, w którym startowało 2 zawodników z kat. 500 ccm oraz Sowa (Budowlani), triumfował Dąbrowski w czasie 23,8 sek. przed Flakow skim 24,5 sek. i Sowa 28 sek.

MIEDZYNARODOWY TURNIEJ SZACHOWY KOBIEC W MOSKWIE

W DALSZYM ciągu międzynarodowych mistrzostw szachowych kobiet, odbywających się w Moskwie, dogrywano niedokończoną partię z I i II rundy: de Montero (Argentyna) wygrała z Karli (USA), Langos (Węgry) zremisowała z Heemskerck (Holandia), Bielowa z Heemskerck (Holandia), Bruce z Heemskerck (Holandia), Bykowa (ZSRR) pokonała Bykowa (ZSRR), Bruce który należy do Włocha Cassini i wyno zwyciężyła Rubcowa (ZSRR), Bykowa (ZSRR) wygrała z Ignatiedą (ZSRR).

Szachy

ZADANIE NR 7

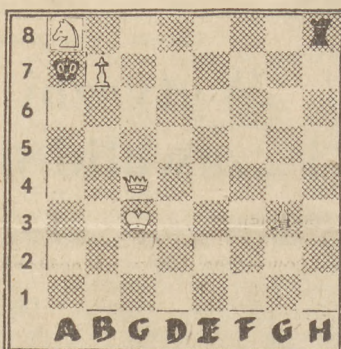
M. Wróbel

Mat w 2 posunięciach.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR-U 20

1. Weś. Se7. 2. We: e7; 1... Sf6; 2. W:f6; 1... Sh6.

Miniatura typu „biała gra”. Przed wstępem przygotowane maty na wszystkich ruchy czarnych. Wstęp zamienia jedną grę po 1...Se7. Oryginalna kompozycja.



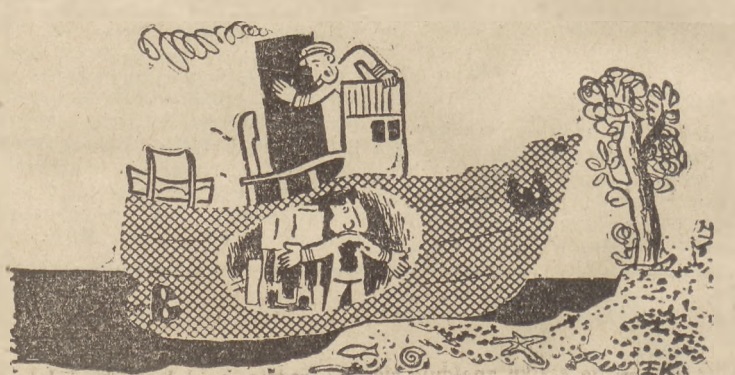
Choć młoda, bojowa drużyna bokserska CKS Polskiej Marynarki Handlowej (ZS „Kolejarz”) może już jednak poszczycić się wieloma sukcesami. Dobrze również zaprezentowała się ona w wojewódzkich mistrzostwach klasy A. Na zdjęciu: drużyna na sali treningowej w TRM w Gdyni.

UŚMIECHNIJ SIĘ

Kto ważniejszy?

Na statku sprzeciali się mechanik z nawigatorem o to, czyja funkcja jest ważniejsza. W końcu postanowiono, że mechanik przez godzinę będzie pełnił obowiązki nawigatora, a nawigator mechanika.

A oto rezultat tej próby:



NAWIGATOR: — Słuchaj, pomóż mi, bo maszyna stanęła!

MECHANIK: — Nie martw się! Już od pół godziny stoimy na miejscu.

W cieniu dolara

Glasgow, wrzesień 1952

GLASGOW jest po Londynie drugim co do wielkości miastem Anglii. Położony na północno-zachodnim wybrzeżu, stanowi m. in. centrum przemysłu okrętowego. Mieszkańcy tego miasta uparcie twierdzą, że Glasgow leży w Szkocji, a nie w Anglii i że nie są oni Brytyjczykami, lecz Szkotami. Podkreślają to na każdym kroku i niejednokrotnie gniewają się, gdy ktoś z cudzoziemców twierdzi, że znajduje się w Anglii.

Nawet przebywający na naszym statku robotnicy wyraźnie podkreślają fakt odrębności Szkocji. Gdy zauważyli wywieszony w naszej messie adres, na który rodziny w kraju mogą kierować pocztę dla załogi, natychmiast skreślili słowo „England”, zmieniając je tłustym piśmem na „Scotland”.

Samo miasto, stosunkowo nowoczesne jest jednak zaniedbane i brudne, co potwierdzają zresztą jego mieszkańcy. Jednak Glasgow, podobnie jak wszystkie większe miasta Wielkiej Brytanii, nie jest bynajmniej zaniedbane, jeśli chodzi o opiekę „zaprzężonej” Ameryki.

Już pierwszego dnia po przybyciu do portu i zejściu na ląd uderzył nas olbrzymi ruch w porcie i na ulicach miasta. Ruch ten stwarzała przebywająca tu coraz liczniejsza rzesza żołnierzy amerykańskich, którzy do tego słownia ona nowała miasto, że jego stali mieszkańcy nie mogli swobodnie się poruszać.

Gdziekolwiek spacerować, wszędzie żując gumę Amerykanie. Wszędzie kina, teatry, lokale rozrywkowe i bary, skłeny i kłoski — pełne Amerykanów. Wykupują za dolar wszystko, co tylko można dostać,

a nawet artykuły, które Anglii do stają tylko na kartki. Nie mogą swobodnie poruszać się po mieście, gdyż nawet tramwaje, autobusy i taksówki są eksploatowane przez „gości” zza Oceanu, wracamy na statek.

Tu dowiadujemy się od robotników, że od dłuższego czasu odbywa się się manewry morskie państw paktu atlantyckiego i że goszczą „chwilowo” Amerykanie, czują się tu jak u siebie w domu i nie wiadomo kiedy wyjadą. Dowiedzieliśmy się także, że nawet bez manewrów było ich tu zawsze pełno i że ten stan rzeczywiście okupacji nie wzbudza już „wśród Anglików żadnego zdziwienia”.

Widocznie rząd angielski podporządkowując swoją politykę woliom podległym wojennym z Wall Street do wielu rzeczy przyzwyczaił już swój naród. Fakt panoszenia się w Anglii żołnierzy obcego państwa, demonstracyjnie zakłócających porządek publiczny wywołał u nas fałszywe wspomnienie z okresu okupacji hitlerowskiej.

Warto dla ilustracji opisać kilka obrazków, jakie rzuciły nam się w oczy w czasie zwiedzania miasta.

Przechodząc w dniu 11 ub. m. w godzinach wieczornych główną arterią miasta, ujrzelismy np. oficera marynarki amerykańskiej leżącego na ulicy. Stwierdził, że był pijany do nieprzytomności. Przy pomocy swej towarzyszk Angielki usiłował wstać, nadmiar wypitej whisky nie pozwolił mu jednak pozostać na nogach. Dopiero przy pomocy przechodniów i zakłopotanej Angielki, wlokawano oficera „zaprzężonej” armii do taksówki.

Oficerowie i marynarze amerykańscy zabawiają się jedynie w paradowanie „amerykański” sposób.

Np. w obszernej sali dancinowej, na której stronę męską reprezentują wyłącznie marynarze i żołnierze amerykańscy, zabawa odbywa się tylko po „amerykańsku”. To znaczy, że wolno się upić do nieprzytomności, wolno co chwilę wywoływać awantury, wolno się bić stylem dowolnym, wolno zaczepiać i wulgarnie obrażać kobiety, wolno rzucać naczyniami, wolno wszystko robić, cokolwiek przyjdzie na myśl rozbawionej i „najkulturalniejszej w świecie” młodzieży amerykańskiej w mundurach wojskowych. Ludzie amerykańscy mają na prawdę dzikie pomysły. Np. po skończonej zabawie, na opróżnionej sali, amerykańscy żołnierze zdejmują buty i kopią je jak piłki, zachęcając się przy tym głośniejszymi wulgarnymi okrzykami. Ich zachowanie się wzbudza, rzecz jasna, oburzenie ludności, ale rozbawieni Amerykanie tłumaczą to sobie znów na swój sposób, mianowicie... że wzbudzają podziw u gospodarzy.

Wszystko to i wiele innych rzeczy można zobaczyć dziś w Anglii od świtu do świtu. I po prostu nie chce się wierzyć, że amerykański styl życia jest aż tak straszny. Władze angielskie mimo wyrywków natrętów zza Oceanu są bardzo uprzejme dla swych „gości” i zezwalają im na wszystko. Rzecz jasna, że konsekwencje moralne i straty materialne ponoszą i pokrywają sami Anglii. A straty te stają się z każdym dniem większe. Nie jest bowiem tajemnicą, że do Wielkiej Brytanii, przybywają ciągle nowe jednostki wojsk amerykańskich. I tak „Glasgow Herald” pisał w dniu 10 września br., że do portu przybyły nowe jednostki wojsk amerykańskich „na wypoczynek” w ilości... 36.000 żołnierzy.

Cyfra dość wymowna i wroźcą mieszkańcom Glasgow nowe ograniczenia żywności i jeszcze większe ograniczenia swobody ruchu we własnym mieście.

W swym niezależnym kraju Anglik nie może nie dostać się wygodnie do kina, a jeśli na wielu trudach to mu się wreszcie udaje, skazany jest z kolei na oglądanie smutny i pornograficzny film amerykański.

Przebywając dłuższy czas w Anglii, mieliśmy okazję szczegółowo poznać i ten problem. Nie udało się nam w żadnym kinie zobaczyć filmu angielskiego, większość to import amerykański. Wszystkie te filmy techną gangsterstwem, zbrocniem i sadyzmem. To, co nasza prasa pisze o filmach amerykańskich, nie określa jeszcze w zupełności ich bizydoty i zwrócenia, na jakie zasługują w swej treści filmy amerykańskie.

Warto jednak wspomnieć, że w czasie naszego pobytu w Glasgow kina na jednej z najłatwiejszych ulic „Cosmos” i „ABC” wyświetlały film polskiej produkcji „Ostatni etap” oraz film radziecki pt. „Unaldek Berlina”. Ilekroć przechodziłem obok tych kin, zawsze widziałem tam kolejki długości kilkuset metrów, a ludzie po prostu bili się o uzyskanie biletów.

Są jednak w Anglii ludzie, którzy to wszystko widzą i którzy kierują walką mas pracujących o uwolnienie swego kraju spod obcych wpływów i o lepsze jutro klasy robotniczej. Po raz pierwszy przekonałem się naocześnie w jakich warunkach i jakimi środkami odbywa się ta walka w Anglii. Przechodząc ulicą Paisley Road West w niedzielę dnia 7 września zauważyłem, że wszystkie boczne ulice posiadały zarówno po prawej, jak i po lewej stronie wzdłuż całej jezdni ogromne napisy zrobione kredą i wapnem. To Partia Komunistyczna zawiadamiała swych członków o zebraniu Napisy na wszystkich ulicach były jednakowe: „Communist Party-Meeting Tonight — Stanley St. 7-30 Speaker W. Laughlin”.

Innym razem widzieliśmy wzdłuż ulicy Hone Street napisy na chodnikach, ulicach i domach domagające się odjazdu Amerykanów. Napisy „Yankes go home” pojawiały się coraz częściej w miarę przybywania nieproszonych gości, mimo że władze miejskie i policja zacieśniały te napisy.

Tak reaguje lud angielski na głoność Amerykanów.

Natomiast rząd brytyjski reklamuje z całą gorliwością przygotowania do wojny i zachęca młodzież do ochotniczego wstępowania do wojska. U nas w Polsce nie potrzeba do tego reklamy. Pobór do wojska odbywa się u nas świadomie, ze zrozumieniem obywateli, dla których służba w wojsku dla obrony Ojczyzny jest zaszczytem. Tutaj natomiast trzeba używać najrozmaitszych chwytów propagandowych, trzeba kusić młodzież zaszczytami, mundurem, fantami i dolarami, bo Anglii coraz trudniej łapią się na oferty poświęcenia się w charakterze mięsa armatniego dla brudnych celów wojny imperialistycznej. Historia wojenna, wywoływana przez podległość wojennych, jest tak wielka, że można spotkać afisze i ulotki nawet tam... gdzie przechodzą wpada we własnej potrzebie. Z nachalności tej „reklamy” wynika, że lud angielski nie spieszy się zbytnio do przygotowań wojennych. Jednym z takich dowodów jest ostatni Festiwal młodzieży szkockiej, który odbył się w dniach od 27—29 września br. w Glasgow.

Założa naszego statku została zaproszona na festiwal urządzony przez Towarzystwo Przyjaźni Brytyjsko-Polskiej. Delegację naszego statku młodzież i publiczność szkocka powitała nadzwyczaj serdecznie. Po przemówieniu powitalnym zerwała się burza oklasków. Na trybunie wchodził coraz to nowi mówcy. Przemawiali młodzi i starzy, kobiety i mężczyźni, wiele braw otrzymała mowa w sutannie. Wszystkich zebranych na festiwalu cechowała jedna wola — walka o pokój i postęp społeczny. Cały plac, na którym odbywał się zgromadzenie, jak również trybuna przystrożona niezliczoną ilością niebieskich flag, na których widniał biały gołęb — symbol pokoju. Hasło „pokój” powtarzało się we wszystkich językach świata. Co chwile zbliżały się do nas grupy młodych Szkotów i Szkotek w tradycyjnych spódnicach szkockich w najrozmaitsze kraty, w białych koszulach i czerwonych krakach, prosząc o autografy, o wpisanie kilku słów do pamiętników i dokonując zdjęć.

W czasie uroczystości znalazł się

przypadkowo przy nas jeden z tych, którzy zdradził swoją ojczyznę idąc na lep wrogów Polski Ludowej. Coś pytał o kraj i jakieś miało, lecz nie miał odwagi spojrzeć nam w oczy. Pomówił z nami kilka minut i odszedł speszony tym, że nawet tu w „jego” Anglii, dla której zdradził swoją ojczyznę są ludzie — jest ich nawet bardzo dużo — którzy witają nas serdecznie, podziwiają nasze myśli, którzy łączą się z nami we wspólnej walce o pokój i postęp na całym świecie.

Delegacja nasza znajdowała się pod troskliwą opieką przedstawicieli Komunistycznej Partii Wielkiej Brytanii. Po części oficjalnej festiwalu zaproszono nas do mieszczańskiego zlotowego, gdzie mieszkaliśmy na festiwal młodzieży z całej Szkocji. Młody Szkot, którego poznaliśmy jako nauczyciela i przedstawiciela Towarzystwa Polsko-Brytyjskiego, podszedł do nas witając się ze wszystkimi. Następnie wstąpił na krzesło i głośno ożajmił nasze przybycie. Szkoci poprosili kapitana, aby przemówił do nich. Oklaskom nie było końca. Czas spędzony przy herbatce minął w przyjaźnielskiej atmosferze, wszyscy członkowie naszej delegacji musieli wpaść się do pamiętników. Pod wieczór wspólnie z uczestnikami festiwalu udaliśmy się na koncert, który zakończył drugi dzień uroczystości. Na program składały się pieśni ludowe i tańce szkockie, przy akompaniamentie instrumentów szkockich, przypominających nasze góryskie kobzy. Zegnął młodych uczestników festiwalu, życzyliśmy im owocnych osiągnięć w pracy i walce o pokój.

To, cośmy widzieli — pokojowy festiwal młodzieży szkockiej — woła milionów brytyjskich młodych pokój i walczących o pokój natchnęło nas nadzieją i dumą. Nie pomogą okrutne wojenne, nie pomogą uzbrojone na zęby jednostki wojska amerykańskiego, rozbijające się w Anglii — pokój zwycięży wojnę i w tym kraju.

J. L.
Korespondent

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Uklewskiego, Rysunki: Karłowskiego, Makowskiego

Wydawnictwo Związków Zawodowych Pracowników Żegluga RP — Wydziałowa Komunikacyjna — Oddział Morski — Redagacja Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk, Al. Wojska Polskiego nr 13. Tel. redakcji 428-34. Prenumerata kwartalna wynosi 1 zł 50 gr. półroczna — 3 zł roczna — 6 zł. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują wszystkie urzędy pocztowe oraz listonosze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego właściwego do listonosza i tj. do miejsca opłacenia prenumeraty. Druk, Gdańskie Zakłady Graficzne zam. nr 3160 W-3-10364 Pap. sat. rot. 60 g, 68 cm