

Obowiązkiem naszym

jest wzmocnienie sojuszu ze Związkiem Radzieckim. Sojusz ten to nasza siła, to puklerz naszych granic, to rękojmia naszej niepodległości, spokojnej i szczęśliwej przyszłości naszych dzieci.

(Z Programu Frontu Narodowego)

Stew

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

30 LISTOPADA 1952

NR 22 (44)

Jak jesteśmy przygotowani do pracy zimą

NA roczny cykl pracy w przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej składają się dwie podstawowe fazy: okres nawigacyjny i zimowy.

Okres nawigacyjny trwa około 9 miesięcy. Rezultaty eksploatacyjne, uzyskane przez załogi, widoczne są w ilości przewiezionych towarów. Pozostałe 3 miesiące zimowe — okres międzyzawodniczy — nie dają bezpośrednich wyników eksploatacyjnych. Toteż administracja, a nawet załogi pływające widziały na przestrzeni roku dwa odmienne okresy i nie umiały powiązać je we wzajemnej zależności. Okres międzyzawodniczy stawał się więc po prostu tzw. „sezonem martwym”. W następstwie tego żegluga rozpoczynała przeważnie ze zmniejszoną niż zaplanowaną ilością towaru, zwłaszcza holowniczego co oczywiście miało ujemny wpływ i obniżało wykonanie planów przewozowych w pierwszych miesiącach nawigacyjnych. Te błędy zacieżyły również na okresie międzyzawodniczym 1951/52. Niezabezpieczenie kadr, niedostateczne przygotowanie taboru, brak rozwiązań rytmiki ruchu — oto konsekwencje niezrozumienia wagi sezonu międzyzawodniczego. Niedociągnięcia te uwidoczniły się w przestojach taboru, wpłynęły ujemnie na rozwój nocnej żeglugi itp., a tym samym na stopień wykonania planu przewozów i na obniżenie zarobków załóg.

Jak z tego wynika, tempo pracy w miesiącach zimowych nie może ulec zmniejszeniu ani osłabieniu. Zadania eksploatacyjne 1953 r. wymagają zwrócenia szczególnej uwagi na ten okres, i to nie tylko przy dużej liczbie towarów, ale i przy dużej liczbie pływających i całej administracji. Ale by przygotować do realizacji planu przysz-

go roku przyniosły zamierzony skutek, muszą rozpocząć się już dziś, jeszcze w czasie sezonu żeglugowego.

Żegluga śródlądowa po naradzie nad planem, która odbyła się w Bydgoszczy, przystąpiła natychmiast do opracowania harmonogramu prac zimowych. Wydano w tym celu szczegółowe zarządzenia regulujące zakres tych robót. Szczególną uwagę zwrócono na przygotowanie taboru. Wstępna dokumentacja remontowa opracowana już na wszystkie jednostki. Ponadto wykonano ponad 50 proc. szczegółowej technicznej dokumentacji remontowej, reszta zaś ma być wykonana do 15 grudnia br. czyli do czasu planowanego zamknięcia nawigacji. W ten sposób została ostatecznie rozwiązana jedna z dotychczasowych stałych bolączek.

W bieżącym sezonie większość jednostek będzie naprawiana systemem gospodarczym. Będą to przeważnie drobniejsze remonty, które w stosunku do prac przekazywanych stoczniam wyniosą około 14 proc. Jest to znaczny wzrost w porównaniu z latami ubiegłymi, jednak stocznice będą jeszcze poważnie obciążone.

Ubiegłe lata wykazały, że stocznice często nie dotrzymują terminów i nie przekazują planowo remontowanych jednostek do eksploatacji. Dla zabezpieczenia rytmiczności remontów na stocznice dział produkcji Centralnego Zarządu opracował w ramach zobowiązań i wprowadza na stocznice operatywne planowanie warsztatowe. Polega ono na szczegółowych harmonogramach prac d. i. n. w kadłubach, kadłubach, mieszczących: ch i kwartałach, z uwzględnieniem harmonogramów do pływ. materiałów potrzebnych do remontu.

Stocznice rzeczne już w br. stanęły na znacznie wyższym poziomie. Np. stocznia poznańska 21 października br. zameldowała,

że plan roczny w asortymencie został wykonany. Te wyniki są rękojmią, że plan remontów żeglugi śródlądowej stocznice zrealizują w terminie.

W okresie międzyzawodniczym trzeba będzie rozwiązać szereg innych zagadnień, jak dopilnowanie jakościowego wykonania remontów, zabezpieczenie dopływu kadr fachowych, aby w nowym sezonie jeszcze szerzej rozwinęła się żegluga całodobowa. Należy w tym okresie położyć również szczególny nacisk na szkolenie ideologiczne i podwyższenie kwalifikacji zawodowych tak załóg pływających, jak i lądowych. Trzeba także zabezpieczyć dopływ masy towarowej na okres wiosenno-letni i planowo rozstawić tabor na zimowiska w miejscach zgromadzenia towaru do przewozu. Powinno się również przeprowadzić szczegółową analizę dotychczasowych doświadczeń z zakresu techniki ruchu i na tej podstawie opracować nowe metody odpowiadające zwiększonym zadaniom. Te zagadnienia winny znaleźć się w centrum uwagi administracji przedsiębiorstw, organizacji partyjnych i związkowych.

Wzblizając się do okresu zimowego, musimy pamiętać o tym, że w tym czasie jednostki pływające stanęły przed zagadnieniem pełnego wykorzystania zmechanizowanego sprzętu przeładunkowego, celu zapewnienia ciągłości przeładunków i utrzymania portu w stałej gotowości eksploatacyjnej podczas kampanii jesienno-zimowej.

W tych przygotowaniach dużą pomocą były doświadczenia ubiegłego roku, które wykazały, że nie wolno zaniedbywać żadnego odcinka, na którym na skutek mrozów czy śnieżyicy mogłaby być zahamowana praca nawet na krótki przedział czasu.

Do kampanii jesienno-zimowej muszą być przygotowane nie tylko wszystkie odcinki portów, nie tylko sprzęt, ale także i ludzie. W tym

też celu kierownictwo Zarządu Portów zorganizowało specjalne kursy, na których została przeszkolona załoga sprzętu zmechanizowanego w zakresie eksploatacyjnej i technicznej obsługi urządzeń portowych w utrudnionych warunkach zimowych. W przygotowaniach portów do okresu zimowego przyczyniła się w dużej mierze praca organizacji partyjnych i związkowych, dzięki czemu portownicy rozumieją, że troska o zabezpieczenie portu przed zimą jest sprawą nie tylko kierownictwa, ale także ich samych jako współgospodarzy. Wykazali oni również wiele inicjatyw wskazujących szczególnie zagrożone punkty i pomagali w ich zabezpieczeniu.

W chwili obecnej gotowi są na przyjęcie zimy nie tylko pracownicy portowi, ale także maszyny. Wszystkie jednostki taboru pływającego zostały wyremontowane już w ubiegłym miesiącu i przystosowane do pracy w porze zimowej. Na niektórych łodziach przeprowadzono kapitalne remonty.

Szlak wodny portu gdyńskiego zabezpieczają łodolamacz „Tytan” i wzmocniony holownik „Miroslaw”, natomiast przejście i wejście do basenów portowych w Gdańsku i drogi żeglowne tak dla statków pełnomorskich, jak mniejszych jednostek w tym porcie utrzymują w należytym porządku holowniki „Włoczek”, „Tomek” i inne. Port szczeciński obsługuje łodolamacz „Swarozyc” i „Posejdon”.

Kabiny dźwigowych w porcie gdyńskim zaopatrzone w grzejniki elektryczne i plecy węglowe o podwójnych ściankach. Ścianki zabezpieczają kabiny dźwigowe przed pożarem.

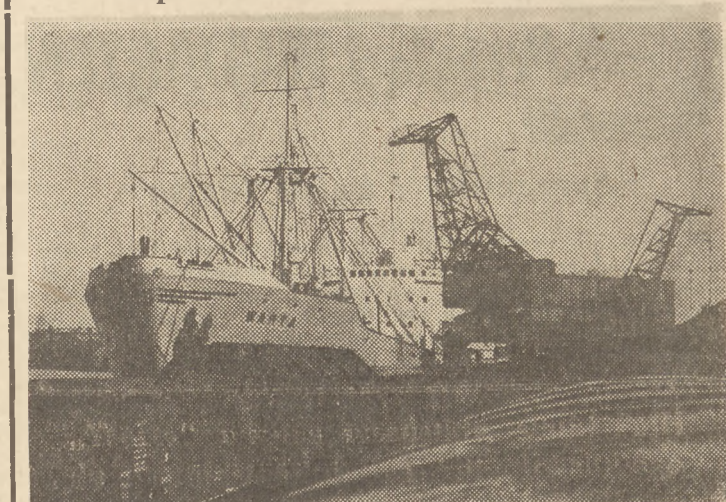
Tory kolejowe na terenie portów oraz wszystkie tory nabrzeżne oczyszczają ze śniegu specjalne pługi PKP, a zwrotnice kolejowe — brygady robotników ZPGG, zaopa-

lizowane w odpowiedni sprzęt, tj. w łopaty, kilofy oraz takie materiały, jak piasek i sól. Inne brygady Zarządu Portu uporzadkują drogi b. i. e., umożliwiając swobodny dojazd taboru samochodowego. Hydranty opatrzy przed zamrażaniem Straż Pożarna.

Mogłoby się здаwać, że wszystko jest w porządku. Są jednak niedociągnięcia. Np. kierownikom rejonów i odcinków nie wydano dotychczas odpowiedniej instrukcji dotyczącej przygotowania mniejszych obiektów portowych na okres zimy. Dachy kabin dźwigowych w Wisłoujściu przeciekają i należałoby je jak najszybciej naprawić, ponieważ niedbalstwo to zagraża mechanizmowi i utrudnia pracę dźwigowemu. Podobnie nie zatroszczono się o robotników pracujących na odsłoniętym terenie. Robotnicy ci nie zostali dotąd zaopatrzeni w ciepłą odzież ochronną, która przysłuży im w myśi układu zbiorowego. Watowane kurtki utknęły w pralni w Gdańsku. Orunii, dokąd oddano je do czyszczenia i do dziś nikt nie interesuje się ich dalszym losem, mimo że dni stają się coraz chłodniejsze.

Sprawą tą powinna zainteresować się Rada Zakładowa i kierownictwo ZPGG. Czynniki te muszą pamiętać o tym, że nie należy zadowalać się osiągnięciami, lecz jak najszybciej usunąć braki, ponieważ troska o narzędzia pracy powinna być w parze z troską o robotnika. Słuszne jest także, aby nie osłabiać swej czujności wydawaniem zarządzeń, instrukcji i okólników, ale kontrolować stale i bez przerwy, czy wszystkie odcinki pracy portowej zabezpieczyliśmy dostatecznie przed kapryśnymi zimą. Za niedociągnięcia, które jeszcze teraz ławo usuniemy, będziemy płacić zimą dezorganizacją prac przeładunkowych i niewykonaniem planów. Przeprowadzajmy więc codzienną kontrolę przygotowań.

„Warta” wzywa wszystkie statki PMH do współzawodnictwa kompleksowego



W walce o wykonanie nakreślonych planów przewozów zadań załoga motorowca „Warta” ma już poważne osiągnięcia. Dzięki świadomej postawie załogi, dbałości o statek i ładunek, stał się trocno- i wzrost kwalifikacji zawodowych każdego marynarza motorowca „Warta” wysunął się w II kwartale współzawodnictwa na pierwsze miejsce na swojej linii żeglugowej i na trzecie we flocie handlowej.

Sukces ten zmobilizował załogę do wzmocnienia wysiłku celem sprawnej i szybkiej realizacji stojących przed statkiem zadań produkcyjnych.

Głęboka analiza dotychczasowej pracy, przeprowadzona przez załogę, ujawniła szereg ukrytych dotąd rezerw. Przełamanie istniejących trudności, podniesienie na wyższy poziom socjalistycznego współzawodnictwa o o ambitne zadanie, jakie postawiła sobie cała załoga.

Godnym też czynem postanowili marynarze z „Warty” uczcić 35 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej.

W dniu 5 bm. na naradzie produkcyjnej załoga podejmując szereg zobowiązań, mających na celu obniżenie kosztów własnych, usprawnienie pracy mechanizmów, bezawaryjną pracę i zapewnienie bezpieczeństwa statku i ładunku — wezwała również załogi statków pływających na tej samej linii żeglugowej do współzawodnictwa w walce o przedterminową realizację rocznych zadań przewozowych.

W ramach podjętych zobowiązań załoga maszynowa postanowiła zmniejszyć zużycie paliwa, sntarów i wody, utrzymać maszyny w najlepszym stanie technicznym, przeprowadzać przeglądy zabezpieczające i remonty we własnym zakresie oraz współpracować w przeprowadzaniu samoremontów na pokładzie statku.

Załoga pokładowa zobowiązała się dopilnować najbardziej ekonomicznego załadunku ładunku celem jak najracjonalniejszego wykorzystania ładowności statku.

Aby nasze osiągnięcia produkcyjne były jeszcze większe — czujemy w zobowiązaniu załogi — aby stać się załogą silną świadomością, będziemy stale i systematycznie podnosić nasz poziom wyszkolenia politycznego i zawodowego. W podróży przestrzegajmy zasady niezawijania bez ważnej potrzeby do portów położonych na trasie naszej podróży. Walcząc w ten sposób o skrócenie cyklu podróży i uzyskanie oszczędności. Realizując nasze zobowiązanie pragniemy stać się przodującym statkiem i przodującą załogą naszej floty. Do współzawodnictwa kompleksowego o ty tuł przodującego statku wzywamy wszystkie jednostki PMH.

PRZODOWNICY FLOTY



W III kwartale współzawodnictwa Polskich Linii Oceanicznych zaszczytny tytuł przodownika pracy zdobył III mechanik motorowca „Waryński”, znany racjonalizator ANTONI MUSIALIK. Do poważniejszych jego osiągnięć racjonalizatorskich należy konstrukcja przyrządu do przeliczania skosów sterów olivnych do agregatów.



II mechanik z motorowca „Przyjaźń Narodów” KAZIMIERZ SYKUNA dzięki socjalistycznemu stosunkowi do pracy i dobrej postawie moralno-politycznej zdobył tytuł przodownika pracy PŁO w III kwartale br.

Utrwalać i pomnażać dorobek kampanii wyborczej

PRACOWNICY morza i żeglugi

śródlądowej zrozumieć ścisły związek, jaki istnieje między wielkim aktem wyborczym do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, a codzienną walką o wykonanie zadań transportowych, o zwiększenie zdolności przewozowej floty morskiej i rzecznej przy równoczesnym zmniejszeniu kosztów eksploatacyjnych. Świadczy o tym liczne meldunki z morza i ekspozytur Żeglugi na Odrze i Wiśle o realizacji i przekroczeniu zobowiązań produkcyjnych, podjętych do Programu Wyborczego Frontu Narodowego i ku czci XIX Zjazdu KPZR. Świadczy o tym również meldunki o zaciąganiu wart produkcyjnych dla uczczenia 35 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, jakie napłynęły w pierwszych dniach listopada ze statków „Kraków”, „Ślask”, „Olsztyn”, „Karpaty” i wielu innych jednostek żeglugi morskiej i rzecznej.

Doniosłe są wyniki czynu wyborczego. Najważniejsze efekty polityczne i gospodarcze tego patriotycznego zrywu — to pogłębienie świadomości naszych załóg. Przejawiło się to m. in. w szerokim rozwoju współzawodnictwa w oparciu o socjalistyczną opiekę nad statkiem i nowe postępowe metody pracy, zaczerpnięte z bogatych doświadczeń radzieckich towarzyszy. Objawem zrozumienia aktualnych zadań stojących przed gospodarką morską i wodno-śródlądową oraz wpływających na obowiązków był również kierunek podejmowanych zobowiązań.

Czyż nie właściwie pojęli swoje zadania marynarze z „Curie Skłodowska”, kiedy obok samoremontów zwrócili szczególną uwagę na zagadnienie systematycznego obni-

żania norm zużycia paliwa i smarów?

Czyż nie dały wzorowego przykładu troski o usprawnienie floty załogi statków „Ślask”, „Nowa Huja”, „Kościuszko” i innych, które w ramach czynu dopomogły stoczniom przy remontach, w wyniku czego jednostki te na wiele dni przed terminem weszły do eksploatacji?

Czyż załoga motorowca „Pokój” nie wyraziła gospodarskiej troski o należyty stan techniczny jednostki, postanawiając przeprowadzać przez okres całego roku we własnym zakresie wszelkie remonty bez pomocy stocznii i Remontowej Obsługi Statków?

Aktywność marynarzy, wodniaków i portowców w Czynie Wyborczym wpłynęła na wzmocnienie ich poczucia odpowiedzialności za wyniki eksploatacyjne. II Kongres Inżynierów i Techników wciągnął w większym jeszcze stopniu inteligencję techniczną do wspólnej pracy z załogami, do wspólnego przełamywania trudności i walki o nową technikę. Dzięki temu wiele statków, ekspozytur i zakładów pracy nadrobiło zaległości, przezwyciężyło „waskie gardła” i przedterminowo wykonało miesięczne, kwartałne, a nawet już roczne plany produkcji. M. in. marynarze motorowca „Warmia” włączając się w nurt zobowiązań postanowili wykonać roczny plan przewozów do dnia 15 listopada br. Dzięki ofiarnej postawie całej załogi zrealizowali swój czyn już w dniu 24 października, tj. 21 dni przed.

Wszystkie te przykłady dowodzą, że wyborcze stanowisko poważny wkład w wykonanie zadań planowych i przekraczanie przez dotrzymywanie regularności rejsów, skracanie

nie postojów w portach, częstokroć bezpośrednią pomoc brygadom portowym przy załadunku, nieustanną troskę o poziom techniczny statku i jego bezawaryjną pracę.

Także kierownictwo naszych statków i przedsiębiorstw, organizacje partyjne, związkowe i zełempowskie nauczyły się lepiej pobudzać inicjatywę i energię załóg, koncentrować swe wysiłki na najślabszych ogniwach roboty, podtrzymywać i rozwijać twórcze wnioski załogi.

Marynarze, wodniacy i portownicy zamykali w dniu 26 października, że pragną kroczyć drogą wytkniętą przez Front Narodowy. Niech więc każdy dzień i każda godzina jakie pozostały do końca roku, zostaną w pełni wykorzystane dla osiągnięcia i przekroczenia postawionych celów.

Nie wolno nam zaprzepaścić dorobku politycznego, gospodarczego i organizacyjnego kampanii wyborczej.

W tym okresie wzmoczonej aktywności wyrósł tysiące nowych działaczy Frontu Narodowego i zrodziły się nowe formy pracy politycznej i organizacyjnej. Zadaniem naszym jest utrwalenie i rozszerzenie w codziennej pracy tych wszystkich nowych metod pracy, które przyniosły ostatnio tak poważne sukcesy. Musimy dołożyć wszelkich starań, aby nie stracić nic ze zdobytych doświadczeń w dziedzinie agitacji i kontroli wykonania zobowiązań. Trzeba również zwrócić uwagę na kadry nowych działaczy. Ten aktyw należy otoczyć opieką, nie tracić go z oczu, przydzielać mu konkretne zadania.

Z wielkich zwycięstw Czynu nie wolno nam niczego uронić, ani jednej postępowej metody pracy, ani jednej nowej formy współzawodnictwa. Nie wolno pogorszyć ani jednego miernika eksploatacyj-

nego. Dorobek ten należy utrwaląć i pomnażać w codziennej walce o pełną realizację zadań transportowych wytoczonych flocie, portom i żegludze śródlądowej na rok bieżący.

Znaczący to, że administracja, organizacje partyjne, związkowe oraz aktywni gospodarze, muszą w oparciu o wnikiwą analizę i uogólnienie swoich doświadczeń z okresu Czynu Wyborczego utrzymać na stałe — drogą systematycznej, bogatszej o nowe argumenty i metody pracy politycznej z załogą — tempo wyłączonej walki o wykonanie zadań planowych. Szczególna rola przypada tu aktywnemu i odpowiedzialnemu i gospodarczemu we flocie i żegludze śródlądowej. Winien on jeszcze lepiej niż do tej pory kierować ruchem współzawodnictwa, zmobilizować załogi do podejmowania konkretnych, realnych i gospodarczo słusznych zobowiązań, tzn. takich, dzięki którym będzie nieustannie rosła moc przewozowa floty morskiej i rzecznej, przy której nie będzie marnować się patriotyczny wysiłek tysięcy marynarzy i wodniaków.

Trzeba jak najszerzej upowszechnić wśród wszystkich załóg przodujące metody pracy, nowe formy współzawodnictwa i pomysły racjonalizatorskie, jakie wyłonili się w toku Czynu Wyborczego.

Trzeba rozwijać ze wszech miar nową inicjatywę pracowników morza i dróg wodnych, która wyraża się w zaciąganiu wart produkcyjnych i w apelu załogi motorowca „Warta” ku czci 35 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Wezwanie to, które przyjęły już statki „Przyjaźń Narodów” i „Kościuszko”, jest przejawem świadomej postawy marynarzy i ich troski o zapewnienie wykonania zadań w czwartym kwartale br.

Czy zgłoszylesz
JUE
SWÓJ UDZIAŁ
w konkursie
KOLPORTAŻOWYM
Stewu?



Przegląd WYDARZEŃ

Sprzeczności wokół Tunisu

Wskutek interwencji państw azjatyckich i arabskich sprawa ucisku kolonizatorskiego imperialistów francuskich w ich protektoracie Tunisie znalazła się na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ. Wbrew nadziejom rządu francuskiego Stany Zjednoczone, szermując hasłami „anty kolonializmu” wypowiedziały się za debatą nad tą sprawą.

We francuskich kołach rządowych aż się zagotowało z oburzenia. Na rozkaz Pinay'a, ambasador francuski w Waszyngtonie Henri Bonnet, złożył ostry protest u podsekretarza stanu USA Jamesa Bruce'a. Ale jak stwierdza melancholijnie „Monde”, „rezultaty tego spotkania nie są zachęcające”, co znaczy, że waszyngtońscy panowie niezbyt przejęli się protestami swych wasali.

Stanowisko zajęte przez delegację USA podzielało jak przysłowiowe dolanie oliwy do ognia i przyczyniło się do dalszego zaostrzenia sprzeczności między imperialistami francuskimi i amerykańskimi. Wymiana zdań pomiędzy politykami i prasą obu krajów trwa. I tak np. dyplomatyczny redaktor amerykańskiej agencji prasowej Associated Press napisał artykuł, w którym zgromił Francuzów za to, że „przekładają masło nad armaty”. Dodał przy tym, że USA w swych planach nie mają co liczyć na Francję, że to polityka rządu francuskiego doprowadziła do potęgi hitlerowskiej.

Francuska prasa burżuazyjna nie pozostała dłużna. Dziennik „Combat”, nie kryjąc swego rozgoryczenia, wyrażał artykuł, w którym przypominał, że „potęgą Hitlera zbudowana została w o-

parciu o życzliwość USA wobec Niemiec i posłuszeństwo Francji wobec Londynu”. „Wdzięczność Francji za wyzwolenie jej — pisze „Combat” — które „tak drogo” kosztowało Amerykanów — osłabiona jest dziś poparciem udzielonym przez USA wczorajszemu agresorowi i interwencji amerykańskiej w Afryce Północnej, godzącej w interesy francuskie. Interwencja USA, o którą na próżno zabiegano w 1940 roku, nastąpiła do piero w 1942 roku i to z przyczyn, wśród których troska o wyzwolenie Francji nie była je dyna. Po prostu przed 1940 rokiem USA okazywały Hitlerowi zaufanie, tak samo jak obecnie, okazują je ekshiterowcom z Bonn”.

Powstaje pytanie: dlaczego Stany Zjednoczone wypowiedziały się za omawianiem tej sprawy w ONZ? Czyżby istotnie były przeciwnie uciskowi kolonizatorskiemu?

Oczywiście — nie ma o tym mowy. Kulisy interwencji amerykańskiej wyjaśnia w pełni prawniczy dziennik paryski „Aurore”. W dniu 3 bm. wołał on w rozgoryczeniu: „W postawie amerykańskiej zarysowują się wpływy tych kół i interesów, które penetrują do Maroka, a potem do Tunisu; by z czarnego kontynentu zrobić rynek amerykański. Poza rzekomym antykolonializmem ukrywa się realny business”. A więc chodzi tu po prostu o wyparcie imperialistów francuskich przez imperialistów amerykańskich. „Antykolonializm” to po prostu sztyl firmy, która od dawna zajmuje się bez litości eksploatacją.

Antyangielskie wystąpienia w Kenii

W angielskiej kolonii Kenii (Afryka Wschodnia) wprowadzono na stan wyjątkowy. Do kolonii ściągane są wojska angielskie z Bliskiego Wschodu, z Ugandy i Tanganiki. Z Colombo do brzołów Kenii skierowany został krążownik angielski.

Oddziały wojskowe i policyjne przeprowadzają oblavy i masowe aresztowania. Aresztowani zostali przewodniczący Związku Murzynów Kenii, Dżamo Kenia, sekretarz tego Związku Aczieng i dziesiątki innych wybitnych działaczy murzyńskich, w tym pięciu redaktorów pism murzyńskich.

Pisma burżuazyjne zapewniają, że wprowadzenie stanu wyjątkowego i fala aresztowań w Kenii spowodowane zostały rzezią „terroru” pewnego „tajnego stowarzyszenia murzyńskiego „Mau-Mau”, które ma „charakter antyeuropejski”. W rzeczywistości chodzi jednak o coś zupełnie innego: w Kenii odbywały się masowe wystąpienia mas pracujących przeciwko uciskowi kolonialnemu.

W Kenii panuje reżim samowoli i bezprawia. 250 tysięcy Murzynów, przebywających na

terenach wydzielonych dla Europejczyków, uważanych jest za mieszkańców nielegalnych, nie korzystających z ochrony prawa. W 1949 roku wydana została w Kenii ustawa o kierowaniu do robot przymusowych na czas nieograniczony mężczyzn — Murzynów w wieku od 18 do 45 lat. Uchwalono wtedy również ustawę, dającą władzom możliwość zakazywania działalności niewygodnych dla nich związków zawodowych i wydalenia z Kenii „niepożądanych” działaczy związkowych. Gubernator kolonii może uznać każdy strajk za nielegalny.

Antyangielskie wystąpienia w Kenii — to odpowiedź mas ludowych na imperialistyczną politykę głodu, nędzy i dyskryminacji rasowej. Wydarzenia w Kenii są jednym z dowodów na rastania ruchu narodowo-wyzwoleńczego w krajach Imperium Brytyjskiego.

Dopiero niedawno rząd angielski pospiesznie wysłał wojska do strefy Kanału Sueskiego. Dzisiaj przetrza on gorąco wojska te do Kenii. A dokąd będzie musiał przetrzącać je z Kenii?

Ofensywa Wietnamskiej Armii Ludowej

Po okresie względnej ciszy na froncie, spowodowanej długą porą podzwrotnikowych deszczów, w Wietnamie rozpoczęły się znowu zaciekle walki. Już pierwsze dni walk świadczą, że Wietnamska Armia Ludowa, podobnie jak w pierwszej połowie roku bieżącego, stale utrzymuje inicjatywę wojenną w swych rękach.

Tym razem patroli wietnamscy atakują nieprzyjaciela w rozległym rejonie Wietnamu Północnego (Bakbo), położonym między rzekami Czerwoną i Czarą i zamieszkałym przez górskie plemiona Tai.

Interwencji francuscy uporczywie starają się utrzymać ten rejon z dwóch przyczyn: po pierwsze, osłania on główne podejście do znajdującej się w ich rejon delty Rzeki Czerwonej. Rejon ten obfituje w ryż.

Po drugie, ich amerykańscy mocodawcy liczą na wykorzystanie w przygotowywanych przez nich awanturach wojennych przeciw Chińskiej Republice Ludowej ważnych linii komunikacyjnych, przechodzących przez ten rejon (w tym, linii kolejowej Hanoi-Kuinmin) i łączących

Wietnam Północny z Chinami Północnymi.

Sytuacja interwentów staje się coraz cięższa. 17 października Chińska Armia Ludowa rozpoczęła ofensywę na ważny francuski punkt oporu Ngia-lo, położony o 150 kilometrów na północny zachód od Hanoi. Na drugi dzień Ngia-lo zostało zajęte. „Utrata Ngia-lo jest największą klęską, poniesioną przez wojska francuskie w ciągu ostatnich dziesięciu miesięcy walk w Indochinach” — stwierdziła tego dnia angielska agencja Reutersa.

Na froncie północno-zachodnim formacje Armii Ludowej są już silnie ufortyfikowane stano wisko francuskie Zia-Hoi w odległości 17 kilometrów od Ngia-lo i szybko posuwają się na przód.

Dowodztwo francuskie rzuca w rejon międzyrzecza nowe jednostki wojskowe, aby wygrać tę, według wyrażenia agencji France Presse, jedną z najważniejszych bitew, jakie stoczono w Indochinach od samego początku wojny. Jednakże rozpaczy próby powstrzymania ofensywy Wietnamskich nie dają rezultatów. Wietnamska Armia Ludowa rozwija ofensywę.

Drogowskaz członka partii

W dniu 6 listopada br. została opublikowana Uchwała Sekretariatu KC PZPR w sprawie studiowania podstawowych materiałów XIX Zjazdu KPZR oraz pracy towarzysza Stalina „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR”.

Wspomniana uchwała poleca nie zwłocznie przystąpienie do studiowania tych epokowych dokumentów w sposób zorganizowany na zasadach podanych w uchwale, jako do zadania szczególnej wagi.

Uchwała ta mówi m. in.: „Studiowanie materiałów XIX Zjazdu KPZR i pracy towarzysza Stalina, przyswajanie sobie zawartego w nich bogactwa ideowego przez wszystkich członków naszej Partii i najszerzej masę pracującą, stanowiącym cennym wkładem do wychowania ideologicznego i politycznego, uzbudowania Partii, polską klasę robotniczą i cały nasz naród w jeszcze ostrzejszy orzeź do dalszej wzmocnionej walki o pokój między narodami, o postęp, o Polskę socjalistyczną”.

Olbrymym, przebogatym ładunkiem ideologicznym dla całej postępowej ludzkości są nauki zawarte w genialnej pracy wodza między narodowego proletariatu towarzysza Stalina o „Ekonomicznych problemach socjalizmu w ZSRR” oraz materiały XIX Zjazdu KPZR.

Oświecili one jak reflektorem: ogromny, niespożyty dorobek 35 lat istnienia pierwszego w świecie Kraju Socjalizmu, a szczególnie okres ostatnich trzynastu lat, w ciągu których zasłysz w świecie przemian największe od Wielkiej Rewolucji Październikowej, otwierającej nową epokę w życiu ludzkości.

Te historyczne wagi dokumenty ukazują dwie linie rozwoju współczesnego świata: linie rozwoju i potęgi świata socjalizmu i pokoju, a przede wszystkim gigantycznej osłabienia Kraju Rad — oraz linie upadku, gnicia i degeneracji obozu kapitalistycznego.

Analiza sytuacji międzynarodowej zawarta w dokumentach Zjazdu ubraja obóz pokoju do walki, budzi świadomość naszej siły, utwierdza wiarę w słuszność naszej sprawy. Ubraja ona przez to nasz naród do wytrwałej i ofiarnej pracy by Ojczyzna nasza, jedna ze „szturmu” wielkiego obozu socjalizmu i pokoju — była coraz silniejsza.

Materiały Zjazdu, ukazując nam jednocześnie obraz nieporównywalnego rozwoju Związku Radzieckiego we wszystkich dziedzinach życia i w oparciu o te osiągnięcia wytyczają drogę do budowy najsilniejszego ustroju ludzkości — do komunizmu. Dyrektywy Zjazdu w sprawie piątej pięciolatki, wynikające z podstawowego prawa socjalizmu jakim jest maksymalne zaspokojenie stałe rosnących potrzeb materialnych i kulturalnych społeczeństwa, rozciągają przed na-

rodami świata wspaniałą perspektywę, jaką niesie ludzkości socjalizm. Stają się one dla naszego narodu bodźcem do ofiarnej wytrwałej pracy w imię rozkwitu naszej Ojczyzny, do wykonania historycznych zadań, jakie przed naszym narodem stawia Program Frontu Narodowego — program budowy silnej, szczęśliwej, niepodległej i zamożnej Polski.

Materiały Zjazdu zawierają wreszcie zmieniony statut KPZR — dokument niezmiernie ważny dla wszystkich komunistów, dla wszystkich bojowników o dobro i szczęście partii, jako przewodniej siły narodu. Dokument ten jeszcze wyżej podnosi rolę, znaczenie, zadania, prawa i obowiązki członka partii. Mobilizuje więc i uczy naszą partię, każdego członka Partii ofiarności, bojowości i poświęcenia w wykonywaniu obowiązków, jakie Partia zleca.

W przemówieniu powitałym na XIX Zjeździe towarzysza Bolesława Bierut — nauczyciel i wychowawca naszej Partii i naszego narodu, powiedział: „Polska Zjednoczona Partia Robotnicza czerpie swą siłę ideową z wielkiej skarbnicy doświadczeń WKP(b), uczy się jej hartu i jej niezrównanej strategii i taktyki w walkach klasowych i w budownictwie socjalizmu. Dzięki jej kładowi, pomocy braterskiej WKP(b), polski ruch robotniczy wyrósł i stał się dziś przodującą siłą narodu”.

Z tej wielkiej prawdy płyną dla nas i na przyszłość wskazania i nauki. Tak jak Związek Radziecki jest gwiazdą przewodnią ludzkości w jej walce o wyzwolenie z kaidan ucisku kapitalistycznego, tak Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego jest przykładem i naśladownictwem dla komunistów na całym świecie, przykładem i naśladownictwem dla komunistycznych i robotniczych partii wszystkich narodów.

Dla naszej Partii, dla członków bojowego, przodującego oddziału polskiej klasy robotniczej, polskiego narodu, Partii, która wzięła na siebie odpowiedzialność za losy Ojczyzny, za wykonanie Wielkiego Programu Frontu Narodowego — przykład KPZR, przykład jej walki, jej komunistycznej nieustępliwości w walce z wrogiem, ofiarności i poświęcenia w pracy, zmierzającej do urzeczywistnienia ideałów proletariackich — jest szczególnie ważny i cenny. Twórcze stosowanie doświadczeń KPZR w naszej pracy ułatwia pokonywanie trudności, uczy wyboru właściwych dróg postępowania, cementuje i wzmacnia jedność naszych szeregów — granitową podstawę, nieodzowny warunek zwycięstwa. I dlatego tak ważnym dla członków Partii jest szczególnie poznanie nowego statutu KPZR, tak niesłychanie ważnym jest poznanie obowiązków, jakie nowy statut nakłada na każdego członka KPZR.

Towarzysz Bierut mówi o nowym statucie KPZR, że jest on „wzorem ofiarności, bojowości, najwyższego oddania wielkiej sprawie i wielkiej idei, która głosi przodującą naukę społeczną — marksizm-leninizm”.

A jak zostały ujęte zadania i obowiązki członków tej pierwszej w świecie proletariackiej „szturmuwej brady?”

Zacytujmy wyjątki z trzeciego punktu statutu:

„Członek partii jest obowiązany: ze wszelkimi siłami jednoci partii...”

...być aktywnym bojownikiem o wykonanie uchwał partii...”

Bierny i formalny stosunek komunistów do uchwał partii osłabia zdolność bojową partii i dlatego jest nie do pogodzenia z pozostawaniem w jej szeregach; być wzorem w pracy... ze wszelkimi siłami i umacniać społeczna własność socjalistyczną, jako świętą i nieetykalną podstawę ustroju radzieckiego; codziennie umacniać więź z masami, w porę reagować na pragnienia i potrzeby ludu pracy, wyjaśniać bezpartyjnym masom sens polityki i uchwał partii... pracować nad podniesieniem poziomu swego oświatowania, nad opanowaniem podstaw marksizmu - leninizmu;

przestrzegać dyscypliny partyjnej i państwowej... rozwijać samokrytykę i oddolną krytykę, ujawniać braki w pracy i walczyć o ich usunięcie, walczyć przeciwko pomyślności na pokaz i upajaniu się sukcesami w pracy.

Tłumienie krytyki jest wielkim złem. Ten kto tłumii krytykę, zastępuje ją efekciarstwem i wychwalaniem, nie może znajdować się w szeregach partii...

Członkowi partii nie wolno zatajać złego stanu rzeczy, zamykać oczu na niewłaściwe postępowanie, wyrządzające szkodę interesom partii i państwa...

Członek partii jest obowiązany: „być szczerym i uczciwym wobec partii, nie dopuszczać do zatajenia i wypaczenia prawdy...”

przestrzegać tajemnicy partyjnej i państwowej, zachowywać tajemnicę polityczną...

...nieugięcie realizować wskazania partii o właściwym doborze kadr według ich kwalifikacji politycznych i fachowych. Naruszenie tych wskazań, kierowanie się w doborze pracowników względami kumoterstwa, sympatii osobistej, ziomkostwa lub pokrewieństwa jest nie do pogodzenia z pozostawaniem w partii”.

Jakże jasne, proste, głębokie i surowe są te stalinowskie słowa o obowiązkach członków partii, budujące komunizm. Jakże głębokiej prawd uczą one członków PZPR, nas wszystkich pracowników morza i cały naród polski.

Jak ostro i jasno ukazują nam nasze obowiązki wobec Partii i wobec naszego narodu.

Szczególnie dla nas, członków partii marynarzy, portowców, pracowników morza, stale, codziennie stykających się w swej pracy i odzwyczajających nacisk imperialistycznego, zgnilego, zatrutego świata kapitalistycznego — są one świetlanym drogowskazem.

Mówią nam te jasne, surowe słowa, że honor i zaszczyt pozostawania w Partii należy się słusnie tylko tym, którzy ponad wszystko ukończą! ideały, o które walczy Partia, którzy są prawdziwymi bojownikami o wieloletnie w życie uchwały i dyrektywy Partii. Miejsce w Partii jest tylko dla tych, którzy pracą, swą postawą moralną są wzorem dla otoczenia, dla tych, którzy z całym sercem wiążą swą pracę z pracą kolektywną, wnikaia w troski i potrzeby ludu pracy, którzy uczą się nieustannie i uczą innych.

Miejsce w Partii jest dla tych, którzy przestrzegają dyscypliny partyjnej i państwowej, dla których krytyka i samokrytyka jest codziennym orężem w walce o usuwanie zła, w walce o poprawę stylu pracy. Ze nie może być w Partii ten, kto zataja wobec niej prawdę, kto jest nieszczerzy i nieuczciwy wobec Partii. Uczy nas statut niezwykłej KPZR czujności na wszelką penetrację wrogów. Jest to szczególnie doniosłe dla nas — marynarzy Polski Ludowej, robotników portowych i pracowników morza. Uczy nas Statut Wielkiej Partii, że przestrzeganie tajemnicy partyjnej i państwowej i zachowanie czujności politycznej w sprawach partyjnych, państwowych i zawodowych jest świętym obowiązkiem i że wszelkie uchylenie się i uchylenie temu nakazowi jest równoznaczne z postawieniem się w obliczu wrogów, nie da się pogodzić z pozostawaniem w szeregach Partii.

Uczy nas Statut Wielkiej Partii Lenina — Stalina uczciwość i sumienność w doborze kadr, gdzie jedynym kryterium jest oblicze polityczne i kwalifikacje zawodowe pracownika, a nie względy koleżeńskie czy kumoterstwo, czy ziomkostwo, że wszelkie wypaczenia w tym zakresie nie dadzą się pogodzić z pozostawaniem w szeregach Partii.

Te wielkie prawdy Statutu przodującego oddziału międzynarodowego proletariatu — muszą się stać dla całej naszej Partii, a w szczególności dla członków Partii skierowanych na bojowy, morski odcinek naszego frontu — drogowskazem i kompasem postępowania na codzień, skarbnicą, z której pełnymi garściami powinniśmy czerpać siłę, podnosić nasz poziom moralny, pogłębiać zrozumienie wielkiej godności członka partii.

WYBORY, KTÓRE NIC NIE ZMIENIŁY

walo z głosowania. Tak niski procent liczby głosujących, tłumaczy się nie tylko daleko idącymi ograniczeniami prawa wyborczego i dyskryminacją rasową, ale i faktem, że powyższy procent wyborców stracił zaufanie do wiodących rejs w życiu politycznym Stanów Zjednoczonych partii i przywódców, partii i przywódców będących narzędziem jednej i tej samej Wall Street.

Zwycięstwo Eisenhowera zawdzięcza republikanie rozczarowaniu wyborców do Trumana i partii demokratycznej, do rządu, który rozpoczął wojnę w Korei, który dał początek całej agresywnej awanturze polityce Stanów Zjednoczonych po drugiej wojnie światowej. Oglupienie i zdeorientowanie przez krzykliwą kampanię, przez „pokojowe obietnice”, wyborcy ci wyrażili swe niezadowolenie z dotychczasowej polityki, odwracając się od partii Trumana i wpadając w sieć drugiej partii, która prowadziła samą politykę Wall Street. I tak samo, jak poprzednia, nazajutrz po wyborach rzucił na śmietnik wszelkie obietnice, którymi hojnie szafowała w czasie kampanii wyborczej.

Burżuazyjny dziennikarz Walter Lippmann zmuszony był przyznać na łamach „New York Herald Tribune”, oceniając kampanię wyborczą: „Była to szpetna kampania... Co na Boga, dzieje się z nami? Co spowodowało, że nasze życie publiczne zostało tak pozbawione pod staw?”

„Podstawy” te, czego nie mówi już Lippmann — tuba Wall Street — to program polityczny, który mógłby przemówić do narodu, który wskazywał mu jakieś wyjście z impasu. Takiego programu nie mogła wysunąć żadna z obu konkurujących partii, których podstawą jest program wielkiego kapitału, program przygotowań i awantur wojennych.

Program zgodny z interesami nie

ce wyborcze i dalszą realizację polityki Trumana przejął w swe ręce Eisenhower. Lecz chociaż jednakowe są cele obecnej i poprzedniej partii rządzącej, to jednak istotnie zmieniły się warunki, w których obejmują Eisenhower władzę. Nawet zdaniem komentatorów burżuazyjnych natrąli on na większe jeszcze niż Truman trudności w realizacji wojennych planów Wall Street. Zarówno we własnym kraju, gdzie rosnąć będzie niezadowolenie w miarę narastania kryzysu, jak i na zewnątrz, w miarę zaostrowania się sprzeczności w łonie bloku atlantyckiego, w miarę narastania walki narodów świata przeciw planom amerykańskiego imperializmu.

Przebrzmiały oszukawcze obietni-

ce wyborcze i dalszą realizację polityki Trumana przejął w swe ręce Eisenhower. Lecz chociaż jednakowe są cele obecnej i poprzedniej partii rządzącej, to jednak istotnie zmieniły się warunki, w których obejmują Eisenhower władzę. Nawet zdaniem komentatorów burżuazyjnych natrąli on na większe jeszcze niż Truman trudności w realizacji wojennych planów Wall Street. Zarówno we własnym kraju, gdzie rosnąć będzie niezadowolenie w miarę narastania kryzysu, jak i na zewnątrz, w miarę zaostrowania się sprzeczności w łonie bloku atlantyckiego, w miarę narastania walki narodów świata przeciw planom amerykańskiego imperializmu.

„Trybuna Ludu”



„Sojusznicy” w Norwegii

W czasie odbywających się niedawno manewrów „armii atlantyckiej” amerykańskie i kanadyjskie okręty wojenne zawinęły do portów norweskich, aby „pomóc” Norwegom przed inwazją domniemanego „wroga”.

„Sojusznicy” zachowywali się w Norwegii tak „skromnie”, że nawet burżuazyjna prasa norweska nie mogła przemilczeć tej wizyty.

Miasto Narvik, w którym zarzucił kotwicę krążownik „Quebec”, opanowane zostało faktycznie przez rozpasaną tłuszcę „sojuszników” marynarzy.

wszystko, co popadło im w ręce, tłukił szubry, by ograbić wystawę sklepowe. Spłodowali nawet kiosk należący do Czerwonego Krzyża. Korespondent dziennika „Freiheten” podaje, że właściciele restauracji w Narviku musieli pozostawić na trzy spusty swoje zakłady, aby bodaj częściowo uratować od grabieży i zniszczenia resztę inwentarza.

„Łofoten Folkeblad” pisze z ironią: marynarze kanadyjscy „wypoczyli” wiele rowerów należących do miejscowej ludności, a potem wrzucili je do morza.

Mieszkańcy bali się ukazywać na ulicach, gdyż nożowcy z „sojuszników” słałków urządzali awantury i bójki. Mamy nadzieję, że mieszkańcy tego „szczęśliwego” miasta, które „sojusznicy” złożyli wizytę, długo ją będą pamiętać.



Załoga parowca „Narwik”, w III kwartale współzawodnictwa zajęła ponownie pierwsze miejsce wśród statków PŁO. Osiągnięcie to zawdzięczają marynarze tego statku kolektywnemu wysiłkowi całej załogi w walce o wykonanie zadań transportowych.

Jak organizacja partyjna tankowca „Sergo” dopomaga do wykonania zadań statku

Załoga radzieckiego tankowca „Sergo” jeszcze przed wyjściem statku starannie przystąpiła do dalekiego rejsu. Zadanie było odpowiedzialne. Trzeba było politycznie zabezpieczyć jego wykonanie. Skrupulatnie opracowano plan pracy partyjno-politycznej w czasie rejsu. Utworzono dwie grupy partyjne — załogi maszynowej i pokładowej. W czasie rejsu przeprowadzono zebranie sprawozdawczo-wyborcze i wybrano nową egzekutywę.

Jak przedstawiała się praca partyjna na statku? Na początku rejsu zebrania partyjne odbywały się rzadko. Było ich bezspornie za mało. Miało to ujemny wpływ na całe życie organizacyjne partyjne, na aktywność komunistów. Dyscyplina pracy nie była na poziomie. Zdarzały się wypadki naruszenia regulaminu służbowego, przeważnie ze strony młodych członków załogi. Nowa egzekutywa energicznie przystąpiła do usunięcia tych niedociągów. Decyzja sprawozdawczo-wyborczego zebrania partyjnego stanowiła dla egzekutywy swego rodzaju program pracy.

Przed wszystkim zaczęto częściej organizować zebrania partyjne, gdyż niezbędne było silniejsze zespolenie organizacji partyjnej i podjęcie przodującej roli przez komunistów na statku. Zebrania otwarte pomogły zacieśnić współpracę organizacji partyjnej z aktywnym bezpartyjnym.

Żywy przebieg miało na zebraniach partyjnych omawianie takich zagadnień, jak rola komunistów w produkcji i w wychowaniu marynarzy, zadania organizacji partyjnej w rejsie. Komunisty postawili cenne wnioski, które przezwyciężyli się do ożywienia życia partyjnego na statku i do wykonania zadań, stojących przed załogą.

Członkowie partii stanęli na czele socjalistycznego współzawodnictwa. Słowem i licznymi przykładami w pracy pobudzali oni załogę do przezwyciężenia trudności, do ścisłego wykonania zadań. Jedno z przeżyć było szczególnie ciężkie. Organizacja partyjna statku zwróciła się z apelem do załogi maszynowej i pokładowej o jeszcze staranniej spełnienie wachty i oszczędzanie każdej minuty czasu. W pogotowie była brigada remontowa, aby niezwłocznie naprawić defekty, jakie mogłyby powstać w maszynach. Na wniosek tow. Szanidze zorganizowano mycie zbiorników, aby bez straty czasu statek był gotowy do wyładunku.

Zarówno komsomolska jak i związkowa organizacja aktywnie pomagały organizacji partyjnej w mobilizowaniu załogi do pokonywania wszystkich trudności. Sekretarz komsomolskiej organizacji tow. Baklanow umiejętnie rozwinął pracę wśród młodzieży. Przewodniczący statkowego komitetu tow. Tołstuchin poruszył szereg ważniejszych zagadnień, które omówiono na ogólnych zebraniach załogi. Na jednym z takich zebrań na wniosek komsomolca tow. Fiodorowa zawarta została umowa o socjalistycznym współzawodnictwie z robotnikami portów wyładunku. Pomogło to skrócić wyładunek statku.

Organizacja partyjna starała się wzbudzić w każdym członku załogi poczucie odpowiedzialności za wykonywaną pracę, poczęcie koleżeńkiej solidarności i wzajemnej pomocy.

W czasie rejsu nasz statek holował motorowiec „Korsakow”. Był szorn, nasi marynarze zauważyli, że na motorowcu przetarła się linna, biegnąca wokół holowanego statku. Wówczas bosman tow. Szanidze wraz z kilkoma marynarzami wykonali szybko drugą linę i przekazali ją „Korsakowi”. Holowanie zakończono pomyślnie.

Walcząc o wzmocnienie dyscypliny pracy, niemało było kłopotu z młodzieżą. Cała bieda w tym, że wśród naruszających regulamin służby byli również komsomolcy. Trzeba było prowadzić zmuszoną codzienną pracę wychowawczą, wyjaśniając regulamin obowiązujący w flocie. Kłótnia pomogła poprawić się komsomolcom Ulianiczowi, Czanoskiemu, Salczence i Docence. Zostali oni wzorowymi marynarzami.

Z polecenia egzekutywy poszczególni komunisty często brali udział w zebraniach komsomolskich, występowali w dyskusji i kierowali nią. Była to praktyczna pomoc w pracy organizacji młodzieżowej. Szczególnie dużo uwagi poświęcili wychowaniu młodzieży komunistów tow. Nowikow, Dubiński, Minosjanc, Iszczenko, Pulia i Szanidze.

Do skutecznego wykonania zadań w niemałym stopniu przyczyniła się działalność kolektywu agitacyjnego. Agitatorzy statku regularnie przeprowadzali grupowe i indywidualne rozmowy wśród marynarzy. Praca agitacyjna skierowana była na wyjaśnienie obowiązującego w flocie regulaminu, na większe staranność w pracy, na walkę o bezawaryjne pływanie. W czasie rejsu wyróżnili się szczególnie młodzi agitatorzy tow. Krupidor i Niedodara.

Niemała rolę w pracy wychowawczej odegrały odczyty. Ich tematyka była z góry zapowiadana. Dla samokształcenia marynarzy duże znaczenie posiadały odczyty o położeniu geograficznym, ekonomicznym i ustroju politycznym tych krajów, obok których przepływał statek.

Miesięczne plany organizacji partyjnej rozpatrywano uprzednio na posiedzeniach egzekutywy, a następnie przenoszono na ogólne zebrania do zatwierdzenia. W planach konkretnie wzniesione były terminy i osoby, odpowiedzialne za przeprowadzenie tych czy innych zadań. Egzekutywa regularnie informowała komunistów o przebiegu wykonania planów i uchwalała podejmowane na zebraniach. Jeśli jakaś uchwala nie była wykonana, z planu wykreślano ją i wydawano odpowiednie polecenia.

Wszyscy członkowie partii otrzymali w czasie dalekiego rejsu zlecenia partyjne. Dając te czy inne zlecenia egzekutywa brała pod uwagę kwalifikacje towarzyszy. Tak na przykład przy wyborze propagandyśtów brano pod uwagę nie tylko wykształcenie, lecz także i umiejętności właściwego przedstawiania sprawy słuchaczom. Przy rozpatrywaniu kandydatur na organizatorów grup partyjnych kierowano się organizacyjną zdolnością ludzi i ich autoritetem wśród załogi.

Egzekutywa tak układała swoją pracę, aby udzielić jak największej pomocy kierownictwu statku, organizacji komsomolskiej i związkowej, aby z każdym dniem coraz bardziej zacieśniać więź z załogą.

Marynarze tankowca „Sergo” z honorem wykonali wszystkie i odpowiedzialne zadanie, postawione przez partię i rząd.

(Z „Morskiej Floty” opracował H. S.)

W sprawie współzawodnictwa oszczędnościowego i rozrachunku gospodarczego w PMH

W artykule pt. „O rozwój współzawodnictwa oszczędnościowego w PMH” zamieszczonym w nrze 18 „Steru” poruszyliśmy zagadnienie współzawodnictwa oszczędnościowego o obniżkę kosztów własnych w oparciu o rozrachunek gospodarczy na statkach PMH.

W związku z tym otrzymaliśmy wyjaśnienie z CZ PMH, które publikujemy w całości.

W chwili obecnej rozrachunek gospodarczy w flocie jest wprowadzany w formie uproszczonej, zrozumieliśmy i najłatwiejszej do przyjęcia na statkach. Ta forma została dyktowana doświadczeniami roku ubiegłego, kiedy wprowadzenie rozrachunku gospodarczego w formie szerokiej, obejmującej od razu wszystkie składniki kosztów, spotkało się z niepowodzeniem. Był to sygnał, że zagadnienie rozrachunku gospodarczego, jako nowe w naszej flocie, wymaga pewnego okresu dla spopularyzowania wśród załóg statków i dość poważnej pracy politycznej. Tym więc tłumaczy się fakt, że w chwili obecnej w pierwszej fazie wprowadzenia rozrachunku gospodarczego stosujemy najprostszą formę obserwacji kształtowania się kosztów przez badanie ich od strony ilościowej, a nie wartościowej.

Kierując się możliwością praktycznego wprowadzenia rozrachunku gospodarczego na statki PMH w czasie odbywanych podróży wprowadziliśmy na początek bieżącą obserwację najważniejszych i najłatwiejszych do ustalenia składników, a mianowicie:

- 1) wydajności pracy zbiorowej załogi, wyrażającej się wskaźnikiem procentowego stosunku zużycia dla normalnych prac eksploatacyjnych nadgodzin do roboczogodzin obowiązkowych,
- 2) zużycia materiałów pędnych (bunkru, olejów, smarów) oraz wody — w stosunku do ustalonych norm,
- 3) szybkości eksploatacyjnej oraz oszczędności lub strat czasu w stosunku do założenia zadania planowego jako zbiorowego wyniku wysiłku załogi działów maszynowego i pokładowego.

Dlaczego ograniczyliśmy się do tych podstawowych elementów? Kształtowanie się kosztów na tych odcinkach zależne jest bowiem od bezpośredniego wysiłku samej załogi i dlatego w pierwszym etapie prac nad wprowadzeniem rozrachunku gospodarczego uwzględniamy przede wszystkim składniki. Ten rodzaj rozrachunku ujmuje także najważniejsze źródła powstawania kosztów, nie wyczerpując jednak na razie wszystkich możliwości oszczędzania, jakie istnieją na statkach, stanowi więc etap przygotowawczy do wyższej formy rozrachunku.

Dalszymi składnikami przewidzianymi do stopniowego włączenia ich do rozrachunku gospodarczego są z kolei materiały rozchodowe, żywność i samoremonty.

Przyjęcie się i dotarcie we flocie tej uproszczonej formy rozrachunku gospodarczego umożliwi nam akcję następną, którą będzie przedstawianie sposobu ilustrowania działalności statku od strony ilościowej na wartościową już przy pomocy wskaźników ekonomicznych.

Dalsza planowa akcja przy wprowadzeniu rozrachunku gospodarczego na statki PMH — to bardziej szczegółowa jego rozbudowa. Obecnie założenia ustalają obserwacje zużycia materiałów i wyników oszczędności tych materiałów łącznie dla całej załogi w stosunku do doby, w dalszej jednak fazie przewidujemy rejestrację zużycia i oszczędności zarówno w ilości jak i wartości na poszczególne wachty, a nawet członków załogi. Jednak zorganizowanie rozrachunku gospodarczego na tej szerokiej płaszczyźnie uwarunkowane jest ustaleniem właściwych norm zużycia tak materiałów pędnych jak i rozchodowych oraz żywności. Konieczne jest również opracowanie metody rejestrowania samoremontów, jednego z najważniejszych źródeł oszczędnościowych.

Dlatego też w oparciu o doświadczenie i obserwację równoległą z akcją wprowadzania rozrachunku gospodarczego przeprowadza się sprawdzanie i kontrolowanie norm materiałowych. Jeżeli chodzi o normy paliwa, to do 1951 roku nie było w PMH komórek administracyjnych, która zajmowałaby się tym problemem. Istniało wprawdzie normowanie paliwa i przed tym terminem, ale było ono oparte na wzorach kapitalistycznych, a tym samym dalekie od doskonałości. W roku 1951 zostały utworzone w poszczególnych przedsiębiorstwach, a potem i w Centralnym Zarządzie komórek gospodarki cieplnej, które od samego początku swej działalności zajęły się normowaniem paliwa. Opracowanie tych norm dla specyficznych warunków pracy maszyn na statkach, nie jest sprawą ani łatwą, ani dającą się rozwiązać w ciągu jednego kwartału czy nawet roku. Zużycie paliwa na statku zależy bowiem od tak wielu czynników, że dla opracowania ścisłych i sprawiedliwych norm dla kilkudziesięciu statków potrzeba setek prób, przeprowadzonych w różnych warunkach pracy i różnych okolicznościach służby na morzu.

Ten okres prób mamy już za sobą i możemy przystąpić do opracowania norm. Prace te prowadzone są z całą intensywnością. Nowy sposób normowania będzie wprowadzony tytułem próby już w bieżącym kwartale, a będzie obowiązywał od 1 stycznia 1953 r. wszystkie jednostki pływające. Normy te będą oparte na obliczeniach godzinowych i będą uwzględniały wszystkie możliwe do uchwycenia poprawki, jak szybkość ładunek, wartość opałowa bunkru itp.

Zagadnienie rozrachunku gospodarczego jako podstawa do oparcia zbiorowego i indywidualnego współzawodnictwa oszczędnościowego oraz normowania zużycia materiałów pędnych i innych są odczuwane przez Centralny Zarząd PMH szczególnie troskliwie jako najważniejszą metodę socjalistycznej gospodarki w naszej flocie.

Od redakcji: A jakie stanowisko wobec wniosków i wskazań zawartych w artykule załogi Związku Zawodowy Pracowników Żegluga?

Podniesienie gotowości technicznej floty zależy od nas samych

NACZELNYM zadaniem Pionu Technicznego PMH jest troska o utrzymanie floty na takim poziomie technicznym, który gwarantowałby stałą gotowość techniczną statków do wykonania zadań eksploatacyjnych, tj. aby ładunek nie czekał nigdy na statek. Realizacja tego zadania zapewni wykonanie planu transportowego floty i pozwoli wydziałom eksploatacyjnym na planowanie dodatkowych przewozów.

W pierwszej połowie br. Polska Marynarka Handlowa wykonała plan przewozów w 109,4 proc. Podobnie pomyślnie zapowiada się wykonanie planu II półrocza. Niświadczy to jednak, że wszystkie możliwości zostały wyczerpane. Gdybyśmy bowiem utrzymali pełną gotowość techniczną całej floty PMH, moglibyśmy wykonać w pierwszym półroczu o 42 miliony tonomil więcej. Równa się to trzem rejsom statku wielkości 10.000 TDW na trasie Gdynia — Lulea. Ten przykład daje nam wyraźny obraz naszych strat, wskazując jednocześnie do czego winniśmy dążyć w roku przyszłym na odcinku technicznym.

Plan PMH na rok 1953 jest mobilizujący i przewiduje znaczne zwiększenie przewozów towarowych. Do wykonania jego włożymy dużo wysiłku. Nie znaczy to jednak, że będzie to górna granica mocy przewozowej naszej floty. Nie powinniśmy zadowolić się jedynie wykonaniem tego planu. Możliwość bowiem na szczeblu floty są znacznie większe i tylko od nas samych zależy, czy wykryjemy, wykorzystamy i uruchomimy istniejące rezerwy dla wykonania planów z nadwyżką.

Trudności, jakie napotkamy w roku 1953 przy realizacji planów PMH, będą wymagały od nas skupienia uwagi, energii i ofiarności dla przełamania napotykaných przeszkód. Imperialem w dalszym ciągu stoją dyskriminacje floty m.in. na odcinku technicznym. Wiemy, jakie trudności mamy z zaopatrzeniem materiałowym, jak kosztowne i powoli wykonywane są remonty naszych statków na stocznich zagranicznych, jak niechętnie zaopatrywane są statki nasze w materiały

techniczne. To są fakty, a z tych faktów łatwo wyciągnąć wniosek: „Musimy na każdym odcinku naszych potrzeb uniezależnić się od państw imperialistycznych.”

Również w kraju mamy poważne trudności tak na odcinku zaopatrzenia, jak i remontów. Ale są to trudności do pokonania. Szeroko stosowana przez załogi oszczędność materiałów rozchodowych, pędnych i przedmiotów inwentarza oraz stosowanie materiałów zastępczych pozwoli nam w dużej mierze uniezależnić się od zagranicy na odcinku zaopatrzenia.

Podlegające dyscyplinie technicznej w zakresie obsługi maszyn i urządzeń, ich konserwacji i remontów, rozwijanie klerunkowej racjonalizacji oraz samoremontów, dalsze upowszechnianie postępowych form współzawodnictwa, mających na celu podniesienie gotowości technicznej statku, w dużej mierze a na wet całkowicie uniezależni nas od stocznich zagranicznych i na tym odcinku.

Załogi wielu statków rozumieją trudność wynikającą z szybkiego rozwoju naszej floty już w końcu ub. r. rozpoczęły walkę o zmniejszenie zapotrzebowania na remonty bieżące wykonywane przez bazy remontowe. Jako przykład mogą posłużyć statki: „Piast”, „Mickiewicz”, „Kiliński”, „Lewant”, „Kolno”, „Narocz”, „Karpaci” i „Generał Walter”.

Załogi tych statków rozwinęły i pogłębiły socjalistyczną opiekę nad mechanizmami, która dała w efekcie poważne zmniejszenie ogólnych potrzeb remontowych. Podejmowano również zobowiązania, mające na celu zredukowanie do koniecznego minimum remontów bieżących zlecanych bazom remontowym. Zapotrzebowania tych statków na pomoc warsztatów lądowych zmniejszyły się wydatnie w pierwszym trzech kwartałach br. nie przekraczając średnio 2.000 roboczogodzin na jednostkę.

Są jednak jeszcze statki, których kierownictwo i aktywni związkowcy nie umieją zmobilizować załóg do podjęcia takich zobowiązań. Statki: „Czech”, „Bałtyk”, „Wrocław”, „Nysa” stale zwracają się o pomoc

do warsztatów lądowych i to często nawet z drobnymi naprawami. Przykładem tego jest statek „Czech”, którego naprawy w br. pochłonęły 16.500 roboczogodzin.

Aby w roku 1953 zmniejszyć trudności remontowe, wszystkie załogi statków PMH winny podjąć zobowiązania wykonywania remontów bieżących we własnym zakresie, przystępując równocześnie do długofalowego współzawodnictwa między statkami na tym odcinku. Jednocześnie należy rozwijać akcję socjalistycznej opieki nad mechanizmami, która pozwoli na podniesienie ich stanu technicznego.

Jest to poważne zadanie, gdyż zredukowanie w 1953 r. o 10 proc. zaplanowanej puli na remonty bieżące pozwoli nam np. na przeprowadzenie kapitalnego remontu jednego statku typu „Soldek”.

Administracja techniczna ma tu również szerokie pole do działania. Powinna ona odpowiednio opracować i stale korygować normy techniczne zużycia materiałów oraz szeroko stosować normalizację przedmiotową. Nie wolno też zapominać o opracowaniu listy materiałów zastępczych na miejsce deficytowych i trudno osiągalnych. Należy także dbać o właściwy dobór te matyki racjonalizatorskiej oraz planowe kierowanie samoremontami i socjalistyczną opieką nad mechanizmami. Trzeba również szerzej korzystać z osiągnięć floty Związku Radzieckiego. Metody pracy załóg takich statków, jak „Akademik Krylow”, „Moskwa”, „Miczurin” i wiele innych winny być analizowane i przenoszone do naszej floty jako trwałe wzory dla wszystkich załóg.

Spełnienie tych wszystkich wskazań da z pewnością dobre rezultaty, które wpłyną dodatnio na gotowość techniczną naszej floty oraz zmniejszą zapotrzebowania na remonty i materiały.

M. GĄSIOROWSKI

ZWYCIEŻCY III ETAPU

W rozwijającym się współzawodnictwie pracy w Polskiej Marynarce Handlowej, załogi coraz bardziej świadomie stosując nowe metody pracy, walcząc o podniesienie zdolności eksploatacyjnej swoich jednostek, o racjonalne wykorzystanie czasu pływania i postoju w portach, o stały postęp techniczny, o lepsze kwalifikacje zawodowe i wzrost uświadomienia społecznego-politycznego.

W III kwartale współzawodnictwa pracy we flocie, w walce o przodujące miejsce wśród jednostek PŁO, po raz drugi odnotowała zwycięstwo załoga parowca „Narwik”, utrzymując tytuł przodującego statku. W trudnym i długotrwałym rejsie, jaki odbył statek w ostatnim okresie, marynarze przykładnie spełnili swe obowiązki. Wykazali dużo hartu i umiejętności w pracy zawodowej, jak również dobrą podstawę moralno-polityczną.

Załoga motorowca „Piast” zajęła drugie miejsce. Marynarze tej jednostki wyróżnili się w do brze zorganizowanej pracy, wykonywanej wg planów rejsowych, postojujących i dziennych. Obowiązki oni troskliwą opieką mechanizmami i urządzeniami statku we oraz przeprowadzali samoremonty. Trzecie miejsce zdobyła załoga motorowca „Warta”. Dalsze miejsca zajęły: „Przyjaźń Narodów”, „Hel”, „Waryński”, „Warmia” i inne.

W współzawodnictwie indywidualnym zaszczytny tytuł przodownika pracy zdobył kilkakrotnie racjonalizator Antoni Mustalik, III mechanik motorowca „Waryński”.

Kazimierz Mikolajczyk, bosman z motorowca „Curie Skłodowska”, zajął drugie miejsce. Jest on doświadczonym murzynem, niejednokrotnie był wyróżniony za dobrą pracę na pokładzie i oszczędną gospodarkę materiałami rozchodowymi.

Trzeci tytuł przodownika uzyskał II mechanik z motorowca „Przyjaźń Narodów” — Kazimierz Sykuna, młody, zdyscyplinowany i pełen energii marynarz.

Za ofiarą pracy i duże osiągnięcia zostali wyróżnieni: kucharz motorowca „Waryński” — Hieronim Kędzierski, III mechanik „Marchlewskiego” — Ignacy Miśiak oraz st. marynarz motorowca „Piast” — Wincenty Dziatłowski.

UPOWSZECZNIE
DOSWIADCZEŃ RADZIECKICH-TO GWARANCJA
PRZEDTERMINOWEGO WYKONANIA
PLANU SZESZCIOLETNIEGO

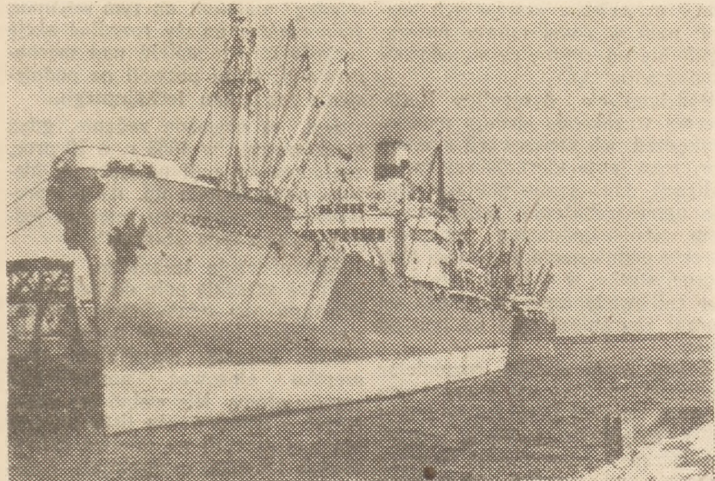


listy i telegramy z REJSÓW

Dobry przykład

ZAŁOGA „KOŚCIUSZKI“

właściwie pojęła socjalistyczną opiekę nad statkiem



KIEDY „Kościuszko“ udawał się na remont stoczniowy, przypuszczano na gół, że naprawa nie potrwia dłużej niż 3 lub 4 miesiące. Jednak przy demontażu maszyn ujawniły się dalsze usterki i braki nie przewidziane w planie, które przesądziły o przedłużeniu się remontu i podwyższeniu jego kosztów. Załoga w trosce o jak najszybszy powrót jednostki do eksploatacji i zaoszczędzenie dewiz postanowiła wykonać część prac remontowych we własnym zakresie. W tej walce o przyspieszenie wyjścia statku wyrósł nowy kolektyw załogi.

Nasz korespondent tow. Jan Jagmin, pisząc w liście do redakcji o pracy i osiągnięciach załogi, wskazuje na jej wysokie utrudnienie polityczne, ambicję i zrozumienie dla sprawy walki o obniżkę kosztów własnych.

Aby opieka i kontrola nad pracą wykonywaną przez stocznię zagraniczną odbywała się planowo, na statku powołano do życia Radę Techniczną. Zadanie, jakie przed nią stało, nie było łatwe. W każdą sobotę odbywały się przy udziale całej załogi narady techniczne, na których marynarze składali sprawozdania z przebiegu remontu i prac już wykonanych, wysuwali uwagi i sprostowania dla usprawnienia remontu urządzeń i mechanizmów. Metoda ta pozwoliła kierownictwu statku na pełne wykorzystanie doświadczeń marynarzy w praktyce i ułatwiła ogromnie planowanie remontów na okresy. Ponadto narady stały się czynnym kontrolą wykonania zadań przydzielanych członkom załogi i ułatwiały analizę jakości wykonywanych napraw.

Tak pojęte i realizowane obowiązki oraz zadania, nakładane przez Radę na załogę, zbliżyły ją do spraw statku, spowodowały, że każdy marynarz czuł się związany gospodarską troską o swój warsztat pracy. Każdy z marynarzy uważał by za ujemną, gdyby w przydzielonej mu sekcji Rada Techniczna dostrzegła niedopatrzanie względnie brak czujności. Poza tym bezpośrednio zainteresowanie się przebiegiem remontów poszczególnych mechanizmów, od demontażu poprzez naprawę czy dorabianie części do ponownego montowania, pozwoliło załodze jeszcze dokładniej poznać maszyny, urządzenia, ich dobre i złe strony oraz podnieść swoje kwalifikacje zawodowe. Najlepszym sprawdzianem słuśności wniosków z narad technicznych było to, że wszelkie projekty przebudowy i ulepszeń zostały zatwierdzone przez Inspektorat Techniczny PLO w Gdyni.

— Nasze narady dały możliwości przedstawienia i przedyskutowania przez załogę daleko idących wniosków — mówił I mechanik tow. Wiesław Kochański — co i w jaki sposób należy zrobić, by statek mógł stać się samowystarczalny pod względem remontów i niezależnie się od usług stoczni zagranicznych. Realizacja tych wniosków pozwoliła niewątpliwie na zwiększenie oszczędności dewiz i dalsze usprawnienie stanu technicznego statku. Wiele prac i części zapasowych załoga wykonała we własnym zakresie.

Uzyskanie wysokich osiągnięć remontowych na „Kościuszcze“ możliwe było przede wszystkim

dzięki współzawodnictwu i zobowiązaniom podejmowanym z okazji świąt robotniczej Zobowiązania, jakie załoga podejmowała z okazji ukazania się nowej Ustawy Żeglarskiej, dla uczczenia 1 Maja, 22 Lipca, na cześć XIX Zjazdu KPZR i Programu Frontu Narodowego jeszcze bardziej zespoliły kolektyw załogi, nauczyły ją socjalistycznego stylu pracy, skupiły wysiłki całej załogi wokół sprawy przedterminowego wyjścia statku w morze.

W rezultacie tych zobowiązań statek został oddany do eksploatacji o blisko 2 miesiące przed terminem.

Te osiągnięcia załogi nie byłyby możliwe bez szerokiej pracy politycznej podstawowej organizacji partyjnej wśród załogi. Rezultaty tej pracy — to przywiązanie i patriotyzm załogi, to czujność i wręczliwość na wszelkie przejawy niedokładności stoczni, które kolektyw załogi likwidował w zarodku.

A oto krótki bilans pracy załogi: Załoga maszynowa wykonała przy remoncie 9998 roboczogodzin, zaoszczędzając 31.856,50 dol., załoga pokładowa — 13.914 roboczogodzin wartości 4.595 dol. i 69.570 zł, a załoga hotelowa — 510 roboczogodzin na sumę 918 dol. Zaoszczędzone sumy, które trzeba by było zapłacić stoczni, to najlepszy wyraz socjalistycznego stosunku do pracy i sprawdzian pracy kolektywu, wśród którego na szczególne wyróżnienie zasłużyli st. mechanik Wiesław Kochański, elektryk Roman Piwowarczyk, II mechanik Jerzy Sobieszczański, tokarz Franciszek Wrona, III mechanik Kazimierz Gulajski, mł. elektryk Bolesław Pawłowski, asystent masz. Jan Jagmin, asystent masz. Tadeusz Kotek, oficer KO Jerzy Szczygielski, bosman Grzegorz Olejnik, praktykant hotelowy Władysław Augustyn.

Gi marynarze to najlepsi, ale uznanie należy do całej załogi, która rozpoczęła pracę po nowemu na statku, który niegdyś miał na swym koncie największą ilość napraw stoczniowych. Jego obecność załoga podniosła wysoko sztafardę socjalistycznego współzawodnictwa, pracy w walce o zmniejszenie kosztów własnych i bezawaryjną pracę swej jednostki.

(Na podstawie korespondencji J. Jagmina opr. Z. Makowski).

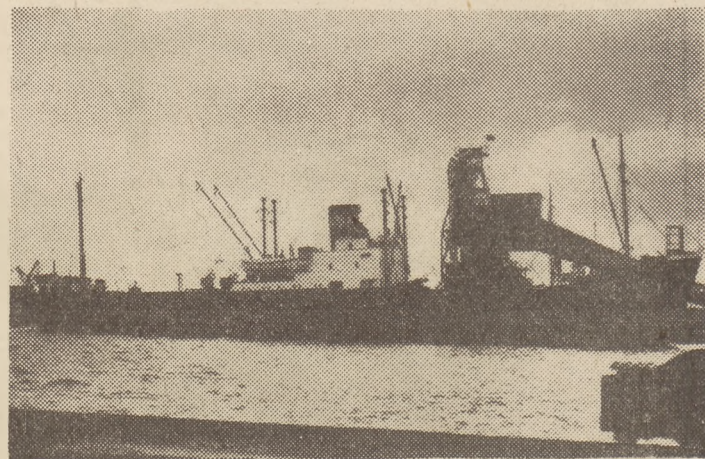
Na parowcu „Kielce“ — nowej jednostce PMH

W LIPCU br. tonaż Polskiej Marynarki Handlowej powiększył się o nowy piękny parowiec „Kielce“. Nowy ten statek przeznaczony w zasadzie do przewożenia towarów masowych, jest również dostosowany do transportu towaru na pokładzie.

Jego załoga korzysta z wygodnych pomieszczeń. Z urządzeń bieżącej troski państwa ludowego o zapewnienie załodze jak najbardziej kulturalnych i zdrowotnych warunków mieszkalnych. Zaopatrzenie statku w chłodnię i lodówki gwarantuje świeżość zapasów żywnościowych.

Załogę parowca stanowią ludzie młodzi, pełni energii i zapału do pracy. Jednym z marynarzy starszego pokolenia jest palacz Kruszona, który mimo swoich 62 lat dorównuje w pracy młodszemu kolegom. Nie dziwnego, że skwapliwie korzystają oni z rad doświadczonego marynarza.

Po wyjściu ze stoczni w pierwszy rejs eksploatacyjny, zauważalny pewne braki, a m. in. przeciekające iluminatorów i złe funkcjonowanie centralnego ogrzewania. Usterki te załoga postanowiła usu-



nać we własnym zakresie w ramach zobowiązań dla uczczenia wyborów do Sejmu Czyn ten został już w większej części wykonany.

Kierownictwo statku wspólnie z organizacją partyjną i związkową, pragnąc podnieść na wyższy poziom kwalifikacje załogi, zorganizowało szkolenie zawodowe. Jako wykładowcy prowadzą naukę: kapitan — wiedzę okrętową, st. mechanik — język morski i III oficer — pożarnictwo. Wykłady nie ograniczają się jednak tylko do teorii, łączą się z praktyką. Na pokładzie i w maszynowni wykładowcy zapoznają słuchaczy z ma-

szynami i urządzeniami, sprawdzając i pogłębiając w ten sposób nabyte wiadomości teoretyczne.

Miejscem wypoczynku i rozrywki jest piękna i dobrze wyposażona kabinowa, gdzie przy radiu, na wspólnym czytaniu i na dyskusjach załoga spędza czas po pracy.

Pragnieniem załogi jest pełna realizacja zadań przewozowych zaplanowanych na nasz statek na rok bieżący. Zobowiązanie swe wykonamy przez rozwijanie współzawodnictwa pracy i odcienie statku socjalistyczną opieką.

FRANCISZEK LEDERER
III oficer parowca „Kielce“

Spotkanie w Rotterdamie

W jednej z naszych podróży przybyliśmy do Rotterdamu. Przed kierownikiem sekcji kulturalno-oświatowej, oficerem KO i sekretarzem organizacji partyjnej stało pytanie: Jak rozwijać kwestię uprzyjemnienia czasu załodze, aby uniknąć „pułapek“, jakie czekają w portach kapitalistycznych na marynarzy, a zwłaszcza młodzież?

Wątpliwe lokale rozrywkowe, brudne, zapełnione przeróżnymi wyzutkami, cuchnące zgnilizną moralną knajpy portowe, techniczne szmery, pornografia i gangsterstwo filmów „made in USA“, ohydne słowa i idące z nimi w parze czyny — to dobrodziejstwa amerykańskiej kultury, świecące swój triumf w portowych miastach państw zmierzających do zachodniej kultury pragnęliśmy zabezpieczyć naszą młodzież.

Przybycie parowca radzieckiego „Riazan“ nasunęło nam myśl zorganizowania wspólnego wieczoru dla obu załóg na jednym ze statków. Tak też postanowiliśmy. Nasz aktywny porozumiał się z kierownictwem statku radzieckiego i załoga „Riazan“ zaprosiła naszych marynarzy do siebie. W atmosferze przyjaźni i wymiany wspólnych doświadczeń miło i przyjemnie spędziłyśmy wieczór u towarzyszy radzieckich. M. in. specjalnie dla nas wyświetlono film pt. „Statek Derbent“.

Serdeczne przyjęcie jeszcze bardziej pogłębiło przyjaźń marynarzy obu bratnich krajów. Spotkanie to długo pozostanie w naszej pamięci.

STEFAN WATKOWSKI

Korespondent
z „Przyjaźni Narodów“.

o zwiększenie szybkości statku

z doświadczeń załogi parowca „Woronieź“

Pod tym tytułem rozpoczynamy druk cyklu artykułów opracowanych na podstawie broszury, wydanej nakładem „Morskiej Transport“ w Moskwie. Pragniemy bowiem zapoznać naszych Czytelników z osiągnięciami załogi „Woronieź“, która w okresie pierwszej powojennej stalinowskiej pięcioletki była inicjatorką walki o zwiększenie szybkości statku.

Doświadczenia kolektywu marynarzy parowca „Woronieź“ przejęły załogi wielu statków żeglugi bałtyckiej, czarnomorskiej, kaspijskiej, północnej i dalekowschodniej. Z wielkim rozmachem rozwinęło się współzawodnictwo o zwiększenie szybkości statków. Ta forma współzawodnictwa stała się jednym z poważnych czynników w walce o przedterminowe wykonanie planów przewozowych transportu morskiego ZSRR.

Zapoznanie się z tymi osiągnięciami i metodami pracy niewątpliwie pomoże również naszym załogom zwiększyć zdolność przewozową floty PMH.

Na linii Archangielsk — Miezeń — Archangielsk

W ciągu kilku lat parowiec „Woronieź“ kursował na towarowo-pasażerskiej linii Archangielsk — Miezeń — Archangielsk. Obsługiwał on na wybrzeżu białomorskim stare rosyjskie osiedla: Zimniaja Zelfica, Incy, Ruchij, Morżowiec i Kojda.

Osiadła te do czasu Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji znajdowały się w stanie gospodarczego zaoferowania. Były one pozbawione regularnego połączenia z obszarami przemysłowymi.

W okresie powojennej stalinowskiej pięcioletki podniosła się poważna wydajność pracy drwali i rybaków oraz wzrosła produkcja przemysłowa.

Równocześnie z gospodarczym rozwojem obszarów, obsługiwanych przez parowiec „Woronieź“, wzrosła i potrzeb miejscowej ludności. Z każdym miesiącem zwiększają się przewozy, coraz więcej towarów, żywności, środków produkcji wysyła kraj rybakom i drwalom wybrzeża białomorskiego.

Zaplanowano, że przy właściwej organizacji pracy statek „Woronieź“ będzie niewątpliwie w stanie przewieźć wszystkich pasażerów i wszystkie ładunki na trasie z Archangielska do Miezenia i z powrotem.

Przed załogą stałyby zadania: szybciej wykonywać rejsy, aktywniej pomagać rybakom i drwalom, tzn. realizować państwowy plan przewozowy.

Jednak w r. 1947 załoga parowca „Woronieź“ nie wykonała zada-

przewozowych. Zachodziła obawa, że z winy marynarzy statku miesięczny wybrzeże mogłoby pozostać bez dostatecznej ilości materiałów i produktów. Zarząd Żeglugii zmuszony był wysłać jeszcze jeden statek, który trzeba było zdjąć z innej ważnej linii okrętowej.

Zasadniczą przyczyną niewypełnienia planu w 1947 r. była niska szybkość statku, która wynosiła przeciętnie 6,61 mil na godzinę.

Przygotowując się do nawigacji 1948 r. marynarze uwzględniwszy wszystkie trudności i starali się je na czas przewyżczyć.

Trasa pływania parowca „Woronieź“ należała zarówno pod względem nawigacyjnym jak i meteorologicznym do skomplikowanych obszarów morskich. Wystarczy powiedzieć, że w okresie nawigacyjnym trzy razy zmieniał się kierunek wiatru, a w czasie postoju i ołjazu statek narażony jest na to, że może być przez nadzwyczaj silny prąd wodny wyrzucony na mieliznę, a po odpływie przy najmniejszym przecieciu pozostać na mieliznie.

Analizując przyczyny niedociągnięć parowca w 1947 r., statkowa organizacja partyjna, która kieruje całym społeczno-politycznym życiem marynarzy, doszła do wniosku, że pierwszym zadaniem będzie przeprowadzenie zdecydowanej zmiany w pracy załogi maszynowej. Trzeba było wziąć pod uwagę techniczne możliwości statku.

Parowiec „Woronieź“ został zbudowany w 1930 r. Posiada on sprężoną maszynę zaworową o pod-

wójnym rozprężeniu. Zaprojektowana szybkość wynosiła 11 węzłów. W r. 1947 zaplanowano szybkość 9 węzłów, a faktycznie robiono 5,5 czasem 7; przeciętna w czasie okresu nawigacyjnego wynosiła 6,61 mil na godzinę. Moc maszyn głównych zaprojektowana była na 1100 KM. Zadanie na r. 1947 opiewało na 800 KM, a przeciętna moc w okresie nawigacyjnym nie przekraczała 570 KM. W ciągu roku doszło do przepału 224 ton węgla.

Członkowie załogi maszynowej parowca „Woronieź“ niedostatecznie walczyli z utratą ciepła, niedostatecznie starali się o utrzymanie mechanizmów w czystości i o ich właściwy stan techniczny. Z tego też powodu istniała nadal obawa, że po remoncie znowu o ile stan techniczny nie podniesie się na wyższy poziom — mechanizm nie znajdzie właściwej opieki, moc maszyn głównych pozostanie na poziomie 1947 r. w rezultacie nie zwiększy się szybkość techniczna statku.

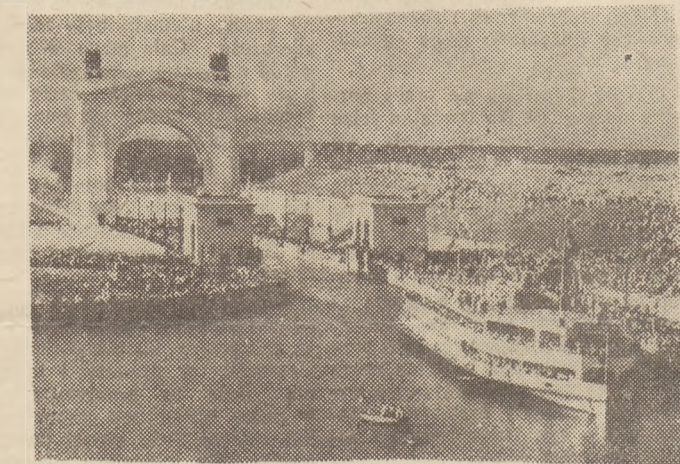
Pod koniec nawigacji 1947 r. przejął statek nowy kapitan, a w połowie 1948 r. zamustrował również i nowy starszy mechanik.

Organizacja partyjna okazała wielkie poparcie nowemu dowódcy statku, który zajął się przede wszystkim wprowadzeniem porządku w maszynowni i wzmocnieniem dyscypliny pracy.

Komuniści nastawili załogę na opanowanie wyższego poziomu techniki. Otworzyli to drogę do zwiększenia szybkości statku, wczesniejszego zakończenia rejsów i polepszenia wszystkich techniczno-gospodarczych wskaźników do wykonania planu przewozowego na tak ważnej linii, jak Archangielsk — Miezeń — Archangielsk.

D. c. n.

4 naszych PRZYJACIÓŁ



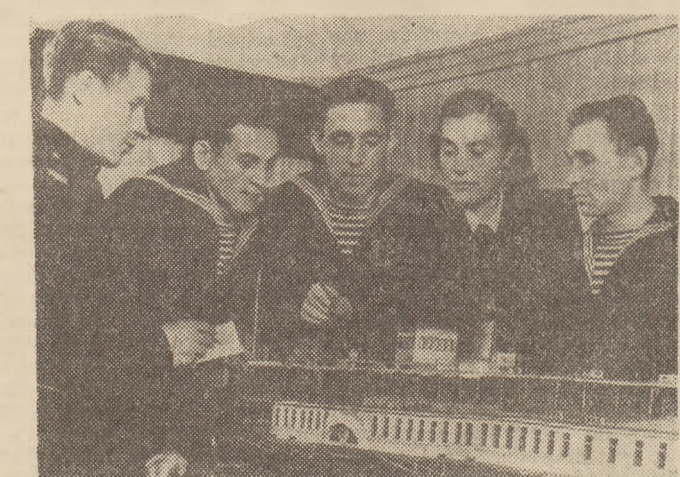
W Związku Radzieckim powstaje przy zastosowaniu najnowszych zdobyczy techniki coraz więcej budowl o charakterze wyłącznie pokojowym. Najlepszym dowodem tego jest otwarcie Wolgo-Dońskiego Kanalu im. Lenina.

Na zdjęciu statek flagowy „Józef Stalin“ przechodzi przez trzecią śluzę Kanalu.



Na linii żeglugowej Rostow — Moskwa kursować będą najnowocześniejsze diesel-elektryczne statki.

Reprodukcję zdjęć, na którym wyżsi urzędnicy Ministerstwa Budowy Maszyn Transportowych: W. Solowiej, W. Samencow i K. Leonow badają model nowych statków tego typu.



W Związku Radzieckim sprawa szkolenia zawodowego jest jedną z największych trosk władz państwowych i organizacji społecznych. Szczególną uwagę poświęca się szkoleniu młodych marynarzy.

Na zdjęciu starszy szturman Aleksandra Piewczewa przeprowadza szkolenie poglądowe.

Zegluga na Wiśle wykonała plan przewozów połowy Sześciolatki

23 września br. Zegluga na Wiśle wykonała w tonach 107,9 proc. planu przewozów towarowych za III kwartał. 25 września zrealizowała ona plan miesiąca września w 100,9 proc. Dzięki tym i innym osiągnięciom **tony towarów przetransportowane w dniu 16 października br. były końcowym akordem wykonania planu przewozów towarowych w tonach za pierwsze trzy lata Sześciolatki.** Wiadomość ta szybko rozniósł się wśród wodniaków Wisły, budząc uzasadnioną dumę i zadowolenie, gdyż przede wszystkim oni przyczynili się do tego osiągnięcia.

Wykonanie planu nie przyszło łatwe. Wodniacy Wisły oprócz realizacji bieżących zadań musieli we wrześniu i październiku odrabiać niedobory powstałe na skutek kłopotów z dostawami ropy naftowej w okresie letnim. Z poważną pomocą przyszło im jednak współzawodnictwo pracy, krótko i długofalowe zobowiązania z okazji 22 Lipca, dla poparcia Programu Frontu Narodowego, uczczenia XIX Zjazdu KPZR. Wezwanie raczone przez Bydgoską Ekspozyturę, która przoduje w realizacji czynu — podjęli wodniacy wszystkich ekspozytur Wisły. Pospali się sukcesy. Załoga statku „Waryński” z kpt. Kosin skim wykonała plan wrześniowy w 197,7 proc., załoga „Świerczewskiego” z kpt. Wiśniewskim — 191,8 proc., załoga holownika „Łosoś” z kpt. Ciechanowskim do 31 października wykonała czwarty rok Planu 6-letniego, wyrabiając miesięcznie 250 proc. normy. Do tych osiągnięć znacznie przyczynili się listy gwarancyjne — nowa forma współzawodnictwa pracy, szeroko już stosowana na Wiśle oraz wzrost świadomości społeczno-politycznej tak załóg pływających jak i pracowników administracji. Świadczy o tym rozwój współzawodnictwa i wzmocnienie dyscypliny pracy.

Zastosowano również nowe metody pracy, jak doładowywanie i od-

P. J.
Korespondent

* * *

Przyjrzyjmy się teraz, jak wygląda wykonanie od strony ekspozytur, realizującej największy na Wiśle plan przewozów.

Ekspozytura w Bydgoszczy nie wykonała planu przewozów w pierwszych dwóch miesiącach III kwartału, gdyż nie pozwolił na to zbyt niski stan wody. Od połowy września woda poprawiła się i rozpoczęła się wyścig z czasem.

Załogi holowników były się o każdą godzinę i tonę. Załoga holownika „Pillca” wykonała we wrześniu 119 proc. planu, załoga h/m „Tczew” — 122,6 proc., h/m „Grudziądz” — 124,8 proc., h/p „Toruń” — 125,1 proc., h/p „Malbork” — 131,2 proc., h/p „Poznań” — 131,3 proc., a h/p „Zerań” — 151,2 proc.

O ofiarości bydgoskich wodniaków świadczy czyn załogi holownika „Bydgoszcz” w składzie: kpt. Wiśniewski, mechanik Bogacki, palacz Nowak, sternik Mańkowski, marynarze Dąbkowski i Starosta. Skrócili oni rejs z Kostrzyna do

Bydgoszczy z 8 na 4 dni dzięki stosowaniu nocnej żeglugi. Godne podkreślenia jest również to, że dla zwiększenia szybkości technicznej jednostki, wykorzystywali się sprzyjającym wiatrom, rozpinając planetek jako żagiel.

Wysokie wykonanie planów przez te holowniki nie było przypadkowe. Załogi ich bowiem podjęły szereg zobowiązań mających na celu podniesienie wydajności pracy i przekraczanie planów podczas kampanii jesiennej.

Współzawodnictwo w bydgoskiej Ekspozyturze rozwija się pomysłowo. W III kwartale brało udział w tym ruchu około 60 proc. ogólne go stanu pracowników. Podejmowane zobowiązania miały charakter zespołowy i długofalowy. Szły one w kierunku przekraczania zadań planowych przez poszczególne jednostki pływające, skracanie czasu remontów, przedłużanie żywotności statków, przy czym wyróżnili się mechanicy Mieczysław Wielgosz z h/m „Elbląg”, Józef Chyla z h/m „Grudziądz” i Stanisław Urbanik z „BM 8”. Byli i inne zobowiązania. Np. załoga h/p „Malbork” podjęła się wyeliminować awarie, wodniacy z h/p „Toruń”, „Pillca” i „Poznań” podnieść dyscyplinę pracy itd.

Załogi lądowe ściśle współpracowały z marynarzami. Załoga pogotowia technicznego z Leonem Kossmanem na czele skracala czas napraw taboru, brygada przeładunkowa z Mieczysławem Butyma szybciej za- i wyładowywała barki, portowcy przyspieszali wyjście barek z portu itp.

Dzięki wzrostowi świadomości społecznej, rozwojowi współzawodnictwa, ofiarnemu wysiłkowi wodniaków — plan przewozów za miesiąc wrzesień został wykonany w 103,7 proc., a za październik — w 163 proc. w tonach i 90 proc. w tonokm.

Enzet
Korespondent

Więcej troski o sprawy bytowe i dyscyplinę pracy

WIEMY, że większość przestojów w portach odrzańskich spowodowana jest czynnikami niezależnymi od żeglugi, jak brakiem wagonów kolejowych lub nierytmiczną dostawą maszyn towarowej, niedostatecznym przystosowaniem portu do przeładunku barki, co powoduje zlikwidować dotychczasowe „korki”.

Przy tych poważnych osiągnięciach istnieje jeszcze znaczne niedociągnięcie — puste przeloty. Wprawdzie ostatnio ilość ich zmniejszyła się, jednak wciąż jest ich jeszcze zbyt dużo. Na trasie Wrocław — Gliwice brak jest powrotnych ładunków. Kopalniaki i fosforyty wystarczają zaledwie w 15 proc. na załadowanie powracającego taboru. Zegluga czyni starania o przewożenie na tym odcinku zmagazynowanego już złomu. Zbiornice złomów rozrzucone są po całym kraju. Należałoby zastanowić się, czy nie warto przemieszczać ich do portów, gdzie mogłyby być wykorzystane do budowy mostów, drogi wodnej, co znacznie odciążałoby tabor kolejowy, a zegludze zapewniłoby powrotną masę towarową.

Na Wiśle największą ilość powrotnych pustych przelotów notuje się na odcinku Szczecin — Bydgoszcz. W październiku było ich około 60 proc. Zegluga na Wiśle uruchomiła w Toruniu dźwig z myślą o rozładunku fosforytów, które miały być przewożone barkami powracającymi ze Szczecina. To zagadnienie należy możliwie jak najszybciej rozwiązać.

Okres jesienny stanowi równocześnie bazę dla zabezpieczenia realizacji planu przewozów w 1953 r. Specjalnie Zegluga na Wiśle ma już tu duże osiągnięcia. Przeprowadza ona nianowicie szereg doświadczeń dla zaktywizowania rejonu Głuchy i Kanalu Augustowskiego, gdzie 10 km. zwodowano pierwszy holownik „Sum”, który będzie przewoził drzewo dla tartaków. Przekazanie na Odrę barek motorowych ma również swój głęboki sens. Wiąże się ono z aktywizacją portu Poznań i Luban.

W okresie przewozów jesiennych widzimy, jak wielkie rezerwy komunikacyjne kryją się jeszcze w transportie wodnym. Zegluga śródlądowa powinna wykorzystać doświadczenia br. I utrzymać jesienne tempo pracy również w okresie wiosennym przyszłego roku, gdyż warunki nawigacyjne tych dwóch pór roku są podobne, a więc i osiągnięcia powinny być także podobne.

Dobrze zorganizowane wspólne kuchnie na holownikach poza własnymi zdrowotnymi mają jeszcze tę zaletę, że załogi nie potrzebują poszukiwać ciepłej strawy w jadłodzielnicy podczas postojów, indywidualnie zaopatrywać się w żywność, przygotowywać samodzielnie posiłki na statku, co przeważnie pociąga za sobą przestoje, a za tym stratę czasu.

Na holownikach młodzieżowym „Gubin” dobrze zorganizowano wspólną kuchnię. Członkowie za-

łogi wpłacają po 200 zł miesięcznie do wspólnej kasy na ręce kapitana, który kontroluje użyteczność projektowanych zakupów. Marynarz Józef Biskupek okazał się doskonałym kucharzem. Chwali go cała załoga, nawet z innych jednostek przychodzą koledzy na „talerzupy”. Żeby jednak gotować nie wystarcza pieniądze, trzeba również mieć co do garnka włożyć, zakupić świeże mięso, mięso itp. I tu właśnie wylaniają się trudności.

9 października br. „Gubin” przybył o godz. 21 do Miłowa. Sklep PSS był już zamknięty, a sprzedawczyni wyjechała do Wrocławia. Następnego dnia po odprawie portowej pociąg mógł wyruszyć. Cóż z tego? Holownik zaraz nie wyszedł bo na statku nie było chleba, a sklep wciąż był zamknięty. Najbliższy punkt zaopatrzenia jest w Szczecinie, zbyt daleko, aby obejść się bez artykułu pierwszej potrzeby. O godz. 10 sklep był jeszcze zamknięty, trzeba więc było samochodem sprowadzić chleb z najbliższej wioski.

Takich wypadków jest znacznie więcej. W Gryfinie nie można dostać mięsa na bony, bo nie ma przydziału dla wodniaków, to samo jest w Głuchym. W Krośnie nad Odrą holownik „Dąbów” z wielkim trudem i ze stratą czasu otrzymał przydział mięsa na bony, gdyż jak oświadczyła obsługa sklepu, nie ma przydziału mięsa dla wodniaków i kuponów są przeterminowane. Może i były przeterminowane, ponieważ „Dąbów” miał dłuższy postój niż w własnej winy we Widuchowie, gdzie załogi nie mogą się zaopatrzyć w żywność. Cóż więc mieli zrobić wodniacy z „Dąbowa”, chyba specjalnie pojechać do oddalonego o 40 km. Szczecina, żeby otrzymać w terminie mięso? Uważali jednak, że to zbyt duża strata dla państwa.

Więcej troski o sprawy bytowe wodniaków. Zagadnienie zaopatrzenia należałoby raz na zawsze rozwiązać. Zegluga na Odrze wprawdzie organizuje ostentacyjnie własne sklepy, nie obejmuje ona jed-

nak wszystkich odcinków. Trzeba więc znaleźć inne rozwiązanie. Zegluga na Odrze posiada motorówki. Jedną lub dwie z nich można by zamienić na pływające sklepy-kioski, które dowoziłyby świeże produkty do pociągów na trasie. Załogi byłyby zadowolone i nie traciłyby się ani minuty na zbędne postoje dla poczynienia zakupów.

Na wszystkich większych jednostkach Zegluga na Odrze stara się zorganizować wspólne kuchnie. Jednak na niektórych holownikach innowacja ta nie przyniosła jeszcze, Pieniądze po wypłacie idą często na „inne cele”, a później nie ma czym opłacić ciepłej strawy i pływają się o „suchej twarzy”.

Podniesienie dyscypliny pracy, zwiększenie troski o uświadomienie polityczne i społeczne oraz o sprawy bytowe wodniaków — najważniejszą zadanie, a tym samym zmniejszenie przestojów portowe.

(es)



Pociąg barek w ósmej służbie kanału Włga — Don. Służowanie na nowej magistrali wodnej jest całkowicie zelektryfikowane i zautomatyzowane. Dlatego odbywa się ono szybko i sprawnie

Jesienne przewozy wzbogaciły Zeglugę na Odrze i Wiśle w nowe metody pracy

NASZE główne szlaki wodne Odra i Wisła mają odrębną specyfikę zadań przewozowych, co szczególnie widoczne jest w okresie jesiennych szczytów przewozowych.

Zegluga na Odrze — rzecę skanalizowanej — nastawiona jest przede wszystkim na przewozy długoraszowe. Śląski węgiel eksportowy, przemysłowy i opałowy jest transportowany barkami z Gliwice i Koźla aż do Szczecina na przebiegu ponad 650 km. Natomiast z powrotem plynie jako zasadniczy ładunek — ruda. W okresie jesienno-wiosennym przewozy ziemniaków z południa Odry stanowią zaledwie drobną ilość ogólnego planu i dotyczą przeważnie relacji lokalnych. Odrętna droga wodna bowiem nie pokrywa się z kierunkami przewozów produktów rolnych. Zegluga na Odrze chce więc w okresie szczytów transportowych odciążyć tabor kolejowy dla przewozów ziemniaków zmobilizowała cały wysiłek na przewozach masowych, a przede wszystkim kopalni. W br. rozszerzono zakres przetrzutu węgla opałowego i przemysłowego, wprowadzając podwójnie łamane koleje, a w wodno — kolejowe przewozy, zwłaszcza na odcinku Gliwice — Wrocław.

Dzięki wysiłkowi załóg pływających i lądowych plan w październiku, w szczytowym miesiącu jesienno-wiosennym został zrealizowany w tonach 107,2 proc., a w tonokm 103,6 proc. Każdy procent przekroczenia poważnie odciążał PKP.

PRZEWOZY żeglugi na Wiśle mają zupełnie inny charakter. Rzeka ta bowiem w środkowym biegu jest prawie dzika i posiada przy tym szereg dopływów, łączących się z jeziorami i kanałami. Dlatego o jednolitym charakterze przewozów na Wiśle nie może być mowy. Toteż przewozy są tu różniczkowane i odbywają się na znacznie krótszych trasach niż na Odrze. W okolicy Krakowa przewozi się Wisłą węgiel i żwir, na innych odcinkach — bawełnę, jute, celulozę, kopalniaki, towary workowane, drzewo itp. Najdłuższe zaś trasowe przewozy ograniczają się przeważnie do rejonu Bydgoszcz — Szczecin i Bydgoszcz — Gdańsk.

Wisła obejmuje swoim zasięgiem żywe obszary rolne. Zegluga bierze tu więc bezpośredni udział w przewozach ziemniaków — tej charakterystycznej dla jesieni masy towarowej. Około 25 proc. ogólnego trasowego planu przewozowego stanowiły we wrześniu, październiku i listopadzie właśnie buraki, zboża itp. Procent przewozów produktów rolnych w relacjach lokalnych jest znacznie wyższy.

W tym też okresie ekspozytura Żeglugi na Wiśle wykorzystując podaż masy towarowej dla nadrobienia niedoborów wykonawstwa planu z czasu posuchy letniej. Walkę o rozładowanie szczytów jesienno-wiosennych, o odciążenie taboru kolejowego najskrajniej charakteryzują cyfry. Ekspozytura Bydgoszcz w dwóch pierwszych dekadach października wykonała 80 proc. planu w tonach. Ekspozytura Głuchy, która przez dłuższy czas nie wykorzystywała około 30 proc. taboru, w tym okresie osiągnęła 125 proc. planu dzięki rozszerzeniu asortymentu przewożonych towarów. Ekspozytura Gdańsk zrealizowała za dwie dekady października

180 proc. planu, a zadania roczne w tonokm zakończyła już 2 listopada br. Wypada podkreślić, że załoga holownika „Łosoś” na przestrzeni od sierpnia do października wykonała w tonach, przypadające na jej jednostkę zadania czwartego roku Planu 6-letniego.

Walka o przewiezienie jak największej ilości masy towarowej dojechała na Wiśle do szczytowego momentu w ostatnich dniach października. Np. 31 października Zegluga na Wiśle wykonała plan dzienny w tonach 244,4 proc., a w tonokm 177,7 proc. Wysiłek załóg dał doskonałe efekty w realizacji miesięcznego planu, który Zegluga na Wiśle wykonała w tonach 117 proc., a w tonokm 100,02 proc. Przekroczenie planu w tonokm — choć niewielkie — jest jednak prawdziwym sukcesem. Do osiągnięcia tego przyczynili się barki motorowe, które w tym miesiącu przyszły z pomocą. Zegludze na Odrze przy przewozach węgla i kopalniaków. Świadczy to o operatywności kierownictwa Żeglugi na Wiśle.

Do niewątpliwych sukcesów przewozów jesiennych tak na Odrze jak i na Wiśle przyczynili się w poważnym stopniu wprowadzone ulepszenia organizacyjne. Jednym z nich jest awizowanie ze statku przez pociągi holownicze nie demagań technicznych. Pozwala to w porcie macierzystym wzgl. docelowym na przygotowanie w stoczniach potrzebnych do naprawy materiałów, ludzi i miejsca, co skracza czas postojów remontowego przeciętnie od 1 do 2 dob. Szczególnie sprawnie zagadnienie to rozwiąza-

ły Ekspozytura w Bydgoszczy i Koźlu. Natomiast Szczecin ma niedociągnięcia w tym kierunku i powinien te sprawy jak najszybciej uporządkować.

Doskonałe wyniki dała również sztafetowa obsługa barek, podział holowników na trasowe i lokalne. Uruchomienie holowników manewrowych w portach skracając odprawy z 8 na 2 do 3 dob. a dla holowników trasowych nawet do kilku godzin. Poważnym także osiągnięciem jest uzyskanie rytmiczności przy wprowadzaniu holowników po paliwo i zaopatrywaniu ich w potrzebny prowiant, wodę, sprzęt itp. w czasie bunkrowania. Ostatnio wprowadza się również rytmiczność wyjść i dojeżdż pociągów holowniczych. Przede wszystkim uzgodniono z Zarządem Portu Szczecin możliwości przeładunkowe tego portu i na tej podstawie opracowano rytmikę ruchu barek. Np. każdego dnia wychodzi z Gliwice i Koźla 6 barek i ta ilość w odstępkach dziennych dopływa do Szczecina, co powinno zlikwidować dotychczasowe „korki”.

Przy tych poważnych osiągnięciach istnieje jeszcze znaczne niedociągnięcie — puste przeloty. Wprawdzie ostatnio ilość ich zmniejszyła się, jednak wciąż jest ich jeszcze zbyt dużo. Na trasie Wrocław — Gliwice brak jest powrotnych ładunków. Kopalniaki i fosforyty wystarczają zaledwie w 15 proc. na załadowanie powracającego taboru. Zegluga czyni starania o przewożenie na tym odcinku zmagazynowanego już złomu. Zbiornice złomów rozrzucone są po całym kraju. Należałoby zastanowić się, czy nie warto przemieszczać ich do portów, gdzie mogłyby być wykorzystane do budowy mostów, drogi wodnej, co znacznie odciążałoby tabor kolejowy, a zegludze zapewniłoby powrotną masę towarową.

Na Wiśle największą ilość powrotnych pustych przelotów notuje się na odcinku Szczecin — Bydgoszcz. W październiku było ich około 60 proc. Zegluga na Wiśle uruchomiła w Toruniu dźwig z myślą o rozładunku fosforytów, które miały być przewożone barkami powracającymi ze Szczecina. To zagadnienie należy możliwie jak najszybciej rozwiązać.

Okres jesienny stanowi równocześnie bazę dla zabezpieczenia realizacji planu przewozów w 1953 r. Specjalnie Zegluga na Wiśle ma już tu duże osiągnięcia. Przeprowadza ona nianowicie szereg doświadczeń dla zaktywizowania rejonu Głuchy i Kanalu Augustowskiego, gdzie 10 km. zwodowano pierwszy holownik „Sum”, który będzie przewoził drzewo dla tartaków. Przekazanie na Odrę barek motorowych ma również swój głęboki sens. Wiąże się ono z aktywizacją portu Poznań i Luban.

W okresie przewozów jesiennych widzimy, jak wielkie rezerwy komunikacyjne kryją się jeszcze w transportie wodnym. Zegluga śródlądowa powinna wykorzystać doświadczenia br. I utrzymać jesienne tempo pracy również w okresie wiosennym przyszłego roku, gdyż warunki nawigacyjne tych dwóch pór roku są podobne, a więc i osiągnięcia powinny być także podobne.

(j)



Feliks Blachowski od 1949 r. kieruje holownikiem „Łada”. Dzięki niemu załoga statku stale podwyższa wydajność pracy. Przestrzega on bowiem zasady socjalistycznej dyscypliny, przekonał załogę o słuszności wprowadzenia inicjatywy „Rusłana” i uprawiania nocnej żeglugi. Wynik tej nowej metody pracy nie dał na siebie długo czekać. Holownik wysunął się na przodując miejsce w Żegludze na Odrze, a załoga w dowód uznania otrzymała proporzec przechodni.

Ster

na samokrytykę

Gdy kierownictwo zaopatrzenia lekceważy swoje obowiązki

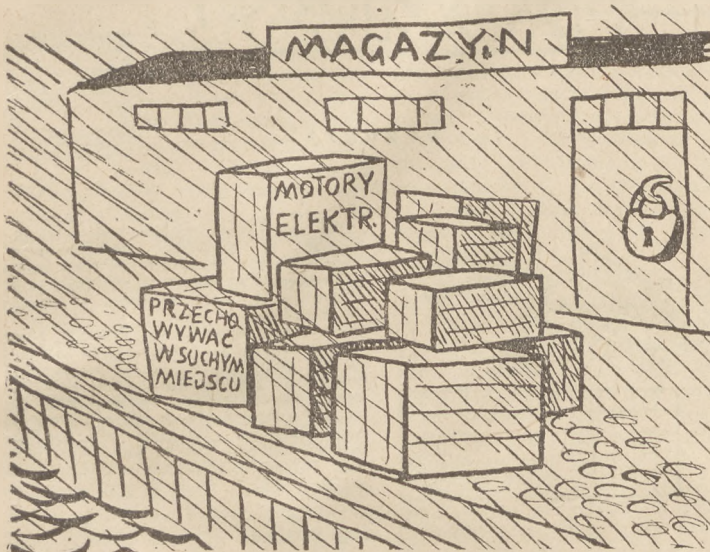
PRAĆOWNICY Ekspozytury Rejonowej w Bydgoszczy podjęli szereg zobowiązań dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego, uczczenia XIX Zjazdu KPZR i Wielkiej Rewolucji Październikowej. Wiele zobowiązań zostało już wykonanych, inne długofalowe są jeszcze realizowane. M. in. pracownicy umysłowi portu w Kapuściskach zobowiązali się przeładować dźwig pływający w terminie do dnia 15 października br. Termin minął, a zobowiązanie nie zostało wykonane, a to dlatego, że magazyn zaopatrzenia nie miał farby. Pomimo wielokrotnych interwencji zainteresowanych, kierownictwo zaopatrzenia nie stworzyło warunków do wykonania zobowiązania.

Kierownictwo zaopatrzenia winno niezwłocznie zrewidować swoje

w dniu 21 października br. statek „Sandacz” przywiózł 9 skrzyń, w których znajdowały się motory elektryczne, odbiorca już nie przyjął towaru. Zgodnie więc z poleceniem przełożonych kierownik zaopatrzenia winien był skrzynie te przechować w magazynie do następnego dnia. Nie zgodził się on jednak na przechowanie towaru, tłumacząc się tym, że magazyn przeznaczony jest wyłącznie na sprzęt żegludowy. Na skutek tego lekceważenia skrzynie z cennym towarem wylądowały na nabrzeżu, gdzie stały do następnego dnia. W czasie nocy padał deszcz dokonując niewątpliwie zgnębnej „konserwacji” towaru.

Czy to jest troska o mienie państwowe?

Korespondent
ENZET



stanowisko i jak najszybciej spowodować dostarczenie farby, aby czyn, choć w spóźnionym terminie, mógł być zrealizowany.

Poważne niedociągnięcia w pracy kierownictwa zaopatrzenia potwierdza także fakt, że kiedy wieczorem

OD REDAKCJI:

Kierownictwo Ekspozytury Rejonowej w Bydgoszczy winno zwrócić baczniejszą uwagę na pracę działu zaopatrzenia i pouczyć kierownika tej komórki, jak należy wykonywać swoje obowiązki.

Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Do napisania tego listu skłonił mnie mój pobyt w rezerwie.

Gdyby ob. Piekuszczyk — bohater felietonów wiechowskich był w rezerwie PMH i zauważył to co moi koledzy i ja, zacząłby tymi słowami: „Zmuszony dziś jestem pobożnie kapkę na temat porządków w PLO i temuż podobnie”.

Otoż miałby rację ob. Piekuszczyk, gdyż jeszcze nie wszyscy w PLO zdają sobie sprawę z ważności dyscypliny pracy i pełnego wykorzystania dnia roboczego.

Wiadomo na ogół, że w PLO są też dejmanci, którzy pracują w zależności od potrzeb na różnych odcinkach naszych portów, jak również na polskich jednostkach, stojących w porcie m. in. w Gdańsku.

Przydział pracy otrzymują oni z Sekcji Rezerwy PLO, która, można powiedzieć, z tego obowiązku wywiązuje się ku zupełnemu zadowoleniu marynarzy.

Poza nielicznymi (na szczęście coraz rzadszymi) wyjątkami dejmanci już o godz. 7 rano gromadzą się w Sekcji Rezerwy, skąd otrzymują przydział do pracy. Wszyscy różno, z uśmiechem na twarzy przeglądają skierowania i wymieniają poglądy, szykując się jednocześnie do pracy ponad normę.

Po pewnym czasie dość znaczna grupa dejmantów zaczyna się zmniejszać i zostaje kilkunastu o dziwo, z coraz kwaśniejszymi minami.

— Czyżby to była jakaś delegacja, nie idą do pracy? — pyta jeden z dejmantów. — Wacusz, czy ty też na Warcie? — pyta drugi dejmant. — Wyobraź sobie, że tak — odpowiada zapytany — tylko coś mi się wydaje, że zanim się do niej dostaniemy, „Warta” ukończy załadunek, a nam zostanie tylko wspomnienie po

niej. A tak bardzo chciałby tam popracować.

— Jakto, przecież PLO dostarczy samochód i podrucisz nas do Gdańska — niezbyt pewnie usiłuje się pocieszać mechanik.

Do rozmowy włącza się od razu kilku.

— Tak, ale jest już godzina 10, a wozu jak nie ma, tak nie ma.

— Koledzy, a który z was wierz w duchy. Założę się o dobrą kolację, że PLO przed godz. 12 samochodu nie przysła.

— Ma rację, jesteśmy starymi praktykami, już kilka razy mieliśmy takie „pierepalki”. Wrzawa i oburzenie na styl pracy zmusiły referenta do kilkakrotnego telefonowania i zawiadamiania PLO, że dejmanci są, że czas ucieka i co najważniejsze, że praca, jaką mają wykonać, „leży”.

Z dalszego biegu wypadków wynika jednak wyraźnie niefrasobliwość „odnośnego” referenta, który ze spokojem godnym Słinskiego, przyjmując wszystko „do wiadomości”.

Samochodu w dalszym ciągu nie ma.

Wreszcie około godziny 12 zajeżdża przed Sekcję upragniony wózek i marynarze zlorzeczając ładują się do niego, by po godzinie jazdy, tzn. około 13 rano, wrócić do pracy.

Na statku pracują normalnie do godziny 16 i wracają po... 3 godzinny dzień pracy.

Naturalnie dzień pracy skrócony tą biurokratyczną amputacją w żadnym wypadku nie może uszczuplić zarobków nie niewinnych marynarzy. Dlatego też otrzymują wypłatę za 8 godzinny dzień pracy, choć wyniki są niewspółmiernie mniejsze. A czy tak być powinno? Czy ten „odnośny” referent w dziale transportu PLO zastanowił się nad szkodliwością swego lekceważącego stosunku do sprawy dowożenia dejmantów do miejsc pracy?

Mł. mar. JAN SZPILKA

Usunąć zaniedbania w zaopatrzeniu pracowników w opał na zimę

Sprawę środków opałowych strefy „C” regulują instrukcje i zarządzenia Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, Zarząd Handlu, Dział Artykułów Masowych w Warszawie.

Nie wszyscy jednak prezidia powiatowych rad narodowych i powiatowe zarządy gminnych spółdzielni realizują to zarządzenie. Do takich należą powiaty województwa opolskiego, wrocławskiego, kieleckiego, rzeszowskiego, bydgoskiego i gdańskiego.

Zarząd Główny ZPPZ, znając potrzeby pracowników resortu żegludki, mieszkających w strefie „C”, w porozumieniu z Ministerstwem Żegludki przeprowadził rozmowy w MHW w sprawie usprawnienia zaopatrzenia ich w opał. O wynikach tych rozmów powiadomiony został Centralny Zarząd Żegludki Śródlądowej i stoczni, który był zobowiązany zająć się sprawą zaopatrzenia w węgiel wszystkich mieszkańców strefy „C”, zatrudnionych w podległych mu zakładach pracy. Ze względu na pilność sprawy miał on również porozumieć się z Centralnym Zarządem Dróg Wodnych, który winien załatwić tę sprawę w odniesieniu do pracowników rejonów dróg wodnych.

Jednak należało stwierdzić, że tak CZ Żegludki Śródlądowej i Stoczni, jak również CZ Dróg Wodnych nie

zainteresowały się bliżej potrzebą mi terenu, aby jeszcze przed nadjeściem mrozów usunąć występujące tu i ówdzie bolączki opałowe.

O tych trudnościach sygnalizowali również wodniacy na naraździe w Bydgoszczy, która odbyła się w dniu 10 października br. Z toku dyskusji wynikało, że sprawa ta jest już dobrze znana, a mimo to do dnia dzisiejszego są okręgi, w których w dalszym ciągu zagadnienie to nie zostało uregulowane. Np. stocznicy z Sandomierza, za mieszkali w okolicznych wioskach, wodniacy Ekspozytury Bydgoszcz, pracownicy krakowskiego Rejonu Dróg Wodnych nie mają czym opalać swoich mieszkań.

Dzieje się to dlatego, że referenci socjalni centralnych zarządów nie docierają do bardziej odległych zakładów pracy, jak np. w Sandomierzu, Podczermowie i nie kontrolują działalności podległych im komórek. Skąd więc mogą wiedzieć o bolączkach bytowych ludzi pracy?

Również aktywiści związkowi z okręgów i rad zakładowych jeszcze niedostatecznie biją się o sprawy bytowe pracowników i nie pomagają im w przezwyciężeniu trosk i kłopotów.

Centralne Zarządy Żegludki Śródlądowej i Dróg Wodnych oraz zarządy okręgowe ZPPZ winny jak

Załoga tankowca „Turnia” nie miałaby trudności gdyby...

Tankowiec „Turnia”, który zaopatruje w paliwo statki stojące w naszych portach, ma wiele niepotrzebnych kłopotów. Wypływa ją one przede wszystkim z braku koordynacji między poszczególnymi eksploatacjami Polskiej Linii Oceanicznych w wydawaniu zleceń.

„Turnia” należy do eksploatacji III, która otrzymuje zlecenia od innych eksploatacji. Te natomiast, podobno, uzgadniają ze starszymi mechanikami statków wszelkie zamówienia. Jak to wygląda w praktyce, ilustrują przytoczone przykłady.

W dniu 19 sierpnia br. „Turnia” z pełnym załadowanym ładunkiem tankowała statek „Spera”. Kiedy do ukończenia ładunku pozostało jeszcze około 5 ton, starszy mechanik nie przyjął reszty, tłumacząc się tym, że zamawiał tylko tyle (około 195 ton). Tak sam wypadek zdarzył się na statkach „Nowa Huta” i „Curie Skłodowska”, które nie przyjęły po około 6 ton dostarczonego paliwa.

Jakie kłopoty wynikają z takiego obrotu sprawy?

Ładunek pozostający na „Turni” stwarza duże niebezpieczeństwo. Aby tego uniknąć na statku muszą być organizowane specjalne, dodatkowe wachty, czego można by uniknąć, gdyby zamówienia były dokładne. Poza tym zdarza się, że „Turnia” otrzymuje zlecenie tankowania statku innym gatunkiem paliwa. Jeśli ładownie zawierają „resztki”, stwarza to nie lada kłopot. Nie można bowiem mieszać różnych gatunków bunkru. Tego rodzaju „komplifikacje” są niedopuszczalne i starszy mechanik może odmówić przyjęcia „mieszanki”.

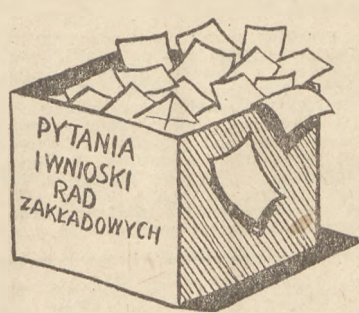
Można by uniknąć tych wszystkich trudności — mówi załoga „Turni” — gdyby mechanicy doładnieli instalacji zamówienia na potrzebne paliwo, a eksploatacje Huta” i „Curie Skłodowska”, które wnikiwie analizowały zapotrzebowania statków.

MAK

Czynnik społeczny czy „skrzynka pocztowa”?

Zdarza się zbyt często, że rady zakładowe na statkach PMH nie otrzymują ze strony nadrzędnych Instancji związkowych żadnych odpowiedzi i wyjaśnień na wnioski wysuwane w sprawozdaniach i uchwałach załogi. Nie otrzymują one również uwag odnośnie ich działalności przedstawionej w sprawozdaniach nie zawsze obiektywnie. Np. marynarze „Batorego” często nagabują przewodniczącego rady zakładowej i zarzucają go różnymi pytaniami w rodzaju, jak załatwiono sprawę zmiany umundurowania załogi hotelowej itp.

Przewodniczący rady zakładowej przyzwyczał się już do stereotypowych odpowiedzi: „w związku nie mam nic powiedzieć”, „nie wiem”, „odpowiem wam po przyjeździe do Gdyni” itd. W następnym rejsie sytuacja się powtarza. Przedstawiciel Oddziału Związku, odwiedzający statek w czasie jego postoju w Gdyni, przyzwyczał się już do mechanicznego odbierania sprawozdań i wysłuchiwania skarg i zażaleń. Zwraca ogólnie uwagę załogi na zagadnienia, którymi żyje kraj, natomiast nie mówi o realizacji



wysuniętych przez załogę na zebraniach związkowych wniosków i uchwał i niczego nie wyjaśnia.

Czyżby niektórzy działacze naszego związku zawodowego zapomnieli o swej zasadniczej roli? Czy już nie czas ażeby Oddział Związku w Gdyni, którego działalność jest skierowana przede wszystkim na obsługę statków PMH, pomyślał o tym, że nie jest przecież tylko skrzynką pocztową, czy archiwum sprawozdań i żeby wykazał nieco energii w sprawach bytowych marynarzy. Tego oczekują wszyscy marynarze.

PIECH

ŚLADEM naszych interwencji

DZIAŁ Zaopatrzenia PZM zawiadamia, że kabel elektryczny nr m/s „El-blag” został już dostarczony (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 20 (40)).

ODPOWIADAJĄC na notatkę zamieszczoną w rubryce „Dlaczego?” w n-rze 20 (40), Zarząd Portu Gdańsk - Gdynia komunikuje, że w stosunku do winnych opóźnienia wypłaty wynagrodzenia brygadowi przeładunkowemu Rejonu Gdynia wyciągnięto konsekwencje służbowe.

DYREKCJA Techniczna ZPGG przeprowadziła reorganizację sekcji mechanizacji urządzeń, co winno zlikwidować trudności w racjonalnym wykorzystaniu sprzętu mechanicznego (artykuł pt. „W pełni wykorzystajcie siłę społeczną” w n-rze 20 (40)).

CENTRALNY Zarząd PMH dla zapewnienia ciągłości pracy tramwaju wodnego „Natalia” w Świnoujściu wprowadził pobieranie wody w godzinach nocnych (notatka pt. „Dlaczego?” w n-rze 17 (39)).

CHIŃSKO-POLSKIE Towarzystwo Maklerów Okrętowych wyjaśnia, że nieistnie informacje maklera wynikały z wadliwego planu przeładunkowego. W związku z tym polecono agencjom Towarzystwa nadsyłać właściwe plany przeładunkowe (artykuł pt. „Gdy makler źle pracuje” w n-rze 20 (42)).

WZWIĄZKU z artykułem pt. „PKP winny włączyć się do planu pracy portu gdańskiego” zamieszczonym w n-rze 18 (40), Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku zlikwidowała trudności i niedociągnięcia w podstawianiu wagonów i odpowiednio pouczyła zainteresowany w tym personel.

Za najlepszą korespondencję zamieszczoną w bieżącym numerze naszego pisma nagrodę książkową otrzymuje Jan Jagmin, korespondent z parowca „Kościszko”.

Dlaczego?

uczniowie Technikum Morskiego Mechanicznego w Gdyni, którzy wieczorem wracają ul. Czerwonych Kosynierów z zajęć szkolnych,



nie idą często zwartym szykiem, lecz w rozsypane po chodniku, tamując ruch przechodniów?

... administracja dyrektora ZPGG mimo częstych uwag nie zmienia telefonu w pokoju dalekopisów? Nadawanie lub odbiór treści korespondencji przez ten aparat jest zupełnie niemożliwe.

... Zarząd Oddziału ZPPZ w Gdyni nie ustalił do tej pory mimo próśb delegata załogowego załogi ci w składkach członkowskich związków tankowca „Turnia”?

... w Warsztatach Okrętowych PZM w Szczecinie nie odbyła się



narada produkcyjna zwołana i przygotowana na dzień 31 października br.?

... Rada Zakładowa Ekspozytury Rejonowej w Bydgoszczy nie interesuje się swoim zespołem amatorskim, który ostatnio znacznie osłabł swoją pracę?

PRZYPOMINAMY,
że w budżecie na rok 1953 należy zarezerwować środki na prenumeratę czasopisma „STER”

Cz. W-a
(Nazwisko znane redakcji)

„Ster” — swoim czytelnikom

Pod tym hasłem odbyło się w Klubie Robotniczym ZPGG w Gdyni dnia 30 października br. spotkanie zespołu redakcyjnego z Czytelnikami.

Spotkanie miało na celu zacieśnienie więzi pisma z szeroką rzeszą Czytelników — marynarzy, portowców i ich rodzin. Redakcja doceniając wagę i potrzebę ściślejszej współpracy z Czytelnikami i Korespondentami, stosuje różnego rodzaju formy pracy masowo-politycznej. Są to zebrania instruktażowe, narady robocze, instruowanie korespondentów bezpośrednio na statkach i w zakładach pracy. Jednak szerszą formą włączania się z Czytelnikami są wieczorki, organizowane przez redakcję. Ta forma współpracy zapoczątkowana w ub. r. przez „Ster” najbardziej zbliża Czytelników do pisma, gdyż przy muzyce, tańcu, satyrze i śpiewie mają oni możliwość łatwiejszego przyswajania sobie poważnych często zagadnień podanych w przystępnej formie.

Tak też było na naszym wieczorku, gdzie zebrani żywo reagowali na dowcipną konferansjerkę, opartą na zamieszczonych w „Sterze” artykułach oraz notatkach korespondentów i nadsyłanych przez administrację przedsiębiorstw żegludkowych odpowiedzi często nie wyjaśniających istotny poruszone zagadnienia, osmieszające biurokrację, formalizm i kumoterstwo. Zebrani przypominali sobie poruszone problemy i niejednemu pracownikowi administracji uśmiechała się, przyznawał (w duchu) rację.

Wieczór upłynął w wesołym nastroju uprzyjemnianym przez występy zespołu „Artosu” i baletu PLO, wykonane w obecności około 400 Czytelników i Korespondentów. Konferansjerkę prowadzili redaktorzy: Makowski i Piechowicz.

Szkoda tylko, że Zarząd Główny ZPPZ i powiadomione na czas o spotkaniu ognia związkowe nie wykazały jeszcze dostatecznego zainteresowania i nie potrafiły zmobilizować większej liczby swych członków do udziału w spotkaniu z redakcją. Wyjątek stanowiły Polskie Linie Oceaniczne, których pracownicy najliczniej przybyli na imprezę.

Redakcja „Steru” kontynuując tę formę łączności z Czytelnikami, organizuje w najbliższym czasie podobne imprezy dla Czytelników w Szczecinie, Koźlu i Bydgoszczy.

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Portowiec ze Szczecina — Zapytuję, kiedy pracownik podejmujący pracę w nowej instytucji nabywa prawo do pobierania zasiłków rodzinnych. Wyjaśnijcie, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Pracy i Opieki Społecznej pracownicy są uprawnieni do otrzymywania zasiłków rodzinnych za każdy przepracowany miesiąc po ukończeniu trzech miesięcy od chwili rozpoczęcia pracy. Za miesiąc pracy przyjmuje się co najmniej 20 dni przepracowanych w ciągu miesiąca.

Marian Różyński, Wrocław — Interweniowałam w sprawie obniżenia Waszego wynagrodzenia za pracę. Prezentacja została pozytywnie załatwiona. Dyrekcja Zegluga na Odrze we Wrocławiu wyrówna różnicę jaka powstała z powodu wypłacania Wam przez trzy miesiące niższego wynagrodzenia.

Barkarz, Bydgoszcz — Piszę, że pracodawca obniżył Wam wynagrodzenie za pracę. Chcecie wiedzieć, czy w związku z tym można rozwiązać stosunek służbowy. Wyjaśnijcie, że samowolne obniżenie poborów jest dostatecznym powodem do rozwiązania umowy o pracę. Z tego prawa możecie skorzystać w ciągu miesiąca, licząc od dnia, w którym otrzymaliście wiadomość o obniżeniu wynagrodzenia za pracę. Zróbcie odwołanie w tej sprawie, a w wypadku odmowy napiszcie do nas, podając dokładne fakty i okoliczności. Będziemy interweniować.

Wodniacy z Krakowa — Odpowiadając na Wasze pytania informujemy, że ustawa o ubezpieczeniu społecznym nałożyła na zakłady pracy obowiązek przesłania do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych doniesień o nieszczęśliwych wypadkach, jakie wydarzyły się przy pracy pracowników danego zakładu pracy. Doniesienie ta-

kie zakład pracy obowiązany jest przesyłać w ciągu pięciu dni od dnia wypadku, a jeżeli wypadek zdarzył się w drodze do lub z pracy — w ciągu pięciu dni od dnia uzyskania wiadomości o wypadku. Za niewykonanie w terminie obowiązku nadania doniesienia o wypadku przewidziane są sankcje karne. Kierownik zakładu pracy odpowiada za terminowe przysyłanie doniesień o wypadkach, w przeciwnym razie terenowy oddział ZUS winien wystąpić do Prezydium Rady Narodowej z wnioskiem karnym o wyznaczenie kierownikowi zakładu pracy grzywny. Obecnie grzywna wynosi do 750 zł.

W Marcinak, Gdynia — Chcecie wiedzieć, dlaczego niedopuszczalne jest wykorzystanie urlopu wypoczynkowego za kilka lat w jednym roku kalendarzowym. Praktyka taka byłaby sprzeczna z socjalistyczną zasadą ochrony pracy, a ponadto mogłaby naruszyć normalny tok i porządek pracy w urzędzie lub instytucji. Z powyższych względów pracownik na umiarkowanie wykorzystanie urlopu w każdym roku kalendarzowym. Jeżeli z ważnych względów służbowych konieczne jest przesunięcie urlopu na rok następny, to można go wykorzystać niezależnie od urlopu wypoczynkowego przypadającego na ten rok.

Korespondent z Wrocławia i Inni — Cenne wskazówki jak pisać korespondencje, znajdziecie w książce T. Lipskiego i P. Marka pt. „Korespondent robotniczy”, wydanej nakładem CRZZ. Książka między innymi nawołuje rolę prasy i korespondentów robotniczych w budownictwie socjalistycznym w Polsce Ludowej. Książka ta winna się znajdować w posiadaniu rady zakładowej, do której powinniście się zwrócić.

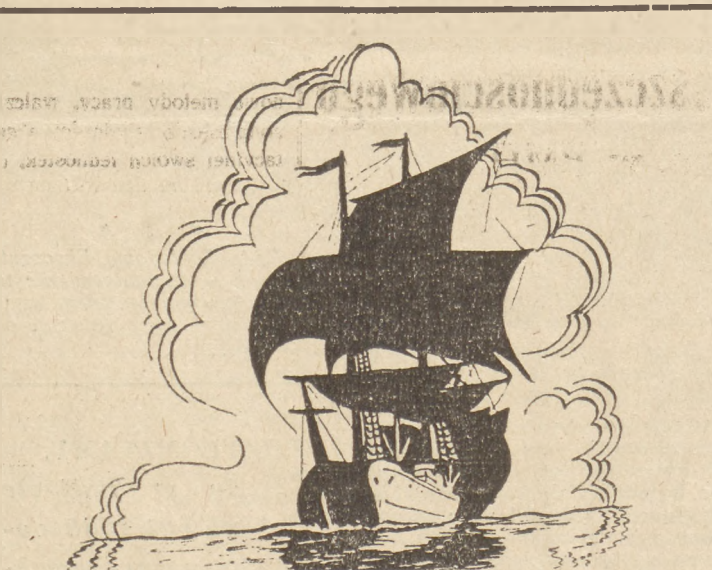
ECHA NASZEGO KONKURSU

W ogłoszonym w numerze 20 „konkursie kolportażowym „Ster” coraz większy udział biorą załogi statków Polskiej Marynarki Handlowej.

Poza marynarzami z jednostek, które niedawno znajdowały się w portach krajowych, jak „Śląsk”, „Przyjaźń Narodów”, „Kościuszko”, „Brygada Makowskiego” i innych, zgłaszają telegraficznie również woi. w. w konkursie załogi wielu statków, znajdujących się na różnych morzach świata, jak „Bytom”, „Stalowa Wola”, „Białystok”, „Mazur”, „Waryński”, „Lechistan”, „Północ”, „Soledek”, „Płatek”, „Jarosław Dąbrowski”, „Kutno”, „Kolobrzeg”, „Poznań” i „Jedność Robotnicza”.

Popularność jaką zdobywa nasz konkurs świadczy, że „Ster” coraz lepiej spełnia swą rolę i staje się prawdziwym i nieodłącznym przyjacielem szerokiego rzesz pracowników morza.

Kto będzie następny?



Zachłubnych kart rosyjskiej i radzieckiej FLOTY MORSKIEJ

W PORCIE leningradzkim na postój przybyła nowa okrętowca „Marszał Górowski” odbyło się niedawno posiedzenie Towarzystwa Geograficznego ZSRR, poświęcone omówieniu rosyjskich i radzieckich podróży morskich naokoło świata. Poza członkami zarządu Towarzystwa w posiedzeniu wzięli udział marynarze, którzy uczestniczyli w podróży naokoło świata, naukowcy i uczniowie szkół morskich oraz słuchacze Akademii Floty Morskiej.

W czasie posiedzenia ciekawy wykład na temat odkrywców nowych lądów wygłosił zasłużony radziecki prof. B. E. Jegorow.

W pierwszej połowie XIX stulecia — stwierdził prof. Jegorow — rosyjscy marynarze naokoło świata, które przeżywały się do doniosłych odkryć geograficznych, stanowiących wspaniałą kartę w historii żegluga rosyjskiej naszego kraju. Rosja zajęła przodującą rolę w naukowych badaniach Pacyfiku. Wysłała ona znacznie więcej statków i ekspedycji naokoło świata, niż łącznie wszystkie owych czasów — Anglia i Francja.

Pierwsza rosyjska wyprawa morską naokoło świata odbyła się w latach 1803 — 1806 na statkach żaglowych „Nadzieжда” i „Mewa”. Ekspedycję tę prowadzili dowódcy: młynarz Iwan Kruzensztern i Jurij Lisjański, których czyny do tej chwili uważane są za przykład bohaterstwa.

Wobec ich wszechstronnej wiedzy i nieustannej pracy podróż zagłównych „Nadzieжда” i „Mewa” przekształciła się w wyprawę o światowym znaczeniu.

W czasie podróży tych dwóch statków założone zostały podwaliny pod rozwój nowej nauki — oceanografii. Uczestnicy ekspedycji przeprowadzili liczne obserwacje nad prądami, przyprawami i odpywem morskimi, temperaturą, ciężarem właściwym, zawartością soli, nad nasłanianiem wody morskiej.

Materiały i kolekcje etnograficzne, zebrane przez marynarzy „Nadzieжда” i „Mewa”, stały się cennym źródłem poznania ludności i mieszkającej na wyspach Pacyfiku i Ameryki Rosyjskiej. Przyczyniły się do tego wnikiwe obserwacje i dokładne opisy, sporządzone przez

Triumf szachów radzieckich w Sztokholmie

Z OLBRYMIM zainteresowaniem miłośnicy szachów na całym świecie śledzili przebieg zakończony niedawno międzynarodowym turniejem szachowym w Sztokholmie. Rozgrywki w Sztokholmie stały się ostatnią eliminacją przed turniejem o wyłonienie kandydata, który zmierzy się z mistrzem świata Botwinnikiem w walce o zaszczytny tytuł. W tym turnieju kandydatów, który odebrał się w przyszłym roku, wezmą udział za wodnicy, którzy zajęli pięć pierwszych miejsc w Sztokholmie obok dopuszczonych bez uprzednich eliminacji 7 arcymistrzów: Bronsztajna, Bolesławskiego, Smymowa i Keres (wszyscy ZSRR), Reshevskygo (USA), Najdorf (Argentyna) i Łewego (Holandia).

W turnieju sztokholmskim wzięło udział 21 szachistów 13 krajów, którzy zwyciężyli w uprzednich turniejach sztokholmskich. Za wyjątkiem Reshevskygo i Najdorfa brali w nim udział wszyscy najsilniejsi szachiści świata kapitalistycznego m.in. arcymistrzowie Stahlberg, Pilnik, Eliskases i Gligoricz oraz znany arcymistrz węgierski Szabo. Związkowi Radzieckiemu przypadło 5 miejsc. Nie brali udziału w turnieju sztokholmskim szachiści radzieccy — mistrz świata Botwinnik oraz ci arcymistrzowie, którzy dopuszczeni zostali bez eliminacji do „turnieju kandydatów”. Ekipa radziecka, oprócz rutynowanego Kotowa składała się z zawodników młodych, o małym doświadczeniu w turniejach międzynarodowych. Tym bardziej znaczące jest drugie zwycięstwo szachistów radzieckich, którzy zajęli w Sztokholmie pięć pierwszych miejsc, eliminując największe sławy innych krajów — i zakwalifikowali się wszyscy do turnieju kandydatów.

Pierwsze miejsce zajął w pięknym stylu arcymistrz Kotow, który 13 partii wygrał i 7 zremisował, osiągając 16,5 punktów na 20 możliwych. Drugie i trzecie miejsce zajęli wspólnie 26-letni Tajmanow i najmłodszym uczestnikiem turnieju 23-letni Petrosjan, którzy zaskoczyli swych zagranicznych przeciwników boją, a za Kotowa, Tajmanowa i Petrosjana to jedyni zawodnicy, którzy przeszli cały turniej bez porażki. 13 pkt. i czwarte miejsce zdobył 27-letni arcymistrz radziecki Heller, który i na tym turnieju wykazał swe bardzo wysokie walory kombinacyjne, pozwalając sobie jednak zbyt często na ryzykowną grę. Piąte miejsce zajął 20-letni Kozłowski, który w pierwszym poście turnieju był na środkowym miejscu w tabeli, ale niekiedy finiszem zwyciężył 12,5 pkt. i udział w turnieju kandydatów.

Prezydent Międzynarodowej Federacji Szachowej podkreślił, że uśród zwycięstwa zawodników radzieckich leży nie tylko doskonała umiejętność, ale również walory moralne i sportowe. Grają oni bardzo ostro, nie boją się trudności, lecz śmiało stawiają im czoło i przezwyciężają je.

Zgodnie z powyższą uprzednio decyzją Międzynarodowej Federacji Szachowej zawodnikom radzieckim: Petrosjanowi, Tajmanowi i Awerbachowi przyznano tytuł międzynarodowych mistrzów szachowych. Petrosjan jest najmłodszym arcymistrzem świata.

Dalsze miejsca w turnieju 6—8 zajęli: Szabo (Węgry), Stahlberg (Szwecja), Gligoricz (Jugosławia) — po 12,5 pkt (tytuł samo co Awerbach, ale uzyskali go inny wynik z czołówką turnieju), 9) Uznicki (Niemcy zachodnie) — 11,5 10) Eliskases (Argentyna) — 10,5, 11—13 Pachman (CSR), Pilnik (Argentyna) i Steiner (USA) — po 10, 14) Talanowicz (Jugosławia) — 9, 15) Barcza (Węgry) — 8, 16) Stoltz (Szwecja) — 7,5 17) Sanchez (Kolumbia) — 7, 18) Wade (Nowa Zelandia) — 6, 19) Wajtonis (Kanada) — 5, 20—21) Golombek (Anglia) i Prins (Holandia) — po 4,5 pkt.

Na 80 partii granych w sumie z przedstawicielami innych krajów szachistów radzieckich wygrali 41 partii, a przegrali tylko 3. Każdy z pozostałych zawodników (oprócz Węgry Szabo, który przegrał 2 partii) sam miał co najmniej trzy wygrane partie.

Tak więc w turnieju kandydatów w spotkaniu z mistrzem świata Botwinnikiem (ZSRR) wśród 12 najsilniejszych szachistów znalazł się 9 zawodników radzieckich. Wiadomo ponadto, że w Związku Radzieckim istnieje Tala plejada młodych szachistów, którzy silnie gry nie ustępują na przykład Awerbachowi. Arcymistrz Flohr miał wszelkie podstawy stwierdzić niedawno, że Związek Radziecki jest w stanie zmierzyć się z reprezentacją reszty świata na kilkudziesięciu szachownicach.

Po zakończeniu w sierpniu br. olimpiady szachowej, prezydent Międzynarodowej Federacji Szachowej Szwed Folke Rogard, gratulując zwycięskiej drużynie radzieckiej oświadczył, że ZSRR byłby w stanie wystawić jeszcze jedną równą reprezentację. Turniej sztokholmski w pełni potwierdził te słowa. Spośród radzieckich uczestników turnieju sztokholmskiego, jedynie Heller (na czwartej szachownicy) i Kotow (jako drugi rezerwowy) brali udział w ekipie olimpijskiej. A jednak wszyscy uczestnicy radzieccy wypreszili w Sztokholmie najlepszych graczy pozostałych krajów.

Wspaniałe zwycięstwo zawodników radzieckich na międzynarodowym turnieju w Sztokholmie jest nowym dowodem na doświadczonego poziomu radzieckiej szkoły szachowej, opartej o masowy rozwój szachów w ZSRR.

W kalejdoskopie sportowym

CWKS (WARSZAWA) — GWARDIA (GDAŃSK) 12:8

Mecz bokserki, który odbył się 9 października pomiędzy tymi zespołami, dostarczył sportowej publiczności Wybrzeża wiele emocji. Poszczególne spotkania stały na poziomie, jakiego dawno nie oglądaliśmy. Przypisać to należy stawce, o jaką były toczone, a mianowicie o zaszczyt reprezentowania barw polskich w meczu z Finlandią.

Mecz rozpoczął się od zaznajomienia publiczności z wspaniałym rozwojem sportu w ZSRR, po czym wznieśliśmy okrzyki na cześć sportu i sportowców Kraju Rad.

Przebieg walk: w wadze muszej Kukier (CWKS) zdobył punkty przeciwnika. Następna walka Woźniaka (CWKS) i Stefaniuka przyniosła bodaj najwięcej emocji wobec wyrównanej klasy obu pięściarzy. Zwyciężył jednogłosem Stefaniuk, w wadze piórkowej zwyciężył Kruza przez t.k.o. Pachle. W wadze lekkiej spotkali się Soczewiński (CWKS) i Antkiewicz, w której jednogłosem zwyciężył Antkiewicz. Kuźmiński (CWKS) w walce z Piekim, mimo początkowej przewagi został zdyskwalifikowany za trzymanie. W półśredniej Stankowski (CWKS) jednogłosem wygrał z Wysockim. Pojedynki Musiałka (CWKS) i Krawczyka zakończyły się jednogłosem zwycięstwem tego ostatniego. W średniej Borkowski (Gwardia) poddał się po pierwszej rundzie Piórkowskiemu (CWKS). W półciężkiej zwycięstwo jednogłosem odniósł Grzelak (CWKS) nad Michalakiem. Spotkanie Gościńskiego i Węgrzyńskiego po emocjonującym przebiegu zakończyło się wygraną Gościńskiego w stosunku 2:1.

KOSZYKARZE SPOJNI (GDAŃSK) WYGRYWAJĄ

Po serii niepowodzeń w rozgrywkach ligowych koszykarze gdańscy spojnie odnieśli wysokie zwycięstwo nad swą imienniczką z Łodzi w stosunku 74:42 (26:18). Prawie od początku meczu gdańszczanie panowali na boisku, spychając łódzian do defensywy. Drużyna gdańska zagrała bardzo ambitnie, walcząc zacięcie przez cały czas meczu o każdą piłkę.

Kruzensztern i Lisjański. Po upływie prawie pół wieku od wypraw „Nadzieжда” i „Mewa” znany rosyjski hydrolog N. A. Iwan szynowicz pisał: „I dziś jeszcze, gdy już dużo udoskonalono w dziedzinie żegluga morskiej, podróż kapitanów Kruzenszterna i Lisjańskiego może służyć jako przykład pod każdym względem”.

Podróż morską Kruzenszterna i Lisjańskiego zapoczątkowała wyprawa naokoło świata znakomitych rosyjskich żeglarzy w pierwszej połowie XIX wieku. Jednym z nich był W. M. Gotowin. Dowodząc okrętami „Diana” (1807—1811) i „Kamczatka” (1817—1819 r.) dokonał on znanych na całym świecie przebiegów oceanicznych. Jego podróże mają duże znaczenie dla geografii i rosyjskiej żegluga morskiej. Gotowin zbadał i opisał wyspy i cieśniny południowej części grupy Wysp Kurylskich, skorygował i uzupełnił wiadomości geograficzne swoich poprzedników o Kamczatce i o Ameryce północno-zachodniej, przebywał także w Afryce północnej na Nowych Hebrydach, Wyspach Hawajskich, Marianskich i innych wyspach Pacyfiku.

Wyprawa F. F. Bellinschhausen i M. P. Lazariewa w latach 1819—1821 była nie tylko podróżą naokoło świata, lecz również miała na celu przedostanie się jak najdalej w głąb Antarktydy. Podróż statków „Wostok” i „Mirnyj” trwała 751 dni. Żaglowce przeplwały przez morza i oceany na przestrzeni około 50.000 mil, przecinając dwukrotnie Atlantyk.

W czasie podróży dookoła świata Bellinschhausen, Lazariew i inni odważni towarzysze odkryli nowy kontynent — Antarktydę. Było to najważniejsze odkrycie geograficzne XIX wieku które obalilo nienaukowe i zarozumiałe twierdzenie podróżnika angielskiego Jamesa Cooka, że nie ma lądu na wszystkich południowych szerokościach. Rosyjscy żeglarze nie tylko odkryli Antarktydę, lecz wniknęli jej granice, dostarczyli pierwszego opisu nowego kontynentu i przez dłuższy czas przebywali w jego najbliższym sąsiedztwie.

Ponad trzy lata (1819—1822) trwała podróż naokoło świata rosyjskiej ekspedycji M. Wasiliewa i G. Szymmariewa na żaglowcach „Okrutnie” i „Blagomierennyj”. Jej uczestnicy wykonali szereg badań naukowych u nabrzeży Czukotki i Ameryki północno-zachodniej, odnaleźli drogę morską od Cieśniny Beringa przez wody północne do Atlantyku.

Wyprawy kierowane przez O. Kocubu na statkach „Ruryk” (1815—1818) i „Predprijatie” (1823—1826) przyniosły doskonałe wyniki naukowe. Na mapach Pacyfiku pojawiły się odkryte przez nich wyspy Rumiancowa, Spirydowa, Ruryka, Kruzenszterna, Kutuzowa, Suworowa, Rymyskiej-Korsakowa, Bellinschhausen...

W czasie podróży na pokładzie „Ruryk” O. Kocubu zapoczątkował pomiary hydrooptyczne w oceanie. Wpuszczał on do wody białe i kolorowe przedmioty, przy czym ob-

serwował, na jakiej głębokości stały się one niewidoczne. Na statku „Predprijatie” Kocebu kontynuował swoje obserwacje. Sporządził opis nowo odkrytych wysp i szeregu miejsc wybrzeży Pacyfiku. Znajdujący się na pokładzie statku młody rosyjski uczyony E. Lenc przeprowadził pierwsze na świecie głębokowodne badania hydrofizyczne w oceanie, mierzenie temperatury i składu chemicznego głębin wodnych oraz inne obserwacje naukowe.

Oceniając prace, wykonane przez wyprawę na statku „Predprijatie” akademik W. W. Szulejkin pisał, że „małutki rosyjski statek wędrował do współzawodnictwa badaczy całego świata i zapoczątkował ekspedycje dla zbadania Pacyfiku”.

Rosyjski żeglarz i uczyony F. P. Litke, późniejszy prezes Rosyjskiej Akademii Nauk i Towarzystwa Geograficznego przyczynił się w wielkim stopniu do rozwoju geografii Rosji. Gdy statek „Seniawin”, którym dowodził w latach 1826—1829, minął przylądek Horn i wchodził na Pacyfik, Litke wędrował marynarzy, aby uważnie obserwować horyzont, gdyż — jak mówił — „wszędzie można się spodziewać odkryć geograficznych”.

Członkowie ekspedycji na pokładzie „Seniawin” zbadałi Morze Beringa, określili najważniejsze pod względem astronomicznym punkty wybrzeża Kamczatki na północ od Zatoki Awaczwińskiej i opisać znaczną część brzegów Czukotki, wyspy Kariagińskiej, Matwieja i Prybylo-

wa oraz części Aleutów. Ponadto marynarze przeprowadzili poważne prace badawcze tropikalnej części Pacyfiku. Odnalezione i opisano wyspy Bonin-Sima. W Archipelagu Karolińskim uczestnicy ekspedycji odkryli wiele nieznanych wysp, nazwanych wyspami admirała Seniawina.

W owym czasie wielkie znaczenie naukowe posiadały przeprowadzone przez Litkego obserwacje magnetyczne i grawimetryczne.

Podsumowanie świetnej epoki rosyjskich żeglarzy XIX wieku przypadło wybitnemu nowatorowi i naukowcowi w tej dziedzinie S. O. Makarowowi. Płynął on w latach 1886—1889 na korwecie „Witiaz”, przeprowadzając kompleksowe obserwacje oceanograficzne.

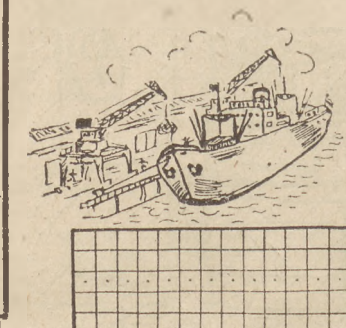
Oceniając wysoko działalność na ukową i ofiarą pracę rosyjskich żeglarzy, Makarow pisał w książce „Witiaz” i „Ocean Spokoyny”, że kapitanowie XIX wieku, „którzy oddali w swoim czasie nauce wielkie usługi, będą w przyszłości przykładem przywiązania i oddania sprawie. Przyszli marynarze będą pływac lepszymi statkami, mając do dyspozycji zupełnie inne środki, żyć będą jednak nalez, by wykazać się tym samym zapałem do poznawania przyrody. Zapal ten dopomóż im stać się godnymi następcami sławnych kapitanów z początku XIX stulecia”.

Radzieccy marynarze, odbywając rejsy po dalekich oceanach stali się godnymi kontynuatorami świetnych tradycji rosyjskich żeglarzy.



POMYSŁ

Logogryf



Do pionowych rzędów podanej figury wpisać 13 wyrazów pięcioliterowych. Rząd oznaczony kropkami da rozwiązanie. Znaczenie wyrazów: 1) żaglowiec dwumasztowy (l. mn.), 2) jeden z maszyn na sznurze, 3) wiatr na maszynach, 4) jednostka rybacka, 5) inaczai poczekalnia, 6) poprzeczna belka u masztu podtrzymująca żagle (l. mn.), 7) jednostka żaglowa do sportów wodnych, 8) dzielnica Gdańska, 9) port nad Morzem Północnym, 10) jedna z komend na łodzi wioślowej, 11) mały port nad Bałtykiem, 12) przrząd do kierowania okrętem (l. mn.), 13) klasa okrętów liniowych w ZSRR.

Krzyżówka

Literami: 9 — a, 4 — b, 2 — d, 7 — e, 5 — j, 5 — m, 6 — o, 1 — p, 4 — r, 3 — t, 2 — y należy uzupełnić pustą pola czterech kwadratów tak, aby można było poziomo i pionowo odczytać wyrazy o poniższym znaczeniu — 1) sz żaglowiec dwumasztowy, 2) inaczai poczekalnia, 3) wiatr na maszynach, 4) jednostka rybacka, 5) inaczai poczekalnia, 6) poprzeczna belka u masztu podtrzymująca żagle (l. mn.), 7) jednostka żaglowa do sportów wodnych, 8) dzielnica Gdańska, 9) port nad Morzem Północnym, 10) jedna z komend na łodzi wioślowej, 11) mały port nad Bałtykiem, 12) przrząd do kierowania okrętem (l. mn.), 13) klasa okrętów liniowych w ZSRR.



Rozwiązanie zadania z nr 20 (42)

Eliminacja: 1) perty, 2) szkot, 3) reja, 4) hiw, 5) kolo, 6) ster, 7) kluzza, „Pracownicy morza czynem popierają Program Wyborczy Frontu Narodowego”. Za dobre rozwiązanie zadania nagrody otrzymują: 1) Zdzisław Sledziowski, Gdy-

nia, 2) Czesław Walakowski, p-ta Kartuz, 3) Stanisław Lemba, Ebląg, ul. Wysockiego 36 m 9, 4) Henryk Marcinowski, Szczecin, Chrobrego 6, 5) Paweł Matulewicz, Toruń, Sobieskiego 6 m. 4. Książki wysyłamy pocztą.