

Sprawozdanie z na-
rady korespondentów
„Steru“ podajemy na
str. 4

Studujemy materiały XIX Zjazdu KPZR

Osiągnięcia i perspektywy rozwojowe radzieckiego transportu wodnego w świetle uchwał XIX Zjazdu KPZR

W CAŁEJ Polsce rozwinęła się wielka akcja upowszechniania materiałów XIX Zjazdu KPZR oraz pracy Józefa Stalina „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR”. Studiują je robotnicy, chłopci, inteligencja pracująca i młodzież.

Wielkie dzieło studiowania materiałów XIX Zjazdu KPZR objęło również marynarzy, portowców, wodniaków, załogi baz remontowych i innych przedsiębiorstw resortu żeglugi. Obok tego wysuniętych w referatach szczególną uwagę pracowników naszego transportu wodnego zwracają osiągnięcia i perspektywy rozwojowe radzieckiej żeglugi, portów morskich i śródlądowych, które m. in. były również przedmiotem obrad XIX Zjazdu.

Zagadnienia transportu wodnego występowały na XIX Zjeździe KPZR, podobnie jak i innych gałęzi gospodarki narodowej, w kilku przekrojach. Tow. Małenkov w referacie sprawozdawczym podał m. in. wyniki pracy transportu wodnego w porównaniu z okresem przedwojennym; przedstawił on też zasadnicze niedociągnięcia w pracy żeglugi morskiej i śródlądowej. Natomiast w referacie tow. Saburowa znalazły pełne odzwierciedlenie perspektywy rozwojowe transportu wodnego, które w ostatecznej formie zostały przedstawione w dyrektywach XIX Zjazdu Partii w sprawie pięcioletniego planu rozwoju ZSRR na lata 1951—1955.

CHARAKTERYZUJĄC pracę transportu w ostatnim dziesięcioleciu tow. Małenkov stwierdził: „W latach Wielkiej Wojny Narodowej transport nasz... pomysłnie wywiązał się z trudnego zadania zabezpieczenia przewozów wojennych, jak również przewozu ładunków dla gospodarki narodowej. W latach powojennych wszystkie rodzaje transportu nie tylko zostały odbudowane, lecz wzrosły znacznie w porównaniu z okresem przedwo-

jennym”. W tych słowach kryje się ocena bohaterskiej pracy radzieckich marynarzy, portowców i wodniaków, którzy w ciężkich warunkach wojennych walczyli o terminowe zaopatrzenie frontu i zaplecza, a po zwycięskim zakończeniu działań wojennych przystąpili do wielkiej pracy nad odbudową zniszczonych portów i ich urządzeń oraz do rekonstrukcji i rozbudowy floty.

Dzięki temu oraz w wyniku coraz doskonalszej pracy załóg pływających i portowych, które wykorzystują w całej pełni wszystkie osiągnięcia socjalistycznego systemu gospodarowania dla zwiększenia produkcji i podniesienia jej jakości w roku bieżącym przewozić towarowe w transporcie rzeczonym i morskim są w przybliżeniu o 60 proc. większe niż w 1940 roku.

Szczególną troską otacza gospodarka socjalistyczna rozwój nowej techniki we wszystkich dziedzinach produkcji. Jak wynika z referatu tow. Małenkowa, obecnie wszystkie rodzaje transportu posiadają potężniejszą bazę techniczną aniżeli w okresie przedwojennym. Wyraża się ona w dysponowaniu większą ilością lepszych statków i portów, w posiadaniu nowoczesnych urządzeń ułatwiających pracę człowieka. Przykładem tego może być mechanizacja pracy w portach, której poziom; jak stwierdził tow. Małenkov, podniósł się w poważnym stopniu w porównaniu z rokiem 1940 i wyniósł w 1951 roku 83 proc. w zakresie Ministerstwa Żeglugi Rzecznej i 90 proc. w zakresie Ministerstwa Żeglugi Morskiej.

W żegludzie śródlądowej poważne znaczenie odgrywa długość eksploatowanej sieci dróg wodnych, która w roku 1951 była o 23.000 km większa niż w 1940 r.

DYREKTYWY w sprawie nowego pięcioletniego, przewidujące wzrost produkcji przemysłowej o 70

proc. i wzrost dochodu narodowego o 60 proc. zawierają również perspektywy rozwojowe radzieckiego transportu wodnego. Rozwój produkcji przemysłowej i rolniej wpłynie oczywiście na wzrost obrotu towarowego, który z kolei znajdzie odzwierciedlenie w nasileniu przewozów towarowych. Jak stwierdził w swoim referacie tow. Saburow przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu zwiększą się w ciągu pięcioletki w przybliżeniu o 46 proc.

Zakłada się wzrost przewozów w żegludzie śródlądowej o 75—80 proc. Zabezpieczeniem tego wzrostu są gigantyczne budowe wodne przewidziane w piątym pięcioletcu. Obok oddanego już do eksploatacji Kanału Żeglownego Wołga—Don im. W. I. Lenina, który w poważnym stopniu podniósł możliwości transportowe radzieckiej żeglugi śródlądowej, zakończy się w latach 1951—1955 rekonstrukcję wołżańsko—bałtyckiego szlaku wodnego i zwiększy się głębokość żeglowną rzeki Kamy. Istniejące już wielkie urządzenia hydrauliczne, a więc Kanał Wołga—Don, Kanał Białe—Bałtyk im. J. Stalina oraz kanał im. Moskwy, jak również planowana przebudowa wołżańsko—bałtyckiego szlaku wodnego oraz budowa elektrowni wodnych na Wołdze i Kamie umożliwią w ciągu piątej pięcioletki doprowadzenie w zasadzie do końca prac nad stworzeniem jednolitego głębokowodnego systemu transportowego w europejskiej części ZSRR.

Celem zabezpieczenia wykonania powyższych zadań stojących przed żegludą śródlądową w nowym planie pięcioletnim przewidziano budowę nowych statków, holowników i barek odpowiadających warunkom żeglugi na wielkich rezerwuarach oraz poważny, bo około dwukrotny wzrost zdolności przepustowej portów rzecznych. To ostatnie zadanie będzie realizowane drogą budowy nowych portów, rekonstrukcji czynnych portów oraz wyposażenia ich w urządzenia zmechanizowane o wysokiej wydajności.

Tym samym na przedsiębiorstwa żeglugowe i porty spada poważne zadanie w zakresie całkowitego wykorzystania tych inwestycji dla zrealizowania i przekroczenia zadań nowego planu pięcioletniego.

Dwa miesiące temu do Centralnej Komisji Wnalezności Pracowniczej PMH wpłynął pomysł racjonalizatorski głównego mechanika CZ PMH Władysława Milewskiego i głównego smarmownika Seweryna Karskiego do tymczasowej mieszanki paliw płynnych do napędu okrętowych silników wysokoprężnych, znacząco lepszej i tańszej od dotychczas stosowanych we flocie handlowej.

Do tej pory w PMH używano do poruszania silników okrętowych oleju gazowego z dodatkiem tzw. oleju wrzecionowego, produktu stosunkowo drogiego i niezbędnego w wielu gałęziach naszego przemysłu. Tow. Milewski i Karski po wielu badaniach laboratoryjnych zastosowali olej opałowy jako domieszkę do oleju gazowego. Pod względem wartości na jednej tonie paliwa używanego na statkach można w ten sposób zmniejszyć zużycie o 12,4 proc. Realizacja tego pomysłu i wykorzystanie go dla poruszania silników na naszych statkach po winna w roku 1953 przynieść do gospodarki narodowej oszczędności około 6 milionów 850 tysięcy złotych.

Pomysł ten mający ogromne znaczenie dla naszej gospodarki narodowej powoli i uparcie torował sobie drogę przez próby laboratoryjne, posiedzenia Komisji Usprawnień, komisje techniczne i próby techniczne i doczekał się wreszcie chwili, kiedy załoga motorowca „Przyjaźń Narodów” po zapoznaniu się z technicznymi właściwościami nowego rodzaju paliwa i przeprowadzeniu podczas postoju w porcie gdynskim pierwszych prób na silniku pomocniczym, które wypadły pomyślnie, zabunkrowała przed wyjściem w kolejny daleki rejs połowę paliwa dotychczas używanego i połowę nowej mieszanki. Próby dokonane przez załogę statku „Przyjaźń Narodów” zdecydowały o dalszym powszechnym za-

stosowaniu nowej mieszanki na wszystkie statki motorowe naszej floty handlowej.

Takie są dotychczasowe dzieje nowego udośkonalenia.

OBECNIE po pozytywnej ocenie Komisji Technicznej PMH, która wnikiwie i dokładnie kontrolowała przebieg prób przydatności nowego oleju napędowego, konieczne jest szersze omówienie strony technicznej tego zagadnienia i korzyści, jakie zastosowanie pomysłu przyniesie PMH i gospodarce narodowej.

Istotną rzeczą dla każdego paliwa jest wartość produktu, którą określamy na podstawie jego właściwości chemicznych i fizycznych. Przy pomocy bowiem badań laboratoryjnych możemy dokładnie określić przydatność paliwa do celów, jakim ma służyć. Podstawowymi cechami, charakteryzującymi wartość paliwa opałowego wg instrukcji fabrycznych (np. instrukcja Suzera do silników na „Nowej Hucie”) oraz wg świadectw analizy przedkładanych do wglądu st. mechanikom przy przyjmowaniu oleju napędowego za granicą są: ciężar właściwy, lepkość czyli wiskoza oraz zawartość zanieczyszczeń.

Ciężar właściwy potrzebny jest do obliczania wagi przyjętego paliwa, poza tem daje ogólną charakterystykę paliwa. Z ciężaru właściwego, przy pomocy prostego wzoru można obliczyć również wartość opałową, która przy nowym paliwie jest b. wysoka.

Lepkość czyli wiskoza — współczynnik wewnętrznej tarcia cieczy, nie powinna być zbyt niska ze względu na zacieranie się pompek i zaworów paliwowych, jak również nie może być zbyt wysoka ze względu na konstrukcję filtrów i konieczność dobrego rozprowadzenia. Zaletą nowego polskiego paliwa jest właśnie niezwykle ustalana lepkość produktu, gwarantująca dobrą pracę.

osiągniemy w podniesieniu materialnego i kulturalnego poziomu życia narodu. ...Nasze kadry gospodarcze powinny opanować doskonale metody socjalistycznego gospodarowania, muszą podnieść poziom swego przygotowania technicznego i ekonomicznego, polepszać systematycznie metody produkcji, szukać, znajdować i wykorzystywać ukryte rezerwy tkwiące w samej gospodarce narodowej”.

Również w transporcie wodnym ważne jest stałe rozwijanie i doskonalenie socjalistycznego współzawodnictwa pracy, w którym, jak stwierdził tow. Małenkov, najistotniejszą sprawą jest podciąganie tych, którzy pozostają w tyle, równanie w pracy do najlepszych.

Również w transporcie wodnym należy ze wszechmiar wzmacniać twórczą współpracę nauki z produkcją, mając na u-

wadze fakt, że współpraca ta wzbogaca naukę doświadczeniami praktyki oraz dopomaga działaczom—praktykom w szybkim rozstrzygnięciu stojących przed nimi zadań.

Reasumując należy stwierdzić, że radziecki transport wodny podobnie jak i inne gałęzie gospodarki narodowej ZSRR będzie realizował podstawowe wytyczne XIX Zjazdu Partii walcząc o:

- stosowanie na szeroką skalę najnowszych zdobyczy nauki i techniki,
- podniesienie ze wszechmiar wydajności pracy,
- wzmacnianie dyscypliny w dziedzinie wykonywania planów państwowych,
- zapewnienie wysokiej jakości produkcji,
- nieustanne obniżanie kosztów własnych.

(w)

Ze szkolenia na statkach

W dniu 14 listopada, wkrótce po wyjściu „JAROSŁAWA DĄBROWSKIEGO” w kolejny rejs, odbyło się na statku zebranie egzekutywy organizacji partyjnej z udziałem aktywu związkowego. Tematem obrad była uchwała KC KPZR w sprawie studiowania materiałów XIX Zjazdu KPZR. Po zapoznaniu się z wytycznymi uchwały, przystąpiono natychmiast do zorganizowania szkolenia. Pierwszy wykład odbył się dnia 16 listopada.

W dniu tym licznie zapełniła się świetlica statkowa. Ze skupieniem słuchali marynarze referata, wygłoszonego przez tow. Stępe. Do dyskusji nie trzeba było nikogo zachęcać. Mając stałą styczność ze światem kapitalistycznym, załoga „Dąbrowskiego” własnymi oczyma obserwuje pogłębiające się z każdym dniem sprzeczności tego obozu, na przykładzie własnego kraju widzi wyższość naszego ustroju, widzi jasne, coraz lepsze życie swych rodzin i bliskich. Jeden po drugim zabierali głos marynarze, mówili o tym, jak trzeba pracować i walczyć w oparciu o nauki XIX

Zjazdu, by umacniać naszą gospodarkę morską.

Nienajlepiej pracowała ostatnio organizacja partyjna na parowcu „GLIWICE”. Nie z przyczyną padku też organizacja partyjna rozpoczęła studiowanie materiałów XIX Zjazdu KPZR od referatu o zadaniach partii. „Chcielismy podbudować naszą organizację partyjną, wzmocnić dyscyplinę członków” — mówi tow. Adamek. Dyskusja na zebraniu, na którym zabierali głos zarówno partyjni, jak i bezpartyjni, potwierdziła słuszność tego założenia. Palacz Sienicki, węglarz Grzelak i Urmanowski i inni nie ograniczyli się w dyskusji do spraw ogólnych. Ostro krytykowali dotychczasowe niedociągnięcia w pracy związku i partii.

Dzięki bogatym naukom zawartym w materiałach Zjazdu, marynarze z „Gliwic” zrozumieli, jak ważną sprawą dla sprawności i przedterminowego wykonania zadań statku jest pogłębianie świadomości każdego członka załogi i aktywna współpraca wszystkich ogniw statku. Załoga „Gliwic” chce i potrafi pracować po nowemu.

my i większą moc silnika. Ta dodatkowa cecha paliwa pozwalała góry zakładać możliwości dalszych oszczędności paliwa w zakresie od 2 do 3 proc.

Nowy olej napędowy pokonał już pierwsze trudności, a próby i doświadczenia wykazały niezbicie, że nadaje się doskonale do wysokoprężnych silników okrętowych.

Chodzi teraz o to, aby starsi mechanicy korzystając z nowego paliwa pogłębiali obserwacje pracy silników pracujących na nowym paliwie, aby dokonywali stałych badań i prób, porównując je z wykresami indykatorów, zdjętymi przy różnych rodzajach paliw i aby dla dobra wspólnej sprawy dzielili się swymi uwagami z pomysłodawcami. Ich cenne spostrzeżenia niewątpliwie pozwolą na dalsze udoskonalenie paliwa. Również i CPN ze swej strony jako zaopatrujący statki w paliwo winna nieco więcej zainteresować się sprawą nowej mieszanki i dopilnować, aby olej opałowy był należycie podgrzany przed zmieszaniem go z olejem gazowym i następnie dokładnie wymieszany. Na zakończenie trzeba zwrócić uwagę, że zastosowanie nowej mieszanki opałowej to nie tylko sprawa PMH. Po przeprowadzeniu bowiem ostatecznych prób na statkach PMH, konieczne będzie przedyskutowanie możliwości zastosowania nowej mieszanki na większych motorowych jednostkach rybackich.

Wysiłek racjonalizatorów tow. tow. Milewskiego i Karskiego, którzy oddają załogom PMH nowe paliwo — cenny oręż w walce o obniżkę kosztów własnych floty handlowej — niewątpliwie przynajmniej z entuzjazmem i upowszechniają je. Słuszne jest, aby jak najwięcej naszych załóg idąc śladem załogi maszynowej „Przyjaźń Narodów” podjęło próbę zastosowania na swych jednostkach nowej mieszanki paliwa.

A. Z.

Nowy olej napędowy — pomysł racjonalizatorów PMH Milewskiego i Karskiego — zdaje egzamin przydatności we flocie

DWA miesiące temu do Centralnej Komisji Wnalezności Pracowniczej PMH wpłynął pomysł racjonalizatorski głównego mechanika CZ PMH Władysława Milewskiego i głównego smarmownika Seweryna Karskiego do tymczasowej mieszanki paliw płynnych do napędu okrętowych silników wysokoprężnych, znacząco lepszej i tańszej od dotychczas stosowanych we flocie handlowej.

Do tej pory w PMH używano do poruszania silników okrętowych oleju gazowego z dodatkiem tzw. oleju wrzecionowego, produktu stosunkowo drogiego i niezbędnego w wielu gałęziach naszego przemysłu. Tow. Milewski i Karski po wielu badaniach laboratoryjnych zastosowali olej opałowy jako domieszkę do oleju gazowego. Pod względem wartości na jednej tonie paliwa używanego na statkach można w ten sposób zmniejszyć zużycie o 12,4 proc. Realizacja tego pomysłu i wykorzystanie go dla poruszania silników na naszych statkach po winna w roku 1953 przynieść do gospodarki narodowej oszczędności około 6 milionów 850 tysięcy złotych.

Pomysł ten mający ogromne znaczenie dla naszej gospodarki narodowej powoli i uparcie torował sobie drogę przez próby laboratoryjne, posiedzenia Komisji Usprawnień, komisje techniczne i próby techniczne i doczekał się wreszcie chwili, kiedy załoga motorowca „Przyjaźń Narodów” po zapoznaniu się z technicznymi właściwościami nowego rodzaju paliwa i przeprowadzeniu podczas postoju w porcie gdynskim pierwszych prób na silniku pomocniczym, które wypadły pomyślnie, zabunkrowała przed wyjściem w kolejny daleki rejs połowę paliwa dotychczas używanego i połowę nowej mieszanki. Próby dokonane przez załogę statku „Przyjaźń Narodów” zdecydowały o dalszym powszechnym za-

stosowaniu nowej mieszanki na wszystkie statki motorowe naszej floty handlowej.

Takie są dotychczasowe dzieje nowego udośkonalenia.

OBECNIE po pozytywnej ocenie Komisji Technicznej PMH, która wnikiwie i dokładnie kontrolowała przebieg prób przydatności nowego oleju napędowego, konieczne jest szersze omówienie strony technicznej tego zagadnienia i korzyści, jakie zastosowanie pomysłu przyniesie PMH i gospodarce narodowej.

Istotną rzeczą dla każdego paliwa jest wartość produktu, którą określamy na podstawie jego właściwości chemicznych i fizycznych. Przy pomocy bowiem badań laboratoryjnych możemy dokładnie określić przydatność paliwa do celów, jakim ma służyć. Podstawowymi cechami, charakteryzującymi wartość paliwa opałowego wg instrukcji fabrycznych (np. instrukcja Suzera do silników na „Nowej Hucie”) oraz wg świadectw analizy przedkładanych do wglądu st. mechanikom przy przyjmowaniu oleju napędowego za granicą są: ciężar właściwy, lepkość czyli wiskoza oraz zawartość zanieczyszczeń.

Ciężar właściwy potrzebny jest do obliczania wagi przyjętego paliwa, poza tem daje ogólną charakterystykę paliwa. Z ciężaru właściwego, przy pomocy prostego wzoru można obliczyć również wartość opałową, która przy nowym paliwie jest b. wysoka.

Lepkość czyli wiskoza — współczynnik wewnętrznej tarcia cieczy, nie powinna być zbyt niska ze względu na zacieranie się pompek i zaworów paliwowych, jak również nie może być zbyt wysoka ze względu na konstrukcję filtrów i konieczność dobrego rozprowadzenia. Zaletą nowego polskiego paliwa jest właśnie niezwykle ustalana lepkość produktu, gwarantująca dobrą pracę.

Czystość paliwa to jedna z najważniejszych cech olejów napędowych ze względu na wpływ, jaki wywierają zanieczyszczenia na możliwość przedwczesnego zużycia się elementów silnika. Im więc paliwo jest czystsze tym zużycie części silnika jest mniejsze.

Stale zanieczyszczenie paliwa, jak muł, piasek oraz woda dają się stosunkowo łatwo usunąć przy pomocy wirówki czy zbiorników osadowych, jednak domieszki takie, jak siarka lub koks zależą od pochodzenia ropy. Wiemy z własnego doświadczenia, że najwięcej ich jest w ropy meksykańskiej lub kalifornijskiej, natomiast ropy europejskie mają ich znacznie mniej. Ponieważ paliwo jest oparte na własnych produktach daje to gwarancję, że jest ono czyste i lepsze od produktów amerykańskich.

NIEUFNI i pesymiści, którzy przyzwyczaili się do powątpiewania we wszystko co nowe, mogliby wysunąć takie np. zastrzeżenia: „A jaka jest liczba cetałowa (index dieslowy lub destylacja przy 350° C itp.)”. Można na to odpowiedzieć, że nowe paliwo odpowiada wszystkim warunkom, jakie są stawiane dobremu olejowi napędowemu dla silników morskich i przewyższa znacznie wymagania, stawiane olejom napędowym przez fabryki produkujące silniki.

Poza korzyściami zasadniczymi uzyskujemy dzięki pomysłowi również korzyści pośrednie. Statek bowiem zabierający do zbiorników dennych 1000 m³ paliwa, przy ciężarze właściwym 0,845 bierze 845 ton, a przy ciężarze właściwym nowego paliwa 0,900 bierze 900 ton, a więc o pięćdziesiąt pięć ton więcej. Stanowi to dla niektórych statków zwiększenie zasięgu pływania o 4 doby.

Poza tym przy cięższym paliwie ciśnienie w chwili zapłonu jest niższe (cecha dodatnia dla silników spalinowych) i proces spalania wolniejszy. Dzięki temu otrzymujemy pełniejsze diagra-



Proces Slansky'ego — lekcją czujności

W DNIACH od 20 do 27 listopada toczył się w Pradze proces przeciwko członkom antytypistowskiego ośrodka spiskowego z Rudolfem Slansky'm na czele.

Sąd skazał Rudolfa Slansky'ego, Bedricha Gemindera, Ludwika Frejke, Józefa Franka, Vlado Clementisa, Bedricha Reicina, Karela Svaba, Rudolfa Margoliusa, Otto Fischla, Otto Slinga, Andre Simona na karę śmierci; Artura Londona, Vavro Hajdu, Eugeniusza Loebla — na karę dożywotniego więzienia.

Wielką szkodę materialną i polityczną zadzielił wyrok młodej Republice Slansky i jego współpracownicy.

Pomocnicy Slansky'ego robili wszystko, by uzależnić ekonomicznie kraj od kapitalistycznego Zachodu, by zerwać przyjaźń i współpracę ze Związkiem Radzieckim i innymi krajami demokratycznymi, by uniemożliwić budownictwo socjalizmu, wywołać inflację i trudności żywnościowe, by wpędzić w impas całe gałęzie przemysłu, podważyć rolnictwo.

Ale siła ustroju ludowo-demokratycznego jest niezwykła. Wbrew knoowaniom i machinacjom wrogów gospodarki narodowa Czechosłowacja nie tylko nie została osłabiona, lecz osiągnęła olbrzymie sukcesy. Wbrew nieczynnemu karłom z bandy Slansky'ego już w 1951 roku przedwojenny poziom produkcji przemysłowej został przekroczony 1,7 raza, a w 1952 roku rozmiary produkcji przemysłowej w Czechosłowacji wzrastały o 21,1 proc. w stosunku do 1951 roku.

Naród czechosłowacki powitał wyrok z uczuciem głębokiego zadowolenia. Ludzie pracy obiecają, że nie będą szczędzić sił i wysiłków, by szybciej zlikwidować skutki szkodnictwa, obiecają jeszcze mocniej wzorować się na przykładzie Partii Komunistycznej.

„Groźne konsekwencje” ... pokoju

AMERYKAŃSKIE ministerstwo obrony z ulgą przyjęło fiasko rozwiązania kwestii koreańskiej w ONZ — tak, jest jednomyślna prawie opinia wielokapitalistycznej prasy amerykańskiej na temat debaty w Komisji Politycznej ONZ. „Baltimore Sun” pisze wprost o „groźnych konsekwencjach”, jakie przyniosłoby dla amerykańskiego programu zbrojeniowego zawieszenie broni w Korei, podkreślając „ogromne korzyści”, jakie kapitalistom amerykańskim daje konflikt w tym kraju.

Z tego to właśnie względu Komisja Polityczna, autematycznie amerykańska „większość” odrzuciła radziecką rezolucję i radzieckie poprawki do rezolucji hinduskiej, domagające się natychmiastowego położenia kresu działaniom wojennym w Korei.

P. Kriszna Menon delegat hinduski wprost wylazł ze skóry, by udowodnić, że rezolucja jego „również prowadzi do pokoju”. Ale min. Wyszynski przywołał jego „argumenty” i zdemaskował pra-



listy i telegramy z REJSÓW

Współzawodnictwo międzywachtowe dopomogło załozę „Poznań” do przyspieszenia rejsu

BYŁ już 5 listopada, a spodziewane przybycie do Szczecina na wypadało około 9 w południe. Przecież hasło rzucone telegraficznie na wszystkie statki PZM, wzywające do podjęcia wart produkcyjnych, dotyczyło również i naszego statku.

Krótką naradą aktywu, której przewodniczył sekretarz podstawowej organizacji partyjnej tow. **Kaluźniak**, dała w wyniku zobowiązanie, podjęte z zapałem przez całą załogę.

Postanowiono na podstawie prowadzonego od kilku miesięcy na parowcu „Poznań” współzawodnictwa między wachtami, zmobilizować wszystkie siły dla skrócenia przebiegu podróży.

Takie zobowiązanie w rejsie, na prawie najdłuższej trasie na Eałtyku, który statek odbywać będzie w różnych warunkach atmosferycznych, wymagało poważnego przeanalizowania.

Przejście całej trasy od 18 stopni mrozu w zatoce Lulei i dość grubego lodu, poprzez pasy czystych już śniegów w Zatoce Botnickiej, do deszczowej i mglistej pogody południowego Bałtyku, mogło spowodować niedotrzymanie terminów planowego zadania wyznaczonego dla statku „Poznań”. Jednak zobowiązanie podjęto.

Rozpoczęły się dni wytężonego wysiłku i wielkiego skupienia całej załogi. Wiele zależało od trymerów, których było tylko dwóch. Ale wystarczyło spojrzeć na twarz zawsze uśmiechniętego tow. **Stawckiego**, by się przekonać, że potrafią oni narzucić pałaczom wystarczającą ilość węgla.

Wiadomo było, że palacze **Hejnowski i Korkuc**, obaj ZMP-owcy będą współzawodniczyć w dobrej obsłudze kotłów.

Wachtowi mechanicy mieli więc

dość pary dla obsługiwanej maszyny, o którą tak pieczołowicie dba II mechanik **Nogowski**.

Każdy odcinek pracy statkowej zajął się z matematyczną dokładnością. Bez rzetelnej pracy każdego członka załogi lub działu nie można było by osiągnąć dobrych wyników w innym zadaniu.

Na załodze pokładowej ciążyło przecież inne, ale również ważne zadanie.

Trzeba było zamienić się w słuch i wzrok gdy śnieżyce czy mgły zmuszały statek do zmniejszenia szybkości, a widzialność malała nawet do kilkunastu metrów. Sternicy musieli wykorzystać wszystkie umiejętności, aby statek szedł mimo silnego wiatru drogą najbardziej zbliżoną do linii prostej.

Oficerowie nawigacyjni z kapitanem, licząc na maszynę rozwiązywali problemy najkrótszej i najbezpieczniejszej drogi. Każda mila zdobyta lub stracona decydowała o tym, czy załoga wykona zobowiązanie, a tym samym osiągnie najlepszy wynik, spośród statków tej samej klasy.

Oprócz tego załoga pokładowa dodatkowo podjęła się uszyć osłonę brezentową na mostek pelenowy, której nie otrzymaliśmy od ROS-u. W dzień i w nocy po szczególne wachty pokładowe, współzawodnicząc ze sobą, dokonywały i tej pracy.

Pracowała cała załoga, bo nie można pominąć działu hotelowego, który chociaż w niekompletnym składzie, starał się sprostać zadaniu.

Szef kuchni **Stefaniuk** miał zadecydowaną minę, gdy przemarnieć ci pokładowcy z wilczymi apetytami spożywali posiłki mocno „po nad normę”.

Statek szedł dobrze. Gdy 7 listopada odbywała się w świetlicy statkowej akademii z okazji XXXV rocznicy Rewolucji Paź-

dziernikowej, a wśród uroczystego nastroju st. mar. **Grabowski** wygłaszał z przejęciem referat okolicznościowy, najciekawszą część trasy już była za nami.

Wszyscy członkowie załogi mogli być dumni, gdy na zakończenie akademii radiooficer **Kaluźniak** odczytał nadany do Szczecina telegram: „**Żałoga parowca „Poznań” zaciągnęła warty produkcyjne dla uczczenia XXXV rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej. Postanowiono zwiększyć szybkość statku do maksimum przy zachowaniu ekonomicznego zużycia paliwa celem dokonania podróży w czasie krótszym od wszystkich statków tej samej klasy. W obecnej chwili osiągnięto przeciętną szybkość 8,8 mil na godzinę, mimo lodu, śnieżyce i mgły na pewnych odcinkach. Poza tym wykonano osłonę brezentową na mostku pelenowym długości 36 metrów i 4 pokrowce na bębny dla lin szalupowych**”.

Słowa telegramu były może proste, szybkość w porównaniu do bardziej nowoczesnych statków może mała, ale słowa te za wierały w sobie treść mówiącą o wielu godzinach rzetelnego wysiłku połączonego z wolą osiągnięcia jak najlepszego wyniku.

A wynik osiągnięto. Kiedy bowiem 8 listopada wieczorem zabłyśnięciem światła polskiego Wybrzeża, stało się jasne, że zadanie zostanie wypełnione.

9 listopada, o godz. 2,30, a więc po trzech dobach i 20 godzinach statek znalazł się na redzie Świnoujścia.

Zamówiony telefonicznie z mo rza pilot tow. **Mikułski** oczekiwał już na statek, bo każde pół godziny straty utrudniało statkowi wykonanie zadania.

Pozostałe ostatnie pełne niecierpliwość godziny przejścia trasy Świnoujście—Szczecin i statek „Poznań” przycumował w ciszy niedzielnego, tym razem mglistego poranku, w oczekiwaniu na wyładunek i właściwe zakończenie podróży.

J. BILEWICZ
Korespondent

Z doświadczeń załogi motorowca „Piast” w walce o nowe formy współzawodnictwa pracy

W III etapie współzawodnictwa pracy w PMH drugie zaszczytne miejsce zdobył motorowiec „PIAST”. W dniu 18 listopada br. statek ten wykonał przedterminowo roczny plan przewozów towarowych. Sukcesy „Piasta”, to owoc dobrze zorganizowanej, kolektywnej pracy całej załogi w walce o realizację zadań planowych. Poważną rolę w zwycięskiej realizacji tych zadań odegrało współzawodnictwo pracy. Ustalenie przez kolektyw statku właściwych form współzawodnictwa i kierunków rozwojowych tego ruchu, kontrola przebiegu współzawodnictwa wyeliminowały wszelką żywiołowość na rzecz planowego kierowania twórczą inicjatywą i ofiarnością załogi.

Celem upowszechnienia doświadczeń „Piasta” zamieszczamy poniżej korespondencję byłego członka załogi tego statku tow. **CZESŁAWA PIETRZAKA**.

WKRÓTCE po wyjściu statku z Gdańska w podróż nr 7 rada załadowa wspólnie z kierownictwem i aktywnym partyjnym statku postanowiła opracować i wpro wadzić nowe, oparte na konkretnym planowaniu, formy współzawodnictwa pracy. Podstawą stał się tu plan rejsowy. Plan ten podzielono z kolei na plany przelotowe, tj. od portu do portu, postojowe i dzienne. W myśl planu przelotowego, załoga wykonuje ściśle określone zadania, które są podzielone i ujęte w poszczególnych planach dziennych. Oto np. niektóre pozycje dziennego planu pokładowego:

Zaplanowane roboty:

- Poz. 1. Dokonanie stukania prawego przedniego pokładu (10,4 m²).
- Poz. 2. Kontynuowanie malowania zielonym boot-top-pennem windy kotwicznej. Czyszczenie tawotnic i gwintów, smarowanie nowo. Malowanie win dy w detalu przez obracanie wału łańcucha kotwicznego.

(Podobnie następują dalsze pozycje określające prace do wykonania).

Plan w czasie: Wykonać wy szczególne prace od 08 — 12 my.

Kontrola wykonania prac:

- Poz. 1. Wykonano w 120 proc. stukając dodatkowo 3 m² za tylnym kominem II ła downi.
- Poz. 2. Wykonano w 115 proc.

Ponadto w planie dziennym wykazuje się również wykonanie za planowanych prac w czasie, wykonanie dodatkowych prac oraz zamieszcza się uwagi odnośnie jakości wykonania poszczególnych robót, krytykując niedociągnięcia i dając wskazania celem uniknięcia podobnych błędów na przyszłość.

Rzecz prosta, że plan dzienny nie jest wzorcowym i należy go odpowiednio przystosować do potrzeb każdego statku.

Plan dzienny projektowanych dla załogi prac jest zawsze wywieszany dzień wcześniej w gablotce obok planu operatywnego, tak że załoga ma możliwość zapoznania się z zaplanowanymi robotami dla poszczególnych działów na dzień następny i odpowiednie go przygotowania się do tych prac. Załoga znając konkretnie swoje dzienne zadania współzawodniczy grupowo ze sobą, podnosząc stale wydajność pracy i wypracowując nowe realne normy.

Również każdego następnego dnia zostaje wywieszony w gablotce wynik realizacji planu pracy z poprzedniego dnia, w którym podkreśla się dobre rezultaty wykonania prac i krytykuje niedociągnięcia wskazując przyczyny powstałych błędów.

Ocenę wykonania zadań w planie dają kierownicy poszczególnych działów. Niezależnie od tego co pewien okres dyskutuje się na naradach wytwórczych ogólne wyniki wykonania planów.

ATO inny przykład planowania prac remontowych w maszynowni ujętych w planie postojowym. Czas postoju przewidywany jest na dwa i pół dnia, w tym roboczegodzin 20, pracowników 9, czyli jest do dyspozycji 180 godz., które zostają racjonalnie wykorzystane na najpilniejsze prace remontowe. Zaplanowane prace wykonano z nadwyżką.

Cała załoga po pierwszych osiągnięciach z pełnym zrozumieniem ustosunkowała się do zagadnienia planowania przelotowego, postojowego i dziennego w powiązaniu z planem operatywnym.

Na skutek systematycznego planowania otwierają się przed załogą nowe możliwości racjonalnego wykorzystania dnia roboczego tak w morzu, jak i na postoiu statku w portach. Takie planowanie przyczynia się do usprawnienia organizacji pracy we wszystkich działach na statku. Daje ono załodze podstawę do kontrolowania własnej pracy w procesie wykonania i możliwość analizowania jej wyników.

Dla lepszego i pełniejszego przebiegu współzawodnictwa pracy na naszym statku zastosowany jest grafik szybkości statku, zużycia ropy, oliwy i wody w stosunku do norm opracowanych przez st. mechanika tow. **Gratkowskiego**.

Przewidziano również wykres zużycia materiałów pędnych podczas postoju statku w porcie.

USTAWA żeglarska z dnia 28 kwietnia 1952 r. zapewnia marynarzom stałość zatrudnienia, zaspokojenie ich potrzeb bytowych i kulturalnych, opiekę lekarską, zabezpieczenie na wypadek inwalidztwa i na starość oraz możliwość podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Polskie Linie Oceaniczne realizując te wskazania otaczają opieką marynarzy oraz członków ich rodzin. W Gdyni np. uruchomiono 2 przedszkola i 1 żłobek, w których znalazło opiekę wychowawczą i lekarską 94 dzieci marynarzy. Niezależnie od tego 95 dzieci pracowników morza korzysta z przedszkoli i żłobków w głębi kraju.

Przedszkole PLO przy ul. Wysockiego, jak również przedszkole i żłobek przy ul. Harcerskiej w Gdyni spełniają swoje zadania. W jasnych, słonecznych salach pod troskliwą opieką personelu wychowawczego i lekarsko-pielęgniarskiego rosną dzieci marynarzy i pracowników PLO na przyszłych budowniczych Polski. Przyjemnie jest przypatrzeć się dzieciom, zajęтым majsterkowaniem, szyciem, składaniem „młodego inżyniera” czy też malowaniem polskiego statków, na których pływają ich ojcowie.

Dobra współpraca komitetów rodzicielskich z kierownictwem placówek socjalnych i administracją PLO spowodowała, że te przedszkola zajęły ostatnio pierwsze miejsce, na terenie Gdyni we współzawodnictwie między przedszkolami.

Obok tych blasków są jednak i cienie.

Jedną z największych trudności, napotyka Rada Zakładowa PLO, przy otaczaniu opieką dzieci tych marynarzy, którzy znajdują się w morzu, a matki przebywają w szpitalach lub sanatoriach. Dotychczas sekcja socjalna w porozumieniu z Radą Zakładową pozostawiała te dzieci pod opieką sąsiadów wzgl. nawiązywała kontakt z rodziną w kraju.

Trzeba jednak stwierdzić, że te formy nie są właściwe i nie rozwiązują zupełnie sprawy. W takich przypadkach sekcja socjalna PLO winna raczej nawiązywać kontakt z Wydziałem Oświaty Prezydium WRN w Gdańsku, który umieści w Pogołowie Opiekunów w Oliwie dzieci marynarzy, pozbawione na okres przedświatowej opieki rodziców. Spotkają się tam one z życzliwą opieką wychowawczą i lekarską.

DRUGĄ zasadniczą trudnością Rady Zakładowej i komisji bytowo-mieszkaniowej jest sprawa mieszkań dla marynarzy. W tej chwili około 320 rodzin czeka na przydział mieszkań o ogólnej ilości około 900 izb.

Po każdym przyjeździe do portu, w czasie postoju wykreśla się średnią szybkość, która wskazuje zużycie paliwa w stosunku do ustalonej normy. Grafik wykazuje dokładnie, w jakich okolicznościach zużycie było mniejsze lub większe, co pozwala w przyszłości w analogicznych okolicznościach uzyskać mniejsze zużycie materiałów pędnych. Grafik ten wprowadzony jest codziennie i wywieszany w widocznym miejscu. Umożliwia to załodze systematyczne śledzenie rozchodu materiałów pędnych w zależności od szybkości statku w ciągu trwania całej podróży.

Grafik tego typu wzbudził duże zainteresowanie załogi zagadnieniem racjonalnej gospodarki materiałami pędnymi, pobudził do dyskusji nad sposobami zmniejszenia ich rozchodu i zwiększania szybkości statku.

Już w podróży nr 7 na trasie Gdańsk — Dures — Jaffa — Aleksandria dzięki zastosowaniu wymienionego grafiku załoga ma w czerwcu br. przez załogę masynową zaoszczędziła 13 ton ropy, 160 kg oliwy maszynowej i 55 kg cylindrowej, przy czym

Otoczmy marynarzy i ich rodziny dobrą opieką



Dzieci marynarzy w czasie zajęć w przedszkolu PLO w Gdyni

Izby otrzymywane z budownictwa DBOR oraz rozproszonego budownictwa nie rozwiązują zupełnie problemu. Trzeba także stwierdzić, że Prezydium Miejskich Rad Narodowych trójmiasta w bardzo małym stopniu przychodzi z pomocą Radzie Zakładowej PLO w rozwiązaniu tej sprawy. Nie uwzględnia się zalecenia władz centralnych, że „mieszkanie po marynarzu otrzymuje marynarz”, że „do marynarza winien być dokwaterowany marynarz”, co bardziej jeszcze pomnaża trudności i rozgoryczenia.

Zdajemy sobie sprawę, że w okresie wzmoczonego uprzemysłowienia kraju sprawa budownictwa mieszkaniowego może tylko stopniowo nabierać szerokiego rozmachu, tym bardziej, że kraj nasz po wyzwoleniu był bardzo zniszczony, a potrzeby na tym od cinku stale wzrastają. Tym niemniej, ostro występujące bolączki mieszkaniowe trzeba natychmiast usuwać przy pomocy prezydentów rad narodowych. I dlatego komisja bytowo-mieszkaniowa PLO winna natychmiast poczynić starania o przydzielenie mieszkań m. in. marynarzowi KOŚCIUKO WI, który wraz z żoną i dwójkiem dzieci zajmuje przy ul. Kilińskiego 2/4 w Gdyni mały pokój bez możliwości ogrzewania, tym bardziej, że dzieci tow. Kościuka chorują na reumatyzm. Trzeba także, aby sekcja socjalna PLO zajęła się wysłaniem jego dzieci na odpowiednie leczenie, podobnie jak zajęła się umieszczeniem 32 dzieci marynarzy w prewatoriach w Zakopanem i Dzieciąłnie.

W LATACH międzywojennych marynarze nie mieli stałego zatrudnienia i tym samym byli pozbawieni świadczeń wynikających ze stosunku służbowego. Obecnie marynarze mają zapewnić na stałą pracę na statkach względnie w rezerwie, przez co mają

motorowiec „Piast” znacznie skrócić czas trwania podróży.

* * *

Sukcesy załogi „Piasta” stały się możliwe dzięki wysokiemu świadomieniu społeczno-politycznemu załogi osiągniętemu poprzez systematyczne prowadzenie szkolenia ideologicznego oraz ścisłej współpracy organizacji partyjnej z kierownictwem statku. Radą zakładową, organizacją ZMP i całą załogą.

Wskazane jest, aby związek zawodowy i administracja lepiej zainteresowały się osiągnięciami załogi „Piasta” i zastosowane na tym statku nowe, wyższe formy współzawodnictwa pracy upowszechniły wśród innych załóg na szerszą flotę handlową.

Również i Inspektorat Techniczny PLO winien nieco żywiej niż dotychczas zainteresować się metodami pracy załogi „Piasta”. Spoczywający w jednym z biur Inspektoratu wykres zużycia materiałów pędnych wraz z załącznikami, nadesłany jeszcze w czerwcu br. przez załogę masynową, winien być przeanalizowany i rozpowszechniony wśród innych jednostek PMH.

prawo do urlopu wypoczynkowego. Po trudnej rocznej pracy na morzu wielu marynarzy wraz z rodzinami spędza swój urlop w atrakcyjnych miejscowościach wypoczynkowych. W roku bieżącym wyjechało na wczasy do miejscowości podgórskich 238 marynarzy wraz z rodzinami.

Mimo tych wyników akcja wczasów pracowników jest jeszcze zbyt słabo spopularyzowana wśród marynarzy i sprawą tą winni zająć się aktywiści związków na statkach przy współudziale aparatu KO.

Jeżeli chodzi o warunki bytowe marynarzy na statkach są one dobre. Ale od pewnego czasu marynarze żalą się na brak niektórych towarów wzgl. mały ich asortyment w „Baltonie”. Jest to wynik braku współpracy marynarzy z kierownictwem „Baltony”. W celu unormowania tej sprawy i regulacji niektórych cen, staraniem ZZZP odbyło się pod koniec listopada pierwsze spotkanie załogi motorowca „Batory” z przedstawicielem „Baltony”. W czasie dyskusji marynarze wysuwali szereg dyktandów pod adresem „Baltony”. Spotkanie to wpłynie niewątpliwie na zwiększenie ilości i różnorodności towarów znajdujących się w „Baltonie”, na zaspokojenie słuszných życzeń marynarzy całej floty i usprawnienie działalności tego przedsiębiorstwa.

CZ. WACHOWSKA

Kierownik Wydz. Soc.-Bytowego Zarządu Głównego ZZZP

Współpraca załogi „Marchlewskiego” źródłem osiągnięć

D NIA 19 listopada br. parowiec „Marchlewski” wykonał roczny plan przewozów w tonach — 120 proc. i w tonomilach — 110 proc. W ten sposób załoga realizowała na 6 dni przed terminem zobowiązanie podjęte w październiku br. dla uczczenia XXXV rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Do realizacji czynu przyczyniły się w poważnej mierze przeprowadzane przez załogę maszynową samoremonty i regularne czyszczenie kotłów, dzięki czemu uniknęliśmy wielu przestojów i przymusowych napraw w obcych portach oraz zaoszczędziliśmy tak cenne dla kraju dewizy.

Sprawdzianem dojrzałości i wyrobienia politycznego załogi był również m. in. „stachanowski rejs” naszego statku, w którym dzięki właściwej współpracy z przedsiębiorstwami lądowymi zaoszczędziliśmy 9 statkodni mimo dwu dodatkowych wejść do portów, nie ujętych w planie.

Nasze osiągnięcia to wynik kolektywnego i zgodnego wysiłku całej załogi, która dołożyła wszelkich starań, aby wykonać i przekroczyć roczny plan przewozów.

PIETRASZEK
Korespondent



W dniu 2 grudnia br. obradował w Gdyni pod kierunkiem Zarządu Głównego ZZPŻ II Krajowy Zjazd Korespondentów pism resortu żegluga „Ster” i „Rybak Morski”. W naradzie wzięło udział około stu korespondentów spośród marynarzy PMH, wodniaków, portowców i rybaków oraz aktyw polityczny, związkowy i gospodarczy resortu żegluga.

Poza tym w obradach uczestniczyli: minister żegluga tow. Popiel, przedstawiciel Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Wilski, Prezydium Zarządu Głównego ZZPŻ, kierownik Wydziału Morskiego KW PZPR w Gdańsku tow. Ruth, sekretarz Komitetu PMH PZPR tow. Drygalski, przedstawiciele Zarządu Pol.-Wych. MŻ, dyrektor naczelny Wydawnictw Komunikacyjnych tow. Zalewski, dyrektorzy departamentów i centralnych zarządów podległych MŻ. Narada, którą utworzył przewodniczący Zarządu Głównego ZZPŻ tow. Durański przebiegała w atmosferze troski o właściwy poziom czasopism resortowych i ich prawidłowy kierunek rozwojowy dla dobra Polski Ludowej. Referat zasadniczy na temat roli i zadań, jakie stoją przed pismem, współpracy z redakcją i rozwoju ruchu korespondenckiego wygłosił sekretarz Zarządu Głównego ZZPŻ tow. Kłosiński. Dyskusję, w której wzięło udział ponad 20 korespondentów, aktywistów partyjnych, związkowych i gospodarczych, podsumował tow. minister Popiel. Na zakończenie wręczono 45 wyróżniającym się korespondentom nagrody książkowe.

Uczynimy naszą prasę resortową operatywnym pomocnikiem partii, związku i administracji

(Streszczenie referatu sekretarza Zarządu Głównego ZZPŻ tow. Kłosińskiego)

PRZEMIANY społeczne, jakie dokonały się w Polsce po ustaleniu władzy ludowej, sprawiły, że zagadnienie codziennego bytu robotnika i chłopca stało się ośrodkiem zainteresowania prasy. Prasa Polski Ludowej coraz bardziej włącza się do walki o podniesienie wydajności pracy i przestrzeganie socjalistycznej dyscypliny, coraz częściej propaguje i pokazuje doświadczenia budownictwa socjalistycznego. Prasa jest jednym z najważniejszych czynników wiązania aparatu państwowego z najszerszymi masami pracującymi. Wielotysięczna armia korespondentów robotniczych — współtwórców gazety, ściśle powiązanie gazety z życiem i walką mas pracujących oraz wszelkimi zagadnieniami politycznymi, społecznymi, gospodarczymi i kulturalnymi w naszym kraju, bezwzględna walka z przeżytkami starego ustroju — oto cechy charakterystyczne ludowo-demokratycznej prasy. Pracownicy resortu żegluga obsługiwani są przez pisma „Ster”, „Rybak Morski”, miesięczniki „Morze”, „Technika i Gospodarka Morska” oraz nadawaną drogą radiową dla załóg pływających

cych PMH gazetę „Głos Marynarza”. Utworzenie tych pism jest wyrazem wielkiej pomocy, jaką partia i władza ludowa udziela nam w naszej codziennej pracy. Pisma te będące przedłużeniem codziennej prasy partyjnej winny stale towarzyszyć pracownikom i żeglarzom śródlądowej w walce o wykonanie zadań transportowych i gospodarczych.

Partia oddając do naszej ręki tak ważny instrument pracy politycznej, jakim są własne gazety resortowe, stawia jednocześnie przed nami poważne, ściśle określone zadania.

Głównym zadaniem prasy resortowej jest stworzenie dwukierunkowej transmisji od władz centralnych partii, związku i administracji do pracowników żegluga i odwrotnie, spełnianie roli trybuny dla swobodnego wyrażania się pracowników transportu morskiego i rzeczniczego, aby kierownictwo mogło poprzez prasę usłyszeć słuszny głos oddolnej krytyki. Prasa nasza musi równocześnie mobilizować pracowników morza do wykonania planów gospodarczych, do zwiększenia wydajności pracy i ulepszenia metod organizacji pracy poprzez upowszechnianie doświadczeń własnych i radzieckich oraz wskazywanie rezerw produkcyjnych. Pobudzać ich do stałego wzmagania czujności wobec wroga klasowego, do walki z wszelkimi przejawami biurokratyzmu, dyktarstwa i kumoterstwa, do piętnowania przejawów obniżenia dyscypliny pracy, a więc wychowywać w duchu socjalistycznego stosunku do pracy i mienia społecznego.

Pracownicy naszego resortu pracują w specyficznych warunkach. Marynarze i wodniacy przezwyciężają trudności, które w codziennym życiu napotykają poza domem, z dala od centrów kulturalnych. Szczególnie załogi naszej floty handlowej, przebywając w obcych portach kapitalistycznych, narażone są na oddziaływanie wrogiej propagandy imperialistycznej.

Dlatego też nasza prasa, a głównie „Ster” musi być tym orężem, za pomocą którego nasza partia dodaje załogom statków otuchy i odwagi w spełnianiu trudnych, ale zaszczytnych obowiązków. „Ster” musi należycie informować naszych dzielnych marynarzy o wydarzeniach międzynarodowych, o osiągnięciach pokojowego budownictwa w Polsce, w ZSRR i krajach demokracji ludowej.

stopniu odgrywa swoją rolę, było nikkie zainteresowanie administracji, związku i partii własną prasą resortową. W stosunku do „Steru” czynniki te stosowały taktykę obojętnego przechodzenia do porządku dziennego. Niesłusznie uważano, że sprawa pisma to jedynie i wyłącznie sprawa samej tylko redakcji.

Obserwując się także słaby udział autorów spoza kręgu korespondentów. Brak jeszcze w piśmie fachowych publikacji, oświe-

reprezentującego szeroki wachlarz zainteresowań i specjalności. Trzeba przede wszystkim wciągnąć do tej pracy naszych działaczy gospodarczych. Wydaje się rzeczą niewłaściwą dowodzenie celowości i koniecz-

ności udziału naszych kierowników, pracowników, działaczy gospodarczych w pracy pisma. Przecież za pośrednictwem gazety można właściwie oświecić zagadnienia pracy terenu, można dać wytyczne, można kogoś po-

chwalić lub skrytykować. Tego nasi towarzysze nie doceniają i na razie nie chcą doceniać. Jest to w dużej mierze wina naszego aparatu związkowego, naszego słabego wpływu na działaczy gospodarczych.

Zagadnienie krytyki w piśmie
Brak aktywnej współpracy administracji z pismem spowodował, że pewne zagadnienia problemowe i fachowe nie znajdowały dostatecznie głębokiego wy-czerpującego oświetlenia w artykułach i niekiedy ulegały pewnemu spłyceciu. Skuteczność krytyki prasowej zamieszczanej w gazecie resortowej umniejsza-na jest przez to, że gazeta nie posiada jeszcze odpowiedniego autorytetu. Wielu jeszcze administratorów daje przykłady wstydlivego przemilczania krytyki prasowej, wybielania się, wykręcania, a nawet zaciemniania sprawy. Wymaga to poważnej pracy wychowawczej w odniesieniu do poszczególnych ogniw administracji resortu, która nie wyzbyła się jeszcze tego wysoce niewłaściwego stosunku do krytyki prasowej.

Wina spoczywa tutaj na kierownikach aktywów związku, administracji i aparatu politycznego,

go, który nie potrafił zabezpieczyć własnemu piśmie należytej pozycji. Zrozumiałe, że w takiej sytuacji pismo nie mogło stać się pełnowartościowym orężem, jakim być powinno, mimo wysiłków zespołu redakcyjnego i coraz lepszego, szczególnie w ostatnim okresie, ujmowania i przedstawiania zagadnień.

Dla podniesienia poziomu pisma przede wszystkim ważne jest, aby organizacje partyjne, związkowe i administracja wykazywały się do bieżącej koni-troli wykonania zadań i codziennej podsumowania wyników swej pracy. Krytyka umieszczona w piśmie musi być krytyką twórczą, nie może prowadzić do osłabienia naszej pracy. W związku z tym, wielki obowiązek spoczywa na naszych korespondentach. Muszą oni w swej pracy walczyć z wszelkimi przejawami oportu-

o wychowanie korespondentów. Wielu z nich dojrzało ideologicznie i politycznie. Wielu z nich poszło na wyższe stanowiska. Do aktywnych korespondentów „Steru” możemy zaliczyć tow. Mi-kinę z promu „Kopernik”, tow. Rutkowskiego z „Bytomia”, tow. Jeziorańskiego z „Przyjaźni Narodów”, a obok nich kpt. Mohucze-go, III oficera Lederera, Kraske, Watkowskiego i innych. W żegludze śródlądowej aktywnie pracują tow. Trzaskowski, Ró-żyński, Wójcik, Turczak, Lichoń, Szmidt, Niziński, Fraś, Popper i wielu innych. Z korespondentów portowych poza tow. Palkiewiczem reprezentującym klub szczeciński szczególnie aktywne współpracują z piśmie tow. tow. Pres, Januszewski i Marzec.

Redakcja „Steru” ma za sobą poważne osiągnięcia, jeśli chodzi

o wychowanie korespondentów. Wielu z nich dojrzało ideologicznie i politycznie. Wielu z nich poszło na wyższe stanowiska. Do aktywnych korespondentów „Steru” możemy zaliczyć tow. Mi-kinę z promu „Kopernik”, tow. Rutkowskiego z „Bytomia”, tow. Jeziorańskiego z „Przyjaźni Narodów”, a obok nich kpt. Mohucze-go, III oficera Lederera, Kraske, Watkowskiego i innych. W żegludze śródlądowej aktywnie pracują tow. Trzaskowski, Ró-żyński, Wójcik, Turczak, Lichoń, Szmidt, Niziński, Fraś, Popper i wielu innych. Z korespondentów portowych poza tow. Palkiewiczem reprezentującym klub szczeciński szczególnie aktywne współpracują z piśmie tow. tow. Pres, Januszewski i Marzec.

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

Redakcja naszego pisma jest w szczególnej sytuacji, gdyż nie ma

KORESPONDENTÓW »STERU«

DYSKUSJA

Zacieśnić więź z pismem i otoczyć opieką korespondentów

(Wypowiedź przedstawiciela Wydz. Komunikacyjnego KC PZPR tow. Wilskiego)

PO referacie tow. Kłosińskiego rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos korespondenci „Steru” i „Rybaka Morskiego” spośród załóg pływających PMH, że glugi śródlądowej, stoczni rzecznych, portów i rybołówstwa, aktywny polityczny, związkowy oraz przedstawiciele administracji resortu.

Tow. Sarabaj, przedstawiciel załogi z „Gliwie” stwierdził w swojej wypowiedzi, że jedną z przyczyn stosunkowo słabej pracy korespondentów floty handlowej obok specyfiki pracy jest **brak należytej opieki nad ruchem korespondentów ze strony administracji, partii i związku zawodowego. Ten stosunek winien ulec zmianie. Korespondenci muszą otrzymywać również jak najdalej idącą pomoc ze strony redakcji, której naczelnym obowiązkiem winno być stałe instruowanie korespondentów, a nawet organizowanie specjalnych kursów i konsultacji.**

Mówiąc o roli i zadaniach pisma tow. Sarabaj zwrócił uwagę, że jeszcze stosunkowo mało miejsca poświęca się w piśmie sprawom codziennego życia załóg, że obowiązkiem redakcji obok stałego rozwijania ruchu korespondentów wśród marynarzy PMH jest **częstszy kontakt z załogami. Jedną z najpoważniejszych przyczyn niskiego autorytetu prasy wśród marynarzy jest fakt, że pisma są dostarczane na statki z poważnym opóźnieniem, że kuleje kolportaż „Steru” przez prowadzany przez PPK „Ruch”. Stan ten powoduje, że marynarze wolą np. kupować prasę w kioskach aniżeli oczekiwać — często beznadziejnie — na gazecie zamówioną w prenumeracji.**

Tow. Borsuk — również członek załogi z „Gliwie” — zaapelował w swojej wypowiedzi do reporterów, którzy przychodząc często na statki interesują się od razu zbyt wielką ilością zagadnień. W wyniku takiego komasowania materiału — artykuły są często splotycone, nie odzwierciedlają istotnego wkładu pracy załogi, nie pokazują metod pracy — a więc nie uczą i nie upowszechniają doświadczeń. Natomiast byłoby słusznie naprowadzać informację prasową na jedno zasadnicze zagadnienie z życia statku, np. na samoremonty, oszczędność, walkę o skrócenie rejsu itp. i na tej bazie pokazywać pracę ludzi i statku. Tą metodą pracy redakcyjnej powinien się zająć szczególnie zespół „Steru” — pisma popularno-fachowe go dla odróżnienia się od codziennej informacji prasowej.

Jednym z istotnych braków „Steru” jest również to, że publikuje się w nim mało artykułów fachowych. Wina za ten stan rzeczy spada m. in. na pion techniczny administracji PMH, wśród którego znajdują się wybitni fachowcy, inżynierowie morscy, których stać na popularyzację poprzez prasę zagadnień technicznych, omawianie doświadczeń itp. Sprawa ta winna być jak najszybciej uregulowana.

Ze sprawą tą łączy się ściśle potrzeba zrzucenia na flotę większej ilości podręczników fachowych niezbędnych dla rozwijania

szkolenia zawodowego na statkach. Zdarza się często, że nawet wykładowca nie ma podręcznika fachowego. **Szczególna rola w tym zakresie przypada Wydawnictwom Komunikacyjnym, które winny wydawać więcej podręczników i broszur z dziedziny gospodarki morskiej i wodno-śródlądowej i po dostępniejszej cenie.**

Tow. Pałkiewicz — korespondent portu szczecińskiego i przewodniczący klubu korespondentów „Steru” omawiając rozwój i pracę klubu wysunął szereg słusznych zarzutów pod adresem redakcji i związku zawodowego. Zorganizowany przez redakcję klub korespondentów rozwijał się początkowo dobrze, jednak z biegiem czasu rozluźnił się jego kontakt z redakcją. Także Zarząd Okręgowy ZZPZ w Szczecinie nie docenił jego istnienia. **Wnioski tow. Pałkiewicza zmierzają do spopularyzowania idei klubów korespondentów robotniczych na wszystkie okręgi ZZPZ oraz do wzmocnienia opieki i kontroli przez redakcję, związek i aparat polityczny resortu nad ich działalnością.**

Tow. Fudalis z PRCiP w Szczecinie zwrócił szczególną uwagę na potrzebę **szerszej popularyzacji „Steru” poprzez instancje i ognia związkowe** jako pisma popularno-fachowego uwzględniającego szeroką problematykę związkową i podkreślił szczególną rolę, jaką mają do spełnienia kluby korespondentów organizowane przy radach zakładowych i okręgowych. **Istotą braków w pracy ZZPZ jest to, że mając w ręku tak potężny oręż, jakim jest własne pismo i korespondenci — nie potrafił dotychczas władać tym orężem dla wykonania swoich zadań w resorcie.**

Tow. Wachowska — kier. Wydziału Socjalnego Zarządu Głównego ZZPZ — omawiając dotychczasową współpracę Zarządu Głównego ZZPZ z redakcją „Steru” podkreśliła, że wszelkie trudności we współpracy zostały ostatecznie usunięte. Dla jej zacieśnienia m. in. powołano jednego z członków zespołu redakcyjnego „Steru” do Prezydium Zarządu Głównego z prawem uczestniczenia we wszystkich naradach. Ta forma niewątpliwie pozwoliła redakcji i Zarządowi Głównemu na stałą bieżącą wymianę informacji i podejmowania wspólnych akcji. Przykład ten winny podchwycić poszczególne zarządy okręgów i rady zakładowe szczególnie na odcinku ruchu korespondentów i organizacji klubów. W dalszej swej wypowiedzi tow. Wachowska zwróciła uwagę, że w piśmie ukazywało się do tej pory zbyt mało artykułów, notatek i wzmianek, opisujących drobne socjalny oraz białecki pracowników resortu. Jest prawdą, że **związkowcy poświęcają tym problemom jeszcze zbyt mało uwagi, że nie wykorzystywali „Steru” do rozwiązywania zagadnień socjalno-bytowych.** Wskazania te winny wziąć sobie do serca nasi terenowi działacze związkowi. Za mało też uwagi poświęca się w „Sterze” zagadnieniom produktacyjności kobiet i sprawom opieki nad matką i dzieckiem — powiedziała na zakończenie tow. Wachowska.

Tow. Chorecki z Elbląga omówił szczegółowo zagadnienie pism zakładowych i gazetek ściennych, zwracając uwagę redakcji na potrzebę otoczenia ich zespołów planową polityczną i fachową opieką.

Charakterystyczna dla ducha narady korespondentów była wypowiedź tow. Poppera — korespondenta i przedstawiciela administracji Żegluga na Wiśle.

Tow. Popper stwierdził, że ruch korespondentów cechuje jeszcze zbyt wielka jednostronność, której objawem jest to, że **pisze się przeważnie o dobrych stronach pracy terenu, unikając krytyki.** Jest to wyraz braku silnej więzi redakcji z korespondentami, którzy nie są jeszcze dostatecznie instruowani i wychowani przez redakcję i nie znajdują jeszcze wystarczającego oparcia na terenowym aktywie politycznym i związkowym. Jeszcze jest zbyt mały udział fachowców administracyjnych w publicystyce „Steru”. Jest to wynik zbyt małego oddziaływania na nich organizacji partyjnych i tego, że aktywiści związkowi nie spełniają jeszcze w pełni swych zadań, jakie na nich spoczywają.

Zagadnienia współzawodnictwa pracy, rozwoju ruchu racjonalizatorskiego i postępu technicznego w resorcie żegluga oraz ich popularyzacja — znalazły szczególne odbicie w wypowiedziach tow. **Frasi z Oświęcimia, tow. Turczaka z Żegluga na Odrze i Pietrzaka z PRO w Gdyni.**

„Ster” — stwierdzili dyskutanci — prowadzi szeroką akcję popularyzującą nowe postępowe metody pracy i przenosi doświadczenia radzieckie do resortu żegluga. Trzeba to robić konsekwentnie i raz rozpoczętej akcji nie puszczać z ręki. **A ten błąd jeszcze często popełnia redakcja.** Dla żeglugi śródlądowej szczególnie ważne jest popularyzowanie ruchu rustanowskiego. Trzeba organizować popularyzację doświadczeń załóg, dawać więcej wiedzy przodujących wodniaków i naświetlać ich trudności. **W wypowiedzi tow. Pietrzaka** przebiegała głęboka troska o prawidłowy rozwój nowych postępowych metod pracy, przejętych z doświadczeń radzieckich. Stwierdził on, że współzawodnictwo oszczędnościowe o obniżkę kosztów własnych, walka załóg o przyspieszenie rejsów, o skracanie postojów przed administracją, organizacja mi partyjnymi i związkiem, a także w dużej mierze przed korespondentami. **Czwarte zadanie spada na redakcję.** Jeżeli chodzi o agitację, o popularyzację naszych osiągnięć, o naświetlanie trudności i przekonywanie ludzi do ich przezwyciężenia, trzeba powiedzieć, że robimy w prasie dosyć dużo, chociaż nie zawsze robimy to jakościowo dobrze. Weźmy np. sprawę popularyzacji czołowych pracowników naszego resortu. Nie potrafimy pokazać ich serdecznie, od strony ich życia prywatnego, ale piszemy o nich tak, jak pokazujemy ich na fotografiach, tzn. w szablony portrecie, zamiast w gronie współtowarzyszy pracy lub rodziny.

Jeżeli chodzi o zadanie walki z biurokratyzmem, z kumoterstwem, to trzeba zanotować duże postępy na tym odcinku w naszej prasie. Jest jednak jeszcze dość miejsca na dalsze zaostreżenie krytyki, na mocniejsze demaskowanie biurokratyzmu. Pisząc do gazety, bezwarunkowo nie należy ukrywać się pod pseudonimem. Partia i Rząd stoją twardo w obronie korespondenta. **Krytyka oddolna, chociaż by tylko częściowo słuszną jest, cenna, bo pozwala chwycić za kołnierz nitki, która prowadzi do źródła zła.**

Trzeba tylko, aby zainteresowani za tę nitkę chwytały.

Jeżeli chodzi o trzecie zadanie, to **niezależnie od dotychczasowych wysiłków nasza prasa musi stać się dźwignią, która za**

DZISIEJSZA narada ma na celu usprawnienie pracy pism resortowych. Aby to osiągnąć, aby zwiększyć ich popularność, aby odgrywały one właściwą rolę, trzeba spełnić cały szereg warunków. Chciałbym zastanowić się nad dwoma zagadnieniami: **nad sprawą więzi z pismem i nad ruchem korespondentów.**

Aby pismo było nam pomocne w codziennej pracy i aby stale wzrastał poziom pisma, potrzebna jest troska aktywności partyjnej i administracji. Jeżeli będziemy wykorzystywali pismo np. w pracy agitacyjnej, jeżeli agitator partyjny będzie je wykorzystywał w codziennej agitacji i pomoże mu to usprawnić jego pracę, jeżeli administrator, czytając pismo, omówi je na stepsie ze swoimi pracownikami, jeżeli związek dowie się z gazety, jakie sprawy stawia klasa robotnicza w terenie — pismo będzie należało do wykorzystanych i odegra swoją właściwą rolę. Tylko po postugując się pismem w naszej codziennej pracy możemy je właściwie ocenić. Jeżeli pomaga ono nam w pracy, w przezwyciężaniu trudności, to znaczy, że pismo jest dobre, jeśli zaś nie odpowiada tym warunkom, to powinniśmy ocenić, czego w nim brak i zwrócić uwagę redakcji.

Należy dążyć do kolektywnej oceny pisma. Na zebraniach partyjnych, związkowych powinniśmy oceniać, czy pismo odpowiada potrzebom terenu. Nie będzie to wtedy nasza subiektywna ocena, ale ocena kolektywna, wszechstronna, która przyczyni się do właściwego ustawienia pisma.

Sprawa wymiany myśli za pomocą pisma. Podstawową metodą kierowania w ustroju socjalistycznym jest metoda przekonywania. A czyż można przekon-

nywać, nie posługując się pismem? Pismo jest jednym z najważniejszych instrumentów przekonywania. Jeśli nie ma np. omówienia terenowych narad administracyjnych czy technicznych w piśmie, to te narady są bez efektu, bo teren nie wie, co na nich mówiono. Wszystkie „złote myśli” dyrektorów nie przekraczają progów ich gabinetów, a myśli i potrzeby dołóż nie docierają do dyrektorów. **Pismo jest zatem czynnikiem odgrywającym rolę więzi i musi postawić sobie zadanie stania się przedłużeniem ramienia administracji, związku i partii w metodach przekonywania.** Myśl, że można wykonać zadanie produkcyjne, czy wprowadzić takie czy inne zarządzenie, nie przekonując pracowników o jego słuszności, jest idealizmem i utopią. Jeżeli nie będziemy doceniali potrzeby omawiania w prasie sytuacji, przedstawiania nowych metod pracy klasie robotniczej, a więc docierać do niej najbardziej masowo, to będzie to robił za nas wróg, świadomie komentując sprawę w ten sposób, że będzie ona źle zrozumiana i źle przyjęta.

Sprawa korespondentów. Przede wszystkim trzeba rozbudować sieć korespondentów. Jakże są podstawowe warunki, żeby korespondent odgrywał właściwą rolę? Podstawowym warunkiem jest to, aby korespondent był dobry i aby informował pismo o tym, co jest potrzebne terenowi, aby pisał wszechstronnie o swym zakładzie pracy. Korespondent powinien być agitator, powinien stworzyć sobie aktywny, powinien być wyrazicielem myśli pracowników swojego zakładu pracy. Winien on pisać nie tylko o tym, co złe i dobre, o osiągnięciach i brakach, ale równocześnie sygnalizować redakcji o prob-

lemach zawodowych i politycznych, które nurtują w terenie, o tym, jak wróg komentuje różne sprawy, czym się głównie interesuje. Da to pismu możliwość właściwego nastawienia się na potrzeby terenu, ułatwi niesienie skutecznej pomocy terenowi i ko mentowanie jego pracy.

Aby korespondent był dobry, trzeba go wychować. Pierwszy warunek wychowania — to otoczenie go właściwą opieką. Nasze organizacje partyjne winny postawić sobie za zadanie, żeby korespondent brał udział w szkoleniu, w zebraniach partyjnych, w naradach kierownictwa. Jeżeli korespondent jest zły, to jest to wstyd nie tylko dla korespondenta, ale równocześnie dla organizacji partyjnej. Oznacza to bowiem, że nad korespondentem nie ma pełnej opieki. Organizacje partyjne i związkowe powinny oceniać pracę korespondenta i pomagać mu. Korespondent musi odczuwać opiekę partii i być pewny, że za jego działalność w dobrej wierze włos mu z głowy nie spadnie.

Żeby nasze pisma resortowe usprawnić, trzeba je uznać za swoje, dbać o nie tak, jak dbamy o to, za co jesteśmy bezpośrednio odpowiedzialni w terenie. Niejednokrotnie towarzysze z administracji czytając pismo uśmiechają się z politowaniem, zamiast przyczynić się do tego, żeby pismo podnosiło poziom. Musi nas boleć, jeżeli pismo jest złe. Krytyka pisma nie powinna być uszczypliwa i zimna, ale przyjazna. Wtedy możemy ulepszyć pismo.

Przypuszczam, że dzisiejsza narada spowoduje przełom, że zrozumiemy wagę prasy resortowej i dostosujemy ją do potrzeb, jakie są w terenie.

„Krytyka oddolna chociażby tylko częściowo słuszną — jest cenna“

(Podsumowanie ministra Popiela)

Gazeta resortowa ma cztery zadania: **prowadzić agitację, prowadzić walkę, dopomóc w szkoleniu ideologicznym i zawodowym i wreszcie dać czytelnikowi trochę rozrywki.**

Pierwsze dwa zadania w lwiej części spadają na barki korespondenta. Trzecie zadanie stoi przed administracją, organizacją mi partyjnymi i związkiem, a także w dużej mierze przed korespondentami. **Czwarte zadanie spada na redakcję.**

Jeżeli chodzi o agitację, o popularyzację naszych osiągnięć, o naświetlanie trudności i przekonywanie ludzi do ich przezwyciężenia, trzeba powiedzieć, że robimy w prasie dosyć dużo, chociaż nie zawsze robimy to jakościowo dobrze. Weźmy np. sprawę popularyzacji czołowych pracowników naszego resortu. Nie potrafimy pokazać ich serdecznie, od strony ich życia prywatnego, ale piszemy o nich tak, jak pokazujemy ich na fotografiach, tzn. w szablony portrecie, zamiast w gronie współtowarzyszy pracy lub rodziny.

Jeżeli chodzi o zadanie walki z biurokratyzmem, z kumoterstwem, to trzeba zanotować duże postępy na tym odcinku w naszej prasie. Jest jednak jeszcze dość miejsca na dalsze zaostreżenie krytyki, na mocniejsze demaskowanie biurokratyzmu. Pisząc do gazety, bezwarunkowo nie należy ukrywać się pod pseudonimem. Partia i Rząd stoją twardo w obronie korespondenta. **Krytyka oddolna, chociaż by tylko częściowo słuszną jest, cenna, bo pozwala chwycić za kołnierz nitki, która prowadzi do źródła zła.**

Trzeba tylko, aby zainteresowani za tę nitkę chwytały.

INNI WINNI UCZYĆ SIĘ NA UJAWNIAJĄCYCH BŁĘDACH

Jeżeli chodzi o trzecie zadanie, to **niezależnie od dotychczasowych wysiłków nasza prasa musi stać się dźwignią, która za**

pewni systematyczną publikację artykułów dających naświetlenie form i metod, prowadzących do polepszenia naszej gospodarki.

Trzeba planować cykl takich artykułów. Np. w roku następnym stają przed nami poważne zadania w zakresie remontów — większe niż w roku bieżącym. Dlatego musimy skoncentrować na tym odcinku wysiłki załóg i warsztatów. Na ten właśnie temat należy opracować i opublikować cały cykl artykułów dla wszechstronnego i dogłębnego naświetlenia spraw. Również w szeregu innych dziedzin naszej gospodarki, czy to będą nowoczesne metody połowów, czy rozrachunek gospodarczy jednostki pływającej, czy inne — niezbędna jest systematyczna publicystyka pogłębiająca znajomość nowych zadań stojących przed załogami i kierownictwem przedsiębiorstw. Rzecz jasna, że artykuły nie mogą być wynikiem przypadku czy dobrego humoru, a muszą być rezultatem świadomej działalności.

Jeśli chodzi o stronę rozrywkową naszego pisma, to jest ona niezadowolająca, zarówno od strony ilustracji, jak i materiałów. Trzeba np. pokazać przodowników pracy w gronie rodzinnym oraz więcej niż do tej pory poglądowo ilustrować nasz dorobek na odcinku gospodarki morskiej, a ośmieszać zacofanie przeszkadzające postępowi.

Odnosząc zagadnienia, w jaki sposób zwiększyć ilość korespondentów — jasne, że nie można żywić roszczeń do budowy sieci korespondentów w terenie.

Świadome oddziaływanie ogniw związkowych, aktywnych korespondentów i organizacji partyjnych na rozszerzenie sieci korespondentów jest niezbędnym warunkiem związania pisma z życiem terenu.

Drugą, równie ważną sprawą jest zagadnienie opieki nad korespondentami. Odczuwa się brak wytycznych, niedostateczna jest także ilość form organizacyj-

nych, jak narady, kursy, kluby, czwartki czytelnicze itp., o których mówiono w dyskusji. Warunkiem jednak powodzenia musi być umiejętne kierownictwo tego całego aparatu.

Jak wykorzystać organizacyjny ten kapitał, który stanowi odłoga krytyka pracy słabych ogniw aparatu gospodarczego, dokonana przez czołowych ludzi przedsiębiorstw — korespondentów? Nasuwa się wniosek: **w oparciu o ujawniane przez prasę fakty niereagowania na krytykę ze strony winowajców, wprowadzić przez kierownictwo Centralnych Zarządów i Ministerstwa mocniejszą kontrolę nad ustosunkowaniem się dyrektorów przedsiębiorstw do krytyki.**

Dzisiejsza dyskusja i wypowiedzi były na wysokim poziomie. Z wypowiedzi tow. Borsuka widzimy, jak odważnie i spóstrzegawczo podchodzi on do białecki swojego terenu. **Tow. Zabłowska** rozsądnie krytykowała braki przedsiębiorstw, docenia wyniki uaktywniania się Kaszubów. Cały szereg innych towarzyszy widzi potrzebę swojej pracy w terenie i jej znaczenie.

Ogólny obraz dzisiejszej narady dowodzi, że zebrał się na niej przodujący aktyw naszego resortu. Trzeba więc coraz więcej poznać naszych korespondentów, wciągać ich do szerszej roboty w miarę jak rosną i nie zapominać o ich wyróżnieniu.

Ważną jest rzecz np., aby na naradach wytwórczych w przedsiębiorstwach oprócz majstrów i przodowników pracy zawsze był korespondent.

Udział szerokiego ruchu korespondentów robotniczych jest wielką i ważną służbą społeczną, zwłaszcza w obecnym przejściowym okresie od kapitalizmu do socjalizmu.

Niechże dzisiejsza narada stanie się bodźcem i wskazówką dalszego, jeszcze szerszego i śmielszego rozwoju ruchu korespondentów w służbie naszej Ojczyźnie.

Podniesiemy autorytet pisma

(Wypowiedź szefa Zarządu Pol. Wych. Min. Żegluga tow. Grada)

CHCIAŁBYM mówić o udziale aparatu politycznego w pomocy dla pisma. Padło tutaj szereg krytycznych uwag pod adresem „Steru”. Trzeba jednak wyraźnie powiedzieć, że poważna odpowiedzialność za te braki spada na aparat polityczny.

Na czym polegały błędy z naszej strony? Głównym błędem jest to, że nie pisało się do gazet i nie pisze. Jeżeli były nawet próby pisania to tylko przez nieliczne jednostki. Nie pisali jednak ludzie, którzy powinni byli uważać to za swój obowiązek i którzy mają wiele doświadczeń godnych upowszechnienia. Nie było artykułów, które by były pomocą w pracy aparatu politycz-

nego. Nie było także artykułów, które analizowałyby akcje polityczne. Dlatego też „Ster” nie mógł spełniać należycie roli pomocnika w pracy politycznej.

Sprawą następną jest to, że nie potrafiliśmy w należyty sposób rozwijać sprawy prenumeraty „Steru” i kolportażu pisma wśród pracowników żegluga, a zwłaszcza całej PMH. Były sygnały, że „Ster” nie wszędzie dociera. Zrobiliśmy jednak niewiele do tej pory, aby tę sytuację zmienić.

Jeżeli chodzi o zagadnienie autorytetu gazety, to w początkowym okresie „Ster” popełnił szereg błędów. Nie pomogliśmy jednak zespołowi w wyzbyciu się tych błędów. I dziś są jeszcze w

naszym resorcie ludzie, którzy starają się podważyć autorytet pisma. Z tymi objawami musimy konsekwentnie walczyć.

Odnosnie tematyki „Steru” trzeba powiedzieć, że „Ster” za mało pisze o zagadnieniu dyscypliny pracy, która szwankuje jeszcze w naszym resorcie.

Jakie kroki podejmuje zarząd polityczno — wychowawczy, aby zmienić istniejący stan rzeczy? Przede wszystkim zajmujemy się sprawą kolportażu. Dalszą sprawą jest zagadnienie walki o autorytet gazety. Trzeba zmienić stosunek do gazety i w tym względzie opracowujemy szczegółowy plan działania.

12 WRZEŚNIA br. wprowadzo-
no w Żegludze na Odrze har-
monogram ruchu. **Głównym je-
go celem jest wykrycie przyczyn
nieplanowych postojów.** Harmo-
nogram bowiem umożliwia do-
kładną kontrolę przebiegu rejsu
każdego holownika. Analiza zaś
wykrytych na tej podstawie prze-
stojów pozwala na wyeliminowa-
nie przeszkód, a w konsekwencji
na zwiększenie szybkości handlo-
wej. Od czasu wprowadzenia har-
monogramu upłynęło trzy mie-
siące. Przyjrzyjmy się, jak speł-
nia on w praktyce swoje zadanie.

Ekspozytura Rejonowa Żeglu-
gi na Odrze w Szczecinie jako
jedna z pierwszych zastosowała
harmonogram ruchu. Przyjęto
przy tym za zasadę planowanie
ruchu holowników na okres trzy
dobowy, podobnie jak to stosuje
Odra skanalizowana. Jest bo-
wiem konieczne powiązanie har-
monogramów Odry dolnej i środ-
kowej.

Trzy dni — to stosunkowo krót-
ki okres. Zdawałoby się, że na ta-
ki czas można wszystko dokład-
nie obliczyć i przewidzieć. Pla-
nowanie więc powinno pokry-
wać się z realizacją. Jednak tak
nie jest. Wykonanie dyspozycji
Ekspozytury napotykało na dość
nawet poważne trudności, wy-
nikające z zupełnie nieprzewidzia-
nych przyczyn i przeszkód oraz
z powodu krótkiej trasy rejsów.

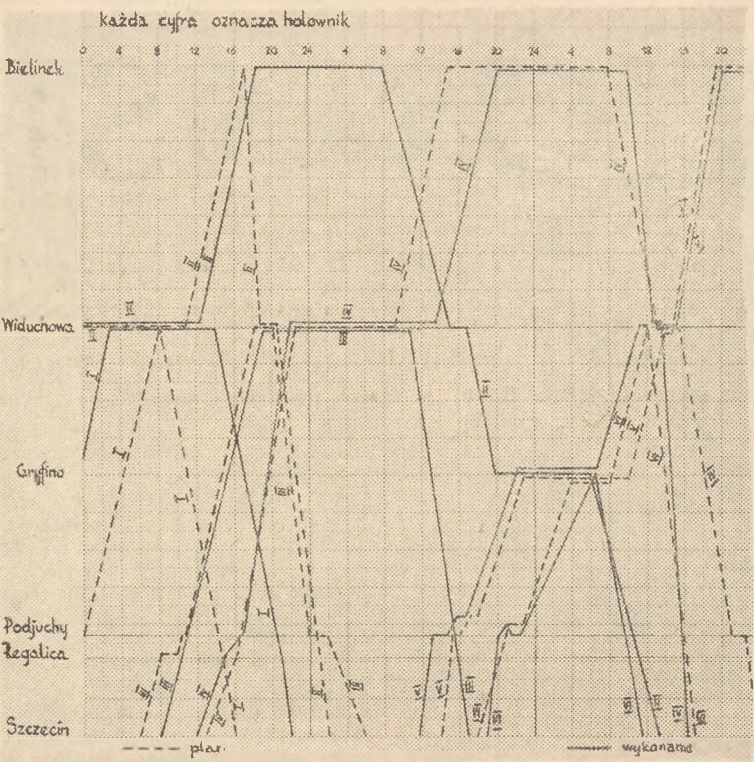
W dłuższych relacjach załoga
holownika może stosunkowo łat-
wo nadrobić nawet kilkugodzin-
ne opóźnienie. Jednak w warun-
kach Szczecina, gdzie jednokie-
runkowa trasa wynosi najwyżej
70 km podobne opóźnienie stano-
wi nieraz 2/3 przewidzianego na
cały rejs czasu, a taką stratę za-
łoga nie jest w stanie odrobić.

WYBIERZMY się teraz w kilka
rejsów z harmonogramem ru-
chu (na rysunku). Wykreślone są na nim wszystkie ko-
nieczne postoje, czas trwania prze-
lotu, powrót itp. Właśnie ze Szcze-
cina wyrusza h/p „Stargard” (na
rysunku linie oznaczone cyfrą
IV). Śledzimy jego poruszenia.

Wyjazd zaplanowano na godzi-
nę 13, a teraz właśnie mamy po-
łudnie. Syrena holownika daje
sygnał. Odjazd. To portowcy i
członkowie załogi przyspieszyli za-
łatwianie formalności.

Za Regalicą holownik trochę
zmniejsza szybkość, w Podju-
chach jest nawet kilkuminutowe
opóźnienie, które załoga szybko
nadrabia. Do Widuchowa holownik
przejeżdża kilka minut wcześ-
niej. Tu wybucha cała awantu-
ra, telefony, bieganie... dlatego,
że starszy dyspozytor Ekspozytu-
ry nie zamówił odprawy. Zamiast
więc przewidzianych jedenastu
godzin „Stargard” stoi prawie
szesnaście, czyli ma przeszło czte-
re godziny przestoju. Czas ten
nie udaje się nadrobić w prze-
ciągu sześciogodzinnego rejsu do
portu docelowego.

— Przyjedziemy do Bielinka z
opóźnieniem — rozważa załoga
— może uda się tam skrócić czas
postoju i nadrobić straty. Rzeczy-
wiście do Szczecina wrócili sie-
dem godzin wcześniej, ale tylko



Pływamy według harmonogramu ruchu

dlatego, że SZEK nie załadowały
barek.

Jeden rejs przyniósł nam dwa
spostrzeżenia: przestój spowodowa-
ny niedbalstwem dyspozytora,
za co został on zresztą ukarany
razem z potwierdzeniem braku rytmicz-
nej produkcji SZEK.

REJS h/p „Mestwin” (na ry-
sunku linie oznaczone cyfrą
III) daje również pozytywne ob-
serwacje.

Mija godzina odjazdu, a załoga
nie jest jeszcze gotowa do
drogi, bo zakupuje w mieście
żywność. Zastanawiamy się nad
zagadnieniem, czy jest to brak
dyscypliny, czy wskazówka, że na
leży zorganizować dodatkowy
sklep OZR. Nie ma jednak na
razie czasu na analizę, gdyż wła-
śnie powracają brakujący człon-
kowie załogi.

Z dwugodzinnym opóźnieniem
holownik wyrusza ze Szczecina
ciągnąc na haku 5 barek. Stracony
czas wodniacy nadrabiają, do
Widuchowa pociąg przychodzi
prawie w terminie.

Okazuje się, że jest to pechowy
port. „Mestwin” traci tam także
piętnaście godzin w oczekiwaniu
na 3 barki z Odry środkowej, któ-
re ma przeholować do Szczecina.
Przestój usprawiedliwiony. Nie
zmienia to jednak faktu, że jed-
nostka wraca do portu macierzy
stego, jedenaście godzin później
w stosunku do zaplanowanego czasu
z winy Żeglugi na Wiśle, która
nie dostarczyła w terminie barek.

Rejs „Mestwina” utwierdza nas
w przekonaniu, że konieczna jest
ściślejsza współpraca z Żegluga
na Wiśle, zwłaszcza w zakresie
udzielania sobie wzajemnej infor-
macji.

CIEKAWY jest również prze-
bieg rejsu h/p „Oleśnica” (na
rysunku linia oznaczona cyfrą

VI). Holownik ten wyrusza ze
Szczecina do Widuchowa z nie-
wielkim opóźnieniem, które szyb-
ko nadrabia na najbliższym od-
cinku trasy. Zresztą zwiększenie
szybkości nie sprawia załóżce
żadnej trudności, bo zamiast 4
holuje 3 barki. Jedną z zaplano-
wanych barek odmówiła wyjaz-
du, gdyż nie została zaopatrzona
w gotówkę. Po prostu sternik nie
złożył zapotrzebowania. Pozornie
jest to niewielkie zaniedbanie, a
ile sprawiło zamętu. Holownik
„Oleśnica” musi zawrócić z
trasy do Regalicy po dodatkową
barkę, aby holownikowi trasowe-
mu przekazać w Widuchowie peł-
ny tonaż.

Pod pełnym obciążeniem wyru-
sza holownik w dalszą drogę. Z
uwagodzinnym opóźnieniem do-
pływa do Gryfina i tu niespodzie-
wanie kończy swój rejs w górę
Odry. W międzyczasie bowiem
zdażył przybyć do tego portu ho-
lownik trasowy, który przejął tu
barki.

TYCH kilka przykładów po-
zwala zrozumieć, jak wielkie
korzyści daje stosowanie harmo-
nogramu ruchu. Wskazuje on, że
konieczna jest koordynacja pracy
służby dyspozytorskiej z kom-
merkami pomocniczymi, jak fi-
nansowa, handlowa, techniczna.
Jasno wylania się przy tym ko-
nieczność ściślejszej współpracy z Że-
glugą na Wiśle i ingerencji u
klienta. Ponadto harmonogram
zwraca uwagę na to, że nie moż-
na lekceważyć spraw bytowych
załóg pływających i dyscypliny
pracy.

Trzy miesiące — to niedługi o-
kres dla udoskonalenia nowej me-
tody pracy. Jak zwykle tak i
przy opracowywaniu harmono-
gramu Ekspozytura popołnia nie-
dociągnięcia w planowaniu ru-
chu i napotyka na trudności przy

wozowe. Na pierwsze miejsce
wysunęli się ruslanowcy. Holow-
nik „Łada” z **Feliksem Blachowski**
i **Rudolfem Sontag** już od
2 sierpnia br. pracuje na poczet
czwartego roku Planu 6-letniego.
Za nim holowniki „Swarożyc” z **Ja-
nem Miką** i **Józefem Sądziem** oraz
„Radgost” z **Janem Mnichem** i
Franciszkiem Willert. Ogólny
plan holowania nasza Ekspozytu-
ra wykonała 9 listopada br. Z ba-
rek pierwszej zrealizowała roczny
plan przewozów „BM 63” z **Ja-
nem Malkusem** i „Z 5461” z
Konradem Karmańskim. Wyróż-
nili się również portowcy z Po-
ławic, a szczególnie **Możdżeruk**,
Ogiela, **Rakowski** i **Grochowski**,
wykonując roczny plan przeła-
dunkowy do 30 listopada br.

Bardzo poważnym osiągnię-
ciem szczyty się Żegluga na Wiśle.
Wykonała ona bowiem w dniu
23 listopada br. państwowy rocz-
ny plan przewozów towarowych
w 100,2 proc. Osiągnięcie to za-
wdzięcza współzawodnictwu za-
łóg pływających i ekspozytur. W
Żegludze na Wiśle w III kwarta-
le współzawodnictwa na czołowe
miejsce wysunęła się Ekspozytura
w Giżycku, a na drugie —
Ekspozytura Gdańsk.

Nie wszystkie meldunki może-
my zamieścić, ale już tych kilka
przykładów dobitnie świadczy,
jak wielką rolę przy realizacji
planów odgrywa współzawod-
nictwo pracy.

Skąd czerpać kadry ekonomistów dla transportu rzeczno-

ŻEGLUGA śródlądowa znajduje
się w obliczu zwiększo-
nych zadań przewozowych, któ-
rych pełne wykonanie wymaga
m. in. intensywnego szkolenia za-
łóg pływających, ekonomistów
transportu, pracowników admini-
stracyjno - gospodarczych itp.
Brak odpowiedniej ilości facho-
wych kadr odczuwa się już na o-
becnym etapie rozwojowym na-
szej gospodarki wodno-śródlądowej,
co wykazała październikowa
narada wodniaków w Bydgosz-
czy. W tych warunkach szkole-
nie prowadzone bezpośrednio
przez przedsiębiorstwa żeglugowe
jest niewystarczające i obowiązek
ten spada również na szkolnictwo
zawodowe, średnie i wyższe.

Planowy dopływ załóg pływają-
cych winny w zasadzie zapewnić
Zasadnicze Szkoły Zawodowe Że-
glugi Śródlądowej we Wrocławiu
i Elblągu. Wychowankowie tych
szkół muszą być zatrudniani w
przedsiębiorstwach żeglugowych

w zależności od potrzeb tereno-
wych i zdobytych kwalifikacji.
Dotychczas bowiem często zda-
rzało się, że absolwenci trafiali
do innych zawodów względnie w
samer żegludzie nie byli właści-
wie wykorzystani.

Wysokokwalifikowane kadry e-
konomistów transportu rzeczno-
szkoli tylko Wyższa Szkoła Eko-
nomiczna w Szczecinie. Corocz-
nie mury uczelni opuszcza 25—30
absolwentów, których przygoto-
wano zawodowo kwalifikuje do
podjęcia pracy w różnych dzia-
łach gospodarki wodno-śródlądowej.
Są to specjaliści planowa-
nia, rachunkowości, finansowania
oraz eksploatacji. Ta ostatnia
grupa jest najliczniejsza.

Wychowankowie WSE w Szcze-
cinie otrzymują gruntowne wy-
kształcenie zawodowe, ekono-
miczne i ideologiczne. Studenci
po pierwszym i drugim roku stu-
diów zobowiązani są do odbywa-
nia praktyk dyplomowych. Uczeń
nie traktuje to jako pogłębianie
wiadomości teoretycznych przez
udział w bezpośredniej, operatyw-
nej działalności przedsiębiorstw.
Ze względu na brak zgłoszeń na
praktyki ze strony przedsię-
biorstw żeglugowych, nie wszy-
scy studenci mogą je odbywać
zgodnie ze swoim kierunkiem stu-
diów. A nawet zdarzają się czę-
sto wypadki, że gdy dostaną się
na praktykę w żegludzie, są wy-
korzystani niewłaściwie. Np. w
Płockiej Stoczni Rzecznej prak-
tyka jednego ze studentów
przebiegała w charakterze pomo-
cy maszynistki, drugiemu
przy klejeniu planów, a inne
mu znów w Ekspozyturze Szcze-
cin przy dziurkowaniu akt. Jak
z tego wynika **przedsiębiorstwa
nie roztaczają należytej opieki
nad studentami odbywającymi
praktyki**, nie interesują się tym,
czy mają oni możliwość rzeczywi-

stego pogłębiania nabytych wia-
domości.

Mimo wykazywanego braku za-
interesowania ze strony przedsię-
biorstw żeglugowych wychowa-
niem nowych kadr, część wychó-
wanków WSE pracuje już w że-
gludzie śródlądowej, nawet na od-
powiedzialnych stanowiskach.
Najliczniej zgrupowani są absol-
wenci w Ekspozyturze Szczecin i
Koźle oraz Bydgoszcz i Gdańsk.
Dotychczas jednak większość dy-
plomantów kierunku wodnego, o-
puszczając mury uczelni, nie tra-
fia do żeglugi lub innego przed-
siębiorstwa transportowego, mi-
mo że jest tam brak kadr. Nato-
miast zatrudniani są oni w PZGS,
MHD, Centrali Odzieżowej itp.
**Wypływa to po prostu z braku
planu zatrudnienia ekonomistów
transportu rzeczno w przedsię-
biorstwach żeglugi śródlądowej,
co z kolei powoduje niezawiera-
nie odpowiednich umów.**

Omawiane zagadnienia nasuwa-
ją następujące wnioski: **Central-
ny Zarząd Żeglugi Śródlądowej
i Stocznia** powinien umożliwić stu-
dentom specjalizującym się w
transportie wodnym, odbywanie
praktyk w przedsiębiorstwach że-
glugowych, a te z kolei muszą
zainteresować się postępowaniem
pracy oraz rozłoczyć nad nimi
troskliwą opiekę. Żegluga śród-
ładowa winna także objąć już naj-
bliższym planem kadrowym ab-
solutentów WSE Szczecin, tak a-
by zatrudnić ich ściśle według
przygotowania zawodowego. To
będzie dopiero właściwa współ-
praca przedsiębiorstw z uczelnią
w przygotowywaniu i wykorzy-
stywaniu nowych kadr. Spełnie-
nie podanych wniosków przynie-
sie korzyści gospodarce narodo-
wej, przedsiębiorstwom żeglugo-
wym oraz absolwentom WSE.

Mgr. F. GRONOWSKI
St. asystent WSE w Szczecinie

Jak Żegluga na Wiśle przygotowała się do okresu zimowego

PRZERWA w nawigacji pod-
czas okresu zimowego rok-
rocznie jest wykorzystywana w
żegludzie śródlądowej do przepró-
wadzania remontów zimowych.
W obecnej fazie natężenia pro-
dukcyjnego stocznie rzeczne, które
dotychczas wykonywały te
prace, nie zawsze są w stanie do-
trzymać określonych terminów.
W tej sytuacji przed Żegluga na
Wiśle stało zadanie przeprowa-
dzenia napraw bieżących na oko-
ło 70—80 proc. jednostek przewi-
dzianych do remontów ponawia-
jących, sposobem gospodarczym
przy pomocy załóg pływających
i pogotowia technicznego.

Zadanie wcale niełatwe i wy-
magające szczegółowego opar-
owania. Przygotowania planów sa-
moremontów podjął się dział re-
montów Żeglugi na Wiśle pod
kierunkiem tow. **Zbigniewa Soko-
łowskiego**. Kontrolerzy techniczni
dyrekcji, a przede wszystkim
przodownicy pracy **Edmund Trze-
ciński** i **Kazimierz Cieszkowski** wy-
jeżdżali w tym celu do poszcze-
gólnych ekspozytur i opracowy-
wali plany na miejscu. Z wielką
pomocą przyszły załogi pływają-
ce, które w ramach zobowiązań z
okazji wyborów do Sejmu i 35
rocznicy Rewolucji Październiko-
wej sporządzyły przedterminowo
wykazy defektów. Dało to podsta-
wę do zakwalifikowania jedno-
stek i sporządzenia właściwych
planów samoremontów. Szybko i
dobrze wykonali plany remon-
tów tow. tow. **Kazimierz Gęsi-
kowski** z Ekspozytury w Bydgo-
szczy i **Henryk Stawski** z Ekspo-
zytury w Gdańsku.

Do podjęcia akcji samoremon-
tów trzeba było również odpo-
wiednio przygotować i wyposa-
żyć pogotowie techniczne. Szczegó-
lnie dużą inicjatywę wykazała
Ekspozytura Kraków, która po-
starała się o kompletne wyposa-
żenie warsztatu. Pomyślano rów-
nież o zaopatrzeniu zimowisk w
potrzebne materiały remontowe.
Ponieważ na tym tle wyłoniło się
najwięcej trudności, postanowio-
no wykorzystać do samoremon-
tów remanenty, znajdujące się
tak w żegludzie śródlądowej, jak i
w pokrewnych zakładach.

Zimowiska pomyślane są w ten
sposób, aby znajdowały się one
w pobliżu zgrupowania większego
parku maszynowego, a więc np.
w Ekspozyturze Bydgoszcz — w
porcie Kapuściska, gdzie poza po-
gotowiem technicznym mieści się
stocznia, z której urządzeń tech-
nicznych będą mogły korzystać
brigady remontowe. Ponadto
przygotowuje się szereg zimowisk
interwencyjnych, jak w Chełm-
nie, Korzeniowie, Grudziądzu
itp. Załogi, których jednostki znaj-
dą się na trasie podczas zamarza-

nia rzeki nie będą więc przebi-
jać się z narażaniem barek czy
holowników aż do właściwego zi-
mowiska, a zatrzymają się w naj-
bliższym interwencyjnym. Tam
otrzymają wszelką pomoc przy
przeprowadzaniu napraw.

SAMOREMONTY rozpoczną
się bezzwłocznie po zakoń-
czeniu nawigacji. Zgodnie z planem
akcji utworzone zostaną brigady
remontowe złożone z załóg pływa-
jących oraz służb technicznych
ekspozytur. Brygady te będą roz-
stawione w ten sposób, aby za-
łogi mogły wykonać naprawy na
barkach, na których są zatrud-
nione. Powinno się tutaj szeroko
rozwinąć współzawodnictwo pra-
cy. Doskonałą formą będzie w
tym wypadku **list gwarancyjny
obejmujący terminowość i jakość
wykonywanych napraw**. Najbar-
dziej doświadczeni kapitanowie
zostaną kierownikami zimowisk.

Celem zapewnienia należytych
warunków bytowych załóg do zi-
mowisk zostaną ściągnięte koszar-
ki jako mieszkania dla pracow-
ników. Niezależnie od tego w każ-
dym miejscu, w którym będzie
się przeprowadzało samoremonty,
będzie stał pod parą statek pasa-
żerski, służący jako hotel pracow-
niczy. W Bydgoszczy i Warsza-
wie zorganizowane zostaną sto-
łówki pracownicze, w których za-
łogi będą otrzymywały smaczne i
pożywne posiłki.

Zimowiska rozmieszczone są
przy ekspozyturach, które posia-
dają już świetlice. Załogi będą
więc mogły korzystać z rozrywek
kulturalno-oświatowych. Świetli-
ce zaopatrzone będą w prasę,
książki i gry towarzyskie. Instru-
ktorzy polityczno-wychowawczy o-
pracowali już bogaty program
prac kulturalno-oświatowych, któ-
rego zadaniem jest podniesienie
poziomu ideologicznego pracow-
ników.

Związek zawodowy winien tak-
że przejawiać aktywną działalność
w czasie zimowisk, a więc nawia-
zywać bezpośredni kontakt z wod-
niakami, przeprowadzać szkole-
nie związkowe, popularyzować ro-
lę i zadania świetlic, brać udział
w wychowaniu masowo-politycz-
nym i kulturalno-oświatowym.

Okres samoremontów zostanie
również wykorzystany na szkole-
nie zawodowe. Przy ekspozytu-
rach organizuje się kursy dla me-
chaników, nawigatorów i palaczy.
Szkoleniem ideologicznym w ra-
mach tych kursów zajmie się apa-
rat polityczno-wychowawczy.

Sprawnie przeprowadzenie re-
montów ponawigacyjnych taboru
sposobem gospodarczym będzie
dla Żeglugi na Wiśle wielkim o-
siągnięciem. Posiada to znaczenie
nie tylko dla sytuacji eksploata-

cyjnej, ale i finansowej. Koszt bo-
wiem remontów przeprowadza-
nych we własnym zakresie
zmniejsza się o 40 proc. w sto-
sunku do remontów stoczniow-
ych.

Szkolenie ideologiczne, zwią-
zkowe i fachowe, ułatwione dzięki
zgrupowaniu załóg pływają-
cych na zimowiskach, powinno
przynieść w wyniku wzrost świad-
omości, a tym samym wzmoc-
nie walki o realizację planu
przyszłego roku.

J. POPPER



W porcie Malczyce
pracuje dźwigowy Jan
Kamraci nagrodzony
odznaką przodownika pracy. Wy-
rabia on przeciętnie od 200—220
proc. normy. Świadomy ten pra-
cownik wyszkolił robotnicę prze-
ładunkową **Pelagię Talagą** na do-
brego dźwigowego. Została ona
w dniu 1 Maja br. również wy-
różniona odznaką przodownika pra-
cy. **Pelagia Talaga** wyrabia prze-
ciętnie do 200 proc. normy. Jest
to pierwsza kobieta,
która pracuje w cha-
rakterze dźwigowego
w Żegludze na Odrze.



Współzawodnictwo dopomogło w wykonaniu planu

ZALOGI ekspozytur żeglugi
śródlądowej, stoczni i zakła-
dów eksploatacji kruszywa z du-
mą nadsytają meldunki i kores-
pondencje o wykonaniu rocznych
planów produkcyjnych, o lu-
ozach, którzy je realizowali i o
współzawodnictwie pracy, jako o
dźwigni przyspieszającej realiza-
cję zadań.

Pierwsze meldunki zaczęły już
napływać w październiku br. Np.
Rada Zakładowa KZEK w Bogu-
miliowicach pisze: „Załoga nasza
przyspieszyła o 3 dni realizację
swoich zobowiązań i dzięki temu
3 października wykonaliśmy rocz-
ny plan produkcyjny. Na pierw-
sze miejsce we współzawodnict-
wie pracy III kwartału wysunę-
ła się obsada parowozu wąsko-
torowego „Tr 201-2” w składzie:
Roman Bogusz, **Szczepan Judasz**
i **Józef Molczyk** wykonując 213,8
proc. normy oraz **Antoni Kukul-
ka**, **Stanisław Ogar** i **Bronisław
Kolodziej** — 203,4 proc. normy.
Spośród koparek wyróżnił się ze-
spół „Soly” z bagiermistrzem
Antonim Padło, osiągnący 145,1
proc. normy oraz **Antoni Kukul-
cowała** brigada torowa pod kie-
runkiem **Jana Pater**, a **Kazimierz
Niedojadło** rozładował troskliwą
opieką nad parowozami i kopar-
kami”.

**Krakowskie Zakłady Eksploata-
cji Kruszywa** w dniu 1 grudnia
br. wykonały plan produkcyjny
w 100,08 proc..

Korespondent **R. Chelmiński**
melduje: „Nasza Stocznia Rze-
czna w Toruniu otrzymała bojo-
we zadanie — odbudować poza
planem kilka jednostek pływają-
cych... Podstawowa organizacja,
rada zakładowa i kierownictwo
wyjaśniały robotnikom koniecz-
ność podniesienia wydajności pra-
cy i rozłoczyć opiekę nad współ-
zawodnictwem oraz wynalazczo-
ścią robotniczą... Brygady nasze
podjęły po kilka zobowiązań i
zwiększo je realizowały. W III
kwartale wzrosło wykonanie pla-
nu o 2,83 proc., a wydajność pra-
cy o 11,7 proc. w stosunku do
I półroczu. Dzięki temu stocznia
wykonała 15 października br.
roczny plan w wartości w cenach
niezmiennych, a 21 listopada —
w roboczo godzinach.

Jeszcze lepsze wyniki uzyskała
stocznia w Poznaniu, która na-
dzien wyborów do Sejmu zreali-
zowała roczny plan w asortymen-
cie. Warszawskie Stocznie Rze-
czne pracują już od 4 listopada na
poczet roku przyszłego.

Walkę o plan wrocławskiej Eks-
pozytury opisuje korespondent
M. Różyński: — „97,3 proc. całej
załogi przystąpiło u nas do współ-
zawodnictwa. W 100 proc. wyko-
naliśmy zobowiązania, wartość
1.537.257 zł, podjęte w Cynie
Październikowym. Dzięki współza-
wodnictwu 12 naszych jednostek
pływających wykonało przed ter-
minem swoje roczne plany prze-

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Z. Gajewski, Płock — Dziękujemy za nadesłanie miłego listu i artykułu. Wykorzystamy go w jednym z najbliższych numerów naszego pisma. Mylnie jednak sądzić, że rola Wasza kończy się na przesłaniu do redakcji pisma, z którym współpracujecie, listu lub korespondencji. Powinności zaraz po ukazaniu się Waszej korespondencji w gazecie spowodować, by poruszoną przez Was sprawą zajął się Rada Zakładowa, dokładnie śledzić, jaki skutek odniosła korespondencja i wreszcie dopilnować szybkiego usunięcia istniejących niedomagań. Niezależnie od tego redakcja nasza ze swej strony występuje do odpowiednich władz, odpowiedzialnych za problemy poruszone przez korespondenta, z żądaniem wyjaśnienia, jak załatwiono te sprawy. Taka podwójna kontrola zapewni skuteczność korespondencji i szybkie załatwienie sprawy. Pozdrawiamy Was serdecznie i prosimy o dalszą współpracę.

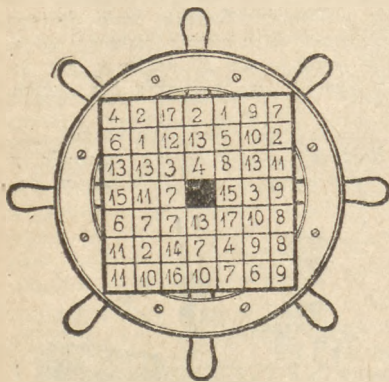
St. Kazimierzczak, Szczecin — Zwolniono Was z pracy z powodu reorganizacji zakładu pracy, w którym byliście zatrudnieni. Ponieważ 15-dniowy termin objęcia nowej pracy, wymagany dla zachowania ciągłości uprawnień do zasiłków rodzinnych, upływa w niedzielę, wyrażacie obawę, że ciągłość uprawnień zostanie przetrwana wskutek niedotrzymania terminu podjęcia pracy i że zasiłki rodzinne otrzymacie dopiero po przepracowaniu trzech miesięcy w nowym miejscu.

Wyjaśniamy, że jeżeli termin, w którym trzeba podjąć nową pracę z zachowaniem ciągłości uprawnień do zasiłku, przypada na niedzielę lub inny ustawowy dzień wolny od pracy, wówczas upływ terminu przesuną się na następny dzień powszedni.

Przy wszelkiego rodzaju wątpliwościach zwracacie się do nas, a zawsze chętnie je Wam wyjaśnimy.

POMYŚL

KOMBINATKA



Po odgadnięciu znaczenia wyrazów pomocniczych wpisać do podanego kwadratu litery, odpowiadające danym cyfrom. Następnie posuwając się ruchem konika szachowego (początek

w lewym górnym rogu) odczytać rozwiązanie.

Wyrazy pomocnicze: I 1-2-3-4-5-6 = główna belka wzdłużnego wianza okrętowego (l. mn.), II 7-8-9-10-5 = czło wiek pracujący pod wodą, III 5-11-12-13 = łódź okrętowa, IV 14-15-16-17-13 = płaszczyste wzgórze często spotykane na wybrzeżu morskim (l. poj.).

ROZWIĄZANIE ZADAŃ z nr 22 (44)
Krzyżówka: I kwadrat: reja, etat, jako, atom, II — koła, okap, jako, kopa, III — reda, Ereb, dery, ryba (wspak), IV — Ebro, brom, Roma, omam.

Logogryf: 1) kecce, 2) bezan, 3) brza, 4) kuter, 5) draga, 6) rejka, 7) jacht, 8) Oliwa, 9) Brema, 10) basta, 11) Ustka, 12) stery, 13) marat. Rozwiązanie końcowe: Czytając „Ster”.
Za dobre rozwiązanie nagrody otrzymują: 1) Czesław Wałaskowski, Mezowo, p-ta Kartuzy, woj. gdańskie, 2) Zdzisław Siedzikowski, Gdynia 3, 3) Tadeusz Murawski, Szczecin, Chrobrego 5, 4) Andrzej Butkiewicz, Sopot, Wybickiego 15, 5) Kazimierz Kostecki, Toruń, Piastowska 7.

Książki wysyłamy pocztą.

P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

nr. tel. 400-60

nr. tel. kolejowego 13-13

poszukują etatowych i półetatowych redaktorów książek oraz asystentów redaktorów z zakresu:

- 1) wszystkich służb kolejnictwa (ruchu, mechaniczna, drogowa, elektrotechniczna);
- 2) budowy i utrzymania dróg kołowych;
- 3) budowy, utrzymania i eksploatacji kamieniołomów i klinkierni drogowych;
- 4) transportu drogowego oraz budowy i eksploatacji pojazdów mechanicznych (samochodów, ciągników itd.);
- 5) budowy, utrzymania i eksploatacji dróg wodnych i statków żeglugi śródlądowej;
- 6) rybołówstwa morskiego,
- 7) budowy, utrzymania i eksploatacji portów morskich;
- 8) poczty oraz budowy, utrzymania i eksploatacji urządzeń telekomunikacyjnych i radiostacji,
- 9) lotnictwa.

Miejsce pracy Warszawa i Gdańsk. Kandydaci proszeni są o akładanie lub nadsyłanie życiorysów do Sekcji Kadr P.P. Wydawnictwa Komunikacyjne. Informacji można zasięgnąć w Centrali WK w Warszawie i w Oddziale Morskim WK w Gdańsku - Wrzeszczu, Al. Wojska Polskiego 13 nr. tel. 424-17.

MARTIN YOUNG

List z Ellis Island

3) (Dalszy ciąg)

Nie piszę ci tego, Bill, z przyjemnością i zadowoleniem. Mówię ci o tym z wielkim bólem w sercu, z głębokim wstydem i przykrością. Pete i ja przyjechalśmy do tego kraju jako małe dzieci. W Ameryce staliśmy się wyznawcami ideologii Marksa-Lenina, w czym nam pomogły nasze własne doświadczenia i warunki życia w tym kraju. Kochamy gorąco lud amerykański, jego wielkie tradycje rewolucyjne, jego bohaterską walkę klasową, w której nieraz sami mieliśmy szczęście uczestniczyć. Zawdzięczamy wiele amerykańskiej klasie robotniczej, która wychowała nas, młodych imigrantów, na dojrzałych, odpowiedzialnych i uświadomionych klasowo działaczy proletariatu.

Po wystuchaniu historii greckiego studenta nie spałem całą noc, ponieważ wszystko to było tak znanym dowodem ideologicznej i społecznej degeneracji i rozkładu amerykańskiego społeczeństwa kapitalistycznego w obecnym stadium jego rozwoju. Żał mi było młodego Greka, który przypisał swe nieszczeście niezbadanym wyrokom spadającym z góry amerykańskiej dziesięciocentówki. Myślałem o mej młodości, o mych dwóch urodzonych w Ameryce synach, o

szczęściu, jakim było dla mnie przyjęcie mnie dwadzieścia dwie wieć lat temu do Ligi Młodych Komunistów, a następnie do Partii Komunistycznej, gdzie zapoznałem się z walką o socjalizm i postaciami takich ludzi, jak Ruthenberg, Debs, Foster, Lenin i Stalin. I ja, i moi greccy współtowarzysze w więzieniu uważaliśmy, że naszym obowiązkiem jest zajęcie się młodym studentem. Teraz czyta on o zabójstwie Belojannisa i z zapamiętaniem dzieła Stalina.

Bill, mógłbym powiedzieć ci jeszcze więcej o naszym życiu w więzieniu, które jest tak doskonałym odbiciem dzisiejszej Ameryki. Mógłbym ci opowiedzieć, jak w więzieniu na Ellis Island trzyma się dzieci w jednych celach z homoseksualistami, z zarządzałymi kryminalistami i ludźmi chorymi umysłowo. Mam tu czternastoletniego murzyńskiego chłopca, o którym muszę ci opowiedzieć. Nazywa się Melvin Wright, pochodzi z brytyjskiej Afryki Zachodniej i przybył do Stanów Zjednoczonych jakieś cztery lata temu. Ojciec jego wrócił do Afryki, ale Melvin pozostał w Stanach Zjednoczonych z macochą i chodził do szkoły.

Po raz pierwszy zobaczyłem Melvina, jak czekał w kolejce w ambulatorium na przyjęcie przez

lekarza. Zwrócił on moją uwagę, ponieważ tak bardzo odbijał od grupy wysokich, dorosłych mężczyzn, stojących koło niego. Wyglądał jak młode drzewko w starej, wybujałej puszczy. Spytałem go, dlaczego dostał się na Ellis Island i czy ma adwokata. Odpowiedział, że nie ma adwokata i że nie wie, dlaczego go aresztowano. Zanotowałem mu prędko nazwę pewnej organizacji murzyńskiej i radziłem, żeby tam napisał z prośbą o pomoc.

Po raz drugi spotkałem Melvina dopiero po kilku tygodniach, gdy naszą grupę przeniesiono do innej części budynku. A teraz opowiem ci o warunkach, w jakich znalazłem tam tego chłopca, i jego historię, którą sprawdziłem i przekonałem się, że jest prawdziwa.

Pewnego dnia, gdy Melvin wracał ze szkoły (była to szkoła powszechna nr 139 w Harlemie), około godziny wpół do czwartej po południu, podeszł do niego dwóch mężczyzn, odchylił kłapy marynarek, pokazując swe znaczki agentów policyjnych, kazali mu podnieść ręce do góry, zrewidowali mu kieszenie i oznajmili, że jest aresztowany. Tego samego dnia przewieziono go na Ellis Island.

Melvin siedział w celi o piętro niżej z młodym Niemcem i jeszcze jednym starszym mężczyzną. W sąsiedniej celi trzymano wariatów, kryminalistów i innych przestępców. Najbliższy sąsiad Melvina był do gruntu zdegenerowanym homoseksualistą, o czym władze więzienne doskonale wiedziały. Ten homoseksua-

lista przebiegał się w suknie ko biece, malował policzki, wkładał biustonosze na piersi rozwinięte jak u kobiety i w ten sposób „zabawiał” innych więźniów. Upodobał sobie szczególnie młodych chłopców. Ten zboczeniec i degenerat moralny wzbudził odrazę w najbardziej nawet zepsutym człowieku.

Innego dnia znów chory umysłowo więzień wznicił pożar w sąsiedniej celi, podpalając trzy materace.

Pomyśl, że wszystko to działo się nie w domu publicznym, czy w szpitalu dla umysłowo chorych. Jest to amerykańskie więzienie (oficjalnie nazywane przez władze „aresztem”) znajdujące się pod opieką takiego stróża amerykańskiej moralności i praworządności, jak ministerstwo sprawiedliwości Stanów Zjednoczonych — coś za pełna ironii nazwa! W takiej to zdeprawowanej atmosferze przebywał czternastoletni chłopak murzyński i inne dzieci. Staralem się go przed tym ochronić; prosiłem mego syna, aby mu przysłał książki i zabawki. Mianowany przez rząd i Trumana prokurator generalny, wbrew istniejącym ustawom o więzieniu i aresztowaniu dzieci i małoletnich, rzucił Melvina Wrighta na pastwę losu. Niech sobie radzi, jak potrafi — bez szkoły, bez zabawek, bez rozrywek — chyba że będą to „rozrywki kulturalne”, których dostarcza zdeprawowany zboczeniec, plujący homoseksualnymi błuźnienstwami.

(D. c. n.)

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

Siatkarze radzieccy zachwycili swą grą

ostatnio bawiła w Polsce reprezentacja młodzieżowa ZSRR, która rozegrała szereg spotkań z czołowymi drużynami kraju. Drużyna ZSRR rozpoczęła swe tournée po Polsce czwórmeczem drużyn męskich z udziałem stołecznych drużyn CWKS, Gwardii i AZS — AWF. Siatkarze radzieccy zaprezentowali najwyższy poziom gry. Wszyscy są doskonale wyszkoleni technicznie i jako zespół imponują bezbłędną taktyką, a ściecia i bloki wzbudzały raz po raz podziw zebranego publiczności. Czwórmecz zakończył się bezapelacyjnym zwycięstwem drużyny ZSRR, która w całym spotkaniu wygrała w stosunku 3:0.

Po rozgrywkach w Warszawie drużyna ZSRR wystąpiła w Gdańsku, gdzie spotkała się z Gwardią.

Spotkanie drużyny radzieckiej z gdańską Gwardią było bardzo interesujące. Wprawdzie gwardziści wypadli nadszpejzowanie dobrze i walczyli z dużą ambicją, jednak technicznie oraz taktycznie wyraźnie ustępowali mistrzowskiemu zespołowi, który zwyciężyła bez trudu w stosunku 3:0.

Pięściarze polscy zwyciężają drużynę fińską 14:6

W UBIEGŁĄ niedzielę odbyło się w Warszawie międzynarodowe spotkanie pięściarskie Polski i Finlandii zakończone wysokim zwycięstwem drużyny polskiej w stosunku 14:6.

Wyniki poszczególnych walk: w w. muszej Murawski wypunktował Luukkonena, w kugolce Stefaniuk uległ na punkty Jarvepää'owi, w piórkowej Krusza zwyciężył Niinivuori, w lekkiej

Antkiewicz wysoko wygrał z Pakkanenem, w lekkopółśredniej Sadowski zwyciężył na punkty Bostroma, w półśredniej Krawczyk wygrał na punkty z Malmikoskim, w lekkośredniej Chychła zwycięża na punkty Kontule, w średniej Wojciechowski przegrał na punkty z Groenrossem, w półciężkiej Grzelak wysoko wypunktował Perälto i w ciężkiej Węgrzyński przegrał na punkty z Maninenem.

Przygotowujemy się do akcji choinek noworocznych

Władza ludowa otacza dzieci serdeczną opieką i stwarza coraz lepsze warunki wszechstronnego ich rozwoju. Dzieci biorą czynny udział w życiu kulturalnym poprzez zespoły pieśni i tańca organizowane w świetlicach, klubach, domach kultury.

Jedną z imprez urządzanych corocznie dla dzieci jest akcja choinek noworocznych.

Aktywni zwiazkowci i gospodarzy przystąpili już do wstępnych prac organizacyjnych. Dlatego też na bazie doświadczonego sposobu ujęcia steru w swoje ręce i wciągnąć do tych prac szerokiego aktywnego socjalno-ubezpieczeniowego, kobiecego i młodzieżowego. Zarządy Okręgowe ZZZP udzielały za mało pomocy organizatorom imprez noworocznych. Również niedokładnie sporządzano imienne wykazy dzieci, uprawnionych do brania udziału w swym święcie. Późniejsze reklamacje rodziców wywołały rozgoryczenie i niepotrzebne komentarze.

W tegorocznej akcji błędy te nie mogą mieć miejsca. Akcja choinek noworocznych, która trwać będzie od 27 grudnia 1952 r. do 7 stycznia 1953 r. obejmie wszystkie dzieci pracowników żeglugi w wieku od 4 — 14 lat uprawnione do zasiłku rodzinnego.

Program dla dzieci od 4 — 7 lat winien trwać ok. półtorę godzinę, dla dzieci starszych — ok. 3 godzin. Impreza choinkowa to swo-

bodna zabawa dla dzieci. Dlatego też trzeba pomyśleć o zorganizowaniu tańców, zabaw ruchowych, programu artystycznego, teatru kukielkowego i in. W czasie imprezy dzieci winny spotykać się z przodownikami pracy i racjonalizatorami.

W lokalach, w których będą odbywać się imprezy, należy zabezpieczyć jak najlepsze warunki higieniczne (dużo przestrzeni, przewietrzone sale, szatnie).

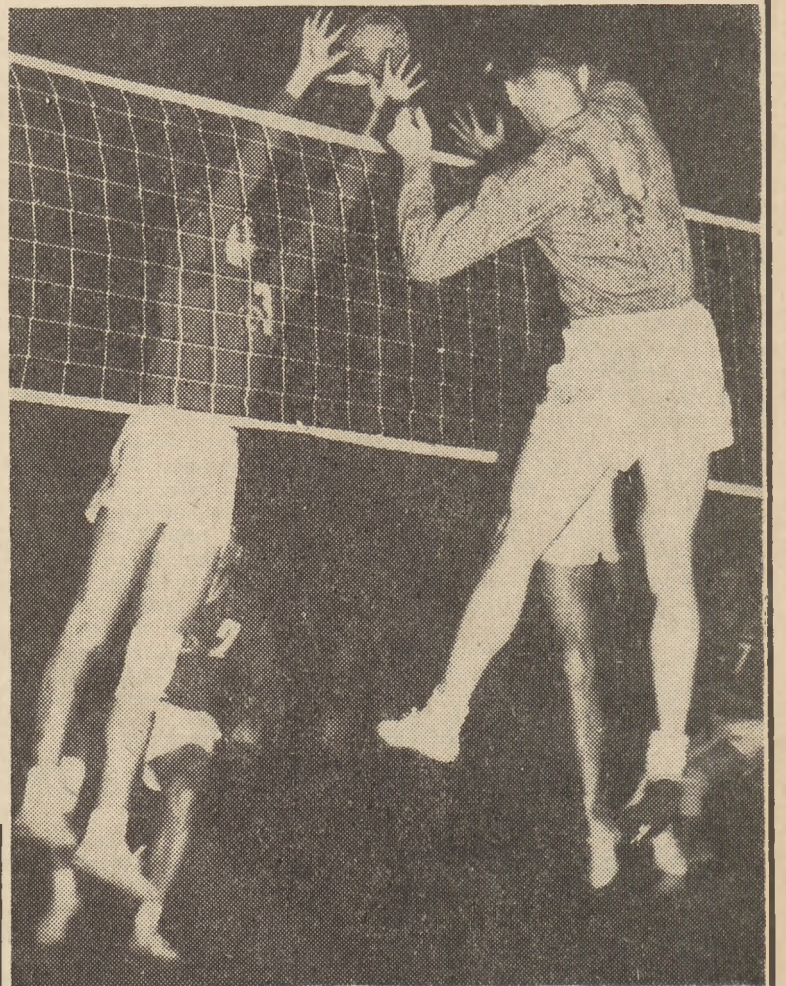
Po raz pierwszy w tegorocznej akcji choinkowej w czasie imprezy dla dzieci będą zorganizowane dla rodziców specjalne zajęcia w formie odczytów, pogadanek i filmów o higienie i zdrowiu dzieci, o współpracy rodziców z komitetami rodzicielskimi w szkołach i przedszkolach itp. przy wydatnej pomocy doświadczonych pedagogów.

Dzieci będą obdarowane książkami i zabawkami.

Przystępując do organizacji akcji choinkowej każda rada zakładowa ZZZP winna powołać komitety organizacyjne, wyznaczyć odpowiedzialnych pracowników za całość imprezy i za przygotowanie dekoracji sali, czystości lokali, szatni, części rozrywkowej dla dzieci, zajęcia dla starszych, loterie, wykonanie kolorowych czapek dla dzieci. Do prac tych należy wciągnąć najszerzy aktywny socjalno-ubezpieczeniowy, kobiecy i młodzieżowy oraz nawiązać ścisły kontakt ze Związkiem Nauczycielstwa Polskiego.

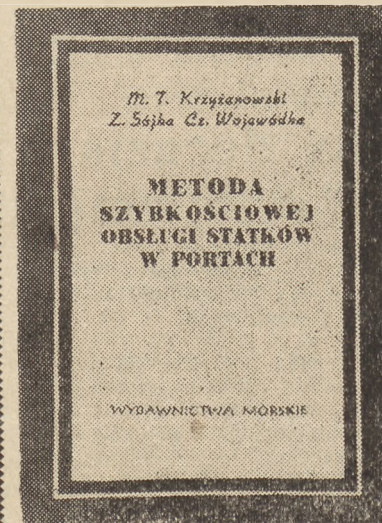
Zakłady pracy, które ze względu na trudności lokalowe i inne nie będą mogły zorganizować u siebie imprez, winny natychmiast nawiązać kontakt z powiatowymi domami kultury w celu omówienia warunków włączenia ich dzieci do imprez tam organizowanych.

CZESŁAWA WACHOWSKA
Kier. Wydziału Soc. - Bytowego Zarządu Głównego ZZZP.



Na zdjęciu fragment pierwszego występu doskonałych siatkarzy ZSRR w hali sportowej we Wrzeszczu. Zastępca mistrza sportu Rewa (nr 4) zabija piłkę przy siatce. Po drugiej stronie siatki Sjedow (nr 3) przy bloku.

Co czytać?



W portach polskich już od 1948 r. stosowana jest szybkościowa metoda obsługi statków i pod tym względem mamy szereg poważnych rezultatów. Jednak mamy też jeszcze dużo do zrobienia w tej dziedzinie. Dlatego też pracownicy naszego transportu morskiego muszą poznać dobrze nie tylko istotę i znaczenie szybkościowej metody obsługi statków, ale również jej środki i organizację.

Tym celem służy książka T. M. Krzyżanowskiego, Z. Sójki, Cz. Wojewódki pt. „Metoda szybkościowej obsługi statków w portach”.

Po rozdziale wstępnym, przedstawiającym rozwój szybkościowej obsługi statków, autorzy omawiają istotę

i znaczenie tej metody oraz jej elementy, a następnie przedstawiają organizację szybkościowej obsługi, zagadnienie wydajności urządzeń przeładunkowych, socjalistyczną opiekę nad urządzeniami przeładunkowymi oraz znaczenie współzawodnictwa pracy przy szybkościowej obsłudze statków.

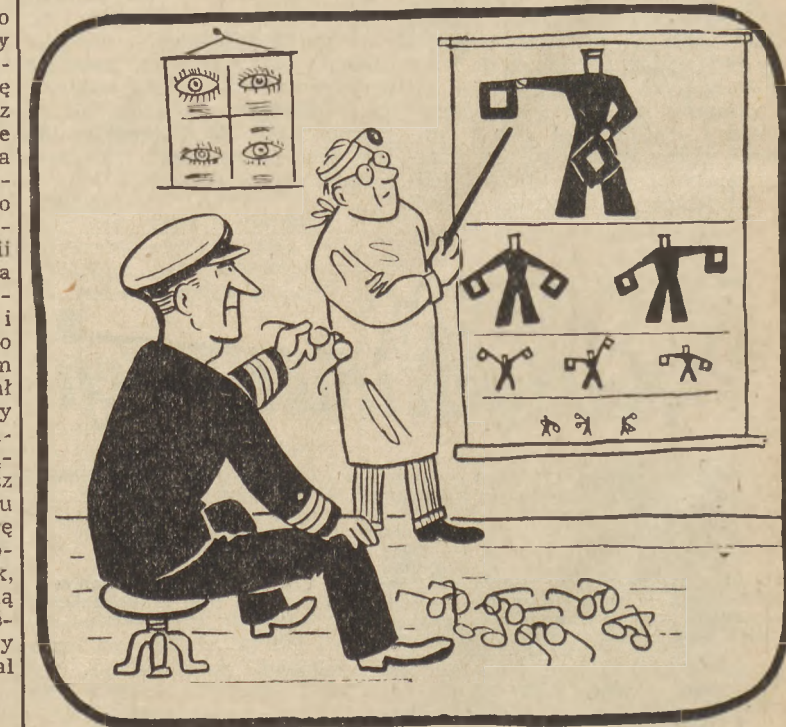
W drugiej części książki umieszczono kilka konkretnych, charakterystycznych przykładów szybkościowej obsługi statków w ZSRR i w Polsce.

Książka oparta jest niemal wyłącznie na źródłach radzieckich, na źródłach kraju, który jest pionierem metody szybkościowej obsługi statków. Wielki rozwój tej metody w portach ZSRR w poważnym stopniu przyczynił się do przedterminowego wykonania 5-letniego planu budowy i rozwoju gospodarki narodowej Związku Radzieckiego. Zapoznanie się — przez lekturę omawianej książki — z doświadczeniami radzieckimi oraz z całością zagadnienia szybkościowej obsługi statków, pozwoli i nam na coraz sprawniejszą pracę przy obsłudze statków, a tym samym na wcześniejsze wykonanie naszego Planu 6-letniego w transporcie morskim.

Książkę ilustruje 25 przystępnych, łatwo zrozumiałych rysunków i kilka tablic. Podkreślić należy, że w omawianej książce zastosowana jest rodzima terminologia fachowa. Z książką ta winni się zapoznać pracownicy wiążącym rozwój szybkościowej obsługi statków, autorzy omawiają istotę



Marynarz u okulisty



Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — Oddział Morski — Redaguje Kolegium — Adres Redakcji i Administracji: Gdańsk, Al. Wojska Polskiego nr 13. Tel. redakcji 428-34. Prenumerata kwartalna wynosi 1 zł 50 gr, półroczna — 3 zł, roczna — 6 zł. Zamówienia oraz listonosze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Zam. nr 3770 W-3-10412 Pap. sat. rat. 60 g. 68 cm.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Komorowski i Okońskiego. Rysunki: Karłowskiego i Makowskiego. Wydrukowano w drukarni „Gdańsk” w Gdańsku. Wynosi 1 zł 50 gr, półroczna — 3 zł, roczna — 6 zł. Zamówienia należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Zam. nr 3770 W-3-10412 Pap. sat. rat. 60 g. 68 cm.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — Oddział Morski — Redaguje Kolegium — Adres Redakcji i Administracji: Gdańsk, Al. Wojska Polskiego nr 13. Tel. redakcji 428-34. Prenumerata kwartalna wynosi 1 zł 50 gr, półroczna — 3 zł, roczna — 6 zł. Zamówienia należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne. Zam. nr 3770 W-3-10412 Pap. sat. rat. 60 g. 68 cm.