

POKÓJ BĘDZIE ZACHOWANY I UTRWALONY

Cena 30 gr

Wszystkim
Czytelnikom
i Korespondentom
„Steru”
Radom
Zakładowym
i Aktywistom
związkowym.
Przedownikom
pracy
i Racjonalizatorom,
Marynarzom,
Portowcom
i Wodniakom

Ster

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3

1-15 STYCZNIA 1953

NR 1 (47)

JEŚLI NARODY UJMĄ W SWE RĘCE SPRAWĘ ZACHOWANIA POKOJU I BĘDĄ BRONIŁY JEJ DO KOŃCA

JÓZEF STALIN

O wykonaniu zadań 4 roku Planu 6-letniego zadecyduje postawa załóg i pogłębienie pracy politycznej

Z poważnymi osiągnięciami produkcyjnymi we wszystkich dziedzinach gospodarki morskiej i wodno-śródlądowej wkraczamy w czwarty rok Planu 6-letniego. Są one nie tylko wyrazem patriotycznej i ofiarnej postawy pracowników morza i żeglugi śródlądowej, ale także wynikiem szerokiej działalności aparatu politycznego, organizacji partyjnych, związkowych i ZMP-owskich.

Nieustannie wzrasta świadomość polityczna marynarzy PMH, pracowników żeglugi śródlądowej i portów. Pogłębia ją szkolenie ideologiczne, prowadzone na jednostkach floty i żeglugi śródlądowej. Ponad 1000 osób bierze udział w szkoleniu na statkach Polskich Linii Oceanicznych: członkowie partii ZMP-owcy i bezpartyjni. W nauce wyróżniają się szczególnie załogi statków: „Karpaty”, „Bałtyk”, „General Walter” i „Kopernik”.

Od zarania ludowej floty nasi marynarze niejednokrotnie swoim postępowaniem wykazywali się odwagą, odwagą i dawa-

mu należyta odprawę na wszelkie próby prowokacji.

Jakże odmienne są obecne warunki pracy i życia marynarzy na naszych statkach — zapewne nową ustawą żeglarską — w przeciwstawieniu do warunków pracy w żegludze morskiej Polski przedwrześniowej i dziś w krajach kapitalistycznych. Słusznie więc marynarz Polski Ludowej uważa za zaszczyt pływanie na statku pod białą — czerwoną banderą. Wyrazem przywiązania i miłości marynarzy i wodniaków do Ludowej Ojczyzny jest ich ofiar na pracę w wykonywaniu zadań postawionych przed nimi przez Partię i Rząd.

ŹRÓDŁA NASZYCH OSIĄGNIĘĆ

Dzięki ofiarnej pracy załóg statków Polskich Linii Oceanicznych wykonano roczny plan przewozów na 30 dni przed terminem, a wiele jednostek znacznie wcześniej zrealizowało swoje zadania. Marynarze z „Mickiewicza” już 4 lipca rozpoczęli wykonywanie planu. „Lecha” — 18 sierpnia ub. r. Do brzo pracowali wodniacy Wisły, którzy również w wyniku ofiarnej pracy i licznych zobowiązań produkcyjnych przyczynili się do przedterminowego wykonania planu przewozów, odbierając sztandar przechodni Żegludze na Odrze.

Pracownicy transportu morskiego i rzecznego szerokim frontem włączyli się do współzawodnictwa pracy. Świadczą o tym wymownie liczne podejmowane zobowiązania dla uczczenia świąt klasy robotniczej. W PMH wyróżnili się szczególnie załogi statków: „Karpaty”, „Narwik”, „General Walter”, „Ślask”, „Przyjaźń Narodów” i inne. Bezpośrednim źródłem tych osiągnięć jest niewątpliwie właściwie postawiona praca partyjno-polityczna i organizacyjna. Dzięki dobrej pracy politycznej — uświadamiającej, prowadzonej przez podstawową organizację partyjną i zastępcę kapitana — załoga motorowca „General Walter” przyczyniła się do skrócenia o 21 dni postoju remontowego swej jednostki. Statki „Warszawa”, „Elbląg”, „Kołobrzeg” i „Kopernik” również zawdzięczają swe osiągnięcia dobre postawienie pracy politycznej — wychowawczej.

W wyniku szerokiego ruchu współzawodnictwa wprowadzono nowe metody pracy. W żegludze śródlądowej załogi wielu jednostek przystąpiły do ruchu rusłanowskiego, wiele załóg zobowiązało się do przedłużenia czasu eksploatacyjnego jednostki, do skracania rejsów. W Żegludze na Odrze 64 jednostki przystąpiły do całodobowego pływania. Wprowadza się również „list gwarancyjny”. W portach wprowadzono cząściowy system pracy ciągłej, a dźwigowi stale udoskonalają swoje metody pracy oparte na wzorach Szarapowa i Kowalowa. Wielką rolę dla gospodarki narodowej odgrywają zobowiązania oszczędnościowe zużycia paliwa, smarów i materiałów. Wartość ich przekracza setki tysięcy złotych.

Żałogi statków PMH ambitnie walczą o obniżkę kosztów własnych i otaczają socjalistyczną opieką mechanizmy i ładunek. Załoga motorowca „Mikolaj Rej” wprowadziła wykres czasu, a załoga „Piasta” przy wydatnej pomocy zastępcy kapitana tow. Pietrzaka zastosowała dzienny harmonogram pracy.

Wyrazem prężności i sprawności organizacyjnej oraz aktywności politycznej i społecznej załóg w PMH, portach i żegludze śródlądowej był przebieg kampanii wyborczej do Sejmu. Wielu marynarzy i wodniaków brało żywy udział w kampanii Frontu Narodowego. Podniosła się na wyższy poziom praca polityczna, wzrosły i okrzepły organizacje partyjne.

Poważnie wzrosła również aktywność organizacji ZMP-owskich, szczególnie w akcji przygotowawczej do Zlotu Młodych Przedowników — budowniczych Polski Ludowej. ZMP-owcy na statkach „Karpaty”, „Waryński”, „Piast”, „Lech”, „Narwik” biorą żywy udział w pracy społecznej. Na wszystkich prawie statkach organizacje młodzieżowe redagują gazetki ścienne.

Te sukcesy nie mogą nam przesłonić wielu braków, które zaistniały w pracy politycznej — wychowawczej. Jednym z nich były niedawna niedociągnięcia w szkoleniu politycznym, szczególnie w żegludze śródlądowej. Również

uwagę rad technicznych na sprawę samoremontów i przedłużenie przebiegów międzyremontowych. Trzeba wprowadzić i rozwinąć nowe formy współzawodnictwa o miano najlepszej wachty statkowej, o najlepszego motorzystę, palacza, elektryka itd. Upowszechnić metody produkcji radzieckich przyjaciół oraz doświadczenia naszych produjących załóg maszynowych i pokładowych.

POŁĄCZYĆ PRACĘ POLITYCZNĄ Z ZAGADNIENIAMI PRODUKCYJNYMI

Nie wolno nam również zapominać o szkoleniu ideologicznym. W obecnym okresie sprawa ta jest najpilniejsza w żegludze śródlądowej, gdzie w roku ubiegłym mieliśmy na tym odcinku poważne zaniedbania. Na zimowiskach należy stworzyć odpowiednie warunki do szerokiego rozwinięcia szkolenia fachowego i ideologicznego i do postawienia na odpowiednim poziomie prac świetlicowych.

Trzeba również zapewnić właściwą kontrolę przebiegu szkolenia, nie tylko przez czytanie sprawozdań, ale przede wszystkim przez bliski kontakt pracowników aparatu kulturalno — oświatowego z uczącymi się załogami sprawdzanie ich wiadomości, kontrolowanie i polepszanie metodyki szkolenia politycznego. Wielką pomocą dla pogłębienia szkolenia partyjnego byłby utworzony dla potrzeb PMH ośrodek konsultacyjny — gabinet marksizmu — leninizmu. Musimy także w jak największym stopniu wykorzystywać istniejące świetlice i poświęcić specjalną uwagę sprawie rozwoju amatorskiego ruchu artystycznego, szczególnie na statkach PMH i wiązać go z aktualnymi zadaniami produkcyjnymi.

NAJBLIŻSZE ZADANIA

Poważne i odpowiedzialne zadania, jakie stoją przed transportem morskim i rzecznym w roku 1953, wymagają dalszego wzmocnienia pracy uświadamiającej. Aparat polityczny musi w swej pracy ściśle powiązać się z ogniwami związkowymi oraz organizacjami ZMP-owskimi i wspólnie pracować nad podniesieniem poziomu pracy politycznej, mobilizując załogi do wykonania i przekraczania zadań planowych. W pracy tej dopomoże nam aktywny, który wyrósł w okresie kampanii wyborczej do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Ten aktywny należy otoczyć opieką i przydzielić mu konkretne zadania.

Musimy szerzej niż dotąd zainteresować się ruchem współzawodnictwa, rozwijać i upowszechniać wszystkie nowe formy, które w ostatnim czasie zdały egzamin życiowy. Szczególną troską należy otoczyć samoremonty, wyjaśniać załogom polityczne i gospodarcze znaczenie tej formy socjalistycznej opieki oraz zależności wykonania planu od stałej technicznej sprawności taboru i podniesienia na wyższy poziom umiejętności obsługi technicznej. Od tego bowiem zależy bezpośrednie przedłużenie żywotności mechanizmów, przedłużenie okresów międzyremontowych — a więc zwiększenie zdolności przewozowej statków. Trzeba też zwrócić uwagę na zagadnienie pełnego wykorzystania ładowności statków, rozumną i oszczędną gospodarkę paliwem. W dalszym ciągu musimy otaczać opieką istniejące rady techniczne, tworzyć je na tych statkach, na których jeszcze nie istnieją i skierować

Zaniedbanym dotąd instrumentem w pracy politycznej była nasza gazeta resortowa. Jak najszybciej musimy z niej uczynić prawdziwą trybunę wymiany doświadczeń. Jeszcze mało piszą na łamach „Steru” sekretarze organizacji partyjnych, zastępcy kapitanów i instruktorzy polityczni — wychowawcy oraz aktywni związkowi i gospodarczy o swoich doświadczeniach, osiągnięciach i trudnościach w pracy. Jednym z ważniejszych czynników decydujących o rozwoju pracy partyjno — politycznej i partyjnej — organizacyjnej jest zapewnienie kontroli wykonania uchwał. Wiąże się to bezpośrednio z podniesieniem na wyższy poziom polityczny i organizacyjny zebrań partyjnych. Tematyka zebrań musi być ściśle powiązana z zagadnieniami wykonania planu, podniesienia wyszkolenia ideologicznego załogi i wzmocnienia jej hartu politycznego.

Wszystkie te zadania spoczywają na organizacjach partyjnych i związkowych. Obowiązkiem za stepsów kapitana i instruktorów polityczno — wychowawczych jest udzielanie wszechstronnej pomocy w tej dziedzinie. Muszą na być pierwszymi pomocnikami organizacji partyjnych, związkowych i młodzieżowych.

W nowy etap naszej pracy wkraczamy z nowymi siłami, wzbogaceni wskazaniemi płynącymi z XIX Zjazdu KPZR i dorobkiem wielkiej kampanii wyborczej Frontu Narodowego. Nauki te i doświadczenia winniśmy wykorzystywać w naszej codziennej pracy.

TADEUSZ GOGGA



składamy najserdeczniejsze życzenia
Pomyślnego Nowego Roku
i dalszych osiągnięć
w realizacji 4 roku Planu 6-letniego

ZPP

ŻEGLUGI

STER

Zadania gospodarki morskiej na rok 1953

ZADANIA planowe roku 1952 były decydujące dla dalszego przebiegu Planu 6-letniego w gospodarce morskiej i śródlądowej. Zadania te realizowali ofiarnie wszyscy pracownicy żeglugi.

W miesiącu wrześniu i październiku ub. r. w centralnych zarządach i przedsiębiorstwach resortu żeglugi odbyły się narady nad projektem planu na 1953 r. Narady te miały na celu wciągnięcie szerokiego aktywu partyjnego i związkowego, przedowników pracy i najlepszych pracowników do oceny projektu planu. Wspólnie omawiano trudności, które mogłyby hamować jego realizację, wskazywano na konieczność wykrywania dalszych rezerw i mobilizacji szeregów jego wykonawców do walki o wykonanie i przekroczenie napiętych zadań.

Zadania będą niełatwe. Pracownicy morza i rzek będą musieli włożyć wiele wysiłku, by je wykonać i przyspieszyć tym samym realizację Planu 6-letniego. Jakże są nasze zadania i w jakim kierunku pójdzie dalszy rozwój naszego transportu morskiego i rzecznego w 1953 r.?

ŻEGLUGA MORSKA

Plan na 1953 r. przewiduje dalszy wzrost przewozów w stosunku do wykonania r. ub. (bez statków dzierżawianych) o 6,6 proc. w tonach i o 27,6 proc. w tonomilach. Wzrost ten uzyska się nie tylko dzięki wejściu do eksploatacji nowego taboru. Mimo że średni tonaż floty wzrośnie w roku 1953 o 10,5 proc., zdolność przewozu winna wzrosnąć w tonomilach o 20,8 proc. Przed załogami naszej żeglugi, zarówno pływającymi jak i lądowymi stoją zatem poważne zadania. Zadania te polegają przede wszystkim na zwiększeniu zdolności przewozowej floty i jej lepszym wykorzystaniu.

W jaki sposób wykonamy te zadania? Plan mobilizuje pracowników żeglugi do walki o przedłużenie okresu eksploatacyjnego statków, a więc do skrócenia czasu ich remontów, dokładnego

przygotowania remontów, socjalistycznej opieki nad mechanizmem statków własnych.

Zwiększymy

STOSUNEK DNI EKSPLOATACJI STATKÓW WŁASNYCH

83,7% 84,4%

1952 1953

mami, zwiększenia zakresu samoremontów w czasie eksploatacji.

Zmniejszymy

CZAS POSTOJU STATKÓW W PORTACH

49,5% 47,4%

1952 1953

w szczególności w czasie postoju w portach oraz do bezawaryjnego

go pływania. Rozwój tych form współzawodnictwa umożliwi zwiększenie stosunku dni eksploatacji statków własnych z 83,7 proc. w 1952 r. do 84,4 proc. planowanych na rok 1953.

Poprzedz rozwój współzawodnictwa dzięki lepszemu wykorzystaniu nośności statków, zmniejszeniu podróży balastowych, wzrostowi szybkości statków oraz skróceniu czasu ich postojów w portach wzrosnąć powinna również wydajność floty.

Dzięki lepszemu doborowi ładunków, lepszej ich kompozycji i lepszym sztaubplanom winna być lepiej wykorzystana nośność statków. Jeżeli w 1952 r. wykorzystanie nośności wynosiło średnio 91,3 proc., to winna ona wzrosnąć do 91,9 proc. w 1953 r.

Duży nacisk w planie położono na zmniejszenie tzw. koniecznych podróży balastowych, zwłaszcza przez wykorzystanie statków trampowych w miarę możliwości w obu kierunkach. Dzięki temu stosunek procentowy koniecznych podróży balastowych winien poważnie zmaleć.

Szybkość statków wzrośnie w 1953 r. o ponad 4 proc. Wiele rezerw tkwi jeszcze w postojach statków w portach. Walka z nieprodukcyjnymi przestojami, coraz szersze stosowanie metody potokowego przeładunku w naszych portach, skrócenie czasu odpraw winno w rezultacie, łącznie ze zwiększeniem szybkości statków dać w 1953 r. przyspieszenie obrotów statków i zwiększenie dzięki temu ilości rejsów. Podczas gdy w 1952 r. czas postoju statków wynosił średnio 49,5 proc. całego czasu obrotu statku, to w 1953 r. stosunek ten winien być zmniejszony do 47,4 proc.

Unikanie zbędnych zapasów na statkach i oczyszczanie statków od niepotrzebnych przedmiotów winno wpłynąć na zwiększenie nośności. Stosunek nośności netto do nośności brutto, wynoszący w 1952 r. 83,7 procent, winien w 1953 r. wzrosnąć przez to do 84,4 proc.

(D. c. na str. 3)

Przegląd WYDARZEŃ

Kongres Narodów w Obronie Pokoju

KONGRES Narodów w Wiedniu obnażył nowe momenty agresywnych planów podżegaczy wojennych i wykazał potęgę frontu walki o pokój.

Walka narodów krajów zalecnych splata się nierozdzielnie z walką o pokój. Nie jest przypadkiem, że właśnie z krajów jeżdżących pod jarzmem kolonialistycznego ucisku, przybyli na Kongres do Wiednia najliczniejsze delegacje.

„Nie może być trwałego pokoju — mówiła na kongresie delegatka Algeru, Allauszyn — dopóki istnieje ucisk kolonialny, stałe źródło wojen”. A delegat Kolumbii, Jorge Zalamea podkreślił: „Walka o pokój jest równocześnie walką o niezawisłość naszego kraju. Dlatego też zaprzędani Wall Street rządzący Kolumbii tak nienawidzą i tak się boją ruchu pokoju”.

Z równą mocą delegaci krajów zachodnio - europejskich wskazywali na groźbę, jaką imperializm amerykański stanowi dla suwerenności i niepodległości ich krajów, a jednocześnie dla ich pokojowego bytu.

Poruszając tę palącą kwestię, przewodniczący Rady Pokoju prof. Joliot-Curie oświadczył: „Z dniem każdym staje się coraz bardziej oczywiste, że system „wzajemnego bezpieczeństwa”, składający w ofierze niezawisłość narodową, jest w rzeczywistości narzędziem agresji i czyni bardzo nietrwałym bezpieczeństwo narodów, które go zaapro-

bowały. Przy tym systemie naród może być wciągnięty do wojny wbrew swej woli. Ten system „bezpieczeństwa”, który na mocy układów bońskiego i paryskiego wskreśla militarystkę i imperializm niemiecki w łonie bloku „europejskiej wspólnoty obronnej”, stanowi olbrzymie niebezpieczeństwo dla pokoju”.

Z wielkim entuzjazmem zostało przyjęte, przemówienie pisarza radzieckiego, Ilii Erenburga, który m.in. powiedział: „Ludzie, którzy czynią zamach na suwerenność narodową Włoch, Francji, Belgii, Danii, Norwegii, republik Ameryki Łacińskiej, usiłują przedstawić ofiary jako współwinnych. Nie tylko utrudniają oni stosunki kulturalne i ekonomiczne, lecz również szkalują dobre imię narodów. Należy temu położyć kres. Chcę głośno oświadczyć, że my, ludzie radziecy, nigdy, przenigdy nie postawimy znaku równania między zbrodniami, a ich ofiarami”.

„Jednym z najważniejszych warunków zachowania i utrwalenia pokoju — mówił delegat polski Jarosław Iwaszkiewicz — jest zachowanie i utrwalenie niepodległości wszystkich narodów... Wydaje się nam, że najbliższą drogą do urzeczywistnienia tego jest zawarcie tak przez wszystkich pożądanego paktu pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami”.

Takie jest stanowisko całego narodu polskiego. Stanowisko, które wyraża się w naszym aktywnym udziale w walce o pokój.

FBI poluje na marynarzy

Z NOWYM rokiem wchodzi w porcie nowojorskim w życie ustawa, która zrodziła się w życie tylko w dzisiejszej sfaszyzowanej Ameryce: oto marynarze statków zagranicznych, zawiązanych do Nowego Jorku poddawani będą przesłuchaniom przez amerykańskie gestapo — FBI. Według ustawy, marynarze „podejrzani o komunizm” czyli praktycznie wszyscy ci, których za takich uznaje FBI, będą mieli wzmocniony wstęp do miasta. A więc po „czystkach” w sekretariacie ONZ, „polowanie czarownic” objęło obecnie marynarzy.

Decyzja władz nowojorskich wywołała poważną konsternację w krajach zachodnio - europejskich. Prasa podkreśla, że tego rodzaju procedura wpływa na poważne zakłócenie ruchu statków. Londyński „Times” z niepokojem przepowiada, że wprowadzenie w życie nowej ustawy amerykańskiej może „pociągnąć za sobą poważne konsekwencje dla działalności brytyjskich transatlantyków „Queen Mary” i „Queen Elisabeth”. Linie żeglugowe „Cunarda” wskazały na ten fakt wyraźnie władzom amerykańskim.

Inne dzienniki podkreślają, że przy pomocy tej ustawy amerykańskie linie żeglugowe będą miały poważną przewagę nad liniami europejskimi i że,

jak pisał paryski „Liberation”, ułatwi im to konkurencję w ruchu żeglugowym.

Zaniepokojenie ustawą jest w Europie zachodniej tak poważne, że rządy Anglii i Francji złożyły w tej sprawie memorandum, a przedstawiciele dyplomatyczni Holandii, Norwegii, Szwecji i Włoch — w Waszyngtonie noty werbalne, protestujące przeciwko tym praktykom.

Amerykańska ustawa wchodzi w życie dopiero z nowym rokiem, ale praktyki tego rodzaju nie są w Stanach Zjednoczonych niczym nowym. Właśnie w taki sposób odniosły się władze amerykańskie do polskiego statku pasażerskiego „Batory”, który kursował na linii Gdynia — Ameryka. Marynarze tego statku poddawani byli najróżniejszym szykanom i represjom. Ostatnie doszło do tego, że władze amerykańskie w ogóle uniemożliwiły statkowi zawinięcie do portu nowojorskiego.

Stany Zjednoczone coraz pełniej stosują hitlerowskie metody w życiu wewnętrznym i w stosunkach z innymi krajami. Ustawa o przesłuchiowaniu marynarzy innych krajów przez FBI jest tego nowym, bardzo dla „sojuszników” USA bolesnym dowodem.

(„Trybuna Ludu”)

Powstaje port Nowej Huty

BUDOWA Nowej Huty, największej inwestycji Planu 6-letniego — to nie tylko budowa potężnego kombinatu hutniczego oraz 100-tysięcznego miasta dla budowniczych i załogi kombinatu, lecz również konieczność przeprowadzenia poważnych inwestycji wodnych.

Aby zapewnić Nowej Hucie potrzebną ilość wody, umożliwić dogodny i tani transport, w pobliżu Huty, na Wiśle zaprojektowano budowę jazu, który zapewni odpowiednią siłę napędową wody. Oprócz tego zaprojektowano budowę portu oraz specjalnej śluzy dla zapewnienia żeglowności rzeki. W celu wykorzystania energii spiętrzanej wody, postanowiono również wybudować elektrownię wodną.

Budowa wszystkich tych inwestycji jest już poważnie za-

awansowana. Tak np. budowa portu została już ukończona. W budowie znajduje się linia kolejowa, która łączyć będzie port z kombinatem. Nabrzeże portowe gotowe jest już do przyjęcia barek transportowych. Po uregulowaniu Wisły i jej użeglownieniu zawiąże tu będą mogły nawet barki o 1000 ton nośności.

Budowa śluzy również znajduje się już w stadium końcowym. Obecnie trwa montaż wrót śluzy. Dla wykonania samego tylko koryta betonowego śluzy zużyto 11 tys. m. sześciu żelbetu.

Niedaleki jest już termin, gdy w wybudowaną śluzę i kanały wprowadzona zostanie woda, gdy do portu Nowej Huty zawiązną pierwsze barki, gdy wirniki turbin nowej elektrowni wprowadzone zostaną w ruch wodą Wisły.



Ogół marynarzy jak również załogi baz remontowych nie rozumieją jeszcze w pełni istoty i znaczenia współpracy między statkiem a bazą remontową i nie jednokrotnie podchodzą źle do prawidłowego ułożenia wzajemnych stosunków między sobą.

Musimy jasno zdać sobie sprawę z tego, że za terminowe wykonanie naprawy statku odpowiada nie tylko baza remontowa. Od odpowiedzialności za to zadanie spada również na załogę statku oraz na pion techniczny i dział zaopatrzenia przedsiębiorstwa żeglugowego.

Dotyychczasowy brak szerokiej współpracy między statkiem i bazą był przyczyną wielu trudności i błędów, dlatego należy skończyć z biadoleniem i wzajemnymi pretensjami. Natomiast wobec napiętych zadań przewozowych PMH na rok 1953 wysiłki załóg bazy i remontowanej jednostki winny iść w kierunku skrócenia do minimum czasu trwania remontu na gruncie ścisłego i operatywnego współdziałania.

ZOBOWIĄZANIA ZAŁOGI STATKU I BAZY REMONTOWEJ PRZYSPIESZAJĄ REMONT

Jak już czytaliśmy w jednym z ostatnich numerów „Steru”, załogi „Generała Waltera” i Bazy Remontowej „Ostrów” zobowiązały się do skrócenia remontu o dwa tygodnie. Jest to pierwszy tego rodzaju czyn w PMH. Aby on miał widoki powodzenia, należało spełnić cały szereg warunków.

Punktem wyjściowym dla podjęcia konkretnych zobowiązań mających na celu przyspieszenie remontu jest wspólne planowa-

Artykuł dyskusyjny

Jak powinna układać się współpraca załóg PMH z bazą remontową statków

nie akcji przez załogę statku i bazy remontowej. Bez tego bowiem nie można mówić o należytym i terminowym ukończeniu robót. Początkowo wydawało się nam, że możemy planować z osobna, tzn. statek sobie i baza sobie. Przykładem tego było zobowiązanie pokładu (2400 roboczogodzin) na konserwację burty. Mimo że kalkulacja roboczogodzin była prawidłowa, załoga statku nie miała absolutnie praktycznej możliwości wykonania tych prac. Złożyły się na to dwie przyczyny: zła pogoda i brak odpowiednich narzędzi. Musimy jednak przyznać, że w tym wypadku załoga zorientowała się dość szybko w nierealności projektu zobowiązania, zmieniła je i przystosowała do ogólnego planu remontu.

Dopiero później załoga postanowiła, że podjęte na gruncie wspólnego planu prace muszą stać się pomocą dla bazy i muszą być wykonane w ramach wspólnych zobowiązań.

Zobowiązania te obejmują konserwację i wymalowanie międzypokładów, konserwację komory i łańcuchów kotwicznych, zdjęcie i założenie sprzętu ładunkowego oraz doprowadzenie do porządku sprzętu szalupowego (zobowiązanie indywidualne tow. Piusa Krańskiego na 200 godzin).

Poza tym załoga maszynowa przyjęła zobowiązanie (ok. 3500 roboczogodzin), które zadecydowało właściwie o planowym wykonaniu remontu.

NIE ZAPOMNIEMIŚMY O SPECYFIKACJI ROBÓT

Niezmiernie ważną rzeczą jest przygotowanie statku do remontu, a więc opracowanie ścisłej i drobiazgowej specyfikacji robót.

Specyfikacja taka winna zawierać bardzo dokładne wyszczególnienie kolejnych robót i ilości potrzebnego materiału. W specyfikacji nie wolno pisać ogólnikowo. Zamiast pisać: „doprowadzić do porządku linie elektryczne”, należy podać: „zmienić x m kabla, zamontować x gniazdek, x w. łączników” i t.d.

Po otrzymaniu tak sporządzonej specyfikacji baza będzie w stanie przygotować nie tylko kadry, ale również potrzebny materiał.

Słyszeliśmy, że ze strony dyrekcji Bazy Remontowej „Ostrów” ma wyjść inicjatywa stworzenia pewnych ramowych form dla specyfikacji statkowych na wykonywanie remontów.

Wiemy o tym, że na statkach PMH istnieje szeroki zakres remontów, które nie dadzą się zamknąć w ramach choćby najlepiej opracowanych wzorów i schematów. Wierzymy natomiast, że przygotowani fachowo ludzie, odpowiedzialni za te remonty, potrafią należycie przygotować realny program remontu, który następnie pozwoli bazie wykonać planowo prace.

Każdy statek, który ma przejść kapitalny remont, winien przedstawić specyfikację robót co najmniej na 3 miesiące przed planowanym pójściem do bazy. Obowiążkiem Inspektoratu winno być sprawdzenie i poprawienie specyfikacji, o ile jest to konieczne.

Jak powinno wyglądać sprawdzenie?

Prawdopodobnie czytelnicy będą zdziwieni tym zapytaniem. Jednak zdarza się często, że takie sprawy załatwia się za biurką i pewną ilość remontów lub zapotrzebowań skreśla się nie na podstawie faktów, ale przypuszczeń.

Naszym zdaniem rzetelne przygotowanie i sprawdzenie specyfikacji remontów winno się odbywać na statku przy udziale całej załogi, a nie w biurze. Na pewno taki skrupulatny przegląd wyjdzie na dobre bazom remontowym i co najważniejsze — statkom.

Mówiąc o naszych obowiązkach i żądaniach w stosunku do bazy remontowej nie możemy pominąć kontroli wykonawstwa prac remontowych.

Uważamy, że przy wprowadzeniu nowego systemu współpracy byłoby nielogiczne pozostawienie całej kontroli na barkach bazy remontowej. Tu, jak wszędzie, kierownictwo statku powinno ponosić kierownictwo bazy remontowej w bieżącym, tzn. w codziennym kontrolowaniu robót. Nie wolno pozostawiać rezultatów wykonywania robót tylko dla kontroli technicznej. Każdy kierownik działu na statku winien w

miarę swoich możliwości fachowych uzupełniać tę kontrolę i zwracać uwagę na błędy.

NASZE POSTULATY

Uważamy, że byłoby wskazane wysunąć również pewne postulaty pod adresem Inspektoratu Technicznego (mechanicznego, pokładowego, radiowego).

Praktyka wykazała, że współpraca pomiędzy inspektoratami, statkiem i bazą nie jest jeszcze na poziomie.

Byłoby wskazane, aby odpowiednio Inspektoraty, w porozumieniu z MRS ustaliły wszystkie braki dokumentacji i uzupełniały je. Nie jest słuszone obciążanie statku odpowiedzialnością za błędy Inspektoratu w sprawach tak prostych, jak dokumenty, których wystawienie jest zależne jedynie od stanu rzeczowego statku i kontroli Inspektoratu.

Zauważyliśmy, że z powodu braków w personelu nasze Inspektoraty zadowalają się przy remontach bieżących, a nawet kapitałnych, usługami Inspektoratu terenowego, który reprezentuje z reguły mechanik. Zdajemy sobie sprawę, że maszyna czy motor jest najważniejszym elementem na statku. Natomiast nie możemy się zgodzić, aby na nowoczesnym statku maszyna była jedynym problemem, którego rozwiązanie stawia statek na poziomie najwyższych możliwości eksploatacyjnych. Istnieją poza tym działy pokładowe i gospodarcze, nie biorąc pod uwagę działów radiowego i elektrycznego, które nie dadzą się pomieścić w ramach Inspektoratu Technicznego. Właśnie te działy są traktowane po macoszemu. Podczas gdy terenowy inspektor techniczny jest codziennie na statku, inspektorzy pokładowy i gospodarczy pojawiają się najczęściej raz w miesiącu.

Zdajemy sobie sprawę, że artykuł ten nie wyczerpuje zagadnień współpracy statku, bazy i armatora. Ale mamy nadzieję, że będzie on początkiem dyskusji i pobudzi do rzetelnej pracy na tym odcinku dla przedterminowego wykonania zadań Planu 6-letniego w gospodarce morskiej.

Kapitan i st. mechanik z motorowca „Generał Walter”

Z przebiegu kampanii wyborczej w grupach związkowych okręgu szczecińskiego

WIELE naszych rad zakładowych okręgu szczecińskiego potrafiło utrzymać i rozszerzyć ogromny dorobek aktywności i uświadczenia pracowników ze strony z okresu kampanii wyborczej do Sejmu oraz wykorzystać go w przygotowaniu i organizacji wyborów do władz związkowych. Do takich należy rada zakładowa ZPS „Starówka”. Pomagając w przeprowadzeniu wyborów w grupach związkowych, oparła się ona na szerokim aktywie Frontu Narodowego. Dzięki temu wyborzy przebiegały tam sprawnie. Męzowie zaufania składali opracowane sprawozdania na piśmie, omawiając w nich działalność całego aktywu związkowego, wskazując na błędy i niedociągnięcia w pracy, stosując krytykę i samo krytykę. Towarzysze: Jan Banda, Jan Łaskowski, Edmund Pawlik i Zbigniew Łoziński, którzy brali czynny udział w kampanii wyborczej do Sejmu, z tym samym zapałem pracowali nad przygotowaniem i przeprowadzeniem wyborów w grupach związkowych. Widać było w tym zakładzie, że odbywają się wybory, wiedział o tym również każdy robotnik, ponieważ właściwie przeprowadzono akcję przygotowawczą i wywieszono aktualne hasła.

Jednym z najlepszych było prowadzenie meża zaufania tow. Józefa Kujanka. Podsumował on osiągnięcia grupy, skrytykował pracę niektórych członków grupy i napiętnował imiennie tych towarzyszy, którzy ociągają się z opłacaniem składek członkowskich.

Dobrze pracującym mężem zaufania na Basenie Górniczym jest tow. Władysław Niewęglowski ze zmiany „A” na nabrzeżu Bytomskim. Zrzeszył on wszystkich pracowników swojej grupy w szeregi związku zawodowego oraz osiągnął 100 proc. opłacalność składek członkowskich.

Wybory wzmocniły autorytet związku, ponieważ zaraz po zebraniach na interwencję nowowy-

branego aktywu wiele bolączek załogi zostało natychmiast usunięte.

W początkowej fazie kampanii w okręgu szczecińskim sprawozdania były dość pobieżne i przez ważne nie omawiały pracy całego aktywu grupowego. Dopiero po odprawie aktywu w Zarządzie Okręgowym ZPPZ i dzięki pomocy instruktorów, stan sprawozdań znacznie się poprawił. Są one tam opracowywane starannie i omawiają całokształt pracy grupy związkowej, jej wkład w wykonawstwo planów, udział w zobowiązaniach, w kampaniach politycznych, w zbieraniu składek członkowskich oraz w werbowaniu nieczłonków pracowników do Związku.

Tak było w porcie, szczecińskiej Stoczni Rzecznej, w PRO i PZM.

PRZEBIEG dyskusji na zebraniach wyborczych wskazuje na wzrost świadomości politycznej naszych załóg, pogłębienie ich troski o usprawnienie produkcji, o wzrost wydajności pracy, o rozwój swego zakładu.

Robotnik portowy Jan Kulski upominał się w dyskusji o zmianie dużych wózków przeładunkowych na wózki mniejsze. Usprawilioby to znacznie przeładunek towarów.

Wysuwano również wiele krytycznych uwag pod adresem aparatu administracyjnego, który jeszcze nie zawsze nadeża za twórczą inicjatywą robotniczą.

Robotnik portowy Stanisław Szereszewicz mówił o tym, jak to długo namawiała go rada zakładowa na wyjazd na wczasy, aż wreszcie w listopadzie dał się przekonać i pojechał do Zakopanego, gdzie znalazł należyty odpoczynek i opiekę. Dziękując za wrażliwość i opiekę, w czasie kadencji na nią zadał w czasie kadencji. Nic dziwnego, że na zebraniu nie mogła pokazać swego dorobku, a co gorsze — nie chciała samokrytycznie ocenić swej działalności.

W wielu wypadkach zwracano uwagę w dyskusji na to, że zwiększonemu wysiłkowi robotników nie towarzyszy równocześnie usprawnienie organizacji pracy przez kierownictwo Zarządu Portu i firm spedycyjnych. I tak np. w dniu 1 grudnia ub. r. na nabrzeżu „Starówka” stracono wiele cennego czasu na powtórne załadowanie parowca „Westjun-gen”. Również wiele czasu stracono z powodu niedostarczenia w terminie przez przedstawiciela „C. Hartwig” listu deklaracji podjęcia towarów przeznaczonych na statek „San”.

Wiele także czasu poświęcono w dyskusji sprawie bezpieczeństwa i ochrony pracy, omawiając higienę w domach socjalnych oraz warunki pracy na poszczególnych odcinkach.

Niektóre jednak rady zakładowe naszego okręgu potraktowały kampanię wyborczą jedynie jako formalność.

Tak na przykład podeszła do kampanii wyborczej Rada Odziałowa Basenu Górniczego. Błąd ten odbił się na przebiegu wyborów w wielu grupach. Tak np. na taśmowcu wybory nie dały pożądanego rezultatu i nie przyczyniły się do usprawnienia pracy związkowej w grupie.

Po dokonaniu wyborów w grupach w tej organizacji związkowej nie przeprowadzono również odprawy instrukcyjnej z nowo wybranym aktywem.

Tam, gdzie sprawozdanie meża zaufania było suche, dyskusja przebiegała na niskim poziomie. Tak było najczęściej w grupach pracowników umysłowych np. w Polskim Ratownictwie Okręgowym. Tow. Alicja Okaczuk nie wywiązywała się z nałożonych na nią zadań w czasie kadencji. Nic dziwnego, że na zebraniu nie mogła pokazać swego dorobku, a co gorsze — nie chciała samokrytycznie ocenić swej działalności.

W OKRESIE trwania kampanii sprawozdawczo-wyborczej załogi szeregu zakładów pracy w okręgu szczecińskim ZPPZ podjęły liczne zobowiązania. M. in. w Stoczni Rzecznej w Szczecinie kobieca Brygada tow. Henryki Godlewskiej, zobowiązała się zakonserwować wewnątrz kadłuba refulera „Krab” na 10 dni przed terminem. Brygada tow. Mariana Postaromeczka zobowiązała się wykonać ochrony burtowe na „Wywidzie” o 3 dni szybciej niż przewidywał plan. Brygada tow. Drakowicza zobowiązała się skrócić o połowę czas wyciągania i spuszczenia jednostek z pochylni.

Dzięki realizacji podjętych zobowiązań zameldowały o przedterminowym wykonaniu planów na rok 1952: załoga parowca „Na róz”, załoga Polskiego Ratownictwa Okręgowego, załogi jedno- i „Dziwna” z Żeglugi Przybrzeżnej, barki 4431 i 2427 z Żeglugi na Odrze.

Ogólnie biorąc, akcja sprawozdawczo-wyborcza przebiega w atmosferze ubojowienia klasy robotniczej, zczemowania jej w okół hasła Frontu Narodowego. Zebrania przepełnione są głęboką treścią polityczną. Ocena obecnej akcji wyborczej wypadła znacznie korzystniej niż w kampanii w latach ubiegłych. Wyraża się to w lepszym przygotowaniu zebrani i śmiałym posługiwaniu się orem krytyki i samokrytyki.

Zadaniem organizacji związkowych naszego okręgu jest, aby cenny dorobek akcji sprawozdawczo-wyborczej użytkowany został dla usprawnienia pracy organizacyjnej i masowo-politycznej oraz dla zwiększenia troski o człowieka pracy.

ZDZISŁAW ADAMKIEWICZ
Sekretarz Zarządu Okręgowego ZPPZ w Szczecinie

Zadania gospodarki morskiej na rok 1953

(D. c. ze str. 4)

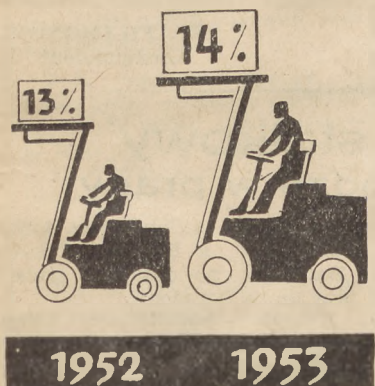
Oprócz zasadniczego zadania stojącego w 1953 r. przed naszymi pracownikami żegluga morskiej w postaci podniesienia zdolności przewozowej i jej lepszego wykorzystania, jako nie mniej ważne zagadnienie zostało postawione podniesienie instrumentalności naszej floty. Flota nasza oprócz zasadniczego swego zadania — obsługi naszego handlu za granicę — winna w coraz szerszym stopniu obsługiwać obroty krajów zaprzyjaźnionych.

PORTY MORSKIE

Wartość usług naszych portów wzrasta w porównaniu z wykonaniem 1952 r. o 5 proc. w cenach niezmennych i o przeszło 8 proc. w cenach bieżących.

Projekt planu przeładunku przez nasze porty morskie na 1953 r. przewiduje wprowadzić nieco mniejszy przeładunek w tonach, w stosunku do zadań 1952 r., a mianowicie o 0,5 proc. Wykazuje jednak wzrost drobnicy w portach o 15 proc. W ten sposób udział pracochłonnej drobnicy w całości przeładunku wynoszący w 1952 r. ok. 13 proc. wzrasta do 14 proc. w 1953 r.

Zwiększamy udział drobnicy w całości przeładunków w portach

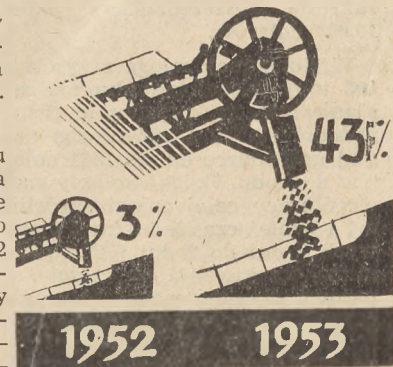


sta do 14 proc. w 1953 r. Należy zaznaczyć, że Plan 6-letni przewidywał stopniowy wzrost przeładunku drobnicy w naszych portach. Stale postępujący rozwój stosunków gospodarczych między Polską i innymi krajami demokracji ludowej winien w rezultacie zwiększać udział drobnicy polskiej i tranzytowej przechodzącej przez nasze porty. Znalazło to w projekcie planu na 1953 r. swój wyraz w dużym wzroście drobnicy krajowej i tranzytowej. Drobnica tranzytowa wzrasta w stosunku do wykonania 1952 r. o 18,6 proc., a w stosunku do planu 1952 r. o przeszło 60 proc.

Masa przeładunku spada w Gdańsku - Gdyni o 2,2 proc., w Szczecinie zaś wzrasta o 4,2 proc. Tego rodzaju podział masy towarowej na porty łączy się ze znacznym silniejszym wzrostem zdolności przeładunkowej w Szczecinie (Szczecin o ponad 40 proc., Gdańsk - Gdynia o około 12 proc.), spowodowanym przede wszystkim dużym wzrostem wydajności taśmowca (o 33 proc.). Wzrasta również wydajność dźwigów portowych w Szczecinie dla rudy o 13 proc., dla węgla o 3 proc. W zespole portowym Gdańsk - Gdynia wzrasta wydajność dźwigów portowych o 2,3 proc., taśmowców o 3 proc. Duża zdolność przeładunkowa taśmowca stawia zagadnienie jak naj- lepszego jego wykorzystania.

Dlatego też wzrost przeładunku w Szczecinie to przede wszystkim wzrost przeładunku węgla. Plan na 1953 r. przewiduje w stosunku do 1952 r. (1952 — 3 proc., 1953 — 43 proc.) większy udział procentowy Szczecina w przeładunku węgla przez porty.

Zwiększy się udział Szczecina w przeładunkach węgla



Postępujący wzrost obrotów między krajami demokracji ludowej i związana z tym perspektywa wzrostu obrotów drobnicy przez nasze porty wymaga coraz lepszego wykorzystania na gazynów portowych oraz wzrostu mechanizacji przeładunku drobnicy. Plan na 1953 r. zakłada dalszą walkę o skrócenie przeciętnego czasu składowania w magazynach portowych w ZPGG z 26 dni do 24 dni, a w Szczecinie z 24 dni do 22 dni. Obciążenie 1 m² powierzchni magazynowej w ZPGG wzrasta o 13 proc., a w Szczecinie pozostaje bez zmian. Przepustowość magazynów wzrośnie w ZPGG o 20 proc., a w Szczecinie o 35 proc. Plan na 1953 r. przewiduje wzrost sprzętu zmechanizowanego dla drobnicy o ponad 1/4. Ilość drobnicy przeładowanej przy pomocy mechanizacji (współczynnik mechanizacji) wyniesie w ZPGG 64 proc., a w Szczecinie — 53 proc.

W roku 1952 szereg trudności powodował w Szczecinie przeładunek w relacji barka — statek i na odwrót, bądź z powodu niedostatecznego przystosowania portu dla przeładunków barkowych, bądź też z powodu nierytmiczności nadejścia masy towarowej. Plan na 1953 r. przewiduje wzrost przeładunków barkowych w Szczecinie w stosunku do ogólnej masy przeładunków szczecińskich o blisko 15 proc. Zdolność portu na tym odcinku wzrośnie o 35 proc. Zarząd Portu Szczecin winien jednak dolożyć wszelkich starań, by wąskie gardło na odcinku przeładunków barkowych w 1953 r. było całkowicie usunięte.

W pracy naszych portów wysuwa się na pierwszy plan zagadnienie jakości i szybkości usług przeładunkowych. W związku z tym projekt planu na 1953 r. kładzie poważny nacisk na dalszy rozwój techniki, przede wszystkim na mechanizację niektórych robót ciężkich i pracochłonnnych, zarówno na lądzie, jak i w ładowni. Do najcięższych prac w porcie należy niewątpliwie trymerka. Dlatego też plan na 1953 r. przewiduje zastosowanie w trymerce szeregu pomysłów racjonalizatorskich. Bardzo pracochłonna jest przeładunek drewna. Plan przewiduje zwiększenie mechanizacji przeładunku drewna w ZPGG. Plan rozwoju techniki przewiduje zwiększenie ilości stat-

ków obsługiwanych w portach systemem potokowym. I tak np. w ZPGG 25 proc. tonażu zawijającego, w tym ok. 70 proc. tonażu polskiego i radzieckiego będzie się obsługiwało systemem potokowym. Pozwoli to na skrócenie odprawy statków w ZPGG o ok. 10 proc., w ZPS — o ok. 12 proc. Sukcesywnie wprowadza się i w 1953 r. będzie się coraz bardziej rozpowszechniał system pracy ciągłej przy przeładunku (metoda Zandarowej). Szczeciński port przewiduje organizowanie dalszych zainicjowanych w ub. roku wzorcowych odpraw statków.

MORSKIE STOCZNIE REMONTOWE

Zadania morskich stoczni remontowych, zjednoczonych w nie dawno utworzonym Centralnym Zarządzie Morskich Stoczni Remontowych, obejmuje remonty taboru pływającego przedsiębiorstw wchodzących w skład Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej, portów, Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych, rybołówstwa morskiego i innych morskich jednostek pływających. Produkcja remontowa powyższych stoczni powinna wzrosnąć w roboczo-godzinach w porównaniu z wykonaniem 1952 r. o ponad 57 proc. Przy wzroście wartości produkcji w cenach niezmennych wszystkich przedsiębiorstw Centralnego Zarządu Morskich Stoczni Remontowych (do którego wchodzi też przedsiębiorstwa Morska Obsługa Radiowa Statków i Przedsiębiorstwo Demontażu Wraków) o 59,7 proc., wzrasta ilość zatrudnionych we wszystkich tych przedsiębiorstwach o 48,7 proc. W rezultacie daje to wzrost wydajności pracy o 15,4 proc. na jednego robotnika.

I. TARSKI

O zadaniach żegluga śródlądowej, dróg wodnych, stoczni rzecznych i Zakładów Eksploatacji Kruszywa napiszemy w następnym numerze „Steru”.

JASNO płonie lampa oświetlająca miły, przytulny pokój. Wesołe dźwięki płyną z radiodiodbiornika. 14-letnia Janka za ją jakąś robotką często spogląda na ojca. Otrzymał urlop — myśli — pobejdzie troszkę z nami. Miło jest mieć tatusia przy sobie.

Rzadko przebywa w domu st. mechanik Henryk Chowaniec. To też cała rodzina z radością wita każdego jego przyjazd. Dumna jest ze swego tatusia mała Janka. Jest on przecież przodującym marynarzem ludowej floty handlowej, na ścianie wisi jeden z honorowych dyplomów, w szufladzie spoczywa srebrny krzyż za usługi wreczony jej ojcu w dniu 22 Lipca na uroczystej akademii w Wojewódzkiej Radzie Narodowej — była tam razem z matką.

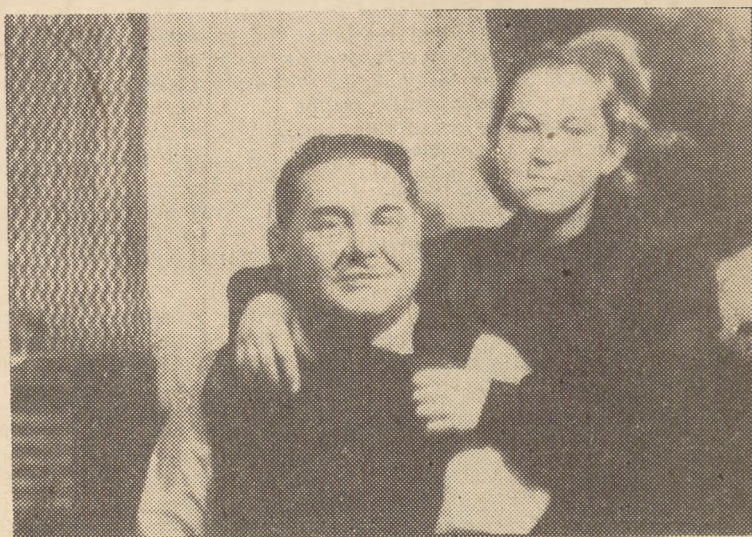
Cóż, w tym życiu — zaczął swe opowiadanie tow. Chowaniec — nie ma nic ciekawego. Potoczyła się początkowo dość nieskładna opowieść o zwykłym życiu i zwykłej pracy marynarza, a przecież ciekawa i zajmująca...

Niełatwe było życie Henryka Chowania. Gdy w 1930 r. młody marynarz zamustrował jako palacz na statek „Pułaski”, wiedział dobrze, że czekają go lata ciężkiej pracy i walki o byt. Ale miał przecież cel, do którego dążył: pragnął zostać mechanikiem. A droga była jedna: poznać dokładnie zawód, poznać gruntownie maszynę, a więc uczyć się i uczyć. Uparty był Henryk, łatwo nie rezygnował. Z uporem pisał się po długiej drabinie awansów. Palacz, smarownik... a dalej bez szkoły ani rusz. Półtora roku ciął pieniądze młody marynarz, by wreszcie wstąpić na kurs mechaników-maszynistów w Gdańsku. Lata nauki, a potem już z dyplomem w reku oczekiwanie na za mustrowanie...

Były i lata wojny, długie i ciężkie, przeżyte z dala od kraju, bez wieści o żonie i dzieciach. Rok 1946 — powrót do kraju do nowego życia. Potrzebni są naszym marynarce handlowej dobrzy fachowcy, a takim jest Henryk Chowaniec. Z całym zapałem włączył się w ogólny rytm pracy doświadczony marynarz. „Karpacie”, „Warszawa”, „Mickiewicz” — na czo do pracy, umiał ich zachęcić

Ze starszego mechanika Chowania

winni brać przykład inni mechanicy floty



tych statkach, pod troskliwą opieką Chowania, wszystko „grało”. — Ze st. mechanika Chowania powinni brać przykład inni mechanicy floty — napisał w swym artykule dyrektor PLO tow. Szy narowski. I słusznie. O inicjatywie i doświadczeniu st. mechanika dużo mogłaby opowiedzieć za łoga tankowca „Karpacie”.

Porządnie wypracowane były już maszyny „Karpacie”, gdy w 1948 r. wyruszał on w drugi rejs w służbie ludowej marynarki. Mimo dokładnego przeglądu i przeprowadzonego przed wyruszeniem w podróż remontu, pękła na pełnym morzu, w odległości 150 mil od Gibraltaru tuleja cylindra w głównym silniku.

Z tej opresji ciężko będzie wybrnąć — wzdychała załoga. — Chyba, że „starszy” coś poradzi... No i Chowaniec poradził. Długo obradowali z II mechanikiem tow. Ostrowskim. I znaleźli wyjście. Z uszkodzonego cylindra odstawiono wodę, rozruszano silnik i następnie po wyłączeniu „inwalidy” na czterech cylindrach statek poszedł do Gibraltaru. W porcie cała załoga zabrała się ochoczo do pracy, umiał ich zachęcić

„starszy”. Na szczęście w zapasach, które tak lubi wozić ze sobą Chowaniec, znalazła się stara tuleja, która przydała się do naprawy maszyn. Pod kierunkiem st. mechanika dokonano wymiany tulei, zmieniono przy tej sposobności pierścienie i statek ruszył w dalszą podróż.

— Walka o plan i zwycięstwo w tej walce jest naszą własną sprawą — mówi tow. Chowaniec. — Dlatego też obowiązkiem załogi jest stała gospodarska troska o powierzzone nam dobro, o mechanizm statku. Maszyna musi być troskliwą ludzką ręką, a pod dobrym fachowym kierownictwem nigdy nie zawiedzie. Dlatego też każdy członek załogi ma szynowej, obojętne czy palacz, czy smarownik, czy mł. mechanik musi stale uczyć się. Dziś droga do nauki dla każdego otwarta. Mamy szkolenie na statkach, są kursy na lądzie, trzeba tylko chcieć się uczyć. Na st. mechanikach ciąży poważne zadanie — trzeba pomagać młodzieży, przekazywać jej swoje doświadczenie, trzeba ją uczyć kochać statek i jego maszynę.

Obniżamy wydatki dewizowe za bunkier

SIEDZIELISMY w kabinie IV mechanika Krzyżanowskiego. Nad przeczytanymi wspólnie artykułami na temat obniżenia wydatków dewizowych za bunkier, zamieszczonych w nrze 23 „Steru” wywiązała się ożywiona dyskusja. A mieli nad czym dyskutować palacz Podeszwia i Kijak, smarownik Mayer i tow. Krzyżanowski. Przecież „Narwik” ma duże osiągnięcia. Jedną z poważnych pozycji załogi „Narwika” stanowi znaczne obniżenie kosztów eksploatacyjnych oraz oszczędność węgla, oliwy i wody słodkiej, przy równoczesnym skracaniu czasu trwania rejsów.

„... Załogi statków rozwijając konsekwentnie walkę o zmniejszenie zużycia węgla muszą mieć stale na uwadze, że wygospodarowanie oszczędności bunkrowych — to obok dobrej gospodarki cieplnej, nieustanne zmniejszanie zakupów zagranicznych...” — zdanie to mocno utkwilo w myśli tow. Krzyżanowskiego. Przez chwilę młody mechanik rozważał coś w skupieniu. — Właściwie to już od dawna realizujemy — zaczął Krzyżanowski. — Przed każdym wyruszeniem w podróż załoga omawia plan rejsu na wspólnym zebraniu. Nieraz też wychodząc w podróż, zaopatrujemy się w odpowiednią ilość węgla, która by pozwoliła na wyeliminowanie zakupów zagranicznych. Ot np. w jednym z naszych rejsów, zabierając z Gdyni ładunek ciężki, ale nieprzeprze-

ny, rozłokowaliśmy go na statku w ten sposób, że międzypokład III ładowni pozostał wolny. Pozwoliło to nam na załadowanie dodatkowo 500 ton bunkru, które go nie potrzebowałyśmy już ładować w Adenie. Odnieśliśmy z tego

naszego, a po drugie — po prze trzymowaniu w morzu węgla do opróżnionego już głównego bunkru, mogliśmy zabrać z Colombo dodatkowy ładunek. W ten sposób zarobiliśmy dewizy, a nie wydaliśmy ich.



Osiągnięcia załogi maszynowej „Narwika”, to wynik dobrze pojętej i stale stosowanej współpracy. Na zdjęciu stoją od lewej: IV mechanik Krzyżanowski, wyróżnieni w III etapie współzawodnictwa Kijak i smarownik Mayer oraz palacz Podeszwia.

go podwójną korzyść. Po pierwsze — węgiel krajowy jest lepszy od adenkiego, którego zużywa się przeciętnie około 50 ton na dobę, a więc o 20 ton więcej niż

— Niemniej ważną rzeczą jest stan kotłowni i umiejętność palenia — dorzucił palacz Podeszwia. U nas, trzeba przyznać, rozwiązaliśmy te sprawy zadowalająco. Otoczenie mechanizmów i urządzeń maszynowych socjalistyczną opieką, stałe badanie stanu kotłowni, czy przypadkiem nie ma w nich przecieków, ma poważny wpływ na oszczędne zużycie węgla. Dobre palenie w kotłach, to też nie byle drobnotka. Właściwe podsypywanie, przegracowywanie, ułożenie podsypki i umiejętność układania ognia, a więc częste podrzucanie niewielkich ilości węgla i utrzymywanie cienkich ogniw, pozwala nam na jak najracjonalniejsze wykorzystanie węgla. Dobry palacz musi też stale zwracać uwagę na ustawienie ruszków i popielników. Zbyt szerokie ich rozstawienie powoduje bowiem przelatywanie nie spalonego węgla do popielników, a więc jego stratę.

Zapalił się do ulubionego tematu tow. Podeszwia. Ale i inni chcieli też się wypowiedzieć. W środku więc interesującego wykładu na temat metod palenia przerwał mu smarownik Mayer. Długoletni fachowiec sporo miał

Sporo też do zrobienia mają tu smarownicy. Nie wolno nam bowiem zmarnować ani odrobiny energii cieplnej przez nieszczelność maszyn, rurek, dławic itp. Aby jednak należycie wykonać swoje zadania, każdy smarownik musi przede wszystkim znać dobrze swoją pracę, być dobrym fachowcem. Każdy smarownik powinien umieć zastąpić w każdej chwili mechanika, musi więc znać całokształt pracy maszyn.

Tak, znajomość swego fachu i stałe pogłębianie swych wiadomości — to pierwszy warunek uzyskania sukcesów — dorzucił dotychczas milczący palacz tow. Kijak. — Chciałbym wam opowiedzieć, jak to jest u nas. Dawniej byli między nami zli i dobrzy palacze. W rezultacie to, co jedna wachta zaoszczędziła na paliwie, druga zaprzepaściła to, co jeden palacz uzyskał, drugi swoją nieumiejętnością obniżył. Zorganizowaliśmy więc samorządne szkolenie zawodowe na statku. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Już w następnej podróży wzrosła wydajność pracy, pomnożyły się oszczędności. W rezultacie statek, zachowując szybkość, zużywa obecnie 36 ton węgla na dobę, zamiast jak dawniej w 1950 r. — 40 ton. Dzięki też temu — stwierdził z dumą tow. Krzyżanowski — staliśmy się przodującym statkiem w naszej flocie i zaoszczędziliśmy wiele cennych dewiz.

Przegląd jeszcze trwała dyskusja. Przyłączył się do niej również sekretarz organizacji partyjnej tow. Schenk. Z rozmowy z tow. ryzysami z „Narwika” wynieśliśmy jedno wrażenie. Załoga tego statku to kolektyw zespolony w walce o wykonanie swych zadań, w walce o jak najpełniejsze uzyskanie wszelkich oszczędności.

Z. M.

Osiągnięcia załogi Bazy Remontowej „Ostrów”

Motorowiec „General Walter” wszedł przed terminem do eksploatacji

Dnia 4 września 1952 r. do nas Baza Remontowa „Ostrów” holowniki podstawili do remontu na klasę 4-letnią motorowiec „General Walter”. Termin ukończenia remontu, wg umowy i planu, został wyznaczony na dzień 31 grudnia 1952 r. Pracownicy Bazy zabrali się energicznie do wykonania robót.

Zbliżała się XXXV rocznica Wielkiej Rewolucji Październikowej. Na ogólnym zebraniu załogi w dniu 2 października podjęto zobowiązanie przyspieszenia o 2 tygodnie kapitalnego remontu motorowca „General Walter”, tj. oddania statku do eksploatacji w dniu 15 grudnia 1952 r.

Ze zdwojoną energią ruszyli pracownicy do wykonania tego zadania, rozumiejąc znaczenie skroce-

nia czasu trwania remontu. Ilość napływających z poszczególnych warsztatów do rady zakładowej zobowiązań, wzywających do współzawodnictwa, wzrastała z dnia na dzień.

Walka o plan zespoliła całą załogę. Zadanie musiało być wykonane. Dniem i nocą trwały prace. Na osłabienie ich tempa nie wpływały hamujące, ani mrozy, ani opady atmosferyczne. Wspólny wysiłek robotników i kierowników pozwolił przekroczyć znacznie postanowione zadanie. Dowodem pełnej mobilizacji załogi biorącej udział w remoncie „Waltera”, jest włożona liczba roboczo-godzin, która przy planowanych 100.000 na skutek dodatkowych zleceń armatora i nieprzewidzianych robót wyniosła faktycznie 170.800, co oznaczało zwiększenie nasilenia

robót o 117 proc. Rezultatem tej pracy było zgłoszenie statku do odbioru komisyjnego już w dniu 8 grudnia ub. r.

Próba w morzu podkreśliła dobrą jakość wykonanego przez załogę Bazy remontu. „General Walter” na 21 dni przed terminem wszedł do eksploatacji. Dzięki skróceniu czasu trwania remontu zaoszczędzono 882.900 zł. Do wykonania zobowiązania w dużej mierze przyczyniła się wzorowa współpraca załogi „Waltera” i Inspektoratu Technicznego PLO z Bazą. Podkreślić również należy dobre nadzorowanie prac remontowych przez kontrolę techniczną Bazy.

Na wyróżnienie zasługują następujący pracownicy Bazy: Tow. Świątowski — gospodarz statku z ramienia Bazy, brigady Kar-

bownicza i Zajakali z działu silnikowego, Józef Namierowski z brigady Kasprzaka, Józef Tapek z brigady kadłubowej Dittmana, Alojzy Cieszyński i Tadeusz Ostrowski ze stolarni oraz Karol Karczmaz z rurowni.

Na przykładzie „General Waltera” przekonaliśmy się, że skrócenie czasu trwania remontu statku nie jest czymś nieosiągalnym. że współpraca załogi bazy z marynarzami daje poważne efekty. Nie powinniśmy więc zadowalać się osiągniętymi sukcesami. Nie wolno nam osłabić tempa remontów, bowiem wykonanie planów przedsiębiorstw żeglugowych zależy również od naszej pracy. O tym nie wolno nam zapominać.

WALDEMAR WRÓBLEWSKI
Korespondent

Załoga „Mickiewicza” dba należycie o stan techniczny statku

Gdy z trupu wstępowałem na pokład „Mickiewicza” wach-towy spytał mnie — jak to zwyk-le bywa — skąd i w jakiej sprawie. Kiedy usłyszał, że ze „Steru”, uśmiechnął się i powiedział: — O tak, już nieraz mówił-
my o tym, że warto, by „Ster” i o nas coś napisał. Mamy już niezłe wyniki, ale o tym powie Wam III mechanik Popow...

III mechanik Popow z przy-jemnością zgodził się mówić o osiągnięciach załogi, która zobowi-
azała się utrzymywać taki stan techniczny statku, by pły-wał on co najmniej 2 lata bez remontu stocznioowego i usług ROS-u.

* * *

BYŁ luty 1952 roku, kiedy „Mic-kiewicz” gruntownie odno-wiony wyszedł ze stoczni. Załoga chcąc jak najdłużej utrzy-mać swoją jednostkę w stanie ciągłej gotowości eksploatacyjnej, postanowiła rozszerzyć i pogłę-bić socjalistyczną opiekę nad każdym mechanizmem statku. Z początku stosowano różne formy i sposoby tej opieki. Ponieważ nie były one ujęte w ściśle spre-cyzowany plan, dużo energii i inicjatywy marynarzy marno-
wało się bezproduktywnie.

Jednak ten stan rzeczy nie trwał długo. W pierwszym po-stoczniowym rejsie załoga ze-brała się w świetlicy i wówczas st. mechanik Henryk Chowaniec rzucił hasło pływania bez usług stoczni i Remontowej Obsługi Statków. Wezwanie zostało przy-jęte przez wszystkich i postano-wiono wezwać inne załogi do podjęcia podobnych zobowiązań.

To był początek. Trzeba było jednak wytyczyć konkretną dro-gę realizacji podjętego zobowią-zania.

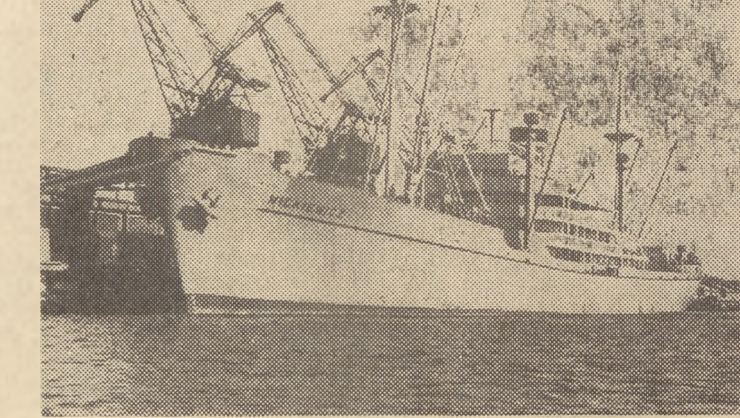
Wkrótce też odbyły się zebra-nia mechaników i motorzystów, na których każda z grup omówi-
ła swój zakres działania, by na-stępnie na wspólnej naradzie ustalić sposób wykonywania zo-bowiązania.

Najwięcej zastanawiano się nad racjonalnym rozplanowa-niem samoremontów na każdy etap podróży. Przede wszystkim dzięki inicjatywie Rady Tech-nicznej opracowano bardzo do-
kładnie metryki poszczególnych urządzeń i mechanizmów. Spo-rządzono również instrukcje, w których uwzględniono metody pra-cy przy każdym z mechanizmów, wskazówki dla obsługującego itp. Każdy członek załogi maszyno-
wej otrzymał konkretne zadania i obowiązki, a systematyczna kon-trola wykonania prac, przeprowa-dzana przez Radę Techniczną, była gwarancją, że zlecenia za-warte w instrukcjach zostaną nie tylko w terminie i właściwie wy-konane, ale również, że członko-
wie załogi podniosą swoje kwalifi-kacje zawodowe.

Takie postawienie sprawy mia-
ło zasadnicze znaczenie dla reali-zacji zobowiązania, bowiem zwi-
azało jeszcze silniej załogę z ma-szyną.

Do rozwinięcia entuzjazmu i inicjatywy marynarzy przyczy-niła się w poważnym mierze sze-roka i planowa praca organiza-cji partyjnej oraz działalność a-gitatorów.

Dużo w tym pomogły wykłady fachowe przeprowadzane przez



II mechanika. Ułatwiły one do-
kładniejsze teoretyczne i praktycz-ne poznanie mechanizmów i ich obsługi.

Celem dopomożenia załodze w realizacji zobowiązania oraz jak najwyższego podniesienia jej wie-dzy zawodowej zorganizowano na „Mickiewicza” klub racjona-lizatorów. Jego działalność ułat-wiła załodze wykonanie we wła-snym zakresie potrzebnych części wymiennych i zapasowych. Np. zgłoszono m. in. projekt przyrzą-du do wytaczania pierścieni gu-mowych dlaćwie pomp cyrkula-cyjnych. Pomysł ten całkowicie uniezależnia statek od dostaw za-granicznych i ponadto pozwala na uzyskanie oszczędności dewi-zowych. Ogółem zgłoszono dotych-czas 20 pomysłów, z czego 9 zna-lazło już zastosowanie na statku.

CAŁA załoga maszynowa wy-wiązuje się wzorowo ze swych obowiązków. Trudno jest jednak nie wyróżnić spośród motorzy-stów ZMP-owców Tadeusza Ko-

bielskiego, Henryka Kozłowski-go, a z mechaników Henryka Chowaniec — inicjatora wszyst-kich akcji. Również słowa uzna-nia należą się bosmanowi Alek-sandrowi Kulawczykowi oraz za-łodze hotelowej, a szczególnie stewardowi Konradowi Preubso-wi, mł. stewardowi Henrykowi Dąbrowskiemu za wzorowe utrzy-manie statku w czystości i stwo-rzenie warunków, w których przy ciężkiej pracy załoga znajdu-je należytny jej wypoczynek.

* * *

Podjęte przez załogę „Mickie-wicza” zobowiązanie jest konse-kwentnie realizowane, czego naj-lepszym dowodem jest stała go-towość eksploatacyjna statku, utrzymanie wskazanej normą szybkości w czasie podróży oraz wyeliminowanie przestojów z powodu remontu. Warto napraw-dę pójść w ślady marynarzy z „Mickiewicza”.

Mak

— Czy wychodzisz dzisiaj na ląd — pyta młody marynarz swe go kolegę. —

— Tak — odpowiada zapytany śmiejąc się.

— Dobrze, ty idź, a ja pozosta-nę na statku. Dość mam już tych angielskich i amerykańskich fil-mów, z których niczego się nie nauczysz.

— I ty wierzyłeś mi, że rzeczy-wicie idę do kina? Po kilku wie-czorasz spędzonych w kinie nie stałem się bynajmniej kinoma-nem, lecz przeciwnie, poczułem wstręt do filmów amerykańskich, których głównym tematem jest propaganda wojenna i pornogra-fia. Szkoda czasu, lepiej spędzić wolne chwile w świetlicy statko-
wej.

Taką rozmowę prowadzili w po-mieszczeniu parowca „Bałtyk”

Dobrze rozwija się praca kulturalno-oświatowa na statku „Bałtyk”

dwa członkowie naszej załogi. Rozmowa taka nie jest odosobnio-nym przykładem.

Marynarze rzadko wychodzą na ląd w obcych portach i czas wolny od pracy spędzają w ma-łej, ale przytulnej świetlicy. Nasz radioficer uruchomił stare radio służące od przeszło roku jako pa-
telefon. Również zastępca kapita-na Winnicki wykazał dużo inicy-jatywy w organizowaniu życia świetlicowego. Po każdej jego był-
ności w Konsulacie poważnie zwiększa się nasz zapas płyt. Na jego też wniosek powstało na „Bałtyku” kółko szachistów, do

którego należy już 1/3 załogi. Pro-wadzone są również rozgrywki o tytuł mistrza statku. Ponadto za-łożyliśmy małą orkiestrę, składa-jącą się dotychczas z harmonii i dwóch mandolin. Nie wątpimy, że zachęceni dobrym przykładem, zgłoszą w niej swój udział także inni członkowie załogi.

Konsulat Generalny w Londy-nie stara się wszelkimi sposobami umilić nam pobyt w porcie i m. in. często przysyła kinoopera-tora, który wyświetla filmy pol-skie i radzieckie.

Nie zapominamy również o szkoleniu ideologicznym i zawo-

dowym. Został opracowany plan szkolenia. W tygodniu odbywają się trzy wykłady szkolenia zawo-dowego i jeden ideologicznego. Duża liczba uczęszczających na wykłady najlepiej świadczy o za-
interesowaniu załogi. Niektórzy mniej zaawansowani wspólnie z wykładowcami powtarzają prze-robiony materiał, bo pragną przodować w nauce.

Zresztą nie tylko oni, ale cała załoga systematycznie i z konse-kwencją realizuje podjęte po wy-jściu statku z Gdyni zobowiąza-nie, które brzmiało: „Podnieść swoje kwalifikacje zawodowe i ideologiczne oraz ożywić życie kulturalne na statku”.

WL. MOHUCZY
kpt. parowca „Bałtyk”

Z rejsu tankowca „Karpaty”

TANKOWIEC „Karpaty” pomi-mo rozpoczęcia podróży nr 7 z 12-godzinnym opóźnieniem, spo-wodowanym koniecznością regu-lacji przyrządów nawigacyjnych oraz 3 i półgodzinnym postojem na redzie Istambułu — przybył do Konstancy w terminie przy-spieszonym, zaoszczędzając już na pierwszym etapie podróży 5 dni i 8 godzin oraz 22,9 tony bun-kru. Przekroczyliśmy natomiast normę zużycia wody na skutek konieczności mycia zbiorników. Czynność tę wykonała załoga po-
kładowa w ramach czynu podję-tego z okazji uchwalenia Konst-tucji Polskiej Rzeczypospolitej Lu-dowej w 616 roboczogodzinach. Wykonując tę pracę we własnym zakresie zaoszczędziliśmy około 10.000 dolarów.

W Konstancy załoga przyjęła o 103 tony więcej ładunku niż za-planowano, wykorzystując pełną nośność statku i przynosząc na-szej gospodarce dalsze 1884 dola-rów dochodu. Dzięki kolektywnej współpracy całej załogi skróciliś-my również czas ładunku z plano-wych 3 dni do 2 dni i 17 godzin mimo oczekiwania na części za-pasowe do motorów pomocni-czych, zbyt późno wystanych przez PLO z Gdyni (na co straco-no 11,5 godziny po zabunkrowa-niu i dostarczeniu gotowych list ładunkowych).

Przełot z Konstancy do następ-nego z kolei portu skróciliśmy również o 6 dni i 5 godzin, zaoszczędzając równocześnie 87,8 ton paliwa. Wysiłek załogi nie ogra-niczył się jednak jedynie do skró-cenia podróży oraz wygospodaro-wania oszczędności paliwa, lecz znalazł swój wyraz w trosce o stan techniczny statku i jego ma-szyny. I tak załoga maszynowa

poza normalnymi obowiązkami dokonała w ramach samoremon-tów i socjalistycznej opieki zale-głego prac, m. in. oczyszczenie le-wego kotła i wymiany jednej o-
raz 3 i półgodzinnym postojem na redzie Istambułu — przybył do Konstancy w terminie przy-spieszonym, zaoszczędzając już na pierwszym etapie podróży 5 dni i 8 godzin oraz 22,9 tony bun-kru. Przekroczyliśmy natomiast normę zużycia wody na skutek konieczności mycia zbiorników. Czynność tę wykonała załoga po-
kładowa w ramach czynu podję-tego z okazji uchwalenia Konst-tucji Polskiej Rzeczypospolitej Lu-dowej w 616 roboczogodzinach. Wykonując tę pracę we własnym zakresie zaoszczędziliśmy około 10.000 dolarów.

W następnym porcie na trasie naszego rejsu dzięki starannej obsłudze pomp i zapobieganiu de-fektom załoga zredukowała ko-nieczne przestoje do 1 godziny i 40 minut, skracając przewidywa-
ny 8-dniowy czas wyładunku do 3 dni i 2 godzin.

Ogółem w podróży docelowej załoga tankowca „Karpaty” uzy-skała następujące osiągnięcia: prze-wieziono ponad plan ładunek 103 ton towaru, zaoszczędzono 16 dni czasu oraz zmniejszono zużycie paliwa o 96,4 t, smarów zaś i ole-jów o 1912 kg. W ramach czynu załoga maszynowa przepracowała 668 roboczogodzin przy samore-montach.

Osiągnięte przez załogę sukce-sy są wynikiem głębokiego uświa-
domienia politycznego i zrozumie-nia celów, którym służy nasza ludowa flota handlowa, systema-tycznego szkolenia ideologicznego oraz wzrastających z każdym dniem kwalifikacji zawodowych każdego marynarza, uzyskiwa-nych w szkoleniu zawodowym na statku.

ST. FILIMONOW
Korespondent

Biuletyn statkowy pomaga załodze w pracy

BIULETYN wydawane na jednostkach naszej floty zdo-były sobie duże uznanie zarów-no organizacji partyjnej, rady zakładowej, kierownictwa stat-
ków, jak również załóg. Artyku-ły i notatki zamieszczone w tych periodykach pomagają w poko-nywaniu trudności, a równocze-śnie mobilizują marynarzy do wzmożenia wysiłków w walce o realizację zadań planowych.

Obecnie trzy statki: „By-tom”, „Batory” i „Lech” wydają własne biuletyny, które mają za-pewnić opiekę ze strony pod-stawowej organizacji partyjnej i kierownictwa.

Fakt, że biuletyny włączyły się w kampanię wyborczą do Sejmu, w prace masowo-wychowawcze, omawiają doświadczenia i doro-bek, świadczy o tym, iż stały się one poważnym czynnikiem w kie-rowaniu życiem na statku, że otwierają się przed nimi szerokie możliwości rozwojowe.

Listopadowy numer miesięcz-nika pt. „Załoga”, wydawanego przez organizację ZMP na „Ba-torym”, zawiera 13 publikacji, m. in. wiadomości i notatki z życia partii, związku i ZMP. Wśród nich nie znajdujemy jesz-cze artykułów omawiających za-gadnienia produkcyjne. Co praw-da kolegium redakcyjne w arty-kule „O właściwą treść naszego biuletynu” zwraca na to uwagę czytelników, lecz wydaje się, że sprawę dostarczania materiałów publikacyjnych i pisania artyku-łów na najbardziej żywe tematy, jakimi są bezsprzecznie plan i zadania statku, rozwój ruchu współzawodnictwa, nowatorstwa i wymiana doświadczeń przodu-jących członków załóg, należy po-stawić także na zebraniach orga-nizacji partyjnej, młodzieżowej i związkowej.

Wśród załogi „Batorego” jest wielu przodowników pracy i ra-cjonalizatorów, szkoda więc, że żaden z nich nie pokusił się na

Graficznie biuletyn jest dobrze rozwiązany, a barwny rysunek „Batorego” na okładce stwarza przyjemne wrażenie.

Kolegium redakcyjne „Załogi” powinno opracować plan tematy-czny swego pisma załogowego, wiążąc zagadnienia polityczne i społeczne z ekonomiką statku i w oparciu o plan zwracać piszą-cym uwagę na dobór artykułów i notatek.

SKROMNIEJSZY jest, jeśli chodzi o graficzne wykonanie, biuletyn wydawany przez ZMP na „Lechu”. Jego treść jed-nak wskazuje na to, że załoga żyje głęboko zagadnieniem pracy na statku.

Na ostatnie ostatniego numeru składają się głównie artykuły po-lityczne, publikacje popularyza-jące osiągnięcia załogi oraz nota-tki krytykujące błędy i niedocią-gnięcia. A więc zespół redakcyjny obrał sobie drogę słuszną i właściwą. W artykułach tych członkowie załogi ujawniają m. in. błędy w działalności koła TPPR, słabą aktywność organi-zacji ZMP, wskazując jednocześnie konkretne drogi ulepszenia stylu pracy. Krytyka jest tu o-biektywna i konstruktywna — a więc używa.

Na „Lechu” kolegium redakcyj-ne na każdym odbywającym się zebraniu załogi, a więc organiza-cji partyjnej, związku, na nara-dach produkcyjnych itp. przy-pomina o problematyce najbliż-szego numeru i po prostu „za-mawia” artykuły na tematy fa-chowe u doświadczonych człon-ków załogi. Ta forma wypracowa-na doświadczeniem jest wyrazem troski kolegium o właściwy po-ziom tematyczny biuletynu i za-pewnia stały napływ materiałów do redakcji. Duża jest w tym za-sługa radioficera Mrzygłoda, który jest jednocześnie wykonaw-cą pomysłów winiety, „naryso-wanej” na maszynie do pisania wyłącznie przy pomocy czcionek (wycinek winiety na rysunek).

Osiągnięcia zespołów redakcyj-
nych biuletynów statkowych po-
winny zachęcić również inne za-
łogi do pójścia w ślady „Batore-go” i „Lecha”. Sądzimy, że ze-społy redakcyjne przynajmniej naszą ocenę jako próbę pomocy w pod-
noszeniu poziomu wydawanych przez nich pism.

Z. Makowski



O zwiększenie szybkości statku z doświadczeń załogi parowca „Woroniezh”

3) (Dalszy ciąg)

Na zebraniu partyjnym, na któ-rym omawiane były zadania ma-rynarzy w powiązaniu z miesięcz-nymi planami produkcyjnymi sta-tku, komuniści słusznie podkreśli-li, że w tych warunkach nie moż-na natychmiast zwiększyć szybko-ści statku, że jest to dłuższy pro-ces, wymagający nieustannej wal-ki całej załogi.

Następnie kierownictwo statku zwróciło uwagę marynarzy na fakt, że pewne ilości energii cie-płej traci się na skutek niedo-
kładnej pracy pompy cyrkulacyj-nej. Sprawa ta była szczegółowo rozpatrywana na naradzie wy-twórczej załogi maszynowej.

Urządzenie kondensacyjne „Wo-roniezh” posiada poza skrapla-czem (kondensatorem) również pompę cyrkulacyjną, która dostar-
cza wodę morską dla chłodzenia skraplacza.

Silnik pompy cyrkulacyjnej na skutek zużycia pierścieni rozwijał zamiast 600 obrotów na minutę tylko 450. Nie pozwalało to na ob-niżenie temperatury kondensatu do niezbędnego poziomu. Para ochładzała się b. powoli, a próż-nia była poniżej poziomu, potrze-bnego dla normalnej eksploatacji maszyny głównej.

Zagadnienie było technicznie prawidłowo postawione. Kolektywnie przeanalizowano szczegó-
łowo stan pompy. Zdanie wszyst-kich sprowadziło się do tego, że w tym rejsie należy przystąpić do remontu pompy.

Nazajutrz podczas pierwszego postoju maszyniści zdjęli tłok ma-szynki parowej pompy. Z kolei obtoczyli rowki i nałożyli nowe pierścienie Na tym się jednak nie skończyło. Należało jeszcze na-
łożyć uszczelniające pierścienie su-

waka. W następnym rejsie w cza-sie pierwszego postoju wykonano i te prace. W rezultacie otrzyma-no lepszą próżnię i maszyna głów-na zwiększyła obroty z 105 na 110 na minutę.

Pomimo wszystko utrata ciepła była jeszcze znaczna i powstawa-ła w najrozmaitszych miejscach. Było to przeszkodą w zwiększe-niu szybkości statku i podwyż-szeniu mocy maszyny głównej.

Trzeba było obrazowo wskazać marynarzom źródła utraty ciepła. W tym celu sporządzono na dużym arkuszu w kilku kolorach schemat rurociągów parowca. W ten sposób otrzymano dokładny obraz, pokazujący, jak przez ru-rociągi wprowadza się świeżą pa-rę z kotłów do maszyny głównej, jak od pomocniczego zaworu za-mykającego odchodzi para do głównych rurociągów mechaniz-mów pomocniczych, jak zużyta para przechodzi przez rurociąg do kondesatora, jak przecho-dzi para do mechanizmów pomoc-nicznych przez zawory do rurocią-gów, rozmieszczonych po obu bur-tach statku.

Patrząc na ten schemat, każ-dy z marynarzy widział, jak w rurociągach następuje utrata cie-pła drogą promieniowania i dla-czego trzeba je izolować.

Marynarze poważnie potrakto-wali konieczność sprawdzenia sta-nu izolacji rurociągów na statku. Wyznaczono w tym celu brygadę, która stwierdziła, że z powodu niedostatecznej izolacji rurocią-gów powstaje duża utrata ciepła. Należało więc jak najszybciej u-sunąć to niedociągnięcie.

Na kolejnej naradzie wytwór-czej rozpatrywano sprawozdanie i wnioski brygady.

— Nasze możliwości są ograni-czone z uwagi na to, że materiał izolacyjny wystarczy tylko na pe-

wną ilość rur — zakończył spra-wozdawca swoje wywody.

— Należy zażądać materiału w zaopatrzeniu żeglugi — odpowie-dział palacz tow. Jefriemow.

— Tak, ale zanim zaopatrzenie przysła nam materiał, zanim się udowodni, że materiał ten jest nam bardziej potrzebny niż inne-mu statkowi, utrata ciepła nie u-stanie. Dlatego ja wnoszę o nie-zwłoczne przystąpienie do izolo-wania najłabszych części ru-rociągu, wykorzystując posiadany materiał i poszukując go dalej tam, gdzie tylko jest możliwe — powiedział mechanik tow. Sza-rygin.

Wniosek został przyjęty. Rozwi-
nęto się współzawodnictwo o naj-szybszą izolację rurociągu paro-wego.

Marynarze zdobyli azbestyt i termol dla izolowania rurociągów i wymienili uszczelki w jego po-
łączeniach. Załoga w ciągu kilku rejsów przeprowadziła izolację separatora i około 200 m ru-rociągu mechanizmów pomocni-czych. Dzięki temu udało się zmniejszyć utratę ciepła, wykorzy-stując je dla pracy maszyny głównej.

Na zebraniu komitetu statko-wego podsumowano wyniki wy-konania socjalistycznych zobowia-zań w zakresie izolacji rurocią-gów. Rozpatrywano nie tylko cy-frowe wyniki zobowiązań. Mówi-o o środkach dalszej walki z utratą ciepła.

— Mnie się wydaje, że z powo-du niedostatecznego czyszczenia rurek kotłowych zmniejsza się przekazywanie ciepła wodzie. Nie można ograniczać się do używa-nia zwykłego ręcznego wyciera. Potrzebne jest coś nowego — powiedział starszy mechanik, obec-ny na zebraniu komitetu statko-wego.

(D. c. n.)

Kronika MORSKA

W Delmenhorst k. Bremy, obradowała konferencja pokojowa przedstawicieli robotników wszystkich portów morskich i rzecznych w Niemczech zachodnich. Na konferencji byli obecni delegaci robotników portowych Lubeki, Kilonii, Hamburga, Bremy, Bremerhaven, Brake, Emden, Leer i Duisburga, reprezentujący różne partie i organizacje polityczne.

Konferencja dyskutowała nad środkami zapobieżenia ratyfikacji układów wojennych. Uczestnicy konferencji wystąpili z żądaniem obalenia rządu Adenauera, co jest koniecznym warunkiem przywrócenia jednolitości kraju i zawarcia traktatu pokojowego z Niemcami.

W czasie ostatniego rejsu francuskiego statku transatlantyckiego „Liberté” z Nowego Jorku do Hawru, na jego pokładzie znajdował się oficer policji amerykańskiej, który przeprowadził wśród członków załogi śledztwo na wzór ostawionej komisji do badania działalności antyamerykańskiej. Wywołano to głębokie oburzenie wśród marynarzy i francuskiej opinii publicznej.

Po przybyciu do Hawru załoga „Liberté” uchwalila na wspólnym zebraniu rezolucję protestacyjną przeciwko tym „inkwizycyjnym” metodom policji amerykańskiej. Uczestnicy zebrania postanowili wysłać delegację do ministra transportu i turystyki, by zaprotestować przeciwko próbom „stosowania wobec francuskich obywateli praw amerykańskich”.

Prasa francuska zapytuje, co powiedziałby marynarze amerykańscy, gdyby wobec nich zastosowano takie brutalne metody po przybyciu do Hawru, czy innego portu francuskiego.

W Middia (Rumunia), gdzie kanał Dunaj-Morze Czarne łączy się z morzem, trwają prace przy budowie portu. Wznoszone są falochrony oraz budowane są baseny przyszłego portu. W tym roku dzięki stosowaniu nowych udoskonalonych maszyn, prace przy budowie portu potoczą się w szybkim tempie. Część urządzeń portowych przybyła już ze Związku Radzieckiego. Ostatnio budowniczowie otrzymali z ZSRR potężny, 50-tonowy dźwig pływający.

Według radiogramu z motorowca „Warszawa” załoga tego statku odpowiadając na apel marynarzy motorowca „Warta”, uchwalila rezolucję, w której zobowiązała się do oszczędnej gospodarki wszystkimi materiałami i przez wprowadzenie nowych radzieckich metod pracy oraz stosowanie usprawnień przyczynić się do szybkiego zrealizowania wielkich zadań, jakie stawia przed gospodarką morską Plan 6-letni.

Jak podaje korespondent tow. Mitszak, pracownicy Czechosłowackiej Żeglugi na Odrze, postanowili wykonać plan przewozów 4 roku pięcioletki do dnia 23. XI. ub. r., używając jednocześnie do podjęcia podobnego czynu pracowników Czechosłowackiej Żeglugi na Dunaju. W końcowym etapie od 10 do 23. XI. ub. r. zostało do przedterminowego wykonania planu 10,3 proc. w tonach i 8,88 proc. w tonokilometrach. Zarówno rada załadowa jak i administracja przedsięwzięcia dołożyły wszelkich starań dla stworzenia warunków i możliwości pełnego zrealizowania zobowiązania. Załogi pływające nie zawiodły. Roczny plan przewozów został wykonany w 100,76 proc. w tonach i w 102,45 proc. w tonokilometrach.

Przy przedterminowym zrealizowaniu planu rocznego wyróżniły się: załoga holownika „Troja” z kpt. Malcherzykiem i maszynista Siwkim oraz załogi barek 7229, 3304 i 7205 ze sternikami Janem Kaulą, Janem Wunszem i Franciszkiem Gajdą.

23 grudnia ub. r. załoga zespołu portowego Gdańsk-Gdynia, wykonała roczny plan przeładunku towarów drobniczych. Do tego dnia przedłożono również roczny plan przeładunku drewna o 9,2 proc. Sukces ten osiągnięto dzięki socjalistycznej postawie brygad przeładunkowych w realizacji podjętych zobowiązań.

Z doświadczeń nad zastosowaniem metody Kowalowa przy przeładunku drobnicy

W GDYNI I GDAŃSKU rozpoczęto pierwsze prace nad zastosowaniem metody inż. Kowalowa do ładunków workowych. Dotychczas przeprowadzone obserwacje dotyczyły przede wszystkim przeładunku w relacji magazyn - burt a i wagon - magazyn.

Ze względu na to, że ilość przeprowadzonych dotychczas pomiarów nie jest jeszcze wystarczająca dla wyciągnięcia ostatecznych wniosków i dokonania pewnego podsumowania, zajmujemy się jedynie niektórymi zagadnieniami, wynikającymi z dotychczas przygotowanych materiałów. Dokładne rozważanie ich niewątpliwie pomoże w usprawnieniu przeładunku i obsługi statków w naszych portach.

Z pobieżnej nawet analizy wykorzystania czasu pracy wynika, że tkwią tu jeszcze poważne rezerwy. Brak troski o upowszechnienie systemu pracy ciągłej znajduje tutaj pełne odzwierciedlenie. Prawie w każdym wypadku notuje się wcześniejsze schodzenie oraz późniejsze rozpoczęcie pracy. I tak np. w rejonie Gdyni w dniu 13 listopada na II zmianie brygada nr 12 skończyła pracę o 10 minut wcześniej, a brygada nr 21 na III zmianie — o 20 minut wcześniej. W dniu 11 listopada brygada nr 2 na II zmianie zeszła o 25 minut wcześniej. Podobnych wypadków jest bardzo dużo. Wskazuje to jeszcze raz na konieczność zwrócenia szczególnej uwagi na walkę o ciągłość pracy. Pozornie wcześniejsze zejście o 10 czy 20 minut wydać się może błahostką, lecz jeżeli weźmie się pod uwagę, że chodzi tu o kilku względnie kilkunastu ludzi, to strata ta wyraża się już w roboczogodzinach.

DRUGIM brakiem racjonalnej organizacji pracy, który rzuca się w oczy przy pobieżnej analizie materiałów uzyskanych przy wstępnej fotografii dnia roboczego, jest strata, jaką ponosi port z powodu przeciągających się czynności pomocniczych i przygotowań. Na przygotowanie miejsca pracy, rozstawienie nie robotników itp. traci się z reguły 10 — 20 minut. Oto kilka przykładów. W Gdyni w dniu 11 listopada brygada nr 18 na II zmianie rozpoczęła pracę o 15 minut później w związku z przeciągającym się rozstawieniem robotników, które winno być przygotowane wcześniej. Brygada nr 2 na tej samej zmianie rozpoczęła pracę nie o godz. 7,00, a o godzinie 8,05, gdyż ponad godzinę trwał podział robotników i trzykrotne przepychanie przenosiń. Jeszcze jaskrawiej obrazują ten stan rzeczy przykłady z rejonu gdańskiego, gdzie np. w dniu 24 listopada przy obsłudze statku „Kapitan Gastello” przygotowanie sprzętu statku trwało około pół godziny. W tym czasie

pracowało jedynie 4 robotników, podczas gdy 12 czekało.

Fakty te wskazują na konieczność jak najszybszego zajęcia się właściwą organizacją pracy celem zlikwidowania tych niedociągnięć. Wydaje się, że częściowym rozwiązaniem byłoby tutaj wprowadzenie odpowiedniej ilości brygad przygotowawczych - zakończeniowych, które organizowałyby miejsca pracy dla właściwych brygad przeładunkowych (dostarczenie sprzętu ładunkowego, ustawienie sprzętu zmecznego i wagonu itp.). Również bezpośrednie przejmowanie pracy od poprzedniej brygady ułatwiłoby znacznie jej harmonijny przebieg, gdyż nie byłoby potrzeby organizowania na nowo miejsca pracy.

DALSZYM zagadnieniem, które wysuwa się przy analizie zebranego materiału obserwacyjnego, jest sprawa szybkości przeładunku, wiążąca się z zagadnieniem wykorzystania urządzeń przeładunkowych. Otóż tak się u nas składa, że przy przeładunku towarów workowanych ogniwem hamującym szybkość przeładunku nie jest bynajmniej ładownia, gdzie praca jest całkowicie niezmechanizowana. Zaobserwowano nawet, że ładownia jest w stanie dać wyższą wydajność aniżeli dotychczas.

Gdzie kryje się przyczyna tego stanu rzeczy? Otóż okazuje się, że wiele do życzenia pozostawia praca dźwigów, które nieraz stanowią typowe „wąskie gardło”. I tak np. w dniu 1 listopada zaobserwowano w Gdyni na II zmianie przy pracy brygady nr 12, że na kilkanaście wyczekiwań dźwigu na wózki elektryczne przypada kilkadziesiąt wyczekiwań wózków elektrycznych na dźwig. Sprawa ta wymaga jeszcze dokładnego zbadania, tym niemniej należy wskazać, że ten stan rzeczy jest dosyć dziwny, ze względu na to, że pałuje ogólne przekonanie, potwierdzone w literaturze fachowej, iż możliwości dźwigu w stosunku do możliwości i wydajności zespołu roboczego są wielokrotnie wyższe.

Częściowo ten stan rzeczy wynika niewątpliwie z niepełnego wykorzystywania zdolności przeładunkowej dźwigów. Np. przy dźwigu 3 — czy 5-tonowym przeładunku się jedynie 1.200 kg towaru workowanego, co oznacza niewykorzystanie przeszło połowy jego udźwigu. Rozwiązania tego zagadnienia należy szukać w zastosowaniu nowego sprzętu ładunkowego o większej wytrzymałości, w reorganizacji dowożenia ładunku z magazynu pod statek oraz w zmianie organizacji pracy w ładowni. Wydaje się, że już w chwili obecnej byłoby możliwe przeładowywanie jedno razowo nie 12 a 14 czy nawet 16 worków z zawartością 100 kg towaru. W dalszej przyszłości na-

leży dążyć do wieszania dwóch unosów na haku dźwigu, tj. 24 worków. Usprawnienie dowożenia z magazynu może nastąpić drogą pełniejszego stosowania przyczep do wózków elektrycznych.

Z OGÓLNYCH zagadnień eksploatacyjnych, które wiążą się z wstępnymi pomiarami w zakresie wprowadzania metody inż. Kowalowa, należy jeszcze wymienić sprawę stosowania przeładunku barka-statek. Szybkością obsługi statków wiąże się z koniecznością rozszerzenia frontu pracy oraz z jego jak największym wykorzystaniem. Obok przeładunku z magazynu czy wagonu należy dążyć również do zwiększenia udziału przeładunku bezpośredniego z barki. Tym czasem w naszych portach (mowa tu przede wszystkim o Gdańsku) stosuje się przeładunki z barki, lecz w zupełności inny sposób. Otóż zamiast podstawić barkę pod statek po stronie burty odwodnej i przeładowywać windami statku, ustawia się barki wzdłuż nabrzeża w pewnej odległości od obsługiwanego statku, skąd towar wydławdowuje się dźwigami na rampę, przewozi go wózkami elektrycznymi pod statek i tam załadowuje przy pomocy dźwigów do ładowni statku. W ten sposób zamiast jednej operacji wykonuje się dwie podnosząc znacznie koszty przeładunku. Oczywiście ten stan rzeczy nie zawsze wynika z winy portu, gdyż nieraz windy statku nie są „na chodzie”. Tym niemniej braki te można łatwo usunąć i w większym stopniu stosować przeładunek bezpośredni z barki. Wysuwany często przeciw temu kontrargument o niższej wydajności w relacji barka-statek nie może decydować o rezygnacji z tego rodzaju przeładunku. Chodzi bowiem o to, aby przeładowywać równocześnie z nabrzeża (z magazynu względnie z wagonu) oraz z barki. W ten sposób ogólna szybkość przeładunku zostanie podniesiona przy niższych kosztach własnych. Nie ma natomiast zasadniczych przeszkód technicznych, które uniemożliwiłyby równoczesną pracę windy i dźwigu nabrzeżnego. Również i to zagadnienie wymaga jeszcze bliższego zbadania.

W ten sposób przedstawiałyby się zasadnicze zagadnienia z dotychczasowych prac nad zastosowaniem metody inż. Kowalowa przy przeładunku drobnicy. Niewątpliwie dalsze badania i pomiary udoskonalą jeszcze używany materiał i pozwolą na opracowanie, uogólnienie i upowszechnienie przodujących sposobów pracy przy przeładunku poszczególnych towarów, co znajdzie swój wyraz w udoskonaleniu obsługi statków w naszych portach.

(W)

Im zawdzięczamy sukcesy

Powiększają się z każdym dniem szeregi przodujących robotników naszych portów morskich. Do nazwisk starych „żelaznych” przodowników pracy Szczecina, Gdańska, Gdyni i małych portów dochodzi wiele nazwisk ludzi nowych. Specjalizują się portowcy we wszelkich formach współzawodnictwa, walcząc skrzętnie o wykonanie planów przeładunku towarów, o wykonanie zadań gospodarczych naszych portów morskich.

Wysokie uświadomienie o doniosłej roli współzawodnictwa zobowiązaniowego w pracy portowej wykazuje STANISŁAW WECHT, przodujący trymer Biura Portowego „Ewa” w Szczecinie, osiągając przeciętnie 156 proc. normy.

— Pracuję bez przerwy, a schodzę z pracy dopiero po nadejściu następnej zmiany — oświadcza ten przodujący trymer. — Stosuję on z powodzeniem metodę Zandarowej i Agafonowej — system pracy ciągłej, dzięki któremu on i jego towarzysze pracy: ZYG MUNT NARKON, ANTONI ANDRZEJEWSKI, WACŁAW DZIKOWSKI, JAN PIEKARSKI, STEFAN CIBOR, EUGENIUSZ BUCHALSKI, ANTONI KADÓJ, KAZIMIERZ DĄBROWSKI i inni — osiągnęli doskonałe wyniki.



— Wszystko można pogodzić ze sobą — mówi KAZIMIERZ BARTKOWIAK — i pracę zawodową i sport. Dla mnie najprzyjemniejszą rozrywką po pracy są treningi piłki nożnej.

Załoga portu szczecińskiego wie dobrze, że Bartkowiak sumiennie wypełnia swoje obowiązki, a sport stanowi dla niego nie tylko rozrywkę, ale i źródło siły do wydajniejszej pracy.



JÓZEF AJEŃSKI, czołowy dźwigowca portu gdańskiego, został wyróżniony złotą odznaką przodownika pracy. Na ten zaszczytny tytuł przysłużył on w całej pełni, zdobywając wielokrotnie pierwsze miejsce we współzawodnictwie portowym. Dzięki socjalistycznej opiece nad dźwigiem i dobrze zorganizowanej pracy wyraża on przeciętnie 211 proc. normy.



Stanisław Pietrzak jest przodującym pracownikiem portu gdyńskiego. Były robotnik awansowany na brygadzystę nie ustaje w podnoszeniu swych kwalifikacji zawodowych i pogłębianiu uświadamienia społeczno-politycznego. W uznaniu zasług został on w ub. r. wyróżniony odznaką przodownika pracy. Na zdjęciu: tow. Pietrzak wraz z żoną i 4 córkami. Najstarsza z nich Zosia, jest przodownicą nauki w Szkole Podstawowej nr 3 w Gdyni. Dla uczczenia Kongresu Obróńców Pokoju w Wiedniu podjęła zobowiązanie pomagać w nauce trzem słabiej uczącym się koleżankom.



Jednym z najlepszych trymerów w Basenie Górniczym portu szczecińskiego jest JAN BRZEZIŃSKI, wyrabiający przeciętnie 165 proc. normy.

Jako przykładowy robotnik portowy, wykazuje on wysokie dyscyplinowanie i sumienność w pracy. Bierze zawsze udział w czynnym udział w współzawodnictwie zobowiązaniowym.

— Gdy czytałem i słyszałem o powstaniu wielkich budowli socjalizmu w naszym kraju, gdy sobie uzmysłowiłem, że wszyscy jesteśmy „na dorobku” — to za nic mam przejściowe trudności.



Silną więź łączącą pracowników ze swym zakładem pracy widzi się u JÓZEFA WESOŁOWSKIEGO, przodującego betoniarza Zakładu Robot Zastępczych ZPS.

— Z każdym miesiącem poprawiają się warunki pracy w Zakładzie Robot Zastępczych — mówi Wesołowski. — Jeszcze do niedawna nie wykonywaliśmy naszych planów miesięcznych, a dziś je przekraczamy. Większą wydajność w naszej pracy osiągamy przez współzawodnictwo zobowiązaniowe, w którym nasza załoga bierze coraz szerszy udział.



Jak pracować przy przeładunku towarów niebezpiecznych

3)

OPAKOWANIE wszelkiego rodzaju towarów ma na celu umożliwienie przemieszczenia ich w ramach obrotu handlowego w taki sposób, aby dotarły one do miejsca przeznaczenia w nieuszkodzonym stanie. Powinno być zatem wytrzymałe i mocne. Przy towarach niebezpiecznych opakowanie spełnia jeszcze jedną rolę, a mianowicie ma zagwarantować człowiekowi i otoczeniu bezpieczeństwo. Z tego też powodu opakowanie powinno być szczelne, aby wykluczało wszelką możliwość wydostania się zawartości na zewnątrz.

Stopień bezpieczeństwa w poważnej mierze uzależniony jest od rodzaju opakowania ładunku. Opakowanie musi być tak mocne, aby było w stanie wytrzymać niekiedy nawet ciężkie warunki transportu. Należy przeto przy przeładunku uważać, aby go nie niszczyć i nie osłabiać.

Wymagania w stosunku do opakowania towarów niebezpiecznych na czas transportu kolejowego doskonale precyzowała umowa o przewozie towarów kolejami w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS), zawarta pomiędzy ZSRR i państwami demokracji ludowej. Jeden z art. tej umowy stawia odnośnie opakowania ogólny warunek, wg którego „towary, których przewóz wymaga opakowania zabezpieczającego od zagniecia i uszkodzenia oraz zabezpieczającego uszkodzenie środków przewozowych albo innych przesyłek i wyrządzenie szkody osobom, powinny być zgłaszane do przewozu w należytych opakowa-

niu odpowiadającym całkowicie tym wymaganiom”. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa braku lub wadliwego stanu opakowania albo opakowania w sposób nieodpowiadający właściwościom towaru. W szczególności jest on zobowiązany pokryć kolei straty, które może ona ponieść z tego powodu.

Nadawcami przesyłek kolejowych w naszych portach są spedytory. W oparciu o ten przepis i z racji zawierania umowy o przewóz ponoszą oni odpowiedzialność za właściwe opakowanie przesyłek. Niekiedy zdarza się, że mimo zachowanej ostrożności przy przeładunkach opakowania ulegają uszkodzeniom, do których naprawy zobowiązane są zarządy portów. W takich wypadkach potrzebna jest znajomość wymagań kolejowych przez pracowników zarządów portów, aby naprawa została wykonana w sposób nie budzący zastrzeżeń kolei.

Opakowanie przeznaczone do przewozu materiałów niebezpiecznych powinno odpowiadać następującym warunkom:

1. Opakowanie metalowe powinno być hermetycznie zamknięte, to jest zalutowane lub zaopatrzone w gwintowane zamknięcie, zabezpieczone przed samodzielnym wykręceniem i z urządzeniem do plombowania;

2. Opakowanie drewniane dla sproszkowanych i innych sypkich materiałów powinno być wewnętrznie wyłożone uszczelniającym papierem, chroniącym przed rozsypaniem zawartości.

Szkłane lub ceramiczne naczynia muszą być szczelnie zamknięte

te korkiem, odpornym na działanie przewozonej zawartości. Butle lub naczynia ceramiczne powinny być opakowane w kosze lub drewniane obitki z zabezpieczeniem wolnej przestrzeni miękkim materiałem wypełniającym, z zabezpieczeniem szyjek butli pokrywkami.

Drobne szklane opakowanie dla towarów płynnych o pojemności nie większej od jednego litra powinno być szczelnie zamknięte, ułożone w skrzyniach korkami do góry, przy czym dno skrzyni i cała wolna przestrzeń między ścianami a pokrywą wypełnia się miękkim materiałem.

Gazy sprężone, skroplone i rozpuszczone pod ciśnieniem przewozić się w stalowych lub miedzianych balonach.

Pakowanie w jednej sztuce towarów niebezpiecznych o różnych nazwach nie jest dozwolone.

Opakowanie przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych z wyjątkiem opakowania, które można toczyć, powinno być zaopatrzone w trwałe urządzenie w postaci uchwytów dla przeniesienia przesyłki przy załadunku i wyładunku, a bezczki metalowe — w obrębie do ich przetwarzania.

Dopuszczalna waga jednej sztuki z materiałem niebezpiecznym nie może przekraczać przy butlach szklanych, naczyniach ceramicznych, workach — 60 kg, przy skrzyniach, paczkach, bidonach — 100 kg, przy bebnach, bańkach i innych nadających się do toczenia opakowaniach — 300 kg.

A. KOWALSKI

W nowym roku jeszcze bardziej usprawnimy transport rzeczny

ZAMYKAJĄC bilans trzeciego roku Planu 6-letniego powinniśmy przeanalizować i podsumować w świetle nauk płynących z XIX Zjazdu KPZR ubiegły rok pracy transportu wodno-śródlądowego.

Należy stwierdzić, że w żegludze śródlądowej, w jednym z najbardziej zaniedbanych i konserwatywnych odcinków naszej gospodarki dokonały się w tym roku wielkie przemiany. Opierając się na bogatych doświadczeniach radzieckiej żegludze śródlądowej zmieniliśmy dotychczasowy styl pracy i zastosowaliśmy postępowe metody eksploatacji dróg wodnych, zapoczątkowując żeglugę całodobową i system stałego zaopatrywania nurtu Odry oraz uzyskując od administracji dróg wodnych gwarancje tranzytowej głębokości szlaków. Wprowadziliśmy równocześnie całodobową służbę dyspozytorską, której zadaniem jest wzmocnienie walki z przestojami i podnoszenie poziomu kultury eksploatacji.

Dzięki nowym metodom, ofiarnej i wyteżonej pracy załóg pływających, Żegluga na Odrze zrealizowała plan przewozów w tonach w ponad 100 proc., a Żegluga na Wiśle — w ponad 110 proc. Ażehy zrozumieć, jak wielkie jest to osiągnięcie trzeba uzmysłowić sobie, że nasz tabor przewoził w 1952 r. o 50 proc. więcej masy towarowej niż w 1951 r.

Właściwą walkę o plan i istotne przemiany przyniosło dopiero drugie półrocze. Wtedy rozszerzyliśmy wachlarz rodzajów ładunków i zwiększyliśmy ilość przewozów łamanych kolejowo-wodnych. To z kolei zaktywizowało porty rzeczne zwłaszcza w Bydgoszczy, Toruniu, Płocku i Wrocławiu. Rozszerzyliśmy przewozy w nowych rejonach jak np. na Żuławach i w okolicach Giżycka.

Dla przyspieszenia szybkości handlowej rozwinęliśmy żeglugę całodobową w górę rzeki, prawie całkowicie wyeliminowaliśmy samospław oraz rozpoczęliśmy próby żegludgi całodobowej w dół rzeki. Poważną zdobyczą było tu opracowanie i wprowadzenie systemu organizacji ruchu pociągów trasowych na zasadach planowych wykresów przebiegu. Te harmonogramy ruchu, oparte na wzorach radzieckich, miały ponadto na celu skoordynowanie pracy wszystkich komórek obsługujących załogi na trasie i w portach. Poprawiono również rytm przebiegu pociągów holowniczych, co usprawniło obsługę barek, zwłaszcza w porcie szczecińskim.

W trzecim kwartale, kiedy nagle, katastroficzny spadek wody uniemożliwił kontynuowanie przewozów w zaplanowanych relacjach, nie postawiliśmy taboru „na sznurku”, jak to praktykowano w latach poprzednich. Przeważnie żegluga na odcinku, gdzie utrzymała się odpowiednia

ADAM KUPRYŃSKI
Dyrektor Centralnego Zarządu Żegludgi Śródlądowej i Stoczni

głębokość, np. Koźle—Wrocław, Bydgoszcz—Gdańsk, czyli na tzw. przewozy średnio-trasowe. Innowacja ta przyczyniła się bardzo poważnie do wykonania planu w tonach.

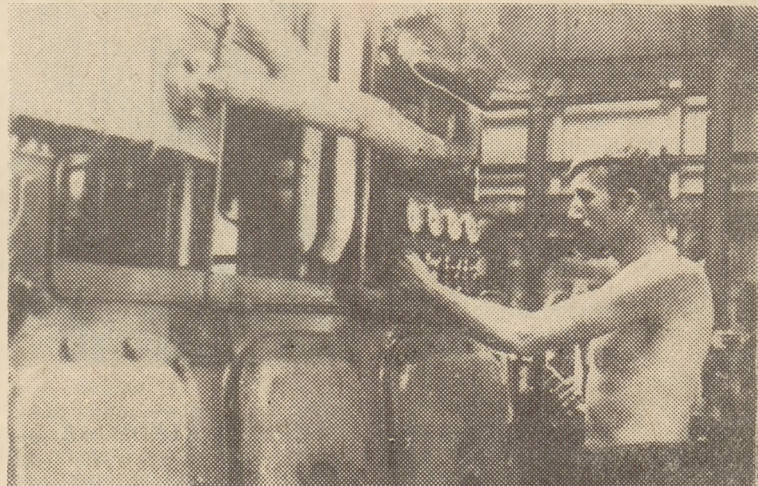
Ważnym wydarzeniem w 1952 r. było wprowadzenie nowego, postępowego systemu płac, opartego na zasadach związania wykonawstwa planu przez załogi z wysokością ich zarobków. Współzawodnictwo pracy w połączeniu z nowym systemem wynagrodzeń przyczyniło się do znacznego podniesienia wydajności pracy, szczególnie w Żegludze na Odrze, gdzie załogi potrafiły wygospodarować znaczną ilość brakujących godzin.

BEZ podniesienia świadomości politycznej naszych załóg, bez masowego ich udziału we współzawodnictwie pracy nie udało się uzyskać tak poważnych wyników. Rodziły się nowe, wyższe formy socjalistycznego współzawodnictwa, jak list gwarancyjny i współzawodnictwo międzyekspozytury, szerzej wprowadzono znane już formy — ruch rustykowski i socjalistyczną opiekę nad jednostkami. W wykonaniu podjętych zobowiązań i we wprowadzeniu postępowych metod pracy przodo-

z kpt. Śliwickim i wielu innych jednostek.

Rosnący poziom uświadczenia politycznego naszych załóg, przywiązanie do Polski Ludowej przez zwyczajnie dotychczasowy konserwatyzm. Pomimo więc nieprzychylnych warunków atmosferycznych nasze załogi prowadziły do końca grudnia nawigację i będą ją kontynuowały aż do zalodzenia szlaków wodnych.

Mimo tych osiągnięć nie unikaliśmy wielu niedociągnięć. Uwypakowały się one szczególnie w I półroczu. Służba dyspozytorska ograniczała się jedynie do mechanicznego przyjmowania meldunków, zapominając całkowicie o konieczności organizowania prac związanych z przebiegiem pociągów. Niedostatecznie przeprowadzano akwizycję towarową, zwłaszcza wewnątrz krajową. Początkowo nie utrzymano rytmiki przewozów, co w konsekwencji spowodowało duże przestoje zwłaszcza w Szczecinie. Przeoczone możliwości wykorzystania miesięcy zimowych do nawigacji, mimo że styczeń doskonale nadawał się do kontynuowania przewozów. Nie wypełniono planu zatrudnienia. Brak było również operatywnej współpracy przedsiębiorstw żeglugowych z



Maszynista Józef Sadzik z h/p „Swarożyc” przodownik pracy rustykowskiej

wała załoga holownika „Łosos” z kpt. Ciechanowskim, która do 31 października wykonała czwarty rok Świecickiej, i „Sędziwoj” z kpt. Reinhartem, która skracała o 4 godziny rejsy z Koźła do Wrocławia, a w listopadzie mimo wysokiego stanu wody nie przezwyciężała nawigacji, lecz zabalastowała swój holownik, co pozwoliło na przechodzenie pod mostami. We współzawodnictwie wysunęły się na czoło nowe, przodujące załogi, jak holowniki „Świdnica” z kpt. Smolką, „Kłodzko” z kpt. Śniegockim, „Jarowid” z kpt. Świec, „Trzmiel” z kpt. Barczykiem, „Alfa” z kpt. Białeckim, statku pasażerskiego „Głowacki”

zaplecem, a przede wszystkim koordynacji pracy z PKP.

Niedociągnięcia te poważnie wpłynęły na obniżenie procentowego wykonania planu przewozów w tonokilometrach.

Doświadczenia 1952 r. powinny być szczegółowo i wnikliwie przeanalizowane przez aktywny żeglugowy, a wykryte błędy muszą być usunięte w 1953 r.

WALKĄ o maksymalne wykorzystanie sprzętu transportowego, o oszczędność w zużyciu paliwa, o terminowość i przyspieszenie przewozów — oto wskazania XIX Zjazdu KPZR na odcinku transportowym. Powinniśmy

głęboko je rozważyć i kierować się nimi przy realizacji planu przewozów bieżącego roku. Zadania te wykonamy przez: walkę o skrócenie czasu trwania remontów i podwyższenie gotowości technicznej taboru, dalsze usprawnienie techniki ruchu i wnikliwą analizę przyczyn przestojów, pogłębienie współpracy z administracją dróg wodnych, szkolenie nowych kadr i stałe podwyższanie kwalifikacji oraz zabezpieczenie masy towarowej do przewozu. Dopomoże nam w tej bitwie rozwinięcie nowych form współzawodnictwa pracy mające na celu oszczędność paliw, przyspieszenie terminów dostaw i rejsów oraz rozwinięcie działalności OZR celem zabezpieczenia potrzeb załóg pływających.

Powodzenie wykonania zadań 1953 r. zależy jest całkowicie od przygotowań zimowych. Nie wolno nam popełnić błędów zeszłorocznych. Zima musi się stać okresem najbardziej wyteżonej pracy całej załogi. Należy przede wszystkim skoordynować pracę, przeprowadzić remonty i samoremonty w sposób zorganizowany, doprowadzić plany do każdego zespołu, bazy materiałowej i technicznej. Bardzo ważnym zagadnieniem jest szczegółowe opracowanie planów rozruchu wiosennego, zabezpieczające ładunek, przygotowujące do prawidłowej pracy służbę lądową i zaplecze.

W okresie zimowym trzeba położyć specjalny nacisk na współzawodnictwo w zakresie skrócenia czasu trwania remontu i szkolenia zawodowe. Zharmonizowanie wszystkich zadań i oparcie ich o dobrze zorganizowaną pracę kulturalno-oświatową ogólni związkowych i aparatu polityczno — wychowawczego oraz rozloczenie właściwej kontroli wykonawstwa powinno zabezpieczyć całkowicie przygotowanie nawigacji 1953 r. Nauki i wskazania XIX Zjazdu KPZR i VII Plenum KC PZPR powinny być pomocą i bodźcem do wykonania tych zadań.



Dzięki ofiarnej pracy załogi, Ekspozytura Rejonowa w Giżycku zajęła pierwsze miejsce w międzyekspozyturyowym współzawodnictwie pracy Żegludgi na Wiśle. Jeziora pokryły już lody, ale załoga Ekspozytury pracuje nadal intensywnie. Całe życie zgrupowało się teraz w warsztatach i pod pokładami statków stojących na zimowisku. Na zdjęciu: zimowisko w Giżycku.

Trzeba uruchomić Dom Młodego Żeglarza we Wrocławiu

ZACZEŁA się zima. Wrocławska Ekspozytura Żegludgi na Odrze intensywnie przygotowuje się do prac ponawigacyjnych. Tabor przybywający stopniowo na zimowiska poddany zostanie gruntownej „operacji”: wymianie zużytych części, czyszczeniu i naprawie kotłów, konserwacji maszyn, poszycia itp.

Idąc za przykładem śródlądowych radzieckich wodniacy odważnie mają zamiar zerwać w tym roku z tradycyjnym trzymiesięcznym wypoczynkiem i po raz pierwszy w historii Odry, o ile pogoda dopisze, wyruszyć z początkiem nowego roku w pierwsze próbną rejsy na trasie Wrocław — Szczecin. W tym celu zaopatrzone już zainteresowane załogi w kołuchy i buty filcowe.

Większość załóg przedkieruje w okresie zimowym szerokie doświadczenia polityczne, związkowe i zawodowe. Opracowane plany przewidują dla wrocławskich wodniaków wycieczki do Krako-

wa, Warszawy, Nowej Huty, aby zapoznać ich z budowlami Planu 6-letniego. Poza tym wodniacy będą uczęszczać gremialnie do kin, teatrów i do opery. Ożywią się również zajęcia świetlicowe.

Projektowany we Wrocławiu Dom Młodego Żeglarza mógłby znacznie pomóc do rozwinięcia szerokiej akcji szkoleniowej i świetlicowej. Niestety Dom ten nie został wykonany. Stoją jednak mury. Trzeba więc, aby Zarząd Okręgu ZPPZ łącznie z Centralnym Zarządem Żegludgi Śródlądowej i Stoczni postarali się o środki finansowe na wykończenie na razie przynajmniej kilku najpotrzebniejszych lokali. Natomiast pracownicy Ekspozytury i Dyrekcji Żegludgi na Odrze mogliby podjąć zobowiązanie, mające na celu wykończenie tych pomieszczeń systemem gospodarczym. W ten sposób można by uruchomić częściowo tak ważny ośrodek.

(Gaw)

Załoga „Łososa” — najlepsza na Wiśle

ZAMARZĘ już jeziora mazurskie. Załoga holownika „Łosos” w składzie: kpt. Paweł Ciechanowski, motorzysta Edmund Liczmański i marynarz Gabriela Ciechanowska odprawiła swoją jednostkę na zimowisko. Wykonała ona 200 proc. statkowego planu rocznego w tonach i 121 proc. w tonokm. Dzięki tym sukcesom uzyskała zaszczytne miano najlepszej załogi holowniczej Żegludgi na Wiśle za rok 1952 i proporzec przechodzi.

Z dumą wspomina Ciechanowski okres walki o plan. Jak w barwnym kalejdoskopie przesuwają się obrazy z pracy w lesistych okolicach, poprzecinanych siecią kanałów i jezior, z radości zwycięstw i z codziennych trosk. Wodniacy z „Łososa” mieli ciężki odcinek pracy — holowanie tratw. Krótkie trasy o średniej długości 30 km nie sprzyjały wykonaniu planu w tonokm.

Pogoda w tym roku nie była najlepsza. Często wiatry hamo-

stując pełny uciąż maszyn — opowiada Ciechanowski. — Zastosowaliśmy więc nową metodę holowania tratw. Nie mówię, że sam ją wymyśliłem. „Kombinowaliśmy” razem z motorzystą Liczmańskim i niejedną godzinę przegadaliśmy na ten temat. Zauważyłem, że gdy holujemy tratwy za sobą, prąd wody wydostający się spod śruby uderza całą siłą w przednią płytę, na skutek czego wytwarza się duży opór, który zmniejsza szybkość.

Załoga razem z flisakami dzieł trzymamy na dwie równe części i przymocowujemy je do pólów z obu stron holownika. W ten sposób prąd wody wydostający się spod śruby przepływa obok tratw. Dzięki tej nowej metodzie „Łosos” przebywa w 9 godzinach 20 km trasę, na którą poprzednio zużywał 12 godzin.

— Ale to jeszcze nie wszystko — ciągnie dalej Ciechanowski. — Rękołaliśmy bez awarii. Wszelkie naprawy maszyny wykonywał

spółpraca, dociągali go do pierwszej służby i tam pozostawiali. Zamiast oczekiwać na prześiądowanie powracali po nowe tratwy i holowali je do tej samej służby. W międzyczasie pozostali tam flisacy prześlizguwali pierwszy pociąg. „Łosos” pozostawiał przy służbie nowo przyholowaną partię, a pierwszą prowadził do następnej służby. W ten sposób nie tracąc czasu przeholowywano równocześnie dwie partie drzewa.

Sporo było również trudności, bo holownik ma za duże zanurzenie na ten rejon. Najgorzej jednak było z noclegiem, ponieważ „Łosos” nie ma pomieszczeń mieszkalnych i krótkie okresy snu załoga spędzała na twardej ławie albo po prostu na pokładzie.

— Dużo mieliśmy deszczów i chłódów w tym roku — uzupełnia opowiadanie mąż Gabriela Ciechanowska — flisacy przycho dzili do nas na pokład, aby się ogrzać, a nie było gdzie.

— Mieliśmy też kłopoty z żywieniem. Wprawdzie nie mieliśmy w Ostródzie trudności z realizacją bonów tłuszczowych, ale nie zawsze mogliśmy uzupełnić swoje zapasy żywnościowe, gdyż czasem przez pół miesiąca nie zawiązałyśmy do tego portu. Ten sam kłopot mieli zresztą flisacy. Jedyne wyjście z tego — to zaopatrywanie załóg w tym rejonie w suchy prowiant.

Kpt. Ciechanowski od 3 lat pływa na jeziorach mazurskich i doświadcza całą okolicę. Zauważył on, że można tam ożywić ruch towarowy. Tartaki, młyny i PGR-y mają trudności z wagonami kolejowymi, zwłaszcza na wiosnę i jesienią. Ponadto przedsiębiorstwa te i gospodarstwa są położone przeważnie bezpośrednio nad wodą, a do stacji kolejowej mają 20—30 km. Okolica zapewnia więc obukierunkową masę towarową. Równocześnie zostałyby wykorzystane pochylnie, które obecnie używane są tylko w celach turystycznych. Jest jedno małe ale, a mianowicie Ekspozytura w Gdańsku nie ma taboru dostosowanego do wąskich kanałów. Trzeba by więc zbudować odpowiednie barki, najlepiej z własnym napędem.

Uwaga kpt. Ciechanowskiego wydaje się zupełnie słuszną. Rze czywiście warto zaktywizować okolicę jezior mazurskich, wykorzystując istniejące już urządzenia i odciążać PKP, zwłaszcza że tamtejsza masa towarowa specjalnie ciąży do szlaku wodnego. Należałoby też przydzielić na ten szlak bardziej odpowiedni holownik.

S. J.

Możemy wydajniej pracować...

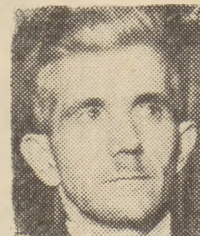
27 WRZEŚNIA 1952 r. Zakład Eksploatacji Kruszywa w Oświęcimiu wykonał roczny plan produkcyjny.

Zaczął się 18 sierpnia od masówki, kiedy to robotnicy z Rajskiej, z Silosu, Trzebieńskie i Zatora zobowiązali się wykonać plan przed terminem.

Właściwie od początku roku przygotowaliśmy się do tego. Wprowadziliśmy współzawodnictwo międzyzmiannowe, do którego włączyli się nawet pracownicy umysłowi, pomagając wieczorami robotnikom oczyszczać tory i przejazdy. Kierownik inż. Harański specjalnie czuwał nad zagrożonymi odcinkami, a inż. Rabinarz dbał o socjalistyczne podejście do sprzętu zmechanizowanego, dzięki czemu zmniejszyła się ilość awarii. W maju wykonaliśmy plan w 110 proc., w czerwcu — w 136, a zobowiązania Majowe, Lipcowe i Złotowe — w 150 proc.

Potem przyszło wezwanie szcze cińskiej Ekspozytury Żegludgi na Odrze o szybsze wykonanie planów rocznych dla poparcia Programu Frontu Narodowego i uczczenia XIX Zjazdu KPZR. Nasza załoga odpowiedziała bojowo na ten apel — do 15 października wykonamy roczny plan produkcyjny, do końca roku damy dodatkową masę towarową o wartości 775.560 zł.

Podstawowa organizacja partyjna, a zwłaszcza tow. Dudziak oraz rada zakładowa mobilizowały załogę do nowych wysiłków. Tow. Kawka wyjaśniał robotnikom znaczenie i zadania nowej



Jednym z najlepszych korespondentów jest Ignacy Fraś, po rusza bowiem przeważnie zagadnienia produkcyjne

Przystąpiliśmy więc do analizy naszych możliwości. Przez wiele lat wydobywano codziennie z Soły i Skawy setki ton żwiru. To tak dalece zubożyło tamtejsze pokłady, że w 1953 r. dalsza eksploatacja dotychczasowych punktów nie byłaby opłacalna. Teren jednak obfituje w zasoby kruszywa. Na przestrzeni wieków rzeki górskie naniósł przecież z Beskidów w dolinę Wisły żwir i kamienie. Trzeba więc było znaleźć nową odkrywkę. I zna-

leżliśmy — w Krukach, w miejscowości położonej u ujścia Soły do Wisły. Istnieją tam bogate, 22-metrowej grubości, pokłady najlepszej jakości żwiru i piasku, zaledwie pod metrową warstwą ziemi. Pokłady są zbadałe, a w 1942 r. były nawet już eksploatowane.

Odkrywką ta może przynieść poważne korzyści. Da bowiem nie tylko pierwszą jakość żwiru, ale niezależną produkcję od kaprysów przyrody, powodzi, związanych z tym przestojów sprzętu mechanicznego. Na wybranym zaś terenie powstanie zbiornik, który w przyszłości będzie mógł służyć kombinatowi „Dwory” jako port.

Wykorzystanie tego terenu wymaga jednak wielu prac wstępnych. Wczesną wiosną trzeba by osuszyć przewidziane do eksploatacji miejsce, gdyż cofający się okupant zalał je wodą i zatopił część sprzętu. Prawdopodobnie wydobyte urządzenia mechaniczne będzie można używać po remoncie w dalszym ciągu. Należy ponadto odbudować w Broszkowicach ładownię wraz z warsztatami. Trzeba by także uzupełnić tabor i zaopatrzyć nowe tereny w nowoczesne wysokowydajne koparki i ładowarki.

Możemy wydajniej pracować i mamy możliwości. Czekamy tylko na szybkie poparcie naszej robotniczej inicjatywy. Zagadnienie jest ważne. Nowa Huta, Tychy... czekają na nasz żwir.

I. FRAS
Korespondent



Na zdjęciu od lewej: kpt. Paweł Ciechanowski, marynarz Gabriela Ciechanowska i motorzysta Edmund Liczmański

wały pracę, tak że „Łosos” nie raz 2—3 dni musiał stać bezczynny, nie gdzieś w zacinnej zatoczce. A gdy wiatr ustawał, bez względu na porę dnia holowali długie, kilometrowe płyty tratw — 1.000 m sześć. drzewa. Czasem pracowali 48 godzin bez zmrużenia oka. Ciężko było holować nocą. Załoga musiała wyciągać całą uwagę, gdyż szlak i statek nie były przygotowane do nocnej żegludgi: bakiery nie oświetlone, reflektor na holowniku słaby, kanały zamulone. Kanały Miłomłynny i Zielona — Drwęckie, to już chyba najpiękniejsze odcinki, które sprawiłyby załogę wiele kłopotów i które koniecznie trzeba by pogłębić.

— Ciężko było wykonać plan, nawet pływając nocą i wykorzy-

Ster na samokrytykę

Ten „dokwaterunek“ nie zadowolili „sublokatorów“

Ruchem współzawodnictwa pracy w PLO kieruje powołany do tego specjalny dział. Jednak komórka ta, rozwijająca coraz lepiej swoją inicjatywę, od dłuższego czasu ma gorsze warunki pracy. Spowodowane są one ciągłymi przeprowadzkami z pokoju do pokoju — na gorsze. Ostatnio dział współzawodnictwa zajmował pokój na III piętrze. Jednak „miarodajne czynniki“ PLO

chcą. A gdzie przyjmować licznych interesantów? Niezależnie od tego pracownicy działu współzawodnictwa pracują przy stałym akompaniamentie wymieniających głośno i chórnie cyfr, stuku maszyn do liczenia itp. „przyjemności“. Interesanci „zachwycają się“ nowym i „wygodnym“ pomieszczeniem tego ważnego w pracy PLO działu i dziwią się, że kierownictwo PLO



dokwaterowały go do sali na II-tak mało docenia znaczenie piętrze, zajmowanej przez wydział inwestycyjny.

Ponieważ w nowym miejscu trzeba było się jakoś urządzić, część więc sali odgrodzono szafami, zostawiając małe przejście, zasłonięte kotarą. Jednak w nowym pomieszczeniu poruszanie się jest utrudnione, gdyż biurka zajmują prawie całą jego powierzchnię. A gdzie przyjmować licznych interesantów?

E. PIECHOWICZ

Niedociągnięcia, których można było uniknąć, gdyby...

Już w dniu 24 października 1952 r. II wydział przeładunkowy w Gdyni zamełdował o zrealizowaniu planu państwowego.

Zainteresowany sukcesami gdynskich portowców, chcąc lepiej poznać warunki pracy portowej udałem się na teren II wydziału przeładunkowego w Gdyni, gdzie spotkałem korespondenta naszego pisma Henryka Presa.

— Powiedźcie, na jakie trudno ści natrafiają robotnicy portowi w wykonywaniu swoich zadań? — zapytałem.

— Na ten temat — odpowiada nasz korespondent — można by dużo mówić. Np. nasz wydział na potyka na wiele trudności. Otóż w dniu 11 grudnia ub.r. uzgodniono z firmą „C. Hartwig“, że na I zmianę (od godz. 23—7) zostanie

podstawionych na nabrzeże Pol-skie 8 wagonów z towarami. Okazało się jednak, że pierwsza partia wagonów została podstawiona dopiero o godz. 2 zamiast o 23. Z tego powodu 30 robotników czekało beczynnie 3 godziny. Na tym nie koniec. Następne wagony były podstawione w ciągu zmiany i w dodatku bez uzgodnienia z nami.

— Takie wypadki powtarzają się dalszym ciągiu tak samo, jak w 1947, 48 czy 49 roku. Robotnicy portowi już niejednokrotnie apelowali do pracowników PKP o punktualne podstawianie wagonów, ale jak dotychczas bez trwałego rezultatu. Stałe niedociągnięcia organizacyjne we współpracy z firmą „C. Hartwig“, że na I zmianę (od godz. 23—7) zostanie

inne przykłady. W dniu 5 listopada ub. r. spod magazynu nr 2, nie zabrano wagonów, które załadowano na I zmianę, mimo że przed ten sam magazyn podstawiono wagony pod załadunek na II zmianę (od godz. 7—15). W dodatku wagony podstawiono pod inną komorę magazynu. W tym wypadku część winy spada na „Spedrapid“, który nie dopilnował właściwego podstawienia tych wagonów.

— Powiedźcie, w jakim stopniu przedsiębiorstwa transportowe i spedycyjne utrudniają na skutek niedbalstwa pracę załadunkową?

— Jeszcze często zdarza się, że pracownicy „Polcarga“ i PLO nie interesują się sprawą wyeliminowania przerw w załadunku. Dnia 19 listopada 1952 r., kiedy robotnicy przystąpili do obsługi parowca „Lublin“, okazało się, że ładownie statku nie są przygotowane na przyjęcie towaru. Liczmani nie zawsze pracują sprawnie. Np. dnia 17 listopada ub. r. na I zmianę załadunek fryzów dębowych na statek „Beta“ odbywał się zbyt powoli z tego powodu, że liczman z „Polcarga“ bardzo flegmatycznie, bez jakiegokolwiek zainteresowania wykonywał pracę. Kiedy młodszy brygadista Andrzej Leśny zwrócił mu na to uwagę, odpowiedział tymi słowami: „Nie jestem w piekarni“. Podobnych przykładów nie należy zliczać — jest ich wiele.

— Z tego wynika, że osiągnięcia portowców mogłyby być znacznie większe, gdyby pogłębiła się współpraca z PKP, przedsiębiorstwami spedycyjnymi i z PLO.

W walce z brakami i trudnościami winny wziąć żywszy niż dotąd udział organizacje partyjne, związkowe i młodzieżowe portu oraz przedsiębiorstwa współpracujące z portem — kończy nasz rozmówca.

E. P.

MRN w Gdyni winna wykazać więcej troski o przydział pracowniczych ogródków działkowych

RADA Zakładowa Polskich Linii Oceanicznych wystąpiła w lutym ub. r. do Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni o przydzielenie terenu na ogródki działkowe.

Przez 5 miesięcy, tj. do lipca 1952 r. pomimo częstych interwencji sekcji socjalnej PLO, Prezydium MRN nie uważało za stosowne odpowiedzieć na wniosek. Dopiero 23 lipca 1952 r. po dłuż-

ty, radość ta okazała się przedwczesną, bowiem Prezydium MRN nie powzięło dotychczas ostatecznej uchwały w tej sprawie. Ponadto przekazało wszystkie materiały do zaopiniowania Miejskiej Radzie Związków Zawodowych w Gdyni, która śladem swego poprzednika również zwleka z załatwieniem sprawy.

W tym okresie sekcja socjalna PLO, CZ PMH i Rada Zakładowa



FK

szej „utarczce“ sekcji socjalnej PLO i CZ PMH z przedstawicielami Wydziału Gospodarki Komunalnej, Miejskiej Rady Związków Zawodowych oraz w ZZZP. Jak dotychczas bez jakiegokolwiek skutku.

To zwleknięcie wywołuje słusze rozgoryczenie i rozczarowanie wśród pracowników PLO.

J. JABLECKA
Korespondent

OD REDAKCJI:

Prezydium MRN w Gdyni winno niezwłocznie zainteresować się tą sprawą i spowodować definitywne jej załatwienie. Zaznaczymy, że Ministerstwo Gospodarki Komunalnej w okólniku nr 105 w sprawie organizowania pracowniczych ogródków działkowych, poleca Radom Narodowym otoczyć największą troską i szybko załatwiać sprawy przydziału ogródków.

Żegluga Przybrzeżna może pomóc robotnikom portowym

Od dłuższego czasu robotnicy portowi narzekają na niedostateczną komunikację z Oksywią i Obłuzą do Gdyni. Przeciążenie na tej linii trolejbusowej i autobusowej jest tak wielkie, że robotnicy tracą normalnie 1 godzinę i więcej na wycieczki do przystanków. Spóźnianie się z tego powodu robotników portowych do pracy weszło już w niebezpieczny zwyczaj, a co gorsze — zaczyna ono urastać do wielkiego problemu, wobec którego rozkłada się ręce. A przecież sprawę tę można by rozwiązać z korzyścią zarówno dla robotników jak i dla portu, gdyby dyrekcja ZPGG uzyskała pomoc Żeglуги Przybrzeżnej, której niektórym małym statkom po sezonie letnim całymi miesiącami stoją beczynnie.

Wykorzystanie jednego lub dwóch takich statków do przewozu robotników portowych z Oksywie i Obłuzi do portu gdynskiego, przyczyniłoby się znacznie do złagodzenia niedomagań komunikacyjnych na tej trasie.

Trzeba więc, aby obie dyrekcje Żeglуги Przybrzeżnej i ZPGG przemysły wspólnie tę sprawę i powzięły właściwą decyzję.

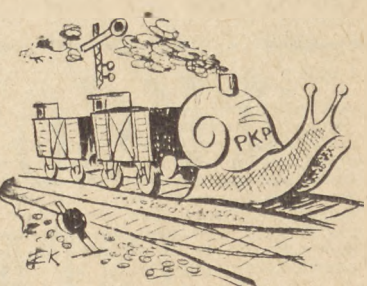
Robotnicy portowi czekają na pomyślną jej załatwienie.

HENRYK PRES
Korespondent

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w bieżącym numerze nagrody książkowe otrzymują: STANISŁAW FILIMONOW ze statku „Karpaty“ i IGNACY FRAŚ z Krakowskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa — Zakład w Oświęcimiu.

Dlaczego?

...stacja PKP Gdynia-Port pod stała w dniu 10 grudnia ub. r. na nabrzeże Polskie z trzygo-



dzinnym opóźnieniem wagonów, na które bezproduktywnie oczekiwali robotnicy portowi?

* * *

...przedstawiciele „C. Hartwig“ w Gdyni nie biorą udziału w kolektywnym planowaniu zmian-



wym, które odbywa się w II wydziale przeładunkowym portu gdynskiego, a zgłaszają się dopiero po zaplanowaniu prac na daną zmianę?

* * *

...Rada Zakładowa na motorowcu „Mickiewicz“ nie wykazuje zainteresowania szkoleniem zawodowym i nie współpracuje z organizacją partyjną, ZMP-owską i kierownictwem statku?

E. P.

Wodniacy bydgoscy marzą o własnej orkiestrze Dopomóżmy im zamienić grzebienie na instrumenty

ZNOWU zatętniło życie w świetlicy bydgoskiej Ekspozytury. Przy pomocy Rady Zakładowej, aktyw partyjnego i aparatu kulturalno-oświatowego, niedociągnięcia zostały szybko usunięte. Kółka artystyczne zaczęły intensywnie pracować, a nawet w ostatnim czasie zawiązały się „klub miłośników muzyki“.

Już dawno, bo od 1950 r. załoga bydgoska marzy o własnej orkiestrze, o stworzeniu reprezentacyjnego zespołu muzycznego Żeglуги na Wiśle. Rada Zakładowa zwróciła się z prośbą do ZZZP o przydział instrumentów dla świetlicy. ZZZP ustosunkował się pozytywnie do prośby, ale pod warunkiem, że najpierw musi powstać zespół muzyczny.

Jak zorganizować orkiestrę, mając tylko akordeon? — głosili się entuzjaści muzyki. Największą zapaleńcy, a jest ich 7 (chętnych i takich co już grają, można nazwać znacznie więcej) zrobili „generalny przegląd“ mieszkań własnych, kolegów, sąsiadów, przeglądali „babci kufry“, zapalając się strychy itp. Efekt mimo to nader smutny — kilka poważnie „sfatygowanych“ instrumentów.

Spróbujemy jednak własnych sił — mówili wodniacy — no i stworzymy wymagana „orkiestrę“. Próba wypadła nadsądziwianie pomyślnie. Ale co dalej... „orkiestra“ jest, tylko że nie ma na czym grać. Co prawda wszyscy mają grzebienie, ale nie jest to doskonały instrument muzyczny. „Klub miłośników muzyki“ ufa jednak przyrzeczeniu ZZZP. Jest oczywiście również wielu sceptyków, którzy nawet podejmuja zakłady, że z tego nic nie będzie, a przynajmniej w obecnym okresie międzynarodowym. Ano, zobaczymy czy wygra.

Warto by jednak, żeby ZZZP przydzielił obiecane instrumenty. Może dyrekcja Żeglуги na Wiśle przyłączy się do wspólnej akcji. Wieczory muzyczne połączone z pogadankami cieszyłyby się na pewno powodzeniem. Zapowiada się tu duże zimowisko, warto więc pomyśleć o przyciągnięciu do świetlicy jak największej ilości załóg pływających.

(zet-en)

Nazwisko znane redakcji

ŚLADEM naszych interwencji

OKREG Gdański ZZZP powiadomił nas, że zwrócono specjalną uwagę na terminowe dostarczanie prasy na statki (notatki pt. „Dlaczego“ zamieszczone w n-rze 23/45 naszego pisma).

WZWIĄZKU z notatką pt. „Dwa razy pomyśl zanim“, która ukazała się w 22/44 numerze naszego pisma Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia wyjaśnia, że statek „Śląsk“ został przeholowany i wyladowany w Gdańsku z powodu złej pogody, podczas której wyladowanie przy pomocy dźwigu pływającego w Gdyni było niemożliwe.

ZARZĄD Portu Gdańsk-Gdynia informuje, że coraz więcej brzygad portowych przystępuje do pracy systemem ciągłym. Przerwa w załadunku statku „Jarosław Dąbrowski“ nastąpiła z powodu spożywania obiadu (artykuł pt. „Co jest z metodą pracy ciągłej w porcie gdynskim“ w numerze 21/43).

KŁUB Robotniczy ZZZP przy ZPGG w Gdyni wywiesił w gablotkach stojących przed budynkiem Klubu aktualne gazetki ścienne (notatki pt. „Dlaczego“ w numerze 23/45).

ZARZĄD Główny ZZZP komunikuje, że załogi statków zagranicznych są zapraszane na występy artystyczne organizowane przez Klub Robotniczy ZZZP oraz na przedstawienia teatralne i operowe, wystawiane w teatrze „Wybrzeże“ (artykuł pt. „Chiński Związek Marynarzy uprzyjemnia pobyt polskim załogom — a co my zrobiliśmy dla załóg statków zagranicznych“ zamieszczony w numerze 21/43).

POLSKIE Linie Oceaniczne donoszą, że polecono zamawiać samochody do przewozu członków rezerwy do miejsca pracy na jeden dzień przed planowanym wyjazdem (artykuł pt. „Marynarz-Szpilka pisze do redakcji“ w numerze 22/41).



Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

O „Zakręcie Pięciu Gwiazd“ w porcie gdańskim napisałem już książkę. Ja piszę tylko list, którego treścią będzie inne miejsce naszego historycznego portu, a mianowicie miejsce obrotowe na Liniowcu w wejściu do Basenu Górniczego. Jak chodzą wśród marynarzy słuchy, szczęśliwe przebranie tego miejsca to szczyt marzeń wielu kapitanów.

Wyobraźcie sobie, Redaktorze, że stoicie na mostku kapitańskim dużego statku wchodzącego właśnie do portu gdańskiego, bądź co bądź brudnego dla żeglugi — szczególnie dużymi statkami. Stoicie na mostku, a tu obok Was jak meteor przebiega zdenerwowany kapitan z jednego skrzydła na drugie. Wychyla się raz po raz z burty, z łękiem spogląda na rufę, ztorczy w sobie tylko znanym języku i biegnie na drugą burtę.

Z miny jego widać, że ma ciężki port „do zgryzienia“, że nie jest pewien swoich ruchów. Pilot natomiast stoi spokojnie i tylko od czasu do czasu padają słowa komendy do steru.

Następuje masy ruch kołem sterowym i po chwili statek wchodzi w „Zakręcie Pięciu Gwiazd“. Napiecie nerwów kapitana wzrasta do zenitu, bo statek jest duży, a zakręt trudny i łatwo o awarię.

— Lecz piloci gdańscy ma-

ją duże doświadczenie w prze prowadzaniu statków przez trudny zakręt, tak że i tym razem poszło gładko i statek po wyjściu na prostą mija z lewej burty starą latarnię i zaczyna wytracać bieg. Ma wejść rufą do Basenu Górniczego. Dziób statku coraz wolniej przechodzi obrotownie. Dalszy manewr wykonana na kotwicy. Z mostku pada komenda: „Let go anchor“.

Nagle zamiast huku i chrzęstu spadającej kotwicy słychać krzyk i oficera, że przed dziobem jest wrak. Powstaje zamęt, bieganie, słychać strzepy podnieconych rozmów.

A wszystko przez wrak, który wykryto w czerwcu br. Na polecenie Kapitanatu Portu położenie wraku oznakowano pławami.

Gdyby to był normalny wrak — to pół biedy, ale ten wrak jest szczególny. Bo oto wyobraźcie sobie, Redaktorze, że pewnego dnia ten na ogół spokojny wrak wydłuzi się jak soliter, by potem skurczyć się do rozmiarów miniaturowej. Dziwne, prawda?

Tajemnicę tę odkryłem i dzieje się to dla tego, że jedna pława pozostaje na swej pozycji, natomiast druga skutkiem niezbyt silnego umocowania i pod wpływem prądu przesuwana się w dowolnym kierunku najchętniej ku Liniowcu i usadawia się w pobliżu środka obrotu.

Wszyscy, którzy choć raz widzieli to zjawisko, nie mogą do dzisiaj wyjść z podziwu.

Kiedy powiedzieliśmy o tym Oddział Oznakowania Nawigacyjnego, pracownicy ustalają z powrotem plany na właściwym miejscu. Wydaje mi się, że jest to tylko połowiczne rozwiązanie sprawy. Bo przecież wrak leży nadal i jakiś statek może się „natknąć“ na niego właśnie na skutek przesunięcia się pławy, ponadto wrak nie powinien znajdować się w porcie i w dodatku w miejscu bardzo ruchliwym.

Kapitanat Portu czynił starania o wydobycie go, ale jak dotychczas bezskutecznie. Nie pomagają rozmowy, pisma, telefony — Dział Inwestycji ZPGG jest bezradny. Zainteresowane w tym również Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych tłumaczy się tym, że w roku ubiegłym nie mogło dać ekip nurkowych do wydobycia przeszkody.

Mimo już sporo czasu od wykrycia wraku, zaczyna się nowy rok, ale nie nie wskazuje na to, by wrak został wydobyty (świadczą o tym fakt, że dotychczas nikt go nie zbadał).

Wszyscy biadają, wymyślają, narzekają. Pilotom mimo pozornego spokoju włosy stają dęba, a ci, do których należy usunięcie wraku, sami usuwają się w cień biurka, bo widocznie jest im tak wygodnie. Nam jednak nie jest wygodnie i żądamy od nich zajęcia się sprawą wydobycia nieszczęsnego wraku.

Składam Wam i całemu zespołowi redakcyjnemu najlepsze życzenia noworoczne.

M. mar.
JAN SZPILKA

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

„Zainteresowana“, Gdańsk — Aby otrzymywać regularnie „Ster“, winiecie punktualnie opłacić prenumeratę w najbliższym urzędzie pocztowym lub u listonosza. Wszelkie reklamacje, dotyczące nieterminowej dostawy naszego pisma, należy wnieść do odnośnej placówki pocztowej.

Wodniak, Wrocław — Interesuje Was, kto może zostać korespondentem naszego pisma. Zawiadamiamy, że korespondentem może być każdy pracownik żegluga, który pragnie poprzez swoje korespondencje i współpracę z redakcją przyczynić się do usunięcia braków i niedomagań w różnych dziedzinach naszego życia, do spopularyzowania osiągnięć i metod pracy przodujących robotników i żalag. Korespondent współpracujący z redakcją działa na własną odpowiedzialność we współpracy z organizacją partyjną, związkową, czy zakładową pracy i nie ma obowiązku przedstawiania komukolwiek do kontroli listów, które pisze do redakcji. Po napisaniu pierwszych korespondencji, prześlemy Wam do wypełnienia ankietę, potrzebną do celów ewidencyjnych. Nie powinniście się obawiać, że popełnicie, być może

błędy stylistyczne czy ortograficzne. Ważne i istotne jest to, o czym do nas napiszecie swoim codziennym językiem. Jeżeli w toku współpracy z redakcją będziecie mieli trudności, piszcie do nas, a zawsze chętnie udzielimy wskazówek i pomocy.

Z. Majewska, Tarnów — Zapytuję, czy zakład pracy ma obowiązek wliczania do czasu pracy — czas Waszego codziennego dojazdu i powrotu do miejsca zamieszkania. Wyjaśniamy, że przepisy regulujące te sprawy nie przewidują takiego obowiązku pracodawcy. Tak samo pracodawca nie ma obowiązku pokrywania kosztów codziennych dojazdów pracownika do miejsca pracy.

Studentka, Kraków — Zebrani i usystematyzowani w książce pt. „Prawda o Katyniu“ materiał, zawierający obszerny, żywo napisany komentarz do licznych faktów i dokumentów, związanych z potworną hitlerowską prowokacją, wywołaną przez imperialistów amerykańskich, pozwoli Wam na wszechstronne pogłębienie prawdy o Katyniu. Autorem tej książki jest Bolesław Wójcicki. Nabyć ją można w każdej księgarni lub placówce PPK „Ruch“.

POMYSŁ

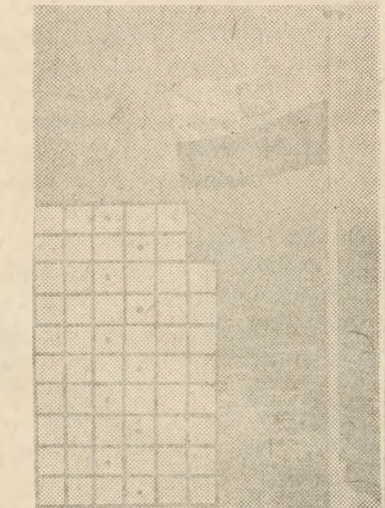
KOMBINATKA

Do figury wpisać poziomo 10 wyrazów o podanym znaczeniu. Litery w oznaczonych kratkach, czytane kolejno z góry na dół dają nowy wyraz, którego znaczenie należy określić w rozwiązaniu.

Znaczenie wyrazów: 1) duszcz z jełit kaszalota, 2) portugalska grupa wysp na Atlantyku, 3) grecki bóg morza, 4) port w Maroku nad Cieśniną Gibraltarską, 5) klama do łączenia lin lub lanchów, 6) przedłużenie masztu na wielkich statkach o wysokich masztach, 7) wyspa grecka na Morzu Śródziemnym, 8) zeka uchodząca do Morza Wschodniego Syberyjskiego, 9) ładowanie na paliwo na statkach, 10) stalowe liny, za pomocą których jest umocowany maszt do dziobu i rufy.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR 23/45
1) nawigacja, 2) anemograf, 3) kandelabr, 4) wodniaków, 5) Krasnodar, 6) lokalnymi, 7) pracownia, 8) Barcelona, 9) Astrachan.

Za dobre rozwiązanie nagrody otrzymują: 1) Stefania Kierzkowa, Gdynia, ul. Władysława IV nr 23/17, 2) Jadwiga Wilk, Sopot, ul. Stalina 818/5, 3) Henryk Wirt, Szczecin, Chrobrego 5, 4) Le-



on Głazowski, Toruń, Plastowska 7, 5) Andrzej Michałowski, Gdynia, Swietojanska 45.
Książki wysyłamy pocztą.

MARTIN YOUNG

list z Ellis Island

3)

Władze więzienne dowiedziały się, że próbuję uratować chłopca przy pomocy Paula Robesona i czym prędzej go deportowały.

Jak widzisz, Bill, problemy, z jakimi spotyka się więźniów polityczny w amerykańskim więzieniu, to nie tylko kwestia czysto fizycznych wygód i możliwości przetrwania. My, którzy byliśmy wychowywani w duchu socjalistycznego humanitaryzmu i amerykańskiej proletariackiej szlachetności, potrafimy nie zwracać nawet uwagi na to, że jesteśmy prawie zawsze głodni, że ze względów politycznych pozbawiamy się pomocy lekarskiej, że stale wala się na nas zniewagi i prześladowania. Ale to ciężko, bardzo ciężko przebywać w tym samym amerykańskim więzieniu z dziećmi.

To istna tortura patrzeć na dzieci maszerujące wraz z tobą pod strażą do stołówek i z powrotem do celi. Opiekowanie się dziećmi to przyjemność, lecz jak długo można znieść taki stan, kiedy wstaje się co noc, żeby przykryć rzucającego się we śnie chłopca i zgonić mysz skaczącą po jego łóżku. Patrzeć na ludzi chorych umysłowo i nerwowo, słuchających w jednym pokoju, trzymanych tam całymi tygodniami bez ruchu i bez świeżego powietrza, bez pomocy lekarza, psychiatry, zastrzykami morfiny jako jedynym środkiem leczniczym. To więcej niż można znieść, nie tracąc swej ludzkiej godności.

My, więźniowie polityczni wiemy, dlaczego tu jesteśmy, potrafimy zachować nasze morale i nie nie jest w stanie podważyć naszej ufności w powszechne zwycięstwo sprawy socjalizmu. Nasza godność i wierność naszym zasadom doprowadza do szalu dozorców więziennych. Czasami człowiek bezwiednie daje się opanować nastrojom i uczuciom. Na przykład w dzień, kiedy Eugeniusz ukończył szkołę, a ja nie mogłem być z nim razem i dzielić jego radości — było mi bardzo smutno i samot-

nie. Lecz wzruszenia te — znane każdemu człowiekowi — szybko mijają i wydają się w porównaniu z wielką walką o pokój i wolność i o to, żeby amerykańskiej klasie rządzącej nie udało się zrobić z małego Eugeniusza i ze wszystkich innych Eugeniuszy w Ameryce najmłodszych, rzucających bomby atomowe i bakteriologiczne na ludzi innych krajów. To, co boli tak straszliwie — to patrzeć na los innych i nie móc im pomóc.

Nigdy nie byłem w hitlerowskim obozie koncentracyjnym, nigdy nie widziałem, jak gestapowiec siłą rozłącza rodziców z ich dziećmi, żeby móc sobie w pełni zdawać sprawę, co to znaczy. Lecz właściwie nie jest mi to potrzebne — widzę teraz coś podobnego. A nawet sam to przeżywałem. Doprawdy, Bill, warto zobaczyć, jak urząd imigracyjny i amerykańskie ministerstwo sprawiedliwości zabiera człowieka, który jest już dzieckiem, któremu przez całe swe życie mieszkali i pracował w Stanach Zjednoczonych i deportuje go siłą do kraju, gdzie urodził się czterdzieści lat temu, pięćdziesiąt lat temu, lecz który teraz jest mu zupełnie obcy. Warto zobaczyć te rozdzierające sceny, kiedy brutalnie rozdzielają siłą rodziców i dzieci, mężów i żony. Okrucieństwo, nieludzkie traktowanie ofiar i niewypowiedziane nieszczęścia, towarzyszące tym scenom, nie równają się chyba tak wiele od metod ustroju hitlerowskiego. Słyszałem o ludziach, którzy popełniali samobójstwo, przycinali sobie żyły, wpadali w obłąd przed dziećmi deportacji, a co za tym idzie rozbić ich rodzin, a których wypychano jak bydło na czekające już statki amerykańskiej obrony wybrzeża.

Opiszę ci scenę, której byłem naocznym świadkiem. Człowiek, którego miano wtedy deportować, był Włochem i przyjechał do Stanów Zjednoczonych jako marynarz wiele lat temu. Ożenił się z Amerykanką i miał z nią dzieci. Wieczorem — miał być

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

Kolejarz PMH — Stal (Eiblag) 13:7

Rozegrane na ringu w Gdyni pierwsze spotkanie finałowe o mistrzostwo Wybrzeża w hoksie pomiędzy Kolejarzem PMH a Stalą Eiblag, zakończyło się przekonywującym zwycięstwem piściarzy Gdyni 13:7.

Wyniki walk: (na pierwszym miejscu zawodnicy Kolejarza). Piak zwyciężył przez dyskwalifikację Majego w II starciu. Zdrojewski pokonał na punkty Jerzego Lichonkiego. Boecker oddał Lampemu punkty na skutek nadwagi. W spotkaniu towarzyskim Lampe poddał się już w I starciu. Kankowski pokonał Dąbrowskiego przez t.k.o. w pierwszym starciu. Kosmowski przegrał z Józefem Lichonikiem przez dyskwalifikację w II starciu. Kata przegrał na punkty z Sprzyckim. Talarowski wypunktował Heinricha. Bocheny pokonał Dubikowskiego. Oskierko zremisował z Górnym. Szymański zwyciężył przez k.o. w I starciu Dobrzyńskiego.

Kolejarz (Warszawa) zdobył „Puchar Polski“

21 grudnia ub. r. kibice piłkarzy stolicy przeżyli wielki dzień, kiedy dwie warszawskie drużyny Kolejarz i CWKS walczyły w finale „Pucharu Polski“ o zaszczytną nagrodę i miano najlepszej drużyny spośród 6 tysięcy zespołów, które brały udział w rozgrywkach pucharowych.

Mecz zakończył się zwycięstwem Kolejarza 1:0 (0:0).

Nowe rekordy pływackie na basenie w Gdyni

Rozegrane na basenie Technikum Morskiego w Gdyni towarzyskie zawody pływackie pomiędzy miejscowym Kolejarzem PMH a Kolejarzem (Inowrocław) zakończyły się zwycięstwem pływaków Gdyni w stosunku 80:47. W meczu piłki wodnej wynik brzmiał 4:4.

W ramach tych zawodów znany pływak gdynski Salomon uzyskał dwa

Mecz rozpoczęli wojskowi ostrymi atakami i w pierwszej połowie uzyskali znaczną przewagę. Po przerwie już w 5 minucie nastąpiło zamieszanie podbramkowe na polu CWKS i Wesołowski lekkim strzałem ułokował piłkę w siatkę. Była to, jak się okazało, zwycięska bramka meczu, który zakończył nasz sezon piłkarski 1952 roku.

nowe rekordy okręgu gdańskiego — na 100 m. stylem grzbietowym w czasie 1:25,0 i na 100 m. stylem klas. „B“ w czasie 1:23,8.

Poza tym startujący poza konkursem zawodnik bydgoskiego Kolejarza Krize, ustanowił nowy rekord okręgu bydgoskiego na 100 m. st. klas. „B“ w czasie 1:15,8.

Zwycięstwo Polski w meczu gimnastycznym z Rumunią

Rozegrany w Szczecinie międzypaństwowy mecz gimnastyczny Polska — Rumunia zakończył się zwycięstwem reprezentacji Polski — w konkurencji kobiet 224,6:219,55, a w konkurencji męskiej 276,3:265.

Indywidualnie w konkurencjach kobiet zwyciężyła Rakoczy (Polska) — 38,6 pkt., Świerzy (Polska) — 38,5 pkt. i Perin (Rumunia) — 37,45 pkt.

W konkurencjach męskich pierwszym miejsce zajął Sobala (Polska) — 53,15 pkt., przed Pawłem Gacą (Polska) — 55 pkt., Lesińskim (Polska) — 54,80 pkt. i Orendi (Rumunia) — 54,6 pkt.

Spotkanie w Szczecinie

Redakcja „Steru“ rozwijając szeroko współpracę z Korespondentami i Czytelnikami, zorganizowała w dniu 13 grudnia ub. r. w Szczecinie spotkanie, które odbyło się pod hasłem „Ster“ — swoim Czytelnikom.

Tak jak i poprzednie, spotkanie w Szczecinie, które odbyło się w świetlicy Zarządu Okręgowego ZZZP, miało na celu jeszcze ściślej jak dotychczas zacieśnienie więzi pisma z rzeszą Czytelników. Poza tym spotkanie miało na celu umożliwienie wymiany doświadczeń z pracy i uwag między samymi Korespondentami, którzy przybyli licznie na wieczorek.

Zebrani Korespondenci, Czytelnicy i ich rodziny żywo reagowali na doświadczenia konferansjerki, której tematem były blaski i cienie, osiągnięcia i braki, zarówno PZM jak i ZPS, Żegluga na Odrze oraz Szczecińskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa. Były piętnowane na pływające do redakcji wyjaśnienia, które nie nie wyjaśniają — jednym słowem, był to wieczór ośmieszający biurokrację, kumoterstwo, formalizm.

Sądząc po roześmianych twarzach obecnych można przypuszczać, że krytyka była słuszną, trafiającą w sedno sprawy.

Wieczór upłynął w wesołym nastroju uprzyjemnianym przez orkiestrę ZPS, trio żeńskie ZPS, orkiestrę mandolinistów Zw. Zaw. Prac. Finansowych, zespół instrumentalny i kwartet Technikum Morskiego Nawigacyjnego oraz zespół artystyczny Zarządu Okręgowego ZZZP w Szczecinie.

Wszyscy wykonawcy spotkali się z bardzo serdecznym przyjęciem ze strony widzów, która nie szczędziła braw mu szając ich do powtarzania swe go repertuaru.

Ze spotkanie spełniło swe zadanie, świadczą wypowiedzi wielu obecnych, w których do minowała prośba o częstsze organizowanie podobnych spotkań.

Redakcja „Steru“ składa wszystkim zespolom, które wzięły udział w naszej imprezie serdeczne podziękowanie i życzy im dalszych osiągnięć na polu rozwijania pracy kulturalno - oświatowej na terenie Szczecina.

deportowany nazajutrz rano — dostał ostrego ataku histerii. Nasz oddział położony jest w pobliżu więziennej izby chorych. Przeniesiono go tam i zaaplikowano mu zastrzyki morfiny. Ale nie umieszczono go w izbie chorych, lecz położono na łóżku pod naszymi drzwiami. Po chwili dostał ataku szalu, dwaj dozorczy siedzieli na nim, żeby się nie rzucał. Krzyczał przez całą noc, wołając swe dzieci. Rano, gdy zbliżała się godzina deportacji, trzech-silnych dozorców zawinęło w koce jego nagie ciało i do słownie zawlekli go, jak worek, na czekający statek. Bill, i ty, i ja zetknęliśmy się nieraz z brutalnością policji, widzieliśmy krew robotników amerykańskich przelewana w walce o swe prawa. My również byliśmy nieraz ofiarami tych brutalnych metod. Lecz do śmierci nie zapomnę tej sceny deportacji, będę o niej opowiadał moim synom i mam na dzieje, że oni z kolei opowiadać będą o niej swoim dzieciom.

Albo sprawa robotnika, który urodził się w Holandii, mieszkał w Ameryce dwadzieścia siedem lat, ma żonę Amerykankę i pięcioro dzieci. Jego najstarszy syn walczy teraz w szeregach armii amerykańskiej na Korei. Siedział na Ellis Island przeszło sześć miesięcy, lecz o deportacji uprzedzono go na cztery godziny przed terminem. Nie mógł nawet pożegnać się z dziećmi. Ja jednak pożegnałem się z nim i to w okolicznościach, o których ci opowiem.

Siedziałem na połamanych krzesłach w wielkiej sali, którą zajmowało około trzystu więźniów. Jeden z nich strzygł mi włosy. Ojciec żołnierza walczącego na Korei podbiegł do mnie i mówiąc mi o mającej zaraz nastąpić deportacji, wyciągnął z

kieszeni marynarki fotografię swego syna. Wymachiwał mi przed nosem tą fotografią i krzychał na cały głos: „Napisał do swego dowódcy, generała, pisał nawet do prezydenta Truman. Błagając o odwołanie mojej deportacji, a tymczasem za parę godzin już mnie tu nie będzie. Co się stanie z moją żoną i dziećmi?“ Chciał jeszcze coś powiedzieć, ale nie mógł. Płakał i trudno było zrozumieć przerywane szlochem słowa. Nie odrywał oczu od fotografii syna, mrużąc wciąż do samo: „Mój synu, mój synu, nawet ty nie mogłeś mnie uratować“.

Ze sposobu, w jaki to mówił, można było się domyślać, że fakt, iż syn jego walczył w Korei jako żołnierz armii amerykańskiej, dawał mu absolutną pewność, że nie będzie deportowany i że wróci jakoś do swojej rodziny. Coż więcej mógł dać człowiek swej przybranej ojczyźnie, jak swego własnego syna? Czym bardziej dowiedzieć się swego prawa do obywatelstwa amerykańskiego lub przynajmniej prawa do stałego pobytu na ziemi amerykańskiej? A kiedy ta ostatnia nadzieja zawiodła, miał wrażenie, że świat wali mu się na głowę.

Dziwne było, że więźniowie, którzy podeszli usłyszawszy krzyki i płacz, nie okazywali żadnego zdziwienia ani współczucia. Jeżeli małoowało się cokolwiek na ich wymierzonych twarzach, to raczej pewna doza cynizmu i pogardy. Biedny człowiek zwrócił się więc znowu do mnie, krzyżując: „Gdzie jest wasz Jefferson, Lincoln i Roosevelt? Gdzie jest teraz wasza amerykańska klasa robotnicza?“ Może nie rozumiesz dobrze, o co mu chodziło.

(Dalszy ciąg nastąpi)



Tegoroczna zima nie poskapła śniegu miłośnikom sportów zimnych. Domy wypoczynkowe w górach coraz bardziej zaludniają się wczasowiczami. Wycieczki, saneczkarstwo i jazda na nartach dają wczasowiczom dużo zadowolenia, radości i zdrowia. Marne, wodniacy i portowcy, korzystając z wczasów zimowych

P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

Nr tel. 400-60 — Nr tel. kolejowego 13-13

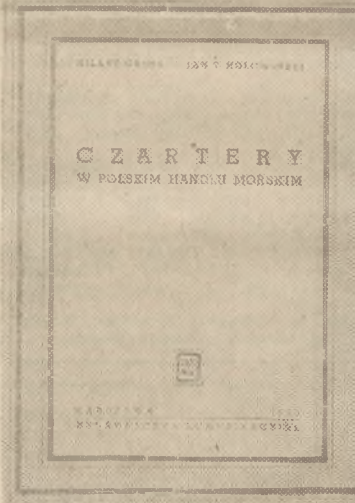
poszukują etatowych i pól etatowych redaktorów książek oraz asystentów redaktorów z zakresu:

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

Miejscę pracy Warszawa i Gdańsk.

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

Co czytać?



Wyras „czarter“ jest powszechnie używanym skrótem terminu „czarterpartia“, który oznacza pisemny dokument stwierdzający istnienie umowy o przewóz towarów w transporcie morskim. Aby uwzględnić umowę o przewóz zawiera się szereg innych umów. Tak więc przedsiębior-

stwo żeglugowe umawia się z załogą swą pracą umożliwia pracę okrętu, związek z przeładunkiem dochodzi z cie też do szeregów umów — struktura koniunacji sztauerke, wykonuje sztauerke z właścicielem urządzeń ładowczych, armatora z właścicielem przystani itd. Powstaje więc sieć w pochodnych, w wykonywaniu której rze udział spore grono pracowników morskiego, przede wszystkim przedsiębiorstw armatori i portowych (maklerskich, ekspedycyj, zespołów sztauerskich itd.); nym z głównych wykonawców tych umów o przewóz jest również tek.

Wszystkim tym pracownikom potra jest pomoc w postaci odpowiedniej ratyfikacji fahowej. Nie mieliśmy dotychczas w tym zakresie. Dopiero nie no ukazała się prawie 300-stronicowa H.GROSSA i J.T. HOLOWINSKI pt. „CZARTERY W POLSKIM HANDELU MORSKIM“, stanowiąca „wstępny, larny podręcznik o czarterach“ — i są autorzy w przedmowie, a którzy pełnią te dotkliwą lukę w naszej i we literaturze morskiej.

Wszystkim tym pracownikom potra jest pomoc w postaci odpowiedniej ratyfikacji fahowej. Nie mieliśmy dotychczas w tym zakresie. Dopiero nie no ukazała się prawie 300-stronicowa H.GROSSA i J.T. HOLOWINSKI pt. „CZARTERY W POLSKIM HANDELU MORSKIM“, stanowiąca „wstępny, larny podręcznik o czarterach“ — i są autorzy w przedmowie, a którzy pełnią te dotkliwą lukę w naszej i we literaturze morskiej.

HUMOR



— Dlaczego on taki ważny?

— Bo otrzymał upominek noworoczny od innego b. kraty.

Zdjęcia w numerze: Komorowskiego, Cellego, Zubrzyckiego, Majora, Cieślaka, Makowskiego i Stępowońskiego. — Rysunki: Zborowskiego i Kartowskiego. Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga RP — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski — Adres Redakcji i Administracji: Gdańsk, Al. Wojska Polskiego nr 13. Tel. redakcji 428-34. Prenumerata kwartalna wynosi 1 zł 50 gr, półroczna — 3 zł, roczna — 6 zł. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują wszystkie urzędy pocztowe oraz listonosze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie do listonosza; tj. do miejsca opłacenia prenumeraty. Druk. Gdańskie Zakłady Graficzne, ark. druk. 2, oddano do druku 30. XII. 52, druk ukończono 31. XII. 52. Zam. nr 3960. W-3-27001