

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3

1-15 MARCA 1953

NR 5 (51)

PRZED KRAJOWYM ZJAZDEM ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Akcja sprawozdawczo - wyborcza w dotowych organizacjach związkowych ZPPZ została zakończona. Przeprowadzone również zostały konferencje okręgowe. Stoimy obecnie w przededniu Krajowego Zjazdu ZPPZ.

Wszyscy wiemy, że ograniczenie roli zjazdu wyłącznie do formalnego dokonania wyboru nowych władz byłoby niesłusznym. Zadaniem oczekującego nas zjazdu jest uzbrojenie nowych władz, daniem im wytycznych do pracy, podsumowanie osiągnięć i ujawnienie błędów jakie popełniono w poprzednim okresie. O tym czy zjazd spełni to zadanie zależy od faktu, w jakim stopniu delegaci potrafili pokazać konkretne problemy terenu, upowszechnić pozytywne doświadczenia, ujawnić trudności i błędy, ocenić pomoc, jaką otrzymują od zwierzchnich instancji związkowych i jaką chciałby ją widzieć.

Co bowiem nurtuje w pracy ZPPZ? Jakże błędy dają się zaobserwować. Na co przede wszystkim należałoby zwrócić uwagę?

Mówi o tym w pewnej części poniżej zamieszczony artykuł, który przyswoić winni sobie wszyscy udający się na zjazd delegaci, pogłębiając go o przykłady z własnego terenu i rozszerzając. Odbite zebrania sprawozdawczo - wyborcze wskazywały na szereg bardzo istotnych braków w pracy organizacji związkowych. Sytuacja, którą kampania z całą jaskrawością potwierdziła, wskazuje na konieczność dokonania rewizji dotychczasowego stylu pracy.

Na wszystkich prawie konferencjach, zjazdach, zebraniach, organizowanych w ciągu ubiegłego roku, spotykaliśmy się ze stałą krytyką pracy związku. Związek krytykowali wszyscy: szeregowi członkowie związku, działacze administracyjni i polityczni, i co najniebezpieczniejsze — często za jedne i te same błędy.

Od dawna mówi się o tym, że związek słabo kieruje pracą aktywną związkowego. Że słabo oddziaływa na masy, że zbyt ma-

ło zajmuje się ruchem społecznym, że słabo kontroluje ich wykonanie. Nie trzeba chyba długo przekonywać, jak dalece szkodliwa jest tego rodzaju praktyka. Prowadzi ona do obniżenia dyscypliny związkuwej, podważa autorytet związku i wpływa w rezultacie na obniżenie jego siły oddziaływania.

Gdzie leżą przyczyny tego stanu rzeczy?

Nasze władze związkowe, a w tej liczbie Zarządy Okręgowe i Zarząd Główny, nie były wolne od choroby biurokratyzmu. Słabo powiązane z masami instancje związkowe nie zawsze reago-

wały na sygnały dochodzące z terenu, nie interweniowały. Znamy liczne wypadki wydawania przez Zarząd Główny i Zarządy Okręgowe całego szeregu instrukcji, zarządzeń, uchwał, które w terenie nie były wykonywane albo, które wykonywano w minimalnej części.

W wielu wypadkach władze związkowe ograniczały swoją rolę do przesyłania w dół nastawień otrzymywanych z góry, nie podejmując żadnych prób organizacyjnego zabezpieczenia ich wykonania, dostosowania ich do potrzeb i specyfiki terenu i nie kontrolując ich wykonania. Nie trzeba chyba długo przekonywać, jak dalece szkodliwa jest tego rodzaju praktyka. Prowadzi ona do obniżenia dyscypliny związkuwej, podważa autorytet związku i wpływa w rezultacie na obniżenie jego siły oddziaływania.

Towarzysz Bierut na VII Plenum KC PZPR przestrzegł przed takim właśnie stylem pracy kierownictwa, przed zastępowaniem kierownictwa „wymachiwaniem kłosa”. Z nauk VII Plenum KC PZPR nasi działacze związkowi winni wyciągnąć pełne wnioski.

Niezbędnym warunkiem zapewnienia nam masami związkowymi przez instancje jest pełne uruchomienie wszystkich pośrednich ogólnych, otoczenie należyta opieką mężów zaufania, delegatów kulturalno-oświatowych, socjalno-bytowych i całego dobowego aktywności związku.

Dotychczasowy przebieg kampanii wyborczej z całą jaskrawo-

ścią wykazał, że jak poważnych niedociągnięć dopuściliśmy w tej dziedzinie. Fakt, że w tegorocznych wyborach w podstawowych ośrodkach pracy związkowej do władz weszło tylko 23,6 proc. towarzyszy, którzy sprawowali te funkcje w ubiegłym roku, najpóźniej potwierdza przedstawiony stan. Trudno przypuszczać, żeby tak wielki procent wybranych w roku ubiegłym aktywistów stanowią ludzie faktycznie żyli, żeby masom omyliły się co do tak wielkiej ilości ludzi. Wiemy, że nawet najlepszy człowiek pozostawiony bez opieki i pomocy, którym się nie kieruje i którego się nie kontroluje, może łatwo zapaść się. I tak się stało w wielu wypadkach z tymi towarzyszami. Po prostu „wykruszyli się” bo nie kierowano nimi, bo pozostawiono ich samych, bo nie waleczono o ich autorytet.

(Dokończenie na str. 2)

W DNIU ŚWIĘTA KOBIET

znaczeń, do zajmowania stanowisk, a więc różne formy opieki nad matką i dzieckiem, żłobki i przedszkola, zapewniające spokojną pracę przy warsztacie bez obawy o dziecko, rozbudowa zakładów usługowych i zbiorowego żywienia, odciążających kobiety od absorbujących zajęć domowych.

Jaki był los kobiety w warunkach państwa kapitalistycznego, na jakie szłyby była narażona, gdy usiłowała zdobyć zawód, kwalifikacje lub tylko zarobek na utrzymanie rodziny — mówiła o tym jedna z przodujących, a obecnie awansowanych do prac społecznych spawaczek stoczniowych tow. Baranowska w swojej „odpowiedzi p. Andrzejewskiej” jej protektorem z radia Rzym...

...poszłam na służbę, nianczył obce, pańskie dzieci. Poszłam do pracy od świtu do późnej nocy. Dostałam za to 5 zł miesięcznie i wikt: 2 kawalki suchego chleba i masła na czubek noża... Kiedy miałam 16 lat, pani oświadczyła, że jestem już dorosła i mogę zająć się sama całym gospodarstwem. Taki był mój awans... Tak pisała kobieta, która w Polsce Ludowej zdobyła zawód,

możność samodzielnego utrzymania rodziny, wyróżnienia za ofiarę na pracę, awans, który przyszedł wraz z uznaniem i szacunkiem ogółu towarzyszy pracy w zakładzie. Tak może mówić o sobie dziś wiele kobiet, które bez obawy o swoje jutro i jutro swoich dzieci pracują na różnych, odpowiedzialnych stanowiskach i widzą przed sobą radosną przyszłość.

I nic dziwnego więc, że kobiety polskie dumne z praw, które zapewniło im państwo ludowe, dumne ze swych osiągnięć, które wnoszą w każdym dniu swej pracy w dorobek klasy robotniczej, wychowują swe dzieci w poczuciu głębokiej miłości do Ojczyzny. I nic dziwnego, że w przeddzień radosnego święta, święta Międzynarodowej Solidarności Kobiet, robotnice i pracownice umysłowe zobowiązują się wznieść swe wysiłki, by podnieść ilość i jakość produkcji, by pomóc do przedawnionego wykonania planów IV roku Sześcioletki. Kobiety przyrzekają w swych zobowiązaniach jeszcze uścisnąć dotychczas realizować swe zadania, jeszcze aktywniej włączyć się do walki o plan, naszego życia.

OSZCZĘDZAMY WĘGIEL I SMARY

W odpowiedzi na apel Pierwszego pałacu ze statku „KIELCE” — IGNACY KRUSZONA, TADEUSZ NOWAK, CZESŁAW BRASZKA, HENRYK GRUSZKA i RYSZARD KUPCZYK postanowili zaoszczędzić w br. 180 ton węgla.

Oszczędności te osiągną m. in. poprzez: równomierne narzucanie węgla w paleniskach, zmniejszenie używania górnych ciągów, podcinanie szlaki przy zmniejszonym ciśnieniu powietrza sztucznego ciągu oraz przez zużywanie niedopalonego węgla z popiołu do opalania kotłów.

Do dnia 10 lutego br. zaoszczędzili już około 20 ton węgla. Cenną pomocą służył pałaczom starszy mechanik WŁADYSŁAW KOWTUN zapozna-

jąc ich z nowymi metodami pracy.

Za przykładem pałaczy z „KIELCE” poszły załogi maszynowe „WROCLAW”, „POZNAN” i „NYSA”.

Pałacze z „Wroclawia” JAN PIOTROWICZ, BR. GRZENIA, JAN JEŻ i BOLESŁAW BARANOWSKI zobowiązali się zaoszczędzić do 1 lipca br. 60 ton węgla, natomiast załoga maszynowa „POZNANIA” — JAN KORKUĆ, MIECZYSLAW CHIEJNOWICZ i HENRYK LUZOR postanowili na zleceniu załogowym do końca drugiego kwartału zaoszczędzić 20 ton węgla.

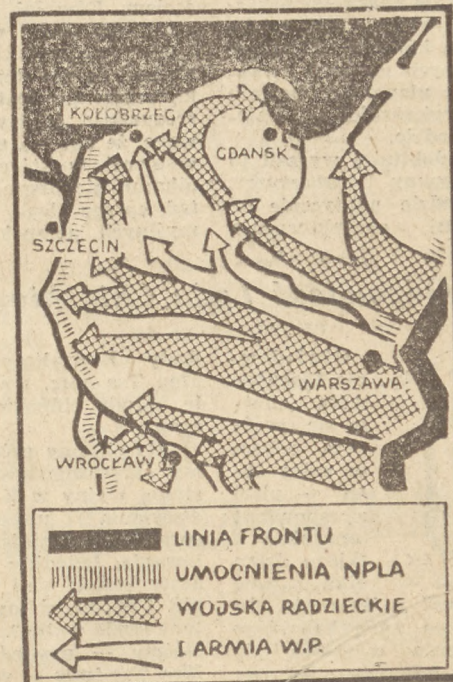
Niemniej cenne zobowiązania podjęli MIECZYSLAW RYŃKOWSKI — motorzysta, LEON ZAWALSKI — asystent maszynowy i JÓZEF SIKORA — i mechanik ze statku „Nysa”. Postanowili oni zaoszczędzić do końca br. 30 ton ropy oraz 300 kg oliwy maszynowej, wzywając jednocześnie załogi motorowców „DUNAJEC”, „SAN” i „PILICA” do podejmowania podobnych zobowiązań.

MIECZYSLAW PTASZYŃSKI
Korespondent

TELEGRAM Z MORZA

Załoga motorowca „Lechistan” wezwiała załogę obojętnego statku „Lewanta” do współzawodniczenia o skrócenie czasu trwania remontów kapitalnych w bieżącym roku, przez podejmowanie zobowiązań: w zakresie samoremontów, socjalistycznej opieki nad sprzętem, podnoszenia dyscypliny pracy oraz przez prowadzenie tygodniowych narad produkcyjnych ze stoczniowcami.

Załoga „Lewanta” przyjęła to wezwanie.



O SIEM LAT MIAŁO OD CHWILI WYZWOLENIA NASZEGO WYBRZEŻA. ŻOŁNIERZ LUDOWO-BOHATERSKIEJ ARMII RADZIECKIEJ W ZWYCIĘSKICH WALKACH Z HITLEROWCAMI NIÓSŁ WOJNOŚĆ POLSKIM WSIOM, MIASTOM I PORTOM — ODDAJĄC WE WŁADZĘ NARODU POLSKIEGO SZESZROKI, PRZESZŁO 500 KILOMETROWY DOSTĘP DO MORZA.

WOJSKAMI, KTÓRE WYZWOLIŁY NASZE WYBRZEŻE DOWODZIŁ — SYN ROBOTNICZEJ WARSZAWY MARSZAŁEK KONSTANTY ROKOSSOWSKI.

OFENSYWA WOLNOŚCI — ROZPOCZĘTA PAMIĘTNEGO 12 STYCZNIA 1945 R. PRZYNIOSŁA CAŁKOWITE WYZWOLENIE NASZEMU KRAJOWI, AŻ PO ODRE, NYŚ I BALTIC.

DZIŚ WYBRZEŻE TĘPI NOWYM ŻYCIEM. PRACĄ SVOJĄ WCIELAMY W CZYN DUMNE WEZWANIE TOWARZYSZA BIERUTA, ABY ZJEDNOCZYWSZY WSZYSTKIE SIŁY NARODU UCZYNIĆ Z POLSKI KRAJ WYSOKO UPROMYSŁOWIONY KRAJ ŻELAZA, BETONU I STALI, KRAJ ŻEGLUGI MORSKIEJ I PORTÓW ŚWIATOWYCH.



...Ob. ob. Wilczyńska, Furmanowska, Gumińska, Jadwiszczak, Kwiatkowska i inne ukończyły 11 brygad portowych w Gdyni. Tych kilka zdań zostało wydrukowanych w I Wydziale Przeladunkowym portu gdynińskiego i rozpoczęły samodzielną obsługę urządzeń przeładunkowych.

...Ob. ob. Bańkowska i Hajduł pracują na jednostce portowej „Pilot 23” w Gdańsku i suniennie wywiązują się ze swych obowiązków.

...Ob. Sabina Brzost została kierowcą wózka elektrycznego w porcie gdynińskim. Jej wózek znajduje się w stanie stałej gotowości technicznej.

...Brygady przeładunkowe nr 1 i 3, w skład których wchodziły wyłącznie kobiety, rozpoczęły nową formę współzawodniczenia

Przegląd WYDARZEŃ



„Zastanów się jeszcze Ike”. — Takim tytułem zaopatrzyła angielska gazeta „Sunday Pictorial” artykuł, komentujący ostatnie oświadczenie prezydenta St. Zjednoczonych Eisenhowera w sprawie Formozy i rozszerzenia pomocy wojskowej dla Czang Kajszyka.

Niepokój bijący z tego tytułu jest o tyle charakterystyczny, że wyraża on stanowisko rządzących kół brytyjskich, za niepokojonych nowymi awanturniczymi planami imperialistów amerykańskich na Dalekim Wschodzie.

Jeszcze dobitniej wyraził to konserwatywny „Observer”, pisząc: „ludzie politycznie uświadomieni charakteryzują

decyzję Eisenhowera w sprawie Formozy jako nieudaną i nieobliczalnie agresywną”.

Czego wyrazem są te głosy burzliwej prasy angielskiej? Są one wyrazem narastających sprzeczności między Anglią i St. Zjednoczonymi, które dążą do zajęcia angielskich pozycji gospodarczych i politycznych zarówno w Azji, jak i na innych kontynentach.

Nie tylko zresztą w Anglii spotkała się decyzja Eisenhowera z nieprzychylnym przyjęciem. Również i inne państwa wchodzące w skład tzw. „paktu atlantyckiego” odniosły się do tej decyzji z wielką rezerwą. Jest to zresztą zrozumiałe, jeśli wziąć pod uwagę, że agresja amerykańska w Korei, w której są uczestnikami, nie przyniosła im dotąd, oprócz klęsk, żadnych pomyslnych perspektyw.

Odpowiedź Ludu Chińskiego



Oświadczenie Eisenhowera „odbiło się groźnym echem w całej Azji” — pisał korespondent amerykańskiego dziennika „New York Times” z Bombaju. Za słowami tego amerykańskiego korespondenta wyczuwa się wzmożoną falę nienawiści mas ludowych krajów kolonialnych i zależnych przeciwko imperializmowi amerykańskiemu, dążącemu do rozszerzenia agresji.

Godną odpowiedź na amerykańskie prowokacje i próby nowych awantur przeciwko Chinom Ludowym dał naród chiński.

Przemawiając na IV Sesji Ogólnochińskiego Komitetu

Rady Konsultatywnej Chin Mao Tse-tung, wyrażając wolę narodu chińskiego, oświadczył:

„My chcemy pokoju... Chcemy natychmiastowego zaprzestania wojny w Korei i pozostawienia nierozwiązanych spraw do późniejszego uregulowania. Jednakże imperializm amerykański woli tego nie robić. Cóż będziemy więc kontynuowali walkę”. Gotowi jesteśmy — powiedział dalej Mao Tse-tung — walczyć z imperializmem amerykańskim „dopóty, dopóki nie ustąpi, do póki naród chiński i naród koreański nie odniesie całkowitego zwycięstwa”.

Tak odpowiada naród milujący swą wolność, naród, który pod przewodnictwem Komunistycznej Partii Chin i jej przewodniczącym Mao Tse-tunga buduje nowe życie bez feudałów, bez kapitalistycznych rekinów, bez imperialistów.

Groźby ekonomów amerykańskich monopolu



Podczas, gdy na Dalekim Wschodzie imperia listy amerykańscy próbuje znowu zbrodni, czyni awanturami wojennymi zmusić do uległości i pod porządkowania sobie narody Azji, to w Europie zachodniej usiłują osiągnąć ten sam cel przez postawienie na straży swoich monopolistycznych interesów hitlerowskiego Wehrmachtu w ramach tzw. „armii europejskiej”.

Nacisk opinii społecznej, walka mas pracujących przeciwko amerykańskiemu planowi „Drang nach Osten”, walka przeciwko militarystyce i faszyzacji jest tak silna, że układ o „armii europejskiej” w

ramach „wspólnoty europejskiej” nie został dotychczas ratyfikowany, ani w Bonn, ani w Paryżu.

Zdenerwowany sekretarz stanu Dulles przyjechał do Europy i jak obszarnczy ekonom zagroził rządowi atlantyckim represjami natury finansowej. Ale groźby jego zarówno w Paryżu, jak i w Londynie nie odniosły skutku. Parlament francuski, pod naciskiem wzbudzonej opinii społeczeństwa nie ratyfikował dotychczas układu, mimo służącego stanowiska rządu Maye-ra w stosunku do żądań amerykańskich. Nie pomogły nawet „dodatkowe protokoły”, przy pomocy których rząd francuski usiłował nadać pozorów pewnej samodzielności Francji w ramach „wspólnoty europejskiej”.

Gorące przyjęcie i chłodne pożegnanie



W tej sytuacji premier rządu francuskiego Mayer, min. spraw zagranicznych Bidault i inni ministrowie udali się do Londynu.

by wyzwać u rządu angielskiego „gwarancję” dla Francji. Chodziło o to, jak pisał paryski „Ce Soir”, aby uzyskać jakiś gest od Anglii, który pozwoliłby rządowi francuskiemu na stwierdzenie, że Francja nie zostanie sam na sam z Wehrmachtem w ra-

mach tej „wspólnoty europejskiej”.

Delegacja francuska spotkała się w Londynie z gorącym przyjęciem, ale niemniej chłodno została pożegnana. Rząd angielski odmówił jakiegokolwiek „gwarancji”, jakiegokolwiek gestu, mogącego ułatwić sytuację rządu francuskiego.

Stanowisko rządu angielskiego wobec Francji, jeśli zwrócić się pod uwagę wzrost burzliwości anglo-amerykańskich, które są wynikiem amerykańskiej polityki podważania i usuwania wpływów angielskich w Europie Zachodniej.

Znamienna data



Prości ludzie całego świata otucha w swej walce przeciwko agresywnemu knożeniu imperializmu w pokojowej polityce Związku Radzieckiego. Toteż wraz z narodami Wielkiego Kraju Rad gorąco witali 35 rocznicę powstania Armii Ra-

dzieckiej armii wyzwolicielki, armii, stojącej na straży pokoju światowego.

Wraz z całą postepową ludzkością naród polski pozdrawia bohaterką Armii Radzieckiej i śle najgorętsze uczucia miłości i przywiązania do najbliższego Przyjaciela Narodu Polskiego, organizatora zwycięstw Armii Radzieckiej — do Wielkiego Stalina.

Przed Krajowym Zjazdem Związku Zawodowego Prac. Żeglugi

(Dalszy ciąg art. ze str. 1)

Jako główne zadanie przed nami w tym czasie wysuwa się konieczność mocniejszego powiązania się z masami związkowymi, wzbogacenia i udoskonalenia form oddziaływania na masę i lepszej ich mobilizacji wokół zadań produkcyjnych, podniesienia stylu kierowania masami związkowymi. Dla pomyslniejszej realizacji wszystkich tych zadań decydujące znaczenie posiada zapewnienie należytej opieki, właściwego, operatywnego kierownictwa aktywnym, przede wszystkim tysiącami rzeszami aktywistów, sprawujących na najniższym szczeblu odpowiedzialne funkcje związkowe, uczynienie z grupy faktycznego ośrodka pracy związkowej. Zadanie to należy tym mocniej podkreślić, że wiele naszych zarządów okręgowych w dalszym ciągu brnie w starych błędach, że już od samego początku z nieczym nieuzasadnioną bez troską tolerowało fakty nie objęcia poważnej części nowo-wybranych aktywistów przewidzianym dla nich szkoleniem.

STOSUNEK ADMINISTRACJI I ORGANIZACJI PARTIJNYCH DO ZWIĄZKÓW

Bylibyśmy w błędzie, gdybyśmy przyczyny wszystkiego, co jest złe w pracy związku, przypisywali wyłącznie błędom popełnionym przez władze związkowe. Wiele naszych działaczy ad ministracyjnych, kierowników, dyrektorów itp. nie interesuje się pracą związku. Odnosi się wrażenie, że szereg towarzyszy z tej grupy nie docenia i nie rozumie wagi związku, pomocy, jaką może udzielić im dobrze pracujący aktyw związkowy w mobilizacji pracowników żeglugi wokół zadań stojących przed przedsiębiorstwem czy statkiem, w wykonywaniu rezerw, w walce z trudnościami.

Dlatego też towarzysze ci nie biją się o usprawnienie pracy związku, o autorytet władz związkowych, nie działają wspólnie i poprzez związek, ale często króć równoległe do związku.

Niektórzy nasi działacze gospodarczy oderwali się od związku, nie widzą związku. Taki np. kierownik sekcji transportowej w PLO Cybulski od 2 lat zalega z opłacaniem składek związkowych.

Często słyszymy argumenty, że związek jest słaby, że nie jest w stanie rozwiązać takiej czy innej trudności i dlatego rzekomo dla dobra sprawy, celowym jest poinformowanie związku, zrobienie roboty za niego. Argumenty te są oczywiście nieusadne.

Pokrywanie tego rzeczywistego stanu przez niektórych towarzyszy głośno i często szumnymi tyradami na cześć związku, przyróżnia, deklaracje i formalna samokrytyka, nie znajdujące poparcia w praktyce, oczywiście w niczym nie mogą zmieniać tego stanu rzeczy. Trzeba, aby odpowiedź zialni towarzysze z administracji zrozumieli w pełni rolę związku, aby pomagali stale rozbudować i umacniać związek, aby pomagali mu w pracy, jak to czyni np. dyrektor PLO tow. Szynarski lub kapitan statku „Jarosław Dąbrowski” tow. Oskar Priefer.

Wiele nasz. i organizacji partyjnych nie kieruje należycie organizacjami związkowymi na terenie swoich okręgów pracy. Niektórzy towarzysze sekretarze nie rozumieją, że kierownictwo polityczne organizacja związkowa jest obowiązkiem organizacji partyjnych, wynikającym z podstawowych, organizacyjnych założeń naszej partii. Jakże często wśród wielu ludzi skarżących się na związek znajdują się członkowie instancji partyjnych. Jakże często jeszcze, na przykład na statkach P.M.H., sekretarze podstawowych organizacji partyjnych mówią o oderwaniu się od „nich” związku i o jego słabej pracy jako o zjawiskach niezależnych od siebie. Niektórzy odpowiedzialni towarzysze nie doceniają znaczenia kadr związkowych. Nie troszczą się o to, by do władz związkowych weszli najlepsi robotnicy i pracownicy. Likwidacja tych przejawów bez troski w odniesieniu do kadr związkowych

jest — wobec trwania w dalszym ciągu kampanii wyborczej — szczególnie pilnym zadaniem.

Kluczem dla usprawnienia całokształtu pracy związku jest przede wszystkim ul. pszenie partyjnego kierownictwa związkiem.

GŁOŚCZYĆ LEPSZĄ OPIEKĄ RUCH WSPÓŁZAWODNICZWA

Na spotkaniu z aktywnym partyjnym i gospodarczym przemysłu węglowego w Katowicach w dniu 30 stycznia br. Prezes Rady Ministrów Bolesław Bierut wskazał na dwie niebezpieczne tendencje. Pierwsza — to „czysta polityka”, li oderwanie się od produkcji, od potrzeb zakładu i robotników; druga — to odwrotnie „czysta produkcja”, czyli czysty praktycyzm, nie widzący perspektyw oderwania się od ideologii i ogólnych zadań społecznych.

Te nauki wielkiego Budowniczego Polski Ludowej musimy w całej pełni odnieść do siebie. Główną cechą całej naszej pracy musi być umiętność, nierozdzielne łącznie roboty politycznej i wychow. czej z konkretnymi zagadnieniami produkcji, z

codzienną walką o wykonawstwo planów.

Podstawową formą mobilizacji mas wokół zadań produkcyjnych jest ruch współzawodnictwa i zobowiązań produkcyjnych. I dlatego zagadnienia te muszą nieustannie pozostawać w centrum uwagi wszystkich naszych organizacji związkowych.

Na pozór na tym odcinku sytuacja przedstawia się dobrze. We współzawodnictwie bierze udział znaczna większość naszych załóg — zobowiązania podejmowane są masowo, cyfry określające wartości zobowiązań są imponujące. W praktyce jednak mimo tej pomyslniejszej sytuacji, znane są nam przecież poważne zlekoczenia w wykonaniu planów przedsiębiorstw naszego resortu, poważne braki i niedomagania.

Ten pozór paradoksu nie może na dalszą metę pozostać niewyjaśniony. Mamy sobie bez reszty powiedzieć, dlaczego u nas niekiedy jest źle, skoro wszystko przebiega tak dobrze.

Powody tego dziwnego stanu tkwią znowu przede wszystkim w słabym kierownictwie.

Istotnie zobowiązań podejmuje się u nas dużo. Marynarze, wodniacy, portownicy gorąco kochają Polskę Ludową, nie szczędzą serdecznych wysiłków dla realizacji dumnych założeń postawionych przed narodem w Programie Frontu Narodowego. Programie rozkwitu i umocnienia Polski, nie szczędzą sił w walce o utrwalenie pokoju światowego. Tym uczuciom dają wyraz w podejmowaniu zobowiązań produkcyjnych, w twardej walce o ich wykonanie. Wysiłek naszych załóg — zobowiązania produkcyjne są też głównym źródłem wszystkich naszych sukcesów.

Cechą jednak szczególną całego tego ruchu u nas jest jego żywiołowość. Słabo prowadzona jest praca organizacyjna, która by nadała zobowiązaniom właściwy kierunek, która by miała na celu pomoc dla robotnika w trakcie wykonywania zobowiązań i kontrole wykonawstwa. Oczywiście zadania te spoczywają na związku. Ale nigdzie indziej tak wyraźnie jak tu, nie ma się niewłaściwy stosunek administracji do związku. Brak współpracy między kierownictwem zakładów, a związkiem jest jednym z poważnych powodów tego, że nie wszystkie zobowiązania są skierowane na główne, decydujące o wykonaniu planu zagadnienia, na najbardziej zagrożone odcinki. Wysiłek ludzki niejednokrotnie idzie na marne, albo w lepszym wypadku, daje daleko nieproporcjonalne do wkładu wyniki.

Nasz aktyw związkowy nie potrafi jeszcze w dostatecznej mierze organizować kontroli użyteczności i realizacji zobowiązań. Musimy nauczyć się, aby zobowiązania podejmowane były jawnie na grupie związkowej, aby wykonanie ich oceniane było przez grupę.

Musimy także lepiej nauczyć się popularyzować ruch współzawodnictwa. Mamy jeszcze takie wypadki, że metody dzięki którym poszczególne załogi uzyskiwały poważy sukcesy, nie są znane pozostałym. Nie upowszechniono np. metod pracy przydujących załazy naszej floty handlowej, ruch rustanowski nie objął jeszcze wszystkich jednostek pływających żeglugi śródlądowej, zwłaszcza na Wiśle. Metody i usprawnienia wprowadzone przez naszych przodujących ludzi muszą stać się własnością wszystkich pracowników. Zapewnić to może tylko przemysłowa, zorganizowana praca administracji i związku.

Zerwać należy także z dotychczasową ogólnikową analizą ruchu współzawodnictwa, operowaniem przeciętnymi, oderwanymi od rzeczywistości, które niejednokrotnie zniekształcają faktyczny stan. Ocena współzawodnictwa musi być oparta przede wszystkim o to, w jakim stopniu pomaga ono w wykonaniu i przekraczaniu planu, jak wpływa na wzrost produkcji i usprawnianie procesów produkcyjnych, jak pomaga w podnoszeniu oszczędności, jak podnosi stan techniczny maszyn i urządzeń, jak w ogniu współzawodnictwa wykują się i rosną nasze kadry.

Usprawnienie kierownictwa, gruntowniejsza analiza ruchu współzawodnictwa, lepsza popularyzacja pozwolą uniknąć karygodnych przejawów, gdzie patriotyczny wysiłek marynarza i robotnika szedł na marne, pomaga w walce o stałe podciąganie wszystkich załóg do poziomu przodujących.

Delegaci na Zjazd winni przygotować gruntownie przygotowanie. Zadaniem ich jest poinformowanie zjazdu o przodujących metodach pracy związkowej, o jej braku i bolączkach, o podstawowych zagadnieniach nurtujących wśród związkowców w terenie i postawienie konkretnych wniosków do usprawnienia naszej pracy. Instancje związkowe winny zapewnić delegatom w tym zakresie jak najdalej idącą pomoc.

Podniesienie stylu kierownictwa, lepsza opieka nad aktywnymi, właściwy stosunek administracji do związku, oto warunki decydujące w poważnym stopniu o wykonaniu zadań postawionych przez XI Plenum CRZZ, — twierdzą przodownicy naszych organizacji związkowych w walce o pomyslną realizację zadań IV roku Planu 6-letniego w przedsiębiorstwach resortu żeglugi.

XI PLENUM CRZZ WYTŁACZYŁO ZADANIA ZWIĄZKOWCÓW

W dniu 17 i 18 bm. obradowało w Warszawie XI Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych. Plenum omówiło zadania stojące przed związkami zawodowymi w czwartym roku Planu 6-letniego i ustaliło drogi do ich realizacji.

„Weszliśmy w nowy rok naszego planu wzbogaceni doświadczeniami kampanii sprawozdawczo-wyborczej w grupach związkowych i radach zakładowych”.

Stoimy przed okręgowymi konferencjami sprawozdawczo-wyborczymi i Krajowym Zjazdem Zarządów Głównych, podczas których dokonamy gruntownej oceny naszej pracy, wysłuchamy krytyki mas członkowskich i ustalimy szczegółowe zadania dla każdej dziedziny naszej pracy.

Stoimy przed III Kongresem Związków Zawodowych, na który musimy przysiąc z naszymi dorobkami pracy nad budowaniem Polski socjalistycznej i dokonać oceny, w jakim stopniu potrafiliśmy realizować wskazania naszej Partii w przekazywaniu jej linii politycznej do mas związkowych.

Te wielkie, czekające nas kampanie powinny zmobilizować naszą aktywność w realizacji zadań 4 roku Planu 6-letniego — powiedział m. in. w swym referacie przewodniczący Centralnej Rady Związków Zawodowych, tow. Wiktor Kłosiński.

Nad referatem wywijała się żwawa dyskusja. Aktywiści związkowi, zabierając głos mówili o osiągnięciach, analizowali trudności i błędy w pracy poszczególnych związków zawodowych i ich ogółu.

Najwięcej uwagi poświęcono współzawodnictwu pracy i wpływowi tego ruchu na wykonanie planów produkcyjnych. Na tym odcinku pracy popełniono wiele niedociągnięć. Aktywiści związkowi niejednokrotnie nie potrafili sprostać zadaniom organizowania współzawodnictwa i kierowania tym ruchem. Nie umiano też znaleźć drogę pracy masowo-politycznej z codziennymi zadaniami produkcyjnymi. Dyskusjanci podawali przykłady świadczące o kampanijności tego ruchu w ub. r.

Wnioski wyciągnięte przez nich przyczyniają się niewątpliwie do zmiany tego stanu rzeczy. Związki zawodowe muszą jako naczelną zadanie traktować sprawę takiej organizacji swej pracy, aby utrzymać na codzień pełną mobilizację wszystkich pracowników zakładu. Dlatego też niezmierznie ważną sprawą jest polepszenie pracy masowo-politycznej z załogami ze szczególnym uwzględnieniem grup związkowych.

Uczestnicy Plenum przytaczając głosy aktywistów robotniczych z wielu zakładów pracy

mocno krytykowali niejednokrotnie niesłuszne zasady wyznaczania i przyznawania odznak. Wskazywali, że przyznawanie dyplomów i odznak „przodownika pracy” należy oprzeć na uzyskiwaniu wyników wyższych od przeciętnych osiąganych przez dany zakład czy oddział produkcyjny.

Drugim ważnym zagadnieniem omawianym w dyskusji, była praca związków zawodowych na odcinku opieki socjalno-bytowej. Podkreślano szczególnie mocno, że walka o wykonanie planu powinna być ściśle powiązana z troską o człowieka — wykonawcę planu.

Dyskusjanci wskazywali na konieczność zwiększenia troski i dbałości aktywistów związkowych o bezpieczeństwo i ochronę pracy, przede wszystkim przez przeszkalanie w tym zakresie nowoprzyjętych robotników.

Wiele uwagi poświęcono sprawie dyscypliny pracy. Mówcy podkreślali tu niedostateczną jeszcze dbałość ogólną związkowych i konieczność zaostreżenia czujności. Wskazywali, że zaostreżenie czujności, to walka z awaryjami i wypadkami, to ochrona tajemnic państwowych, to walka z wrogą plotką, tepieniem ga piosłwa i niefrasobliwością.

Zwracano także uwagę na konieczność zwiększenia troski o młodzież pracującą. Otorzenie prawdziwej opieki młodzieżowych przodowników pracy, dopomagania im na każdym odcinku pracy, tak zawodowej jak i społecznej.

W zakończeniu obrad uczestnicy Plenum przyjęli uchwałę zatwierdzającą referat przewodniczącego CRZZ Wiktora Kłosińskiego jako wytyczne dla szeregów działania.

Druga z kolei przyjęta uchwała brzmiała: „XI Plenum CRZZ, w związku z upływem kadencji CRZZ postanawia zwołać III Kongres Związków Zawodowych w trzecim kwartale 1953 r. Plenum upoważnia Sekretariat do ustalenia dokładnej daty Kongresu, jak również liczby delegatów i zaproszonych gości”.

W dniu 23 bieżącego br. odbyło się Plenum Zarządu Głównego ZZPZ, poświęcone omówieniu stałych przedmiotów nowych, poważnych zadań w realizacji czwartego roku Planu 6-letniego w resortie żeglugi. Zarówno w referacie, jak i w dyskusji, kierownik nie wytycznymi XI Plenum CRZZ których przeniesienie do wszystkich ogniw związkowych jest najbliższym i najpoważniejszym zadaniem aktywistów związkowych.

(Sprawozdanie z obrad zamieszczamy w następnym numerze).

Wzorowa brygada młodzieżowa

JAK BRYGADA IM. KIM IR - SENA WALCZY O PLAN

Spośród młodzieżowych brygad portu szczecińskiego doskonałe wyniki w pracy osiągała młodzież sztaury z B. P. „Starówka”. W rejonie tym przoduje młodzieżowa brygada im. Kim Ir-sena zorganizowana z początku 1950 r. przez znanego przodownika — brygadzie Jana Brychecha. W chwili obecnej grupowym brygady jest Izidor Migas. Z zapalem i ofiarnością pracują młodzieżowcy „Starówki” i z każdym kwartałem osiągają coraz lepsze wyniki pracy.

— Na przestrzeni całego ubiegłego roku sztaury z brygady im. Kim Ir-sena stale podnosiły wydajność pracy — oświadcza tow. Edmund Pawlik, referent współzawodnictwa rejonu. Na dowód przedkłada kwartalne analizy osiągnięć brygady. Budujące to cytuję: I kwartał — 187 proc. średniego wykonania norm; II — 225 proc.; III — 223 proc.; IV kwartał — 261 proc.

— Chcąc się przekonać naocznie, jak pracują? — pyta referent. — Idziemy na nabrzeże.

Brygada Kim Ir-sena przeładunkowo cement. Relacja wagon — magazyn. Podchodzimy do pracującej grupy. Chwila obserwacji wystarczy, by stwierdzić, że młodzieżowcom nie trzeba mówić ani wskazywać, co który ma robić. Nieprzerwanym ciągiem suną z rampy kolejowej dwukółkowe wózki paładowane „po raz” — wózkami cementu. Układanie w sztapeł przebiega sprawnie, szybko i z zachowaniem rytmu, jak obserwujemy tylko u dobrze pracujących zespołów. Nie słychać tutaj żadnego krzyku, nie widać żadnego zdenerwowania.

Układanie podkładów ochronnych trwa parę sekund. — Nikogo się do tej czynności nie wydziało, a podłoga zawsze jest pod workiem — wyjaśnia majster Adam Kielbasa. Wszyscy w brygadzie stale myślą nad usprawnianiem organizacji pracy. I usprawniają ją na każdym kroku.

Mówią też o tym młodzi sztaury: — postanowiliśmy sobie za cel tak organizować pracę przy przeładunku, aby każdy z góry dokładnie wiedział, co i jak ma robić — oświadcza grupowy Izidor Migas.

Z dalszych słów jego wynika, że już na pół godziny przed rozpoczęciem pracy, grupa otrzymuje z zmianowy operatywny plan pracy, ujęty w tzw. „kartę pracy”. Określa on zadanie do wykonania i stawki zarobkowe. Otrzymujemy plan stanowi podstawę do określenia zadań dla poszczególnych robotników. Podziału pracy dokonuje się na krótkiej wspólnej naradzie, na której ustala się również najlepsze sposoby wykonania otrzymanego zadania.

— Osiągnięcie 261 proc. średniej normy w IV kwartale — mówi sztaur Marian Gierke — zawdzięczamy między innymi temu, że usunęliśmy przerwy w pracy między zmianami.

Trzeba wyjaśnić, że załoga „Starówki” przyjęła radziecki system pracy ciągłej i stosuje go z powodzeniem.

Wśród sztaurów — młodzieżowców nie ma lepszych i gorszych. Wspólnymi siłami starają się, aby tak w zakresie opanowania zawodu, jak i uświadomienia ideologicznego wszyscy osiągnęli

dobrych wyników. Ten właśnie wyrównany poziom całego kolektywu stanowi podstawową siłę młodzieżowców w walce o lepszą wydajność.

Brygada bierze czynny udział we współzawodnictwie. W wyniku podjętych i zrealizowanych zobowiązań okolicznościowych młodzieżowcy stoczyli zwycięską walkę o jakości przeładunku. Zlikwidowali przerwy w pracy, usunęli uszkodzenia towarów i sprzętu, stając się wzorem dla wszystkich innych młodzieżowych brygad sztaurów portu.

Rzuciliśmy w roku ubiegłym hasło współzawodnictwa o tytuł najlepszej brygady w porcie i w tym współzawodnictwie naprawdę zwyciężyliśmy — z dumą mówi brygadzie i założyciel brygady — Jan Brychech.

Koniec przerwy. Brygada podejmuje pracę. Po 2 godzinach wagon są wyładowane lecz brak jest lokomotywy, która by je odciągnęła spod rampy.

Koledzy. Nie będziemy czekać na parowóz. Sami odepnijemy wagony — rzuca wezwaniem Józef Marynowicz. Podejmują je wszyscy. Nie ma znaczenia zwolnienia śnieżna. Sztaury pchały wagony, szykując miejsce pod rozładunek dalszych.

Żałoga „Starówki” dobrze wie, że przerwa w przeładunku to podwójny wróg. Obniża zdolność przeładunkową nabrzeża i kradnie zarobki robotnika. I dlatego młodzieżowcy z brygady Kim Ir-sena systematycznie walczą z tym wrogiem. I z każdym miesiącem odnoszą w tej walce coraz większe sukcesy.

J. P.



Fot. Syrowatko

Z zazdrością patrzyłam na kobiety, które na równi z mężczyznami potrafiły prowadzić traktory i remontować je w razie potrzeby. Postanowiłam zdobyć podobny zawód — tymi słowami rozpoczyna Kazia Wojciechowska cz. ZMP, opowieść o swoich planach życiowych. Postanowienie swoje wcieliła w czyn.

W odpowiedzi na apel Zarządu Głównego ZMP „kobiety zdobywajcie zawód” — przyjechała do Gdyni, gdzie rozpoczęła pracę w porcie, w dziale dźwigowym.

Po krótkim zapoznaniu się z nowym otoczeniem i „otrząska-

CHCIAŁAM I ZOSTAŁAM DŻWIGOWYM

niu” z nieznanymi dotychczas warunkami pracy została skierowana na trzymiesięczny kurs dźwigowców, który ukończyła z wynikiem dobrym.

— Jestem bardzo zadowolona z mojego zawodu. Zdaję sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka wynika z obowiązków dźwigowca. Ale gdy się człowiek dobrze przykłada do nauki i pracuje zgodnie ze wskazówkami doświadczonych kolegów, to „nie taki diabeł straszny jak go malują” — stwierdza z uśmiechem dźwigowca Kazia.

I tak jest w rzeczywistości. Chociaż pół miesiąca zaledwie dzieli Kazię od zdania egzaminu, opanowała już swój fach do tego stopnia, że posiada wszelkie szanse, by dorównać w pracy kolegom.

Ładne już wyniki osiągnęła w przeładunku drobnicy ze statków „Jarosław Dąbrowski”, „Chile”, „Ausklis”, a z każdym tygodniem nabiera coraz większej wprawy — oświadcza tow. Namiślak, kierownik oddziału dźwigowego.

Pierwszy miesiąc pracuje jako dźwigowca. Czas pracy na dźwigu leci mi szybko. Praca mnie nie męczy i nie zamieniałabym jej na żadną inną — pod-

kreśla Wojciechowska. I wierzę, że modrookie Kazi. Gdy razem z nią spoglądamy ze sterówki „De 24” na skapana w słońcu wodzie panoramę portu gdyniejskiego, to i nas, przepełnia takie same uczucie dumy i odpowiedzialności, jakie towarzyszy pracy wszystkich dźwigowców.

— Z wdzięcznością wspominam moje „pierwsze kroki” na dźwigu — opowiada tow. Kasia. — Uczył mnie doświadczony dźwigowca, tow. Józef Grabarczyk. Podjął on wraz z towarzyszącymi Konradem Warczakiem, Pawłem Kreftem, Edmundem Alunowskim i Władysławem Jaworskim zobowiązanie przyuczenia kobiet do fachu dźwigowego...

Dziś każdy wie, że zobowiązanie to zostało wykonane. Świadczą o tym nie tylko akta kursu dźwigowców, ale — przede wszystkim — radośnie rozmawiane buzie dźwigowców: Agnieszki Zinnann, Reginy Kopacz, Gertrudy Drapali, jak i wielu innych kobiet naszego portu, którym Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej gwarantuje równe z mężczyznami prawa do uczestnictwa „we wszelkich dziedzinach życia państwowego, politycznego, gospodarczego, społecznego i kulturalnego”.

ZAŁOGA „WARTY”

DOBRZE ROZUMIE STOJĄCE PRZED NIĄ ZADANIA

W DNIU 5 listopada ub. roku przed wyjściem w kolejny rejs na motorowcu „Warta” odbyło się zebranie załogi z udziałem przedstawicieli armatora o-

raz delegatów załóg statków „Przyjaźń Narodów” i „Kościszko”.

Na zebraniu tym podjęliśmy nowe zobowiązania, mające na celu uzyskanie jak najlepszych wyników eksploatacyjnych w dalszej pracy.

Walka o ich realizację rozpoczęła się zaraz po wyjściu w morze. Już po pierwszym etapie podróży w Port Saidzie okazało się, że zobowiązania nie były gołosłowne. Wydając bezwzględnie walkę marnotrawstwu zaoszczędziliśmy znaczną ilość wody słodkiej.

W dalszych etapach rejsu nie odbyło się bez przeszkód. Nastąpił mały defekt maszyn. Dzięki jednak sprawności i poświęceniu załogi maszynowej, usterka została szybko zlikwidowana.

Zbliżał się sztorm. Na morzu szalał tajfun. Przed nami stało nowe zadanie — zabezpieczenie ładunku i urządzeń pokładowych. Nie zwlekaliśmy. Zadanie zostało szybko i sprawnie wykonane. Bosmanowi Ratajczykowi należy się szczególne u-

znaczenie. On to bowiem wraz ze swym zespołem wykazał maksimum poświęcenia.

W czasie dalszego rejsu załoga maszynowa przeprowadziła poważny remont maszyn. Zwykle tego rodzaju remonty dokonywane były na stoczni.

Mimo nawału prac, związanych z wykonaniem zobowiązań, nie zabrakło czasu na szkoleniowe, przeprowadzając je zgodnie z harmonogramem. Zorganizowaliśmy również amatorski zespół artystyczny, który swymi występami uprjemniał załodze czas wolny od pracy. Rozegrany został także turniej szachowy, a zwycięzcy otrzymali nagrody książkowe.

Na kolejnym zebraniu załogi w porcie przeznaczenia podsumowaliśmy wyniki rejsu. Komisja stwierdziła, że statek utrzymany jest w należytym stanie i wręczyła cenne nagrody przodownikom pracy: elektrykowi Henrykowi Wrzesińskiemu, mł. marynarzowi Władysławowi Joniewiczowi i kucharzowi Antoniemu Zero.

WOJCIECH SUBOCZ
Korespondent z motorowca „Warta”

NIE ZANIEDBYWAĆ REMONTÓW DŻWIGÓW

ZA należyty techniczny stan dźwigów w porcie odpowiedzialny jest dział głównego mechanika.

Praca tego działu w porcie gdańskim nie układa się należyście, co znajduje odbicie zarówno na odcinku konserwacji jak i remontu urządzeń przeładunkowych.

— Już od dłuższego czasu dźwig Nr 504 ma poważnie uszkodzony mechanizm obrotu i w żadnym sposób nie możemy doczekać się jego naprawy. Na nasze przypominania o konieczności przyspieszenia naprawy, przyjeżdżają komisje, oglądają, robią szkice i od dwóch lat obiecuja, że wkrótce uszkodzenie zostanie naprawione. Ale nic się nie zmienia. Być może, że nadzór techniczny portu uspokaja się tym, że przecież dźwig „jakoś” chodzi. I w ten sposób odwleka się naprawę — oświadcza Stanisław Czerniak, przodujący dźwigowca.

Ta zwłoka w remoncie doprowadza dźwig do coraz gorszego stanu. Pękła konstrukcja obudowy wału obrotu kabiny. Psuje się opór ślimaka. Pracujemy w ciągłej niepewności, że dźwig może ze znowu stanąć, że znów będą wycekiwać ludzie, statki, wagony — kończy swoje uwagi Czerniak. O prawdziwie tych słów przekonaliśmy się naocznie w dniu 16 lutego br. kiedy to „De 504” miał 11 godzin technicznego postoju, na skutek czego przedłużony stał przeładunek drobnicy na parowiec „Kielce”, a jedna z najlepszych brygad „bocznych” portu, brygada Bronisława Czekalskiego, traciła bezproduktywnie czas.

O niedostatecznym nadzorze nad dźwigami w porcie gdańskim świadczy także inny przykład — przebieg naprawy dźwigu nr 501.

— 23 stycznia br. pękł na dźwigu karter od silnika zmiany wy-

siegu. Dźwig unieruchomiono, a naprawę uszkodzenia zlecono warsztatom portowym — opowiada dźwigowca Znamierowski.

— Trzy tygodnie trwała naprawa. 13 lutego warsztatowcy zamontowali mechanizm na dźwigu. Ale dźwig nie rozpoczął pracy, bo przy odbiorze okazało się, że dopiero co wmontowany mechanizm posiada wyrobione panewki w śrubie wypadu. Dźwigu nie można było przekazać w takim stanie do eksploatacji. Nie było rady. Trzeba było ponownie wymontować mechanizm i oddać do warsztatów, którym zlecono naprawę odkrytego „w ostatniej chwili”, drugiego poważnego uszkodzenia.

Warsztatowcy dobrze wiedzieli o nim, bo nawet ostrzegali dźwigowców, że „dźwig wam nie będzie długo chodził, bo panewki są wyrobione”.

Dlaczego zatem nie dokonali obu napraw jednocześnie?

Odpowiedź prosta: bo nie ma w porcie gdańskim należytego dozoru i nadzoru nad postępowaniem napraw. Innego wytłumaczenia nie ma.

Kierownictwo techniczne winno postawić na właściwym poziomie dozoru nad dźwigami. Od ciągłości bowiem ich pracy uzależniona jest w dużym stopniu sprawnia i rytmiczna praca portu jak i szybka obsługa statków.

Przewodniczący KC PZPR, Prezes Rady Ministrów, towarzysząc Bolesław Bierut na naradzie gdańskiego aktywu partyjnego i gospodarczego w dniu 30 stycznia br. w Katowicach wskazał między innymi: „Trzeba sobie zdać sprawę, że żadna produkcja maszyn i urządzeń nie nastarczy, o ile w parze z jej wzrostem nie będzie szło lepsze wykorzystanie maszyn, lepsza ich konserwacja i

likwidacja barbarzyńskiego stanu do maszyn i urządzeń...”

Z nauki tej winni odpowiedzialni towarzysze w porcie wy-

ciągnąć pełne wnioski. Każdy pra-

M/s „Przyjaźń Narodów”
WYKONAŁ SWE ZOBOWIĄZANIA

Fot. Komorowski

NIEŁATWA była praca w ostatnich tygodniach ub. r. na motorowcu „Przyjaźń Narodów”. Rejs odbywał się w niezwykle ciężkich warunkach atmosferycznych. Przed załogą wyrastały wciąż nowe trudności. Ale na statku wszyscy zdawali sobie sprawę z zadań, jakie stoją przed flotą. Towarzysze Bogdan Rusiński, Gronkiewicz i inni, w każdej wolnej od zajęć chwili zapoznawali załogę z zadaniami rejsu, dyskutując nad sposobami usunięcia trudności i niedociągnięć.

Zbliżała się właśnie 73 rocznica urodzin J. Stalina. Na zebraniu całej załogi podjęliśmy szereg zobowiązań. Dział maszynowy postanowił zmontować zapasowy blok silnika głównego, przeprowadzić generalny remont kompresora i pompki solankowej głównej chłodni. Niemniej cenne zobowiązanie podjęli elektrycy oraz załoga hotelowa, która postanowiła podnieść wydajność pracy.

Nie zabrakło także zobowiązań indywidualnych. Podjęli je: kapitan Maciejewski, jego zastępca Dzierkowski, felcer Watkowski, asystent pokładowy Kukielko, II oficer Piór i wielu innych.

Zobowiązania zmobilizowały załogę. Każdy starał się wykonać je jak najlepiej. Wśród załogi ma szynowej z największym poświęceniem pracował tow. Gronkiewicz, który już w poprzednich rejsach zdobył zaszczytny tytuł przodownika pracy.

Dzień 21 grudnia był niezwykle uroczysty. Nic dziwnego — załoga spędziła go w poczuću dobrze spełnionego obowiązku

cownik techniczny winien pamiętać, że dobrze pracujący dźwig to nieodzowny warunek i podstawa wowe narzędzie walki o plan przeładunku.

W akademii, która była uświetnieniem wysiłków załogi i podsumowaniem osiągnięć, wystąpił z bogatym repertuarem ZMP-owski zespół świetlicowy. Na zakończenie wyświetlono film „Za wami pójdą inni”.

Osiągnięcia ostatniego rejsu są dla ambitnej załogi „Przyjaźni Narodów” bodźcem do wzmocnienia wysiłków, do jeszcze bardziej wyteżonej pracy o jak najlepsze wyniki eksploatacyjne statku i obniżkę kosztów własnych.

MARIAN DĄBROWSKI
Asystent maszynowy ze statku „Przyjaźń Narodów”

OTOCZYĆ LEPSZĄ OPIEKĄ MŁODZIEŻ W PORCIE SZCZECIŃSKIM



EK

„Kto kocha swój kraj, swoją Ojczyznę — kto chce budować jej szczęśliwą przyszłość, niech stać się szeregowcem...”

Z takim mocnym i gorącym przeświadczeniem, płynącym z przedzielnego apelu Zarządu Głównego ZMP, stanęła przy swoim towarzyszka młodziwo Modesta Belak i w walce o zaszczytne prawo uczestniczenia w Zlocie Młodych Przodowników zwyciężyła, zajmując pierwsze miejsce w zakładowym współzawodnictwie.

Zwycięstwo to zapewniło jej udział w Zlocie warszawskim, gdzie została odznaczona Brązowym Krzyżem Zasługi. Wszystko wskazywało na to, że droga rozwojowa Modesty Belak ułoży się właściwie, że będzie prowadziła wzwyż...

Tak myśleli wszyscy ZMP-owcy, tak też myślała Modesta Belak... Tym bardziej, że i po zakończeniu Zlocu Młodych Belak miała poważne osiągnięcia w współzawodnictwie, w „wachtach przedwyborczych” i w akcji łączności miasta ze wsią. Przyniosła jej także w tym

okresie 4 dyplomy oraz nagrody pieniężne.

A jednak dziś, w rozmowie z nią, słyszymy od niej zgola nieoczekiwane słowa:

— Obijam się. Za darmo biorę pieniądze. Nikt się właściwie mną nie interesuje... — oświadcza szczerze tow. Belak, która nie tak dawno jeszcze wykonywała do 200 proc. normy warsztatowej.

Została zdegradowana z tokarza do roli pomocnika. Moje zapytania o przyczynę tego posunięcia, zbyt lakonicznym wyjaśnieniem, że nie potrafię sprostać zadaniom. A przecież dotychczas kierownictwo było zadowolone z mojej pracy i chwalało mnie.

Obecnie na „mojej” tokarni pracuje nowoprzyjęty tokarz, a mnie każą czekać aż nadejdzie druga. Czuję zaskazyłam na takie traktowanie?

Odpowiedzi na to pytanie nie może znaleźć nie tylko sama Belak, ale również p. o. przewodniczącej Zarządu ZMP portu szczecińskiego kol. Łukasiewicz, która zapytana przez nas, w ogóle nie wiedziała nic o tej sprawie.

Wszelkie próby zmierzające do wyjaśnienia dziwnej historii z tow. Belak nie odnosiły skutku, wywołując tylko zdenerwowanie kierownictwa technicznego B. P. „Ewa”, że ktoś wtrąca się do tej sprawy?

Fakt ten ma swoją wymowę. Świadczy on o braku należytej opieki nad młodzieżą wysuwającą na odpowiedzialne stanowiska w Zarządzie Portu Szczecin.

Przykład Modesty Belak winien być sygnałem dla wszystkich odpowiedzialnych za tę opiekę. Niedopuszczalnym jest bowiem, aby przodujący robotnik nie czuł w swojej pracy zawodowej stałej troskliwości opieki ze strony organizacji partyjnej i ZMP-owskiej, rady zakładowej i kierownictwa.

Trzeba czuwać nad każdym młodym pracownikiem, wysunęty na odpowiedzialne stanowisko. Trzeba przestrzegać go przed błędami, zachęcać do pracy samodzielnemu, stale radzić i udzielać wskazówek.

Dlatego też sprawa Modesty Belak winna być jak najżywczej wyjaśniona.

J. Pałkiewicz

„BLYSKAWICA”
ZMOBILIZOWAŁA ZAŁOGĘ

Kiedy statek był już załadowany — pisze nasz korespondent Marian Szpil — otrzymaliśmy wiadomość, że musimy zabrać na wózek cennego ładunku. W ładowniach znalazło się jeszcze trochę miejsca. Ale już w pierwszych dniach podróży okazało się, że towar należy przestawiać, aby zabezpieczyć go przed uszkodzeniem w dalszej drodze. Pragnąc uniknąć wydatku dewiz i zbędnego przestoju w porcie zagranicznym ZMP-owcy postanowili przestawiać ładunek we własnym zakresie. Do pracy tej przystąpił z pośrodkiem „Błyskawicy” całą załogę pokładową.

W ciągu godziny towar został odpowiednio rozłożony w ładowniach i zabezpieczony przed ewentualnymi uszkodzeniami.

Nie pozostała w tyle i załoga maszynowa, dokonując w trakcie trwania podróży przeładunku dwóch układów silnika głównego.

We wszystkich tych pracach przodowali ZMP-owcy. Oni też byli inicjatorami współzawodnictwa między załogą pokładową a maszynową. Pamiętając o słobach złożonych na Zlocie 22 lipca ub. roku, młodzieżowcy z Lpea ub. roku, młodzieżowcy „Mazur” starają się jak najlepiej realizować je na swoim odcinku pracy.

JAK ZMP-OWCY z s/s „FRYDERYK CHOPIN“ WALCZYLI O SWĄ WACHTĘ...

Gdy mustrowali na statek sta rzy palacze kręcili głowami z powątpiewaniem: „młodzi, niedoświadczeni, jaka tam z nimi będzie robota”. Ale ZMP-owcy byli ambitni. Gdy w pierwszych dniach dalekiego rejsu zorganizowano na statku szkolenie zawodowe, energicznie wzięli się do nauki. Nie pomijali żadnego wykładu. Wiedzieli bowiem, że wyniki ich pracy w dużym stopniu zależą od przygotowania teoretycznego. Zorganizowali współzawodnictwo w nauce.

Z każdym dniem pogłębiała się ich wiedza fachowa. Coraz dokładniej poznawali maszynę. III mechanik Czerwiński i IV mechanik Sielachowski chętnie pomagali ZMP-owcom. Młodzieżowcy postanowili utworzyć wachtę ZMP-owską.

— Też pomysły! Przecież zielonego pojęcia o maszynie nie mają. Nie, ja na to nie pozwolę. Nie chcę ponosić odpowiedzialności. O awarię łatwo, gorzej naprawić — kategorycznie oświadczył II mechanik.

I tak zaczęła się walka o młodzieżową wachtę. Trzeba przekonać resztę załogi i kierownictwo statku o słuszności i celowości utworzenia wachty — postanowili młodzi marynarze — czujemy się na siłach a nikt nam nie dowierza. Z-ca kapitałowa tow. Żurawski uśmiecha się. On dobrze rozumie chłopców. Wie, że nie jest to jakaś niezdrowa namiętność. Pomożecie? — pytają go.

— Dobrze, zrobię co będę mógł — oświadcza.

ZNOW ciągnęły się dnie długie, pracowitym korowodem. Mineli Kanał Sueski. Szybko przecięli wąski pas Morza Czerwonego. Praca w maszynowni była ciężka i wyczerpująca. Co chwilę ocierali ręcznikiem mokre twarze. „Tropik” porządnie dawał się we znaki.

II mechanika trudno było przekonać. Wprawdzie widział, że młodzi pracują nieźle, ale trudno przełamać własną ambicję. Tow. Żurawski nie zapomniał obietnicy danej ZMP-owcom. Teraz wszystko zależało tylko od egzekutywy organizacji partyjnej.

— Pozwól! —

— Ja wątpię...



W tym czasie, kiedy ZMP-owcy z działu maszynowego walczyli o utworzenie samodzielnej wachty, młodzieżowa wachta pokładowa także pracowała usilnie nad podnoszeniem swych kwalifikacji zawodowych. W nauce pomagał im bosman KSAWERY BIZEWSKI, stary doświadczony „wilk morski”.

Z pośród członków pokładowej wachty ZMP-owskiej bojącej postawą w pracy i sumiennością w nauce wyróżnił się starszy marynarz PIOTR PIECIELSKI.

Na zdjęciu: bosman Bizewski i st. marynarz Piecielski omawiają z oficerem K. O. tow. ŻURAWSKIM aktualne wydarzenia w kraju.

SZKOLENIE ZAWODOWE DROGĄ DO AWANSU

JUŻ od dłuższego czasu — pisze korespondent St. Filimonow — na statku „Karpaty” prowadzone jest szkolenie zawodowe. Oprócz przedmiotów zawodowych, obejmujących budownictwo okrętowe, bezpieczeństwo pracy i obronę przeciwpożarową, wykłada się także język polski, matematykę oraz naukę o Polsce współczesnej.

O tym, jak poważnie załoga ustosunkowała się do tego szkolenia, świadczy najlepiej przeprowadzone 2 lutego br. egzaminy. Wykazały one wysoki poziom przygotowania słuchaczy. Najlepszymi wynikami w nauce poszczególnych przedmiotów wyróżnili się: Kaziemierz Misiak oraz bosman Tadeusz Zglej. W nagrodę za duże osiągnięcia w nauce otrzymali oni od dyrekcji PLO nagrody książkowe. Dobre wyniki uzyskali także: starszy marynarz Henryk Sidoruk, młodszy marynarz i kilkakrotnie przodownik pracy Eugeniusz Stepiński oraz motolista Stanisław Dacko.

Ci wszyscy, którzy uzyskali po-

— Dlaczego? Jeżeli dobrze przeanalizują naszą pracę, to kto wie? — gorączkowo szepczą chłopcy oczekując z niepokojem na ważną decyzję.

— A ja głową jestem pracować dwa razy tyle — powiedział w zapale Tomek Szermelak — żeby tylko... — nie lokonczył. W drzwiach świetlicy ukazała się szczupła postać oficera KO.

Miał niezwykle rozradowaną twarz...

NIE żalowali rąk. Porwani entuzjazmem, nie zwracali uwagi na to, że gorąco, albo że mi-



III mechanik Czerwiński chętnie pomaga ZMP-owcom... Na zdjęciu tow. Czerwiński (od lewej) w rozmowie ze st. palacem Waleczakiem.

nęły już godziny wachty. Wypowiadali walkę. I walkę tę musza za wszelką cenę wygrać. Zaczynali czuć się gospodarzami maszyny. Bacznie wsłuchiwali się w rytm każdego mechanizmu. A gdy zauważyli jakis usterek czy defekt — usuwali je natychmiast. Niejednokrotnie zapalił ambicja zastępowały im w pracy kwalifikacje zawodowe.

Członkowie pozostałych wachty z podziwem przyglądali się ich robotce. Starzy sceptycy kiwali głowami: „No, no, patrzcie ich!” Nie śmieli już rzucać pogardliwych spojrzeń ani ironicznych uśmiechów. Przekonali się, że wachta ZMP-owska nie jest wcale gorsza od innych. że potrafi pracować równie dobrze jak oni.

szynowni panował zawsze wzorowy porządek. Mechanizmy pracowały bez zarzutu. Wachta młodzieżowa walczyła o zaszczytny tytuł wachty pionierskiej.

COLOMBO. Stolica Ceylonu. Może niejednemu chciałoby się wyjść na ląd, popatrzeć... St. palacz Waleczak chwilę rozważał coś w myślach. Spogląda na kolegów. Waha się. Zaproponować? A nuż się nie zgodzą? Ale chłopcy odgadują jego myśli. Smarownik Kowalczyk izarza się pierwszy.

— Ja zostaję...

Chwilę po tym sześć młodych postaci zgodnie uwiłło się po maszynowni. Odkręcano śruby, podawano z rąk rąk narzędzia...

Kiedy II mechanik Koczko zarządził do maszynowni, nie mógł powstrzymać zdumienia.

— Myślałem, że jesteście na lądzie...

— Będziemy, tylko najpierw wymienimy pierścienie.

Koczko wyszedł mrucząc coś tam pod nosem z zadowolenia. Chłopcy uśmiechnęli się do siebie — wierzyli, że potrafią pracować, co? I jeszcze energicznie zabrali się do roboty.

Dzień po dniu, rzetelna, wytężona praca wachta ZMP-owska zdobywała zaufanie załogi. Doko-

nałszy remontu mechanizmów pomocniczych zabrali się z kolei do przeglądu i konserwacji wszystkich pomp, generatorów i pozostałych urządzeń.

STARSZY palacz Waleczak troszczy się o jak najbardziej oszczędne gospodarstwo paliwem. Nie zadawała się paleniami „szesnastkami”. Po długich wysiłkach udaje się wachcie ZMP-

owskiej palić „dwunastkami” nie zmniejszając szybkości statku.

Wymaga to oczywiście skupienia i uwagi. Ale daje za to poważne oszczędności.

Racjonalne palenie oparte na doświadczeniu i obserwacji kotłowników to poważny sukces młodych palaczy.

Wiele poświęceń w walce o samoremonty, socjalistyczną opiekę nad maszynami i oszczędności wykazał palacz Rajmund Choschowski. On także może być dumny ze swych osiągnięć. Zdobył przecież zaszczytny tytuł przodownika pracy. Niemalże zasługi w sukcesach pionierskiej wachty młodzieżowej posiada również smarownik Kowalczyk.

Tomasz Szermelak długo zastawał się w jaki sposób przyczynić się może do zaoszczędzenia wody. W wyniku tego opracował pomysł skonstruowania specjalnych osłon, po których wodę rzucana przez młotostroby maszyn głównej spływać będzie z powrotem do studzienek, a nie jak dotychczas do zenu.

NADESZŁA 10 rocznica powstania ZWM. Koniec rejsu. Na zebraniu organizacyjnym 2 lutego wachta młodzieżowa podsumowała swój dorobek. Był naprawdę imponujący. Na ich wachcie w ciągu całego rejsu nie zdarzyła się najmniejsza chęba awaria. Młodzi pionierzy nie speczęli na laurach. Na tym samym zebraniu podjęli nowe zobowiązania. Przede wszystkim postanowili jeszcze bardziej pogłębiać swą wiedzę fachową. Dokładać wszelkich starań, aby przyczynić się do zwycięskiej realizacji kolejnych zadań rejsowych statku.

HENRYK SĄCZEWSKI

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

Podchodząco krytycznie do zobowiązań „Warty” i wysuwano szereg własnych wniosków. Było również dużo niejasności, co do charakteru samego współzawodnictwa.

Należało zagadnienie to głębiej przeanalizować w powiązaniu z planem podróży i warunkami technicznymi statku. Toteż na zebraniu aktyw partyjnego z udziałem kierownictwa statku i rady zakładowej omówiono wysunięte uwagi załogi, szczególnie wniosek o podjęcie „rocznego, międzydokowego listu gwarancyjnego” i zabezpieczenie wykonania tego zadania wszystkimi innymi formami współzawodnictwa.

Szczegółowo analizowali towaryzność na jakie mogą się natknąć. Chodziło o to, by wnioski były realne, by jak najmniej niespodzianek napotykać w przyszłości, by zadania doprowadzono do każdego członka załogi, by każdy był świadomy, że zadanie jest trudne, ale zupełnie realne przy wspólnym wysiłku. A mieliśmy jedną poważną trudność. Silne przecieki kotłowni, niedostatecznie wyremontowanych na stoczni, powodowały zmniejszenie szybkości statku, duże zużycie wody i podwajały pracę załogi maszynowej.

Długo dyskutowano i radzono. Mówiono wśród załogi nie tylko o naszym statku, ale również o osiągnięciach kraju, o znaczeniu uchwały z dnia 3 stycznia, mówiono o wskazaniach tow. Bieruta na VII Plenum KC PZPR, o ostatnim procesie szpiegów i zdradcy narodu. Jednym słowem łączono życie i zadania na statku z życiem i zadaniami całego kraju.

Jeszcze przed ogólną naradą wytworzyła zaczęto podejmować konkretne zobowiązania i od razu wprowadzać je w życie. Tak się zrodziły wachty młodzieżowe z inicjatywy palacza Ryszarda Ślusarza, tak się zrodziło współzawodnictwo międzywachtowe o tytuł „najlepszej wachty” z inicjatywy palacza Franciszka Nurkowskiego, tak powstały z inicjatywy mł. mar. Czesława Kozaka grupy produkcyjne, które miały zadanie czuwać nie tylko nad sprzętem ładunkowym, ale i nad ładunkiem, tak przyjęto wniosek o normowaniu prac, wysunięty przez marynarza pokładowego Zbigniewa Krzyżostana. Powstało współzawodnictwo indy-

WZWANIE załogi motorowca „Warta” do statków na szel linii o przystąpienie do kompleksowego współzawodnictwa pracy, o tytuł „przodującego statku” stało się ośrodkiem zainteresowania i tematem licznych dyskusji wśród załogi „Bałtyku”.

WSPÓŁZAWODNICSTWO I RYTMIKA ZWIĘKSZAJĄ WYKONANIE PLANU

NAWIGACJA 1952 r. znacznie wzbogaciła praktykę żałog pływających żegluga śródlądowej oraz zwiększyła zasób doświadczeń pracowników lądowych. Opracowano i zastosowano w tym czasie cały szereg nowych metod organizacyjnych - technicznych, które doprowadziły do usunięcia lub zmniejszenia braków, a w rezultacie do przekroczenia planów przewozowych w tonach.

Wprawdzie już w 1951 roku dzięki zastosowaniu ruchu rusłownego, uruchomione zostały niektóre rezerwy, ale błędy popełnione nie pozwoliły na całkowite wykorzystanie ulepszeń tego systemu. Dwa zasadnicze elementy ograniczały efekt pracy na początek 1952 r.: niedostateczne doprowadzenie do planów przedsiębiorstwa i nieopracowanie zasad rytmiki dla statków trasowych i lokalnych. Kierownicy holowników czy pojedynczych barek, przeważnie nie znali planów okresowych, a członkowie żałog często nawet nie wiedzieli, że takie plany istnieją.

Następstwem niedoprowadzenia planów w dół był niekiedy żywiołowy rozwój współzawodnictwa, z pominięciem wadliwych gospodarczo kierunków współzawodnictwa wśród pracowników bezpośrednio związanych z produkcją, tzn. wśród żałog i barek i pracowników lądowych, a w szczególności służby ruchu, handlowej i technicznej.

Taki stan rzeczy wymagał rewizji. Wiadomo bowiem, że wykonanie planów zależy przede wszystkim od świadomej pracy żałog.

PODSTAWOWYM warsztatem produkcyjnym w żegludzie śródlądowej jest statek wykonujący usługi produkcyjne. Suma usług wszystkich statków winna dać wykonanie i przekroczenie operatywnego planu tego okresu. Stawiane dotychczas przed żałogami zadania (rozkłady jazdy) nie wypływały z całości planu, były natomiast wynikiem doraźnej sytuacji rozlokowania taboru na trasie, konieczności przystosowania się do bieżących warunków nawigacyjnych lub podaży masy towarowej.

Z takiego układu wypływały niedociągnięcia powodujące często t.zw. „waskie gardła”, a nieświadoma swego planu żałoga statku i służba lądowa nie mogły przeciwstawić się tym trudnościom. Ponadto doraźnie określała zadania dla żałog nie gwarantowały niezbędnej rytmiki. Tempo nawigacji było nierównomierne, zakłócało częstokroć pracę portów, wpływając na tworzenie się w końcowych punktach rejsów wielkich zgromadzeń barek, a niedobór siły holowniczej w przedsiębiorstwach zwiększał jeszcze przestoje barek w portach i na trasie.

W 1952 r. sprawy współzawodnictwa i rytmiki przewozów były przedmiotem specjalnych badań i znalazły w końcu ubiegłej nawigacji, a zwłaszcza w IV kwartale właściwe rozwiązania.

Celem usprawnienia ruchu współzawodnictwa należało przede wszystkim zająć się szczegółowo wszystkimi członkami żałog pływających z przypadającymi na nich planami operatywnymi i oprzeć realizację tych planów

na rejsach jednostek naszej floty rzecznej.

Zlikwidowano więc dotychczasowy system wydawania kierownikom pociągów i pojedynczym barek „rozkazów jazdy”, dając w to miejsce „zadania planowe” rejsów, wynikające z dokładnego podziału operatywnych zadań na wszystkie jednostki, będące w danym okresie w eksploatacji, przy czym „zadania planowe” rejsów powiązano ściśle z harmonogramami ruchu.

W ten sposób żałoga znając dokładnie swoje zadania, może bez trudności ustalać plan pracy na każdy dzień, a nawet miesiąc. Może podejmować konkretne zobowiązania, sprzyjające wcześniejszemu zakończeniu rejsu, przez wyeliminowanie nieproduktywnych dla przedsiębiorstwa i nieopłacalnych dla żałog przestojów oraz zapewniając bezawaryjne pływanie.

Również przed służbą lądową stoją w takim systemie duże możliwości. Ekspozytura w portach głównych (wyjściowych i docelowych) organizując współzawodnictwo w zakresie sprawnego zaopatrzenia obiektów pod względem techniczno-administracyjnym, zaś służba ruchu i handlowa pilnuje jak najszybszej odprawy każdego statku. Poza tym dyspozytorzy, mając na początku miesiąca rozpracowane zadania planowe dla wszystkich jednostek pływających (holowników i barek) mogą łatwiej czuwać nad przebiegiem realizacji planu.

Dobre wyniki daje przy tym przeprowadzanie przez żałogi po ciągu holowniczego, narad roboczych, łącznie z dyspozytorem ruchu, na których omawia się szczegółowo na podstawie zadań planowych warunki jazdy, sposób jej wykonania, a także przewiduje ewentualne trudności. Po zwalno do służbom eksploatacyjnym zapobiegać przestojom taboru i utrzymać potrzebną rytmikę ruchu. Złożone przez żałogę zobowiązania wpisuje się do „zadania planowego”.

Do niedawna uważano w przedsięwzięciach żeglugowych, że utrzymanie jednostajnej rytmiki w naszych warunkach jest niemożliwe, że praca przedsiębiorstwa, a zwłaszcza ruch taboru, ulega przede wszystkim warunkom „siły wyższej”, którym tylko w pewnym stopniu mogą przeciwstawić się żałogi pływające, czy pracownicy lądowi.

Na przykładzie IV kwartału ub. roku stwierdziliśmy, że rytmika, jakkolwiek istotnie ulegała zakłóceniu z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, jednak możliwa jest do utrzymania. **Przez odpowiednie bowiem zwiększenie tempa pracy można wyrównać przerwy w rytmice, tak, że ostatecznie pociąg dobiega do swych portów z niewielkimi opóźnieniami, lub nawet w zaplanowanym czasie.** Np. listopad był pod względem warunków hydrologiczno - nawigacyjnych specjalnie ciężki. Dwa razy od 2 do 4 i od 20 do 25 stany powodziowe powodowały zamknięcie szlaków dla jednostek pływających. Poza tym w dniach 8, 9, 10 listopada ub. r. z powodu silnej burzy musiało przerwać nawigację na odcinkach skanalizowanych.

W tych jednak ciężkich warunkach żałogi wykazały znaczny wzrost tempa pracy na trasach zagrożonych, co pozwoliło zachować właściwą rytmikę w skali całego przedsiębiorstwa.

Żegluga na Wiśle, mając zahamowania w przewozach na odcinkach zagrożonych powodziami, przerzuciła niezwłocznie większość swego taboru na trasy bezpieczniejsze i wygodniejsze, uzyskując w efekcie nie tylko niezminiejszą rytmikę dziennego wzrostu planu, ale nawet jej zwiększenie. Na szczególne wyróżnienie zasłużyli tu żałogi: hol. „Łosoś” — kpt. Paweł Ciechanowski i hol. „Kujawy” — kpt. Jan Świerczyński.

W listopadzie przy zamknięciu odcinka skanalizowanego przyspieszono tempo dojeżdżania pociągów ze Szczecina do Wrocławia, nie pozwalając tym osłabić ogólnej rytmiki przewozów. Na skanalizowanej trasie żałogi po bohater sku walczyły z przeciwnościami atmosferycznymi i w rezultacie port Koźle - Gliwice nie miał w tym czasie większego zgromadzenia barek. Wyróżniły się przy tym żałogi holowników „Lada” — kpt. Feliks Blachowski, „Gubin” — kpt. Karol Grosz, „Sędziwoj” — kpt. Jan Reinert i barka „Z 8405” — sternik Augustyn Malek, wysoko przekraczając plany przewozowe.

PRZYKŁADY te wskazują, że nawet w wypadku zaistnienia trudności w wykonawstwie planu na poszczególnych odcinkach, można jednak przy właściwej pracy utrzymać rytmikę w skali całego przedsiębiorstwa.

Chcąc więc utrzymać ogólną rytmikę, przedsiębiorstwa żegluga likwidowały zakłócenia w jeździe pojedynczych statków przed natychmiastowe zwiększenie tempa pracy pozostałych jednostek. W rezultacie trudny pod każdym względem plan przewozowy został w listopadzie 1952 r. znacznie przekroczony w tonach: na Wiśle — 11,9 proc., na Odrze — 4,4 proc.

W IV kwartale ub. r., dzięki wprowadzeniu nowych organizacyjnych metod ruchu, które polegały na układaniu planów wyjść i dojeżdżania, uzyskano nieocenione z tegoż, że mimo niedoborów w pierwszych trzech kwartałach, plan roczny został wykonany: na Wiśle w 110,4 proc., a na Odrze — w 101,4 proc.

U progu nawigacji br. stoją więc m. in. następujące zadania przed służbą eksploatacyjną, a zwłaszcza przed służbą ruchu: **korzystając z wprowadzenia w życie „zadań planowych”, należy doprowadzić operatywne plany miesięczne do żałog tak, aby każdy członek żałogi dokładnie znał przypadające na niego obowiązki; przez wprowadzenie harmonogramów ruchu tak ustawić pracę dyspozytorów, aby ich dyspozycje szły w kierunku ułatwienia pracy żałogom w celu wykonania zadań planowych, jak też**

w celu realizacji zobowiązań. Ponadto kierowanie ruchem powinno mieć na względzie zachowanie potrzebnej rytmiki z dostosowaniem do niej tempa pracy, a w wypadku zakłócenia — regulowanie jej przez zwiększenie tempa.

Wprowadzenie nowych metod organizacji ruchu ułatwi pracę żałog pływających, da im możliwość przekraczania planów, a tym samym doprowadzi do przekroczenia całego planu przewozów.

JANUSZ MACIEREWICZ

JAK PRZEBIEGAJĄ SAMOREMONTY W KRAKOWSKIEJ EKPOZYTURZE ŻEGLUGI NA WIŚLE

W Krakowskiej Ekspozyturze plan samoremontów opracował kolektywnie aktyw gospodarczy, partyjny i związkowy zespół z żałogami. Utworzono również specjalne grupy samoremontowe.

Żałogi często rozmawiają na temat robot ponawigacyjnych. Właśnie na jednym z galarów zebrało się kilku żeglarzy. Głównymi towarzyszami są towarzysze Władysław Wawer i Tadeusz Rybarczyk, który z ożywieniem tłumaczy kolegom znaczenie samoremontów. — Wiosna „za pasem”, a roboty jeszcze jest dużo. Wszystkie nasze holowniki, barki i galary musimy wyremontować i to dobrze. Nie będziemy mieli wtedy kłopotu z

realizacją planu przewozów i z awariami.

— Kto lepiej niż my naprawi tabor? — dorzuca Wawer. Znamy przecież każdą najmniejszą wadę na naszych jednostkach.

Potoczyła się fachowa rozmowa, jak uproszczyć i przyspieszyć i zorganizować robotę...

Kierownik nadzoru technicznego tow. Świder przeniósł swoje biuro do portu w Płoszowie, bo tu najliczniej zimują jednostki. Stąd kieruje całą pracą: pomaga, radzi, zachęca, organizuje współzawodnictwo między grupami. Pomaga mu w tym aktyw partyjny i związkowy.

Po ogłoszeniu uchwały Rządu z dnia 3 stycznia br. wyruszyli z teren grupy agitacyjnej, które

„REJTAN” w charakterze palacza, ogarnęło ją zwrócenie.



Większą część życia spędziła na pracy przy CZESŁAWA LICOWNA na barce. Znała i lubiła pracę na rzece i wędrowkę od portu do portu. Ale gdy jako żona motoryzysty Jana Jurzysty znalazła się na pokładzie holownika

Początkowo też myślała, że pracy tej nie podoła. Jan do brym był jednak, nauczycielem. W krótkim czasie Czesława potrafiła dorównać najstarszym palaczom, a nawet powoli zapoznawała się z obsługą mechanizmów statkowych. Przydało się to, bo przy trzyosobowej obsłudze holownika, trzeba było czasem zastąpić motoryzystę lub sternika.

W maju ub. r. Czesława pracując na holowniku portowym „WILGA” awansowała na bosmana. I z pracy tej wywiązuje się nienagannie.

E. WOJCIK

Korespondent

REMONTOWY LIST GWARANCYJNY

W pierwszych dniach stycznia br. pracownicy Ekspozytury Rejonowej Żegluga na Wiśle w Gdańsku wezwali wszystkie ekspozytury żegluga śródlądowej do współzawodnictwa o przyspieszenie samoremontów zimowych, zobowiązując się równocześnie do ukończenia tych prac o 15 dni wcześniej t.j. w terminie do 15 marca br.

Brygady remontowe dla zapewnienia realizacji czynu podejmują grupowe zobowiązania. Pełnym powodem przy tym cieszy się remontowy list gwarancyjny. Podstawę „listu” stanowią zlecenia pracy na określone remonty z ściśle ustalonym czasem ich trwania, obliczonym na podstawie stoczniowych norm technicznych, a częściowo norm szacunkowych. Brygady remontowe otrzymując takie zlecenie mogą sprawdzić własne możliwości i na tej podstawie zobowiązać się do skrócenia okresu robót o określoną ilość robocizny. Pierwszy taki „list” podpisał 19 stycznia br. młodzieżowa żałoga holownika „Rekin”. W ślad ZMP-owców poszły brygady remontowe pogotowia technicznego i żałogi innych jednostek.

Podczas przerwy obiadowej robotnicy z brygady ślusarskiej pogotowia technicznego Antoniego Breszki rozesiedli się, gdzie kto znalazł miejsce. Majster jest zły, nie gawędzi dziś. Powód prosty. Wszyscy wiedzą, że podpisali list gwarancyjny na roboty na „Oksywie”, a tymczasem... Dział Techniczny spóźnił się z kosztorysem, a jak prace idą? — lepiej nie gadać.

— Czy wy myślicie, że tylko jedno „Oksywie” na nas czeka? — wybuchnął wreszcie majster. — Może będziemy się zabawiać, aż do wiosny? Reszta taboru sama się naprawi, co? Podpisaliśmy zobowiązanie, to jak ludziom w oczy spojrzeć, gdy terminu nie dotrzynamy.

Korda, Jurezyk, Stasiak i ten

nowy Wigocki skinęli głowami. — Trzeba się wziąć do roboty! — Tylko Kregulcowi i Nawrotowi nie trafiły słowa majstra do przekonania, bo właściwie — myśla — co oni mają wspólnego z brygadą pogotowia technicznego i jak może im, bosmanom, Breszko rozkazywać.

W porę odwiedził warsztat tow. Nowak z referatu współzawodnictwa. Przyjaćielska pogawędka o znaczeniu współzawodnictwa pracy dla ogólnej „spodarki państwa” i dla Ekspozytury, wyjaśnienie zasady listu gwarancyjnego i korzyści wynikających z wydajniejszej pracy przekonały Kregulca i Nawrot. Następnego dnia złożyli oni na rece tow. Nowaka zobowiązanie, że wykonają ze złomu 2 windy pokładowe. I słowa dotrzymali.

Nie miał już kłopotu z brygadą majster Breszko. Roboty przy „Oksywie” przyspieszyły o 192 godziny. Na s/m „Rutkowski” brak było blachy do obudowy kajuty. Cała brygada chętnie pojechała na stocznio do Pleniewa i zebrała niepotrzebną nadbudówkę ze statku „Ściegienny”. W ten sposób zdobyto blachę. Stary majster z odrobiną dumy zawiadamił referat współzawodnictwa: — Dajcie nowy formularz na ten „list”, bo do nowej roboty chcemy przystąpić. Brygada ślusarska podpisała już 5 remontowych listów gwarancyjnych, skracając czas pracy o przeszło 600 godzin.

Brygada stolarzy ma kłopot. Tak dobrze zaczęła się robota na „Oksywie”, wcześniej przygotowywali materiał, zrobili potrzebne elementy. Roboty jest dużo; przebudowa kuchni, wybudowanie nowej kabiny mieszkalnej, a drobiazgów trudno zliczyć.

— No i co z tymi gwoździami będzie — irytował się kpt. Ciechanowski — własna fabryka założyła, czy co?

— Nie mamy obawy. Instruktor i referent współzawodnictwa już o

tym wiedzą, — flegmatycznie odpowiedział kpt. Szymanowski — „podkrecać” gospodarczego. Podpisaliśmy „list”, musimy dotrzymać terminu.

I rzeczywiście sprawę rozwiązano, gwoździ dostarczono. Pełna świadomość odpowiedzialności płynącej z podpisania „listu” mobilizuje do czynu. Stolarze przyspieszyli pracę na „Oksywie” o 132 godziny. Na „Hibnerze” roboty szły jeszcze sprawniej. Szybko wybudowali 2 nowe kabiny z pełnym wyposażeniem. Już i na „Rutkowski” leci robota, bo wiadomo, brygada składa się z dobrych robotników: kpt. Szymanowski z „Łososa”, ten co to nie dawno dostał kupon za współzawodnictwo, znani są z wysokich norm, a sternicy Dąbrowski z „Braniewa” i Kuchler z „Wojciaka” też nie żalują rąk.

Mimo zimna, bo śnieg padał i wiatr przemił do kości, zebrała się na nabrzeżu grupa ciekawych z zainteresowaniem śledząc przebieg prac. Było na co patrzeć. Stoi tam mocno zakotwiczone „Oksywie”. Z pokładu statku przerzucony jest na nabrzeże żelazny maszt, osadzony na drewnianych podkładach. Na środku żelaznej belki umieszczono 4 wie lokrażki z łańcuchami przeciagającymi pod dno „Rutkowskiego”. W grupie pracujących najbardziej ruchliwy jest kierownik zimowiska kpt. Stefański, który wraz z kpt. Okuniewskim i innymi wybudował ten prowizoryczny podnośnik.

— Gotowe — ciągnął — pada komenda. Wolno obracać się wielokrotnie. Łańcuchy napinają się i dziób statku powoli unosi się do góry... Teraz brygada ślusarska i malarze swobodnie mogą prowadzić swoje prace.

Dzięki pomysłowi kpt. Stefańskiego można było 3 statki naprawić sposobem gospodarczym i odciażyć stocznie.

Remontowy list gwarancyjny spełnił swoje zadanie; zmobilizował żałogi do lepszej organizacji pracy, wpłynął na podniesienie wydajności pracy. Dzięki wysiłkowi żałog pływających i lądowych, zostało już wykonanych około 80 proc. samoremontów. Szkoda tylko, że za brygadami nie nadąża dział techniczny. Stale opóźnia on wydawanie zleceń, co utrudnia terminowe podpisywanie „listów”. Kontrola techniczna zaś przeważnie odbiera roboty z kilkudniowym opóźnieniem. Dział techniczny powinien włączyć się do współzawodnictwa i zobowiązać się, że swoje prace też będzie wykonywał przynajmniej w terminie.

Nie wolno nam zapominać, że okres pływania zbliża się szybko.

ŻAŁOGA „REKINA” WZYWA

W pierwszych dniach lutego odbyło się zebranie ZMP-owców Rejonowej Ekspozytury Żegluga na Wiśle w Gdańsku. Miało ono szczególnie uroczysty charakter. Poświęcono bowiem było X rocznicę powstania ZWM.

Wielu naszych kolegów — mówili byli ZMP-owcy Waleczak — poniosło w czasie pełnienia patriotycznych obowiązków, śmierć zadana ręką zdemoralizowanych grup pozostających pod wpływem obcych agentur. „ZWM-owcy u boku PPR walczyli o wyzwolenie narodu i społeczne. ZMP-owcy wyrzili na jego trądy i mają obowiązek coraz dzielniej pomagać PZPR w walce o silną i szczęśliwą Ojczyznę, o zbudowanie socjalizmu. Droga do tego prowadzi przez wzrost wydajności i kolektywną pracę.

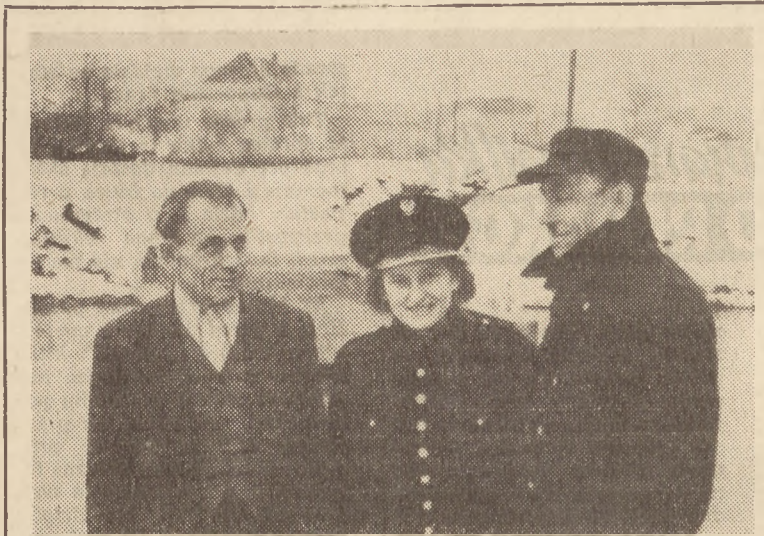
Młodzieżowcy czynem popierają swoje wypowiedzi. ZMP-owska żałoga holownika „Rekin” z kpt. Stefanem Rydlewskim i młodziem Ryszardem Forysiakiem pierwsza w Ekspozyturze Gdańskiej podpisała w dniu 19 stycz-

nia br. remontowy list gwarancyjny, rzucając tym wezwanie innym brygadam remontowym. Dla uczczenia X rocznicy powstania ZWM żałoga podpisała nowy list remontowy, zobowiązując się skrócić czas trwania remontu holownika o 10 dni. Zobowiązanie zostało w terminie wykonane.

Dzielna żałoga „Rekina” nie ograniczyła się do przyspieszenia samoremontów. Ogłasza ona następny list gwarancyjny, w którym zobowiązuje się utrzymywać jednostkę w pełnej gotowości nawigacyjnej w okresie jednorocznym, czyli do końca 1953 r.

W związku z tym ZMP-owcy Ekspozytury w Gdańsku apelują do wszystkich ekspozytur, aby w tym miesiącu, ale widać, że doskonale czuje się w tej roli.

Nie łatwo jest praca strażnika. Wytyczanie szlaków żeglownych, ochrona plantacji wiktorynych pomiarów wód, organizowanie akcji ratowniczych na wypadek powodzi — ale Emilia nie lekka się trudowi.



Nazywa się EMILIA BANASIKÓWNA i ma 20 lat. Strażniczką wodną jest wprawdzie dopiero od miesiąca, ale widać, że doskonale czuje się w tej roli.

Banasikównie w stawianiu „pierwszych” kroków w zawodzie strażnika pomaga JAN ZAMERLIK nadzorca. On zapoznaje ją z systemem sygnalizacyjnym, uczy jak odnawiać przeszkody. Nie szczędi też rad i pomocy młodszej koleżance WŁADYŚLAW NACHAJOWSKI, strażnik z pobliskiego rewiu. Pod czujną i traktującą opieką Emilia szybko wstąpiła na dobrą strażniczkę.

JANUSZ ZLAMAL

Korespondent



Administracja nie ułatwia pracy załodze „Chopina”

— Właściwie, to już w pierwszych dniach rejsu — mówi z kapitana tow. **Zurawski** — zauważyliśmy, że nasze zaopatrzenie nie wywijało się z dostaw należycie.

Z dalszej rozmowy wynika, że w poprzedniej podróży zaopatrzenie nie dostarczyło na s/s „Fryderyk Chopin” zamówiony tzw. „pucwoll”, który był pomieszany z drutem i piachem. Słuszne więc pretensje ma z tego powodu załoga maszynowa, gdyż wycieranie i czyszczenie precyzyjnych mechanizmów brudnym „pucwolem”, powoduje ich zatarcia, może też stać się przyczyną poważnej awarii.

Żałoga pokładowa również narzeka na dostarczone materiały, a szczególnie na farbę. W zamówieniu skierowanym do zaopatrzenia statek określił pożądaną wielkość puszek i jakość farby, jednak bez skutku. Bo oto otrzymał farbę butrową w puszkach 100 kg, z których około 10—20 proc. pozostało niewykorzystane. Puszkę nie posiadając hermetycznego zamknięcia i w pewnym okresie czasu po otwarciu farba ulega zepsuciu.

— Warto również wspomnieć, ciągnie dalej nasz rozmówca, o naszym poważnym kłopotcie, a mianowicie: o chłodni. Odbieramy przecież długie rejsy, zabie-

ramy sporo żywności i niemożliwością jest obywać się bez chłodziwa. W czasie 20-dniowego postoju statku w porcie, mimo naszej prośby, Inspektorat Techniczny



nie przeprowadził próby jej działania. Wprawdzie inspektor **Sadowski** zapewniał nas, że „wszystko jest w porządku”, lecz kiedy tylko statek minął Hel okazało się, że chłodnia „nawaliła”. Wydał się z tego powodu niepotrzebnie dewiz na remont, który z pełnym powodzeniem mógł być wykonany w kraju.

Rozmowę kończymy. Liczymy, że Dział Zaopatrzenia i Inspektorat Techniczny PLO wyciągną z niej odpowiednie wnioski, biorąc je pod uwagę w swojej dalszej pracy.

(m-k)

KILKA BOLĄCZEK ŻEGLARZY SZCZECIŃSKICH

W czystym, przylutym pokoju barki „Z 2421” należące do Ekspozytury Żegluga na Odrze w Szczecinie zebrała się cała rodzina sternika **Leona Gajewskiego**. Są tu: jego żona — marynarz, troje dzieci i teściowa.

— Dobrze będzie do nas przyszli — mówi gospodarz — bo właśnie mamy zmartwienie. Powiedzcie nam co mamy zrobić z teściową i z najstarszą córką, która chodziła do 2 klasy szkoły podstawowej. Niedługo rozpoczniemy pływanię, a nie mamy mieszkanie.

Rzeczywiście o mieszkaniu w Szczecinie jest tu. Na razie wiele się mówi na temat budowy domów dla pracowników żegluga. Mówi się o osiedlu w Zdunowie, 30 km od Szczecina. Trzeba tam jednak najpierw usunąć ruiny i to własnymi robotnikami, a potem dopiero budować. Tymczasem w samym Szczecinie jest dość budynków nadających się do wyremontowania przy mniejszym nakładzie pracy i pieniędzy. Tu również w pracy chętnie pomogliby zainteresowani.

Mówiono o wielu sprawach. Najwięcej jednak mówiło się o dzieciach sterników.

— W 1951 r. sprawa burs dla dzieci była załatwiona — opowiadają na przemian bracia **Gajewscy**. — Sternicy umieścili swoje dzieci w internacie w Dąbie i byli zadowoleni. Dzieci miały dobrą opiekę i mogły się uczyć. W 1952 r. coś się znowu pokrzyżowało. Wymyślili dla nas bursę w Swinoujściu.

— Nie chcecie tam oddać dzieci?

— Sternicy chcą swoje dzieci posyłać do szkoły, ale chcą również od czasu do czasu je zobaczyć. A do Swinoujścia daleko.

Władysław i Stanisław Gajewscy umieścili więc swoje córki u rodziny, inni zaś gdzie kto mógł, ale są i tacy jak **Leon Gajewski**, którzy nie mają żadnych możliwości.

A przecież musimy znaleźć sposób, który rozwiąże kłopoty rodzinne i mieszkaniowe pracowników Ekspozytury. Rozwiązaniem takim mogłoby być wybudowanie „Domu Żeglarskiego” w Szczecinie.

Jaw.

SKOŃCZYĆ Z PARTYZANCKĄ PRACĄ SEKCJI SZKOLENIA PŻM

W PŻM znajduje się sekcja szkolenia zawodowego. Zadaniem jej jest udzielanie instruktażu oraz kontrola przebiegu i poziomu szkolenia na statkach.

Przyjrzyjmy się bliżej, jak wygląda jej działalność w praktyce.

Wprawdzie w referacie znajduje się wiele tezek przeznaczonych na sprawozdania i wyniki kontroli, lecz większość z nich świeci pustkami. Referent tej sekcji ob. **Gołębiowski** bardzo słabo orientuje się w stanie szkolenia na statkach. Nic zresztą dziwnego skoro — jak sam stwierdza — zaledwie 3 lub 4 razy w miesiącu może znaleźć czas na bytność na statku.

A na statkach różnie się układa. Na tych jednostkach, gdzie organizacja partyjna, związek i kierownictwo w pełni doceniają znaczenie szkolenia, odbywa się ono systematycznie. Wykłady prowadzone są żywo i ciekawie, oparte na konkretnych przykładach i potrzebach statkowych. I tak właśnie jest na parowcu „Ei-blag”, gdzie kierownikiem kursu jest tow. **Jan Feder**, a wykładowcą m. in. **kpt. Gołyszyn**. Punktem zainteresowania całej załogi parowców „Kopernik” i „Kolno” jest również szkolenie zawodowe. Dzięki szkoleniu załoga „Kopernika” poważnie podniosła swoje kwalifikacje, a to pozwoliło na opracowanie i wprowadzenie wielu usprawnień w pracy.

Nie wszędzie jednak tak dobrze wygląda praca szkoleniowa. Np. na **Brygadzie Makowskiej** szkolenie prowadzone jest formalnie, od przypadku do przypadku, o poprostu aby zadość uczynić instrukcji. Załoga próbuje usprawiedliwiać się twierdząc, że nie ma czasu na szkolenie, bo statek odbywa krótkie rejsy, a po drodze jest dużo portów przelotowych itp. Na statkach: „Nysa”, „Gopio” i „Wrocław” jest jeszcze gorzej. Tam w ogóle nie prowadzi się szkolenia. Wprawdzie materiały i wytyczne otrzymane, ale o ich realizację nikt się nie zajął.

Widocznie na te właśnie statki nie dotarł ob. **Gołębiowski**. Nie sprawdził „dalszego losu” wyślanych na „Nysę”, „Gopio”, „Wrocław” i wiele innych statków materiałów szkoleniowych i wytycznych, nie zainteresował się dlaczego nie napływają sprawozdania.



Czy przyczyną jest jedynie niedbalstwo ob. **Gołębiowskiego**? Trudno tak twierdzić, gdyż winowajców jest więcej. Zawiniła tu także dyrekcja PŻM. Widocznie niedoceniana jest tam rola szkolenia zawodowego, skoro referent szkoleniowy obarczony został dodatkowo szeregiem różnych funkcji zawodowych. Nie zabezpieczono także ob. **Gołębiowskiego** lokomocji zapewniającej operatywne działanie, co przy rozległym terenie portu szczecińskiego jest bardzo ważnym momentem.

W b. r. przed PŻM stoją poważne zadania przewozowe, których wykonanie zależne jest w dużej mierze od podniesienia kwalifikacji zawodowych załóg, od dokładnego wycuczenia zawodu — od systematycznego, masowego szkolenia, prowadzonego w ścisłym powiązaniu z warsztatem pracy. I o tym nie wolno zapominać.

(ep)

POPRAW SIĘ RADO!

Troska o sprawy bytowe robotnika jest jednym z podstawowych obowiązków rady zakładowej.

Gdyby rada zakładowa portu gdańskiego interesowała się bardziej naszymi warunkami życia w miasteczku, to nam byłoby łatwiej rozwiązywać kłopoty — oświadcza zmianowy ruchu **Antoni Papuciewicz**. — Tak jednak nie jest.

Gdy **Papuciewicz** chorował ostatnio przez kilka miesięcy na malarię, rada zakładowa nie mogła mu nawet przez poparcie jego starań o uzyskanie zasiłku z kasy zapomogowej. Gdy sytuacja **Papuciewicza** uległa dalszemu pogorszeniu na skutek równocześnie choroby żony, pospieszyli mu z pomocą towarzysze pracy.

Inaczej byłoby ciężko przetrzymać — kończy swoją opowieść **Papuciewicz**.

Co na to rada zakładowa w Gdańsku? J. P.

stawie którego wejdzie na statek i rozpocznie pracę.

Tak prosto wygląda jednak ta sprawa tylko w teorii. W praktyce dejmanci dostają skierowanie i idzie do biura przepustek gdzie... o otrzymaniu przepustki w ciągu najbliższych dwóch godzin nie ma nawet mowy.

W biurze przepustek panuje tłok, a przed wejściem misternie ustawiony „ogonek”, kilka krotnie zakręcony między budynkiem SOP a małym parkanikiem. Bowiem na przepustki czekają również pracownicy Gdynskiej Stoczni Remontowej (ci jak zwykle najliczniejsi), MORS, Spółdzielni Pracy od pościeli, od malowania, od zycia itp. itd., a nawet widziałem przedstawiciela pras.

Wypisywanie przepustek od biura się jak na filmie. Zwołanym. Mig i... co 10 minut nowa przepustka. Musi być wszystko „szybko” i dokładnie

Uwaga prenumeratorzy „Steru”

Celem usprawnienia prenumeraty „Steru” z dniem 1 lutego br. przejeżdżamy od PPK „Ruch” kolportaż naszego pisma. W związku z tym zawiadamiamy, że opłatę na poczet prenumeraty „Steru” należy wpłacać wyłącznie na konto nr 11-110-551 52 w P.K.O. Gdynia. Zamiast jak dotychczas w urzędach pocztowych lub u listonoszy. Dla uniknięcia zwłoki w dostawie „Steru” oraz zbytniej korespondencji należy podawać na odwrócenie odcinka blankietu nadawczego P.K.O. w miejscu przeznaczonym na korespondencję, dokładną ilość i okres zgłaszanej prenumeraty. Nazwa zakładu pracy i jego adres, pod którym pismo ma być doręczone, winny być czytelnie zamieszczone. Wpłaty należy dokonywać na 10 dni przed okresem zgłoszonej prenumeraty. Na żądanie przesyłamy bezpłatnie blankiety nadawcze P.K.O.

Zgodnie z Uchwałą Rządu z dn. 3 stycznia br. w sprawie regulacji cen, obowiązują obecnie nowe opłaty na prenumeratę „Steru” miesięcznie zł 0,80, kwartalnie zł 2,40, półrocznie zł 4,80, rocznie zł 9,60.

Dwutygodnik „Ster” spełniając rolę kolektywnego agitatora, propagatora i organizatora winien stać się nieodłącznym przyjacielom i doradcą każdego pracownika resortu żegluga.

TO SIĘ NAZYWA „PORZĄDEK”

Jeszcze z morza s/s „Lublin” nadał do Biura Portowego telegram o wiezionym ładunku i jego rozmieszczeniu.

W nocy z 18 na 19 lutego br. „Lublin” przybył na redę portu gdynińskiego i spokojnie oczekiwał pilota. Po pewnym czasie cierpliwość załogi została wyczerpana. Rozpoczęli wówczas próby „zbudzenia” dyżurujących w Kapitanacie Portu przy pomocy światła i syreny. Niestety i te sposoby za wiodły. Trzeba było dopiero połączyć się z radiostacją Gdynia, która telefonicznie zwróciła uwagę pilotom, że oczekuje ich od kilku godzin statek.

Po wejściu do portu okazało się, że przymusowy postój na redzie to nie koniec perypetii s/s „Lublin”. Treść telegramu nadanego przez statek z morza nie została podana do wiadomości ZPGG i „Hartwiga”. Dopiero więc



stał przestój statku i dezorganizacja pracy portu. Świadczy o tym również niepochylnie o czujności pracowników Kapitanatu Portu. Jak jedni tak i drudzy pamiętać powinni, że marynarze skracają czas trwania rejsów nie po to, by wysilek ich został zmarnowany przez niedbalstwo obsługi lądowych.

(zet)

Kto to potrafi?

KRZYŻOWKA

W pustą pole należy wpisać litery tak, aby powstały wyrazy krzyżujące się. Znaczenie wyrazów podano w krzyżówce niezależnie od kierunku i kolejności. Litery wpisane w polach, służą dla orientacji.

Znaczenie wyrazów: 1) podjazd do ładowania towarów (wspak), 2) zbiornik na benzynę (wspak), 3) piekarnik (podobny do bociana), 4) wiatrak (podobny do bociana), 5) wystrzał z granicy, 6) bieżnia (wrotna), 7) strażak (wrotna), 8) zwiastunek kuterów, 9) wyrzutnia, 10) pierwiastek chemiczny promieniotwórczy, 11) wyraz twarz, 12) inaczaj, 13) wyraz twarz, 14) inaczaj, 15) zbiór dokumentów, 16) nazwa przedsiębiorstwa rybackiego, 17) jedzenie dawnej strzelby.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z N-RU 3 (49)

Logotyp

1) Bakan-Paros, 2) draga-tramp, 3) wazki-Ustka, 4) Rodos-Paola, 5) Pata-pirat, 6) kaper-stewa, 7) garda-Jana, 8) Kreta-keson, 9) wanty-kuter.



10) diuna-Onega, 11) Samos-dirka, 12) kreba-Ceuta.

Za dobre rozwiązanie zadania nagrody otrzymują: Stanisław Gawlicki, Szczecin, Chrobrego 12, Andrzej Michałowski, Toruń, Piłkowska 7, 3) Irena Wucyn, Sopot, Pstrowskiego 10, 4) Krzysztof Butkiewicz, Wrocław, Kłęczkowska 2, 5) Władysław Strzelecki, Gdynia, Świętojańska 64.

Książki wysyłamy pocztą.

ŚLADEM naszych interwencji

W NUMERZE 1(47) naszego pisma zwróciliśmy uwagę na nieodpowiedni lokal przydzielony sekcji współzawodnictwa pracy w PLO. W odpowiedzi na notatkę Polskie Linie Oceaniczne zawiadomili nas, że zakwaterowanie traktują jako czasowe. Czynną równocześnie starania o przeniesienie sekcji współzawodnictwa do odpowiedniejszego lokalu.

POLSKA Żegluga Morska w Szczecinie w odpowiedzi na notatkę pt. „Wszak potników u nas nie brak” zamieszczoną w numerze 24(46) zawi-

domia, że potniki zostaną dostarczone i w przyszłości załogi pływające nie odczuja ich braku.

WYDZIAŁ Organizacyjny Zarządu Głównego ZZPZ w Gdańsku donosi, że wnie do niewłaściwe przeprowadzenie wyborów w Ekspozyturze Rejonowej Żegluga na Wiśle w Gdańsku ponosi inspektor tow. Jan Krzyszczyk. W roku przyszłym plan wyborów dla przedsiębiorstw tego typu zostanie specjalnie ustalony (notatka pt. „Konferencja” czy walne zgromadzenie” w nrze 3(49).

17.000 roboczogodzin. Te tak potrzebne tysiące godzin zmarnowano na przestrzeni — budynku SOP i parkanik.

Rozumiemy, że nasz port musi być dobrze zabezpieczony i sam jesteśmy tym mocno zainteresowani, ale wydaje się, że tego marnotrawstwa czasu nie można dłużej tolerować.

Przecież marynarze mogą i chcą pracować. Zdajemy sobie sprawę z tego, że pracujemy na swoich i dla siebie, dlatego więc zupełnie niepotrzebnie tracimy czas, w którym mogli byśmy wykonać dużo pracy. Nie ma przecież sytuacji be- wyjścia.

Stojąc w „ogonku” usłyszałem różne propozycje usprawnienia trybu wydawania przepustek. Należy, aby tzw. „odnośne czynniki” rozwiązały sprawę, czego im serdecznie życzy

mł. mar. JAN SZPILKA (na dejmance)



Marynarz Szpilka PISZE DO REDAKCJI

Bu! piękny słoneczny ranek, kiedy zmustrzowałem ze statku. Smutno mi trochę było, gdy schodziłem z trupu i na okres urlopu rozstać się musiałem z kolegami. Z drugiej strony cieszyła mnie perspektywa miłego spędzenia czasów. Wypocząłem na nich znakomicie i z podwójną energią wracałem do pracy.

W Gdyni zgłosiłem się do sekcji rezerwy. Tu jednak zauważyłem, że nie wszystko przedstawia się tak, jak powinno. Zdarzają się (niestety, dość często), wypadki, że dejmanci wykorzystywa-

ni są niewłaściwie, że kierownictwa statków stojących w porcie, zamawiają ich z „szerekim gestem”. Jest jeszcze jedna — moim zdaniem — bardzo poważna sprawa, a mianowicie sprawa maksymalnego wykorzystania dnia roboczego dejmanta. Na przeszkodzie stoi tu sposób wydawania przepustek na statki.

Przedstawia się on następująco. Zgłaszający się dejmanci dostają z bazy skierowanie do pracy na statku. Następnie udaje się do biura przepustek Straży Ochrony Portu, by stąd otrzymać dokument. Na pod-

— jak mówią wypisujące je strażniczek.

Teraz nie dziwicie się Redaktorze, że dejmanci tracą tyle czasu na uzyskanie przepustek i zamiast pracę zacząć o godz. 8, rozpoczynają ją o 10, a nawet później. Straty te, na pozór nie znaczące, są jednak wielkie.



Wypisywanie przepustek od biura się jak na filmie. Zwołanym. Mig i... co 10 minut nowa przepustka. Musi być wszystko „szybko” i dokładnie

nak bardzo poważne, gdyż w ubiegłym roku dejmanci w oczekiwaniu na przepustki stracili