





ŻYCIE PARTII

Na Księżym Młynie musi nastąpić poprawa

Przedziałnia średnioprzednia Zakładów im. Stalina na Księżym Młynie od szeregu miesięcy nie wykonuje swych planów produkcyjnych. Przyczyn tego jest wiele, ale w pierwszym rzędzie należy ich szukać w słabej pracy podstawowej organizacji partyjnej.

Je się tym, jak pracują organizacje oddziałowe. Nie wyjaśniono członkom partii, co daje szkolenie, brak jest pracy z szeregowymi członkami partii. Dlatego też aktyw partyjny jest taki nieliczny.

Wzmoc wysiłki dla sprawnego wykonania przewozów jesiennych

Julian Gordon

Kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR

Rokrocznie okres jesienny przynosi ze sobą poważny wzrost przewozów towarowych. Składa się na to sezonowy przewóz ziemniaków dla świata pracy i do fabryk przetworczych, buraków do cukrowni oraz cukru, a także zboża do magazynów.

Przez użytkowników kolei (przemysł, handel, rolnictwo i budownictwo), bezplanowe zgłaszanie w ciągu miesiąca dodatkowych zamówień oraz niewykorzystanie zamówionych wagonów; dalej przez nierównomierne ładowanie towarów w poszczególnych dekadach miesiąca i w poszczególnych dniach tygodnia, co stwarza rezerwę wagonową w jednym dniu i brak wagonów w pozostałych; wreszcie przez nadmierne przetrzymywanie wagonów w czasie załadunku i wyładunku, co zdarza się znacznej części użytkowników kolei.

to znaczne osiągnięcia kolejnictwa w ciągu ostatnich kilku lat wytworzyły szkodliwe nastroje samospokojenia i bez troski tak wśród kolejarzy, jak i wśród użytkowników kolei.

ŹRÓDŁA TRUDNOŚCI

Trudności przewozowe, spowodowane wzrostem potrzeb, zostały jeszcze pogłębione przez nieradne planowanie przewozów miesięcz-

Dalsze przyczyny trudności — to przygotowanie przez PKP niedostatecznej ilości zdrowego taboru wagonowego, niedociągnięcia organizacji ruchu oraz w pracy drużyn parowozowych i konduktorskich. Ponad-

jest wykonanie przez warsztaty wagonowe zwiększonego programu napraw w ciągu września. Konieczne jest napięcie wysiłku, by odrobić zaległości, wynikające z niewykonania planu napraw przez szereg warsztatów w poprzednich miesiącach.

Trzeba zaostrzyć walkę o zapobieganie uszkodzeniom i wyłączeniom z ruchu wagonów, a w tym celu usprawnić pracę rewidentów, wprowadzić na wszystkich większych stacjach naprawie bieżącej na torach stacyjnych, upowszechnić ruch współzawodniczą pracy o bezawaryjne przetwarzanie wagonów itd.

Z wizytą u robotników Zakładów im. Dymitrowa w Warszawie



W czasie pobytu w Polsce odwiedził robotników Zakładów im. Dymitrowa w Warszawie Miszo Nikolow, członek KC Bułgarskiej Partii Komunistycznej. Na zdjęciu: gość bułgarski w otoczeniu członków załogi zwiędza fabryki. CAF — fot. Baranowski

PODSTAWOWE ZADANIA UŻYTKOWNIKÓW KOLEI

Poprawa wykorzystania taboru kolejowego zależna jest w dużym stopniu od podniesienia dyscypliny przewozowej klientów PKP.

Należy więc przede wszystkim usprawnić planowanie przewozów. Bez dokładnych bowiem planów, zawczasu podanych odpowiednim ogniwom kolejnictwa, nie jest ono w stanie należycie planować i dysponować swoim parkiem wagonowym. Polecone uchwałą Rządu operatywne, 5-dniowe zamawianie wagonów, zamiast dotychczasowego zamawiania z dnia na dzień, musi być bezwzględnie i bezwzględnie wprowadzone w życie.

Konieczne jest, aby wszystkie przedsiębiorstwa zapewniły równomierne ładowanie wagonów w poszczególnych dekadach miesiąca i poszczególnych dniach tygodnia, aby przełamały fatalny „zwyczaj” działów transportowych, które przeważnie pracują zrywami w końcu tygodnia, dekady czy miesiąca.

Należy zaostrzyć walkę z nadmiernym przetrzymywaniem wagonów w czasie załadunku lub wyładunku i ściśle przestrzegać postanowień Rządu, przewidujących podwyższenie kar za nadmierne przestoje wagonów oraz nakazujących prowadzenie prac przy załadunku i wyładunku w niedziele i święta w rozmiarze przynajmniej 50 procent średniego załadunku w dni robocze.

PODSTAWOWE ZADANIA KOLEJNICTWA

Palącym zadaniem kolejnictwa w realizacji przewozów jesiennych

Niezbędne jest dalsze usprawnienie ruchu kolejowego, co w znacznym stopniu zapewni przyspieszenie obrotu wagonów. Należy wzmocnić walkę o regularność ruchu, o bezawaryjną pracę, usprawnić pracę manewrową, udoskonalić pracę aparatu dyspozytorskiego, zainteresować się lepszym wykorzystaniem czasu pracy i zabezpieczeniem należytego wypoczynku drużyn parowozowych i konduktorskich, zabezpieczyć niezbędną ilość przeszkolonych kadr dla wykonania wzrastających zadań przewozowych.

W coraz szerszym stopniu trzeba stosować marszrutyzację pociągów, tj. formowanie pociągów, idących w jednym kierunku bez konieczności przerabiania ich na stacjach przejazdowych, eliminować reekspekcje, przewozy krzyżujące się, i zbyt dalekie, a przewozy na krótkie odległości w coraz większej mierze przekazywać transportowi samochodowemu.

Przełamanie wzrastających trudności w pracy kolei zależy od koordynacji pracy między kolejnictwem i jego użytkownikami. Zapewnienie sprawnego przeprowadzenia przewozów jesiennych, wymaga mobilizacji wysiłków przez wszystkie kolejarские organizacje partyjne i związkowe. Przygotowania do przewozów jesiennych, realizacja uchwały Rządu w tej sprawie winny być omówione w ciągu miesiąca września na wszystkich kolejarских organizacjach partyjnych, na zebraniach załogowych. Omówieniu tej sprawy winny być poświęcone zwoływane przez terenowe komitety partyjne (KP, KM, KD) wspólne narady aktywu partyjnego i administracyjnego odpowiedzialnych ogniw kolei i ich użytkowników. Organizacje partyjne winny szeroko rozwijać różnorodne formy współzawodniczą pracy, oparte o patriotyczny zapał, ofiarność i pomyślność szerokiej rzeszy kolejarских, co pozwoli na wydobycie wielu ukrytych jeszcze rezerw, usprawnienie pracy kolei i podniesienie jej wydajności.

Kierownictwo ZPB im. Harnama nie docenia korzyści stosowania mułu węglowego

Muł węglowy znajduje coraz większe zastosowanie w kotłowniach łódzkich zakładów przemysłowych, przynosząc znaczne oszczędności i obniżając koszty własne. Dużymi osiągnięciami na tym polu mogą się pochwycić ZPB im. Hanki Sawickiej.

głównego mechanika, na pytanie dlaczego tak jest, oświadcza: — Nie da rady, kotły są zbyt przeciążone. — Nie da rady, kotły są zbyt przeciążone.

W ZPB im. Harnama źle się dzieje w zakresie racjonalnej gospodarki węglem. Nie interesuje się tymi sprawami kierownictwo zakładów, nie troszczy o nie organizacja partyjna. Tow. Sosnowski, I sekretarz, mówi, że nie otrzymał na ten temat żadnych instrukcji. Dziwnie. Przecież od apelu załogi elektrowni „Szombierki” minęło już wiele miesięcy. Pracownicy poszczególnych kotłowni osiągają coraz to lepsze wyniki na polu zmniejszenia ilości zużywanego paliwa, a muł w przemyśle bawełnianym stosuje kilkanaście zakładów.

Sprawą mułu nie interesuje się także i rada zakładowa. Niezrozumienie, biurokratyzm i rutyniarstwo — oto jak można określić obecny stosunek kierownictwa, organizacji partyjnej i rady zakładowej ZPB im. Harnama do sprawy spalania mułu węglowego. Musi on jednak ulec bezwzględnej zmianie. Słuszne żądania pałacy powinny być jak najszybciej wysłuchane. Palenie mułem obniża znacznie zużycie węgla i daje dodatkowe korzyści w postaci zmniejszenia kosztów własnych.

Załoga kotłowni ZPB im. Hanki Sawickiej prowadzi nieustępliwą walkę o zmniejszenie zużycia węgla i zastąpienie go mułem węglowym. Zagadnieniem tym żywo interesuje się kierownictwo zakładu, organizacja partyjna i rada zakładowa.

Wprowadziliśmy szereg zmian w pracy szkół stachanowskich. Obok zwykłych szkół nasze komitety oddziałowe zorganizowały tak zwane stachanowskie szkoły jakości. Różnią się one od zwykłych szkół tym, że wszystkie lekcje poświęcone są tylko sprawie jakości.

Czerpiemy z doświadczeń radzieckich

Cała załoga walczy o jakość

Aleksander Czutkich

Niestety, nie wszędzie jeszcze dzieje się tak, jak w Zakładach im. Sawickiej. Weźmy dla przykładu ZPB im. Harnama. Często tamtejszego kierownictwa wykazuje jakąż dziwną, niezrozumiałą niechęć do stosowania mułu węglowego. Celuje w tym szczególnie inż. Jakobson, pełniący funkcję głównego mechanika. Na propozycję Centralnego Zarządu Przemysłu Bawełnianego w sprawie spalania mułu odpowiedział on odmownie, motywując swoją decyzję tym, iż kotły są stare, i że brak odpowiedniego podmuchu przy paleniskach oraz przyrządów pomiarowych.

W ciągu kilku miesięcy otwarto ponad 60 takich szkół. Uczęszczało do nich przeszło 300 tkaczek, robotników przedziałni i wykonawców. Wszyscy słuchacze po przeszkoleniu zwiększyli produkcję tkanin pierwszego gatunku o 15 — 20 proc.

gdyż obecnie brak nie przechodzi do drugiego oddziału, ale musi być poprawiony tam, gdzie go zrobiono. Jak już wspominałem, brzydka moja obowiązowała się do wyrabiania tkanin tylko najwyższej jakości. Przy tym produkowaliśmy w tym okresie 99,5 proc. tkanin pierwszego gatunku. A więc brakowało nam tylko 0,5 proc. do wypełnienia naszego zobowiązania. Osiągnięcie jednak tego ułamka procentu nie było łatwe.

tek. Obejrzelśmy i odrzuciliśmy go do braków. Pracownicy oddziału przygotowawczego zarzucili nam, że jesteśmy wybredni. Przyszli kierownik oddziału, obejrzał wątek i przyznał nam słuszność. Wątek zwrócił do oddziału przygotowawczego i stało się to poważną nauką dla wszystkich.

Pomimo tego CZPB skierował do Zakładów im. Harnama wagon mułu, który został całkowicie zużyty. Pałace, wbrew twierdzeniom głównego mechanika, udowodnili, że nie nie stoi na przeszkodzie w paleniu mułem.

Pogląd taki jest błędny. Na nardzie wytwórczej naszego zespołu omówiliśmy tę sprawę i postawiliśmy sobie jasne zadanie: wyprodukować tkaniny wyłącznie pierwszego gatunku. Brygada zobowiązała się nawet w lutym wyprodukować więcej niż w styczniu.

Pracownicy oddziału przygotowawczego zarzucili nam, że jesteśmy wybredni. Przyszli kierownik oddziału, obejrzał wątek i przyznał nam słuszność. Wątek zwrócił do oddziału przygotowawczego i stało się to poważną nauką dla wszystkich.

Zaczęliśmy regularnie przeprowadzać zapobiegawczą kontrolę maszyn, uważnie sprawdzałem ich najsłabsze punkty, w których łatwo może się zdarzyć brak. Jeżeli maszyna jest rozhuśtana, nie uniknie się błędów w tkaninach. Odbije się to także na wydajności. Wprowadziliśmy specjalny dziennik, w którym notuje swoje uwagi o stanie maszyn. Z notatek tych korzystam przy remoncie. Gdy porównuję, jak maszyna pracowała przed pięć dniami, wczoraj i dzisiaj, łatwiej mogę zrozumieć, jaki detal „nawala” i co należy zrobić. Gdy naprawiam nawet najdrobniejszą rzecz, sprawdzam całą maszynę. Zajmuje mi to do 3 — 5 minut, ale w rezultacie daje wyniki. Tkaczki pracują z większą pewnością i rzadziej zwracają się do mnie o pomoc.

Spalając muł zaoszczędzamy znaczne ilości węgla — mówi pałacz Józef Olsak, zatrudniony w kotłowni ZPB im. Harnama przy ul. Kilińskiego 2. — Przy słabym obciążeniu kotłów stosujemy wyłącznie szlam i osiągamy dobre wyniki.

Wszystkie oddziały kombinatu zorganizowano kontrolę społeczną nad jakością w poszczególnych fazach produkcji i oddziałach. Ma to duże znaczenie,

Wpłynęło to na bardziej sumienny stosunek mechaników do pracy. Zanim krosno idzie do remontu, sprawdzają oni dziennik i wypytują, co w nim zauważono, na co trzeba przede wszystkim zwrócić uwagę i dopiero potem biorą się do roboty. W wyniku tego postoje maszyn zmniejszyły się i zarobki mechaników znacznie wzrosły.

W ciągu miesiąca pięć razy wyrabiamy osnowy. Wprowadziliśmy system kontrolowania i remontowania warsztatów po każdym wyrobie osnowy i od tej zasady nigdy nie odstępujemy. Więcej uwagi zaczęliśmy zwracać na oliwienie. Przecież nawet kropla oliwienia, która przypadkowo spadnie na

5. tkaninę, może spowodować braki całej produkcji. Teraz dokładnie sprawdzamy maszynę, gdy przyjmujemy je do remontu. Dawniej pracownicy remontowi często nie wykazywali robot, a myśmy im nie mówili, gdyż baliśmy się, że się obrażą. I zdarzało się czasem, że nazajutrz po remoncie krosno stawało. To powodowało postoje maszyn i odbijało się również na jakości produkcji.

Uprowadziliśmy mechaników, że tego tolerować więcej nie będziemy, maszyn z remontu przyjmować będziemy tylko z oceną bardzo dobrą i tak też zrobiliśmy.

Dokładne przejęcie zmiany jest podstawą dobrej pracy w każdym zakładzie. Jeżeli zmiana zaczyna pracować, nie orientując się w sytuacji, nie sprawdzając maszyn — nie uniknie braków. Dlatego też przychodzę zwykle na pół godziny, a tkaczki na dziesięć minut przed początkiem zmiany. W ciągu tego czasu obchodzę brygadę, kontroluję stan krosien, wątki i osnowy, sprawdzam czy są materiały pomocnicze, aby zawczasu zażądać wszystkie możliwe nieposiadanki. Tkaczki przeglądają krosna, sprawdzają osnowę i czółenka, uprzątają miejsce pracy.

Tylko mobilizacja najszerzej mas kolejarских, pracowników działów transportowych i użytkowników kolei do wzmocnienia zadań przewozowych, tylko stała systematyczna kontrola nad stanem przygotowań i przebiegiem przewozów jesiennych zapewni sprawnie ich przeprowadzenie i przyczyni się do dalszego podniesienia pracy kolejnictwa — niezbędnego czynnika wykonania rosnących zadań naszej gospodarki w zwycięskim budownictwie socjalizmu.

Przodownik hodowli



Władysław Malesa, posiadający 4 hektarowe gospodarstwo w gromadzie Mszadła w pow. skierniewickim, w b. r. sprzedał na punkcie skupu 2 tuczniki, zobowiązując się odstawić jeszcze 1 sztukę. Na rok 1952 postanowił zakontrolować więcej sztuk z własnego chowu

