

6-LECIE WYZWOLENIA WYBRZEŻA

Minęło sześć lat od chwili, gdy oddziały 4 dywizji piechoty Wojska Polskiego, walcząc u boku bohaterów Armii Radzieckiej, p. stoczenia wielkiej bitwy o ostatni bastion obrony niemieckiej zwany „wałem pomorskim” dotarli po raz pierwszy do Bałtyku i zdobywając Kołobrzeg, zatknęli w dniu 18 marca 1945 r. sztandary nad polskim Bałtykiem. W szybkich energicznych uderzeniach wyzwolono do końca marca Gdynię i Gdańsk i nieco później Szczecin i Świnoujście.

Dzięki ofiarnej i zwycięskiej walce Armii Radzieckiej i oddziałom Wojska Polskiego powróciliśmy na odwieczne polskie ziemie — ujście Odry, odzyskałyśmy dostęp do morza na szerokości 540 km. Czterokrotne powiększenie granicy morskiej w stosunku do granicy przedwojennej otworzyło przed narodem polskim wspaniałe perspektywy rozwoju gospodarki morskiej, portów, żegludgi, rybołówstwa i stoczni.

Uciekając pod naporem zwycięskiej Armii Radzieckiej hitlerowcy niszczyli systematycznie linie komunikacyjne, magazyny portowe, nabrzeża i dźwigi, topiąc statki zatrasowali wejścia i baseny portowe oraz wysadzili falochrony. W basenach portu gdyńskiego leżało zatopionych ponad 40 statków różnej wielkości, m. in. potężne pancerniki Gneisenau, Schleswig-Holstein i Gravenstein. Tuż przy nabrzeżach leżały też uszkodzone czołgi, sprzęt wojskowy i amunicja oraz zwalone konstrukcje dźwigów. Baseny portowe i redy zalegały niezliczone miny akustyczne, głębinowe i magnetyczne.

Na terenie oswobodzonych portów nie ocalał żaden dźwig — a tylko niewielka ilość urządzeń przeładunkowych nadawała się do remontu. Wróg niszczył z teutońską furją nie tylko urządzenia portowe i przeładunkowe, ale również sprzęt i wyposażenia warsztatowe, którymi można było przeprowadzić remonty.

Na wezwanie Rady do odbudowy portów stawili się już w pierwszych dniach robotnicy, marynarze, rybacy i inteligencja. Do pracy przystąpiono z gołymi rękami. Wszyscy jednak opanowani byli entuzjazmem, że pracują dla Nowej Polski, dla Polski, w której nie będzie wyzysku człowieka przez człowieka, w której nie będzie widma bezrobocia.

Pionierom przyszli z pomocą marynarze i żołnierze radzieccy. Trafowce radzieckie oczyszczały redy i baseny portowe z min, doświadczeni nurkowie usunęli zamykające dostęp do portu wraki, dzielni saperzy radzieccy z narażeniem życia oczyszczali tereny portowe z min i niewypałów, naprawiali drogi, torowiska i mosty, pomagali przy uruchomieniu pierwszych urządzeń przeładunkowych.

W lipcu 1945 r. zawinęły do portów Gdynia i Gdańsk pierwsze statki, górniczy ślasy przywieźli pierwszy transport węgla eksportowego. Dzięki mobilizującej roli Partii życie w portach zaczęło tętnić, pracę się ożywiła, przeładunki zwiększały się z miesiąca na miesiąc. Coraz więcej dźwigów obracało ramionami, rosły odbudowane z gruzów magazyny.

Dzięki zdecydowanemu stanowisku naszego Rządu i niezłomnej postawie naszych marynarzy wobec reakcyjnej kiki londyńskiej, kierującej eksploatacją floty, statki polskie zaczęły wracać w 1946 r. do portów macierzystych. W drugą rocznicę odzyskania niepodległości Polska Marynarka Handlowa liczyła już 25 statków o nośności 90.000 ton.

Stocznie polskie zaczęły równocześnie z prowadzoną systematycznie odbudową urządzeń produkcyjnych, remontować statki i przygotowywały się do budowy pierwszych jed-

nostek pełnomorskich rękami polskiego robotnika, ze stali wytapianych w polskich hutach. Równocześnie z odbudową wielkich i mniejszych portów oraz przystani morskich odżyło rybołówstwo polskie, zaczęły kursować pierwsze statki żegludgi przybrzeżnej.

Historycznym wydarzeniem

donków są wykonywane ze znaczną nadwyżką. Przeładunki w portach polskich odbudowanych i technicznie dobrojonych przekroczyły znacznie obroty przedwojenne. Zjednoczony zespół portowy Gdańsk—Gdynia wysunął się na pierwsze miejsce na Bałtyku, zajmując jedną z czołowych pozycji w Europie.



„W UROCZYSTYM DNIU CZWARTEJ ROCZNICY WYZWOLENIA WYBRZEŻA Z PRZEMOCY HITLEROWSKIEJ, RADY NARODOWE MIAST GDAŃSKA I GDYNI, PRAGNĄC DĄC WYRAZ SWYM UCZUCIOM BEZGRANICZNEJ WDZIĘCZNOŚCI ZA WYZWOLENIE SPOD JARZMA HITLEROWSKIEGO I PRZYWRÓCENIE DO MACIERZY MIAST ORAZ WIELKIEGO GDAŃSKO-GDYŃSKIEGO ZESPOŁU PORTOWEGO — MATERIALNEJ BAZY POLSKIEJ PRACY NA MORZU — ZA STWORZENIE W TEN SPOBÓB MOŻLIWOŚCI PRZEKSZTAŁCENIA TEGO ZESPOŁU W JEDEN Z NAJWIĘKSZYCH PORTÓW EUROPEJSKICH. SŁUŻĄCEGO Z CORAZ TO WIEKSIYM POŻYTKIEM WSZYSTKIM KRAJOM DEMOKRACJI LUDOWEJ — POSTANAWIAJĄ ZASŁUŻONEMU W BOJACH, BOHATERSKIEMU DOWÓDCY II FRONTU BIAŁORUSKIEGO, ZWYCIĘSKIEMU KIEROWNIKOWI OPERACJI WYZWOLENIA POLSKIEGO WYBRZEŻA, MARSZAŁKOWI KONSTANTEMU ROKOSSOWSKIEMU NADAĆ GODNOŚĆ OBYWATELA HONOROWEGO MIASTA GDAŃSKA I GDYNI”.

(Z uchwały Rad Narodowych w IV rocznicę wyzwolenia Wybrzeża).

decydującym o rozwoju polskiej floty handlowej było przekazanie nam przez rząd ZSRR szeregu jednostek pełnomorskich. Pozwoliło to na znaczne rozszerzenie sieci obsługiwanych linii regularnych i wzmocnienie żegludgi transporytowej.

Okres realizacji planu trzyletniego przyniósł naszej gospodarce morskiej liczne sukcesy. Flota nasza powiększyła się o nowe jednostki, stocznie rozpoczęły seryjną budowę statków i oddały do eksploatacji pierwsze 3 rudowęglaki. Nowo wybudowane na stocznich polskie kutry rybackie okazały się najlepszymi tego rodzaju jednostkami na Bałtyku. Obok licznych kadłubów statków drobnicowych dla linii bałtyckich i śródziemnomorskich oraz jednostek pomocniczych polscy robotnicy stoczniovi wykonali pierwszą serię lugrotrowarów.

Robotnicy polskiego Wybrzeża korzystając z bogatej skarbnicy doświadczeń radzieckich, przezwyciężając napotymane trudności, osiągnęli dalsze sukcesy. Walcząc z wpływami kosmopolityzmu i tradycjonizmu gospodarka morską Polski Ludowej przechodzi systematycznie na socjalistyczne planowanie. Żegluga wyzwołała się z „konunkturalności” a śmiało nakreślone plany przewozu la-

W Szczecinie wybudowano w rekordowym czasie nowy basen dla towarów masowych, a port stał się jednym z najważniejszych punktów przeładunków tranzytowych. Porty polskie rozszerzyły znacznie swoje zaplecze i służą nie tylko gospodarce polskiej, ale również handlowi zamorskiemu krajów Demokracji Ludowej. Małe porty, które poprzednio miały jedynie znaczenie lokalne i służyły małej żegludze przybrzeżnej wzdłuż południowego brzegu Bałtyku zaczęły odgrywać coraz poważniejszą rolę.

Do podniesienia znaczenia roli polskich portów, przyczynili się przede wszystkim ofiarni robotnicy portowi, którzy stosując daleko rozwinięte współzawodnictwo pracy i szybkościowe metody przeładunkowe skrócili znacznie czas odprawy statków.

Również i rybołówstwo wyzwalając się z tradycyjnego przesądu „przypadkowości”, osiągnęło w oparciu o socjalistyczne formy organizacyjne nie notowane dotychczas wyniki. Stworzenie wielkich uspołecznionych przedsiębiorstw połowowych, prowadzących racjonalną gospodarkę łoborem, sprzętem i załogami pozwoliło na wielokrotnienie połowów w stosunku do lat poprzednich i

okresu przedwojennego. Rząd Polski Ludowej stworzył dla rybołówstwa wspaniałe warunki rozwoju, a socjalistyczny system gospodarczy zapewnia rybakom bez względu na sezon odbiór całej masy złowionej ryby po godziwej cenie.

Tak jak w ubiegłym sześciolecu rozwijały się poszczególne dziedziny gospodarki morskiej, rosły również kadry pracowników. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, szkoły jungów, szkoły rybaków dalekich i Państwowa Szkoła Morska wychowują nowe zastępy załóg pływających, liczne średnie i dwie wyższe uczelnie wychowują nowych pracowników administracji morskiej, żegludgi, spedycji i handlu zagranicą. Na czołowych stanowiskach w administracji portowej, w żegludze i jako oficerowie na statkach pracuje wielu robotników i marynarzy, którzy ustroj socjalistyczny dał możność wykorzystania zdolności i doświadczenia dla dobra mas pracujących.

Patrząc z perspektywy sześciu lat na osiągnięcia klasy robotniczej Wybrzeża, stwierdzamy, że zostały one wykute w twardej walce klasowej z reakcją rodzimą i obcą.

Wobec zaostrzającej się sytuacji międzynarodowej, zwięk szym zakusom imperializmu i podżegacz wojennych musimy się zadowolić dobiegnięciem do przodu, a nie jeszcze bardziej zaostrzyć naszą czujność, pogłębić dyscyplinę i zwartość.

W oparciu o bogate doświadczenia zebrane podczas realizacji Planu Trzyletniego gospodarka morską wykonuje konsekwentnie zadania Planu Sześcioletniego. Przeniesienie wypróbowanych metod pracy floty, portów i rybołówstwa radzieckiego pozwala nam na wykorzystanie wszystkich rezerw, mobilizuje nas do jeszcze większych zadań. Sieć naszych linii regularnych, która dzisiaj sięga do portów Chin Ludowych zostanie w miarę wykonania nowych statków dalej rozbudowana, porty stosując coraz doskonalsze metody pracy będą pracowały jeszcze sprawniej, a rybołówstwo w oparciu o nowe jednostki, lepsze narzędzia pracy i nowocześniejsze metody powiększy znacznie swoje odłowy.

OBCHODZĄC ROCZNICĘ WYZWOLENIA WYBRZEŻA W DRUGIM ROKU PLANU SZESZCIOLETNIEGO, KLASA ROBOTNICZA WYBRZEŻA ZDAJĄ SOBIE SPRAWĘ Z WIELKOŚCI ZADANIA PRACOWAĆ BĘDZIE JESZCZE WYDAJNIEJ, DLA WIELKIEGO DZIEŁA WSPÓŁ PRACY NARODÓW MIŁUJĄCYCH POKÓJ.

OFIARY KRWI PRZELANEJ PRZEZ ŻOŁNIERZY RADZIECKICH I POLSKICH PAMIĘĆ BOHATERÓW, KTÓRZY ZGINĘLI W WALCE Z FASZYZMEM, PAMIĘĆ RUIN NASZYCH MIAST, UMACNIAJĄ NASZĄ WOLĘ WYWALCZENIA TRWAŁEGO POKOJU I WYZWOLA WSZYSTKIE NASZE REZERWY, SIŁY FIZYCZNE I MORALNE DLA BUDOWY TRWAŁEGO DZIEŁA SOCJALIZMU.

POD KIEROWNICTWEM PRZEWODNICZKI MAS PRACUJĄCYCH POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ PARTII ROBOTNICZEJ ZESPOLENIE W NARODOWYM FRONCIE MARYNARZ, ROBOTNIK PORTOWY I RYBAK REALIZUJĄ W OPARCIU O WZORY, POMOC I PRZYJAZN ZWIĄZKU RADZIECKIEGO ORAZ WSPÓŁPRACĘ Z KRAJAMI DEMOKRACJI LUDOWEJ, WIELKIE DZIEŁO BUDOWY POLSKIEJ SOCJALISTYCZNEJ NA MORZU I UTRWALENIE POKOJU ŚWIATOWEGO.



Robotnicy portu gdyńskiego wzywają pracowników Wybrzeża do godnego uczczenia święta 1 Maja

Dnia 23 marca odbyło się w Gdyni w świetlicy portowej przy ul. Polskiej zebranie robotników ZPGG, na którym ogłoszone zostały zobowiązania dla uczczenia święta pierwszomajowego dodatkowymi osiągnięciami w pracy.

Portowcy gdyńscy od wielu lat zajmują wśród robotników Wybrzeża przodującą rolę. W ciężkiej walce z kapitalizmem i systemem sanacyjnym poprzez strajki i demonstracje, osiągnęli stale wielkie wyrobieńie społeczne i solidarność klasową. Robotnik portowy należał w Gdyni, zawsze do przodujących elementów, był motorem walki o poprawę bytu, był wychowawcą napływających w poszukiwaniu za pracą mniej uświadomionych jednostek.

W ubiegłym tygodniu portowcy gdyńscy jeszcze raz udowodnili, że są awangardą robotniczą Wybrzeża. Bezpośrednio po rzuceniu przez metalowców pruszkowskich hasła uczczenia międzynarodowego dnia solidarności klasy robotniczej nowymi osiągnięciami produkcyjnymi, robotnicy portu gdyńskiego, jako pierwsi na Wybrzeżu zmobilizowali się, aby odpowiedzieć towarzyszą z Pruszkowa i wezwać do współpracy w realizacji zobowiązań pracowników instytucji i przedsiębiorstw współpracujących z portem. Portowcy gdyńscy przed przyjęciem zobowiązań dokładnie przeanalizowali możliwości, ustalili metody wykonania oraz wartość podjętych zobowiązań. W sumie ogólnej pracy, którą portowcy gdyńscy postanowili uczcić święto solidarności klasy robotniczej, przedstawia wartość 233 814 zł.

Do akcji pierwszomajowej włączyli się zwartym frontem towarzysze partyjni i robotnicy bezpartyjni, pracownicy umysłowi i inteligencja pracująca. Uroczystość plątkowa była wspaniałą manifestacją frontu narodowego, manifestacją wypróbowanych bratów portowych wyrażających swoją solidarność z klasą robotniczą całego świata, z robotnikami ZSRR, realizującymi wspaniałe plany budownictwa stalinowskiego, z robotnikami krajów Demokracji Ludowej — budującymi podstawy socjalizmu, dokerami, transportowcami francuskimi, robotnikami Barcelony walczącymi o swoje prawa strajkiem oraz robotnikami krajów kapitalistycznych, którzy z uporem i zwojnionym tempem pracy, walczą o uznanie praw klasy robotniczej i utrzymanie pokoju światowego.

Lepsze wykorzystanie parowozów, skrócenie postojów wagonów i statków to elementy zwiększające atrakcyjność naszych portów przynoszące znaczne oszczędności pośrednie. Przyspieszenie remontów i wykonanie nowego sprzętu przeładunkowego zmniejszy wysiłek robotników na nabrzeżach i stworzy przez eliminowanie czynności pracochłonnych nowy etap organizowania prac przeładunkowych na wyższym poziomie.

W ramach zobowiązań 1-majowych pracownicy działu tech-

nicznego rozciągają opiekę socjalistyczną nad wszystkimi urządzeniami przeładunkowymi, przedłużają żywotność mechanizmów, zmniejszając jednocześnie nakłady na kapitalne remonty.

Wielokrotnie już robotnicy portów naszych wykazali dowód wyższości nowego stylu pracy. Obecnie w myśl wskazań VI Plenum KC PZPR przystępują do dalszego doskonalenia swoich metod i poszukiwania jeszcze lepszych metod odprawy statków.

Kwota 233 814 zł podana jako oszczędność bezpośrednia pociągająca za sobą skutkiem przyspieszenia obrotu towarowego i skrócenie czasu obiegu dokumentacji dalsze poważne korzyści, które pozwolą na skrócenie okresu realizacji Planu 6-letniego na odcinku portów.

W trosce o dalsze podniesienie poziomu usług portowych robotnicy wezwali załogi statków Polskich Linii Okrętowych do podniesienia dyscypliny i pogłębienia współpracy pracowników spedycyjnych do usprawnienia prac dystrybucyjnych oraz opracowania wspólnie z Zarządem Portu dokładnych harmonogramów. Kolejce powinni przyczynić się do polepszenia pracy portów przez punktualne i właściwe podstawianie wagonów i zabieranie ich z nabrzeży. Dla wykorzystania pełnej zdolności pracy brygad trymerskich i dźwigów robotnicy zwrócili się z apelem do Centrali Zbytu Węgla o niezmienianie dyspozycji. Również i Urząd Celný oraz przedsiębiorstwa maklerskie przez usprawnienie odprawy towarów i statków przyczynić się mogą w poważnym stopniu do polepszenia pracy portu.

Podjęmując zobowiązania robotnicy portu gdyńskiego zwrócili się z wezwaniem do współzawodnictwa w realizacji czynu 1-majowego do robotników portu gdyńskiego i apelowali do załóg wszystkich zakładów pracy na Wybrzeżu, stoczni, rybołówstwa, Zakładów Mechanicznych w Elblągu i Warsztatów PKP na Zawiszu, aby udokumentowali swoją wolę wywalczenia pokoju masowym udziałem w czynie 1-majowym.

Portowcy gdyńscy imiennie ustalili osoby odpowiedzialne za wykonanie zobowiązań zbiorowych i powołali kontrolerów społecznych dla współpracy w usuwaniu trudności które by mogły się w czasie wykonywania prac wyłonić.

Dając wyraz swojej solidarności z międzynarodową klasą robotniczą, walczącą z imperialistycznymi zakusami anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych portowcy gdyńscy przestali do obradującej w Berlinie Europejskiej Konferencji Robotniczej telegram, wyrażający solidarność z międzynarodowym ruchem robotniczym, walczącym z odrodzeniem militarizmu niemieckiego, wyrażając niezłomne przekonania że pod przewodnictwem Generaliss'musa Stalina pokój zwycięży wojnę.

Pod adresem techników portowych

Zastosowanie metody inż. Kowalewa przyspieszy wykonanie planu przeładunków

We wszystkich gałęziach przemysłu radzieckiego coraz większą popularność zyskuje metoda pracy wprowadzona w podmoskiewskiej fabryce sukna „Proletarskaja Pobieda” przez inż. Kowalewa. Metoda ta polega na typowaniu najlepszych sposobów wykonywania poszczególnych czynności produkcyjnych i na łączeniu ich w cały proces produkcyjny. Prowadzi to do tworzenia najbardziej racjonalnych i ekonomicznych systemów pracy.

Metoda inż. Kowalewa stosowana jest szeroko także w portach radzieckich w odniesieniu do pracy robotników wszystkich specjalności, szczególnie zaś w odniesieniu do pracy dźwigowych. Metodę Kowalewa wprowadziła do portów radzieckich inteligencja techniczna. Inżynierowie i pracownicy techniczni wielu radzieckich portów samorzutnie zobowiązali się prowadzić chronometrażowe obserwacje pracy przodujących dźwigowych, aby w ten sposób zgromadzić materiały do wyznaczenia najlepszych metod pracy na dźwigach każdego typu.

W porcie Zdanow obserwacje te wykazały np., że dźwigowi pracujący w tych samych warunkach i na identycznych dźwigach w różny sposób wykonują poszczególne czynności, składające się na cykl pracy dźwigu. I tak np. u dźwigowego Błagocina obrót dźwigu przeciętnie trwa 26 sekund, opuszczenie chwytaka — 13 sekund, chwytanie ładunku — 25 sekund, podnoszenie chwytaka —

24 sekundy, wysypywanie ładunku — 15 sekund. U dźwigowego Arzanowa te same czynności trwają kolejno: 18, 26, 29, 18, 16 sekund, a u dźwigowego Skorobogatkina — 28, 23, 25, 25, 16 sekund.

Jak z tego widać, dźwigowy Błagocin wypracował najlepszy sposób opuszczania chwytaka i wysypywania ładunku, dźwigowy Arzanow — najlepszy sposób obracania dźwigu i podnoszenia chwytaka, zaś dźwigowy Skorobogatkina opanował najlepszy sposób chwytania ładunku. Połączenie tych wszystkich, najlepszych sposobów wykonywania poszczególnych czynności daje najbardziej racjonalny i najbardziej ekonomiczny cykl pracy dźwigu, przynoszący od 15—20 procent zysku na czasie w porównaniu z cyklami wykonywanymi dotychczasowym sposobem przez każdego z wymienionych dźwigowych. Opanowanie przez dźwigowych w porcie najlepszych z praktykowanych już sposobów wykonywania poszczególnych elementów cyklu, daje olbrzymie oszczędności.

W porcie odeskim zorganizowano już „kowalewski” biuro technologiczne, które bada pracę 12 przodujących dźwigowych i 6 najlepszych brygad ładowniczych. Biuro dokonało już wielu obserwacji foto — chronometrażowych całych procesów przeładunku statków, od początku do końca robot.

W nowosybirskim i chersońskim porcie pracownicy technicz-

ni prowadzą masowe obserwacje chronometrażowe pracy czołowych fachowców portowych wszystkich specjalności.

Metoda inż. Kowalewa stosowana w portach Związku Radzieckiego na tak wielką skalę prowadzi do rewolucyjnego postępu w technologii przeładunków portowych, przynosi olbrzymie oszczędności i dla naszych portowców jest cennym przykładem.

Zastosowanie metody inż. Kowalewa w naszych portach, w obliczu zadań jakie nakłada na nie Plan Sześcioletni, jest sprawą niezwykle ważną i pilną. Wprowadzenie tej metody na tak wielką skalę jak w portach radzieckich wymagałoby oczywiście poważnych nakładów i odpowiednich posunięć organizacyjnych. Sprawa ta powinna być zajęta się niezwłocznie komórki postępu technicznego w zarządkach portów. Badanie pracy dźwigowych metodą kowalewską można jednak przeprowadzić bez specjalnych przygotowań.

W naszych portach najłatwiej byłoby rozpocząć badania takie w strefach przeładunków masowych. Technicy normowania, inżynierowie i inni pracownicy techniczni portów Gdańska, Gdyni i Szczecina powinni pójść za przykładem inteligencji technicznej portów radzieckich i zorganizować obserwacje chronome-

trazowe pracy przodujących dźwigowych, takich jak Liberacki i Filipiak z zespołu gdańskiego i jak Rutkowski i Tyszkiewicz ze Szczecina. Obserwacje te dałyby wielkie i natychmiastowe korzyści — umożliwiłyby określenie najlepszego systemu pracy na dźwigach i przyniosłyby pierwsze doświadczenia co do możliwości i sposobów wprowadzenia w naszych portach metody inż. Kowalewa na wielką skalę, tzn. w odniesieniu do pracy robotników wszystkich specjalności.

Opierając się na uchwałach ostatniego Plenum KC naszej Partii, portowe organizacje partyjne powinny zmobilizować inteligencję techniczną do wprowadzenia w naszych portach metody inż. Kowalewa, co niewątpliwie przyspieszy realizację Sześcioletniego planu przeładunków.

Ścisła współpraca inteligencji technicznej z robotnikami nad typowaniem najlepszych systemów prac przeładunkowych dla szybkiego wykonania Planu Sześcioletniego będzie przykładem zrozumienia hasła Frontu Narodowego — hasła walki o pokój.

Oczekujemy odpowiedzi od inżynierów i techników portowych. Zapraszamy ich równocześnie do wymiany projektów i doświadczeń na łamach naszego pisma — projektów i doświadczeń dotyczących organizacji badań kowalewskich w portach.

FLOTA FRANCUSKA

w planach imperialistów i kolonizatorów

„Figaro” — gazeta francuskiej finansjery przemysłowej opublikowała niedawno artykuł pt. „W poszukiwaniu nowej floty”. W artykule tym „Figaro” domaga się, ni mniej ni więcej, tylko... niezłomnej militarystyki francuskiej floty handlowej.

Jak wiadomo, francuska marynarka wojenna poniosła wielkie straty w ostatniej wojnie światowej. Przyznając w pełni, że szybka odbudowa francuskiej floty wojennej jest niemożliwa, „Figaro” proponuje, ażeby przystosować do celów wojennych najpóźniej statki towarowe i pasażerskie i w ten sposób stworzyć flotę wojenną „nowego typu”.

Uzasadniając swoją propozycję „Figaro” pisze: „Nie możemy oczekiwać, że w ramach pomocy wojennej otrzymamy dostateczną ilość okrętów i innego sprzętu, który byłby nam najbardziej potrzebny”.

To zdanie rzuca jaskrawe światło na rzeczywiste położenie Francji w planach amerykańskich podlegających wojennych i na przeciwieństwa istniejące między amerykańskimi imperialistami i francuskimi kolonizatorami.

Przygotowując nową wojnę imperialistyczną amerykańscy wyznacznicy Francji, jak zresztą i inni zmarszałkowani krajom, rolę dostawcy mięsa armatniego dla tzw. „armii europejskiej” generala Eisenhowera Amerykańskim imperialistom zupełnie nie zależy na wzmocnieniu wojennymorskich sił „partnerów” — przeciwnie, zależy im na ich osłabieniu i wzmocnieniu własnej marynarki, bo to zapewnia im przewagę w cichej, ale zacieklej walce o kolonie między uczestnikami paktu atlantyckiego.

Francuscy imperialiści jednak nie chcą się pogodzić z utratą swej potęgi wojenno-morskiej i kolonialnej i pragną ją odzyskać. Jak tu jednak odbudować potęgę floty wojennej bez pomocy, a nawet wbrew woli amerykańskich „opiekunów”?

Według „Figara” nie jest to trudne: „Nie powinniśmy budować floty dla wielkich bitew morskich” — pisze „Figaro” i proponuje „oryginalne” wyjście z sytuacji: przysposobić flotę handlową do służby wojennej. „Figaro” powołuje się przy tym na „autorytatywną” wypowiedź kierownika instytutu naukowo — doświadczonego ministerstwa wojny — wiceadmirała Lemogne, byłego szefa sztabu francuskiej marynarki wojennej — że w obecnych warunkach „potrzebna jest flota szybkich statków pasażerskich”.

W artykule tym „Figaro” zamieszcza także wywiad z dyrektorem jednego z największych francuskich przedsiębiorstw żeglugowych — Compagnie Generale Transatlantique, w którym wspomniany dyrektor opowiada szczegółowo jak wyobraża sobie przystosowanie floty handlowej

do celów wojennych. Z wypowiedzi dyrektora wynika, że należy zwiększyć szybkość statków i przebudować je tak, aby mogły przewozić jak największe ilości wojska wraz z całym nowoczesnym sprzętem wojennym.

Flotę takiej złożonej z posiadanych obecnie okrętów wojennych i zmilitaryzowanych statków handlowych „Figaro” proponuje przydać jeszcze odpowiednią liczbę barek desantowych i korpus plechoty morskiej, powołując się przy tym na „doświadczenia” Amerykanów w Korei.

„Ładowanie na statki amerykańskich wojsk w Korei w czasie ich ewakuacji uczy nas, że aby w ciągu 24 godzin załadować całą dywizję wraz z całym wyposażeniem, potrzebne są specjalne statki tj. barki o małym zanurzeniu z otwierającą się częścią dziobową, barki które mogą posłużyć także do wysadzania desantu”. Statki takie „pozwalają armii na szybką interwencję w różnych punktach”.

Oto dlaczego „Figaro” troszczy się o francuską flotę. Zyski amerykańskich interwencji nie dają spokoju ich francuskim wasalom, którzy także radząby skorzystać z przygotowywanej grabieży wojennej.

Wzywając do zmilitaryzowania francuskiej floty handlowej „Figaro” na wszystkie sposoby chwali szybkość statków, która ma decydować o przyszłych zwycięstwach agresywnej floty desantowej. Nawet jeden rozdział w omawianym artykule nosi tytuł: „Pochwała szybkości”. Szybkość bowiem potrzebna jest nie tylko dla nagłego napadu, ale i dla „sprawnej” ucieczki. Dlatego to właśnie przeznaczył autor artykułu przypominając „doświadczenia” Amerykanów uciekających w popłochu z koreańskiego portu Chinnama.

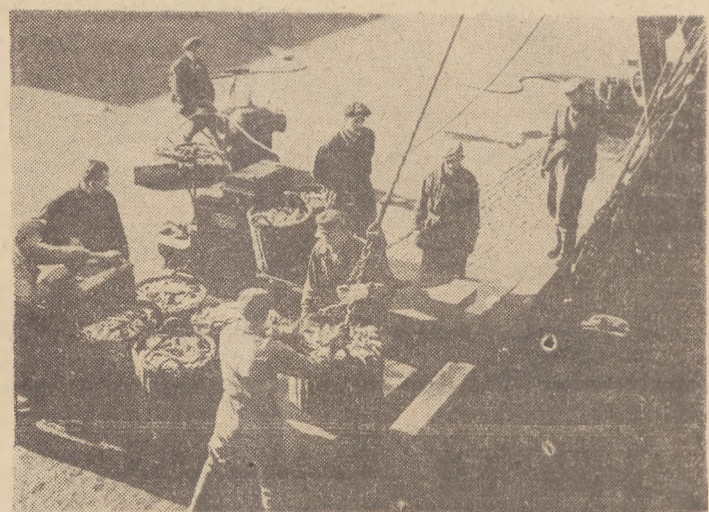
„Figaro” snując plany militarystyki floty handlowej zapomina jednak, że o jej losach decydować będzie naród francuski walczący o pokój, naród który nie pozwoli użyć tej floty dla agresji przeciw Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej.

Marynarze francuscy nigdy nie dopuszczą do realizacji bredni z „Figara”. Przygniatająca większość marynarzy francuskiej floty handlowej podpisała apel o pokój i nie chce być narzędziem podległości wojennych. Marynarze pamiętają słowa znanego działacza francuskiej organizacji „Bojownicy o Pokój i Wolność” — admirała Mulleca — słowa wypowiedziane w obronie Andre Martana: „Nastanie dzień, kiedy naród francuski da krajowi własny rząd, troszcząc się o interesy obrony narodowej, o narodową flotę, o pokój i niezawisłość narodową”.

Na podstawie artykułu w czasopiśmie radzieckim „Morskoj Flot” opracował (J. L.)

„Trzeba, żeby człowiek praktycznie korzystał z umiejętności pisania i czytania, ażeby miał on co czytać, posadał gazety i broszury, które powinny być rozdzielane prawidłowo i docierać do mas”.

W. LENIN



Fot. K. Komorowski

Fragment wyładunku ryb z trawlera dalekomorskiego P.P. „DALMORU”.

Wiadomości z KRAJU

Współzawodnictwo 1-majowe

Zbliża się 1 maja — dzień święta robotniczego, dzień święta narodu polskiego. Masy pracujące świata zademonstrują w tym dniu swą jedność w walce przeciwko polityce amerykańskich agresorów, o trwałą pokój, demokrację i wolność.

Wraz z masami pracującymi świata, wraz z narodem Związku Radzieckiego, lud pracujący Polski przygotowuje się do godnego uczczenia swego święta. Uczci je nowymi sukcesami na froncie pracy pokojowej, na froncie realizacji Planu 6-letniego.

Z entuzjazmem podjęły masy pracujące apel załogi Zakładów Przemysłowych Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie do masowego, pierwszomajowego współzawodnictwa socjalistycznego.

Apel metalowców z Pruszkowa podjęła również, jedna z pierwszych, załoga portu gdynskiego. Zobowiązała się ona dać naszemu państwu ludowemu ponad 233 tys. złotych dodatkowych oszczędności. Ponadplanową produkcję, walkę o zwiększenie wydajności pracy i zmniejszenie kosztów produkcji wyraża lud polski swą gotowość obrony pokoju, wzmocnienia siły naszej ojczyzny, umocnienia jej wolności i niepodległości.

Realizując czyn 1-majowy masy pracujące Polski dają wyraz swojemu gorącemu poparciu dla uchwał Światowej Rady Pokoju, które zdyktowała zawarcia paktu pokoju między pięcioma mocarstwami i zaprzęgnięcia amerykańskiej polityki odbudowy armii hitlerowskiej w Niemczech zachodnich.

Dzieła godne naszego narodu

W narodowym froncie walki o pokój i Plan 6-letni wykujemy nową, jasną przyszłość Polski. „Jest naszym gorącym pragnieniem — powiedział Prezydent Bolesław Bierut na VI sesji Plenum KC PZPR — aby powstały u nas dzieła godne naszej wielkiej epoki, godne naszego narodu.”

W drugiej połowie marca rozpoczęło w okolicach Jaworzna pod Krakowem budowę olbrzymiej elektrowni, większej od wszystkich istniejących dotychczas elektrowni w Polsce. O jej wielkości świadczy fakt, że będzie ona zużywać dziennie 250 wagonów węgla, tj. 5 wielkich pociągów. Dokumentację techniczną i podstawowe maszyny dla tej elektrowni dostarczy nam Związek Radziecki.

Rozpoczęto już także budowę wielkiego kombinatu przemysłowego Nowej Huty. 700 wagonów materiałów budowlanych dziennie pochłonie jego budowa!

Już krótko rozpocznie się budowa wielkiego kombinatu przemysłu bawełnianego w Andrychowie. W kombinacie tym praca będzie niemal całkowicie zmechanizowana!

Historia Polski nie zna takiego rozmachu budownictwa i takiego entuzjazmu twórczej pracy, jaka ogarnęła cały nasz kraj.

Cały naród dumny jest z tych gigantycznych budowli socjalizmu.

Budują je prawdziwi gospodarze Polski — lud pracujący.

Coraz szerzej rozwija się ruch współzawodnictwa o szybszą realizację planów produkcyjnych. Przez walkę o obniżkę kosztów produkcji, oszczędność materiałów i węgla pragnie lud pracujący przyspieszyć budownictwo fundamentów socjalizmu w naszym kraju. W tym celu załoga elektrowni „Szombierki” rzuciła hasło współzawodnictwa o oszczędną gospodarkę węglem. Wezwanie to znalazło gorące przyjęcie wśród załóg robotniczych w całej Polsce. Inicjatywę elektrowni „Szombierki” przyjął przemysł chemiczny i włókienniczy. Elektrownia warszawska wezwała do współzawodnictwa elektrownie łódzkie. Gdańska „Ołowianka” podjęła wezwanie Stalowej Woli. Elektrownia w Gdyni wezwała do współzawodnictwa elektrownie w Bydgoszczy, Szczecinie i Poznaniu.

Włączając się do tego współzawodnictwa, włączając się do czynu 1-majowego, lud pracujący Polski daje tym samym godną odpowiedź imperialistom i ich wrogim zamiarom wobec Polski, wobec naszych granic na Odrze i Nysie. Daje tym również wyraz delegacji klasy robotniczej Polski na Europejskiej Konferencji Robotniczej w Berlinie, która wzmocni międzynarodową solidarność robotników w walce o pokój, przeciwko remilitaryzacji Niemiec zachodnich.

Ochotniczy nakór do szkół oficerskich

Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło ochotniczy nabór do szkół oficerskich poszczególnych broni i służb specjalnych, a mianowicie: artylerii przeciwlotniczej, uzbrojenia, wojsk pancernych, łączności przewodowej, łączności radiowej, inżynierii no-saperskiej, samochodowej, topografów, kwatermistrzowskiej, felczarów, politycznej, prawniczej, marynarki wojennej, lotnictwa i kapelmistrzów.

Od kandydatów wymagane jest: obywatelstwo polskie, pochodzenie robotnicze, chłopskie (mało i średniorolne), lub inteligencji pracującej, nieskazitelna przeszłość, oddanie Polsce Ludowej, stan wolny.

Do Szkół Politycznej i Prawniczej przyjmowani są kandydaci w wieku od 18 do 27 lat (roczniki 1923 — 1924 włącznie), do Szkół Lotniczej i Marynarki Wojennej w wieku od 18 — 23 lat (roczniki 1932 — 1928 włącznie), a do pozostałych szkół oficerskich od 18 — 24 lat (roczniki 1933 — 1927 włącznie).

Wyszkolenie wymagane jest na poziomie 9 klas szkoły podstawowej (materiał matura) lub innej równorzędnej szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej.

Kandydaci do szkół oficerskich,

— członkowie PZPR i junacy organizacji powszechnej „Służba Polsce” — wnoszą podania wraz z wymaganymi załącznikami w pkt. II — za pośrednictwem swoich miejscowych komitetów, zarządów komend, które podania te przekazywać niezwłocznie do Wojskowej Komendy Rejonowej.

Kandydaci nie należący do żadnej organizacji — wnoszą podania bezpośrednio do Wojskowej Komendy Rejonowej swego miejsca zamieszkania.

O ile kandydat posiada prawo dowolnego wyboru szkoły oficerskiej, to winien wymienić w podaniu jeszcze dwie inne szkoły, na wypadek, gdyby nie było możliwości przyjęcia go do szkoły wskazanej na pierwszym miejscu.

Do podania należy dołączyć: a) poświadczenie obywatelstwa, b) świadectwo urodzenia względnie dokument zastępczy, c) ostatnie świadectwo szkolne, d) dokument stwierdzający stosunek kandydata do służby wojskowej (lub zaświadczenie o reestracji), e) opinie organizacji politycznej lub społecznej — o ile kandydat do niej należy, albo opinie zakładu naukowego względnie zakładu pracy, f) wliczonecznie napisany szczegółowy życiorys.

Wiadomości ze świata

300 tysięcy robotników Barcelony wyszło na ulice miasta ze śpiewem Międzynarodówki na ustach. Czarną noc reakcji frankistowskiej rozjaśniła bohaterka walka ludu Barcelony, domagającego się chleba, wolności i pokoju. Na murach Barcelony ukazały się odezwę i napisy: przez z Amerykanami. Frankistowski filar amerykańskiego imperializmu z łaski hitlerowskiej i błogosławieństwa Watykanu okazał się filarem wiotkim. 50 tys. wojska i policji musiał ściągnąć Franco by zaprowadzić „porządek” w Barcelonie. Nie pomaga terror. Walka bohaterów ludu Barcelony trwa.

Wypadki w Barcelonie rozszerzyły się i na inne miasta hiszpańskie. Naród Hiszpanii dał znać światu, że żyje i walczy. Partia Komunistyczna Hiszpanii wystosowała apel do wszystkich ugrupowań o jedność w walce. Jeszcze żywa są tradycje walki o wolność, tradycje Madrytu i Barcelony. „Prawdziwa Hiszpania — to nie frankistowskie zbiry, ale Hiszpania La Passionarii, Hiszpania mas Barcelony” — stwierdza uchwała Centralnej Rady Związków Zawodowych Polski.

Wypadki w Barcelonie wywołały falę strajków solidarnościowych we Francji i Włoszech. Masy pracujące całego świata dały wyraz swym uczuciom solidarności z bohaterką walką ludu Hiszpanii.

Przeciwko polityce wojny i głodu, przeciwko imperialistycznym podżegaczom wojennym wzrastała fala strajków w świecie kapitalistycznym.

Dokerzy irańscy w porcie Bender-Schachpur odmówili wyładunku broni amerykańskiej, a ludność miasta zablokowała port i zorganizowała antyamerykańskie demonstracje.

W Nowej Zelandii zastrajkowali dokerzy domagając się podwyżki płac. Trzy tysiące robotników portowych w Montevideo ogłosiło strajk pod hasłem obrony pokoju. 9.400 dokerów londyńskich porzuciło pracę, ogłaszając strajk przeciwko rozprawie sądowej 7 swoich przywódców.

Terror stosowany przez władze francuskie w Maroku, wobec bojowników o wyzwolenie narodowe, wywołał strajki solidarnościowe w Pakistanie, Syrii i 24-godzinny strajk powszechny w Tunisie.

Francja przeżyła swój potężny strajk transportowców, obejmujący kolejarzy, pracowników metra i autobusów w Paryżu, do którego dołączyli się pracownicy gazowni i elektrowni. Ponad 300 tys. kolejarzy wygrało strajk o podwyżkę płac. Rząd francuski musiał ustąpić. W strajkach tych krzepła jedność walki robotników francuskich wbrew rozłamowemu przywódcom związków zawodowych.

Od Chile do Nowej Zelandii i od Maroka do Pakistanu podnosi się fala walki o pokój, o wyzwolenie spod jarzma imperialistycznego, przeciwko wojennym kłonom amerykańskich bankierów i ich pachołków.

Na ulicach miast w Iranie od-

były się demonstracje pod hasłem „Precz z Anglikami” i „Śmierć Mac Arturowi”. W Holandii i Norwegii rozpoczęto już akcje zbierania podpisów pod apelem Światowej Rady Pokoju, domagającego się zawarcia paktu pokoju między Zw. Radzieckim, Chińską Republiką Ludową, Stanami Zjednoczonymi, Anglią i Francją.

W takiej atmosferze wzmożonej walki o pokój na całym świecie obradują zastępy ministrów spraw zagranicznych czterech mocarstw w Paryżu. Konferencja ta ma ustalić porządek dzienny następnej konferencji — ministrów spraw zagranicznych 4 mocarstw.

Wszystkie propozycje Zw. Radzieckiego są torpedowane przez blok amerykańsko-angielsko-francuski. Zw. Radziecki zaproponował włączenie do porządku dziennego sprawy demilitaryzacji i nie dopuszczenia do odbudowy militarysty w Niemczech Zachodnich, sprawy podpisania paktu pokojowego z Niemcami i wycofania wojsk okupacyjnych z Niemiec oraz ograniczenie zbrojeń 4 mocarstw.

Przedstawiciele USA, Anglii i Francji, działając na rozkaz Trumanusa usiłują torpedować konferencję i w tym samym czasie gdy trwają obrady stwarzają nowe fakty dokonane w odbudowie militarysty niemieckiej.

Podczas gdy imperialiści prowadzą politykę przygotowania agresji, w Zw. Radzieckim odbyła się sesja Rady Najwyższej ZSRR, gdzie w obecności Stalina przyjęta została ustawa, która głosi, że winni propagandy wojennej będą sądzeni i karani jako najwięksi zbrodniarze kryminalni. Rada Najwyższa ZSRR stwierdza, że propaganda wojenna jest najcięższą zbrodnią przeciwko ludzkości.

Podczas gdy w Niemczech Zachodnich rozpoczęto produkcję 30 fabryk części do czołgów, 8 stoczników łodzi podwodnych i inne fabryki zbrojeniowe, Zjazd Komunistyczny Partii Niemiec Zachodnich rzucił hasło walki o zawarcie traktatu pokojowego jeszcze w roku 1951.

Podczas gdy papież udziela błogosławieństwa zbrodniarzowi wojennemu Pohlowi, a imperialiści amerykańscy angażują hitlerowskich zbrodniarzy jako swoich komiwojażerów, — w Berlinie rozpoczęła się Europejska Konferencja Robotnicza, która jest wyrazem wzrastającej solidarności robotniczej w walce o pokój.

W wyniku konferencji berlińskiej postanowiono utworzyć stały Europejski Komitet Robotniczy przeciwko remilitaryzacji Niemiec.

W czasie dyskusji delegat robotników angielskich Hart oświadczył:

„Bez nas — robotników Anglii, Francji, Włoch, Niemiec i Belgii — Ameryka nie może prowadzić wojny!”

Masy pracujące całego świata nie chcą wojny, narody ujmują w swe ręce sprawę utrzymania pokoju i będą broniły jej do końca.”

KRONIKA MORSKA

Zalogi trawlerów „Saturn” i „Orion” przejęły pod socjalistyczną opiekę maszyny i urządzenia swych statków. Jednostki te od 6 miesięcy nie zgłosiły napraw, zaś załogi w czasie rejsów wykonują wszystkie naprawy we własnym zakresie.

Dziwigowy Jerzy Oset w porcie gdańskim przeladował w ciągu 7 i pół godziny 837 ton węgla, ustalając tym samym nowy rekord w przeladowaniu węgla w portach. Dotychczasowy rekord wynosił 820 ton.

W „Dalmorze” przodującym trawlerem jest t/s „Jupiter”, który w okresie ubiegłego miesiąca wykonał plan połowów w 130 proc. Ostatnio dowiadujemy się, że „Jupiter” złowił w jednym dniu rekordową ilość 12 ton ryb. Osiągnięcia te zawdzięcza zastosowaniu przy sieciach tzw. bobiny, co powoduje swobodne przesuwanie sieci po dnie morza.

Przejmując socjalistyczną opiekę nad maszynami statku załoga s/s „Hel” przejęła zobowiązanie przedłużenia okresu międzyremontowego o jeden rok. W rezultacie s/s „Hel” będzie pływał jeszcze rok bez generalnego remontu.

Pracownicy warsztatów ZPGG na ostatniej naradzie produkcyjnej podjęli zobowiązanie przyjęcia socjalistycznej opieki nad urządzeniami, maszynami i urządzeniami technicznymi. Podobne zobowiązanie podjęli załogi warsztatów głównych ZPGG.

Do portu gdańskiego wszedł nowy statek PMH s/s „Światowid”, pierwszy w Polsce łodotłacz morski. S/s „Światowid” pracować będzie cały rok, gdyż po okresie zimowym służyć będzie jako holownik.

Ruch racjonalizatorski w porcie szczyńskim rozwija się i wrażliwość zgłoszonych pomysłów racjonalizatorskich. W lutym zgłoszone 25 pomysłów, wobec 12 w miesiącu styczniu.

Drobnicowiec m/s „Curie-Skłodowska” po zabranie ładunku wyruszył z Gdyni w swój pierwszy rejs do portów Ameryki Południowej: Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires. Motorowiec wróci do Gdyni w pierwszych dniach lipca br.

Przodujący szypier ze spółdzielni „Belona” w Dziwnowie ob. Leśnica Stanisław przez specjalne uregulowanie wtrysków paliwowych w silniku Skandii osiągnął poważne oszczędności w zużyciu paliwa. Dzięki zastosowaniu tego pomysłu oszczędność na 1 kuterodzień wynosi około 60 litrów paliwa.

Čłonkowie załogi s/s „Olsztyn” podjęli zobowiązanie objęcia socjalistyczną opieką wszelkie urządzenia techniczne. Równocześnie postanowiono podnieść fachowość załogi przez systematyczne szkolenie, a przez to wpłynąć na zwiększenie wydajności pracy.

Za przykładem innych statków PMH załoga m/s „Mikołaj Rej” przystąpiła do socjalistycznej opieki nad urządzeniami statku. Celem zaś podniesienia swych kwalifikacji zawodowych, załoga postanowiła przeprowadzić szkolenie zawodowe.

Załoga m/s „Elbląg”, pomimo, że kursuje na liniach regularnych, przeprowadziła dodatkowy rejs do Szwecji i przywiozła ładunek rudy do portu w Gdańsku. Pomimo dodatkowego rejsu, „Elbląg” regularny rejs rozpoczął w terminie.

Załoga s/s „Mickiewicz” donosi z Karachi, że w czasie bieżącej podróży poza normalnymi pracami konserwacyjnymi wykonano dodatkowo 4 szt. ochraniaczy dla lin cumowniczych na rufie, wyprostowano po lewej burcie zgięte nadburcie wraz ze wspornikami na długości ok. 3 metr. oraz wykonano i założono siatki ochronne na nawiewnikach ładowni i kominie.

Ze względu na wygórowane ceny ofert zagranicznych, załoga maszynowa podjęła się wykonania tych zadań we własnym zakresie. Przy pracach szczególnie wyróżnił się ob. Zysk Franciszek.

Sprawy rybaków tematem obrad gdańskiego WRN na sesji wyjazdowej we Władysławowie

Dnia 22 bm. odbyła się w Domu Kultury we Władysławowie wyjazdowa sesja Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej. Pierwszy raz przedstawiciele najwyższego szczebla administracji województwa przybyli do rybaków, aby wspólnie z nimi radzić nad zwiększeniem połowów i rozwiązaniem problemów bytowych mieszkańców osiedli nadmorskich.

W obradach wziął udział Minister Żegluga Mieczysław Popiel, przedstawiciele przedsiębiorstw połowowych państwowych i spółdzielczych, reprezentanci resortu rybołówstwa morskiego oraz liczni rybacy Łeby, Władysławowa, Helu i Zalewu Wiślanego.

Jak stwierdził referent tow. Józef Biłławski, dyrektor MUR w Gdyni, rybołówstwo w pierwszym okresie rozwijało się żywiołowo i bezplanowo. Z uwagi na swą atrakcyjność przyciągnęło ogromną masę kombinatorów.

Z biegiem czasu Partia i Rząd przystąpiły do uzdrowienia sytuacji. Pierwsze kroki były wynikiem odbytej w Kołobrzegu narady rybackiej. Dalszym poważnym etapem była wydana w 1949 roku ustawa o algach dla rybołówstwa.

PIERWSZY ROK GOSPODARSTWA PLANOWEGO W RYBOŁÓWSTWIE

W 1949 roku po raz pierwszy objęto rybołówstwo planem gospodarczym. Chociaż plan ten

nie dotarł do wszystkich rybaków i nie został wykonany w 100 procentach, spełniał on jednak swoje zadanie. Ilość złowionej ryby wzrosła o 20 proc. w stosunku do 1948 roku. Rybakom udowodniono po raz pierwszy na podstawie wyników wyzyszczenia spódki uspołecznionej planowej nad prywatną bezplanową.

WZROST ŚWIADOMOŚCI SPOŁECZNEJ WŚRÓD RYBAKÓW

Równoległe ze wzrostem masy towarowej w stosunku do 1949 roku nastąpiło pogłębienie świadomości społecznej rybaków, co znalazło swój wyraz w przejmowaniu zobowiązań indywidualnych i zespołowych we współzawodnictwie. Wyłoniono pierwszych przodowników jak: Głębin, Kreft i Madyki. Podwyższony został poziom kwalifikacji zawodowych.

Liczne załogi przekroczyły plany połowowe. Do takich należały załogi: kutra „Gdy 50” z szyprem Buszem, który zamiast 280 ton, wyłowił w ciągu roku 368 ton, „Gdy 3” z szyprem Hermanem, który mając plan 230 ton, wyłowił 315 ton, kuter „Hel 51” na 260 zaplanowanych ton, wyłowił 373 i inne.

Z drugiej strony wskazać należy te kutry, które nie umiały lub

nie chciały się włączyć do nowych socjalistycznych metod pracy. Załogi ich nie dbały o realizację swoich planów. Takimi kuterami były: „Wła 17” z szyprem Leonem Budziszem, „Wła 35” z Alojzym Budziszem, „Wła 34” z Brunonem Konkolem, „Hel 4” z Józefem Boldą, „Jak 87” z Janem Konkolem i „Gdy 4” z Józefem Szajbą.

RYBAK PAŃSTWOWY I SPÓŁDZIELCZY PRZODUJE

Stwierdzić należy, iż rybak przedsiębiorstwa państwowego, posiadający lepszy sprzęt, objęty współzawodnictwem, planową organizacją połowów i łowicą we dług praktycznych złożeń ostatnich osiągnięć naukowych, wysuwa się w naszym rybołówstwie znacznie naprzód. Wydajność roczna na 1 członka załogi „Arki” wynosiła 57 ton ryb, rybaka spółdzielczego — 35 ton, rybaka indywidualnego 30 ton. Przeciętne na roczną wynosiła w roku 1950 na 1 kuter „Arki” 245 ton, kuter spółdzielczy wyłowił w tym samym czasie przeciętnie 115 ton, a kuter prywatnie 118 ton. Te wskaźniki najlepiej potwierdzają przodującą rolę rybaków państwowych oraz ukryte rezerwy istniejące w rybołówstwie prywatnym.

Plan połowów na rok bieżący

i jego kontrola oparta została na miesięcznych planach operacyjnych.

Wykonanie miesięcznych planów na styczeń i luty wykazuje znaczny wzrost wyrażający się wynikami sięgającymi 146 proc. planu, stwierdzając jednocześnie, że niewykorzystane zostały przy ustalaniu planu wszystkie możliwości połowu.

Wielkich rezerw ukrytych dotychczas w rybołówstwie dotychczas szukać należy w sprawniejszej organizacji połowów, a szczególnie w wprowadzeniu połowów grupowych i wielodniowych, w maksymalnym wykorzystaniu okresów sezonowych i usprawnieniu remontów.

Również podniesienie dyscypliny pracy da w efekcie znaczne zwiększenie wydajności rybołówstwa. Ważną rzeczą jest również wprowadzenie współzawodnictwa opartego na nowych wzorach w rybołówstwie indywidualnym i we wszystkich spółdzielniach.

Porównując miesiące styczeń i luty 1950 i 1951 roku zauważamy wzrost połowów na kuter o prawie 100 procent.

BOLĄCZKI RYBAKÓW

Po wygłoszeniu przez przewodniczącą Komisji Morskiej WRN tow. Wojtkowiak koreferatu omawiającego zbyt jednostronne podejście administracji, wyłoniła się dyskusja.

BHP-owcy radzą nad ochroną pracy

W dniu 13 marca 1951 roku w Gdyni odbyła się doroczna narada, poświęcona zagadnieniom bezpieczeństwa i higieny pracy w portach i żegludze morskiej. Udział w niej wzięli przedstawiciele Ministerstwa Żegluga i aktywni BHP przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Żegluga.

Narada miała na celu podsumowanie dotychczasowej działalności komórek BHP i wskazanie wytycznych dalszej pracy.

Obrady zabrał naczelnik Wydziału BHP Ministerstwa Żegluga ob. Cichankiewicz, podkreślając rolę BHP w państwie socjalistycznym, ze szczególnym uwzględnieniem resortu morskiego. Omawiając osiągnięcia tej akcji, wyraził życzenie, aby wszystkie przedsiębiorstwa osiągnęły w bezpieczeństwie i higienie pracy przynajmniej taki poziom, jaki w ub. roku istniał w ZPGG i CZPMH. Ponadto wyróżnił dwóch pracowników zastużonych na tym polu, a mianowicie ob. Kosowskiego z ZPGG i ob. Laszkowskiego z CZPMH.

Następnie poprosił przedstawicieli poszczególnych przedsiębiorstw o składanie sprawozdań ze swej działalności.

Ze sprawozdań wynika, że przedstawiciele szczyńskiego i gdańskiego Urzędu Morskiego mają jednakowe bolączki; rozległy teren, nie wykorzystane kredyty i słabo rozwinięta akcja szkoleniowa znajdująca się zaledwie w zarodku. O niezrozumieniu zasad BHP świadczy fakt zakupienia przez SUM z kredytów BHP 15 ściennych zegarów.

Referent z Zarządu Małych Portów obok wymienionych już bolączek zwraca uwagę na fakt lekceważenia bezpieczeństwa pracy ze strony niektórych robotników i brygadzystów. Świadczy o tym choćby wypadek robotnika ob. Łachowskiego z Kołobrzegu, który stracił oko. Łachowski zaprosił oko podczas pracy i następnie przemycił je wodą z kanału. Kardynalne niedbalstwo i niedopatrzenie brygadzysty, z pełnowartościowego robotnika zrobiło półinwalide.

Czy referent BHP mógłby zapobiec temu wypadkowi?

Na pewno, tylko niestety dowiedzieli się o nim dopiero po trzech brygadzystach tj. po operacji. A czy brygadzysta został za swoje niedbalstwo ukarany? Dyrekcja Zakładu udzieliła mu nagany to wszystko. Referent ujawnia następnie szereg innych niedociągnięć. Robotnicy pracują na mrozie bez rękawic, strażnicy śpią w zimie bez kocy itp. itp.

Również ob. Kardas z PRPIP ujawnił szereg niedociągnięć, które spowodowały 3 wypadki. Sprawozdawca nadmienia, że w PRPIP apteczki są niedostatecznie zaopatrzone w lekarstwa. Stan ten starał się referent wytłumaczyć niemożnością otrzymania ich na rynku, (ten argument dość słabo trafiając do przekonania, wywołał tylko śmiech zebranych).

Przy omawianiu przez ob. Kar

dasa wyposażenia nurków, dowiadujemy się znów o niedociągnięciach.

Stan starych skafandrów nie jest zadowalający. A czy nowych nie ma? Owszem, był jeden, lecz posłano go na Targi Pożniaki, który dotychczas nie wrócił. Czy referat BHP czynił starania, aby ten skafander otrzymać? Nie. Czekal, aż naśledzi.

I znów lekkomyślność i brak troski o tak potrzebny, użytkowy sprzęt, który leży dziś gdzieś w kącie, przez 10 miesięcy, nawet nie załuskerwowany odpowiednio.

Morski Urząd Rybacki w Szczecinie dobrze zorganizował akcję BHP. Referat w porozumieniu z WOP udzielał mandatów karnych rybakom nie posiadającym odpowiedniego sprzętu i nie wypuszcza ich na połowy.

MUR gdański w przeciwnieństwie do Urzędu Szczecińskiego nie nie zrobił w tym kierunku. Na naradzie przysłał jedna z urzędniczek, która z tym zagadnieniem zetknęła się po raz pierwszy w życiu, właśnie na naradzie. Takie postawienie sprawy wywołało powszechne oburzenie obecnych.

Przedstawiciel „Arki” mówi o braku urządzeń BHP w warszawskich przemyślnych obecnie od innych instytucji. Jako przykład podaje lokal bednarni w Sopocie, która mieści się w „chlewie”, bez okien, bez ogrzewania itp. Obecnie usuwa się te braki.

Dalej mówi o możliwości zastosowania się do zarządzeń GUM, a mianowicie trudne jest umieszczenie traw ratunkowych 2 m długości na kuterach rybackich. Założenie ich zakrywa ładownie i przed rybakami staje pytanie co zabrać z połowu: rybę czy tratwę ratowniczą. Wielkość traw musi być bezwzględnie dostosowana do kutrów.

Omawiając pracę w patrolarni stwierdza, że rozmieszczenie toalet powoduje niepotrzebne chodzenie około 150 pracowników na I i II piętro. Wędrowniaki to odbywają się przy tym z udziałem dużej noży w ręku, wymaganych do patrolowania. Dotychczas nie ma bowiem na noże pochow ani specjalnych szaf, gdzie można je składać. Zarządzenie Ministerstwa Żegluga w odnośnej sprawie zostało wydane jeszcze w roku ub.

Nowy referent z „Barki” stwierdza, że nie spotkał w terenie śladu zarządzeń BHP, ani odpowiednich przepisów. We wszystkich portach (małych) brak jest szaleńców, unywalni, szatni, oświetlenia itp. W solarni w Darłowie spotkał robotnika, chodzącego brudnymi, zabłoconymi butami gumowymi po śledziach w basenie. Podwójne solarni bowiem jest pokryte grubą warstwą gnijących ryb i błotem.

Sytuacja „Barki” pod względem BHP jest specyficzna. Przedsiębiorstwo to powstało przed kilkoma tygodniami i przejęło urządzenia przeznaczone do prywatnych właścicieli, którzy w o-

góle nie dbali o to zagadnienie. Należy więc przystąpić natychmiast do zmiany obecnego stanu.

Przedstawiciel PCWM omówił pokrótce zagadnienie BHP w szkołach PCWM. Podkreślił szczególnie fakt rozmnożenia się szczyrów na s/s „Beniowski”. Na statku tym są zaokrętowani chłopcy ze szkoły jungów. Podczas pobytu ich na wykładach, szczyry na statku obgryzają im cholewki i butów. Jest to plaga, z którą PCWM musi skończyć. Ob. Kosowski szerzej omówił zagadnienie BHP w portach, wspomniawszy o brakach w odzieży ochronnej i o trudnościach w jej utrzymaniu. Dobrze przedstawia się sprawa szkolenia w ZPGG. Na wszystkich kursach szkoleniowych są uwzględniane godziny poświęcone wytycznym BHP. Zdaniem jego należałoby również przeszkolić personel kierowniczy, który nie zawsze docenia wagę tego zagadnienia. Omawiając uwanie przyczyn wypadków, ob. Kosowski podkreślił nie dość dobrze konserwowany sprzęt do ładunkowego. Dotychczas używany sprzęt, znajdując się przeważnie na powietrzu, ulega wpływom atmosferycznym przez co traci sprawność. Ten stan rzeczy powoduje brak odpowiednich magazynów. Drugą poważną przyczyną wypadków jest brak sztopów manilowych. Zastępcze sztopy szalowe są grube i słabe, przeto łatwiej ulegają zniszczeniu. Ponadto ponieważ są twarde i mało elastyczne często powodują różne wypadki (obcięcie palców u rąk itp.).

Oświetlenie portów również pozostawia wiele do życzenia powodując w nocy wypadki.

Ponadto zła organizacja pracy i konserwatywne metody są przyczyną poważnych nieraz wypadków. Jednak duża przeszkoda jest zbyt małe uświadomienie pracowników nie umiejących pogodzić wydajności pracy z bezpieczeństwem i higieną. Służba BHP w miarę swych możliwości usprawnia pracę w tym kierunku. Ogólnie można stwierdzić, że zagadnienie BHP w portach Gdańsk-Gdynia traktowane są poważnie i zaobserwować można stały w tym zakresie poprawę.

Odwrotnie jest w porcie szczyńskim o czym mówił ob. Kuczyński z ZPS. Zagadnienie BHP mocno tam szwankuje, świadczy o tym dobitnie fakt 34 poważnych wypadków zanotowanych w styczniu br. Referent przypisuje winę słabej obsadzie personelu komórek BHP. Stanowiska referentów i kierowników referatu zajmują przeważnie ludzie, którzy nie dorosli do tak poważnego zagadnienia. Czynność ich ogranicza się do rejestrowania wypadków. Nie potrafia natomiast zupełnie zorganizować akcji zapobiegania im. Sprawozdawca w ogóle nie wychodzi w teren bowiem „przykuty” jest do biurka „papierkową robotą”. Sporządzanie coraz to innych wykazów, wycena medykamentów itp. zabiera mu cały czas.

Dyrekcja ZPS winna zająć się sprawą BHP na swoim terenie. Plan połowów na rok bieżący

obsadzić referaty odpowiedzialniejszymi ludźmi, lepiej przygotowanymi. Pracownicy winni spowodowania jakiegokolwiek wypadku muszą być odpowiednio karani. Nie można poprzestać na udzielaniu nagany, w wypadku, gdy niedbalstwo spowodowało kaletwo robotnika.

A taki wypadek w ZPS właśnie ma miejsce.

Przedstawiciel CZPMH w obszernym referacie omówił osiągnięcia i braki BHP we flocie handlowej. Na każdym ze statków jest tzw. „krośka BHP”, której zadaniem jest chronienie załogi od wypadków. Praca jednak jest tu b. ciężka. Nieraz spotykano się z utajaniem jakiegoś wypadku. Uniemożliwilo to stosowanie odpowiednich urządzeń zapobiegawczych. Sprawę tę już uregulowano. Obecnie o każdym poważniejszym wypadku statek musi telegraficznie powiadomić Centralny Zarząd. Współpracę referatu BHP z Radą Zakładową dyrekcja układa się b. dobrze, co w dużym stopniu wpływa na szybkość wprowadzenia na statkach odpowiednich zarządzeń.

W przedsiębiorstwach podległych CZPMH, jedynie Ratowniczo Okrętowe zorganizowało służbę BHP Żegluga Przybrzeżna i Żegluga Morska nie przejawiały jeszcze w tym kierunku żadnej działalności.

Referent stwierdził, że obecnie wzrosła liczba wypadków w PMH, co zostało spowodowane pewnymi niedopatrznościami i „upojeniem sukcesami” ubiegłego roku. Stan ten jednak ulegnie w najbliższym czasie zasadniczej zmianie.

Po sprawozdaniach referentów BHP zabrał głos Kierownik Biura Zaopatrzenia Ministerstwa Żegluga ob. Skowroński stwierdzając, że niedociągnięcia w zaopatrzeniu robotników w odzież ochronną powstały na skutek późnych i niejasnych zamówień. Zaaapelował do pracowników, aby więcej dbali o dostarczoną odzież, bowiem okresy amortyzacyjne będą przedłużane tylko w wypadkach rzeczywistych koniecznych.

Ob. Paczyński, przedstawiciel Departamentu Szkolnictwa Ministerstwa Żegluga oświadczył, że na każdym nowo zorganizowanym kursie w bieżącym roku będą uwzględniane zagadnienia BHP.

Następnego dnia obradowały trzy Komisje Branżowe. Radzono nad usunięciem braków ujawnionych w sprawozdaniach.

Reasumując należy stwierdzić, iż Narada BHP spełniła swoje zadanie. Przed wszystkim przyczyniła się do zapoznania z metodami pracy poszczególnych referentów, a następnie ujawnia szereg niedociągnięć w dotychczasowej pracy na odcinku BHP. Wyniki narady pozwolą w przyszłości na zapobieżenie dalszym błędom na tym tak ważnym odcinku. Zrozumiano bowiem, że należyte postawienie BHP zapewni robotnikom możliwość spełnienia ich ważnych zadań przy realizacji Planu 6-letniego.

W dyskusji poruszono m. in. bardzo wiele spraw związanych z zagadnieniami bytowymi rybaków. Stwierdzono, iż akcja socjalna na odcinku rybołówstwa nie jest jeszcze postawiona należycie. Problem ubezpieczenia społecznego rozwiązano dopiero z chwilą wejścia w życie od stycznia br. układu zbiorowego dla rybaków kutrowych. Układ ten gwarantuje ciągłość pracy i zarobku oraz właściwą opiekę socjalną. Trzeba powiedzieć, iż dotychczas nie wszyscy właściciele kutrów należycie wypełniają warunki umowy wobec pracowników najemnych i nie dostarczają im wszystkiego tego, co gwarantuje umowa, szczególnie odzież ochronną.

Ze strony MUR-u ograniczono się do zorganizowania w porozumieniu z MUZ-em zaledwie 7 ambulatoriów i przychodni lekarskich.

Wśród rybaków odczuwa się bardzo potrzebę stworzenia ośrodków kulturalnych i ożywienia. Rybacy Władysławowa pragną mieć swój dom, lecz sprawa ta rozbiła się już od lat o brak odpowiedniego lokalu. W ciągu dyskusji radny Józef Gniech wskazał, iż sprawę tę można rozwiązać jedynie przez wprowadzenie na terenie Władysławowa i Półwyspu Helskiego przymusowej gospodarki lokalami. Wtedy znajduje się lokal na Dom Rybaka, mieszkania dla nauczycieli i robotników bazy portowej oraz dla rodzin rybackich.

Dalsi mówcy wskazują na konieczność uruchomienia kursów wieczorowych. Młodzież rybacka od 14 roku życia bitywa już na kuterach i często zdarza się, iż syn rybaka staje się powtórny anal fabetą. Również wychowanie fizyczne młodzieży rybackiej pozostawia, jak dotychczas, dużo do życzenia. Drużyny piłkarskie na Helu i we Władysławowie nie mają sprzętu.

TRUDNOŚCI KOMUNIKACYJNE I ZAOPATRZENIA

Wielu mówców wskazuje na konieczność lepszej organizacji komunikacji między osadami rybackimi a Gdynią czy Władysławowem. Tak np. osady rybackie w Mechlikach czy Rewie nie mają żadnego połączenia z portami. Trzystu ludzi z tych osad, zatrudnionych w Gdyni, idzie codziennie 15 km pieszo, aby dostać się do miejsca pracy.

Radny Budzisz rybak z Wielkiej Wsi wskazuje na konieczność usprawnienia zaopatrzenia w łód. Brak łodzi powoduje często przestoje kutrów i jest zasadniczym hamulcem w pracy. Wielu mieszkańców Wielkiej Wsi skarży się na złą dystrybucję towarów. Ten duży ośrodek posiadający ponad 3000 mieszkańców, skarży się na zły rozprowadzanie artykułów pierwszej potrzeby.

Również mieszkańcy Półwyspu Helskiego zgłaszali pod adresem MHD czy CS wiele zażaleń. Ob. Edmund Formela, kierownik poczty, wskazał na brak połączenia telefonicznego między osadami rybackimi a Gdynią. Brak ten może być niejednokrotnie. Były wypadki, iż dziecko Wielkiej Wsi zmarło wskutek niemożności szybkiego wezwania lekarza. Drugą sprawą bardzo istotną dla rybaków jest uruchomienie placówek PKO w każdym ośrodku rybackim przy punktach odbierających połów.

Poza tym wielu mówców zabierało głos w dyskusji na tematy związane bezpośrednio z podniesieniem produkcji. I tu wyłoniły się kwestie braku mechanizacji przeladowek i związane z tym skrócenie przestoju kutrów. W dyskusji wskazano na celowość w organizowaniu narad wytwórczych, na których rybak naradzałby się z naukowcem jak obniżyć koszty i podwyższyć plan połowów.

POSTANOWIENIA WRN-u

W celu usunięcia wszelkich niedociągnięć w dziedzinie rybołówstwa Wojewódzka Rada Narodowa podjęła szereg postanowień.

W końcu Plenum WRN poleciło Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego zrewidowanie i podwyższenie zadań ilościowych postawionych w Planie 6-letnim przed aparatem rybołówstwa na terenie gdańskiego w kierunku urealnienia ilości surowca rybnego, który powinien być odłowiony, przerobiony i rozprowadzony dla zaspokojenia coraz bardziej wzrastających potrzeb konsumpcyjnych naszego społeczeństwa.

M. D.

NASI KORESPONDENCI piszą

Krytyka załogi pomogła kapitanowi

S/s „Kolno” — tramp średniego tonażu był kiedyś przodującym statkiem w naszej flocie handlowej. Teraz proporzec przodownika powlewa na maszcie innego statku — „Kolno” nie wytrzymał konkurencji, bo... na statku tym „coś się popsulo”.

W ubiegłym roku s/s „Kolno” przez długi czas przewoził ładunki węgla i rudy między Szczecinem a portami szwedzkimi. W tym właśnie okresie niedzieli załoga a kapitanem „Kolna” — Rosieckim dochodziło ciągle do zatargów. Dlaczego?

Sprawa wyjaśniła się na naradzie załogowej w porcie szwedzkim. Kapitan zarzucał załodze, że nie chce uznawać jego kapitańskiej władzy na statku, że próbuje nim rządzić itp., a marynarze twierdzili, że kapitan nie dba o wykonanie planu przewozu, że zaniadbuje swoje obowiązki, że na słowa krytyki odpowiada dyktatorskim traktowaniem załogi...

Jakże to: kapitan zamieňuje swoje obowiązki? Dlaczego?

Otóż „Kolno” najczęściej zachodziło do portu Kōping. Podczas gdy w innych portach szwedzkich przeładunek trwał dwa — trzy dni, w Kōping były zawsze jakieś powody, które znużały „Kolno” do pięciu — sześciogodzinowego postoju. Mimo to przez kilka miesięcy statek nie zachodził do innych portów szwedzkich, ale wyłącznie do Kōping. Czy ciągle skierowywanie statku do Kōping było najbardziej korzystne dla państwa? — trudno stwierdzić — z całą pewnością jednak było ono najbardziej korzystne dla kapitana „Kolna”, bo... Kōping... mieszkała żona kapitana. Dlatego właśnie postój „Kolna” w Kōping trwał tak długo, dlatego w czasie postojów tych kapitan bywał rzadkim gościem na statku, dlatego wreszcie dochodziło do zatargów między kapitanem a załogą, która chciała zmienić postój „Kolna” w Kōping.

Narada załogowa miała przebieg burzliwy. Marynarze rzucali ostrze nie owijane w bawełnę — słowa, zarówno pod adresem kapitana jak i szwedzkiej dyktacji GAL.

Jakaż była reakcja obecnego na naradzie dyrektora szwedzkiego oddziału GAL? Dyr. Dryżda zasłaniając siebie i kapitanem Rosieckiego zasadą jedynowładztwa w przedsiębiorstwie i powołując się na IV Plenum KC naszej partii zgromił załogę za to, że śmiała krytykować kapitana i dyktację GAL.

— Jeśli kapitan tak postępuje — grzmiał dyrektor — to wi-

docnie było to potrzebne i w tym macie prawa krytykować kapitana...(!)

Kiedy w czasie tychże obrad jeden z marynarzy próbował wytłumaczyć dyrektorowi że nie ma racji, że umyślnie fałszywie interpretuje zasadę jedynowładztwa, że marynarze wypełniając rozkazy kapitana na morzu i krytykując go na naradzie załogowej nie postępują wbrew tej zasadzie — wówczas dyr. Dryżda... przerwał zebranie.

Mimo to narada odniosła swój skutek. W następnym rejsie przeładunek „Kolna” w Kōping trwał tylko trzy dni. Był to zresztą ostatni rejs „Kolna” do „małego” portu kapitana Rosieckiego. „Kolno” jest obecnie lepiej wykorzystywane, — zostało przekazane gdynskiemu przedsiębiorstwu żeglownemu i pracuje w trampingu oceanicznym.

Podobno zniknęły także zatargi między kapitanem Rosieckim a załogą „Kolna”. Załoga swą boją krytyką pomogła kapitanowi zrozumieć jego błędy.

Na marginesie tej sprawy trze-

ba stwierdzić, że niestety udział organizacji partyjnej „Kolna” w tej sprawie był niewielki. Na skutek słabości organizacji partyjnej i braku czujności podróży „Kolna” do Kōping trwały zbyt długo. Mamy nadzieję, że organizacja partyjna „Kolna”, uaktywni się, że zrehabilituje się mobilizując załogę do przedterminowego wykonywania przewozów morskich i doprowadzi do tego, że „Kolno” odzyska utracony proporzec przodującej jednostki.

Spodziewamy się także, że i dyr. Dryżda zrozumiał, że jego wystąpienie na naradzie załogowej „Kolna” nie było niczym innym jak próbą tłumienia oddolnej krytyki. Spodziewamy się, że dyrektor Żegluga Morskiej w Szczecinie nie tylko zaniecha tych prób ale przeciwnie, — postara się o rozwinięcie oddolnej krytyki, a własna samokrytyka niewątpliwie pomoże mu w dalszej pracy.

Ltr

korespondent PMH.

Prosimy o ujawnienie metody pracy

Ob. Kubernę Czesławę — sieciarke „Daimoru” możemy bezspornie nazwać bezkonkurencyjną przodownicą pracy. Pracując w swym zawodzie dopiero trzy lata, bije wynikami dotychczasowe, stare pracownice. Jak do tej pory nie ma w „Daimorze” sieciarek, która by potrafiła — przy największym wysiłku — przesiągnąć normę ob. Kuberny.

Zapytana o metodę pracy Kuberna, odpowiada:

— Właściwie nie mam żadnej metody. Po prostu pracuję, nie rozmawiam i nie tracę niepotrzebnie czasu.

Czy rzeczywiście, tylko i wyłącznie systematyczna praca pomaga Kubernie w osiągnięciu tak wysokich norm?

Jest zdaje się inaczej. W ostatnim etapie jedna z najbardziej doświadczonych sieciarek, „uwzięła” się i postanowiła Kubernę przesiągnąć. Prace jej — również sumienna, podwyższała jeszcze kilkunastoletnie doświadczenie.

Zaczęła się walka, która trwała 3 miesiące.

W końcowym wyniku zwyciężyła Kuberna...

Długo na ten temat dyskutowaliśmy z kierownictwem sieciarek i z Komitetem Współzawodnictwa. Ostatecznie doszliśmy do wniosku, że Kuberna musi mieć jakąś metodę pracy. Może jest

to inny, niż dotychczasowy sposób trzymania igły, czy też jakiś specjalny sposób zaciskania węzłów sieci? Może nasza przodownica sama nie zdaje sobie nawet sprawy z tego, że stosuje w pracy nową uproszczoną metodę?

Czesławie Kubernie zarzucano, że rozmyślnie zataja swoją metodę pracy, aby nie dać się wyprzedzić przez koleżanki, zarzucano jej aspołeczne postępowanie, brak zrozumienia ruchu współzawodnictwa i konieczności popularyzacji własnych doświadczeń, aby stały się one własnością całej załogi i pozwoliły na wzrost produkcji przedsiębiorstwa.

Okazało się jednak, że zarzuty były chyba niesłuszne. Bo przecież Kuberna bierze udział w pracy społecznej — politycznej. Jest nawet inicjatorką wielu podejmowanych przez sieciarek zobowiązań. I dlatego mamy pewność, że to uaktywnienie się ob. Kuberny wpłynie również na podniesienie jej uświadomienia społecznego, na zrozumienie przez nią ważności pracy w realizacji Planu 6-letniego, że wpłynie to na ujawnienie przez nią stosowanej w pracy metody, a tym samym podniesie ogólną wydajność sieciarek Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Daimor”.

A więc, koleżanko Kuberna, czekamy!

Krystyna Browńska

S/s „Kiliński” wiezie dary społeczeństwa polskiego dla narodu koreańskiego

W dniu 10 marca na uroczystość udekorowania statku s/s „Kiliński” — odbyło się zebranie całej załogi, zwołane w celu przyjęcia na statek darów ofiarowanych przez społeczeństwo polskie dla bohaterów walczącego narodu koreańskiego.

Rerefat okolicznościowy wygłosił tow. Roszkowa przewodnicząca Woj. Kom. Obrońców Pokoju po czym przystąpiono do wyboru zarządu Komitetu Obrońców Pokoju. Nowowybrani członkowie Zarządu zostali udekorowani przez towarzyszkę Roszkową odznakami, przedstawiającymi gołąbki pokoju. Na zakończenie zebrania, załoga statku uchwaliła rezolucję następującej treści:

BARANOWSKI CZESŁAW
oficer K. O.

Czy należało wypłacić dodatek za znajomość języków

Przedsiębiorstwo C. Hartwig, jako wyłączny spedитор międzynarodowego transportu morskiego, lądowego i powietrznego, transakcji handlu zagranicznego, ubezpieczenia transportów itp. Prócz tego wymagana jest znajomość języków obcych.

Umowa zbiorowa pracowników C. Hartwig oparta na założeniach był. Ministerstwa Przemysłu i Handlu nie przewidywała specjalnych dodatków za znajomość i używanie w pracy obcych języków. Dodatki takie otrzymywali jednak pracownicy pokrewnej branży maklerskiej.

Pracownicy Hartwiga prawa te również nabyli z chwilą przejścia do resortu Ministerstwa Handlu Zagranicznego. Wymagano od nich tylko przedłożenia odpowiedniego świadectwa, wydanego

przez Ministerialną Komisję Egzaminacyjną. Termin egzaminów miał być podany zainteresowanym.

W związku z tym jeden z pracowników zgłosił w styczniu ub. roku wniosek o przyznanie dodatku za znajomość i używanie w pracy dwóch obcych języków.

Przedsiębiorstwo nie było jednak dbało o tego rodzaju sprawę. O pierwszym egzaminie, który odbył się w czerwcu 1950 roku pracownik ów nie został powiadomiony. Złożone zażalenie na ten temat do rady zakładowej pozostało bez odpowiedzi. Dopiero w grudniu 1950 roku wezwano go na egzamin, który zdał.

Skierował następnie do przedsiębiorstwa prośbę o wypłacenie dodatku za czas od 1 stycznia 1950 roku, tzn. od chwili złożenia wniosku. Otrzymał na to wyjaśnienie, że wszelkie wypłaty dodatków za znajomość języków obcych zostały wstrzymane z dniem 1 stycznia 1951 roku. Zarządzeniem tym podobno objęto również okres poprzedni.

Pracownikom dobrze jest znane stanowisko przedsiębiorstwa, które twierdziło, że dodatek przysługuje dopiero od chwili złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym. W poruszoną jednak wypadku pracownik zgłosił natychmiast posiadanie odpowiednich kwalifikacji, a przedsiębiorstwo C. Hartwig dopiero po upływie 11 miesięcy umożliwiło mu zdanie egzaminu.

Czy pracownik, który nie miał wpływu na przyspieszenie terminu egzaminu ma być pozbawiony słusznego należnego mu wynagrodzenia?

Być może, że cała ta sprawa jest jednym wielkim nieporozumieniem, wynikłym na skutek mylnej interpretacji odgórnych zarządzeń. Wymaga ona jednak wyjaśnień, których na innej drodze nie zdołano uzyskać.

Zetka

Krajewski Stefan

J. Conroy

SA, ICH TYSIĄCE...

— Przestań stękać — powiedział Edd March do swojej towarzyski. — Nie będzie już przykrości — muszą się wreszcie skończyć. Spójrz na ulicę! Dobrze, że choć stonco jeszcze pracuje. Kazało mi przyjść jutro do Premier Motors. Stary sam oświadczył w pismach, że zaryzykuje wszystkim, byłoby zapanował dobrobyt. Wierzę mi, jeżeli on się nie cofnie, może coś z tego będzie. Stawię się w fabryce skoro świt i będę miał pracę.

— Powiadają, że policja rozpędza codziennie ludzi przed Premier Motors — upierała się Elga. — Czasem nawet bije.

— Jeżeli zachowują się spokojnie, nie ruszają ich. Jutro o tej porze będę już pracował.

Nie odpowiedziała — mężczyzna musi mieć pracę.

Już przeszło rok minął, odkąd zwolniono Edda z Premier Motors, ale jakimś cudem wciąż jeszcze żył. Sam się temu dziwił.

Najpierw sprzedał zegarek, później poszła jedna rzecz po drugiej.

W nocy zaczął wiać zły, zimny wiatr z północy. Przenikał przez cienkie ściany do domów, gdzie mężczyźni, kobiety i dzieci tuliły się do siebie, aby się rozgrzać. Ale trudno się rozgrzać o pustym żołądku.

Edd dygotał pod jednym prześcieradłem i spędził noc marząc, co zrobi z pierwszym otrzymanym zarobkiem. Część trzeba dać gospodyni — to bardzo przyzwyczajenie z jej strony, że tak długo czekała. Trzeba również kupić buty, ponieważ w tych, które nosi, zółwka jest tak cienka, że stojąc na monecie można określić czy leży orłem, czy też reszką do góry. Ale najważniejszą sprawą wydawała mu się obietnica kupienia Eldze zegarka na rękę.

Zakłady Premier Motors położone były pięć mil od miasta. Edd chciał wyjść jak najwcześniej, wstał przed świtem i ubrał się. Trudno jest zapinać guziki zeszytymi palcami. W chłodnym świetle szli obszarpani ludzie kuląc się z zimna, szli do Milltown do zakładów Premier Motors. Było ich wielu, bardzo wielu. Edd wiedział, jak walczyli o pierwsze miejsce w kolejce, jak często stali nocami przed fabryką w rozpaczliwej nadziei, że z rana otrzymają pracę... I mijając tych ludzi, te ogromne masy ludzi. Edd rozumiał, że nie będzie jednym z pierwszych. Ogarnęła go rozpacz.

— Dokąd się spieszysz, przyjacielu? — zawołał ktoś do niego. Zmieształ się i zwolnił kroku.

Niedaleko od Milltown utworzył się zator. Wszyscy zaczęli podskakiwać na miejscu i chuchać w posiniąte ręce. Wiatr przenikał do kości.

Na przedzie jakiś człowiek rysujący się niewyraźnie w szarym powietrzu przedświata wołał:

— Słuchajcie ludzie! Powinnismy postać kilka osób na pertrak-

tację, najlepiej do starego osobiście, jeśli tam jest. Przecież oświadczył w pismach, że uczyni wszystko, aby dać nam pracę. Jeżeli nikt nie chce, to sam pójdę i pogadam z nim, muszą mnie przepuścić. Trzymajcie się kupy i nie tracicie głowy. Nie dajcie się nabrać na prowokację policji fabrycznej, bo zbije was i rozpędzi.

Everett Howard przeżywał przykre chwile w budynku fabrycznym. Słyszał niespokojny ruch tłum, wzburzone okrzyki straży. Strażnik zbliżył się do niego.

— Dwie osoby z tłumy chcą z panem mówić — zawiadomił. — Sądę, że nie warto z nimi gadać — powiedział Howard nerwowo. — To stworzy nieprzyjemny precedens i nie doprowadzi do niczego. Przecież interesy są naprawdę bardzo kiepskie i byłoby o wiele lepiej, gdyby Biuro Zbytu przestało publikować dodatnie sprawozdania o kwitującej sytuacji Towarzystwa. Ale jeżeli ta banda będzie rosła, może być źle z nami.

— Niech się pan nie obawia! — To tchorze! — powiedział John Watson, naczelnik policji fabrycznej Premier Motors. — Niech pan polega na mnie. W mig ich rozpędzę jak stado tchórzliwych psów.

Wziął z ławki bomby łzawiące, rewolwer, wyszedł i wszedł do samochodu.

— Komunisci buntują tych łajdaków — ryknął. — Ja ich nauczę! Już oni mi zatańczą! Przepuścić mnie! Otwierać.

Ciężka brama otworzyła się. Strażnicy rozbiegli się w różne strony, żeby przepuścić samochód. Watson skierował maszynę prosto w tłum drżących od zimna bezrobotnych. Nikt nie wierzył, że samochód rzeczywiście pojedzie prosto na nich. Watson wysunął głowę z auta i zawołał do strażników:

— No, co tam! Czego stoicie jak stado baranów!? Rozpędzić tych... — rzucił w tłum bombę łzawiącą i wyjął rewolwer.

Gdy obalony przez samochód robotnik wstał z ziemi, ręce jego były zakrwawione i trzymały kamień.

— Dranie... Przeklęte łajdaki! — wołał. Oczy jego łzawiły.

Nagromadzona w ciągu miesięcy wściekłość wybuchła. Rzucił kamień z rozmachem, ale był zbyt osłabiony — na szkło zarysowała się tylko sieć pęknięć podobna do pajęczyny.

Strażnicy wyciągnęli sikawkę strażacką i zimna struga wody wylała się i sycząc zaczęła bić przednie rzędy bezrobotnych. Edd upadł, krew buchnęła mu z nosa. Ludzie rzucali w strażników kamieniami i kawałkami szlaku. Strażnicy strzelali w tłum. Auto Watsona utknęło w skłębionych na ziemi ciałach, więc naczelnik wyskoczył z wozu i trzymając się za głowę pobiegł pod osłonę budynku.

— Bijcie ich... — wrzasnął wbiegając do bramy.

Edd usiłował wstać, ale nie mógł. Więc to krew, nie woda spływała po brzuchu i ścieka do butów. Nawet nie zauważył małej dziurki w kurtce...

Chwycono go pod pachy i pociągnięto dokąś. Strzelanina ustała. Ludzie nie mieli więcej kamieni pod ręką, wielu leżało w kałużach zamrażającej wody i krwi.

Ten, który ciągnął Edda, puścił go i zatrzymał się ciężko dy-

sząc. Głowa Edda upadła na ramię, wówczas zobaczył, że ciągnęła go Elga.

— Kochanie — wykrztusił — nie powinnaś być tutaj! Uciekaj stąd, uciekaj jak najszybciej!...

— Wiedziała, że tak się stanie — powiedziała Elga dość spokojnie. — Przyjechałam autobusem.

— To głupstwo — kłamał chcąc uspokoić ją i siebie. — Chodź, pojedziemy stąd. — Usiłował wstać, ale nie mógł...

— Nie mogę, ukochana — przyznał się. — Nie słyszę cię, pojeżdż bliżej... Kochana... Chciałem ci coś powiedzieć... Ach tak... Co do masła... co do zegarka na rękę, któryśmy widzieli w sklepie na Trzeciej Ulicy... Chciałem ci go kupić, kochanie, ale przecież wiesz... nie miałem ani centa... Chciałem ci go kupić po pierwszej wypłacie.

Strażnicy zatrzymali kilku bezrobotnych, którzy nie zdążyli uciec i wypychali ich do samochodów policyjnych. Watson biegał wokół i wrzeszczał:

— Nie dajcie im uciec! Będą się smażyć za to wszystko na krześle elektrycznym. Wszyscy na to zasłużyli!

Pan będzie taki uprzejmy, panie Watson — biegał za nim jakiś reporter. — Ilu strażników zostało rannych? Czy są zabici? Muszę za godzinę dać materiał do redakcji. Proszę mi powiedzieć, ilu jest rannych i zabitych?

— Rozbili mi głowę — burknął Watson. — Sześciu buntowników zabito i jest co najmniej trzydziestu rannych. To wszystko co ci mogę powiedzieć, synu. Zabierzcie tego draba — zawołał nagle, widząc Edda.

— Zna go pani? Jest pani jego żoną? Przesłuchamy panią. Po wie nam pani, kto był inicjatorem tego buntu!

— Już nie żyje — powiedziała Elga. — Nic mu już nie zrobicie. Przynajmniej martwemu dajcie spokój.

Watson schwytał ją za łokieć i ścisnął do bólu.

— Czego pan chce ode mnie? On umarł! Słyszysz pan? Umarł! — krzyknęła szamocąc się. — Umarł! Słyszycie? Nic go już nie obchodzi...

I nagle zrozumiała, że ten martwy człowiek to nie tylko Edd March. Stał ulegle w kolejkę po dobroczynną żupę, spał w przepchnionych domach noclegowych, był jeden — lecz było ich tysiące. To były tysiące zamordowanych kulisów chińskich, to były dziesiątki tysięcy niewolników egipskich, umierających przy budowie piramid. Był każdym nabrzmiałym trupem, który płynął w dół po rzecze Jang-Tse koło rok na wiosnę, gdy topnieje śnieg. Był dużym, cierpliwym ciałem, które zżerała wszy, tuczące się jego krwią i potem.

— Nie, to go jednak obchodzi! — rzekła po cichu.

— Wsadźcie ją do samochodu — rozkazał Watson — a jeżeli nie będzie gadała, to...

Gdyby widział jej oczy, zrozumiałby, że dopóki Elga będzie w stanie mówić — nie powie nic.

Pod ostrzem KRYTYKI

Co jest zaporą dalszych osiągnięć m/s »Warmii«?

M/s »Warmia« to jeden z tych statków, o których mówią marynarze, że daje dobrą szkołę załozę. Z drugiej strony, gdy znajdziemy się wśród załogi tego statku stwierdzimy, że nie narzekają na niego. Przeciwnie — przywiązują się do niego i darzą zaufaniem.

Jak pogodzić te dwie sprzeczne opinie?

M/s »Warmia« jest nowym statkiem, wybudowanym w 1948 roku. Już z dala widzimy charakterystyczną sylwetkę: wysoko podniesiony dziób i nadbudówka przeniesiona zupełnie na rufę; śródokręcie natomiast zajmują ładownię.

Trudno nam polemizować nad słusnością takiego rozwiązania konstrukcji statku. Każdy bowiem statek ma swoje dobre i złe cechy. »Warmia« przez przesunięcie środka ciężkości ku rufie jest statkiem nadzwyczaj sterownym, ale za to i oficer do brze musi sobie »nałamać« głowę, aby właściwie rozmieścić ładunek i przetrzymać nim do statecznie dziób. Ale to nie z tego powodu statek nie cieszy się sympatią u marynarzy.

»Warmia« jak tylko wyjdzie na pełne morze, a dostanie fał — mówi Mamica Józef — tańczy jak lalka. Aż czasem wstyd nas bierze, bo inne statki mijają nas, idąc równo i statecznie, a nasz kołysze się z boku na bok bez przerwy. Czasem rozpacz ogarnia, bo ani zjeść spokojnie nie można, ani usnąć bez naprężenia mięśni, aby utrzymać równowagę i nie wyskoczyć z krzesła. Ale do tego można się przyzwyczaić. Z początku to narzekaliśmy i stałe jakieś guzy wyskakiwały niepostrzeżenie. Teraz nauczyłem się wyczuwać skoki statku — no i wszystko w porządku. Po przyjeździe do portu za pominiemy o jego chybliwości. Najważniejsze, że na statku naszym dobrze się pracuje, załoga jest koleżeńską, a statek jest wdzieniczym warsztatem pracy.

Mamica Józef jest młodym marynarzem i to marynarzem z przypadku. Urodzony w 1927 roku w Trzebinie, został skierowany do służby wojskowej do Marynarki Wojennej. Przeszedł przeszkolenie w Szkole Specjalistów Morskich i praktykę na jednostkach pływających Floty Wojennej jako gospodarz silowni głównej. Po demobilizacji nie wrócił już do rodziców. Zawód ojca — piekarza, zmienił zdecydowanie na marynarski. Na własną prośbę zostaje skierowany z Marynarki Wojennej do Floty Handlowej i na pierwszą jednostkę trafia właśnie na »Warmię« jako motorzystę. Z pracy swej jest bardzo zadowolony i pragnie jak najprędzej zdobyć potrzebne wiadomości i stać, aby móc przejść kolejnym awans na mechanika V klasy.

W swych dążeniach zdobycia dalszych kwalifikacji wśród załogi maszynowej Mamica nie jest

osamotniony. Spotkał się na statku z drugim kolegą z Marynarki Wojennej. Losy ich były podobne.

Popieluch Jerzy, starszy o rok od kolegi, pochodzi z Tarnobrzega. Służba we Flocie Wojennej zdecydowała o jego dalszych losach. Zdobywszy zawód motorzysty SSM na jednostkach pływających Marynarki Wojennej zostaje w październiku ub. r. zamustrowany na »Warmię« jako motorzystę. Zawód ten podobają mu się i pilnie pracuje nad pogłębieniem swych wiadomości fachowych.

Wśród załogi maszynowej znalazł się w gronie rówieśników, zetempowców o podobnych ambicjach. Pragną oni wszyscy uczyć się i pogłębić swoją wiedzę fachową. Poważną trudność w samokształceniu stanowi brak podręczników, tym bardziej, że nie wprowadzono szkolenia wewnątrz statku. Chociaż w lutym br. na zebraniu produkcyjnym załogi, postanowiono prowadzić systematyczne szkolenie w dziale maszynowym — jednak do tej chwili uchwały nie zrealizowano. Dorywcza pomoc w chwilach wolnych od służby znajdują u jednego z mechaników — Po-

plawskiego. Należało by życzyć, by i inni mechanicy poszli jak naj- szybciej w jego ślady, szkoląc nowe zastępy mechaników tak bardzo potrzebnych w rozbudowującej się z dnia na dzień naszej Flocie Handlowej.

Pisząc o »Warmii« nie można nie powiedzieć słów parę o kole ZMP. Jest ono na tym statku bardzo aktywne i wspólnie z sekretarzem organizacji podstawowej tow. Choderskim prowadzi systematyczne szkolenie ideologiczne. W szkoleniu bierze udział cała załoga. Dzięki aktywności kole ZMP na statku wychodzi regularnie gazeta ścienne, redagowana przez Popielucha.

»Warmia« — należy do tych szarych statków, które ani nie wybijają się na pierwsze miejsce we współzawodnictwie, — nie słychać o nich również nic złego. Plan eksploatacyjny wykonuje z nadwyżką, ale przeciętna i dla innych statków. Mechanizmy pracują bez zarzutu, dzięki zorganizowanej z inicjatywy załogi, socjalistycznej opiece nad mechanizmami. I tu należy podkreślić zasługi załogi. Na »Warmii« no-

we formy socjalistycznej opieki nad mechanizmami znalazły pełne zrozumienie i zostały właściwie zastosowane. Każda pompa, winda, motor, jednym słowem każdy mechanizm znalazł w dziale maszynowym swego opiekuna. Bomy, maszty, szalupy, kotwice, liny itp. — to podopieczne poszczególnych członków załogi pokładowej.

Zastanawia nas tylko jedno. M/s »Warmia« jest bliźniaczą jednostką m/s »Mazury«. M/s »Mazury« zdobyły się na zryw w drugim etapie współzawodnictwa ub. roku i zajęły trzecie miejsce. Na »Warmii« zespół i pracę załogi bezwzględnie należy ocenić dodatnio. Słuchając wypowiedzi załogi, należałoby spodziewać się jak najlepszych rezultatów. Tymczasem w dalszym ciągu statek należy tylko do szarych jednostek, które nie wyróżniają się osiągnięciami.

Zastanówmy się — czy nie stanowi przeszkody w dobrym, efektywnym spełnianiu obowiązków »lekki« szmerek w głowie po napojach alkoholowych? Co na to organizacja partyjna?

M. Bartho

Kiedy zostaną wypłacone stypendia?

»Dalmor« zorganizował w Swinoujściu kursy rybackie. Słuchaczami ich są synowie robotników i chłopów. Wszyscy oni jednomyślnie wyrażają wdzięczność Rządowi Ludowemu i KC PZPR za udostępnienie nauki. Rozumieją ją doskonale, że tylko w ustroju socjalistycznym mogą otrzymać nie tylko bezpłatną naukę, ale do tego pełne utrzymanie i jeszcze miesięczne stypendium w wysokości 300 złotych jak właśnie na tych kursach.

Kolega Henryk Jezioruk, jeden z kursistów, wyraża po prostu myśl kolegów.

»Jestem synem biednego chłopca. Za czasów rządów sanacyjnych nauka była dla mnie niedostępna. Dziś Rząd Ludowy umożliwił mi ją i jeszcze płaci mi za to. Kursy, na które uczęszczam, pozwalają zdobyć mi fach i otwierają mi drogę dalszego dokształcania się. Toteż jestem za to wdzięczny naszemu rządowi. I nie tylko ja jeden tak myślę, moi koledzy Bogusław Nowak, syn biednego chłopca, Zdzisław Zak, Stanisław Chudy, synowie robotników i inni myślą tak samo«.

Na kursach zorganizowała się młodzież w koło ZMP. Koło to ma swoje dobre i złe strony. Jednym z podstawowych niedociągnięć koła jest brak dyscypliny w szeregach zetempowców. Koledzy nie podporządkowują się zarządzeniom. Np. kol. Bolesław Bolesławski, Kazimierz Zdunek i inni wyznaczeni zostali do czyszczenia sali przy ogólnym porządkowaniu. Pracy tej nie wykonali.

Druga bolączką jest niesyste-

matyczne dostarczanie przez »Ruch« prasy.

Ale młode koło ma już również swoje osiągnięcia. Zetempowcy w lutym na pierwszym zebraniu utworzyli kółko samopomocy naukowej. Kółko to solidnie pracuje, a jego członkowie robią w nauce duże postępy.

Poważnym niedociągnięciem na kursach rybackich jest zaleganie z wypłatami stypendiów. Mają się one odbywać każdego pierwszego. Niestety, do dnia dzisiejszego nie wypłacono niko-

mu ani grosza. Na kursach nato- miast jest kilku słuchaczy, którzy mają na utrzymaniu żony i dzieci.

Jednym z takich jest kol. Tyszkiewicz, który ma 10-miesięczną córkę, a żona jego spodziewa się drugiego dziecka. Ciężar utrzymania rodziny spoczywa wyłącznie tylko na nim.

Uczestnicy kursów rybackich zapytują więc odośno władze, kiedy zostaną im wypłacone wreszcie stypendia?

Borowski Józef

WYJAŚNIENIA

Opieszale załatwianie pomysłów racjonalizatorskich

Na notatkę haszą, zamieszczoną w nr 2 »Steru« pt. »Opieszale załatwianie pomysłów racjonalizatorskich w ZPGG«, otrzymaliśmy z Zarządu Portu wyjaśnienie, w którym czytamy między innymi:

»Stwierdzenia Waszego korespondenta są słuszne, gdyż rze-

czywiście załatwianie tej sprawy było bardzo przewlekłe i to zarówno w Sekcji Planowania i Zaopatrzenia w Gdańsku, jak i w Dziale Zaopatrzenia we Wrześcu. W wyniku notatki spowodowano dostarczenie omawianych sprzączek do dyspozycji warsztatu na Ostrowie«.

Złe się dzieje w szkole żeglarskiej

W związku z artykułem umieszczonym w n-rze 3 »Steru« pt. »Złe się dzieje w Szkole Żeglarskiej«. Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej wyjaśnia tę sprawę następująco:

»Istotnie warunki lokalowe szkoły nie odpowiadają warunkom rozwoju i jedna sala wykładowa nie wystarcza na prowadzenie kilku kursów równocześnie. Kierownictwo Szkoły kilkakrotnie zwracało się do Komisji Planowania MRN w Gdyni o przydział odpowiednich lokali (posklepowych), jednak dotychczas bezskutecznie.

W związku ze zbliżającym się okresem zimowym i brakiem możliwości uzyskania lokalu kierownictwo postanowiło przystosować barak do pracy w zimie. Tu wyłoniła się nowa trudność: piec. I mimo starań, piecy nie otrzymano. Wreszcie kierownictwo wypoczyło prywatnie jeden piec, który został wstawiony do sali wykładowej.

Jeśli chodzi o palenie w piecach, to istotnie pracownik zatrudniony przy opalaniu pomieszczeń, na skutek nie otrzymywania specjalnego dodatku za sprzątanie i opalanie, pomimo kilkakrotnych uwag ze strony kierow-

nictwa, czasem »zapomina« o swoich obowiązkach.

Dyscyplina nauki ze strony wykładowców rzeczywiście uległa zachwianiu. Było to spowodowane nieobecnością personelu etatowego, który został służbowo delegowany na kursy żeglarskiego w Głizku. Trzeba było dać zastępstwo, co z kolei wprowadziło zamęt tak w planie kursu, jak i w osobistym planie zastępującego wykładowcy. Zdarzało się, że wykładowca w tym samym czasie miał kilka spraw do załatwienia, z czego wynikało opóźnienia (?). Ten stan uległ poprawie, gdy cały personel etatowy wrócił do zajęć w szkole.

Odnosnie absencji słuchaczy, to kierownictwo zastosowało radykalny środek usuwając 30% ogółu słuchaczy ze szkoły. Oprócz tego szereg słuchaczy otrzymało upomnienia, w związku z czym frekwencja się znacznie poprawiła i obecnie wynosi przeciętnie około 70% uczestników kursu.

Z dniem 1 marca br. wprowadzono dyżury, dzięki czemu kancelaria szkoły jest czynna do godz. 20 bez przerwy.

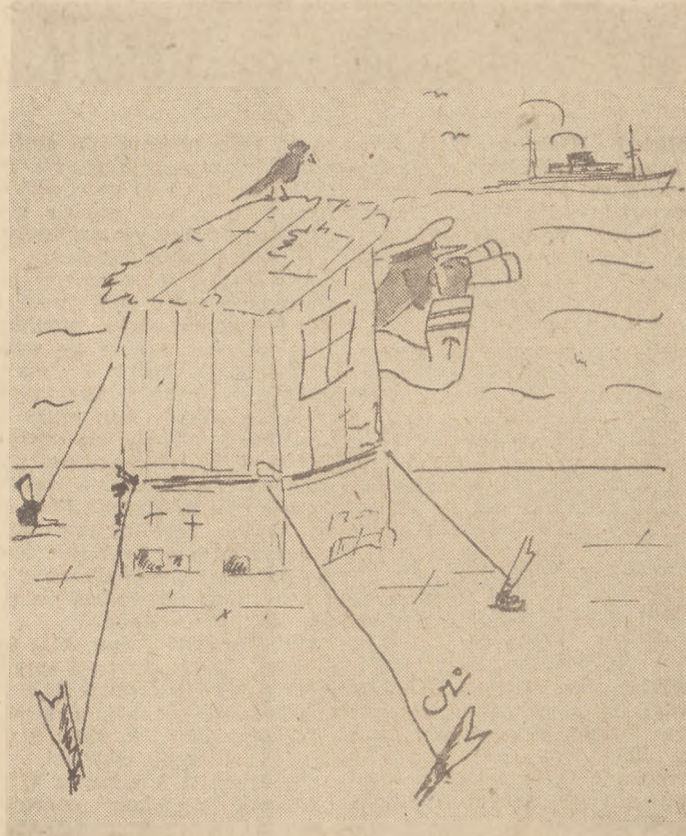
Reasumując, należy stwierdzić słuszność podkreślenia — niedociągnięć wymienionych w artykule »Steru«.

Złe traktowanie młodzieżowców

W związku z artykułem pt. »Złe traktowanie młodzieżowców przez kierownictwo statku s/s »Hel« — jak ukazał się w n-rze 2 »Steru«, otrzymaliśmy z Centralnego Zarządu PMH wyjaśnienie, z którego dowiadujemy się, że dochodzenia przeprowadzone w tej sprawie potwierdziły zarzuty po-

stawione w artykule, w konsekwencji czego kierownik Działu Hotelowego s/s Hel ob. Grabowski został zdjęty ze statku, ukarany w drodze dyscyplinarnej i postawiony do dyspozycji Wydziału Kadr, który zdecydował o ewentualnym dalszym jego zatrudnieniu.

Troski Kapitanatu Portu



Już od kilku lat gdyński Kapitanat Portu czyni bezskuteczne starania o otrzymanie lornety obserwacyjnej oraz wybudowanie ewentualnie wyremontowanie wieży obserwacyjnej.

Wielokrotne interwencje w Centrali Zarządu Portu do tej pory nie dały definitywnego rezultatu. Co prawda w swoim czasie ZPGG przysłało Kapitanatowi prospekty na lornety, niestety, prospekty te nie obejmowały wszystkich żądanych typów lornet. Sprawa więc znowu utknęła na martwym punkcie.

Brak lornety utrudnia w wielkim stopniu pracę obserwatora i spowodować może wiele omyłek (szczególnie przy słabej widoczności), co z kolei pociągnąć za sobą może poważne koszty.

Drugą ważną bolączką Kapitanatu jest sprawa wieży obserwacyjnej.

Obecna wieża — to małe pomieszczenie, zbudowane na palach, na dachu magazynu Wieża ta jest chwiejna, okna nieszczelne, dościsłe utrudnione. Przed kilku laty Główny Urząd Morski, wobec stałych alarmów Kapitanatu, umocnił ją stalowymi łańcami, przymocowanymi do nabrzeża. Miało to stanowić ulepszenie prowizoryczne. Niestety »provisorika« ta istnieje do dnia dzisiejszego.

Odpowiedzialna i ciężka praca obserwatorów jest szczególnie uciążliwa przy tym stanie rzeczy w okresie jesiennych i zimowych sztormów. Przy wietrze o sile 8 — 10 stopni Beauforta, wieża chwieje się i skrzypi zatrważająco. Notatki w dzienniku portowym Kapitanatu stwierdzają, że w czasie sztormu obserwatorzy muszą schodzić z wieży w obawie przed wypadkiem.

Stale meldunki Kapitanatu w omawianych sprawach nie odnoszą rezultatu. Komisja powołana dla zbadania trwałości wieży, orzekła, że »wieża jeszcze wytrzyma, nie jest tak tragicznie«. Tak się złożyło, że w czasie inspekcji komisji panowała bardzo ładna pogoda. Przy sprzyjających warunkach atmosferycznych sprawa istotnie nie przedstawia się tak źle.

Jak najszybsze, właściwe zbadanie stanu wieży obserwacyjnej oraz dostarczenie odpowiednio mocnej lornety jest niezbędnym warunkiem dalszego wydajnego toku pracy Kapitanatu, który przez niedociągnięcia i niedbalstwo ze strony odpowiednich czynników nie ma zamiaru stracić zastrzeżonego w stosunku do służby. Wobec tego w sprawie wieży obserwacyjnej J. ZAWADZKA

Niedostateczny transport i ciemności w magazynie MCH

Poważne utrudnienie pracy Morskiej Centrali Handlowej stanowi zbyt szczupły tabor samochodowy. MCH zaopatrująca sprzęt rybacki całe Wybrzeże od Swinoujścia do Tolmickiego, dysponuje zaledwie dwoma samochodami ciężarowymi. Sprawną i terminową obsługą tak rozległego terenu, mimo dużego wysiłku zespołu pracowników Centrali, jest w tych warunkach bardzo trudna.

Inną dotkliwą bolączką pracowników MCH jest oświetlenie magazynów.

Wprawdzie na zlecenie Elektrowni Gdyńskiej jedna z firm przywatnych wykonała potrzebną instalację, funkcjonowanie jej

nasuwa jednak poważne zastrzeżenia. Co drugi, trzeci dzień przestaje być bezpiecznym i w rezultacie robotnicy muszą pracować w ciemnościach. Oczywiście brak dostatecznego oświetlenia odbija się ujemnie na przebiegu prac magazynowych i może być powodem omyłek w wypełnianiu kwitów.

Redakcja uważa, że dla zapewnienia sprawnego obsługi warto jest postarać się o sezonowe przydziały większej ilości samochodów ciężarowych Centrali, — konieczność zaś doposażenia firm elektrotechnicznych, by wykonały instalację, która nie podlega żadnej dyskusji.

W magazynie »Arki« biurokracja

W magazynach »Arki« na stwardnionych butów ochronnych. Jednostki magazyniera pracuje niejaka ob. Szmelter. Zaprowa- butów nie wymienila, twierdząc, że nie jest to dzień wymiany i nie ma czasu. Ob. Jankowska zaś, słuszny i krzywdzący robotnika, mieszkała w Kartuzach, musiała według zarządzenia magazynu przyleżeć specjalnie po raz pierwszy, tracąc na to cały dzień pracy.

Przytoczony przykład świadczy, że w magazynach »Arki« nie dba się o sprawy robotnika. Ob. Szmelter jako magazynier powinna wyzbyc się podejścia na wskroś biurokratycznego, zwłaszcza, jeżeli chodzi o zdrowie pracownika i jego życiowe potrzeby. Więcej troski o człowieka pracy, obywatelko Szmelter!

Niedawno jedna z pracownic ob. Jankowska, pracująca na mo- krej posadzce, udała się do ob. Szmelter z prośbą o wymianę po-

J. L.

Komisja za komisją, a rezultat żaden w Fabryce Mączki Rybnej

Do Fabryki Mączki Rybnej w Gdyni zjeżdżają coraz to inne komisje, po prostu »drzwi się za nimi« nie zamykają, ledwo jedna opuści halę fabryczną, zaraz zjawia się następna, po niej trzecia, czwarta... Robotnicy zastanawiają się jednak bardzo często nad tym, jaki jest cel ich wizytacji, czy kontrola warunków pracy personelu, wyszukiwanie bolączek naszych i ich usuwanie, czy też tylko zwiedzenie Fabryki? Wprawdzie niektóre z tych komisji wy- kazwały pewne zainteresowanie naszymi sprawami, które objawiało się nawet złożeniem pewnych konkretnych obietnic. Niestety, obietnice te nie są spełnione. Tak np. szereg komisji stwierdziło konieczność zwiększenia, przynależnej pracownikom, ze względu na warunki ich pracy (szkodliwe dla zdrowia wyciewy rozkładającej się ryby) podwójnej porcji mleka. Skończyło się na obietnicy.

Czy pt. komisje nie rozumieją, że robotników nie tylko nie zadowolą niespełnione obietnice, lecz spowodują utratę zaufania?

Pracownicy Fabryki nie mają również szczęścia do komisji innego rodzaju. Świadczy o tym załatwianie przez komisję mieszkaniową MRN sprawy mieszka-

nia ob. Stępniewskiego. Warunkami mieszkaniowymi Stępniewskiego, który wraz z rodziną (dwójce drobnych dzieci: 3-letnim i 11-miesięcznym) zamieszkuje w nieszczelnym baraku, zainteresowało się w swoim czasie jedno z pism Wybrzeża. Po pewnym czasie to samo pismo podzieliło się z czytelnikami wiadomością, że MRN przyznała wreszcie Stępniewskiemu odpowiednie mieszkanie w Gdyni na Wzgórzu Focha. Co ciekawsze, pismo zamieściło fotografię Stępniewskiego, który »usmiechnięty« wchodzi w próg swego nowego mieszkania.

Nie wiadomo, jak wyreżyserowała komisja mieszkaniowa całą sztukę, która usnęła miała czynność opinii publicznej, bowiem ob. Stępniewski żadnego mieszkania nie otrzymał i w dalszym ciągu gnieździ się wraz z rodziną w nędznej norze.

Na panującą w »Arce« biurokrację użala się również ob. Zynicka, która chorowała 28 dni, a zasiłek chorobowy otrzymała tylko za 22 dni. Liczne w tej sprawie interwencje w rachubie »Arki« dotychczas nie odniosły skutku.

Czas z tym skończyć.

Zabłńska Janina

Czytajcie

„Młodego Żeglarza“

Czytajcie

Prenumerujcie

»Morze«

ilustrowany miesięcznik spraw morskich do nabycia we wszystkich kioskach po cenie 1,— zł.

Prenumerata kwartalna 3,— zł

Należność za prenumeratę wpłacić należy bezpośrednio na konto PKO I—16846/110 PPK »RUCH« Centralna Ekspedycja Warszawa, ul. Srebrna 12.

Odpowiedzi REDAKCJI

Michał K-ek z Wejherowa. Ogłoszeń i odwoływań nie zamieszczamy.

Paweł M-ski z Gdyni. Pisząc ogólnikowo, nie podając konkretnych danych, nazwisk i instytucji, do których odnoszą się Wasze uwagi. Po uzupełnieniu, korespondencję zamieścimy.

Janina G-ik, Szczecin. Pytacie ile korespondencji miesięcznie winniście nadsyłać, biorąc udział w naszym konkursie pt. Organizujemy sieć korespondentów „Steru”. Trzy korespondencje miesięcznie wystarczy. Jak pisać korespondencje podaliśmy w artykule w nr-ze 2.

Bosman - obserwator K. A. Bardzo miło i nieźle napisane są nadesłane przez Was wiersze, ale nie nadają się do „Steru”. Prosimy o korespondencje prozą.

Wiktor P-r, Gdynia. Wiersze bardzo dobre w intencji, ale słabe w formie. Trzeba wiele czytać, dużo nad sobą pracować i wzorować się na takich poetach jak Broniewski, Tuwim, Gałczyński, Woroszyński i inni.

Jan B-k, Sopot. List Wasz jest bardzo miły, oceniamy chęć liter-

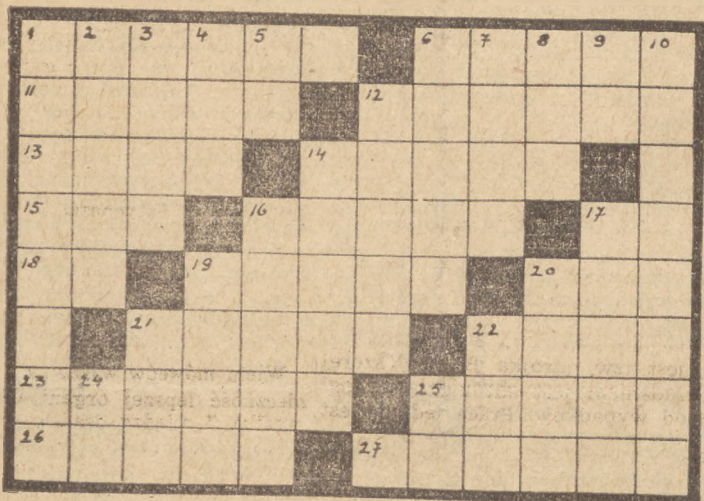
rackie, ale wierszy nie możemy umieścić w naszym piśmie. Musicie jeszcze długo pracować nad formą wyrażania swoich myśli i unikać błędów gramatycznych.

Eleonora B-icz, Kołobrzeg. Do czasu służby, stanowiącego podstawę wymiaru urlopu wypoczynkowego pracowników publiczno-prawnych nie zalicza się okresu od dnia 1. IX. 1939 r. do dnia ponownego objęcia służby po wyzwoleniu. Okres ten może być wyjątkowo wliczony do wymiaru urlopu wypoczynkowego w przypadkach nie budzących żadnych wątpliwości, że pracownik w czasie wojny brał czynny udział w walce o niepodległość i demokrację. Powyższe okoliczności pracownik musi udowodnić we właściwym Biurze Kadr.

Bronisław W., Jan K., Bernard A. Korespondencje sprawozdawcze z uroczystości Dnia Kobiet nie zamieszczamy, gdyż nadeszły zbyt późno. Prosimy o dalsze, ale aktualny materiał.

Stanisław H-ń, Gdańsk. W nadesłanym projekcie operujecie zbyt wielką ilością ogólników, nie podając konkretnych rozwiązań. Dlatego nie wykorzystamy.

Rozrywki UMYSKOWE KRZYŻÓWKA



Poziomo: 1) Imię żeńskie. 6) Wielki palec u ręki 11) Poezja opisowo - bohatera 12) Czysta glina, używana np. do wyrobu porcelany. 13) Rzeka w ZSRR, wpadająca do Morza Łaptiewych 14) Ogół czasopism. 15) Teoretyczna jednostka pracy. 16) Ptak wróblowaty z rodziny krakow. 17) Inaczej „ofiaruje”. 18) Symbol chemiczny galu. 19) Rysa, blizna 20) Ptak będący symbolem pychy. 21) Trawa, po raz drugi rosnąca na skoszonej łące. 22) Miejsce zakończenia wyścigu. 23) Kon jasno-gniady. 25) Obszar, pewna przestrzeń ziemi. 26) Miasto na linii Malbork - Dziadowo. 27) Sztuczne włosy

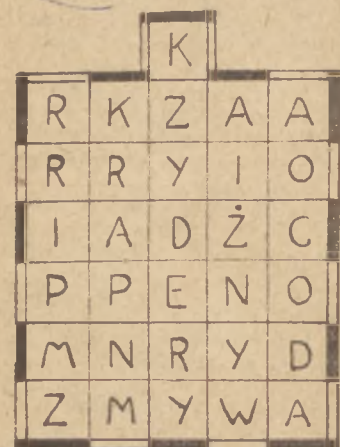
Pionowo: 1) Wysłannicy, przed-

stawiciele. 2) Przedstawienie sceniczne z muzyką 3) Miejsce rozgrywania walk bokserskich. 4) Rzeka w ZSRR, pamiętna z historii Odrodzonego Wojska Polskiego. 5) Zaimek wskazujący. 6) Najdłuższe lewy dopływ Dunaju. 8) Rzeka na Pomorzu zach. 9) „Inaczej” w kierunku czegoś (wspak). 10) Orszak podróżnych na Wschodzie. 12) Trwoga, przestroja 14) Inaczej uczciwy, rzetelny 16) Prawy dopływ Wisły. 17) Ofiara, jaimużna. 19) Zbiornik wody stojącej. 20) Państwo w Ameryce pld. 21) Owad kąśliwy. 22) Urzędnik miejski we Francji. 24) Osad naniesiony przez wodę. 25) Zaimek wskazujący.

KONIKÓWKA

Rozpoczynając od górnej kratki oznaczonej literą K i posuwając się ruchem konika szachowego obejmij wszystkie pola figury i odczytaj rozwiązanie.

Rozwiązania należy nadsyłać w



5 nagród książkowych.

Rozwiązanie zadań z n-ru 3. Skakanka: Czy powzięłaś czyn z okazji Święta Kobiet.

Krzyżówka: Poziomo: Raba, Bereza, Szamocin, Izra, Belb, Daka, dur, azyl,akra, Belb, fiaga, asy, Yper, bas, kad, Omsk, Robinson, Łancut, grad.

Pionowo: Re, Iza, Belz, Kama, Dora, Szczecin, narrator, Itza, Gdańsk, kuba, Odra, Alpy, rajt, typsy pony ekip. Orei, oset, sad, Bug.

Za dobre rozwiązanie z numeru trzeciego nagrody książkowe otrzymują:

Siedziukiewicz Zofia, Szczecin.

E. Plater 6/9. Jarosz Teofil, Sopot.

Kościuszki 44/14, Malinowski Wacław, Sopot, Stalina 782, Smugała Roman, Gdynia, Zygmunt Augusta 9/8, Maszka Mieczysław, Oliwa, Czerwonego Sztandaru 104

Książki wysyłamy pocztą.

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

Do współzawodnictwa w zdobywaniu SPO wzywają strażacy Koła Sportowego PSP

Kolegów z Gdyni i Szczecina

Ciemna noc nastaje nad portem, a ciszę przerywa tylko dźwięk pracujących dźwigów, nad bezpieczeństwem przeciwpożarowym taboru i obiektów czuwa Portowa Straż Pożarna.

Nie raz strażacy z Nowego Portu dali przykład swej odwagi, poświęcenia i przygotowania bojowego. Świadczą o tym krzyże zasługi, zdobiące piersi skromnych strażaków.

Dla odparcia żywiołu potrzebna jest jednak wysoka sprawność fizyczna i wyrobienie społeczne. Szkoła, która w szczególnym stopniu uprawia te cechy, jest właściwie pojęta kultura fizyczna. Nie więc dziwnego, że członkowie Koła Sportowego PSP szczególną uwagę przywiązują do tego zagadnienia. Na tym polu strażacy z Nowego Portu notują duże osiągnięcia.

Masowy udział w imprezach

Pełna załoga, tj. 100 procent pracowników PSP należy do Koła Sportowego. Nie jest to czcza formalność. Również we wszystkich akcjach sportowych strażacy stają w komplecie. O dotychczasowych wynikach pracy, osiągnięciach i brakach mówi nam przewodniczący Koła ob. Bolesław Mackiewicz.

„Jak jeden mąż stanęliśmy w ubiegłym roku do trójboju lekko-atletycznego na odznakę SPO. Już po paru treningach wielu naszych strażaków, którzy nie umieli poprzednio uzyskać koniecznego minimum, po tym łatwo je przekraczali. W ten sposób mieliśmy najlepszy dowód, w jakim stopniu racjonalny trening wpływa na ich szybkość i refleksy w biegach, w skokach i rzutach.

Pierwsi w pracy — pierwsi w sporcie

Obok masowego udziału w Biegach Narodowych i w Marszach Jesiennych, w których startowało 80 proc. załogi, braliśmy udział w turniejach piłki siatkowej, organizowanej poprzednio przez Radę Okręgową Związkowca, a obecnie Kolejarza. Do turnieju wystawiliśmy pełnych 6 drużyn, przy czym często strażacy stawali do zawodów bezpośrednio po zajęciach służbowych. Dużym sukcesem było zajęcie pierwszego miejsca w rywalizacji sportowej Portowych Straży Pożarnych Gdańska, Gdyni i Szczecina. Również w innych turniejach siatkarsze nasi zdobyli szereg czołowych miejsc.

Ważnym momentem mobilizującym naszych strażaków jest przychylony stosunek Komendy. Dla przykładu powiem, że zostałem specjalnie wysłany na kurs instruktorski WF do Złocienica, a teraz nabyte wiadomości przekazuję kolegom, aby podnieść na wyższy poziom zagadnienie kultury fizycznej w PSP.

Na wzorach radzieckich

Z czterech czynnych sekcji (siatkówka, piłka nożna, tenis stołowy i pływanie), największą żywotność wykazują piłkarze. Projektuje się również w najbliższym czasie zorganizowanie sekcji bokserskiej, koszykówki i szczyptniaka. Organizację Koła oparliśmy na wzorach radzieckich.

Marynarze — portowcy — rybacy!

PPW Wydawnictwa Morskie, Dział Książek i Broszur, przystąpiło do zbierania i przygotowywania do druku materiałów w zakresu:

opracowań na poziomie fachowym i popularnym, morskich zagadnień gospodarczych; opisów doświadczeń radzieckich stachanowców morskich, oraz tłumaczeń radzieckiej fachowej literatury morskiej;

opracowań nowych metod pracy i ulepszeń przodujących racjonalizatorów i przodowników Wybrzeża.

radzieckich wg książki Markarcewa.

W naszym współzawodnictwie zawodowym wychowanie fizyczne odgrywa dużą rolę i jest wysoko punktowane. Tym samym mamy zapewniony komplet na treningach, a strażacy nabierają coraz większej sprawności fizycznej, ażeby na wypadek ewentualnej walki z żywiołem, dzięki swej sile i zręczności, szybciej mogli pokonać niebezpieczeństwo.

Przodujący sportowcy

Do przodujących strażaków tak w pracy jak i sporcie należą: Jerzy Kasprzak, Seweryn Gawry-

siak, Michał Kubiński, Mieczysław Bajor, Stanisław Szymański, Bolesław Mitrzyński, Władysław Marchliński, Adolf Piękowski, Stanisław Koruna, Alfons Bąk, i sam komendant straży Krzysztof Smolarkiewicz oraz wielu, wielu innych, wśród których znajdują się czołowi aktywiści związkowi i ZMP.

Brak świetlicy

Obok osiągnięć mamy również i braki. Do nich należy kompletny brak świetlicy, co znacznie utrudnia szczególnie zawodników po linii ideologicznej. Drugim mankamentem to zupełny brak opieki ze strony dyrekcji ZPGG.

Dotychczas systemem gospodarczym zbudowaliśmy dwa boiska, skocznię i rzutnię. Obecnie projektujemy budowę większego boi-

ska treningowego i innych urządzeń sportowych, potrzebnych do zdawania prób na SPO, obok nowo-zbudowanego gmachu. Boiska te przygotowujemy w ramach naszych zobowiązań z okazji świąt i maja 22 lipca.

— Obecny przy rozmowie sekretarz Rady Okręgowej „Kolejarza” ob. Narloch potwierdza słowa przewodniczącego Koła i mówi — strażacy „pala” się do sportu. Nasze zrzeczenie dopomaga im do wykonania tych pięknych planów, a ob. Mackiewicz dodaje na zakończenie: — naszym obecnym hasłem jest: — „Każdy strażak zdobywcą SPO”. Apel t n kierujemy do bratnich Portowych Straży Pożarnych Gdyni i Szczecina, wzywając ich do współzawodnictwa na tym odcinku.

A. SKOT.

Więcej sportu i gimnastyki polecamy pracownikom dyrekcji ZPGG

Przykładem niewłaściwego zrozumienia znaczenia wychowania fizycznego i sportu dla utrzymania świeżości ciała, zdrowia, podniesienia sprawności fizycznej i wpływu na ogólnie wychowanie obywatela służyć może kolektyw pracowników dyrekcji ZPGG w Gdańsku.

Na ogólną liczbę kobiet i mężczyzn tam zatrudnionych, tylko 7 procent na przestrzeni ostatniego roku uprawiało w różnej formie ćwiczenia. A co robiła reszta?

Pozostałe 93 procent ograniczało swe zamiłowanie sportowe bądź do... czytania odpowiednich rubryk w prasie bądź w lepszym wypadku do... uczenia się na meczach ligowych Budowlanych.

A przecież zdecydowana większość zatrudnionych w ZPGG to jednak pracownicy umysłowi, sięgający przez wiele godzin za biurkiem, dla których odpowiednia gimnastyka, czy uprawianie jakiegokolwiek sportu nie wchodzi w grę. Jakże więc w tej sytuacji decydują o tak oportunistycznym podejściu do zagadnienia, na które szczególnie uwagę zwrócił historyczny uchwała Bura Politycznego KC PZPR z września 1949 roku?

Przyczyn jest parę. Pierwsza — to mały przydział sprzętu dla Koła Sportowego przy dyrekcji ZPGG udzielony przez poprzednio istniejące zrzeczenie „Związkowiec”. Drugą przyczyną był brak boisk do piłki ręcznej sąsiadujących z zakładami pracy, gdzieby ludzie po wyjściu z biura mogli znaleźć rozrywek, odprężenie nerwowe i fizyczne, a wreszcie trzecia najistotniejsza — mała dbałość o sprawy kultury fizycznej wykazana przez organizację partyjną, Radę Zakładową i dyrekcję ZPGG.

Zbliżający się sezon letni na kazuje potrzebę natychmiastowej zmiany stosunku do tego zagadnienia i zrewidowania swego stanowiska. Bodźcem i dopingiem do pracy winna stać się uchwała egzekutywy KP PZPR z grudnia 1950 r. nakazująca do 1 czerwca br. podniesienie liczby członków związków zawodowych w województwie gdańskim uprawiających sport i

WF do 40.000 kobiet i mężczyzn.

Mimo wspomnianych trudności, należy stwierdzić, że małe grono członków Koła Sportowego Dyrekcji ZPGG poszczycić się może dobrymi wynikami. Szczególnie aktywna była sekcja siatkówki, która w szeregu turniejach zdobywała tak w konkurencji żeńskiej jak i męskiej czołowe miejsca. Również sekcja tenisa stołowego i szachów korzystająca ze świetlicy przy ul. Morskiej, rozwijała się bardzo pomysłnie. Sekcja turystyczna zorganizowała szereg wycieczek w bliższe i dalsze okolice Gdańska m. in. do Szwajcarii Kaszubskiej propagując w ten sposób piękno Wybrzeża i umiłowanie swego kraju. Do pozytywnych osiągnięć zaliczyć również należy przeprowadzenie przez 40 osób prób na SPO.

W najbliższych projektach Koła Sportowego leży zbudowanie systemem gospodarczym (przy pewnej materialnej pomocy dyrekcji) boiska siatkówki i koszykówki przy nowym gmachu na wprost dworca w Gdańsku. Ponadto zamierza się oddać do użytku kort tenisowy przy ul. Abrahama w Oliwie (Obok zamieszkuje wielu pracowników ZPGG). Dalsze projekty z szczególne udziałem pracowników w masowym zdawaniu norm na SPO, Biegach Narodowych, w akcji nauki pływania itp. uzależnione jest od wzmocnienia troski i opieki nad sprawami wychowania fizycznego ze strony Kierownictwa ZPGG i dalszego wzmocnienia zespołu pracowniczego.

Liczymy się z tym, że nasz apel znajdzie właściwy oddźwięk i już w krótkie będziemy mogli poinformować naszych Czytelników o znacznej poprawie na tym odcinku.

Na dzień pierwszego kwietnia SENSACYJNY MECZ PIŁKARSKI

Na jednym wielkim piłkarskim boisku Gracze się wcale nie bili po pysku. I nikt nie krzyczał, że sędzia nawala, i każdy gracz kości szanował rywala. Gdy sędzia gwizdał, publiczność klasnęła. Gość zdobył bramkę, publiczność szalała. Nikt nie przeklinał, nie rzywał, nie kwękał. Gracz dotknął piłki i sam krzyknął: ręka! Sędzia uważnie uczełwie sędziował. Speaker fachowo mecz ten transmitował. Taki mecz chyba naprawdę być może. Lecz ja go na razie między bajki włożę

JÓZEF PRUTKOWSKI
(Wiersz z tomika poezji tegoż autora pt. „Ostrym piórem”).

USMIECHNIJ SIĘ...

IRYTACJA



Pan X przychodzi na molo i spotyka tam swego znajomego, zdenerwowanego do najwyższego stopnia.

— Co się stało? Czemuś taki zirytowany?

— Wyobraź sobie, że spóźniłem się o dwie minuty na statek.

— O dwie minuty wszystkiego? A denerwujesz się tak, jak gdybyś spóźnił się co najmniej o dwie godziny.

Czy zaprenumerowałeś już „STER”?

Prenumeratę zbiorową przyjmują mężowie zaufania Związku Zawodowego

Wydawnictwo Związku Zawodowego Transportowców RP — PPW „Wydawnictwa Morskie” — Redaguje Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska 22 —

Telefony: Red. naczelny 414 77, Redakcja 419 41/5, wewn. 38 i 39. — Prenumeratę przyjmuje PPK „Ruch” — K-to PKO Gdynia - XI -55152/431. — Druk PGZG „Dom Prasy” Gdańsk, W-2-12090