

Niech żyje 1 Maja - święto braterstwa mas pracujących  
walczących o pokój, wolność i socjalizm!

# Stery

PISMO MARYNARZY, PORTOWCÓW I RYBAKÓW

Nr 7  
1  
Maja  
1951 r.

Cena 30 gr



„TRUD ROBOTNIKÓW PORTOWYCH, STOCZNIOWCÓW, RYBAKÓW I MARYNARZY, ICH CODZIENNA OFIARNA PRACA WZMACNIA NIEUSTANNIE SIŁĘ GOSPODARCZĄ I POTENCJAŁ OBRONNY NASZEGO PAŃSTWA“.

KONSTANTY ROKOSSOWSKI

WŁADYSŁAW BRONIEWSKI

## Pieśń Majowa

Znasz ty Warszawy oblicze,  
jej nieśmiertelne piękno,  
gdy zdawało się, że serce jej pękło  
a ono świeciło zniczem  
woli, nadziei, męstwa,  
nieśmiertelnego czynu?  
Oto ona — posąg zwycięstwa —  
urąga własnym runom!

A znasz ty Łodzi oblicze,  
Łodzi złej, robotniczej,  
groźne, uparte, zacięte  
w walce o chleb, o warsztat  
o godność, o bruki miasta,  
o prawo człowieka święte?  
Ona jest pracy posągiem!  
Patrz — ręce kominów wyciąga.

Znasz ty Zagłębia potęgę,  
Śląsk, co jak krater dymi?  
Patrz: na okręty w Gdyni  
ładują węgiel!

Rośnie kraj. Skrzypią wyciągi.  
Z ruin podnoszą się miasta.  
Płyną okręty. Pędzą pociągi.  
Dzień nam roboczy nastał:

Przeto dziś o poranku majowym  
podzielimy się dobrym słowem,  
pójdziemy, radośni i prości,  
czerwienią sztandarów skrzydlaci,  
sercami drogę wymościć  
tej, co za krew nam zapłaci —  
Wolności!

Dzień 1 Maja w tym roku obchodzimy w napiętej sytuacji międzynarodowej, wywołanej wzrastającą agresywnością i awanturnością imperia listów amerykańskich, w warunkach zagrożenia przez nich pokoju i niezawisłości narodów. Od dziesięciu miesięcy trwa okrutna, bestialska wojna imperialistycznych napastników amerykańskich przeciwko narodowi koreańskiemu. Od tyłuż miesięcy amerykańscy chwalcy hitlerowskiego Mein Kampfu, szalbierze, oszuści, krwiożercy obłudnicy usiłują przenieść zagiew wojny na inne kraje, na inne kontynenty. Miliardy dolarów, funtów i franków, wyciskane z kieszeni ludu pracującego, rzucane są na zbrojenia przez imperialistyczne rządy. Haniebne decyzje służalczego rządu Queuille'a, Plevena, Schumana i Mocha, zakazują we Francji działalności międzynarodowych organizacji, które na sztandarach swych wypisały hasło obrony pokoju.

Ale równocześnie święto majowe obchodzimy w warunkach niespotykanego w dziejach rozmachu, światowego ruchu obrońców pokoju. Apel Sztokholmski, II Światowy Kongres Obrońców Pokoju, berlińska sesja Światowej Rady Pokoju wykuły międzynarodową solidarność narodów walczących przeciwko imperialistycznemu zagrożeniu pokoju i niezawisłości narodowej. Bojowy front walki o pokój przebiega przez wszystkie kraje i kontynenty, stawiając barykady między narodami walczącymi o pokój, a ludobójczymi grupami imperialistów amerykańskich i ich agentów.

Święto Proletariatu posiada w Polsce tradycję sześciu dziesięcioleci. Przez sześćdziesiąt lat polska klasa robotnicza uroczystości obchodziła ten dzień wyrażający braterską solidarność wszystkich ludzi pracy dzień, który czerwienią sztandarów, pochodem tysięcy oddanych szlachetnej idei bojowników, nieustraszoną śpiewem Międzynarodówki napawał wiarą i pewnością w zwycięstwo słusznej sprawy.

W odrodzonej Polsce Święto Pierwszomajowe stało się — dzięki ujęciu jej losów przez klasę robotniczą i miliony skupionych wokół niej ludzi — świętem narodowym. Tegoroczny dzień 1 Maja obchodzi naród polski coraz mocniej zjednoczony pod hasłem narodowego frontu o pokój, o umocnienie niepodległości, o realizację Planu 6-letniego. Naród polski jest dumny z owoców swej twórczej pracy, osiągniętych pod przewodem klasy robotniczej z jej Partią na czele.

Przebieg realizacji zobowiązań ku czci 1 Maja udowodnił raz jeszcze, jak bliska sprawą dla każdego Polaka jest walka o pokój światowy, o dobrobyt i szczęście naszej ojczyzny. Z całej Polski, z tysięcy fabryk, z portów, stoczni, statków, kutrów rybackich, z najmniejszych nawet miast i wsi płyną meldunki o osiągnięciach produkcyjnych. Za przykładem klasy robotniczej, chłopów, inteligencja pracująca, wszyscy Polacy czczą Pierwszomajowe Święto czynem, czczą je wysiłkiem przyspieszającym realizację Planu 6-letniego, umacniającym niepodległość naszego kraju i powiększającym nasz narodowy wkład w ogólnoludzkie dzieło walki o pokój.

W czynie pierwszomajowym ucieleśniają się najpiękniejsze uczucia naszego narodu: masy pracujące dają wyraz pragnieniu, by nasza ojczyzna była jak najsilniejsza, jak najbardziej szczęśliwa. W czynie ukonkretniają swe pragnienia, by przybliżyć jak najbardziej dzień, w którym będziemy mogli stwierdzić, że proces przekształcania się naszego narodu w naród socjalistyczny zakończył się pełnym zwycięstwem.

Czyn produkcyjny ku czci 1 Maja wpływa jednocześnie z woli przeciwstawienia się knowaniom imperialistycznym podlegaczy. Umacniając bowiem naszą ojczyznę, powiększając siłę obozu pokoju, którego nasz kraj jest ważnym ogniwem — odbieramy podpalaczom świata szansę realizacji ich szaleńczych zamierzeń.

W ten sposób właśnie, poprzez solidarny udział robotnika, chłopów i inteligenta, udział wszystkich ludzi pracy w czynie i w walce — realizuje się jedność moralno-polityczna naszego narodu, jedność walki o socjalizm i pokój. W ten sposób dokumentujemy nasz patriotyzm i łączność z walką narodów całego świata o postępowość, przeciwko zbrodniom upadającego kapitalizmu.

Nad światem wznosi się skrwawiona zbrodniami koreańskimi ręka kapitalisty amerykańskiego, złaczona w bratnim uścisku z nieobeszłą od krwi ręką hitlerowskiego zbrodniarza wojennego. Spętać te skrwawione ręce, aby już nigdy nie zagrażały ludzkości — oto treść walki o pokój, prowadzonej przez narody pod wodzą Związku Radzieckiego i Józefa Stalina.

W dniu 1 Maja naród Polski wraz z innymi narodami zamanifestuje niezłomną wolę pokoju, gotowość zdecydowanego przeciwstawienia się wszelkim próbom wojny i zamachom na niepodległość narodową.

Światowy Front Pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele jest niezwyciężony!



# USA łamią elementarne zasady wolności żeglugi międzynarodowej

## Nota polska do USA w związku z szykanami stosowanymi przez władze amerykańskie wobec m/s „BATORY”

Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesłało do ambasady Stanów Zjednoczonych A. P. w Warszawie notę następującej treści:

W związku z notą Ambasady z dnia 2 kwietnia 1951 roku, która stanowiła odpowiedź na notę Rządu Polskiego z dnia 19 marca 1951 r., Ministerstwo Spraw Zagranicznych pragnie stwierdzić co następuje:

Notą swoją z dnia 19 marca 1951 r. Rząd Polski domagał się jak najszybszego uchylenia stosowanych od dłuższego czasu przez władze amerykańskie wobec m/s „Batory” praktyk dyskryminacyjnych oraz zabezpieczenia statkowi temu praw do dalszego zawijania do portu w Nowym Jorku. Rząd Stanów Zjednoczonych notą swoją wykazał raz jeszcze, jak obecne są mu interesy pokojowej współpracy międzynarodowej i jak wielką przeszkodę dla jego słowa od czynów, gdy składając deklarację o wolności i równości realizację w rzeczywistości politykę dyskryminacji, podważającą pokojowe stosunki między narodami i naruszającą podstawowe zasady prawa międzynarodowego. Rząd Polski odrzuca oświadczenia i argumenty, zawarte w tej notce, ponieważ nie mają żadnego pokrycia i usiłują zamaskować stosowaną dyskryminacyjną praktykę.

### USA POGWAŁCILI PRAWO MIĘDZYNARODOWE

Rząd Polski stwierdza, że w związku z pismem okólnym, wydanym przez departament marynarki i lotnictwa miasta Nowy Jork dnia 1 marca 1951 r., komisarz marynarki i lotnictwa oświadczył oficjalnie, że miasto Nowy Jork nie zgodzi się w przyszłości na zatwierdzenie umowy o korzystaniu z przystani dla m/s „Batory” z uwagi na rzekome względy bezpieczeństwa, które czynią statek ten w Nowym Jorku niepożądanym. P. Cavanagh dodał nawet, że gdyby przedsiębiorstwo francuskie, z którego przystani m/s „Batory” dotąd korzystał, wyraziło zgodę na kontynuowanie umowy dzierżawy, zarząd miasta odmówił jej zatwierdzenia.

Praktycznym zatem wynikiem tego stanu rzeczy jest fakt, że statek „Batory” utracił możliwość korzystania z przystani, do której dotąd zawiązał i linia żeglugaowa nie ma możliwości zawarcia umowy o uzyskanie innej przystani w porcie nowojorskim. Ponieważ praktycznie oznacza to uniemożliwienie m/s „Batory” dalszego urządzania pokojowej żeglugi na linii Gdynia — Nowy Jork. Rząd Polski protestuje przeciwko pogwałceniu zasady wolności żeglugi, sprzecznej z zasadami prawa międzynarodowego i pokojowej współpracy międzynarodowej.

### NIEPOWAŻNE WYKRETY

Rząd Stanów Zjednoczonych twierdzi, że ta decyzja zarządu miasta Nowy Jork miała charakter wyłącznie miejscowy i że Rząd Stanów Zjednoczonych, w jej powzięciu nie brał udziału. Rząd Polski nie może uznać tego rodzaju argumentacji. Rząd Polski daleki jest od tego, by wchodzić w sprawy wewnętrzne stosunków innego państwa, respektując — w przeciwnym razie — zasadę suwerenności. W żadnym jednak wypadku struktura wewnętrzna państwa, ani jego ustawodawstwo nie mogą zwalniać go od odpowiedzialności wynikającej z zobowiązań międzynarodowych i prawa. Zasada ta została wielokrotnie uznana i potwierdzona przez sądy krajowe i trybunały międzynarodowe. Rząd Stanów Zjednoczonych sam zresztą wielokrotnie powoływał się na nią w swoich stosunkach międzynarodowych.

Podobnie Rząd Polski nie może uznać argumentu, jakoby zarząd miasta Nowy Jork działał w tym wypadku w charakterze prywatnym i jako właściciel przystani miał pełną swobodę działania w wyborze dzierżawców. Sprawa umów zawieranych przez miasto Nowy Jork z dzierżawcami przystani może być sprawą wewnętrzną, przestała nią jednak być, gdy w wyniku specjalnych zarządzeń naruszone zostały interesy innych państw.

Wydając zarządzenie, o którym mowa, zarząd miasta Nowy Jork działał nie tylko jako wła-

ściel przystani, ale przede wszystkim jako organ władzy państwowej odpowiedzialny za wszelkie jego działania na płaszczyźnie międzynarodowej. Spadać musi i spada na Rząd Stanów Zjednoczonych. Wynika to wyraźnie z artykułu 1/10 Konstytucji Stanów Zjednoczonych.

W związku z tym Rząd Polski pragnie przypomnieć, że kiedy konsul generalny R. P. w Nowym Jorku złożył swego czasu protest u władz miejscowych, domagając się zaniechania szykan stosowanych wobec polskiego statku, otrzymał on odpowiedź, że sprawa winna być skierowana na drogę dyplomatyczną do rządu Stanów Zjednoczonych.

### ŁAŃCUCH BRUTALNYCH SZYKAN

Rząd Polski ma pełne prawo obarczyć rząd Stanów Zjednoczonych odpowiedzialnością za ostatnią decyzję władz nowojorskich tym bardziej, że nie jest ona zwiśnięciem izolowanym, lecz stanowi dalszy przejaw brutalnej, antypokojuwej i notorycznie antypolskiej praktyki dyskryminacyjnej, stosowanej również wobec polskiej Linii Żeglugaowej od dłuższego czasu.

Już w styczniu 1948 r. władze amerykańskie przesłuchały 7 marynarzy i zabroniły im zejścia na ląd, a następnie wydały zakaz odwiedzania statku, stawiając warty w przystani. W roku 1949 odmówiono zejścia na ląd marynarzom statku „Batory”, a od 4 czerwca tego roku nie wypuszczono na ląd całej załogi statku „Batory”. Dnia 3 czerwca 1949 roku odmówiono zezwolenia

w wejściu na statek podczas kwartanturny konsułowi generalnemu R. P. w Nowym Jorku i dyrektorowi linii żeglugaowej. W tym samym dniu statek odczyniony został znaczną liczbą urzędników śledczych, imigracyjnych, policjantów oraz specjalnym oddziałem uzbrojonym straży granicznej. Nikogo z odwiedzających nie wpuszczono na pokład. W czasie tego samego rejsu zabrano ze statku 111 pasażerów na „Ellis Island”, a cała załoga poddawana przez dwa dni skrupulatnemu badaniu. Przy odejściu statku otoczono go agentami FBI, którzy eskortowali nawet urzędników konsultu generalnego R. P.

Od tego czasu statek był stale otaczany przez policję i poddawany najróżniejszym dyskryminacjom. W czasie rejsu 5 sierpnia 1950 r. odbyła się na statku czterogodzinna rewizja, mająca rzekomo na celu „poszukiwanie broni atomowej i innych środków sabotażu”. To samo miało miejsce 8 września 1950 r. Dnia 10 października 1950 r. oprócz rewizji ładunków zastosowano dodatkowe szykany, między innymi zabrano pasażerom polskim i radzieckim karty lądowania. Pasażerów m/s „Batory” traktowano niemal „ak przestępców”.

Wszystkie te fakty oraz ich ilość wskazują wyraźnie na to, że akcja przeciw polskiej banderze, polskiej linii żeglugaowej i polskiemu statkowi była akcją planową, dyskryminacyjną i wrogą pokojowej współpracy międzynarodowej. Wszystko to działało się mimo bezspornego faktu, iż statek „Batory” od wielu lat uprawiał pokojową żeglugę, stosując się w sposób wzorowy do przepisów prawa morskiego i miejscowych przepisów portu nowojorskiego i mimo, że w portach polskich nie są stosowane wobec obcych statków żadne dyskryminacje, co również odnosiło się w całej pełni do statków pod banderą Stanów Zjednoczonych. Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

### NIE „BATORY” LECZ USA PRZECHOWUJE BOMBY ATOMOWE

W tym stanie rzeczy Rząd Polski zmuszony jest stwierdzić, że czyniąc to rząd Stanów Zjednoczonych naruszył elementarne prawa wolności żeglugi międzynarodowej, prawa powszechnie uznane i wielokrotnie podkreślane w dokumentach międzynarodowych. Rząd Stanów Zjednoczonych pozbawił statek polski prawa dostępu do portu na zasadach równości z innymi statkami, a więc tego prawa, którego jeszcze w r. 1852 rząd Stanów Zjednoczonych domagał się od Japonii. Prawo to Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych ustalił w szeregu wyroków, a instytut prawa międzynarodowego w swoich rezolucjach.

Niezależnie od tego rząd Stanów Zjednoczonych naruszył kar-

tykuł 55 przez inspirowanie oraz sankcjonowanie dyskryminacyjnej akcji zarządu miasta, które będąc siedzibą tej organizacji, powinno przede wszystkim pamiętać o jej celach i zadaniach.

Postępowanie swoje, rząd Stanów Zjednoczonych usiłuje uzasadnić obecnym napięciem w stosunkach międzynarodowych. A przecież rząd Stanów Zjednoczonych sam stwarza to napięcie, łamiąc zobowiązania międzynarodowe, naruszając traktaty i stosując politykę dyskryminacyjną. Sam szerząc psychozę wojny i będąc gorliwym wytwórcą broni atomowej, pod pozorem szukania jej na pokładzie „Batorego” szykanuje statek, służący pokojowej żegludze. Narusza prawa statku, noszącego banderę kraju, którego rząd domagał się i domaga kategorię rzymskiego zakazu produkcji i użycia bomby atomowej, którego miliony obywateli podpisało apel, domagający się takiego zakazu.

Poszukiwanie tej broni na pokładzie m/s „Batory” zmusza do przypomnienia rządowi Stanów Zjednoczonych, że to właśnie on przez usta swoich przedstawicieli wyrażał wielokrotnie zamiary jej użycia.

Nie w kabinach „Batorego”, ani wśród członków jego załogi, gdzie tak skrzętnie amerykańscy urzędnicy „poszukiwali” ukrytej broni atomowej, ale w miejscach wiadomych rządowi Stanów Zjednoczonych, na jego własnym terytorium, znajdują się składy niszczycielskiej bomby.

### STANOWCZY PROTEST POLSKI

Wobec stanowiska zajętego przez rząd Stanów Zjednoczonych w sprawie korzystania przez m/s „Batory” z portu w Nowym Jorku Rząd Polski wyraża ostry protest przeciw dyskryminacji polskiej bandery.

Rząd Stanów Zjednoczonych dopuścił się jawnego pogwałcenia wiążących zasad prawa międzynarodowego, a w szczególności zasady wolności żeglugi i akcji swoją uniemożliwił dalsze kursowanie statku „Batory” na linii Gdynia — Nowy Jork. W tym stanie rzeczy Polska Linia Żeglugaowa zmuszona jest wycofać statek „Batory” z tej linii.

Na skutek akcji prządu Stanów Zjednoczonych Rząd Polski widzi się zmuszonym w obronie swoich słuszných praw do podjęcia właściwych kroków. W szczególności, Rząd Polski nie widzi możliwości dalszego kontynuowania działalności przedsiębiorstwa „American Seafire Line w Polsce” z siedzibą w Gdyni.

Równocześnie Rząd Polski zastrzega sobie prawo dochodzenia wszelkich szkód i strat, a dla linii żeglugaowej strat i utraczonych zysków, które w związku z wycofaniem statku z tej linii wynikną. Rząd Stanów Zjednoczonych ponosi pełną odpowiedzialność za swą akcję dyskryminacyjną i antypokojuową.

Warszawa, dnia 18. 4. 1951 r.

## WIELKA MANIFESTACJA PROTESTACYJNA

### ludności Wybrzeża przeciw dyskryminacji bandery polskiej

Po ogłoszeniu noty Rządu Polskiego, doręczonej Ambasadzie Stanów Zjednoczonych w Warszawie w sprawie m/s „Batory”, przed dworcem Morskim w Gdyni zgromadziło się po pracy ponad 14.000 pracowników morza, wśród nich w pierwszym rzędzie załogi statków Polskiej Marynarki Handlowej, pracownicy przedsiębiorstw i instytucji, związanych z morzem, aby wyrazić swoje głębokie oburzenie na niesłychane szykany i terror władz amerykańskich w stosunku do załogi naszego największego transatlantyku.

Wiec protestacyjny zgromadził przy wodniczacy Wojewódzkiego Komitetu Obronców Pokoju — Sikora, udzielając z kolei głosu oficerowi pokładowemu m/s „Batory” Milenuskowi, który m. in. powiedział:

„Batory” to statek, którym szczyli się Polska Marynarka handlowa, z którego dumny jest nasz naród. To statek, który ma ustalone imię i sławę po obu stronach Oceanu.

Te dobrą opinię „Batory” posiadał nawet wśród swoich amerykańskich pasażerów, ciągnął dalej ob. Milenuszek. Tymczasem w stosunku do niego i jego załogi zastosowano bezprzykładne szykany, faszyzowskie represje i prowokacje. Rewizje pasażerów i załogi trwały na „Batorym” po 4 do 6 godzin. To załogi, które indygowały bezsensownymi pytaniami, powtarzanymi dziesiątki razy, do pasażerów utrudniało zejście na ląd, by obrzydnąć im statek i by zdyskryminować banderę, pod którą pływali. To właśnie „Batorego” przeszukiwano każdorazowo całymi godzinami w poszukiwaniu bomby atomowej. To o naszym statku pisano w gazetach obelżywe artykuły, a o jego załodze powtarzano nieprawdopodobne kłamstwa, by odstraszyć pasażerów. Nie wpuszczano statku do doku dla naprawy koniecznych uszkodzeń. To znowu z „Batorego” nie wylądowywano ładunku tylko dlatego, że pochodzi z Polski.

Gdzie leży źródło tych prowokacji i szykan? — pytał mówca. Czy może w przeszłości statku i jego ludzi? Czy może dlatego, że „Batory” przez całą wojnę brał czynny udział w morskich działaniach aliantów, walcząc za naszą i Waszą wolność? „Batory” przecież przeszedł całą bitwę o Atlantyk. Dziesiątki konwojów północnych wśród nocy i

przebiegających pod ogniem amerykańskich panów, przedstawił nowy Herrenvolk. Amerykańscy imperialiści nienawidzą nas dlatego, że wbrew ich zamiarom budujemy nowe fabryki, kopalnie i huty, nowe szkoły i szpitale, nowe domy i nowe miasta. Nienawidzą nas dlatego, że przeprowadziliśmy hrbów i bankierów, winowajców wielokrotnych klęsk naszego narodu i że posłaliśmy go prosto do budownictwa socjalistycznego —



Tłum mieszkańców Wybrzeża protestuje przeciw naruszeniu przez Stany Zjednoczone prawa wolności żeglugi.

O załodze naszej we wszystkich odwiedzanych portach wyrażają się z dużym uznaniem, mówiąc o marynarzach z „Batorego”, jako o ludziach zdyscyplinowanych, kulturalnych i z dumą noszących imię Polaka.

A więc gdzie leży przyczyna? Przyczyna jest jedna — „Batory” to statek Polski Ludowej. To największy statek PMH. To część naszej ziemi o czystej, a imperialiści amerykańscy nienawidzą naszego kraju, bo kopalnie, huty i fabryki, które kiedyś były w zasięgu kapitału amerykańskich koncernów, w rękach pana Harimana i Jemu podobnych — przeszły dziś na własność całego narodu polskiego, który czerpie z nich korzyści i siłę do dalszego budownictwa społecznego.

Nienawidzą oni naszej ojczyzny, ponieważ naród nasz zdecydowanie odrzucił plan Marshalla, uchylając się od pętli tzw. pomocy amerykańskiej, której wyniki obserwujemy, jeżdżąc po portach zachodnich, gdzie tuż przy brzegu widać bezrobocie, obniżkę płac, wzrost cen, deptanie głodów ludzkich i zachowanie się przykrym przykładem swoim pokazując jak

amerykańskich panów, przedstawicieli nowego Herrenvolku. Amerykańscy imperialiści nienawidzą nas dlatego, że wbrew ich zamiarom budujemy nowe fabryki, kopalnie i huty, nowe szkoły i szpitale, nowe domy i nowe miasta. Nienawidzą nas dlatego, że przeprowadziliśmy hrbów i bankierów, winowajców wielokrotnych klęsk naszego narodu i że posłaliśmy go prosto do budownictwa socjalistycznego —

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.

Wielokrotnie protesty władz polskich przeciw szykanom wobec polskiej linii żeglugaowej nie odniosły skutku, mimo to jednak żegluga na tej linii utrzymywano nadal, traktując ją jako wyraz wysiłków w kierunku pokojowej współpracy między narodami. Tylko dzięki temu, że załoga statku, w obliczu prowokacji urzędników amerykańskich zachowała postawę, która wzbudziła powszechny podziw i szacunek, nie doszło do poważniejszych incydentów.







## Pod ostrzem KRYTYKI

### Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo w Zegludzie Przybrzeżnej należy otoczyć większą opieką

W Zegludzie Przybrzeżnej w Gdańsku współzawodnictwo pracy obejmuje wszystkich pracowników. Najpoważniejszymi przodownikami pracy są palacz Tadeusz Wroński i maszynista Leon Małkowski. Pierwszy uzyskał 115, drugi zaś 114 procent normy w oszczędzaniu paliwa.

Na każdym statku są „trójki” które podjęły się socjalistycznej opieki nad mechanizmami.

W dziedzinie racjonalizatorstwa pracownik techniczny Józef Tomaszewski usprawnił zbieranie oliwy na statkach. W tym celu skonstruował on zbiorniczek osadowy, stosowany przy wypompowywaniu wody z zems maszynowych. Zgłoszone zostały również przez członków załogi sposoby zapobiegania korozji i osadzaniu się kamienia kotłowego, które jednak ze względu na brak współpracy z naukowcami nie przybierają konkretnych form.

Personel techniczny podjął zobowiązanie, uzyskania w ramach współzawodnictwa pracy jak największych oszczędności paliwa i najszybszego wykonania remontów i drobniejszych napraw. Dodać należy, że robotnicy Działu Technicznego przeprowadzają we własnym zakresie dwie trzecie robót przy remontach dokonywa-

nych dotychczas w stoczniach przyspieszając w ten sposób znacznie termin wykonania prac.

Uwzględniając dotychczasowe rezultaty stwierdzić należy, że zarówno współzawodnictwo jak i racjonalizatorstwo powinno znaleźć większe poparcie i opiekę, gdyż dzięki nim załogi mogą osiągać o wiele lepsze wyniki pracy.

W racjonalizatorstwie niezbędne jest nawiązanie osobistego kontaktu z inteligencją techniczną. Do tego celu może posłużyć zorganizowany na Politechnice w Gdańsku specjalny dział współpracy i pomocy dla robotników-racjonalizatorów przy technicznym opracowywaniu projektów.

Należy także zwrócić uwagę, że w Zegludzie Przybrzeżnej nie ma dotychczas ani jednej Brygady

Młodzieżowej. Znajduje się ona dopiero w stadium organizacji. Należy się również zastanowić nad zatrudnieniem kobiet wszędzie tam, gdzie mogłyby one zastąpić mężczyzn.

Niezmiernie ważnym a często niedocenianym zagadnieniem jest również szkolenie nowych kadr pracowników, szczególnie w dobie rozbudowy floty przybrzeżnej.

Podstawowym zadaniem organizacji partyjnej, aktywnego zawodowego, rady zakładowej i kierownictwa przedsiębiorstwa winna być mobilizacja wszystkich pracowników do realizacji nowych zadań. Jeśli wszyscy pracownicy Zegludgi Przybrzeżnej spełnią sumiennie swe obowiązki, poważnie zwiększony plan gospodarczy w roku bieżącym będzie nie tylko wykonany lecz przekroczony.

H. S.

## Brak dyscypliny na kursach dla pracowników małych portów

Wobec zwiększenia przeładunków morskich przez małe porty, odczuwamy brak fachowców. Zagadnienie szkolenia kadr, o którym mówił się dużo w Przedsiębiorstwie Robót Przeładunko-

wych dla małych portów w roku ubiegłym nie było na należytym poziomie. Oprócz kursów na poziomie technicznym i wysłania 8 pracowników na kursy czemienów i lukowych w Szczeci-

nie, PRP nie prowadziło żadnego szkolenia. Większość pracowników nie znała prac morskich. PRP powstało 1 lutego 1950 roku i młode przedsiębiorstwo nie mogło należycie opanować wszystkich zadań organizacyjnych.

Z dniem 1. 1. 1951 roku zorganizowane zostało nowe przedsiębiorstwo Zarząd Małych Portów. Kierownictwo, które w ubiegłym roku zaniedbało wychowanie kadr, samokrytycznie oceniło swój błąd. Dyrekcja Zarządu Małych Portów kładzie dziś duży nacisk na szkolenie i zorganizowała w I kwartale b. r. w Uście dwa kursy dla pracowników małych portów. Były to: kurs technicznej obsługi transportów i podciągarek, oraz kurs manewrowych i zwrotniczych. Uczestnicy kursów zdobyli dużo wiedzy fachowej, dowodem czego jest zmniejszenie się ilości wypadków i uszkodzeń urządzeń przeładunkowych.

Zarząd Małych Portów prowadzi obecnie w Słupsku kursy kieszonowości i rachunkowości.

Ucz. sie. Pracuj.

i portowo-morski, oraz w Uście, Darłowie i Kołobrzegu kursy:

dla osób obsługujących transport i składowanie materiałów niebezpiecznych. Plan szkolenia przewiduje w II kwartale we wszystkich trzech portach kursy ratownictwa i pierwszej pomocy i dla przodowników pracy i racjonalizatorów.

Jednak nie wszyscy pracownicy Zarządu Małych Portów rozumieją konieczność szkolenia. Niechęć do nauki przejawia się szczególnie u tych pracowników, którzy zajmują jakieś stanowiska. I tak np. na kurs portowo-morski w Słupsku zorganizowany dla pracowników dyrekcji w Słupsku, portów Ustki i Darłowa zgłosiło się łącznie 55 kandydatów; z tego z Ustki 19 osób, Darłowa 15 i Słupsku 25 osób. Przeciętą liczbą słuchaczy na wykładach wynosi zaledwie 18 — 20; z Ustki przyjeżdża 3 — 5 słuchaczy, z Darłowa 10 — 12, a z mieszkających w Słupsku przychodzi zaledwie 3 — 5 osób. Słuchacze z Darłowa dojeżdżają samochodem ciężarowym, a powrót następuje późno bo o godzinie 23.00 lub 24.00. Wśród wytrwałych słuchaczy Darłowa wyróżniają się dwaj robotnicy portowi ob. ob. Bernard Rzepka i Dominik Ejma.

Dla zwiększenia frekwencji na kursach konieczne jest wprowadzenie ściślejszej dyscypliny i socjalistycznego współzawodnictwa nauki.

KAZIMIERZ HINC

### Poprawić komunikację promową w Swinoujściu

Nasz korespondent ze Swinoujścia, ob. M. S. pisze:

Swinoujście, ważny port, leży na brzegu dwóch wysp rozdzielonych rzeką Świną. Poprzez Świnę nie ma mostu i nie można go budować, bowiem przeszkadzałby wielkim statkom pływającym do Szczecina. Brzegi rzeki połączone są promem.

Zagadnienie promów jest jednakże od kilku lat nie załatwione w należyty sposób.

Na przedmieściu jest również przystań promu, kolejowego utrzymującego komunikację ze Szwecją i tam powstaje nowoczesna główna baza polskiego rybołówstwa dalekomorskiego.

Interesy obydwu części miasta, które stanowią się w najbliższej przyszłości największym ośrodkiem rybakim nad Bałtykiem, są ściśle powiązane i ruch ludności poprzez Świnę stale wzrasta.

W chwili obecnej kursuje co pół godziny w ciągu dnia prom „Wolin”. Nie może on w dostateczny sposób obsłużyć przepraw pojazdów a motorówka „Ania”, która kursuje w zasadzie co pół godziny dla przewozu pieszych, nie spełnia swego zadania, gdyż zabiera tylko nieznaczny ilość



pasażerów. „Ania” z powodu częstych defektów motoru — kursuje ze znacznymi przerwami. W konsekwencji załatwienie sprawy po przeciwnej stronie Świny, zajmuje ze względu na trudności przeprawy, od jednej do dwóch godzin.

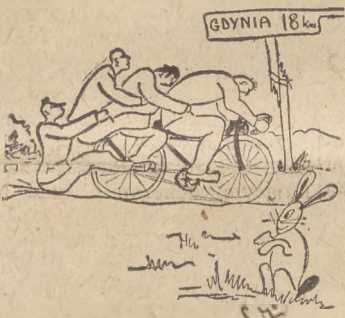
Podobnie wygląda zagadnienie komunikacji z niewielką wyspą Karsibór, zamieszkałą przez rybaków.

Właściwe rozwiązanie zagadnień komunikacyjnych ułatwi pracę nowego ośrodka portowego. M. S.

## Więcej troski o zagadnienia bytowe pracowników i rybaków „Arki”

Załogi kutrów rybackich „Arki” skarżą się na Radę Zakładową, która nie dba o interesy pracowników. Podają oni szereg bolączek.

Jedną z najważniejszych jest sprawa środków lokomocji. 150



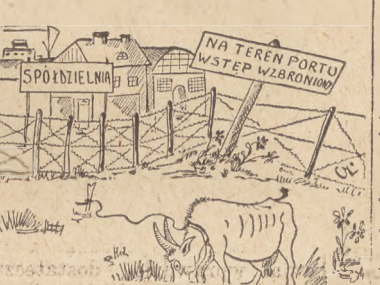
pracowników „Arki” (rybacy i pracownicy lądowi) zamieszkują w Rewie, która nie posiada żadnej komunikacji. Odwiezienie pracowników z miejsca pracy sta-

nowi regularny temat wszystkich narad produkcyjnych od 1948 roku. Niestety bez rezultatu. Rybacy i robotnicy bazy już od trzech lat zmuszeni są po całodiennej pracy odbywać 18 kilometrowy spacer drogą bardzo niewygodną, miejscami po glinie lub piaskach.

Drugą bolączką jest brak rozrywek kulturalnych. Załogi kutrów rybackich — robotnicy morza — chcą być traktowani na równi z robotnikami fabryki. Pragną otrzymywać bilety do kina czy teatru. Niestety — jeszcze się nie zdarzyło: — mówią oni — żeby do rybaka przyszedł ktoś i zapytał, czy chce pójść do teatru czy na film. Niezorganizowane przy tym życie kulturalne we własnej świetlicy przyczynia się do tego, że jedyną, wątpliwą rozrywką rybaków jest wódka.

Sprawa wczasów również wymaga większego zainteresowania. Może Rada Zakładowa „Arki” wyjaśni, dlaczego tak mało rybaków wyjeżdża na wczasy.

Ważny zarzut wysuwają także rybacy pod adresem kasy samopomocy. Każdy z udziałowców



wpłaca do Kasy 0,25 zarobku, w zamian za co na wypadek np. ślubu powinien otrzymać zapomogę bezzwrotną w wysokości 600 złotych. Tymczasem najczęściej przydziela się im tylko pożyczki motywując to brakiem gotówki.

Sklep PSS w Gdyni, znajdujący się w porcie wymaga także omówienia. Sklep ten jest na ogół dobrze zaopatrzony w towary. Cóż, kiedy nie wiadomo, kiedy rybak z niego może korzystać. Przebywając podczas dnia na morzu, nie ma więc czasu na zakupy, a rodziny rybackie, nie mogą wejść do portu. Chociaż dobrze zaopatrzony punkt sprzedaży w tych warunkach nie może należycie spełnić swego zadania.

S. P.

J. Z.

## Dbajmy o lepszy stan świetlic

Świetlica winna być ośrodkiem życia kulturalnego. Tymczasem zdarza się często, że istnieje lokal, ale kierownictwo nie dba o placówkę. Zaniedbana świetlica świeci pustkami lub służy jako miejsce dla „cyrkowych” popisów i bójek.

Przykładem źle prowadzonej placówki kult.-oświatowej jest świetlica Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w Swinoujściu. Posiada ona wszel-



kie dane aby rozwijać się wzorowo, ma piękny duży lokal, scenę i pianino, jednak mimo zalet ma ogromne braki: brudna podłoga, hałas, częste bójki, brak aktualnych pism i książek, a stan ten spowodowany małym zainteresowaniem ze strony kierownictwa.

W rezultacie świetlica w Swinoujściu nie spełnia swego zadania jako ośrodek kulturalny, miejsce nauki i wypoczynku dla ludzi po całodziennym dniu pracy. A trzeba dodać, że Baza Rybacka w Swinoujściu jest pozbawiona wszelkich innych rozrywek kulturalnych i tym bardziej

odczuwa brak dobrze prowadzonej świetlicy.

## Statua wolności-symbolem brutalności i ucisku

1947 rok — pierwszy rejs m/s „Batory” do Nowego Yorku. „Spoglądaliśmy na rysującą się na tle olbrzymich drapaczy chmur statwę Wolności — mówi oficer m/s „Batory” ob. Piechowicz — statwę symbolizującą bohaterskie walki narodu amerykańskiego o wolność, najlepsze jego tradycje.

Ludność nowojorska, pamiętająca bohaterską przeszłość statku w czasie ostatniej wojny, pomoc, jaką załoga jego wniosła walczącym armiom aliantów, entuzjastycznie powitała statek. Ale nie zapominaliśmy ani przez chwilę — mówią członkowie załogi — że ludność Nowego Yorku to nie są bankierzy z Wall Streetu, dyktujący politykę rządowi Trumana. Niebawem zresztą mieliśmy okazję naoczego przekonania się o tym.

„Wyszedłem na ląd — snuje wspomnienia Piechowicz — podziwiałem wspaniałe pałace w dzielnicach, zamieszkałych przez bogaczy. Pulsujące życiem miasto oszołomiło mnie. Ale dzielnice pięknych domów, luksusowych sklepów i lokali nocnych to nie całe miasto, ale tylko jego niewielki wycinek. Nowy York, to przede wszystkim miasto głodu. Miasto lincowanych murzynów, zwiększającej się z dnia na dzień liczby bezrobotnych. Widziałem dzielnice robotnicze, murzynską dzielnicę Haarlem — istne obrazy nędzy, walących się ruder, ślaniących z wycterpania postaci ludzkich. Zobaczyłem prawdziwe oblicze Ameryki!”

O stosunkach panujących w Stanach Zjednoczonych świadczy najbardziej postępowanie władz do pływającej cząstki Polski Ludowej, jaką jest m/s „Batory”. Wzmagał się z każdym rejsem szyskan, represje — wspomina kpt. statku Cwikliński — w stosunku do wszystkich członków załogi były wyrazem nienawiści imperialistycznego rządu do Polski Ludowej, którą reprezentował zgodnie nasz statek.

W zapomnienie poszły rejsy „Batorego” w konwojach, kiedy wśród licznych niebezpieczeństw — bomb, min i łodzi podwodnych — przewoził amerykańską amunicję, dostarczał jej na front walki z hitleryzmem. W zapomnienie poszły wszystkie nasze zasługi, pozostała zaś tylko bezsilna nienawiść do wszystkiego, co postępowe i nowe. Będąc na usługach kapitału skrupowana prasa nazywała nasz statek „czerwonym statkiem” — „koniem trojańskim”. Tak załozde jak i statkowie nie szczędzono obelżywych epitetów. Doszło nawet do takiego absurdu, że na statku szukano przy pomocy spe-

cialnych aparatów „Geigera” bomby atomowej. Najgroźniejszą „bombą atomową” jest dla imperialistycznego rządu Trumana wzmagał się z każdym dniem walka o pokój, w której aktywnie uczestniczą miliardy ludzi. I dlatego może szukali na naszym statku bomby atomowej, że przewożiliśmy obrońców pokoju, którzy zjechali z całego świata do naszej bohaterskiej stolicy, by przedsięwzięć środki uniemożliwiające realizację zbrodniczych planów imperialistów amerykańskich.

Nie sposób opisać brutalnych szykan, prowokatorskich metod i całego arsenału nikczemnej broni, jakiej używali wobec nas agenci amerykańscy FBI, z których czynów dumne byłoby hitlerowskie gestapo. Członkowie załogi nieraz przez kilkanaście godzin z rządu byli przesłuchiwanymi. Zadawano im absurdalne pytania dotyczące nawet najintymniejszych stron ich życia. W końcu nie wolno nam było w ogóle schodzić na ląd, ale do tego załoga wcale się nie kwapiła. Zdążyły już bowiem poznać tzw. „amerykańską wolność” i „amerykańską osławioną demokrację”. Amerykańska „wolność” odczuwają bowiem coraz dotkliwiej na swojej skórze nie tylko nie-Amerykanie. Odczuwają ją miliony robotników, których brutalna ręka kapitalistów wtrącać może w każdej chwili w milionowe szeregi bezrobotnych. Żeby zobaczyć tych ostatnich nie musieliśmy nawet schodzić na ląd. Widzieliśmy ich kręcących się w porcie nowojorskim w poszukiwaniu jakiegokolwiek pracy. Ludzie ci, do niedawna tumanieni kłamliwą propagandą, sprzedającą prasą, ogupiającymi filmami, coraz jaśniej dostrzegają prawdę, coraz wyraźniej rozumieją, jakie siły są za pokojem, a jakie za wojną. W statku naszym widzieli nowojorscy ludzie pracy skrawek kraju walczącego o pokój i dlatego imperialistyczny rząd otaczał go uzbrojonym konwojem.

Ostatnią, uniemożliwiającą „Batoremu” korzystanie z portu nowojorskiego decyzją rząd amerykański jeszcze bardziej skompromitował się w oczach opinii publicznej, która w zarządzeniu tym widzi jeszcze jeden przejaw wrogiej polityki rządu Trumana wobec narodów miłujących pokój. Gdy w ostatnim rejsie spoglądaliśmy na zasnuwającą się mgłą statwę Wolności — kończy kapitan — widzieliśmy w niej symbol tego, czego już w Ameryce nie ma.

Z. M.

Wr.

# Niech żyje Światowa Rada Pokoju-jednocząca narody w walce o pokój świata

