

W imię niepodległości Polski — w imię pokoju między Narodami podpisujemy apel Światowej Rady Pokoju

Stoper

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 8

15
Maja
1951 r.

Cena 30 gr

Nasz bohater transatlantyk m/s „Batory” oddał wielkie usługi sprawie pokoju, przewożąc setki delegatów ze wszystkich kontynentów świata na kongresy i konferencje Światowego Ruchu Obrońców Pokoju.

Patriotyczna młodzież ZMP z m/s „Batory” jako pierwsza w Polsce przystąpiła do wyboru delegatów na III Światowy Zlot Młodzieży Demokratycznej w Berlinie — łącząc się z młodzieżą całego świata w walce o pokój przeciwko niebezpieczeństwu nowej wojny.

Wiązać zadania gospodarcze z ich treścią polityczną

Wielkie zadania gospodarcze, które w codziennej pracy realizuje naród polski, są ściśle związane z zadaniami politycznymi. Wynika to z dialektycznej jedności polityki i ekonomii w systemie socjalistycznego budownictwa. Hasło frontu narodowego walki o najważniejsze cele ogólnonarodowe: pokój, zabezpieczenie niepodległości i realizację Planu 6-letniego jest właśnie wyrazem tej jedności.

Osiągnięcia gospodarcze umacniają siłę naszego kraju

Każde nasze osiągnięcie gospodarcze, to równocześnie wzmocnienie niepotęgi naszego państwa ludowego, wzmocnienie obozu socjalistycznego, wzmocnienie antyimperialistycznych sił świata pokoju, postępu i demokracji, któremu przewodzi Związek Radziecki. Nie może być w naszej ojczyźnie robotnika, chłopca, pracującego inteligenta, nie może być patrioty, który by nie rozumiał, że

Każde nasze osiągnięcie produkcyjne, każdy produkt wykonany ponad plan, czy zaoszczędzona złotówka, to krok naprzód w zlikwidowaniu zacofania gospodarczego naszego kraju, w tworzeniu ojczysty rozkwitu i pomyślności, to krok naprzód w kształtowaniu jedności moralno-politycznej naszego narodu, który w ostrej walce klasowej, budując nowe życie, staje się narodem socjalistycznym.

Wielkie zadania gospodarcze, które w codziennej pracy realizuje naród polski, są ściśle związane z zadaniami politycznymi. Wynika to z dialektycznej jedności polityki i ekonomii w systemie socjalistycznego budownictwa. Hasło frontu narodowego walki o najważniejsze cele ogólnonarodowe: pokój, zabezpieczenie niepodległości i realizację Planu 6-letniego jest właśnie wyrazem tej jedności.

Znaczenie polityczne codziennej pracy

Partyjno - polityczna praca jest podstawą naszych gospodarczych sukcesów, toteż dalszy nasz szybki marsz do socjalizmu i wykonanie zobowiązań, wymaga, aby organizacje partyjne prowadziły szeroką pracę uświadamiającą w masach.

Nasze organizacje partyjne powinny pokazywać znaczenie polityczne codziennej pracy produkcyjnej milionów Polaków, zbliżać nieustannie do nich politykę naszej partii i rządu, prowadząc szeroką agitację i wykorzystując różnorodność form i metod pracy uświadamiającej z masami. Mobilizując cały naród polski do wykonania planów gospodarczych i dodatkowych zobowiązań, należy wyjaśniać sytuację międzynarodową, demaskować politykę zbrojeń i podżegania do wojny prowadzoną przez rząd amerykański i uległe mu rządy państw kapitalistycznych, wskazywać na niebezpieczeństwo, które grozi naszej niepodległości na skutek polityki amerykańskiego imperializmu, odradzającego faszystowski Wehrmacht, uzbrajającego ponownie hitlerowskich morderców, katów naszego narodu, krwawych burzycieli miast i wsi polskich.

Hasła frontu narodowego zawierają treść walki o pokój i socjalizm

Chodzi o to, aby przepoić miliony Polaków głębokim przekonaniem, że realizacja hasła frontu narodowego, które zawarło w sobie gospodarczą, polityczną i ideologiczną treść walki naszego narodu o pokój i socjalizm — jest najsukcesowniejszym orężem w obronie naszego bytu narodowego oraz ważnym ogniwem w walce o całość postępowej ludzkości przeciwko zbrodniczemu planom amerykańskiego imperializmu.

Wielkie zadania gospodarcze, które w codziennej pracy realizuje naród polski, są ściśle związane z zadaniami politycznymi. Wynika to z dialektycznej jedności polityki i ekonomii w systemie socjalistycznego budownictwa. Hasło frontu narodowego walki o najważniejsze cele ogólnonarodowe: pokój, zabezpieczenie niepodległości i realizację Planu 6-letniego jest właśnie wyrazem tej jedności.

Każde nasze osiągnięcie produkcyjne, każdy produkt wykonany ponad plan, czy zaoszczędzona złotówka, to krok naprzód w zlikwidowaniu zacofania gospodarczego naszego kraju, w tworzeniu ojczysty rozkwitu i pomyślności, to krok naprzód w kształtowaniu jedności moralno-politycznej naszego narodu, który w ostrej walce klasowej, budując nowe życie, staje się narodem socjalistycznym.

Chodzi o to, aby przepoić miliony Polaków głębokim przekonaniem, że realizacja hasła frontu narodowego, które zawarło w sobie gospodarczą, polityczną i ideologiczną treść walki naszego narodu o pokój i socjalizm — jest najsukcesowniejszym orężem w obronie naszego bytu narodowego oraz ważnym ogniwem w walce o całość postępowej ludzkości przeciwko zbrodniczemu planom amerykańskiego imperializmu.

Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi R. P. jednoczy marynarzy, portowców, rybaków i wodniaków

Sekretariat Centralnej Rady Związków Zawodowych uchwałą z dnia 11 kwietnia 1951 r. postanowił, że jako odpowiednik Ministerstwa Żeglugi zostaje utworzony Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi obejmujący wszystkich pracowników morza, wodniaków i rybaków przy czym nazwę tę przyjmie dotychczasowy Związek Transportowców.

Na podstawie uchwały CRZZ, Zarządy Główny: Związku Zaw. Transportowców oraz Pracowników Drogowych, drogą wzajemnego porozumienia ustaliły, że Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi obejmuje wszystkich pracowników zakładów pracy podleg-

łych Ministerstwu Żeglugi. Z byłego Związku Zaw. Pracowników Drogowych przechodzą do ZZPZ pracownicy Okręgowych Dyrekcji Dróg Wodnych Śródlądowych oraz pracownicy Państwowych Zarządów Wodnych.

Zarządy Okręgowe starych Związków rozpoczęły przekazywanie członków i zakładów pracy w dniu 19 kwietnia br. zgłaszając Zarządom Głównym wykonanie reorganizacji w dniu 1 maja 1951 r.

Krótko lecz pełna wymowy jest treść komunikatu CRZZ i Komisji Międzyzwiązkowej. Wprowadzono w życie uchwałę, której domagała

się nowa socjalistyczna gospodarka morską. Marynarze, pracownicy portów, wodniacy i rybacy znaleźli się w jednym branżowo jednolitym związku zawodowym.

Jasny i przejrzysty układ branżowy Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi pozwoli wszystkim ogniwom naszego Związku pełniej i skuteczniej realizować zadania postawione przed związkami zawodowymi w Planie 6-letnim.

Realizacja tych zadań — to bezpośredni udział wszystkich naszych ogniw związkowych w akcji umasowienia i zaktywizowania morską współpracę przy tworzeniu, szerokiej popularyzacji nowych

form i metod współzawodniczenia i przenoszenia wzorów i doświadczeń radzieckich stachanowców morza, to walka o wykonanie i przyspieszenie planów załadunku, wyładunku i przewozów, to wykonanie planów produkcyjnych w rybołówstwie i warsztatach remontowych statków, kutrów i barek, to stała walka o większą wydajność pracy, obniżkę kosztów własnych i oszczędności materiałowe.

Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi zadania te wykona przełamując całkowicie tkwiące jeszcze tu i owdzie w naszym aparacie gospodarczym i związkowym, opory konserwatyzmu i biurokratyzmu i przedstawiając wszystkie Związkowe komórki organizacyjne na realizację zagadnień produkcji.

Przedterminowe wykonanie planu pierwszego roku Planu 6-letniego w żegludze powinno zmobilizować wszystkie załogi statków, brygady portowe i rybaków do dalszych ambitnych wysiłków o wykonanie drugiego roku naszego wielkiego planu pokojowego budownictwa.

Wzorem i natchnieniem naszym są Radzieckie Związki Zawodowe, wychowane w duchu nieugiętej walki klasowej i pełnego poświęcenia sprawie socjalizmu przez nauczycieli ludzi pracy całego świata, chorążego pokoju tow. Stalina.

Zreorganizowany nasz Związek staje w jednym szeregu ze wszystkimi obrońcami pokoju na całym świecie do walki o trwały i niepodzielny pokój.

Szczegóły o zasięgu terytorialnym okręgów ZZPZ podajemy na stronie 5.

Związkowcy w pierwszym szeregu Obrońców Pokoju!

Towarzysza Marynarze
Portowcy i Rybacy!

W dniach od 17 do 24 maja odbędzie się w Polsce Międzynarodowy Plebiscyt Pokoju. Udziałem w plebiscycie masy pracujące całego świata dadzą wyraz międzynarodowej solidarności klasowej protestując w spontanicznym odruchu przeciw podżegaczom wojennym i imperialistom. Potężny okrzyk „pokój”, będzie ostrzeżeniem dla wrogów ludzkości, wyrazem siły Międzynarodowego Ruchu Obrońców Pokoju dowodzącego, że narody całego świata bez względu na ustrój mogą żyć w pokojowej współpracy.

Amerykańscy podżegacze wojenni i ich sługusi w europejskich krajach kapitalistycznych olśnieni blaskiem dolara — stojąc nad przepaścią — chcą jeszcze raz rzucić pochodnię wojenną i rozpalić świat. Pragną znowu mordować narody, pracujące w spokoju nad odbudową swoich krajów zniszczonych przez ostatnią wojnę, wywołaną przez tych samych podżegaczy wojennych. Siły wstecznicstwa chcą — tak jak to dziś czynią pod flagą Organizacji Narodów Zjednoczonych w Korei — obrócić dorobek i kulturę narodów postępowych w perzynę.

Haniebnym planom wojennym podżegaczy przeciwstawi się potężny Front Bojowników o Pokój. Głos miliarda mężczyzn, kobiet i dzieci wołających „pokój” to wyraz solidarności Międzynarodowego Obozu Pokoju, klasy robotniczej i setek milionów ludów kolonialnych. Ruchowi Obrońców Pokoju przewodzi Związek Radziecki i chorąży pokoju Towarzysz Stalin. Głos miliarda obrońców pokoju znajduje swój wyraz w Międzynarodowym Plebiscycie Pokoju.

Towarzysze marynarze, robotnicy portowi, rybacy i wszyscy pracownicy morza.

W tej wielkiej kampanii pokojowej, pomni tradycji walk prowadzonych przez marynarzy i doke-
rów całego świata — niech przy urnach Plebiscytu Pokoju nie zabraknie ani jednego naszego głosu. Podpisujcie wszyscy razem z rodzinami, nakłaniając wszystkich waszych znajomych i sąsiadów, aby złożyli swój podpis, domagając się w imię Niepodległości Polski w imię pokoju między narodami — zawarcia paktu pokoju między pięciu mocarstwami.

Poza złożeniem podpisów odpowiemy podżegaczom wojennym wzmoczoną pracą w zwartym frontem narodowym nad realizacją pokojowych zadań Planu 6-letniego. Zwiększamy i przyspieszamy prze-
wozy na morzu, usprawnimy przeładunki, odprawy statków, zwiększymy połowy ryb — dążąc jednocześnie do podniesienia naszych kwalifikacji zawodowych.

Wszyscy członkowie Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi wypowiadają się stanowczo przeciw wojnie, gdyż pragną w pokoju budować Polskę Socjalistyczną.

Franciszek Albekier

Przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi R. P.

Twój podpis pod kartą Narodowego Plebiscytu Pokoju — to broń przeciwko wojennym knowaniom imperialistów

Jak będziemy głosować w Plebiscycie Pokoju? Dokerzy walczą o pokój i prawa

Strajk w Sztokholmie

Dnia 17 maja rozpocznie się w całym kraju Narodowy Plebiscyt Pokoju. Cała ludność Polski w wieku od lat 15 została wezwana do złożenia podpisu na karcie Narodowego Plebiscytu Pokoju, która brzmi:

„W imię niepodległości Polski, w imię pokoju między narodami, w obliczu wojennych knoń imperialistów i odbudowy przez nich militarnego hitlerowskiego popieram i podpisuję Apel Światowej Rady Pokoju“.

„Żadamy zawarcia Paktu Pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami: Związkiem Radzieckim, Stanami Zjednoczonymi, Chińską Republiką Ludową, Wielką Brytanią i Francją. Gdyby rząd któregośkolwiek z wielkich mocarstw odmówił spotkania w celu zawarcia Paktu, będziemy uważali odmowę za dowód napastniczych zamiarów tego rządu“.

Składając swój podpis pod apelem, każdy obywatel polski manifestuje wolę walki o pokój, walki o zabezpieczenie naszej niepodległości narodowej i zbudowanie szczęśliwej przyszłości dla naszych dzieci. Udziałem swym w plebiscycie mas ludowej Polski jeszcze raz z siłą zamianistując swą łączność ze światowym obywatelstwem, który wspólnym wysiłkiem udaremnia plany wojenne krwawego imperializmu.

Przygotowania do Narodowego Plebiscytu Pokoju przebiegają pod znakiem wzmoczonej aktywizacji ruchu obrońców pokoju. W toku tej akcji przybywają tysiące nowych aktywistów, oddanych bojowników pokoju, którzy postawili sobie za cel zmobilizowanie do walki o pokój, o nasze istnienie, jak najszerzych mas społeczeństwa.

Komitety obrońców pokoju organizują w zakładach pracy, na wsi, w blokach mieszkaniowych zebrań i narady, na których omawia się zarówno polityczne znaczenie akcji zbirania podpisów pod apelem Światowej Rady Pokoju, jak i konkretne formy przeprowadzenia plebiscytu.

Plebiscyt Pokoju będzie przeprowadzony zarówno w miejscach pracy jak i w miejscach zamieszkania. W ustalonych dniach, na wezwanie miejscowego Komitetu Obrońców Pokoju, załogi fabryk, hut, przedsiębiorstw uspołecznionych, budowli, urzędów i innych zakładów pracy będą składać podpisane karty plebiscytu.

Do tych, którzy nie złożą swego podpisu razem z innymi, udają się aktywiści pokoju, by usławić

domię ich o znaczeniu tej akcji i przekonać o konieczności spełnienia tego patriotycznego czynu. W szkołach młodzież od lat 15 weźmie również udział w plebiscycie organizowanym przez Szkolne Komitety Obrońców Pokoju.

Zbieranie podpisów w zakładach pracy i szkołach odbywać się będzie w ciągu 2 — 3 dni. W ciągu następnych 4 — 6 dni plebiscyt przeprowadzany będzie w miejscach zamieszkania wśród ludności nie zatrudnionej, lub pracującej we własnych warsztatach (gospodynie domowe, pracownicy drobnych przedsiębiorstw, rzemieślnicy itp.). Dla ułatwienia powszechnego udziału ludności w miejscach zamieszkania Blokowe Komitety Obrońców Pokoju sporządzą w każdym domu spisy mieszkańców,

uprawnionych do udziału w plebiscycie. Składanie kart z podpisami poprzedzą masówki urzędowe bądź to w pobliskich lokalach publicznych, bądź też w mieszkaniu, używanym na ten cel przez jednego z lokatorów.

Aktywny udział całej ludności oraz sprężysta praca organizacyjna Komitetów Pokoju i agitatorów zapewnią pełny sukces Narodowego Plebiscytu Pokoju. Będzie on potężną manifestacją całego narodu walczącego w imię obrony pokoju i umocnienia niezawisłości narodowej. Będzie wielkim przeżyciem sił polskiej armii bojowników o pokój, walczących w jednym szeregu z milionowymi rzeszami bojowników pokoju na całym świecie.

Według doniesień radiowych robotnicy zatrudnieni w strefie wolnocłowej portu sztokholmskiego ogłosili strajk domagając się poprawy warunków pracy i płacy. W port i robotnicy sztokholmscy tak jak ich towarzysze w Goeteborgu, zwyciężą uzyskując poprawę zarobków.

Dokerzy z La Pallice walczą o prawa

Jednolity front europejskiej klasy robotniczej twardo stojącej w obronie pokoju i demilitaryzacji Niemiec jest wyrazem woli milionów robotników.

Robotnicy francuskiego portu La Pallice położonego w Kanale Stanowczo odmówili wyładunku amerykańskich materiałów wojennych. Z 342 robotników portowych tylko 45 pracuje ponad 180 dni w roku. Pozostali mają na swoich kartach do 215 a nawet 301 dni nieprzepracowanych. Nędza wśród robotników portu jest zastraszająca. Ci którzy pracują zarabiają za ledwie 70 franków na godzinę. Rząd francuski chce koniecznie zmusić pokój miłujących robotników do przeładunku broni i amunicyj.

Dokerzy francuscy wywalczyli podwyżkę płac

Zarządy portów francuskich zgodziły się częściowo na żądanie robotników, w wyniku czego płace dokerów zostały podwyższone o 12,5 proc. Propozycja ta została przyjęta przez większość delegatów robotniczych z zastrzeżeniem,

amerykańskiej. Robotnicy jednak nie ustępują narażając siebie i rodziny na niedostatek i represje.

Ze wszystkich departamentów Francji, od górników, metalowców, byłych kombatanów i uczestników ruchu oporu nadchodzą co dzień skromne, ale liczne dary dla tych, którzy z braku pracy i należytej opieki ze strony władz, żywić się muszą muszlami uzbieranymi podczas odpływu morza. Nie mogą opłacać drogich czynszów za mieszkania robotnicy, jeśli opuszczone baraki dawniejszego obozu jeńców i kilkadziesiąt dzieci patrzy na szeroki świat poprzez eisenhowerowskie druty kolczaste.

Lockout w porcie Manchester

W porcie Manchester dwóch robotników odmówiło, zgodnie z obowiązującym porozumieniem między Związkiem Zawodowym i z rządem portu, wykonania pracy w nadgodzinach przy trudnym przeładunku skutkiem czego zostali wydalen z pracy. Na interwencję portowców w obronie ich towarzyszy, dyrekcja portu rozpoczęła 'szykanować całą załogę portu przesuwając kilku set robotników bez uzasadnienia na inne zmiany. Na masowce robotniczej okazało się, że zdradziecy przywódcy zwią-

ku w porozumieniu z dyrekcją portu zgodzili się na zniesienie klauzuli w sprawie nadgodzin. Rozgoryczeni robotnicy wybrali delegację, która interweniowała u przywódców związku. Przekupieni związkowcy odmówili przyjęcia delegatów tak, że robotnicy portowi zmuszeni byli wybrać specjalnego delegata powierzając mu misję wyjaśnienia sporu w Londynie.

Zwycięstwo po miesięcznym strajku

Dzięki utrzymaniu konsekwentnie linii walki robotnicy Arsenalu w Brest odnieśli zwycięstwo. W powziętej uchwale, robotnicy postanowili odrzucić żądanie dyrekcji wykonywania pracy w nadgodzinach.

Front pokoju ogarnia dziś wszystkie kraje świata, mobilizując setki milionów ludzi do walki o uwolnienie ludzkości od groźby nowej wojny. Obóz pokoju, którego czołową siłą jest Związek Radziecki i wszystkie kraje demokracji ludowej, świadomy jest swej potęgi, zdaje sobie sprawę, że jego zdecydowana akcja potrafi wytrącić broń z rąk imperialistów.

DNI OŚWIATY KSIĄŻKI I PRASY

W związku z „Dniami Oświaty i Książki i Prasy“ wiceminister szkół wyższych i nauki Eugenia Krassowska w następujący sposób scharakteryzowała historyczną rolę Polski Ludowej w likwidacji analfabetyzmu i upowszechnienia kultury:

Jedną z największych szkód i plag — powiedział Lenin — które nam pozostały po starym społeczeństwie kapitalistycznym, to absolutna rozbieżność między książką a praktyką życiową“.

Coroczne obchody w ramach dni oświaty, książki i prasy wskazują, jak Polska Ludowa, zmierzając ku socjalizmowi, w coraz szybszym tempie zaspętuje tę przepaść. Ukazują one wspaniały dorobek ustawicznie rozszerzanej ofensywy na froncie oświaty, sztuki i nauki; ofensywa, która wyzwala człowieka w Polsce z

zacołania polepsza warunki wychowania człowieka — spadkobiercy wielowiekowego dorobku kultury narodowej i świadomego twórcy nowych wartości kultury.

LIKWIDACJA ANALFABETYZMU I ROZWÓJ SZKOLNICTWA

Znikła już w Polsce Ludowej najstraszniejsza plaga — analfabetyzm. W dniu 1 Maja szereg województw, a między innymi województwo gdańskie, zgodnie z zobowiązaniem — zlikwidowało całkowicie to ponure dziedzictwo rządów kapitalistycznych — obszar- niczych.

W szybkim tempie budujemy nowe szkoły. Ideę Konarskiego, Kołłątaja i Staszica zrealizowała w pełni dopiero Polska Ludowa. Gęsta sieć szkół pokryła cały kraj. W roku ub. przeznaczono na ich budowę, wyposażenie i internaty 23,6 procent budżetu państwowego, a w roku bież. sumę tę podwyższono jeszcze o 5,7 procent. W szkołach znalazło się miejsce dla każdego dziecka. Na wyższych uczelniach 70 procent studentów jest pochodzenia robotniczo — chłopskiego, a zakłady naukowe w coraz większym stopniu spełniają rolę kuźni kadr ludowej inteligencji. W roku 1950 na pierwszy rok studiów przyjęto w Politechnice Gdańskiej 68 procent młodzieży robotniczo — chłopskiej, dla której w Polsce sanacyjnej dostęp do studiów był niezwykle utrudniony.

Plan 6-letni przewiduje dalszą rozbudowę szkolnictwa. Na budowę i wyposażenie samych tylko szkół podstawowych przeznaczono ponad 2 miliardy złotych. W ubiegłym roku wydano 26.719.309 podręczników szkolnych, a cyfra nakładów stale wzrasta.

UPOWSZECHNIAMY CZYTELNICTWO

Rozbudowano sieć bibliotek. Ilość ich w roku bieżącym doszła do 14.000. Oświata, nauka i kultura Polski Ludowej podniosła poziom czytelnictwa. Obecnie czytelnik nie bierze do ręki bezmyślnych kryminałów i romansów, lansowanych przez wydawców kapitalistycznych i domaga się wartościowej literatury. W okresie ostatnich 6 lat nakłady

książek i broszur społeczno — politycznych osiągnęły imponującą cyfrę 71.687 tysięcy, a wydania klasyków polskich 5.601 tysięcy egzemplarzy. W okresie od 1 maja ub. roku do 1 maja r.b. sprzedano w województwie gdańskim około 2 miliony 300 tysięcy egzemplarzy książek 15 procent z tej liczby, zakupiła wieś.

Najmilszą literaturą naszych robotników są książki popularnonaukowe, ukazujące się więc coraz większą ilością wydawnictw tego rodzaju.

DNI OŚWIATY U MARYNARZY RYBAKÓW I PORTOWCÓW

Na odcinku morskim „Dni Oświaty, Książki i Prasy“ zaznaczył się mocnym akcentem, w który Wybrzeże wniosło swój bogaty, twórczy i trwały udział.

U marynarzy, rybaków i portowców, zorganizowano szereg odczytów i pogadanek. Przygotowano gazetki ściennie. Zorganizowano szereg konkursów poprawy czytania, kursy języka rosyjskiego, zawieszono dalsze koła samokształceniowe. Wszelkacy Radziby.

Przeciwko haniebnemu zakazowi przeprowadzenia referendum ludowego w Tryzonii

Główny Komitet referendum ludowego przeciw remilitaryzacji Niemiec i na rzecz zawarcia traktatu pokojowego z Niemcami w 1951 roku wydał do wszystkich Niemców odezwę, potępiającą ogłoszony przez rząd Adenauera zakaz przeprowadzenia referendum.

Odezwa stwierdza, że rząd bniśki łamie ustawę konstytucyjną i depcze prawa narodu. Przed narodem niemieckim staje groźba wojny i dyktatury militarystów Droga, na którą wkroczył Adenauer, prowadzi naród do zagłady. My tą drogą nie pójdziemy — głosi odezwa. Komitet wzywa do wzmocnienia walki przeciwko remilitaryzacji Niemiec i na rzecz zawarcia traktatu pokojowego w 1951 roku. Nie będziemy milczeć. Wierzmy, że naród godnie odpowie na zakaz. Brońcie wolności i egzystencji

naszego narodu — wzywa w zakończeniu odezwa.

Komitet, który zebrał się w dniu 26 kwietnia na nadzwyczajne posiedzenie, wydał również deklarację, stwierdzającą, że rząd bniśki podporządkowuje się coraz bardziej interesom obcych mocarstw. „Przeciwstawiamy się — głosi deklaracja — wojnie, przeciwstawiamy się przygotowaniu wojennemu. Remilitaryzacja oznacza nędzę, prowadzi do dyktatury militarystów i do wojny. Dlatego wzywaliśmy naród niemiecki do oporu przeciwko remilitaryzacji. Rząd Niemiec Zachodnich obawia się referendum — sami więc chcemy je przeprowadzić. Zakaz rządu nie powstrzyma nas. Działamy zgodnie z honorem i sumieniem. Naród nas zrozumiał, dowódza tego coraz liczniejsze wypowiedzi“ — stwierdza deklaracja.

Prasa niemiecka o wizycie Prezydenta Bieruta

Wizyta Prezydenta RP. Bolesława Bieruta w Niemieckiej Republice Demokratycznej wywołała żywe echo w prasie krajów demokracji ludowej i w prasie postępowej krajów kapitalistycznych. Szczególnie dużo miejsca omówieniu wizyty poświęciły dzienniki NRD, a czasopisma opublikowały obszerne reportarze fotograficzne.

Charakterystyczna jest wypowiedź najważniejszego tygodnika gospodarczego Niemiec Demokratycznych „Die Wirtschaft“. W artykule pod tytułem „Wizyta przyjaciela“ tygodnik podkreśla, że „pokój i przyjaźń demokratycznych, zjednoczonych Niemiec z Polską Ludową stanowią podstawowe elementy dla utrzymania pokoju światowego, która wytrąca broń podpalaczom imperialistycznym“.

Podkreślając współpracę dobro sąsiedztwa i w Radzie pomocy gospodarczej „Die Wirtschaft“ stwierdza, że „każdy dzień przynosi wzrost wymiany towarowej i usług oraz doświadczeń technicznych między obu krajami. Polscy górnicy, murarze i metalowcy uczą nie tylko swoich towarzyszy w Polsce ale również kolegów zatrudnionych w niemieckim przemyśle socjalistycznym.“

Zjawisko takie jest nie do pomysłenia w ustroju kapitalistycznym pełnym sprzeczności gospodarczych, a było zupełnie nieprawdopodobne w stosunkach polsko — niemieckich przed rokiem 1939“.

Tygodnik stwierdza z zadowoleniem, że wzajemna wymiana towarowa wzrasta systematycznie z roku na rok i obrotowo przekroczyła już najwyższy poziom przedwojenny, a wobec mającego wejść w życie nowego układu handlowego polsko-niemieckiego zwiększać się będą jeszcze dalej. „Umowa ta ułatwi nam wykonanie planu pięcioletniego rozbudowy siły i siły gospodarki pokojowej; tak samo pomoże ona narodowi polskiemu wykonać zadanie Planu 6-letniego budowy podstaw socjalizmu.“

W dalszym ciągu artykułu „Die Wirtschaft“ omawia burzliwe i serdeczne przyjęcie, które zgotowali robotnicy niemieckich fabryk Prezydentowi Bierutowi. Artykuł kończy się słowami: „Prezydent Bierut wraca do Warszawy z pełnym przekonaniem, że masy pracujące NRD tworzą z polską klasą robotniczą, jednolity blok, który umocni pokój i pozwoli na podniesienie poziomu życia ludności pracującej“.

Dzień międzynarodowej solidarności klasy robotniczej upłynął pod hasłem walki o pokój

1 Maj. Naród polski w manifestacjach 1-majowych dał wyraz solidarności z masami bojownikami o pokój na całym świecie. Nieprzerwane rzesze ciągnęły ulicami wszystkich naszych miast i osiedli. Czerwienili się wznoszone nowe mury osiedli robotniczych Warszawy, budowle powstającej Nowej Huty — miasta przyszłości, miasta młodzieży.

Robotnicy, chłopci, inteligencja i młodzież szkolna Warszawy maszerowali przez miasto w olbrzymim kolorowym pochodzie. Łopotaly na wietrze sztandary, rozbrzmiewały nie milknące okrzyki: „Stalin — Pokój — Bierut“. Ramie przy ramieniu ślusarz, naukowiec, oficer, włóknarz, aktor. Równomiernym rytmem biły wszystkie serca. Jednaka wola kieruje myślami — wola pokoju, nowego szczęśliwego jutra.

Wczesnych godzinach porannych 1 maja, ulice Gdańska i Gdyni zapęłniły się mieszkańcami zdążającymi na punkty zborowe. Na wszystkich twarzach radośne uśmiechy. W skupieniu i ciszy tysiączne rzesze wysłuchały przemówienia 1-majowego, Prezydenta R. P. tow. Bieruta. Przebrzmiały ostatnie słowa. Zakotłowały się szeregi. Pochód ruszył. Sprężystym krokiem defilowały sportowcy, niekoczące się kolumny młodzieży szkolnej, robotnicy, chłopci. Kroczą stocznioy i robotnicy portowi. Dumnie podnoszą głowy. Zobowiązania pierwszomajowe wykonane w 100 procentach. Idą marynarze floty handlowej, a między nimi załogi radzieckich statków z s/s „Hasan“, s/s „Grybojedow“ kroczą marynarze duńscy z s/s „Cymbria“ z s/s „Avance“ i wielu innych. Kroczą Finowie z s/s „Olivia“. Święto pierwszomajowe zastało ich w naszych portach. Jednakowo biją serca wszystkich ludzi pracy na całym świecie, jednakowo krzega pokój. Jednakowo brzmi słowo — Stalin.

Dziarsko kroczą uczniowie Szkoły Morskiej w Gdyni — przyszli oficerowie polskich statków.

W Szczecinie pochód trwał ponad trzy godziny. Wspaniała rewia ludzi. Robotnicy huty, portowej, marynarze, stocznioy szli w szeregach.



Marynarze z krajów kapitalistycznych w pochodzie 1-majowym na Wybrzeżu

Potężna fala manifestacji 1-majowych nie ominęła krajów kapitalistycznych. Setki tysięcy robotników, chłopów, inteligencji wyszło na ulice miast. Największe manifestacje odbywały się we Francji i Włoszech. W szeregu miast hiszpańskich policja przeprowadziła przed dniem 1 maja masowe aresztowania wśród robotników. Masy pracujące nie uległy jednak terrorowi. W dniu święta na murach miast hiszpańskich pojawiły się napisy, hasła głoszące walkę przeciwko krwawemu reżimowi faszystowskiemu, przeciwko planom agresorów wojennych.

Ulicami New-Jorku, pod dozorem kordonów policji i płatnych agentów FBI, przemaszewali demonstranci, wznosząc okrzyki domagające się zaprzestania krwawej walki w Korei i wycofania wojsk. W Japonii, w Tokio, odbyły się liczne wiece, na których uczestnicy żądali zawarcia ogólnego traktatu pokojowego, protestując jednocześnie przeciwko remilitaryzacji Japonii.

Oczy wszystkich w uroczystym dniu 1 maja zwrócone były ku Moskwie — stolicy Związku Radzieckiego, budowniczego komunizmu i największego obrońcy pokoju. Setki milionów ludzi radzieckich manifestowało w dniu święta międzynarodowej solidarności mas pracujących swe głębokie odwołanie i przywiązanie do Partii Bolszewickiej, Rządu Radzieckiego i wodza Światowego Obozu Pokoju tow. Stalina.

We wszystkich zakątkach świata setki milionów ludzi pracy manifestowało swą wiarę w zwycięstwo pokoju.

Miliony ludzi, którzy w dniu 1 maja przemierzali twardego krokiem ulice naszych miast i osiedli, to ci, którzy za kilka dni złożą swe podpisy pod Narodowym Plebiscytem Pokoju, to bojownicy o pokój — budowniczoowie nowego, lepszego jutra.

KRONIKA MORSKA

Rybacki spółdzielni połowowej „Belona” w Swinoujściu złowili w stosunkowo krótkim czasie prze- szło 120 ton śledzia. Wyrońnili się przy tym załoga łodzi motorowej „Sui 6” ze szyprem J. Kędzielew- skim, która złowiła ponad 30 ton. W dostawie złowionej ryby do punktów skupu i do solalni po- magali wydatnie absolwenci kursu rybaków dalekomorskich oraz bry- gada kobieca ze szczecińskiego „Dalmoru”.

* * *

Robotnicy ZPGG, pionu tech- nicznego Nr 1, w Nowym Porcie, zorganizowali zbiórke złomu. Ze- brane 14,5 ton złomu odstawiono do Spółdzielni „Złomowiec”. Uzy- skane ze sprzedaży 1.244,60 zło- tych robotnicy przekazali na po- moc dzieciom koreańskim.

* * *

W odpowiedzi na haniebną de- cyzję Komitetu Wykonawczego Międzynarodowego Związku Spół- dzielczego, wykluczając polskich spółdzielców z Międzynarodowego Związku Spółdzielczego, odbył się we wszystkich spółdzielniach rybackich zebrania protestacyjne. W podjętych rezolucjach — w od- powiedzi na haniebną decyzję — rybacy uchwalili przyspieszyć wy- konanie rocznego planu połowów i znacznie obniżyć koszty własne.

* * *

Załogi rybackich łodzi motoro- wych Trb 21 i 66 z bazy Trze- bież pod Szczecinem, ściagnęły na wodę niemiecki kuter, wyrzucony przez szalejący sztorm na ląd. Zna- duje się on obecnie na stoczni w Trzebieży, skąd wysłany zostanie rybakom zaprzysiężonej Niemiec-kiej Republice Demokratycznej.

* * *

W ZPGG w Gdyni przeprowa- dzone zostały wybory do Rady Za- ładowej Portu. Przewodniczącym Rady wybrano tow. Andrzeja Mar- ciniaka, zastępcą tow. Walentego Mareka. Dyskusja, w której wzięli udział wszyscy zebrani robotnicy, wykazała błędy dotychczasowej pracy starego zarządu oraz wyty- czała nowe formy walki całej za- łogi o wzrost wydajności pracy.

* * *

W porcie gdyńskim zakończono 6 miesięczny kurs eksploatacji por- towej. Wśród wyróżnionych zna- dują się robotnicy portowi: Jan Roman i Jan Jaskółka. Pierwszy z nich przeszedł w drodze awansu społecznego na stanowisko eks- pedita Odcinka I portu gdyń- skiego.

* * *

Robotnicy portowi w Gdyni wy- konali na 6 dni przed terminem 1-majowe zobowiązania w 100,5%. Z 6820 dozwoływanych na prze- ładunek godzin, zaoszczędzili por- towicy tego odcinka 4.490 godzin. 18 zespołów trymerskich wyko- nało średnio 153% normy. Naj- lepszy wynik — 186 procent nor- my, uzyskał zespół brygadzysty Zabikowskiego.

* * *

W porcie gdyńskim w świetlicy robotników portowych przy ul. Polskiej 21. otwarta została wy- stawa obrazów znanego malarza marynisty prof. Mariana Mokwy.

* * *

W dzielnicę robotniczej w No- wym Porcie, zakończono dziesięć kursów kwalifikacyjnych rybaków mor- skich i zalewowych. Dotychczas uczestniczyło 240 rybaków z Kołobrzegu, Działowa i Zalewu Szczecińskiego. Jak wykazują wy- niki, większość rybaków posiada należyte przygotowanie fachowe. Frekwencja na kursach wynosiła ponad 80 procent.

* * *

W województwach szczecińskim i koszalińskim odbywają się egz- aminy kwalifikacyjne rybaków mor- skich i zalewowych. Dotychczas uczestniczyło 240 rybaków z Kołobrzegu, Działowa i Zalewu Szczecińskiego. Jak wykazują wy- niki, większość rybaków posiada należyte przygotowanie fachowe. Frekwencja na kursach wynosiła ponad 80 procent.

* * *

Młodzież Koła ZMP, przy Pol- skiej Zegludzie Morskiej w Szczeci- nie, uchwalila jednogłośnie rezolucję, w której protestuje prze- ciwko haniebnej decyzji radcu USA, zabraniającej polskiemu stat- kowi m/s „Batory” wejścia do portu w Nowym Jorku.

RADY TECHNICZNE NA STATKACH

Upowszechniajmy doświadczenia przodujących radzieckich marynarzy

W numerze 4 „Steru” tow. Julian Gordon pisał: „Podstawo- wym środkiem walki o wykonanie i przekroczenie zadań przewozowych oraz obniżkę kosztów własnych jest walka o przy- spieszenie obrotu statków. Jest to walka o skrócenie czasu pu- stoju statku w portach, o osiągnięcie maksymalnej szybkości technicznej, o przedłużenie przebiegu statku między remontami, o skrócenie czasu znajdowania się statku w remoncie”.

Aby walka ta została pomyślnie przeprowadzona, aby cała za- łoga żyła tymi zagadnieniami niezbędne jest stałe pogłębianie wia- domości fachowych załóg pływających. Tow. Stalin w przemówie- niu na uroczystości promowania akademików Armii Czerwonej w 1935 roku stwierdził „Aby uruchomić technikę i całkowicie ją wy- korzystać, potrzebni są ludzie, którzy opanowali technikę, potrzeb- ne są kadry, zdolne do opanowania i wykorzystania tej techniki wed- ług wszystkich prawideł sztuki. Technika bez ludzi, którzy opano- wali technikę, jest martwa”. Śmiało można stwierdzić, że nową, przodującą technikę mamy już na naszych statkach; natomiast zagadnienie opanowania jej nie stoi jeszcze najlepiej. Aby te- mu zaradzić należy w większym stopniu sięgnąć do doświadczeń ra- dzieckich marynarzy i wprowadzić u nas ich metody pracy.

Rok 1950 przyniósł w naszej flocie handlowej nowe formy współzawodnictwa. Najważniej- szym niewątpliwie osiągnięciem było zainicjowanie przejmowania urządzeń statków pod socjalistycz- ną opiekę na wzór przodującego statku radzieckiego m/s „Akade- miki Krylow”. Lecz wśród załóg statków radzieckich pojawiły się ostatnio jeszcze inne formy współ- zawodnictwa, które nie znalazły u nas właściwego oddźwięku. Cho- dzi tu o takie zagadnienia, jak podnoszenie szybkości statku, po- większanie jego zdolności ładunko- wej itp. Gdzie leżą przyczyny za- niedbania tych spraw w naszej flocie?

Wyda się, że poważny wpływ mają na to wspomniane powyżej braki w dostatecznym opanowa- niu wiedzy technicznej przez za- łogi statków. Dlatego nie od rze- czy będzie przedstawienie, jak przedstawia się ta sprawa na statkach radzieckich. Oprzemysł się tutaj w dużym stopniu na ar- tykułach zamieszczonych w facho- wej prasie radzieckiej, szczegól- nie w „Morskiej Flot” Nr 28 z dnia 7 kwietnia 1951.

NOWY ORGAN KOORDYNUJĄ- CY I DORADCZY

Na statkach radzieckich działa instytucja, której wprowadze- nie u nas nastąpiło stosunkowo niedawno. Są to tzw. Rady Tech- niczne. Rada Techniczna — to kilkuosobowy kolektyw wysoko- kwalifikowanych pracowników, który zajmuje się zagadnieniem technicznego szkolenia załogi, u- dzielaniem jej konsultacji w tym zakresie, pomaga przy opracowy- waniu wniosków racjonalizator- skich, przy przejmowaniu urzą- dzeń pod socjalistyczną opiekę itp. Zaopatruje ona załogę w potrzebną literaturę fachową, organizuje specjalne wykłady — krótko: dzia- ła w dziedzinie podnoszenia pozio- mu wiedzy technicznej załogi.

Rola i znaczenie Rady Tech- nicznej jest szczególnie poważna na statkach, które odbywają dłu- gie rejsy i rzadko zawiązują do portu macierzystego jak i do was- nych warsztatów remontowych. W tym wypadku, gdy wszelkie napra- wy trzeba wykonywać własnymi siłami na pełnym morzu, Rada Techniczna spełnia szczególnie ważną rolę.

Rady Techniczne poszczególnych statków współpracują ściśle z Ra- dami Technicznymi przy przedsię- biorstwach żeglugowych, którym przekazują swoje doświadczenia. W ten sposób przodujące osią- gnięcia docierają na wszystkie stat- ki przyczyniając się do ulepszenia pracy całej floty.

PRACA RADY TECHNICZNEJ NA M/S „MARSZ. GOWOROW”

O działalności takiej Rady na m/s „Marszałek Goworow” pi- szę we wspomnianym wyżej nu- merze „Morskiej Floty” jej prze- wodniczący — starszy mechanik W. I. Tkaczow.

Rada Techniczna postawiła sobie jako główne zadanie walkę o postęp techniczny i mobilizację twórczej inicjatywy całej załogi. W skład Rady wchodził kapitan, starszy mechanik (w tym wypad- ku jej przewodniczący), starszy pomocnik kapitana, elektromecha- nik i radioficer. Taki skład Ra- dy gwarantuje jej wszechstronne kompetencje obejmujące wszyst- kie dziedziny techniki występują- ce na statku.

Pierwszym zagadnieniem, któ- rym zajęła się Rada Techniczna na m/s „Marszałek Goworow” by- ła pomoc przy realizacji zobowią- zań załogi w zakresie przejmowa- nia urządzeń statku pod socjali- styczną opiekę. Szczególnie ważną sprawą stało się tutaj przygoto- wanie odpowiedniej dokumentacji technicznej. Aby to zagadnienie właściwie rozwiązać, opracowano wzór „metryki” urządzenia, typ- wą umowę o socjalistycznej opie- cie oraz instrukcje zawierające spis czynności związanych z da- nym urządzeniem.

UMOWY O SOCJALISTYCZNEJ OPIECIE

Umowy o socjalistycznej opie- cie zawierane są na statkach radzieckich przez członka załogi, który zobowiązuje się otoczyć od- powiednią opieką dane urządze- nie, oraz administrację statku re- prezentowaną przez starszego me- chanika lub starszego pomocnika kapitana. W umowie takiej można wyróżnić 3 zasadnicze części. W pierwszej części określa się osoby zawierające umowę, zasadnicze ich zadania oraz określa się urzą- dzenia przejęte pod socjalistyczną opiekę. Drugą część umowy — to charakterystyka stanu technicz- nego urządzeń w chwili przejmowa- nia ich pod socjalistyczną opi- ekę. Wreszcie trzecia część umo- wy określa obowiązki obu stron zawierających ją.

Tak więc administracja statku zobowiązuje się dostarczyć in- strukcje o eksploatacji i remon- tach urządzeń, zestawieć „metryki” urządzenia, dostarczać bieżąco na- rzędzia, materiały, udzielać porad itp. Natomiast członek załogi przyjmujący dane urządzenia pod socjalistyczną opiekę zobowiązuje się opanować zasady eksploatacji technicznej, poznać dokładnie urzą- dzenie, prowadzić dziennik załoga- czony do „metryki”, aby w ten sposób stworzyć historię technicz- nego stanu urządzenia.

„Metricy” urządzenia zestawiała Rada Techniczna przygotowując jednocześnie odpowiednie instruk- cje. Przy zestawianiu metryki kie- rowano się koniecznością jak naj- dalej idącego zapoznania załogi z urządzeniami. W związku z tym obejmowała ona szczegółowy spis urządzenia, jego dane techniczne, pełną instrukcję o eksploatacji i naprawach, wreszcie harmono- gram przeglądów zapobiegaw- czych zsynchronizowanych z ogólnym harmonogramem pracy stat- ku.

JAK RADA WYPEŁNIA SWOJE ZADANIA

Głębsza analiza kwalifikacji po- szczególnych członków załogi, którzy podjęli zobowiązania w za- kresie przejmowania urządzeń pod socjalistyczną opiekę, umożliwiła właściwe postawienie sprawy szkolenia technicznego. Realizowa- no je różnymi drogami — po- przez wykłady fachowców, bezpo- średnie konsultacje udzielane członkom załogi, zainteresowanie członków załogi nauką systemem korespondencyjnym itp.

Wyniki szkolenia technicznego były zdumiewające. Marynarze z czasem zaczęli zadawać nawet te- oretyczne pytania, gdyż do tego stopnia zainteresowali się tymi zagadnieniami. W ten sposób szko- lenie techniczne spowodowało większe zainteresowanie się tech- niką i pogłębienie stopnia opano- wania jej zasad.

W zakresie pomocy przy przejmowaniu urządzeń pod socjali- styczną opiekę Rada Techniczna nie ograniczyła się tylko do opar- cowania metryk urządzeń i in- strukcji. Postawiono sobie zadanie stałej kontroli przebiegu socja- listycznej opieki i realizowania je- w codziennej pracy.

Dużo uwagi poświęca Rada Techniczna także zagadnieniu technicznej eksploatacji statku, remontom, racjonalizatorstwu, na- radom produkcyjnym i właściwe- mu naświetleniu tych zagadnień w gazecie ściennej.

Zebrań Rady Technicznej rzadko odbywały się w nor- malnym składzie. Przeważnie za- praszano na nie szerszy kolektyw żeglowski, z którym przedyskuto- wywano szereg zagadnień przed przeniesieniem ich na całą załogę. I tak np. na jednym z rozszerzo- nych zebrań opracowano gruntowny projekt przebudowy pomiesz- czeń załogi.

Jeżeli chodzi o wykładowców, którzy referowali poszczególne za- gadnienia, to nałożono na nich obowiązek jednoczesnego opar- cowania projektu wniosków, które przewlekają się.

nałoby przedstawić kierownic- twu statku w celu dokonania tych- czy innych ulepszeń. W ten spo- sób administracja statku przy- jmuje należyte opracowanie mate- riału, który przekazuje do realiza- cji. Rada Techniczna natomiast śledzi wykonanie prac.

WYNIKI DOTYCHCZASOWEJ DZIAŁALNOŚCI

Dzięki pracy Rady Technicznej wszystkie urządzenia na m/s „Marszałek Goworow” działają bez zarzutu. Okres do średniego remontu statku przedłużono o je- den rok. Obecnie jednym z głów- nych przedmiotów zainteresowań Rady Technicznej staje się spra- wa podniesienia szybkości statku, w której to dziedzinie poważne o- siągnięcia mogą zanotować także statki s/s „Woroneż”, „Turajda” i inne.

Działalność Rady Technicznej na m/s „Marszałek Goworow” wykazała, że postęp techniczny jest niemożliwy bez stałego pod- noszenia kwalifikacji załogi, bez stałego pogłębiania wiedzy facho- wej jej członków. Dlatego też główny nacisk położono na wła- ściwe postawienie szkolenia za- wodowego, w czym dużą pomoc okazało kierownictwo statku, or- ganizacja partyjna, komсомolska i związkowa.

RADY TECHNICZNE NA STATKACH PMH

Jak z tego widzimy, Rady Techniczne — to poważny czyn- nik kształcenia nowych kadr, któ- ry słuszenie został zastosowany również w naszej flocie. Otóż w kwietniu br. z inicjatywy komisji współzawodnictwa przy Polskich Linjach Oceanicznych wpro- wadzono Rady Techniczne na statkach m/t „Karpaty”, m/s „Bug”, m/s „Mickiewicz”, m/s „Gen. Bem”, s/s „Śląsk”, s/s „To- bruk” i s/s „Pułaski”. Rady te zostaną stopniowo wprowadzone na wszystkich statkach PMH, co niewątpliwie poprawi poziom pra- cy eksploatacyjno-technicznej w naszej flocie.

Na zakończenie należy jeszcze zaznaczyć, że zagadnienie Rad Technicznych interesuje nie tylko flotę. Również inne dziedziny go- podarki morskiej — porty, stocz- nie, warsztaty, rybołówstwo — powinny się nimi poważnie za- interesować i rozważyć możliwości wprowadzenia ich na swoim te- renie.

CZESŁAW WOJEWÓDKA

Mobilizacyjny charakter narady rybackiej w Szczecinie

Po raz pierwszy w Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskie- go w Szczecinie odbyła się mie- sięczna konferencja, która zgro- madziła przedstawicieli minister- stwa żeglugi i instytucji rybac- kich z całego wybrzeża. Celem jej było omówienie sytuacji w ry- bołówstwie morskim i zalewo- wym oraz opracowanie planu ope- ratywnego na miesiąc maj.

Jak wiadomo plan połowów w pierwszym kwartale został wyko- nany tylko w 98 procentach. Za- adniczy wpływ na wykonanie planu miał miesiąc marzec, w którym osiągnięto zaledwie 51 proc. planu.

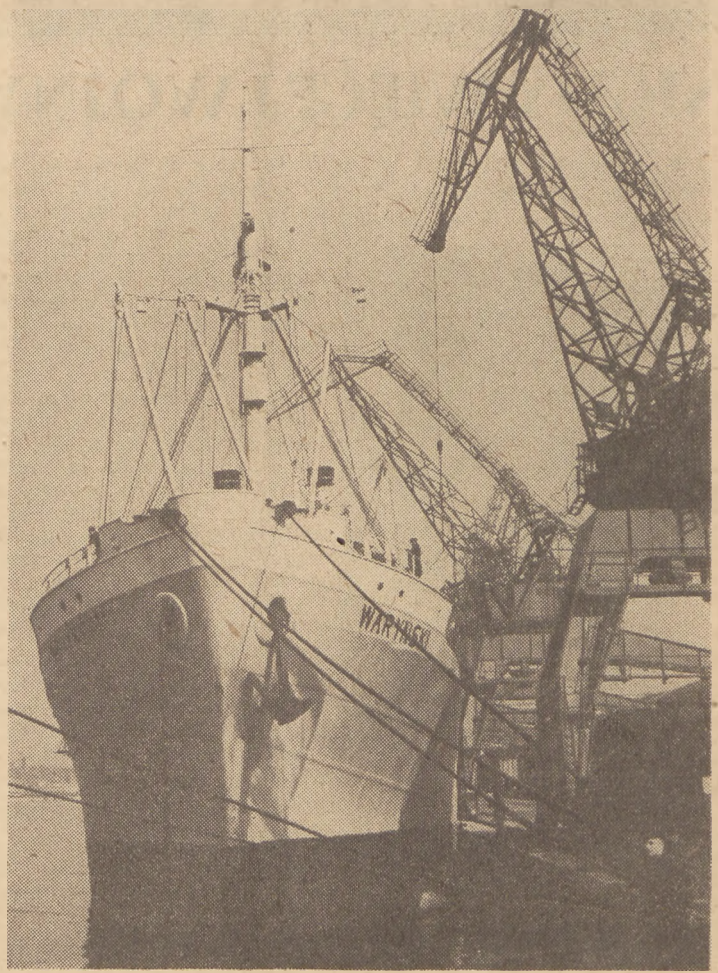
Przyczyny niskiego wykonania planu marcowego

Rybacki naświetlił szeroko i wy- czerpująco nie wykonanie planu. Wystarczy powiedzieć, że zachod- nie wybrzeże miało w marcu 15 dni sztormowych, nieco lepiej przedstawiała się sytuacja na wschodnim wybrzeżu, gdzie cyfra dni sztormowych we Władysławo- wie spadła do 9, na Helu do 6, a w Gdyni do 4. Marzec to okres szczytowych połowów dorsza. W tym roku jednakże zimno i lody zasadniczo sprawiły, że tarło zo- stało opóźnione. Mimo tych trud- nych warunków atmosferycznych rybacy starali się stosować poło- wy zespołowe i dwudniowe (na bardziej odległych łowiskach).

Na nie wypełnienie planu mia- ły też wpływ przewlekłe remon- ty taboru pływającego oraz nie- wystawienie do eksploatacji no- wych jednostek, których poło- wy były przewidziane planem.

Analiza pierwszej dekady kwie- tnia wykazała, że osiągnięcia są mobilizujące. Wszystkie placówki rybackie wyciągają swe siły, aby osiągnąć najwyższe wyniki. W pierwszej dekadzie uzyskano 29 proc. planu miesięcznego, co da- je w pewnej mierze gwarancję wy- konania zadań.

W Kołobrzegu sytuacja jest jak- nadal niepomysłna, tylko ma- ły procent taboru wychodzi tam na połowy. Liczne kutry są w re- moncie a terminy wykonania pra- cy przewlekają się.



M/s „Waryński”

przodującym statkiem PMH w I kwartale 1951 r.

W wyniku przeprowadzonej ana- lizy pracy Polskiej Marynarki Handlowej propozycję przodujące- go statku przynany został zało- dze m/s „Waryński”. Statek w poważnym stopniu przekroczył plan przewozu a rzede wszystkim załoga jego wyróżniła się wielką troską o stan techniczny urzą- dzeń maszynowych i oszczędną gospodarką materiałami pędnych. Stwierdzić wypada, że statek od dłuższego czasu wykazuje równo- mierną, dobrą pracę.

W skali ogólnej wyróżniły się s/s „Hel” z eksploatacji drugiej i s/s „Wisła” z eksploatacji trze- ciejszej. Z eksploatacji pierwszej s/s „Wisła” wyróżniła się s/s „General Bem”, który prze- kroczył plan przewozu o 100 pro- cent. Dobrymi wynikami posze- cy-

cić się może załoga starego s/s „Gopło”.

Jako przodownicy pracy PMH na dwóch pierwszych miesiącach zostali ponownie wyróżnieni tow. Wiesław Wiecezorek — obec- nie drugi mechanik na m/s „Ge- neral Bem” i Franciszek Łoziński — bosman na m/s „Piast”. Trze- cie miejsce zajął palacz Augu- styn Sołtyzak (s/s Tobruk), dal- sze miejsca zajęli st. marynarz zetempowiec Anatoliusz Sykut — m/s „General Walter” st. mary- narz Bernard Gierszewski z s/s „Kutno”.

Załogom statków: „Waryński”, „Hel”, i „Wisła” przyznane zo- stały nagrody zespołowe, przodo- wniczy pracy otrzymują praktycz- ne nagrody rzeczowe, cała załoga „Waryńskiego” książeczki PKO z wkładek premiovym. Wr.

Plan na miesiąc maj

Należy podkreślić, że zarówno ze strony CZRM jak i rybaków starano się zanalizować wszystkie czynniki jak: warunki atmosferycz- ne, biologiczne i techniczne, któ- re mogą wpłynąć pomyślnie na wykonanie połowów w miesiącu maju. We wszystkich portach za- łogi rybackie odbywały narady na których wnikliwie przedyskuto- wano plan na maj. Propozycje CZRM w zasadzie pokrywały się z załoženiami narad rybackich. W niektórych nawet pozycjach ry- bacy zobowiązali się wykonać za- dania swe bardziej mobilizując, aniżeli było to przewidziane przez CZRM.

Plan na miesiąc maj jest asor- tymentowo wszechstronny i prze- widuje zwiększenie połowów ryb- cenniejzych. Przewidziano zwie- kszenie połowu śledzia na 116 %, sprotu na 171 proc. węgorka 195 proc., płaskich na 105 proc. Niż- sze natomiast będą połowy łososa 94 proc., ryb zalewowych 98 proc. i innych morskich 63 proc.

Systematyczne połowy zespołowe

Dla dalszego usprawnienia pra- cy rybaków, w miesiącu maju bę- dą powołani w portach rybackich inspektorzy nadzoru i kontroli ru- schu. Inspektorów powołano już dla Gdyni, Władysławowa, Helu, Ustki, Działowa i Kołobrzegu.

Zadaniem inspektorów ruchu bę- dzie pilnowanie planowej pracy rybaków. Będą oni pilnowali, by rybacy w określonym czasie wy- chodzili na połowy i pracowali we właściwych zespołach. Pozwoli to na planową koordynację pracy wszystkich czynników związanych z wychodzeniem na połowy.

Utworzenie nadzoru i kontroli ruchu łączy się z drugim ważnym zadaniem Ministerstwa Żeglugi w sprawie organizowania po- łowów zespołowych i odpraw w portach rybackich. Inspekcja ta pozwoli na znaczne usprawnienie pracy rybaków. Wskazuje im ona nowoczesne, oparte o doświadcze- nia radzieckie metody połowów.

Sprawy skupu i transportu

Z problemem połowów wiąże- się ściśle zagadnienie opracowa- nia planu skupu i rozdziału ryb

dla poszczególnych punktów. Te zagadnienia były omawiane w dru- gim dniu obrad. Obecni stwierdzi- li, że w maju nie należy się spo- dziewać trudności na odcinku chłodnictwa i dostawy lodu. Kwe- stie należy rozwiązać w odniesie- niu do miesięcy letnich (sierpień, wrzesień, w związku z akcją śle- dziową). Kłopoty komunikacyjne, szczególnie w rejonie szczeciń- skim utrudniają transporty.

Z Kołobrzega trzeba przerzu- cać niektóre partie ryb do Szczeci- na. Towar — szczególnie dorsz — powinien być przewieziony bez straty przy pomocy samochodów- chłodni. Niestety, samochodami ta- kimi na zachodnim odcinku wy- brzeża CZRM nie dysponuje. Częściowe rozwiązanie trud- ności przewiduje się przez przewo- żenie ryb pociągami osobowymi w wagonach-chłodniach.

Plan oparty na doświadczeniach rybaków

Reasumując szczecińską konfe- rencję CZRM stwierdzić trzeba przede wszystkim, że decyzje ja- kie tam zapadły były oparte na kontaktach z rybakami, pracują- cymi na kutrach i łodziach moto- rowych. Inicjatywa ustalenia ma- sy połowowej planu majowego wyszła od rybaków, którzy na na- radach rybackich nakreślili pod- stawy planu ogólnego.

Podstawy te zostały opracowa- ne na konferencji z pełną odpo- wiedzialnością i poczuciem obo- wiązków. Wyniki narad portowych w zestawieniu z analizą osiągnięć ostatnich miesięcy i w oparciu o naukowe zasady dały operatyw- ny plan majowy.

Dla wykonania planu majowego konieczne jest, aby przedsiębior- stwa, których zadaniem jest wyko- nanie remontów i zaopatrzenie ry- bołówstwa, dotrzymały ściśle ter- minów. Kolektywny wysiłek na wszystkich odcinkach da nam w rezultacie przekroczenie cyfr usta- lonych na konferencji.

C. B.

JEST NAS MILIARD

NIGDY WIĘCEJ WOJNY

Tow. Franciszek Kalkowski jest gospodarzem motorówki „Pilot 28” i opiekunem załogi młodzieżowej



Tow. Fr. Kalkowski w towarzystwie młodzieńców z „Pilota 28”

tej jednostki. Poświęcił się specjalnie wychowaniu młodzieżowych kadr marynarskich.

„Głęboko przeżyłem wojnę — mówi tow. Kalkowski — dla mnie i ludzi pracy wojna jest zagładą i zniszczeniem. Dlatego też zgromadziłem w szeregach Wehrmachtu przez imperialistów amerykańskich, o rozbudzeniu ducha odwetu

w Niemczech zachodnich i potwornych okrucieństwach imperialistów w Korei. To jedynie kapitaliści amerykańscy chcą nowej wojny. Narodziła się idea pokój i szeroki front bojowników o pokój przeciwstawiają szaleńczym planom imperialistów anglo-amerykańskich pokojowe i twórczą pracę dla dobra mas pracujących i ludzkości.

Na swoim odcinku pracy starają się jak najlepiej wykonać zlecone im zadania. Łączę się w ten sposób z całą polską klasą robotniczą we wspólnym froncie narodowym do walki o pokój i Plan 6-letni. Z mojej inicjatywy zmniejszyliśmy ostatnio załogę młodzieżową naszej motorówki rozdzielając pracę między siebie. Zwolniliśmy w ten sposób parę rąk do wykonania planu na innym odcinku.

Nie chcę wojny. Pragnę budować cywilną pracę socjalizm w Polsce Ludowej, pragnę w spokoju spoglądać na wzrastający dobrobyt mas pracujących.

Oto dlaczego podpisuję Narodowy Plebiscyt Pokoju.

Wszyscy pracownicy morza w Frontie Narodowym do walki o pokój i Plan 6-letni.

FRANCISZEK KALKOWSKI

Szybkościowa dostawa ładunków na Wołdze

Marynarze wołańskiej towarowej linii żeglugaowej z olbrzymim zapalem rozpoczęli przewozić ładunków dla gigantycznych budowli epoki stalinoskiej. Do portów i przystani dowiezie się obecnie urządzenia, mechanizmy, materiały budowlane.

Należy przywieźć wielką ilość cementu, metalu, doprowadzić trasy do Kujbyszewskiej i Stalingradzkiej Elektrowni Wodnej.

W roku ubiegłym statki linii żeglugaowej przewiozły ponad 300 tysięcy ton materiałów budowlanych dla budowy Kanalu Wołga — Don. A w sezonie żegluga 1951 roku marynarze dostarczają pod adresem wielkich budowli przeszło 1 milion ton materiałów budowlanych. Przewóz ładunków dla „Kujbyszewyhydrostroju” wzrosł prawie sześciokrotnie.

Na bocznych trasach wodnych — rzekach Unży i Wiłtuzie przyspokojuje się znaczna ilość traw, setki tysięcy metrów sześciennych budulec, który marynarze wołańscy powinni dostarczyć na teren budowlany Kujbyszewskiej i Stalingradzkiej Elektrowni Wodnej. Zobowiązali się oni spławić budulec w okresie wiosennego przyboru wód i to w jak najkrótszym terminie.

Po raz pierwszy w roku bieżącym marynarze poprowadzą Wołgę do Morza Kaspijskiego trasy morskiej dla budowniczych Głównego Kanalu Turkmeneńskiego.

W celu udzielenia pomocy wezłowi wodnemu w zorganizowaniu gospodarki portowej przybyła niedawno na teren budowy grupa pracowników inżyniersko-technicznych linii żeglugaowej. Marynarze wraz z pracownikami „Kujbyszewyhydrostroju” wybrali najbardziej dogodnie miejsce dla budowy tymczasowej przystani, na okres żeglugi wiosennej. Opracowano schematy mechanizacji przystani, plan pochynów organizacyjno-technicznych w zakresie wyposażenia gospodarki portowej.

Do budowy przystani Ministerstwo Żegluga Rzeszy ZSRR i Dyrekcja Linii Żeglugaowej przydzieliły specjalnie wyposażone statki, transportery i dźwigi. W Kujbyszewskim porcie rzecznym zaczęli pracować przy wyładunku statków pięć nowych dźwigów portowych.

Od pierwszych dni żegluga połączarki rozpoczęły wykonywanie robót na wielką skalę. Między innymi będą one kopały doły pod fundament przyszłej elektrowni wodnej i brały udział w namulaniu tamy.

Na terenie budowlanym Kujbyszewskiej Elektrowni Wodnej urządzono specjalne punkty dystrybucyjne do kierowania ruchem floty i organizowania wyładunku statków.

Marynarze Wołańskiej Towarowej Linii Żeglugaowej wezwali do współzawodnictwa załogi Kamieńskiej i Wołańskiej linii towarowo-pasażerskiej. Na spaliniowcach, przystaniach, w stoczniach i zakładach remontu statków coraz szerzej rozwija się współzawodnictwo o wzorowe przeprowadzenie żegluga w roku 1951, o szybkościową dostawę ładunków dla wielkich budowli komunizmu.

Zaszczytne wyróżnienie załogi holownika „Żbik”

W czasie szalejącego sztormu zimowego w roku ubiegłym, załoga holownika Zarządu Portu Gdańsk-Gdynia „Żbik” wraz z pilotem Antonim Kleszczewskim i oficerem dyżurnym portu gdynskiego Franciszkiem Szydłowskim pomimo nadzwyczaj silnego wiatru, utrudniającego bardzo poważnie holownikowi wyjście z portu, pospieszyła z pomocą załodze holownika Przedsiębiorstw Robót Czer-

POMYŚLNYCH POŁOWÓW

nowej jednostce rybackiej

Ze stoczni wypłynęła na próbny połów pierwsza większa jednostka rybacka „S 94”.

Sporo trudu włożyli stocznicy w prototyp nowego statku rybackiego. Podczas budowy brygada kadłubowców składała się z ludzi młodych, dla których ten typ pracy był nowością. Garstka tych pionierów dziś czuje się „starym” wygami stocznymi, szkoli już nowe kadry fachowców. Jeden z pierwszych, Józef Stefaniuk, ślusarz pracował przy tej jednostce od założenia stępki aż do wodowania. Budowa tego pierwszego kadłuba była jego egzaminem, po zdaniu którego awansował na brygadzystę.

Najcięższe trudności do zwalczania miała brygada wyposażeniowa, gdyż trzeba było wprowadzić różne zmiany, nie przewidziane poprzednio rysunkami. Robotnicy jednak przyspieszyli pracę, aby przekazać rybakom jeszcze przed świętami klasy robotniczej nową jednostkę. Stocznicy rozumieją, że wzbogacając flotyllę rybacką, czynem wykażą najścisłą swą jedność z klasą robotniczą całego świata i z frontem narodowym w walce o pokój.

Wysilek ten podjął ślusarz Leonard Bochusiewicz i mistrz Wintersztein przy montowaniu maszyn na jednostce, hydraulik Bernard Dąbrowski przy zakładaniu rurociągów zenzowych, paliwowych, sanitarnych i majster Drabczyk przy pracach pokładowych. Poważny wkład w ten zbiorowy

wysilek włożył Józef Ratkowski, tuszewski. Pomieszczenia załogi przy układaniu pokładu, a przy wyposażeniu łodowni Stanisław Małyszewski i Jan Wiczorek.



Nowa jednostka urządzona jest wygodnie, tak, aby mogła się na nim zadowolić załoga wypływająca na kilkotygodniowy połów.

Nadzór techniczny armatora z pełnym uznaniem wyraża się o pracy towarzyszy stoczników, uważając, że jest solidna i budząca pełne zaufanie.

„S 94” otrzymała nazwę „Perkos”. W rejsie odbiorczym i na próbnym połowach prowadził go znany przodownik pracy „Dalmoru”, szypier Paweł Gie. Próbnym połowem trwał 24 godziny, a „S 94” pokazał wszystkim swoje zalety, dobrą sprawność, odpowiednią szybkość i moc.

„Perkos” zapoczątkował serię nowego typu statków, które powiększają naszą flotyllę rybacką, przyczyniając się do zwiększenia połowów, a tym samym do lepszego zaopatrzenia mas pracujących w tanią rybę morską.

St. Jaw.

Najlepsi rybacy i sieciarki

Podsumowanie wyników I etapu współzawodnictwa za rok 1951 w PP i UR „Arka” wykazuje dalszy rozwój ruchu współzawodnictwa wśród pracowników działów produkcyjnych i usługowych tego przedsiębiorstwa.

Z załóg pływających pierwsze miejsce zajęła załoga kutra „Arka 150” z wynikiem 736 pkt. — w składzie: Hubert Konkol — szypier, Stanisław Meynas — motorzysta oraz rybacy — Aleksander Pakura, Stanisław Roszyński, Sta-

nisław Wojtulewicz, Jan Głębin, Albin Konkol.

Drugie miejsce przypadło w udziale „Arce 5” z szyprem Augustynem Kreftem — znanym już

z poprzednich lat. Trzecie miejsce zdobył ob. Stefan Rybicki, który otrzymał odznakę Przodownika Pracy. Ob. Rybicki w ubiegłym roku utrzymał się stale na przodującym miejscu.



Sieciarki Sabina Rajman i Elżbieta Labach.

na Wybrzeżu ze swoich osiągnięć, oraz załozę ZMP-owskiej na „Arce 113” z szyprem Rudolfem Markiem.

Wszystkie te kutry wykonały w I kwartale 1951 r. 50 proc. rocznego planu państwowego.

Jeżeli chodzi o działy usługowe „Arki” to wyróżnić należy osiągnięcie 220 proc. normy przez ob. Klarę Nowakiewicz, pracowniczkę przetwórczą — która trzeci już raz z rzędu zdobyła pierwsze miejsce. W śleczarni „Arki” pierwsze miejsce zajęły ob. ob. Sabina Rajman i Elżbieta Labach, które wykonały po 165 proc. normy, z tym, że ob. Rajman została wyróżniona jako pierwsza z uwagi na swą czynną pracę społeczną. W dziale chłodniczym wyróżnio-

Wyróżnionym załogom i pracownikom wręczono wartościowe nagrody rzeczowe, premie pieniężne, odznaki Przodownika i dyplomy uznania.

Równocześnie z podsumowaniem wyników współzawodnictwa odbyło się sprawozdanie z wykonania zobowiązań pierwszomajowych. I tu na pierwsze miejsce wybił się ob. ob. Franciszek Lewandowski — kowal, który w ramach zobowiązania wraz z kolegami ukończył remont kutra „Arka 150” na 22 dni przed 1 maja, oraz ob. Stanisław Stroniewski — sieciarz, który przekroczył 100 proc. swych zobowiązań 1-majowych.

AI

Portowcy Szczecina w walce o obniżkę kosztów własnych

Wprowadzenie przez dźwigowców portu szczecińskiego radzieckiego systemu pracy Szarapowa, polegającego na stałej obsłudze dźwigów i objęcie nad nimi socjalistycznej opieki przyczyniło się do znacznego zmniejszenia kosztów własnych.

„Ustalenie stałych czynników pracujących na dźwigu — oświadczył ob. Syta, przodujący dźwigowcy Basenu Górnicego — umożliwiło lepszą konserwację urządzeń, przez co niemal całkowicie usunęliśmy przestoje dźwigów. Obecnie drobniejsze remonty, dźwigowcy przeprowadzają we własnym zakresie i na skutek tego stało się możliwe przesunięcie do innych prac 9 kwalifikowanych pracowników — ślusarzy, elektryków itp.

Daje to oszczędność 100 tys. zł rocznie.”

Ambicją każdej czwórki jest podniesienie średniego przeładunku na godzinę. Mamy już na tym odcinku poważne osiągnięcia. W drugiej dekadzie marca br. podnieśliśmy przeciętny przeładunek na godzinę o 8 ton w stosunku do lutego br.

„Za przykładem dźwigowców poszli inni robotnicy — stwierdza Syta. Dzięki lepszej organizacji pracy przez trymerów i przejęciu przez nich niektórych funkcji przy podstawianiu wagonów kolejowych do rozładunku, basen nasz potrafił przekazać do innych prac 46 robotników i obniżyć koszty przeładunku w skali rocznej o 420 tys. zł. W związku z tym, służba ruchu zwolniła 1 parowóz, co zmniejszyło koszty o dalsze 60 tys. zł miesięcznie.

Jestem pewny, że w wyniku protokółowego przekazania dźwigów pod naszą opiekę, po uprzednim ustaleniu ich stanu technicznego, uda nam się przedłużyć o 200 godzin międzyremontową pracę każdego dźwigu.

Należy jednak podkreślić, że dotychczas dniówkowy system plac dźwigowych nie sprzyjał pełnemu rozwojowi inicjatywy dźwigowców w dziedzinie oszczędności i zwiększenia przeładunków. Dlatego też z radością witamy wprowadzenie od 1 kwietnia br. akordowego systemu plac, dzięki któremu każdy z nas otrzyma płacę według jego wkładu pracy, co z kolei przyczyni się do dalszej obniżki kosztów własnych.”



FRANCISZEK SZYDŁOWSKI oficer Kapitanatu Portu

Nowi przodownicy pracy ZPGG

Zakończenie pierwszego etapu współzawodnictwa pracy przyniosło nowe nazwiska wybitnie wyróżniających się pracowników w ZPGG. We współzawodnictwie brało udział 92,9 proc. zatrudnionych. Wybitnie wyróżniło się 18 pracowników i dwa zespoły zbiorowe liczące ogółem 46 osób.

W rejonie gdańskim największą wydajność pracy osiągnął sztauer Franciszek Zyguła uzyskując 146,81 proc. normy. Równie dobrymi wynikami może się poszczycić sztauer Franc. Barcz — 143,71 proc., Kaz. Tomasikiewicz dźwigowy w przeładunku drobny — 145 proc. normy, trymer Józef Mackało — 156 proc. dźwigowy w przeładunkach masowych Rysz. Radzikowski — 164,5 proc., sztauer Stan. Chudy — 128,22 proc.

Zespołowo wyróżniła się załoga m/t „Wodnik” osiągając 160 punktów.

W rejonie gdyniejskim najlepiej

wyniki osiągnął sztauer Leon Mienik uzyskując wynik 173,6 proc. normy, również duże wyniki osiągnął sztauer Kaz. Łuczynski — 163,7 proc., sztauer Ant. Jedryszewski — 161 proc., sztauer Franc. Lange — 135 proc., dźwigowcy Józef Miszewski — 178,6 proc., trymer Józef Lisewski — 189 proc., dźwigowcy Bol. Stefański 167 proc., malarz Mar. Nowaczyk — 171 proc., betoniarz Bron. Witek — 151,9 proc., spawacz Józef Perek — 189 proc.

Zespołowo w porcie gdyniejskim wyróżniła się załoga hol. „Tytan” osiągając 197 punktów.

Dzięki temu, że prawie wszyscy pracownicy przystąpili do współzawodnictwa pracy, wydajność w ostatnim kwartale znacznie wzrosła, i tak na drobny przeciętny osiągnęła 131,8 proc., a w przeładunkach masowych 140,5 proc. co w porównaniu do poprzedniego etapu odpowiada 6,6 proc. wzrostu wydajności.

palnych i Podwodnych „Żyg-munt”.

Dzięki ofiarnej wysiłkom

przez będących na pokładzie 2 oficerów Kapitanatu Portu w Gdyni, udało się wyratować



załogi „Żbika” i umiętłemu kierownikowi akcji ratowniczej



ANTONI KLESZCZEWSKI pilot ZPGG

wać całą załogę tonącego w pobliżu redy holownika „Żyg-munt”.

W tych dniach dyrektor na czele ZPGG tow. Durański udekorował w imieniu Ministra Żegluga za wspomniany bohaterski wyczyn ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI PILOTA KLESZCZEWSKIEGO. SREBRNYMI KRZYŻAMI ZA SŁUGI OFICERA DŻYURNIEGO SZYDŁOWSKIEGO I MARYNARZA STERNIKA „ŻBIKA” PAWŁA KAKOŁA oraz BRĄZOWYMI KRZYŻAMI ZASŁUGI KIEROWNIKA MASZYN JULIANA HINCAIJE GO POMOCNIKA ROLESŁA WA ŻURAŁSKIEGO.

AI

WYWALCZYMY POKÓJ

Rejs do Chin Ludowych m/s „Mikołaja Reja” został zakończony.

W swej pięciomiesięcznej podróży załoga rozwijała szerokość współpracy z Chinami, wnosząc do ogólnej walki załóg PMH o obniżenie kosztów eksploatacyjnych i bezremontową pracę statku swój cenny wkład.

Sprawozdanie z podróży reasu muje:

„Statek przybył do portu macierzystego 5 dni i 20 godzin przed terminem. Zaoszczędzono 119 ton ropy, 326 kg oliwy cylindrowej i 70 ton wody słodkiej. Przepracowano 1.475 rob./godzin dodatkowo przy konserwacji statku i remontach, zamiast 1.332. Zobowiązanie 1-majowe załoga wykonała przed terminem w 111 procentach”.

Osiągnięcie tych wyników nie było łatwe, gdyż „Mikołaj Rej” jest jednostką starszą i każdy jego mechanizm wymaga troskliwej opieki. Odbijający w listopadzie ubr. statek zęgały sceptyczne uwagi rutyniarzy: „nie dociągnie... napewno po drodze wyładuje gdzieś na stoczni...”

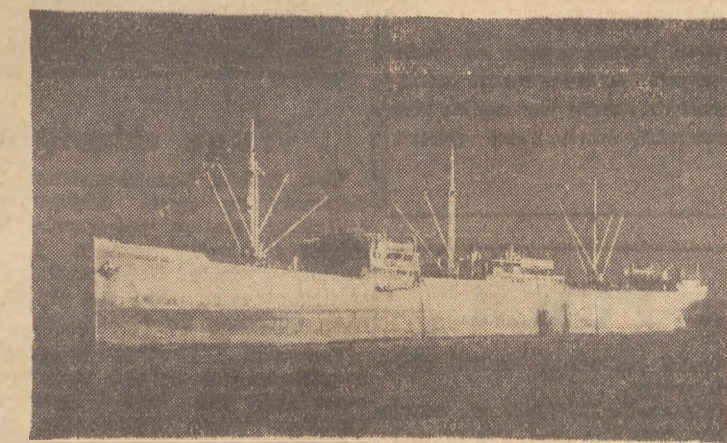
Załoga jednak postanowiła odbyć rejs planowo. Wierzyła sobie i statkowi. Bezpośrednio po wyjściu z portu przystąpiono do intensywnej pracy, aby żadne nieprzewidziane usterki nie utrudniały dobrego funkcjonowania całości.

PLAN OPERATYWNY REJSU

Kierownictwo statku wraz z fachowcami poszczególnych działów opracowało szczegółowy plan operatywny rejsu. Tablica z wykresem ruchu statku zawisała na widocznym miejscu. Każdy odcinek drogi był skrupulatnie opisany. Ustalono przypuszczalne zużycie paliwa, szybkość, postój, remonty. Każdy marynarz, obe-

Sukcesy załogi „Mikołaja Reja”

muający wachtę zapoznawał się z kowskim, st. mechanik — normalnie pracując z uwagą po przednika. Schodząc z wachty



wpisywał swe osiągnięcia i uwagi dla kolegów. Nawiazanie ścisłej współpracy pomiędzy poszczególnymi zmianami dało doskonałe wyniki.

Mechanizmy otoczone troskliwą opieką socjalistyczną, pracowały wydajnie i bez przerwy. Szybkość statku wzrastała mimo, że planowana przez eksploatację przeciętna szybkość 9 węzłów, wydawała się nierealna, szczególnie na odcinku Oceanu Indyjskiego, gdzie zawsze należy liczyć się ze sztormem czy huraganem. Do Adenu „Rej” przybył przed czasem.

NA JEDNYM MOTORZE

— W Adenie po odbytej podróży z Singaporem przeprowadzono wymianę zaworów i ogólny przegląd jednego z motorów — opowiada tow. Władysław Kossak.

to strata 120 mil. Postanowiliśmy wyruszyć pod jednym motorem i przejechać drugi w morzu. Robiąc 6 węzłów na jednym motorze po 7 godzinach gdy włączyli-

my drugi, mieliśmy już 72 mile za sobą. Podobne drobne oszczędno-

ści pozwoliły nam na przybycie do Gdyni na wysłużonych motorach „Reja” bez awarii o 5 dni i 20 godzin wcześniej.

I w morzu załoga walczyła o każdą zaoszczędzoną godzinę pracy. Postanowiono odbyć cały rejs bez remontu stocznioowego. Uruchomiono niektóre nieczynne dotąd mechanizmy pomocnicze.

Jak gdyby przeczuwając nowy regulamin o współzawodnictwie pracy i socjalistycznej opiece nad mechanizmami — załoga m/s „Mikołaj Rej” w oparciu o literaturę radziecką opracowała własny schemat organizacji pracy na pokładzie. Jak praktyka wykazała Rada Techniczna, która samorzutnie powstała na statku do brze rozpracowała istotne zagadnienia.

B. T.

Odniesienie zasłużonych pracowników morza

Na akademii 1-majowej PMH, po ogłoszeniu wyników współzawodnictwa I kwartału, wręczono zasłużonym marynarzom i pracownikom PMH wysokie odznaczenia:

BRĄZOWY KRZYŻ ZASŁUGI dostali: Maria Łonisz, Wanda Romanowa i Barbara Stachowska.

ODZNAKE PRZODOWNIKA PRACY: Adam Babiarz, Eugeniusz Łacki, Augustyn Sołtysek, Anatoliusz Sybula, Jan Mudlow i Bernard Gierszewski.

ODZNAKE ZASŁUŻONEGO RACJONALIZATORA PRODUKCJI: Andrzej Kaczmarek, Jan Nogawiecki, Leopold Sikorowicz, Franciszek Stefanowski, Jerzy Nagórski, Antoni Monka, Marian Szpitalny, Augustyn Dominik, Władysław Maliszewski, Franciszek Trojanowski, Witold Poinc, Bernard Dębowski, Władysław Bielecki.

Warszawa witała entuzjastycznie załogę „Batorego”

Na zaproszenie Komitetu Obchodu Święta 1 Maja, 50 osobowa delegacja załogi m/s „Batory” udała się do Warszawy. Na dworcu delegację przywitali przedstawiciele Ministerstwa Żeglugi i KC PZPR. Po rozlokowaniu przybyłych w gmachu Rady Państwa, oprowadzono ich po Warszawie. Marynarze z ciekawością i entuzjazmem oglądali wyniki dotychczasowej odbudowy stolicy.

Wszędzie, gdzie tylko pojawiła się delegacja „Batorego” czy to na budowach czy na ulicach Warszawy, ludność spontanicznie witała przedstawicieli „statku pokoju”.

Na uroczystej akademii 1-majowej w Hali Mirowskiej przyjęto marynarzy serdecznymi owacjami. Podczas defilady część delegacji została zaproszona na trybunę Prezydenta. Ukazanie się w pochodzie grupy „Batorego” przyjęte było niemiłymi oklaskami, a marynarzy obrzucono kwiatami.

Członkowie załogi „Batorego”

zostali przyjęci w Belwederze przez Prezydenta RP, Tow. Bolesława Bierut, który w krótkich i serdecznych słowach podziękował im za wzorową postawę, godną marynarzy Polski Ludowej, życząc powodzenia w dalszych rejsach na m/s „Batory”.

W czasie dwudniowego pobytu marynarze przekonali się, że cały kraj myśli o ich sławnym statku, że cały naród jednoczy się wokół

protestu Rządu przeciw prowokacyjnemu szykanowaniu polskiej bandery przez władze USA.

Osiągnięcia ZMP-owców we flocie

W Polskiej Marynarce Handlowej na liniach oceanicznych pływają obecnie trzy jednostki, których załoga złożona jest w 90 %

z ZMP-owców. Na s/s „Kiliński”, który kursuje na linii chińskiej, młodzież ZMP-owska stanowiąca przeważającą część załogi, obsługuje wszystkie urządzenia pokładowe i maszynowe. W czasie poprzedniego swojego rejsu załoga s/s „Kiliński” przez lepszą pracę przyspieszyła szybkość statku i skróciła czas podróży o 2 dni. W czasie podróży młodzi marynarze z s/s „Kiliński” zaoszczędzili ponadto ilość węgla wystarczającą na odbycie 7-dniowej podróży morskiej.

Na statku „Warta”, gdzie ZMP-owcy stanowią poważny procent załogi, marynarze w czasie swej ostatniej podróży przez socjalistyczną opiekę nad urządzeniami mechanicznymi i skróceniu postoju w portach, obniżyli koszty własne w porównaniu do okresu poprzedniego o 5 proc. ZMP-owcy stanowiący załogę pierwszego wybudowanego w Polsce stocznia rudowęglowca s/s „Soldek”, w ostatnim kwartale przez wprowadzenie racjonalnej gospodarki paliwem i lepszą konserwację maszyn zmniejszyli zużycie węgla o 7 proc. oraz zobowiązali się w r.b. wykonać 3 dodatkowe rejsy pełnomorskie na zaoszczędzonym paliwie.

ZMP-owcy biorą również coraz większy udział w pracy na naszych trawlerach dalekomorskich, ZMP-owska załoga pracuje na trawlerze rybackim „Kastoria”, ostatecznie obsadzono załogami młodzieżowymi trawlerzy dalekomorskie „Saturn” i „Neptun”. Młodzi rybacy, przejmując swoje jednostki, podpisali umowy o socjalistycznej opiece nad urządzeniami i mechanizmami, postanawiając jednocześnie zwiększyć połowy trawlerów w porównaniu z rokiem ubiegłym o 12,5 proc., przy jednocześnie zmniejszeniu kosztów eksploatacyjnych o 5,4 proc.

M/s „Mickiewicz” oszczędza dewizy

Oplaty związane z przejściem przez Kanał Sueski stanowią poważną pozycję rozchodową płatną w dewizach. Załoga m/s „Mickiewicz” w trosce o obniżenie kosztów eksploatacyjnych swego statku postanowiła koszty te zmniejszyć. Ponieważ zarząd

kanału pobiera od statku opłaty za każdy napełniony powyżej 6 cali tank, załoga maszynowa przed każdorazowym przejściem kanału przepompowywała ropę do jednego zbiornika. Puste zbiorniki bowiem opłacie nie podlegają.

Wzywamy inne statki do naśladowania inicjatywy m/s „Mickiewicz”

Wiesław Andrzejewski
Korespondent Koła ZMP

Okręgi Zw. Zaw. Pracowników Żeglugi

Okręgowe Zarządy Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi posiadają następujący zasięg terytorialny:

okręg warszawski — obejmuje miasto Warszawę i woj. warszawskie, białostockie, lubelskie i łódzkie;
okręg gdański — obejmuje woj. gdańskie i olsztyńskie;
okręg bydgoski — obejmuje woj. bydgoskie, poznańskie i zielonogórskie;
okręg krakowski — obejmuje woj. krakowskie, rzeszowskie, katowickie i kieleckie;
okręg wrocławski — obejmuje woj. wrocławskie i opolskie;
okręg szczeciński — obejmuje woj. szczecińskie;
okręg koszaliński — obejmuje woj. koszalińskie.

Pierwszy transport towarów ze Szczecina do Chin Ludowych

Niecodziennym wydarzeniem było wejście do Szczecina statku, który przybył po drobnej dla Chin Ludowych.

Załoga statku „Fortuna Star” stanowili wyłącznie Chińczycy. Zostali oni serdecznie powitani przez zespoły robotnicze nabrzeża „Odra”.

Na statek załadowano sposobem szybkościowym kilka tysięcy ton towarów workowanych i drobnych tranzytowych przeważnie wyrobów metalowych.

Pracy naszych zespołów robotniczych z największym zainteresowaniem przyglądali się Chińczycy. Wyrażali oni swój podziw dla tempa stosowanych systemów itp.

Pomimo trudności w porozumieniu się z Chińczykami, pomimo dzy załoga statku a polskimi robotnikami nawiązane zostały w Szczecinie serdeczne więzi przyjaźni.

C. KORSKI

Złoty krzyż zasługi dla bosmana K. Mikołajczyka

Pierwszy marynarz PMH — bosman Kazimierz Mikołajczyk został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Wysokie to odznaczenie otrzymał za odwagę i ratowanie mienia państwowego z narażeniem własnego życia.

— „Towarzysze, spotkał mnie wielki zaszczyt — powiedział Mikołajczyk do zebranych podczas dekoracji marynarzy — chciałbym Wam z własnego doświadczenia pokazać, jakie ma znaczenie czuj-

zmianę. Mimo, że w nocy z 4 na 5 lutego na mostku kapitańskim było 5 ludzi, z uwagi na duży przechył poszedłem o godz. 4.20 obejrzeć skrzynie. Zauważyłem, że jedna z nich wagi 40 t. przechyliła się, wystarczył jeden silniejszy przechył statku, aby ciężar zlał burłę i zsunął się w morze.

— Natychmiast zawiadomiłem kapitana i zmobilizowałem dowódcę Krawczyńskiego, Madeja, Hendlera i Papanikolasa do umocnienia ładunku. Wiedzie, że długo pływam, ale taki sztorm widziałem może 3 razy w życiu. Pracowaliśmy ciężko, o godz. 9 zwiniliśmy załogę, a sam wykonywałem ostatnie umocnienia. Nadbiegająca wielka fala załaziła rufę, a mnie wcisnęło między skrzynie i nawiewnik.

— Rząd i partia nawołując do czujności mają rację, gdyż widzieli, że gdybyśmy nie dopilnowali ładunku, gdybyśmy nie wykazali czujności, wszyscy ponieśliśmy straty, bo przecież majątek państwowy jest własnością nas wszystkich”.

Marynarze, robotnicy powinni wziąć przykład z bosmana Mikołajczyka, jak należy rozumieć obowiązki robotnika — socjalisty, jak na każdym odcinku należy przejawiać czujność i jak z narażeniem własnego życia dbać o wspólne nasze dobro.

JAWOR

Nowi oficerowie PMH

46 marynarzy otrzymało dyplomy oficerskie. Awansowani — to synowie robotników i chłopów — ci, którzy w Polsce przedwzrostu nigdy nie mogliby dojść do stopnia oficerskiego. Wtedy złote paski otrzymywali tylko wojsownicy. Dopiero Polska Ludowa otworzyła szerokie możliwości awansowe dla wszystkich, którzy na to zasłużyli.

Dyplomy oficerskie otrzymali:

Dyplom kpt. ż. w. — tow. Spiros Geawaras.

Dyplom kpt. ż. m. — towarzysze: S. Rudziński, J. Borkowski, S. Jerzykowski, E. Zygmuntowicz, Cz. Modzelewski, R. Szymkow, W. Prugar.

Dyplom por. ż. w. — otrzymali towarzysze: S. Pakula, K. Gazek, W. Biadała.

Dyplom por. ż. m. — towarzysze: Z. Lewit, S. Sawicki, M. Sawaneczuk, T. Wierzbicki, W. Dron, R. Witkowski, B. Witos.

Dyplom por. ż. przyb. otrzymał tow. Cz. Warchocki.

Dyplom ofic. mech. II kl. — otrzymali towarzysze: A. Modrzejewski, A. Skureas, F. Hebel.

Dyplom ofic. mech. III kl. — tow.: J. Gajewski, J. Papież, J. Radziwiński, T. Organkiewicz, S. Ogrodnik, W. Parysek, A. Styk, S. Parczyński, J. Mrowiecki, S. Zagadłowicz.

Dyplom ofic. mech. IV kl. — towarzysze: A. Adamczyk, K. Pałuch, M. Wójcik, M. Tkaczewski, E. Smyrko, J. Szczubiński, Z. Szcnowski, J. Sobieszczyński, W. Maczuga, M. Kołodziej, F. Kluse, A. Sorokin.

Dyplom ofic. mech. V kl. — tow. S. Edut.

Awansowani — to nowe kadry fachowców, którzy przyspieszają realizację Planu Sześciolatowego we wspólnym Froncie Narodowym w walce o pokój. Będą oni godnie reprezentować zagranicą Polska Marynarkę Handlową.

JAWOR

Najlepsi marynarze PMH



WIESŁAW WIECZOREK
mechanik m/s „Gen. Bema”



FRANCISZEK ŁOZIŃSKI
bosman m/s „Pianist”



AUGUSTYN SOŁTYSZEK
załogę m/s „Tobruk”



nać i za co zostałem tak wyróżniony.

— Płynęliśmy z cennym ładunkiem. Część ciężkich skrzyń ustawiono na pokładzie. Wspólnie z ciętą Krawczyńskim pilnowaliśmy ładunku i opanowaliśmy na-

NASI KORESPONDENCI

Nowy Dom Marynarza w Szczecinie

W Szczecinie istnieje Dom Marynarza, przewidziany jako hotel dla około 60 marynarzy i członków ich rodzin. W nowoczesnie umeblowanych pokojach jest czysto i estetycznie. Dobrze urządzona świetlica jest bogato zaopatrzona w zbiory biblioteczne i gry. Kierownictwo Domu stara się również o organizację własnych imprez artystycznych. Ostatnio zorganizowano „sobótki humoru”, na których występują z powodzeniem sami marynarze.

Jednak małe stosunkowo pomieszczenie i brak dostatecznego wyposażenia nie pozwalają szcze- cińskiemu Domowi Marynarza spełniać wzrastające z każdym rokiem zadania.

Dlatego już w przyszłym roku rozpocznie się budowę reprezentacyjnego gmachu Domu Marynarza oraz lokalu „Interklubu” — Międzynarodowego Klubu Marynarza.

Oba te budynki powstaną w trójkącie pomiędzy ulicami: Malczewskiego, Matejki i Zubrów. Będą tu stoiska sportowe, korty tenisowe i kryty basen pływacki. Hotel będzie mógł pomieścić

około 200 osób i będzie posiadał również obszerną salę teatralną i kinową, kawiarnię i restaurację, halę gimnastyczną oraz oddział sanitarny z izbą chorych.

Zakończenie budowy ma nastąpić wiosną 1953 roku. Szczecin uzyska wówczas nowy wzorowy obiekt socjalny, który zapewni naszym marynarzom wygodę, komfort oraz odpowiednie rozrywki kulturalne.

S. J.

Uwaga korespondenci Steru!

Przypominamy, że 31 maja br. upływa ostateczny termin nadsyłania korespondencji w ramach naszego wielkiego konkursu „Organizujemy sieć korespondentów Steru”.

Prace 30 najlepszych korespondentów będą nagrodzone cennymi nagrodami rzeczowymi jak: radio, rower turystyczny, aparat fotograficzny, teczką, książki itp.

Piszcie o osiągnięciach i trudnościach Waszych zakładów pracy i sprawach bytowych. Korespondencje Wasze pozwolą nam skutecznie zwalczać wszelkiego rodzaju niedomagania.

Pamiętajcie, że „Ster” jest pismem, redagowanym na bazie ścisłej łączności z terenem. Od Waszych korespondencji zależy wartość Waszego pisma — od Was samych zależy czy będzie ono na poziomie, jakiego sobie życzą pracownicy morza i czy wykona należycie nałożone zadania.

Zetempowcy przodują w PCWM

Państwowa Szkoła Jungów PCWM przygotowuje kadry marynarzy. Na I rok nawigacyjny lub mechaniczny może wstąpić młodziś po ukończeniu 7 kl. szkoły podstawowej. 3 lata nauki i zadowalające zdanie egzaminu końcowego upoważnia jungów do wstąpienia na PSM. Mała maturz umożliwia młodzieży wstęp od razu na rok III PCWM, gdzie zapoznaje się z zagadnieniami fachowymi i przygotowuje do Państwowej Szkoły Morskiej.

Do Szkoły Jungów przyjeżdża młodzież ze szkół podstawowych i zawodowych całej Polski.

Uczniowie rekrutują się przede wszystkim z synów robotników i chłopów, którzy przed wojną nie mogli marzyć o dostaniu się do szkół morskich. Dziś dzięki Państwu Ludowemu, otworzyli się przed nimi perspektywy wyboru wspaniałego zawodu marynarzkiego.

ZMP-owiec Aleksander Bartczak jest pochodzenia chłopskiego. Przoduje w szkole, w pracy społeczno — politycznej i uczy się dobrze.

— „Ojciec mój nie mógł się uczyć, bo nie miał na to środków,

a choć był zdolny, nikt nie ułatwił mu dostępu do szkoły — opowiada tow. Bartczak. — Dla mnie zaś w Polsce Ludowej otworzyły się możliwości, jakich ojciec nie posiadał: nie jestem już pogardzanym chłopem i nie trzeba mi było pieniędzy, aby pójść do gimnazjum. Zawsze marzyłem o tym, aby być marynarzem, ale mimo zmiany ustroju społecznego, pokutowało we mnie w dalszym ciągu przekonanie, że SM dostępna jest tylko dla uprzywilejowanych. Ukończyłem więc gimnazjum ogólnokształcące i wstąpiłem do Liceum Sztuk Plastycznych. W liceum dopiero dowiedziałem się, że SM nie jest już dla wybrańców i o tym, że Szkoła Jungów PCWM przyjmuje kandydatów. Nie zastanawiając się długo, porzuciłem dotychczasowy kierunek nauki.

Początkowo nauka na dziale mechanicznym przychodziła mi z trudnością, zwłaszcza matematyka i przedmioty fachowe. Pomogli mi koledzy i kolektywna praca zespołów samokształceniowych”.

Tow. Bartczak jest urodzonym społecznikiem. Należał do OMTUR jeszcze w 1945 r. Obecnie jest aktywnym ZMP i pracuje czynnie w kole TPPR, gdzie pełni funkcję przewodniczącego. Rzucił myśl zorganizowania cyklu wykładów o ZSRR. Omówiono już temat „Moskwa stolica Związku Radzieckiego” i przygotowano po

gadanke na temat historii fлотy radzieckiej.

ZMP-owiec Bartczak ma jeszcze jedną funkcję: jest sekretarzem Koła Ligi Morskiej. Zabiera mu to również wiele czasu, ale umie pogodzić pracę społeczną z nauką.

— Młodzież PCWM wprowadziła także współzawodnictwo w pracach społecznych i nauce. Największym wyróżnieniem dla przodowników działu mechanicznego jest rejs szkolny, normalnie bowiem ten dział Szkoły Jungów w rejsy nie wychodzi. Przodownicy PCWM popłynęli ostatnio na „Darze Pomorza” do Leningradu.

SYNOWIE ROBOTNIKÓW I CHŁOPÓW

w Państwowej Szkole Morskiej

Państwowa Szkoła Morska w Polsce sanacyjnej dostępna była wyłącznie dla synów wysokich dygnitarzy reżimowych. Polska Ludowa otworzyła szeroko jej podwoje dla dzieci robotników i chłopów.

Nowe kadry młodzieżowe PSM nie ustępują w nauce dawnym. Podziwiać można w nich zapał do nauki i nowy socjalistyczny stosunek do pracy. Znajdują się wśród nich jednostki wybitnie zdolne. Jednym z nich jest zetempowiec tow. Andrzej Halama — przodownik nauki II kursu.

„Żelazny przodownik” — jak go nazywają koledzy — zdobył ten zaszczytny tytuł już na pierwszym kursie i utrzymał go do tej pory. Tow. Halama jest synem ślusarza kolejowego ze Śląska; ojciec jego przed wojną był robotnikiem sezonowym. I mały Andrzej nie marzył o tym, aby być czymś więcej, niż robotnikiem, choć pochłaniał go książka i śniły mu się szlaki morskie. Syn robotnika i chłopca nie miał wstępu do PSM. Doczekał się jednak Polski Ludowej, która uodostępniła mu naukę. Wybrał gimnazjum mechaniczne w Białymstoku, a po uzyskaniu małej matury starał się o przyjęcie do PSM. Z powodu nadmiaru chętnych nie dostał skierowania. Tym się jednak nie zniechęcił. Złożył podanie do PCWM... a odpowiedź otrzymał już z PSM. Młodzieńczy upór i silna wola zwyciężyły.

„Prosto z pociągu przyszedłem na egzamin — mówi tow. Halama. — Przyjął mnie, zaopiekował się i zaprowadził na egzamin sam dyrektor Jurewicz. Zdałem. Jestem tu już drugi rok. Niedługo skończę szkołę i spełnią się moje marzenia: będę pływał, zobaczę różne porty świata, — Błiski i Daleki Wschód.

Został przodownikiem nauki — mówi dalej — wcale nie jest trudno, trzeba się tylko systematycznie uczyć. Uważam, że jeżeli mam zamiar uczyć, to i jeżeli państwo pokrywa wszystkie wydatki za mnie, obowiązkiem moim jest uczyć się dobrze, a nie marnować czas niepotrzebnie”.

Sj.

Byli analfabeci domagają się kursów dobrego czytania

W świetlicach Rejonu Gdańskiego ZPGG odbyły się ostatnio końcowe egzaminy na kursach początkowego nauczania. Egzamin zdało 29 robotników portowych.

Trymerzy portu węglowego, robotnicy z brygady tow. Łozińskie go, którzy do niedawna byli analfabetami, jako prace egzaminacyjne pisali życiorysy, listy i podania.

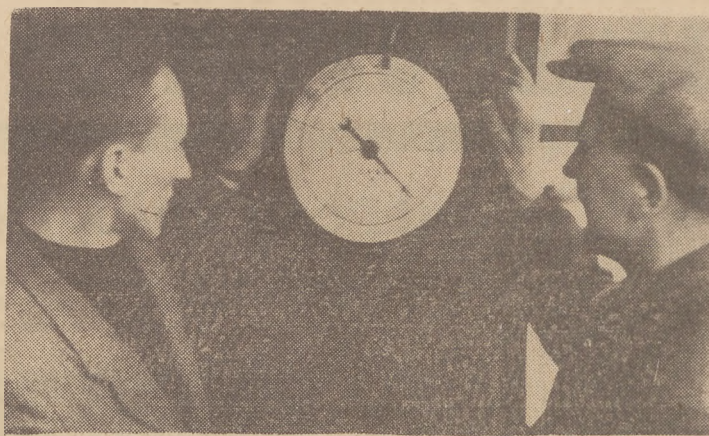
Wielu z nich wyraża zadowolenie, że posłuchali wskazówek kolegów z rady zakładowej i organizacji partyjnej i uczęszczali

na kursy, dzięki temu dziś czują się pełnowartościowymi obywatelami.

Absolwenci jednomyślnie zgłosili zobowiązanie, że do 22-go lipca br. douczą się płynnego czytania. Zwrócili się równocześnie do rady zakładowej i administracji z prośbą o pomoc.

Czynniki związkowe powinny zainteresować się deklaracją absolwentów i zorganizować odpowiednie kursy dobrego czytania.

CZ. MAREK



Waga dźwigowa tow. Kosza

Tow. Roman Kosz skonstruował automatyczną wagę dźwigową, przeprowadzeniu prób komisja o, opierając się na wykorzystaniu ciśnienia hydraulicznego przy pomocy hydrołu. Ilość przeładowanego towaru odczytuje się na skali podobnej do manometru.

Zadaniem nowego pomysłu tow. Kosza jest ważenie towarów masowych jak rudę i nawozy sztuczne. przy przeładunku ze statku na wagony kolejowe. Eliminuje ona potrzebę przetaczania wagonów na wagę i egalizację i związane z tym przestoje. Dotychczas przeładowuje się wspomniane towary „na oko” przy czym zachodzą rozbieżności w wykorzystaniu wagonów.

W tych dniach zebrała się powołana przez Naczelnego Dyrektora ZPGG 16-osobowa komisja w porcie gdyńskim. Waga pomysłu tow. Kosza została zainstalowana na jednym z dźwigów. Po przeprowadzeniu prób komisja o, rzekła, że załadunek wagonu trwał 6 minut, co świadczy o tym, że zainstalowanie i zastosowanie wagi nie utrudnia pracy dźwigowego.

Uzyskane wyniki uznano za podstawę do przyjęcia wagi, która jest właściwym rozwiązaniem w zapobieganiu dodatkowej ręcznej egalizacji wagonów z towarami masowymi. Komisja stwierdziła dalej, że należy tylko usunąć pewne usterki poczynić można niezwłocznie przystąpić do opracowania rysunków warsztatowych wagi tow. Kosza.

Waga automatyczna pomysłu tow. Kosza przynosi bardzo poważne oszczędności zarówno w czasie jak i w robociznie.

(Haes)

Dwutysięczny statek pilota Lesiewskiego

Pilot Kapitanatu Portu Gdańsk ob. Kazimierz Lesiewski wykonał dwutysięczną jubileuszową pracę pilotażową.



Jest to już drugie wykonanie dwutysięcznego pilotażu przez pilotów portu gdańskiego.

Pilot Lesiewski pracuje w Kapitanacie Portu Gdańsk od pierwszych dni podjęcia pracy przez porty. W III etapie współzawodnictwa został zaszczytnie wyróżniony.

S. MARZEC

Młodzież „Wodnika” realizuje zobowiązania

Portowa organizacja zakładowa ZMP wykonała przyjęte zobowiązanie i zorganizowała dla statku pomocniczego m/t „Wodnik” załogę młodzieżową.

Nowo skompletowana załoga tankowca podjęła natychmiast zobowiązanie obniżki kosztów

własnych. Na naradzie pokładowej przedyskutowano i podzieliło prace na wszystkie zmiany załogi pokładowej i maszynowej. Przez lepszy podział pracy na statku zmniejszono stan załogi o 2 ludzi w każdej zmianie, umożliwiając tym samym wykorzystanie ich na innym odcinku pracy. Dalsze zobowiązania przewidują dokładną konserwację tanków balastowych, remont urządzeń i armatury.

Zmiana maszynowa w składzie: mechanik — tow. Zbigniew Wcisłak, pierwszy pomocnik — zetempowiec Furman i drugi pomocnik Mieczysław Bluma, przeprowadziła dokładny przegląd armatury oraz wykonała potrzebne naprawy. Dotarło osiem zaworów, założono nowe uszczelki i wykonano wszystkie drobniejsze naprawy na pokładzie, jedynie przetoczenia oddano do warsztatów portowych.

Załogi pokładowe zajęły się konserwacją tanków balastowych. Każda zmiana przejęła dwa tanki, a jedną parą opiekuje się koło ZMP „przy taborze” — młodzieżowcy, pływający na innych jednostkach. Z uwagi na duży zakres robót wykonanie zobowiązania zaplanowano na koniec czerwca br.

Wykonane przez załogę prace remontowo-konserwacyjne przyczyniają się do znacznego obniżenia kosztów przeglądu rocznego.

Sj.

Dobrze jest w Szkole Żeglugi Śródlądowej

Marzyłem jako chłopiec, aby do stać się do szkoły przysposobienia morskiego. Ukończywszy więc 7 klas szkoły podstawowej, zapisałem się na kurs Ligi Morskiej i po egzaminie znalazłem się w Szkole Żeglugi Śródlądowej w Elblągu. Druga taka szkoła jest we Wrocławiu.

Wybrałem wydział dróg wodnych, który obok mechanicznego i nawigacyjnego najbardziej mi odpowiadał.

Wesoło płynie życie w gronie kolegów. Ta świetlica, kółko teatralne i klub sportowy „Żegluga”.

W naszej szkole prowadzimy współzawodnictwo o najlepsze wyniki w nauce i wychowaniu obywatelskim. Ta szlachetna rywalizacja daje dobre rezultaty. Z mojego rocznika wyróżniają się szczególnie koledzy: Krzemieński, Borkowski, Winiarski, Kuc, Sokolowski, Moskwa i Willogórski.

W nagrodę za dobre wyniki w nauce otrzymaliśmy oni galowe mundury. Otrzymaliśmy im także nosić czupryny, które wzbudzają zazdrość wielu pozostałych kolegów.

Dobrze i miło jest w naszej szkole, mamy jednak jedno życzenie: chcielibyśmy wiedzieć dużo o naszej Ojczyźnie, która nas uczy i żywi. Tymczasem od początku roku do tej pory nie mieliśmy ani jednej lekcji o Polsce współczesnej.

Nasi starsi koledzy wyjechali już 28 marca na praktykę, my

SPROSTOWANIE

W artykule pt. „Pierwsze krótkoterminowe zobowiązania wykonano” mylnie podaliśmy nazwisko sekretarza organizacji partyjnej s/s „Śląsk”. Nazwisko sekretarza brzmi: Władysław Matejko.

Przyszli marynarze z Białogardu wzywają do współzawodnictwa

Sluchacze kursu przysposobienia marynarskiego w Białogardzie postanowili w tych dniach przystąpić do współzawodnictwa w zakresie nauki, by w ten sposób dać państwu w jak najkrótszym czasie kadry potrzebne dla realizacji Planu 6-letniego.

Uchwalili oni rezolucję, w której między innymi czytamy: „My, uczniowie kursu Ligi Morskiej, w odpowiedzi podjęgaczom wojennym, postanawiamy szybciej wykonać nasz plan nauki, pragnąc stać się świadomymi obywatelami w stałej walce o pokój całego świata.

Przystępujemy wobec tego do współzawodnictwa w nauce, by przez pilne uczęszczanie na wykłady, podniesienie poziomu ideologicznego, samopomoc koleżeńską w nauce, — ukończyć kurs z dobrym wynikiem”.

Równocześnie kursieci z Białogardu wezwali inne kursy przysposobienia marynarskiego nie tylko z Pomorza Zachodniego, ale z całej Polski do podjęcia podobnych zobowiązań.

Sztauerka Danuta Wieloch dorównuje mężczyznom

— Dla uczczenia Święta Pierwszego Maja nasza brygada postanowiła podnieść swoją wydajność pracy o 15 procent. Zobowiązanie to — jak wykazują dotychczasowe obliczenia — znacznie przekroczyliśmy. Dążyć będziemy do osiągnięcia jeszcze lepszych wyników — opowiada tow. Danuta Wieloch.

W brygadzie pracuje 6 mężczyzn i 4 kobiety. Pracujemy zgodnie, a na naradach produkcyjnych staramy się przedyskutować i ulepszać nasze metody pracy, aby osiągnąć jeszcze lepsze wyniki.

Mam lat 22, urodziłam się w województwie kieleckim. Do Szczecina przybyłam przed trzema laty. Początkowo pracowałam w Państwowych Gospodarstwach Rolnych, zawsze jednak interesowałam się portem.

Wreszcie od października ub. roku pracuję w porcie szczeecińskim jako sztauer przy przeładunku drobnicy. Robota ciężka; stale załadowujemy towar i staramy się stworzyć własne, podobnie jak kobiety — robotnice w portach Związku Radzieckiego — również my przyczyniamy się do większych sukcesów produkcyjnych, polskiej klasy robotniczej, a tym samym do umocnienia sił obronnych państwa.

(O. J.)

Usprawnienie umożliwiający racjonalną gospodarkę w porcie

Stare nabrzeże portu gdańskiego po posiadają w swej konstrukcji ki itd. niezbędne przy remoncie bardzo dużo drzewa w postaci ram odbojowych, różnych pomostów itd. Większa część tych pomostów została zniszczona przez działania wojenne. Nie wszystkie nadają się do odremontowania i nie wszystkie nadają się do eksploatacji. Należałoby je rozebrać, aby nie zaśmiecały wód portowych.

Starszy oficer nabrzeża portu gdańskiego — tow. Brokowski — od kilku lat, na naradach wytwórczych byłego GUM-u skutecznie poruszał sprawę racjonalnego wykorzystania starego materiału drzewnego w porcie gdańskim. Zaproponował on u-stawienie mechanicznej lub prze-wożnej pily trakowej w porcie. Przy pomocy takiego urządzenia można część wyciągniętych z wody, a nie nadających się już

pali przerabiać na belki, kantowki i t.d., niezbędne przy remoncie nabrzeży innych odcinków portu.

W ramach ostatniej reorganizacji ZPGG porty Gdańsk i Gdynia przeszły na własny rozrachunek. Tow. Brokowski zwrócił się więc do kierownika Rejonu Portowego Gdańsk, przedstawiając mu swój projekt usprawnienia. Kierownik Rejonu wydał niezwłocznie kilka zarządzeń, pozwalających na zrealizowanie pomysłu tow. Brokowskiego.

Pomysł tow. Brokowskiego przyczynia się w znacznym stopniu do obniżenia kosztów własnych portu, tym bardziej, że do wykonywania powyższych prac wykorzystywane być mogą kadry robot zastępczych, a w okresie przerwy w pracy, zwłaszcza w zimie, grupy pracowników hydro-technicznych.

Pod ostrze KRYTYKI

Portowcy gdyńscy domagają się lepszej współpracy z armatorem i spedytorem

Narady gospodarcze pracowników portu gdyńskiego spełniają swe zadanie dzięki temu, że są częste i biorą w nich udział reprezentanci wszystkich działów pracy portowej.

W czasie ostatnich obrad gdyńskich, odbytych w „Bananasie” dnia 28 kwietnia, robotnicy usłyszeli odpowiedzi i wyjaśnienia na pytania i wnioski postawione administracji na poprzedniej naradzie.

Robotnicy gdyńscy stwierdzili na naradzie, że plan przeładunku ich portu wzrasta z miesiąca na miesiąc. Również wydajność pracy się zwiększa. Ostatni plan kwartalny wykonany został przez port gdyński w 117,8 procentach. Walka o obniżenie kosztów własnych daje konkretne wyniki, a port gdyński pracuje coraz lepiej.

O LEPSZĄ WSPÓŁPRACĘ POLSKICH LINII OCEANICZNYCH Z PRACOWNIKAMI PORTU

Dobłą pracę robotników portowych i należytą obsługę statków hamuje jeszcze w wielu wypadkach brak ścisłych informacji ze strony PLO. Informacje te winny dotyczyć pozycji ładowanego statku i dokładnej specyfikacji przeładownego towaru. Tak np. szałuplan m/s „Mikołaj Rej” otrzymał pracownicy portowi dopiero po przybyciu statku, co w konsekwencji spowodowało konieczność zmiany wagonów poza planową obsługą, a tym samym podwyższenie kosztów własnych, przedłużenie czasu pracy, niemożliwość wyekwirowania robotników itd. Wielu robotników ZPGG przytoczyło w dyskusji przykłady złej dyspozycji PLO w portach statki z rezultaty nie podają z morza godzin przybycia, zdarza się za tym często, że termin rozpoczęcia przeładunku są niedokładne i błędne. Administracja PLO winna przyjąć również zasadę zawiadamiania na 2 dni wcześniej o przeładunkach przewidywanych w dni świąteczne i niedziele.

Robotnicy portowi wskazali także na brak dostatecznego zainteresowania oficerów statków załadunkiem towaru oraz częste błędne informacje z ich strony. Wypadki te są niekiedy związane z chwilą, kiedy cały kraj walczy o obniżenie kosztów własnych, a każdy z pracowników portowych podejmuje te walkę z całym zaparciem na swoim odcinku. Ostatnio np. na m/s „General Walter”, s/s „Pułaski” i m/s „Północ” trzeba było przesłać wypracować całą ładunek, ponieważ oficerowie ładunkowi niedokładnie zapoznali się z planem załadunku.

O sprawie tej mówił dobitnie sztauer tow. Franciszek Rosman — robotnik portowy tow. Kolman i inni. Zdanie robotników poparł tow. Rudowski, kierownik eksploatacyjny portu gdyńskiego.

Robotnicy stwierdzili również, że cargo — listy przychodzą za późno i nie mogą przeto służyć za podstawę dla opracowania planu pracy.

Z brakiem należytej współpracy między PLO i ZPGG trzeba walczyć konsekwentnie, nie ograniczając się do suchej treści meldunków, należy po nazwisku napietnować bezpośrednio winnych.

WSPÓŁPRACA Z FIRMA HARTWIG

Robotnicy portu gdyńskiego stwierdzili, że warunki współpracy z firmą Hartwig uległy wprawdzie ostatnio znacznej poprawie, istnieją jednak nadal poważne braki, które należy usunąć. Ciągłe jeszcze zdarzają się wypadki złego planowania, niewłaściwego składowania towaru, wypadki niezgłaszania transportów towarów w dni świąteczne, niedostarczania odpowiedniej ilości wagonów itd., co w konsekwencji uniemożliwia zmobilizowanie potrzebnej do pracy załogi. Np. w drugi dzień świąt wielkanocnych podstawiono około 400 wagonów, niewykorzystanych przez Hartwig, co spowodowało dezorganizację pracy portu i spowodowało koszty za przestoje wagonów.

BRAK ZROZUMIENIA ZE STRONY CHŁODNI

Również współpraca z chłodnią — jak stwierdzają robotnicy

portu gdyńskiego — nie układa się najlepiej i byłby czas, aby ją postawić na właściwym poziomie, szczególnie w nadchodzącym sezonie letnim.

Na wezwanie 1-majowe robotników o włączenie się do współpracy portowej, załoga chłodni nie odpowiedziała, utrudniając w dalszym ciągu planową pracę portu.

Robotnicy przedstawiali fakty z odpawy s/s „Lublin”, Np. 25 kwietnia chłodnia rozpoczęła wydawanie towaru dopiero o godzinie 16, w wyniku czego, robotnicy drugiej zmiany przez półtora godziny marnowali czas w oczekiwaniu na pracę. To samo miało miejsce w dniu 26 kwietnia, gdy pracę rozpoczęto dopiero o godzinie 8,30. W nocy z 25 na 26 kwietnia chłodnia nie przygotowała w ogóle towaru do załadunku. Podobne wypadki zdarzają się niestety bardzo często, powodując przestoje, marnotrawstwo czasu i co za tym idzie, wzrost kosztów przeładunku.

DOBRA KRYTYKA ZAWSZE POMAGA

Wiele rzeczy wyjaśniło się od razu na naradzie. Przedstawiciel PLO, zabierając głos w dyskusji, podziękował robotnikom za służbę na krytyce, obiecując natychmiastowe usunięcie niedociągnięć. Na rada robocza spełniła swoje zadanie, potwierdzając raz jeszcze mobilizację wpływ krytyki robotniczej, która wskazuje błędy i drogę do ich unikania.

M. D.

Podnieść poziom szkolenia rybaków

Rozwijające się w szybkim tempie rybołówstwo przybrzeżne potrzebuje coraz więcej dobrych fachowców. Morski Urząd Rybacki, znając potrzeby naszego rybołówstwa morskiego i załagowego organizuje szereg kursów, które specjalizują rybaków.

Korzystając z okresu zimowego MUR Szczeciński przeprowadził w styczniu i lutym br. kursy żeglarsko-rybackie w Stolicy, Deblu, Lubinie i Wolinie. Cieszyły się one dużą frekwencją. 24 rybaków szczecińskich zapoznali się w ciągu 160 godzin wykładów i ćwiczeń praktycznych z nauką o motorach, racjonalną gospodarką paliwem i smarami, nawigacją,

konserwacją ryb i podstawowymi zagadnieniami nauki o Polsce Wschodniej.

Szkoda tylko, że nie wszystkie spółdzielnie interesują się w równym stopniu sprawą kursów. Na przykład spółdzielnia „Belona” nie przysłała ani jednego rybaka na kurs motorzystów łodziowych, pomimo, że na Zalewie Szczecińskim brak jest dobrych rybaków motorzystów.

Poszczególne zarządy spółdzielni i przedsiębiorstw rybackich powinny pamiętać, że właściwie przeprowadzone szkolenie ułatwi i umożliwi pełne wykonanie planu produkcyjnego.

B

Skazano ich tylko dla tego, że byli murzynami

Było to w nocy 8 stycznia 1949 r. policja Martinsville zorganizowała obławę na wschodnią dzielnicę miasta zamieszkałą przez 5.000 czarnych obywateli USA.

Niejaką Ruby Floyd, żonę kierownika domu towarowego, złożyła zeznanie na policję, że w czasie spaceru we wschodniej dzielnicy miasta została napadnięta przez kilku Murzynów. Zeznanie to zmobilizowało policję z całego okręgu, i było powodem dwudniowej bezskutecznej obławy w wyniku której aresztowano siedmiu Murzynów podejrzanych „o zbrodnię napadu”.

CO TO JEST MARTINSVILLE?

Jest to małe miasto liczące około 18.000 mieszkańców, położone w południowo-środkowym Stanie Virginia, gdzie siła robocza jest bardzo tania, a organizacje związkowe zawodowych bardzo słabe. Wykorzystano to gigantyczne koncerny północne, które tu wybudowały swoje fabryki, nazwane przez miejscowy proletariát fabrykami potu. Koncern chemiczny Du Pont posiada tu olbrzymią fabrykę nylonu. Koncern „Basset Industry” kontroluje znajdujących się w tym okręgu 31 fabryk meblowych.

W Martinsville mimo tylu fabryk znajduje się przeszło 1000 bezrobotnych Murzynów, to jest 50 proc. całej, zdolnej do pracy ludności murzyńskiej. Ten stan rzeczy jest powodem dużego niezadowolenia, a nawet często strasza zamieszki, wywoływane przez bezrobotnych upominających się o pracę. Z trudnym położeniu Murzynów świadczy okoliczność,

że dotychczas nie zostało zrealizowane ich żądanie zorganizowania szpitala, gdy istniejący w mieście szpital prywatny przyjmuje tylko białych.

W ostatnim czasie ruch postępowy zaczął się rozwijać pomyśli nie w Martinsville. Związki zawodowe przemysłu drzewnego przyjęły do swych ogniw związkowych także czarnych robotników, tworząc tym mieszane koła związkowe.

BANKIERZY

Nie mogli na to spokojnie patrzeć bankierzy i właściciele fabryki. Żadną miarą nie można do puścić do organizowania się klasy robotniczej. Trzeba było ożywić przesady rasowe, użyć korupcji politycznej i brutalnej siły, która w tak dobitny sposób charakteryzuje południowe Stany USA. Wszystkie znaki wskazywały na to, że coś się kręci, że coś musi być zrobione. Policzek wymierzony kapitalistom przez zorganizowanie związkowych kół nie szanych nie może zostać bez echa. Zapobiegliwie zaczęto szykować tajemniczą akcję, mającą na celu ożywienie nienawiści rasowej i zohydzenia murzynów w oczach białych. Na tym tle wyrosła sprawa Martinsville. Celem oskarżenia siedmiu murzynów, rozuśano olbrzymią maszynę. Siłą wymuszone przynależność się aresztowanych do zarzuconego im przestępstwa, groząc im w przeciwnym razie gniewem ludu, czyli po prostu „lynchem”. A każdy murzyn amerykański na okrucieństwo rozjuszonego „mu.

Sprawę siedmiu murzynów po-

wierzono sędziemu Konnen C. Whittle, który jest znany ze swych reakcyjnych przekonań i okrucieństw. Gdy K. C. Whittle dowiedział się, że rodziny oskarżonych ubiegają się o obrońców z innych miast, wyznaczył z urzędu 7-miu miejscowych adwokatów, powierzając im „obronę”. Dwóch białych adwokatów z sąsiedniego miasta Roanoke, zaangażowanych przez rodziny oskarżonych, rzekło się obrony po uprzedniej rozmowie z sędzią K. C. Whittle, zwracając pobrane zaliczki.

Bo sędzia K. C. Whittle, to nie jest taki sobie zwykły prawnik prowincjonalny. Poza funkcją sędziego jest jeszcze dyrektorem „First National Banku”, dyrektorem „American Furniture Co.”, współwłaścicielem „Spółdzielni” mleczarskiej, fabryki lodów cukierniczych i poważnej spółki terenowej — budowlanej.

W. R. Broadus, główny oskarżyciel, jest członkiem dyrekcji „First National Banku” i dyrektorem „Basset Industry”, „Hambal N. Joyce”, drugi oskarżyciel jest współnikiem firmy prawniczej „Whittle, Whittle, Joyce and Stone”.

Dobrana spółka prawnicza podzieliła się funkcjami w mających się odbyć procesie. Wśród obrońców oczywiście białych, wybranych przez sędziego K. C. Whittle, widzimy C. P. Kearfoot’a, współnika oskarżyciela Broadusa’a. Słowem paczka przyjaźni i kombinatorów.

Przypatrzmy się teraz ławie przysięgłych — pisze Kortu — za siadają tam: dyrektor osławionej „First National Banku”, dyrektor „Piemont Trust Banku” i jeżeli pozwolicie czytelnicy, nieprzepraszam zarządu „American Furniture Co.”, do której dyrekcji należy sędzia K. C. Whittle.

Dla dekoracji ławy przysięgłych dobrano 3 murzynów, znanych businessmanów: „Oni zawsze idą na pasku wielkich hien kapitalistycznych” — mówi głos ludu Martinsville.

Ława przysięgłych oczywiście zasądziła oskarżonych. Pierwszym z oskarżonych był Joe Henry Hampton. Jego „obroncy” ograniczyli się do zadania kilku banalnych pytań dyrektorskiemu kompletowi sędziowskiemu.

PRZEKUPSTWO

Za pulpitem świadków stanęła Ruby Floyd. Zapytana, czy może wskazać jednego z ludzi, którzy, jej zdaniem, ją zaczepili, wskazała na Hamptona, jednego murzyna na sali sądowej.

Pani Floyd opowiedziała swoją bajeczkę. Ława obrony postawiła kilka pytań. Zapomniano jednak zapytać ją, czy jest prawdą, że posiada ona świadectwo nieopczętaności. Nie zapytano również, dlaczego raptownie opuściła zakład dla umysłowo chorych w nocy, kiedy nastąpił będący przedmiotem rozprawy, napad.

Tak samo przed sądem nie wyjaśniono, dlaczego pani Floyd otrzymała później poważne sumy pieniężne od zrzeszenia kupców i innych organizacji, wzamian za przyrzeczenie opowiedzenia historii, którą sąd pragnął od niej usłyszeć. O tym wszystkim w sądzie nie mówiono. Nie wspomniano także o tym, że pani Floyd miała zwyczaj chodzić do wschodniej dzielnicy miasta, aby tam obdarzać swoimi względami każdego, kto pragnąłby podarować jej 5 dolarów.

W wypadku Joe Henry Hampton białą sąd potrzebował godziny czasu na uznanie go winnym popełnionej zbrodni zaczepienia białej kobiety. Nie uwzględniono faktu, że w toku rozprawy

Joe Henry Hampton — odwołał swoje poprzednie zeznania, które były wymuszone na nim siłą pod czas śledztwa.

Autor reportażu pisze, że nie chce zajmować czasu czytelnika opisem młdej farsy — dalszego przebiegu rozprawy w stosunku do innych oskarżonych. Różniły się tylko w niewielkim stopniu, jak naprzykład, kiedy ofiobica oskarżonego Franca Hairsbon’a w sposób niezdeterminowany kwestionował przeprowadzoną przez panią Floyd identyfikację, sędzia Whittle przerwał uwagę: „Nie widzę w tym żadnego związku ze sprawą”.

NIEMOŻLIWY KODEKS

Francis Greyson, ojciec 5-letnich dzieci, nie miał nawet prawa złożenia oświadczenia przed sądem.

— Ja nic nie zrobiłem. Nikomu nie uczyniłem żadnej krzywdy — wołał Francis Grayson, gdy wywlekano go przed oblicze sądu do celi. Wszyscy siedmiu zaprzeczali stanowczo stawianym im przez p. Floyd zarzutom. Jednak wszystkich, po przeprowadzeniu na sposób widowiska amerykańskiego rozprawy, uznano winnymi.

Sędzia Whittle po skazaniu ich na karę śmierci, wyraził ławie obrońców „gorące podziękowanie za utrzymywanie wysokiego poziomu wielkiej tradycji zawodu prawniczego w obronie sprawiedliwości”.

Jak można w roku 1951 skazywać ludzi na karę śmierci, którym nie udowodniono winy gwałtu. Skazano ich po prostu dlatego, gdyż sąd oparł się na starym virginjskim kodeksie niezmienionym z roku 1860, który przewiduje karę śmierci dla murzynów za popełnienie gwałtu. Za to samo białe przestępstwo w

Miesiąc czystości minął ale nie w Darłowie

W sezonie letnim do Darłowa i Darłówka — morskich ośrodków wczasowych — przyjeżdżają na wczasy ludzie pracy z całej Polski.

W roku bieżącym zaskoczeni będą „świeżym morskim powietrzem”, nasyconym zapachem rozkładających się odpadków i ryb... Uderzy ich również malowniczy rząd beczek rozstawionych wzdłuż głównej szosy, z których wrony i psy roznoszą po całej plaży cuchnące odpadki.

Widocznie kierownictwu Darłowskiej Fabryki Łączki Rybnej unoszący się fetor nie sprawia najmniejszej przykrości. Zapominają, że w lecie „miłe” powietrze roznieśnie się nad całą okolicę i watpliwy jest czy ktoś z plażujących wytrzyma w Darłowie.

Wprawdzie kwiecień — miesiąc czystości już minął, ale na zrobienie porządku nie trzeba czekać do przyszłego roku, a beczki można chyba lepiej wykorzystać?

KAZIMIERZ HINC.

Dom Dziecka Marynarza w Gdyni jest na wykończeniu

WIĘCEJ TROSKI O ZDROWIE marynarzy i portowców

Portowe Ośrodki Zdrowia podjęły intensywne leczenie chorych na reumatyzm, stosując wszelkie środki, stojące do ich dyspozycji. Jednym z najważniejszych jednak sposobów, to leczenie sanatoryjne. Zdobyte większe ilości miejsc dla marynarzy i robotników portowych natrafia jednak na duże trudności.

Nie wiadomo z jakich przyczyn Okręgowa Dyrekcja Zakładu Lecznictwa Pracowniczego nie może uzyskać więcej miejsc dla marynarzy i robotników portowych w sanatoriach, pomimo, że właśnie oni najczęściej zapadają na choroby reumatyczne.

Również należy usprawnić badanie chorych reumatyków w Wojewódzkiej Centralnej Poradni Reumatologicznej w Gdańsku. Chorzy skierowani przez Portowe Ośrodki Zdrowia do poradni, czekają po kilka tygodni na leczenie w przychodni. Jako przykład cytujemy dwa nazwiska: Ob. Tomasz Zych, jeden z robotników portu gdańskiego, który skierowany został w dniu 5 kwietnia 1951 roku przez portowy Ośrodek Zdrowia w Gdańsku do Wojewódzkiej Centralnej Poradni Reumatologicznej, a zbadany dopiero 25 kwietnia br. Robotnik portowy ob. Józef Gibus, skierowany 7 kwietnia 1951 roku do poradni, zbadany został dopiero 9 maja br. to jest po 4 tygodniach.

Badanie i leczenie chorych w tak przewlekły sposób, tracąc istotny sens i winno jak najszybciej ulec zmianie. Wojewódzka Centralna Poradnia Reumatologiczna nie przejawia właściwej troski o zdrowie robotników morza utrudniając w dodatku pracę Portowym Ośrodkom Zdrowia, które zmuszane są wystawiać zaświadczenia o niezdolności do pracy.

cy za okres oczekiwania chorego na badania w WCPR w Gdańsku.

czop

Dokładniej ustalać zapotrzebowanie statków na słodką wodę

Żałoga m/t „Wodnik” natrafia przy dostarczaniu wody słodkiej na statki zagraniczne i polskie na ca portowego i powoduje nieprzewidziane, dodatkowe koszty eksploatacji. Żałoga bowiem, mając obliczoną ilość wody w tankach, może dać tylko tyle, ile jej zamówiono. W celu jednak wykonania dodatkowych życzeń statków, trzeba ponownie wracać i dopełniać ich zbiorniki.

Trzeba, aby załogi statków PMH uważniej sondowały tanki i podawały ściśle zamówienia. Nie dbałość załóg statków powoduje stratę czasu i paliwa.

ESTE

Kiedy SUM wypłaci premie racjonalizatorom

Pracownicy Szczecińskiego Urzędu Morskiego złożyli w ub. r. znaczną ilość wniosków racjonalizatorskich. Niemal wszystkie zostały zastosowane, przynosząc państwu poważne oszczędności. Usprawnienie budowy, odbudowy portu w Uście, zastosoowanie gruntu ceglanego do budowy dróg, zastosowanie nowych narzędzi pracy przy ustalaniu wydm wybrzeża itp. — oto wynik pracy racjonalizatorów szczecińskich.

Zdawałoby się, że wszystko w porządku — jest jednak jedno ale... Komisja Usprawnień Ministerstwa Żeglugi przyznała wprawdzie racjonalizatorom premie, nie zastanowiła się jednak, że SUM, będący urzędem a nie przedsiębiorstwem, posiada w swoim budżecie na ten cel zaledwie 0,2 procent funduszu płac. Na wypłacenie nagród zabrakło przeszło 8.000 zł mimo, że SUM wyczerpał prze-

znaczone fundusze tak w pierwszym, jak i w drugim kwartale.

Komisja Usprawnień i Wynalazców i Dyrekcja SUM próbowały rozwiązać tę sprawę. Zwracano się więc — w myśl zaleceń Min. Żeglugi — o dodatkowe kredyty do Banku Inwestycyjnego, następnie, do Banku Narodowego Polskiego wysłano wreszcie delegację do Min. Żeglugi.

Jednak do dnia dzisiejszego nie ma żadnej wiadomości, jak ministerstwo zamierza tę sprawę rozwiązać, i czy przyzna SUM dodatkowe kredyty do wypłacenia racjonalizatorom należnych premii. Czas najwyższy, aby te trudności Szczecińskiego Urzędu Morskiego zostały zlikwidowane. Podobnie, przewlekłe załatwianie spraw wpływa ujemnie na rozwijający się ruch racjonalizatorski.

TADEUSZ PALUSIŃSKI

tym czasie mógł być skazany na wyżej na 20 lat pozbawienia wolności.

Siedmiu skazanych z Martinsville zamordowano dlatego, że byli murzynami. Zamordowano ich, gdyż Du Pontowie, Bassetowie, First National Bank, cała skorumpowana banda polityków z partii demokratycznej i oprawców spod znaku dolara, drążących na myśl, co przyniesie przyszłość, procesem tym chciała cofnąć czas wstecz.

Przez dwa lata Kongres praw człowieka poszukiwał Ruby Floyd, lecz policja ukryła ją skwapliwie w obawie, że może wyjawiać prawdę, jak ją przekupiono celem oskarżenia siedmiu murzynów. Od czasu zakończenia rozprawy nikt jej więcej nie widział.

APELACJA NIE POMOGŁA

Do najwyższego sądu USA skierowano apelację. Wszystkie jednak zostały odrzucone. W uzasadnieniu odmowy najwyższy sędzia Winston oświadczył: „Nie było żadnego uchybienia prawa, które by usprawiedliwiło interwencję sądu najwyższego”. Tak nisko upadł już amerykański wymiar sprawiedliwości.

Sprawa martinsville’iska nie jest wypadkiem oderwanym. Jest ona nierozrwalną częścią amerykańskiego stylu życia.

Prasa amerykańska nie wydrukiwała ani jednego słowa protestu czy krytyki. Nic nie uczynił Departament Sprawiedliwości i nie interweniowała również Partia Demokratyczna. Podżegacze wojenni byli zajęci czymś innym. Również prasa angielska — pisze Derek Kartun — nie zainteresowała się sprawą Martinsville chociaż często lubi udzielać nam lekcji demokracji i poszanowania godności i wolności ludzkiej

Odpowiedzi REDAKCJI

Ob. Bolesław Zajackowski — Korespondencja Waszej nie wykorzystamy, ponieważ temat w niej poruszony stał się nieaktualny. Nie zrażajcie się tym jednak i piszcie do nas o życiu młodzieży i doświadczeniach organizacji ZMP.

Ob. Wacław Huczak — Prosimy o podanie dokładnego adresu lub wskazanie, gdzie mamy przekazać honorarium autorskie.

Ob. Jan Kowalski i inni Korespondenci — Prosimy o dokładne wypełnienie ankiet korespondencyjnych z podaniem miejsca zamieszkania i zakładu pracy. Prześlaliśmy Wam ankietę tematyczną. W czerwcu br. organizujemy pierwszy ogólny zjazd korespondentów „Steru”.

Zainteresowanym z Kołobrzegu — Sprawy zasiłków i jednorazowych świadczeń dla rencistów z instytucji zagranicznych reguluje zarządzenie Min. Pracy i Opieki Społecznej z dnia 26 lutego 1951. Zarządzenie to rozróżnia trzy zasadnicze typy świadczeń: renty starcze i inwalidzkie, renty inwalidzkie pracowników oraz renty z tytułu wypadków i chorób zawodowych.

Z listu Waszego nie możemy się zorientować o jaką rentę Wam chodzi,

prosimy zatem o nadesłanie odpisu przyznania Wam renty.

Ob. Jerzy Zaleski Szczecin — Ogłoszenia związkowców o zagubieniu legitymacji związkowych zamieszczamy w „Sterze” bezpłatnie. Prosimy o uzupełnienie notatki numerem legitymacji i organizacji związkowej, która legitymację wystawiła. Również ogłoszenia o poszukiwaniu rodzin oraz zamiany w pracy związkowców — publikujemy bezpłatnie.

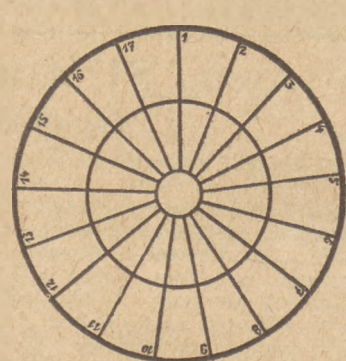
Ob. Maria W. Gdynia — Pierwszeństwo w umieszczeniu dzieci w przedszkolach mają te rodziny, w których obydwoje rodziców pracuje. Winnicie wystąpić z odpowiednim wnioskiem do działu socjalnego Waszego zakładu pracy, który skieruje dzieci do przedszkola i ustali dla Was wysokość opłaty za ich pobyt w przedszkolu. Dzieci w wieku szkolnym możemy umieścić w świetlicy. Działy socjalne zakładów pracy dysponują kredytami na pobyt dzieci w przedszkolach i świetlicach.

Ob. Józef B-ski, Gdańsk — Na skutek naszej interwencji macie otrzymać wyrównanie za przepracowane godziny nadliczbowe. Zawinił kierownik działu, który w odpowiednim czasie nie zgłosił Waszej obecności. Prosimy zawiadomić nas o wyniku.

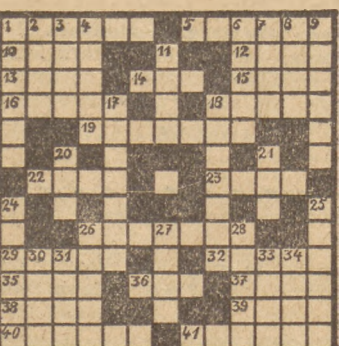
Rozrywki UMYSŁOWE Wirówka (wiro-skakanka)

W poszczególne wycinkanki koła oznaczone liczbami od 1 — 17, należy wpisać wyrazy dwusylabowe o znaczeniu podanym poniżej w ten sposób, aby początkowe sylaby znalazły się w zewnętrznych pierścieniach koła. Poszczególne sylaby mogą mieć różną ilość liter. Następnie, ograniczając się wyłącznie do pięcioliterowego zewnętrznego leży uporządkować sylaby w ten sposób, aby otrzymać właściwe rozwiązanie. Uporządkowanie polega na tym, że zaczynając od pola 1 przeskakujemy w kierunku wskazówek zegara jedną nakiową ilość pól.

ZNACZENIE WYRAZÓW: 1) inaczej, 2) zabrany do niewoli, 3) plesz, 4) łódka na statku, 5) młody ptaszek, 6) welecyped, 7) instrument muzyczny mający od 29 do 42 strun, 8) pierwiastek chemiczny — metal, 9) człowiek wyrabiający mydło, 10) bazar-mówiący nieprawdę, 11) członek SP, 12) zwierzę stepowe znane z przysłów, 13) podstawowy okres czasu, 14) wyprawa pałyby, 15) agresja-najazd, 16) pomieszczenie mieszkalne w obozie, 17) przedstawiciel hierarchii kościelnej.



Krzyżówka



POZIOMO: 1) jednostka pływająca, 5) termin finansowy, 10) i 37) konsekwencja złego czynu, 12) rzeka w ZSRR, 13) złuda, 14) dwa razy po łacinie, 15) stolica europejska w języku jej mieszkańców, 16) ciasto świąteczne, 18) inaczej nieobsadzone stanowisko, 19) obrońca, 22) izby wieienne, 23) państwo w Azji, 26) wąski odcinek tkaniny (zdróbina), 29) inaczej kultura fizyczna, 32) religia, 35) jednostka rozpoznawcza radiostacji nadawczej, 36) miara powierzchni, 38) przyprawa kuchenna, 39) bóg miłości, 40) najwyższe osiągnięcie, 41) zwierzęta domowe (rodzaj) męski w licz. mnog.

PIONOWO: 1) zamknięcie - zasuwka, 2) inaczej apora, 3) narodowość, 4) nazwa jednej z ulic warszawskich w pobliżu Wistki, 6) jednostka miary, 7) szat, 8) wynik działania arytmetycznego, 9) mowa, 11) napój, 17) odbiorca przesyłki, 18) bagaż ręczny w licz. mnog., 20) lekarstwo, 21) zbiorowisko drzew, 24) pierwiastek chemiczny, 25) żeńskie imię rosyjskie w 2 przypadku, 26) miasto we Włoszech leżące w pobliżu Florencji, 27) zdrobniale imię żeńskie, 28) imię męskie, 30) pokój w obcym języku, 31) zdrobniale imię męskie, 32) kapłan tybetański, 34) imię żydowskie.

Rozwiązanie zadań z numeru 6

Wirokrzyżówka — Wirowo: karawana, parabola atrament, Stopnica, komandor, pszenica, pantofle, Brazylia, Warszawa.

Pozioomo: ara, alt, por, aga, twa, zna.

Pionowo: akt, oko, eks, Ina, dar, iwa.

Magiczna figura: peronówka konduktora, nowatorzy.

Za dobre rozwiązanie zadań z nr 6 nagrody książkowe otrzymują:

1) Perkowski Stanisław, Swinoujście s. „Wolfin”, 2) Wucyn Emilia, Sopot, ul. Daszyńskiego 21 m. 2, 3) Poljanowski Czesław, Gd.-Wrzeszcz, ul. Wyspiańskiego 10b m. 5, 4) Aleksandro-wicz L. Sopot, ul. Wybickiego 28, 5) Szczuka Andrzej, Gd.-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 5 m. 2. Książki wysyłamy pocztą.

Z praktyki komitetu współzawodnictwa pracy w Dalmorze



— Czemu jesteście tacy smutni, kolego?
— Szkoła słów. Od roku oglądam swoją fotografię i wyniki zamieszczone na tej tablicy wyróżnień, ale nie poznaję więcej ani swojej twarzy, ani wyników.

Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... NA TRASIE POKOJU WALCZYLI KOLARZE 11 NARODÓW

Przez 10 dni opinia publiczna krajów demokracji ludowych, a nawet wielu państw kapitalistycznych emocjonowała się przebiegiem gigantycznego Wyścigu Pokoju zorganizowanego na trasie Pra-ga-Warszawa przez czołowe organy partyjne Polski i Czechosłowacji „Trybuny Ludu” i „Rudeo Prawa”.

Wspomniany wyścig ma już swą tradycję. Od 1948 r. odbywa się

bojowy przegląd i mobilizują swe siły do zwycięstwa nad kapitalizmem. Kończą zaś wyścig w dniu 9 maja, w dniu tak bardzo znamienym dla historii całej ludzkości, kiedy to Armia Czerwona ostatecznie rozgromiła hordy faszystowskie wyzwalając tym samym wiele narodów wśród nich i Polskę.

W tegorocznym wyścigu na trasie 1500 km toczyła się zacięta wal-

byli najwybitniejszymi przedstawicielami tych drużyn.

Siabiej reprezentowały się zespoły Francji (FSGT) i Rumunii. Szczególnie ci ostatni wobec niedyspozycji ich najlepszego kolarza Niculescu, nie przejawiali tej bojowości co w poprzednich wyścigach.

Kolarze polscy jechali nierówno. Tylko w pierwszym etapie i dwóch ostatnich byli oni aktywni. Na pozostałych 6 etapach oddali inicjatywę swym rywalom, tracąc pewne drugie miejsce, a kto wie czy nie zwycięstwo. Ponadto zdaniem naszym — skład drużyny polskiej był źle zestawiony. W miejsce zasłużonych ale starzejących się Pietraszewskiego i Kapiaka, na leżało sięgnąć po młodszych. Przykład 20-letniego ZMP-owca Hadasika jest tego najlepszym potwierdzeniem. Niewątpliwie Gabrych, Salyga czy Królik podnieśliby lokatę naszej drużyny.

W klasyfikacji indywidualnej najlepszym kolarzem Wyścigu Pokoju był Duńczyk Olsen. Okazał on się najrówniejszym zawodnikiem całego wyścigu i chociaż zwyciężył tylko na jednym etapie przychodził jednak stale na metę w czołowie. Niewiele mu ustępował 20-letni kolarz NRD — Meister, który od ubiegłego roku zrobił znaczne postępy. Na marginesie zwycięstwa Olsena trzeba by było powiedzieć, że jego sukces jest wynikiem poparcia udzielonego mu na całej trasie przez wszystkich kolarzy drużyny duńskiej szczególnie Ostergarda. Podobnie jak w ubiegłym roku, kiedy również triumfował Duńczyk (Emborg), drużyna Danii rezygnowała z ry-

walizacji zespołowej, nastawiając się raczej na sukces indywidualny.

Polacy w dwóch ostatnich etapach jechali naprawdę dobrze. Z punktu widzenia sportowego, etapy te były najbardziej atrakcyjne i emocjonujące. Toczyła się tu zacięta rywalizacja pomiędzy Polską i Bułgarią. Wprawdzie Polacy zarobili na swych przeciwnikach parę cennych minut, ale zabrakło kilku dziesięciu sekund (po 1500 km jazdy!) do uplanowania się przed Bułgarami.

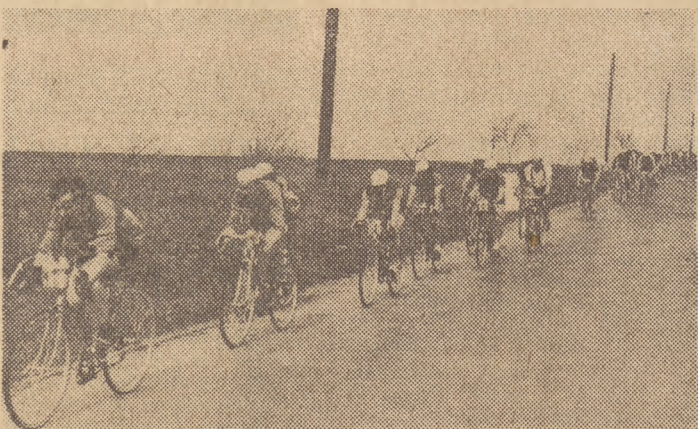
Niewątpliwie wnioski wyciągnięte z tegorocznego wyścigu pozwolą na lepsze zestawienie składów drużyny polskiej w roku przyszłym i na opracowanie lepszej taktyki.

Milliony ludzi na trasach wyścigu w Czechosłowacji i Polsce, tysiące bram powitalnych z hasłami pokojowymi, orkiestry, serdeczne przyjęcia na każdym etapie, niesłychany entuzjizm dzieci, młodzieży i starszych składały się w sumie na niewidzianą dotychczas manifestację pokojową.

Obserwowali to z niekłamnym zachwytem kolarze i dziennikarze z państw kapitalistycznych, gdzie wroga propaganda w zupełnie innym świetle przedstawiała nasze pokojowe wysiłki.

Uczestnicy wyścigu z Włoch, Francji, Finlandii, Anglii i Danii przeniosą do swych narodów wielką prawdę, że kraje demokracji ludowej wychowują ludzi zdrowych i radosnych i że tworząc budownictwo pokojowe przyczyniają się do utrwalenia pokoju na całym świecie.

ALEKSANDER SKOTNICKI



Kolarze na trasie tegorocznego Wyścigu Pokoju.

bowiem na tej trasie rycerska walka kolarzy państw demokracji ludowej i przedstawicieli sportu robotniczego państw kapitalistycznych, której głównym akcentem jest wkład uczestników i milionów widzów będących na trasie w ich szlachetną rywalizację sportową, w walkę o pokój.

Jakże bardzo charakterystyczne są daty rozpoczęcia i zakończenia wyścigu. Kolarze startują każdorazowo w dniu święta 1 maja, w dniu kiedy masy pracujące całego świata robią swój

ka 12 zespołów. W klasyfikacji drużynowej zwycięsko wyszła ekipa Czechosłowacji mająca w swym gronie wybitnych kolarzy: Rouzickę i Veselego. Obok wysokich walorów wspomnianych zawodników (szczególnie na finiszu), o wygranej drużyny CSR zadecydowała kolektywna jazda całego zespołu oraz ich doskonała taktyka.

Rewelacyjnie wypadli drużyny NRD i Bułgarii, których początkowo nie doceniano. Meister (NRD) i Dimov (Bułgaria)

W kalejdoskopie sportowym

W dniach 18 — 20 maja br. rozegrany zostanie w ramach rozgrywek o puchar Davisa mecz tenisowy pomiędzy reprezentacjami Szwajcarii i Polski. W I rundzie rozgrywek Szwajcaria pokonała Luksemburg 5:0. Drużyna polska przed wyjazdem do Szwajcarii została przegraną przez znanych tenisistów węgierskich z Asbóthem na czelę. Tylko Skonecki wykazał wysoką klasę. Mistrz Polski ma szansę zdobyć na przeciwnikach cenne dwa punkty. Nadal otwarta jest kwestia drugiego reprezentanta w grze pojedynczej i partnera dla Skotnickiego do gry podwójnej.

Miłośników piłkarstwa polskiego oczekują w najbliższych dniach nie lada emocje. W dniu 27 maja br. „jedynastka” reprezentacyjna spotka się z nieznanymi Węgrami, a tegoż dnia Polska B zmierzy się z Węgrami B. Mecz pierwszych drużyn odbędzie się na Węgrzech, a drugich w Polsce (w Warszawie). Zawody te mają szczególne znaczenie, gdyż staną się wykładnikiem poziomu naszego piłkarstwa. Należy stwierdzić, że Węgrzy będą nie wątpliwie podobnie jak w ubiegłych latach surowymi egzaminatorami. Wyda się, że tym razem porażki będą mniejsze (trudno mówić o zwycięstwie z zespołem, który mistrza olimpijskiego Szwecji wygrał 5:0), co potwierdzą naszą dobrą opinię jaką uzyskaliśmy po trzech kolejnych zwycięstwach nad drużynami NRD. Prawdopodobnie tak pierwsza jak i druga re-

prezentacja oparta będzie na tych zawodnikach, którzy tak chwalębnie bronił naszych barw w Berlinie, Lipsku i Dreźnie.

Z okazji święta 1 maja Główny Komitet Kultury Fizycznej nadał szereg dyplomów zasłużonym działaczom, trenerom oraz sportowcom i udzielił im specjalne nagrody. Nadano również wielu zawodnikom tytuły mistrzów sportu. Wszystkie te odznaczenia świadczą o głębokiej trosce Partii i Rządu o racjonalny rozwój naszej kultury fizycznej i docenianiu wysiłków aktywistów sportowych. Staną się one niewątpliwie czynnikiem mobilizującym szerokie rzesze sportowców do jeszcze większego wysiłku i do powołania w codziennym życiu z nauką i pracą.

Lekkoatletów Wybrzeża oczekuje w tym sezonie szereg interesujących imprez, a wreszcie prawie na zakończenie najbardziej zaszczytny start — udział w letniej Spartakiadzie. Nie więc dziwnego, że opinia publiczna z takim zainteresowaniem oczekuje startu naszych zawodników. Pierwszym z tego rodzaju sprawdzianem służy „próbnego galopu” w skali ogólnopolskiej, był bieg sztafet 4x400 z udziałem reprezentacji zrzeszeń zorganizowanych w stolicy na zakończenie Wyścigu Pokoju. Wygrała drużyna Budowlanych w czasie 3:28, w której to biegło 3 gdańszczan (Mach I, Mach II, Rabenda) i jeden białostoczanin (Tarasiewicz).

CO WARTO PRZECZYTAĆ

Dział Książek i Broszur Wydawnictw Morskich ma w tej chwili w opracowaniu szereg podręczników dla szkół morskich i wydawnictw naukowo-popularnych.

W najbliższych dniach ukażą się trzy broszury. Pierwsza z nich pt.: „Obniżenie kosztów eksploatacji statków”, jest pracą zbiorową pod red. M. Kochańczyka — zapoznającą załogi statków z pewnymi zagadnieniami eksploatacyjnymi, opierającą się na konkretnych przykładach. Broszura wskazuje kierunki i drogi, jakimi marynarze mogą się przyczynić do obniżenia kosztów eksploatacyjnych.

Druga pt. „Z kabiny dźwigowej”, — to broszura przedstawiająca życie i pomysły racjonalizatorskie przodownika pracy, gdyńskiego portu węglowego Stanisława Blochowiaka. Jego wynalazki np. „Łyżka trymerska” oraz pomysł automatycznego zestawiania wagonów — ułatwiły znaczenie pracę przy ładowaniu węgla w porcie, przyczyniły się do zwiększenia bezpieczeństwa i higieny pracy i dały państwu poważne oszczędności.

Trzecia: „Pod urokiem maszyn”, — zapoznaje czytelnika z życiem i pracą jednego z czołowych racjonalizatorów portowych Romana Obidzińskiego. Urodzony i wychowany w ciężkich warunkach przedwojennych rządów

sanacyjnych autor dopiero w Polsce Ludowej mógł rozwinąć swoje zdolności i zdobyć nieosiągalne dawniej kwalifikacje. Uspokojenie Obidzińskiego przyniosło dotąd państwu milionowe oszczędności. Broszura zawiera szereg rysunków technicznych usprawnień.

W dziale podręczników ukażą się w najbliższym czasie następujące książki:

„Astronomia żeglarska”, Antóniego Ledóchowskiego. Podręcznik dla szkół morskich i praktyków. Praca ujęta w formie dostępnej, a liczne ilustracje w tekście dadzą możliwość każdemu czytelnikowi zaznajomić się z astronomią żeglarską. „Sygnalizacja morską”, kpt. ż. w. Stefana Gorazdowskiego jest praktycznym podręcznikiem obejmującym ważny dział praktyki morskiej, jaką jest umiejętność porozumiewania się na odległość przy pomocy flag, chorągiewek, semaforu, lub znaków Morse’a, nadawanych światłem lub dźwiękiem. Podręcznik, opracowany bardzo przystępnie, zawiera liczne wskazówki praktyczne, podaje wiele wyczerpujących przykładów i szereg ćwiczeń. Korzystać z niego mogą nie tylko uczniowie szkolnictwa morskiego, ale również samoucy i młodzież przygotowująca się do zawodów morskich, szkolona przez Ligę Morską.



Rozwija się sport wśród marynarzy

Marynarze naszej floty, rozumiejąc rolę i znaczenie sportu, nie zaprzestają treningu nawet na morzu. Na wielu statkach członkowie załóg zorganizowali samodzielne sekcje pięściarskie, ping-pongowe, koszykówkę i inne.

W boksie wybija się na czoło sekcja na m/s „Generał Walter” oraz na m/s „Batory”. W siatków-

ce przodują marynarze s/s „Pumłaski” i s/s „Kiliński”. Załogi tych statków rozgrywają w obcych portach spotkania z kolegami z innych statków i urządzają pokazy bokserskie na statkach dla pasażerów.

Coraz więcej załóg otrzymuje sprzęt sportowy.

Uczmy się jak określać podstawowe wymiary statków

Wymiary statków podawane są przez konstruktorów w skali liniowej, (długość, szerokość, wysokość od stępki do pokładu, zanurzenie) ustalone w metrach lub stopach angielskich i w tonach.

Dla określenia tonażu używane są skróty jak BRT lub DWI. Chociaż we wszystkich wypadkach używany jest termin techniczny tona należy rozróżniać tony objętościowe lub pojemnościowe i wagowe.

Tony rejestrowe brutto (BRT) (często spotyka się też ze skrótem GRT) jest określeniem całkowitej pojemności statku, to jest wszystkich pomieszczeń łącznie z nadbudówkami. Jedna tona rejestrowa równa się 100 stopom sześciennym (2,83 m³).

Tony rejestrowe netto (NRT) wyrażają pojemność użytkową statku, to jest pomieszczeń, które służą do przewożenia ładunku.

Nośność ładunkowa DWT (ton dead weight) określona jest w tonach wagowych metrycznych lub angielskich. Jest to maksymalna waga zabieranego do ładowania statku towaru i zapasu paliwa.

Waga konstrukcyjna statku wyrażona w tonach odpowiada wadze jednostki kompletnie wyposażonej gotowej do pływania z pełną normalną zapasem paliwa i wody kotłowej.

Bardzo często, szczególnie w opisach okrętów wojennych spotykamy się z wyrazem wyporność. Jest to w myśl znanego powszechnie prawa Archimidesa waga masy wodnej wypartej przez kadłub ściśle mówiąc jest to objętość podwodnej części statku wyrażona w tonach wagowych, a w przybliżeniu w metrach sześciennych.

Wyporność waszyngtońska określa w myśl konwencji waszyngtońskiej z 1925 r. wagę okrętu wojennego z całkowitym wyposażeniem i uzbrojeniem lecz bez paliwa i wody kotłowej.

Tonaż całkowity flot handlowych różnych państw podawany jest w statystykach w BRT, dla określenia wielkości statków towarowych często jednak używana jest ich zdolność przewozowa w DWT.