DNIA 16 CZERWCA ZJAZD KORESPONDENTÓW „STERU"

Ster

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 9
1 czerwca 1951 r.

Cena 30 gr

Załogi wszystkich statków PMH niezależnie od miejsca postoju wzięły udział w Narodowym Plebiscycie Pokoju. Na zdjęciu uroczystość plebiscytowa na s/s Puck

Mobilizujemy wszystkie siły dla wykonania drugiego roku Planu 6-letniego w gospodarce morskiej

Pierwsze cztery miesiące drugiego roku sześciolatki przyniosły dalsze sukcesy w rozwoju gospodarki morskiej, zdobyte ofiarną pracą marynarzy, rybaków, robotników portowych, pracowników technicznych i administracyjnych.

W poważnym stopniu wzrosła operatywność naszej floty, wzrosły usługi, które Polska Marynarka Handlowa daje krajom demokracji ludowej. Plan za I kwartał br. został we flocie wykonany w 103 procentach, przy czym plan wpływów finansowych wynosi 106,8 procent. Jednocześnie rok bieżący we flocie zaznaczył się bardzo poważnym wzrostem ilości jednostek i tonażu.

Również jak wynika z analizy, rybołówstwo morskie uzyskało w I kwartale bardzo poważne osiągnięcia produkcyjne. „Dalmor" wykonał swój plan kwartalny w 118,9 procentach, „Arka" w 106 proc., „Spółdzielczość" w 138,2 proc. i rybacy indywidualni w 114 procentach.

Robotnicy portowi wykonali plan przeładunków za I kwartał br. w 110 procentach, z czego na rejon Gdańska przypada 102,3 procent, na rejon Gdyni 117,8 procent.

Trzeba przy tym dodać, że plany produkcyjne w pierwszych czterech miesiącach drugiego roku Planu 6-letniego są znacznie, bo o kilkadziesiąt procent wyższe niż za taki sam okres roku ubiegłego.

OSIĄGNIĘCIA NA ODCINKU MORSKIM SĄ DOWODEM PATRIOTYZMU I MIŁOŚCI PRACOWNIKÓW MORZA DO POLSKI LUDOWEJ

Te osiągnięcia, wzmacniające i rozwijające naszą gospodarkę morską stanowią najlepszy sprawdzian słuszności naszej linii politycznej. Wyrosły one z głębokiego patriotyzmu pracowników morza, z miłości do ludowej ojczyzny, z woli rozwijania pokojowego budownictwa. Są wynikiem szybkiego dojrzewania politycznego mas pracujących, głębokiego zaufania do słusznej linii Partii — kierowniczki mas pracujących i całego narodu, są dowodem tworzenia się, cementowania na platformie walki o produkcję narodu socjalistycznego.

Wyrazem głębokiego patriotyzmu pracowników morza jest z dnia na dzień rosnąca liczba przodujących zakładów pracy, przodujących działów i brygad, rosnąca ilość przodowników pracy we flocie, w rybołówstwie, w portach i innych zakładach produkcyjnych i usługowych naszej gospodarki morskiej.

PRZODUJĄCE ZESPOŁY PRACOWNIKÓW MORZA

Spośród setek przodujących zespołów i pracowników, w pracy w portach i na morzu można wymienić załogę m/s „Waryński", która wykonała plan operatywny I kwartału w 120 proc. w przewiezionym tonażu, 179 proc. w tonomilach i 183 proc. we wpływach. Poza tym m/s „Waryński" w czynie 1-majowym zrobił dodatkowy rejs na trasie Buenos Aires — Rosario-Santos, oraz wyróżnił się w socjalistycznej opiece nad maszynami i sprzętem. II mechanik z m/s „Gen. Bem" Wiesław Wieczorek zasłużony przodownik pracy w PMH i w I kwartale br. nie utracił pierwszego miejsca. Niezależnie od normalnej pracy w czasie rejsu do Chin Ludowych wyremontował chłodnię, co pozwoliło na oszczędność 10 dni postoju w obcym porcie. On również był inicjatorem wprowadzenia na statku socjalistycznej opieki nad maszynami i mechanizmami.

Również wielokrotny przodownik Franciszek Łożyński, bosman m/s „Piast", przoduje za.odze. August Sołtysek z s/s „Wisła", który wyróżnił się jako jedyny na tym statku palacz — mistrz oszczędności paliwa, Anatoliusz Sykut z m/s „Gen. Walter", czy Bernard Gierszewski z s/s „Kutno" i wielu innych marynarzy pokładowych, czy maszynowych, oficerów pokładowych i mechaników — to nowi socjalistyczni marynarze, którym nasza flota zawdzięcza swoje wielkie sukcesy.

W rybołówstwie wyróżniają się w roku bieżącym załogi kutrów takich jak: „Arka 150" z szyprem Hubertem Konkolem, „Arka 5" z wielokrotnym przodownikiem szyprem Augustynem Kreftem, „Arka 113" z załogą młodzieżową prowadzoną przez Rudolfa Marka.

Wiele kutrów „Arki", „Jedności Rybackiej" i prywatnych rybaków wykonało operatywny plan połowów. W Jastarni takich kutrów było 6, we Władysławowie również 6. Załoga kutra, szypra Sołończyka wykonała nie tylko plan operatywny za 4 miesiące, ale 67 procent planu państwowego całorocznego. Szyper Klemens Kohnke z załogą na kutrze „Jas 10" wykonał roczny plan państwowy w 100 procentach, również załoga kutra „Jas 90" z szyprem Antonim Budziszem wykonała plan roczny i kilka innych załóg mają wyniki podobne, a załoga kutra „Jas 94" z szyprem Leonem Rottą wykonała w cztery miesiące 120 procent planu rocznego, dając przykład innym statkom jak należy wykonywać zadania zlecone przez państwo.

W rybołówstwie dalekomorskim na czoło załóg wybijają się rybacy m/t „Urania" z szyprem Władysławem Bryndzą, sternikiem Jakubowskim i pierwszym mechanikiem Bartnikiem, statek ten wykonał 300 procent planu kwartalnego i utrzymał się w eksploatacji, dzięki opiece załogi nad maszynami i sprzętem. Również załoga s/t „Jupiter" z szyprem Pawłem Gicem i I mechanikiem Bąkiem ma bardzo poważne osiągnięcia produkcyjne, a poza tym prowadzi prace doświadczalne nad metodami połowów i sieciami.

W portach wyróżniło się wiele brygad. I tak np. brygada nr 3 z I odcinka z przodującymi robotnikami Leonem Mielnickim i Kazimierzem Jałmusem, Leonem Paczoską, Stefanem Gaikiem i innymi, biją rekordy załadunkowe, a wyniki ich pracy są wyższe niż w jakimkolwiek porcie europejskim. Brygada nr 20 z przodownikiem Łuczyńskim wyrabia 163,7 procent normy. Na odcinku III zespół ze zmiany Żalikowskiego z przodującym trymerem Józefem Lisewskim wyrobił 189 procent normy. Bolesław Stefański dźwigowy wykonuje 167 procent normy, Józef Miszewski jego kolega 178 procent normy. Nowaczek Marek malarz z Warsztatów Portowych osiągnął średni wynik 171,9 procent normy, betoniarz Witek Władysław wykonuje średnio 151,9 procent normy. Załogi „Tytana" i „Pilota IV" uzyskały przodujące miejsca.

Ci i setki innych przodowników i tysiące robotników, marynarzy, rybaków — oto ludzie, którzy wykonali zlecone przez państwo zadania produkcyjne, to budowniczowie naszej gospodarki morskiej — budowniczowie socjalistycznej Polski.

SOCJALISTYCZNA ORGANIZACJA PRACY MOTOREM OSIĄGNIĘĆ

W I kwartale nastąpiło jednocześnie dalsze pogłębienie prac nad stworzeniem prawidłowej organizacji w poszczególnych działach gospodarki morskiej. W portach reorganizacja objęła poszczególne odcinki. Wprowadzono rozrachunek gospodarczy dla rejonów, co w dużym stopniu wpłynęło na potanienie usług i umożliwiło dalsze przesunięcie wielu pracowników do innych działów produkcji.

Powołano Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej z podległymi mu przedsiębiorstwami. Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni i dwa przedsiębiorstwa Żeglugi Przybrzeżnej. Reorganizacja ta ma bardzo poważne znaczenie dla rozwoju naszej żeglugi. Flota nasza może obecnie rozwijać się niezależnie od koniunktury i dyktanda imperialistów, staje się potężnym instrumentem pokojowego budownictwa naszej ojczyzny — instrumentem walki o pokój.

Drugim wielkim osiągnięciem jest powołanie do życia „Polfrachtu" i skupienie w rękach tego przedsiębiorstwa masy towarowej oraz reorganizacja maklerki.

Również w roku bieżącym powstał Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego z podległymi kombinatami rybnymi w Gdyni, Kołobrzegu i Świnoujściu, co w znacznej mierze ułatwia prawidłową eksploatację posiadanego taboru rybackiego.

Sukcesy organizacyjne i gospodarcze I kwartału br. są jak widzimy olbrzymie.

BŁĘDY I NIEDOCIĄGNIĘCIA

Nie mogą one jednak zasłaniać błędów i niedociągnięć jakie popełniono w tym okresie w poszczególnych gałęziach gospodarki morskiej.

A oto one:

W portach wykonanie planów operatywnych nie przebiegało prawidłowo. W niektórych grupach towarów notujemy poważne przekroczenia, a w innych jak np. w drobnicy w porcie Gdynia wykonano zaledwie 74,5 procent, w Gdańsku 58,6 procent. Plan kwietniowy rejonu Gdynia został wykonany w 85,5 procentach.

Wykonanie planu PMH w tonomilach nie osiągnęło również 100 procent.

W rybołówstwie „Barka" nie wykonała planu, w „Dalmorze", „Arce", „Jedności Rybackiej" są również załogi, które planu kwartalnego nie wykonały. Kutry takie jak „Arka 11" z szyprem Filipem Budziszem, „Arka 3" z Pawłem Kohnke, Juliusz Kohnke z „Hel 22", załoga kutra „Hel 60", Brunon Barlasz, Edward Kohnke i wiele innych załóg, planu nie wykonały, nie walczyły o jego wykonanie, nie korzystały z dni bezsztormowych. Poważna ilość statków rybaków indywidualnych również nie wyłowiła zaplanowanej ilości ryb.

Niepokojący jest objaw niewykonania planu przez rybołówstwo morskie w kwietniu br., w którym wyniki połowów były bardzo nierówne. Np. w rejonie gdańskim plan wykonano zaledwie w 73,1 procentach — mimo, że niektóre kutry „Arki", „Jedności Rybackiej" i rybaków indywidualnych wykonały ponad 100 procent planu operatywnego.

Świadczy to o tym, że plany połowowe kutrów były realne i przy dobrej organizacji pracy i pełnej mobilizacji załóg kutrowych można było nawet z powodzeniem ogólny plan operatywny przekroczyć.

Świadczy to o braku należytej organizacji pracy połowów zespołowych, żywiołowości i bezplanowości w połowach, braku powiązania z obsługą informacyjną rybaków.

Gdzie należy szukać przyczyn tego stanu rzeczy? Jednym z nich było osłabienie tempa pracy w związku z reorganizacją poszczególnych działów gospodarki morskiej. Administracja i organizacje związkowe nie przejawiły dostatecznej czujności i troski o prawidłowe zabezpieczenie wykonania zadań produkcyjnych, poświęcając całą uwagę sprawom reorganizacji. Demobilizacja ta, występująca szczególnie ostro w aparacie lądowym PMH i rybołówstwa, wpłynęła w wysokim stopniu na pogłębienie chaosu, jaki wytworzył się w początkowym stadium reorganizacji, co z kolei mocno poderwało pracę słabszych zespołów produkcyjnych. Jednocześnie trzeba otwarcie powiedzieć, że praca polityczna w tym okresie była za mała. Szereg organizacji partyjnych zakładów objętych reorganizacją, dało się wciągnąć do bieżących prac, które powinna wykonywać administracja i rady zakładowe i nie kontrolowały systematycznie wykonawstwa planów, osłabiły pracę polityczną — nie mobilizowały dostatecznie załóg do zwiększenia wysiłków w toku reorganizacji.

W rezultacie powstały szczeliny, przez które przeciekały procenty planu, podrażając jednocześnie koszty produkcji. Usunięcie powstałych braków i zapobieżenie na przyszłość ich powstawaniu wymaga od wszystkich pracowników gospodarki morskiej od marynarzy i rybaków, od robotników, pracowników technicznych i administracyjnych wytężonej pracy.

WARUNKI POMYŚLNEGO WYKONANIA PLANU II KWART.

Rozplanowanie zadań, zapoznanie całej załogi z planem przedsiębiorstwa, plany operatywne dla każdego zespołu i człowieka, to pierwszy warunek wykonania planu II kwartału.

Przełamanie wstecznych teorii w rybołówstwie, zorganizowanie stałych połowów zwiadowczych i lepsze powiązanie wyników ich obserwacji z pracą całej flotylli rybackiej, reorganizacja systemu połowów na połowy zespołowe, przeszkolenie szyprów i aparatu technicznego oraz lepsze przygotowanie baz remontowych do wykonania zadań i dalej, troska o rozwój nowych metod pracy w przeładunkach, w rybołówstwie i we flocie, rozwijanie socjalistycznej opieki nad mechanizmami, maszynami i urządzeniami, zapoznawanie zespołów roboczych z doświadczeniami radzieckimi, ze społowe i indywidualne współzawodnictwo na bazie konkretnych zobowiązań — to drugi warunek wykonania planu.

Praca polityczna, uświadamiająca i stałe systematyczne szkolenie ideologiczne i zawodowe musi nieodłącznie towarzyszyć codziennej pracy administracji, rad zakładowych i organizacji partyjnych.

Czujność wobec każdego wypadku zagrożenia planu, kontrola planu przeprowadzana stale, systematycznie i natychmiastowe reagowanie na głosy załogi, pomoc załogom w usuwaniu codziennych trudności w pracy — to jedna ze stałych funkcji egzekutyw Komitetów Zakładowych, Podstawowych Organizacji Partyjnych, grup partyjnych i agitatorów.

* * *

Jak najściślejsze powiązanie zadań produkcyjnych z ich politycznym znaczeniem, z walką o budowę socjalizmu, z walką o pokój, wychowywanie zespołów w duchu głębokiego patriotyzmu umiłowania ludowej ojczyzny, a zarazem budzenie głębokiej miłości do idei międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, miłości i przywiązania do ostoi pokoju i demokracji do naszego sojusznika — Związku Radzieckiego to zadania jakie muszą wykonać organizacje partyjne naszych przedsiębiorstw morskich w toku walki o wykonanie zadań planu na rok bieżący.

Reforma dodatku zagranicznego dla marynarzy PMH

Dokonywujące się w naszym kraju przeobrażenia na odcinku politycznym, gospodarczym, społecznym i kulturalnym pociągają za sobą konieczność dostrojenia do tego rozwoju wszystkich odcinków naszego życia.

Na odcinku przemysłu, handlu i komunikacji wprowadzono szereg poważnych reform w kierunku dostosowania lepszej płacy do warunków i wyników pracy. Natomiast we flocie PMH, reformy tego rodzaju dotychczas nie przeprowadzono, jakkolwiek w strukturze floty zaszły kolosalne zmiany; zwiększył się tonaż floty, rozszerzono linie na Połudn. Amerykę i Daleki Wschód, a na odcinku socjalnym wprowadzono stałość i ciągłość zatrudnienia, rozszerzono zasięg wczasów, bezpłatnej opieki lekarskiej, dentystycznej itp.

Mimo tych zmian w warunkach pracy załóg, system wynagrodzeń był nadal sztywny, nie ulegał zmianom, co pociągało za sobą niezadowolenie wśród załóg pływających, zwłaszcza na statkach dalekorejsowych. Dlatego, reforma na odcinku płac stała się koniecznością.

Dotychczasowy system wypłaty dodatku zagranicznego nie uwzględniał ciężkich warunków pracy marynarzy na dalekich rejsach, w dłuższym oderwaniu od kraju i od rodziny. W konsekwencji — marynarze pracujący w warunkach trudniejszych otrzymywali to samo, co marynarze pływający na krótkich rejsach. System taki był sprzeczny z socjalistyczną zasadą — równej płacy za **równą** pracę.

Marynarze na zebraniach załogowych wielokrotnie zwracali uwagę na ten stan rzeczy, domagając się od związku zawodowego interwencji w sprawie sprawiedliwego uregulowania dodatku zagranicznego.

Wobec słusznych odgłosów większości załóg naszych statków, związek zwrócił się do CZ PMH i Ministerstwa Żeglugi z wnioskiem o zrewidowanie dotychczasowego systemu wypłaty dodatku zagranicznego.

Po głębokim przeanalizowaniu zagadnienia Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi i CZ PMH — podpisały dodatkowy protokół do obowiązującej Umowy Zbiorowej PMH, w myśl którego — dodatek zagraniczny będzie od dnia 1 maja 1951 roku zróżniczkowany w zależności od linii, na której marynarz pływa.

Dodatek dewizowy podzielony został na pięć kategorii:

Do kat. A — zostały zaliczone linie sięgające poza Ocean Indyjski;

do kat. B została zaliczona linia indyjska;

do kat. C — została zaliczona linia połudn. amerykańska;

do kat. D — zostały zaliczone linie: lewatyńska, śródziemnomorska, półn. amerykańska i Morze Czarne;

do kat. E — zostały zaliczone pozostałe linie europejskie.

Wypłata dodatku — będzie uzależniona od ilości dni pobytu statku w morzu poza portem krajowym. Dzień przyjścia statku z podróży zagranicznej do portu krajowego będzie zakończeniem obliczenia należności dodatku zagranicznego, a dzień wyjścia statku z portu krajowego w podróż — zapoczątkowaniem obliczenia tego dodatku.

Wypłata dodatku w portach zagranicznych będzie dokonywana w walucie kraju, w którym statek będzie przebywał.

W wypadku zejścia pracownika ze statku w porcie krajowym — zarobiony przez niego dodatek zagraniczny będzie wypłacany w formie bonów towarowych do zrealizowania ich w „Baltonie", względnie też w złotych polskich według obowiązującego kursu Narodowego Banku Polskiego.

Dokonaną w ten sposób reformę należy powitać z pełnym uznaniem, bowiem załoga pływająca na dalekich rejsach otrzyma słuszne wyrównanie za swoją stosunkowo cięższą pracę zdala od rodziny i kraju. Zilustrujmy to na przykładzie: Na linii kategorii A — st. marynarz otrzymywał do tej pory dodatek zagraniczny w wysokości 32 dol. miesięcznie, a obecnie, po reformie dodatku otrzyma w równowartości 42,56 dol., natomiast st. oficer, który otrzymywał dotychczas 48 dolarów — otrzyma w równowartości 64 dol.

Już z tego jednego przykładu wyraźnie widać że reforma jest poważną zdobyczą marynarzy, likwiduje bowiem dotychczasowy, niesprawiedliwy podział dodatku zagranicznego wśród załóg pływających. Posunięcie to jest dalszym dowodem troski naszego Państwa Ludowego o dostosowanie wysokości płacy do warunków pracy marynarzy.

Reforma ta następuje w tym samym czasie, kiedy wśród marynarzy w krajach kapitalistycznych wzrasta bezrobocie, a setki tysięcy ludzi pracy, walczy o poprawę bytu i warunków socjalnych, o lepszy i sprawiedliwy ustrój i kiedy walka ta jest bezlitośnie dławiona przez imperialistów anglo-amerykańskich i ich sługusów.

Niewątpliwie reforma na odcinku dodatku zagranicznego wpłynie mobilizująco na marynarzy naszej floty i stworzy zachętę do brania udziału w znacznie trudniejszych, ale też i od teraz popłatniejszych dalekich rejsach.

Narody ujmują w ręce sprawę pokoju

Plebiscyt pokoju ogarnął cały świat. Narody ujmują w swe ręce sprawę zachowania pokoju. Do 15 maja złożyło swoje podpisy pod Apelem ponad ćwierć miliarda ludzi. Idea pokoju, ogarniająca ludzkość stała się potężną siłą materialną.

Strachem przejmuje ta siła garstkę imperialistów. Na słowo — pokój wpadają w szał osaczonego zwierza.

To strach przed pokojem podyktował sądowi doraźnemu w Atenach wydanie wyroku śmierci na bojownikach pokoju Petela Tsangarskiego, oskarżonego o rozpowszechnianie Apelu Sztokholmskiego i zbieranie pod nim podpisów.

W Brazylii na rozkaz Trumana policja zakazała działalności Krajowemu Ruchowi Obrońców Pokoju, a w Hiszpanii na okrzyk „niech żyje pokój" zbiry Franco otworzyły ogień karabinów na tłum strajkujących robotników.

Reakcyjne pismo francuskie „Les Echos" wydrukowało artykuł pod znamiennym tytułem: „Pogłoski o pokoju". Amerykańska gazeta „New York Herald Tribune" pisała: „Zmora pokoju prześladuje odpowiedzialne koła USA". W „Wall Street Magazine" znajdujemy takie zdanie: „— Jeżeli dojdzie do jakiegoś pokojowego porozumienia — to odbije się to na zyskach przedsiębiorców"...

A zyski tych „przedsiębiorców" są nie małe. Czysty zysk jednego tylko koncernu General Electric Co., produkującego broń dla rządu USA wyniósł za rok 1950 przeszło 173 miliony 423 tysiące dolarów.

Na niebezpiecznie niskim poziomie

W pogoni za nowymi zyskami miliarderzy amerykańscy przeznaczają ogromne sumy na zbrojenia i zmuszają do tego również swoich satelitów. Olbrzymim ciężarem kładą się te wydatki zbrojeniowe na barki mas pracujących. Potwierdza to ogłoszone niedawno w Waszyngtonie sprawozdanie administracji planu Marshalla o wynikach realizacji tego planu w ostatnim kwartale 1950 roku.

Sprawozdanie przyznaje, że wyścig zbrojeń w zmarshalizowanych krajach Europy wywiera **skrajnie niepomyślny wpływ** na ekonomikę tych krajów i grozi **dalszym obniżeniem stopy życiowej** narodów Europy zachodniej.

Sprawozdanie to dalej przyznaje, że stopa życiowa w tych krajach utrzymuje się **„na niebezpiecznie niskim poziomie"**.

Pomimo to, jak oświadczył przewodniczący Komisji Spraw Zagranicznych USA Connally, główny cel planu Marshalla będzie odtąd polegał na udzielaniu poparcia produkcji wojennej.

Oto jakie perspektywy otwierają przed narodami Europy zachodniej amerykańscy imperialiści.

Jak podaje „Tribune des Nations" amerykański gauleiter w Niemczech zachodnich Mac Cloy zażądał od Adenauera przystosowania całego życia gospodarczego Trizonii celom remilitaryzacji oraz zakazu eksportu towarów do Niemieckiej Republiki Demokratycznej i krajów demokracji ludowej.

Pod amerykańskie dyktando

Do łańcucha amerykańskich prowokacji, mających na celu zwiększenie napięcia sytuacji międzynarodowej, doszła nowa prowokacja. Amerykańscy agresorzy przeforsowali przy pomocy swej maszyny do głosowania w ONZ bezprawną rezolucję o zakazie wywozu towarów do Chin Ludowych. Gwałcąc kartę ONZ, wbrew jej postanowieniom, zastrzegającym wyłącznie Radzie Bezpieczeństwa decyzję w podobnych sprawach, amerykańscy imperialiści weszli na drogę rozszerzenia agresji na Chiny Ludowe i cały kontynent azjatycki.

Znamienne jest, że za rezolucją amerykańską o gospodarczej blokadzie Chin nie głosowali przedstawiciele krajów azjatyckich: Indii, Pakistanu, Afganistanu, Burmy i Indonezji. Świadczy to o tym, że narody Azji są przeciwko amerykańskiej polityce agresji, są przeciwko „opiece", którą chce im narzucić imperializm amerykański. Narody Azji chcą same decydować o swoich losach. I nie tylko narody Azji. Wszystkie narody chcą pokoju i przyjaźni między narodami.

Przyjaźń bez wiz

Prawda nie potrzebuje wiz — mówiono, gdy rząd angielski zakazał odbycia II Światowego Kongresu Pokoju w Sheffield. Przyjaźń nie potrzebuje wiz — mówią narody w odpowiedzi na szykany reakcyjnych władz, nie dopuszczających postępowych działaczy do swych krajów.

Reakcyjny rząd francuski odmówił niedawno wiz wjazdowych dla delegacji polskiej, mającej się udać do Francji na rozpoczęcie Miesiąca Przyjaźni Francusko-Polskiej. Reakcja francuska od dawna pragnie poróżnić nasze narody. Rzeczywistość bije jednak reakcję i na tej pozycji.

Wyrazem tego jest list robotników budowlanych Francji do budowniczych Warszawy i Nowej Huty, który kończy się słowami: „Niech żyje nierozerwalna przyjaźń francusko - polska!.. Tak odpowiada lud Francji na prowokacje francuskich sługusów amerykańskiego imperializmu.

Pięknym wyrazem przyjaźni między narodami i walki o pokój była manifestacja włosko-francuska na granicy Francji i Włoch. Manifestacja, w której wzięli udział robotnicy portów Genui i Marsylii odbyła się pod hasłem „Morze Śródziemne — morze pokoju".

Do manifestacji przyjaźni i pokoju wzywają uchwały Międzynarodowej Konferencji walki o pokojowe rozwiązanie problemu niemieckiego. Uchwały konferencji, która odbyła się w połowie maja w Paryżu wzywają do zorganizowania „u granic Niemiec wielkich zebrań z udziałem Niemców i przedstawicieli narodów z nimi sąsiadujących — w celu wspólnego zamanifestowania woli pokoju"

Przeciw polityce remilitaryzacji

Innego zdania są przywódcy prawicowych socjalistów. Schumacher, przywódca niemieckiej prawicy socjalistycznej oświadczył: dywizje amerykańskie można przygotowywać nie tylko w Texasie i w Kansas, ale i w Niemczech zachodnich.

Amerykański pan niemieckiego sługi nie daje się długo namawiać. Jak podaje „Der Abend" jeszcze w tym roku powstanie w Niemczech Zachodnich 12 zmotoryzowanych dywizji piechoty. Na czele nowego Wehrmachtu amerykanie postawią osławionego Guderiana.

Przeciw tej polityce remilitaryzacji przeciwstawiają się masy ludowe Niemiec. W Niemczech zachodnich wbrew zakazowi Adenauera trwa referendum ludowe przeciwko remilitaryzacji. Masy ludowe zdają sobie sprawę z tego, że „przeprowadzenie referendum ludowego stało się jednym z naczelnych zadań, gdyż — jak powiedział wicepremier NRD Ulbricht — podżegacze wojenni przekształcają Niemcy Zachodnie w bazę wojenną, w źródło mięsa armatniego i w kuźnię broni".

Oto dlaczego przedstawiciele trzech mocarstw zachodnich nie chcą dopuścić do tego, by na porządku dziennym konferencji ministrów spraw zagranicznych ZSRR, USA, Anglii i Francji postawiona była sprawa demilitaryzacji Niemiec Zachodnich, jak w ogóle sprawa redukcji zbrojeń.

Przedstawiciele mocarstw zachodnich szukają wciąż nowych pretekstów by utrudnić porozumienie.

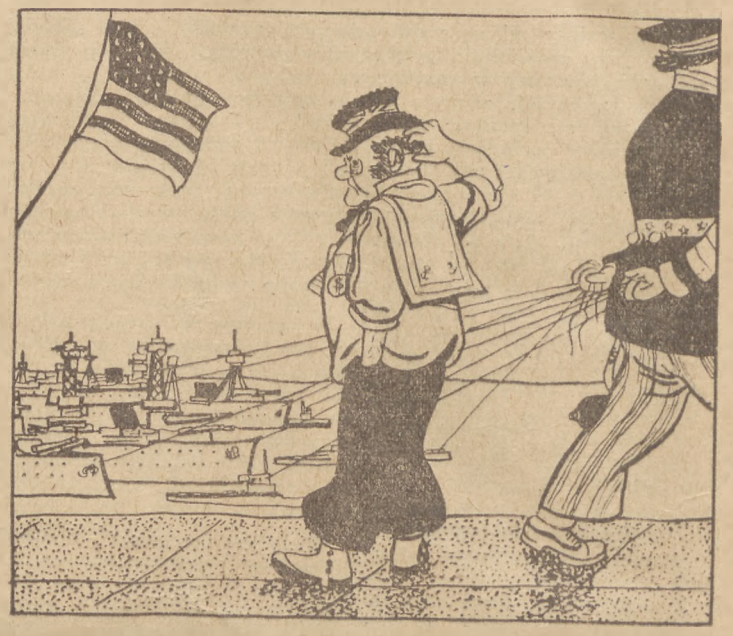
Krok za krokiem demaskuje przedstawiciel ZSRR wiceminister Gromyko, obłudne manewry przedstawicieli mocarstw zachodnich. W świetle konferencji wiceministrów spraw zagranicznych tylko ślepi i zdecydowani wrogowie ludzkości nie mogą dojrzeć konsekwentnej polityki pokojowej Związku Radzieckiego i imperialistycznej polityki amerykańskich podżegaczy, sabotujących sprawę pokoju.

W narodach coraz bardziej narasta świadomość, że od nich, a nie od garstki imperialistów zależą losy świata i pokoju. Coraz głośniej rozlega się żądanie zawarcia Paktu Pokoju między pięcioma mocarstwami.

Narody świata ujmują w swe ręce sprawę zachowania pokoju.

Marynarka Brytyjska pod kontrolą USA

WUJ SAM (DO JOHN BULLA): — Oddać końce!..



JOHN BULL (DO WUJA SAMA): — Tak jest oddać końce!...
(„Krokodyl")

wiadomości z KRAJU

Narodowy Plebiscyt Pokoju został zakończony w dniu 26 maja br.

Według danych z całego kraju, liczba podpisanych kart plebiscytowych zebranych przez Komitet Obrońców Pokoju, przekroczyła 18 milionów.

PRACA DLA POKOJU

Ostatnio odbyła się uroczystość wręczenia odznaczeń państwowych 19 zasłużonym korespondentom robotniczym i chłopskim. W rozmowie z korespondentami wicepremier Hilary Minc nakreślił perspektywy dalszego rozwoju naszych ziem zachodnich.

I tak np. na Dolnym Śląsku powstaje nowe zagłębie górnicze, zagłębie kopalń miedzi, które pokryją nasze zapotrzebowanie na ten metal. Wkrótce rozpoczną się już prace przy budowie nowej wielkiej huty miedzi.

W Blachowni, w woj. opolskim buduje się olbrzymie zakłady koksochemiczne. W Kędzierzynie rozpoczęto budowę wielkiej fabryki związków azotowych.

W Szczecinie rozbudowany zostanie port na wielką skalę, powstaną dwie wielkie stocznie, a w całym przemyśle stoczniowym przyspieszone zostaną inwestycje.

W Gorzowie, w woj. zielonogórskim buduje się wielka fabryka włókna syntetycznego.

Tych kilka przykładów świadczy o dalszym uprzemysłowieniu naszych Ziem Zachodnich, które na zawsze wróciły do macierzy.

POMOC PRZYJACIÓŁ

W rozwijaniu naszej gospodarki narodowej na Ziemiach Zachodnich i w ich uprzemysłowieniu decydującą pomoc okazuje nam Związek Radziecki, zarówno jak i w realizacji naszego Planu 6-letniego w ogóle.

Nowym przejawem tej przyjaźni i pomocy jest ostatnio zawarta umowa między Polską a Związkiem Radzieckim o zamianie pogranicznych odcinków.

W wyniku tej umowy uzyskujemy obszar o powierzchni 480 km kwadratowych w rejonie drohobyckiego obwodu Ukraińskiej SRR. Na terenie tym znajduje się znaczna liczba czynnych szybów naftowych oraz złoża gazu ziemnego — o wielkim znaczeniu dla naszej gospodarki.

ZSRR uzyskuje obszar tej samej wielkości, tj. 480 km kwadratowych rzadko zaludnionej części woj. lubelskiego, na której znajduje się niewykorzystana linia kolejowa. Obecnie ZSRR będzie mógł tę linię wykorzystać dla swojej gospodarki.

Umowa zawarta między Polską a ZSRR jest jeszcze jednym dowodem przyjaźni i współpracy dwóch narodów, współpracy mającej na celu dobro obydwu stron.

Anglo-amerykańska walka o panowanie na morzu

Zamieszczony na łamach gazety „Krasnoj Flot" artykuł S. Michajłowa poświęcony jest sprawie anglo-amerykańskiej walki o panowanie na morzu.

Autor artykułu w oparciu o liczne fakty wskazuje, jakimi sposobami imperializm amerykański pozbawia Anglię jej dawnych „sfer wpływów" i dąży do zagarnięcia jej rynków zbytu oraz źródeł surowcowych, a równocześnie do wykorzystania angielskich baz w wojnie przygotowywanej przeciwko obozowi demokracji i socjalizmu.

Walka między Anglią a USA rozwija się zarówno na Pacyfiku, jak i na Oceanie Atlantyckim, na Morzu Śródziemnym i Czerwonym oraz w Kanale Sueskim.

Ogólnie rzecz biorąc, Anglia rezygnuje ze swych pozycji na rzecz Ameryki, nie oddaje ich jednak bez walki. Tak np. w okresie budowy amerykańskiego rurociągu naftowego z Arabii Saudyjskiej do wybrzeży Morza Śródziemnego, Anglicy — mając na względzie fakt, że rurociąg ten zabezpieczy interesy handlowe USA w czterech z siedmiu krajów arabskich (Arabia Saudyjska, Irak, Syria, Liban), a jednocześnie zapewni Stanom Zjednoczonym wpływy polityczne w lidze krajów arabskich — zorganizowali wzdłuż trasy rurociągu „nieporządki", które spowodowały dłuższą przerwę w pracach budowlanych.

Ocean Spokojny stanowi jeden z najpoważniejszych terenów, na którym ścierają się interesy Anglii i USA. Nieustanna walka między imperializmem angielskim i amerykańskim toczy się na Oceanie, w rejonie Australii i Antarktydy.

Przewaga w walce o panowanie na morzu jest niewątpliwie po stronie imperializmu amerykańskiego, który wypiera Anglię z północnego Atlantyku i z Oceanu Spokojnego, który przeniknął na Morze Śródziemne, do Oceanu i Australii, rozszerzył swoje pozycje w krajach przylegających do Zatoki Perskiej i zgłasza pretensje do Antarktydy.

„Władczyni mórz" — Anglia utraciła swe dawne panowanie nad morzem. Zmuszeni są uznać ten fakt nawet sami Anglicy. Utrata panowania na morzu oznacza dla Anglii dalszy spadek jej systemu kolonialnego.

Pracownicy żeglugi wraz z całym narodem podpisali Plebiscyt Pokoju

Hasła frontu narodowego walki o pokój i Plan 6-letni znalazły swój wspaniały wyraz w dniach Plebiscytu Pokoju od 17—26 maja br. Do Narodowego Plebiscytu Pokoju naród polski przyszedł z wiarą w zwycięstwo słusznej sprawy całej ludzkości, zdecydowany oddać wszystkie swe siły dla dzieła pokoju, który gwarantuje rozkwit Polski Ludowej.

Warszawa przybrała 17 maja niezwykle uroczysty i radosny wygląd.

W południe do gmachu Rady Państwa przybyli przedstawiciele Polskiego Komitetu Obrońców Pokoju: przewodniczący komitetu prof. Dembowski, dwaj wiceprzewodniczący komitetu, literaci Kruczkowski i Nałkowska oraz dwaj przodownicy pracy. Prezydent Bierut złożył swój podpis na karcie Narodowego Plebiscytu Pokoju, po czym przekazał tę kartę przewodniczącemu PKOP prof. Dembowskiemu. Następnie podpisy swe złożyli członkowie Rady Państwa.

Premier Cyrankiewicz, wicepremierowie oraz członkowie rządu składali karty plebiscytowe wraz ze wszystkimi pracownikami kierowanych przez siebie urzędów.

Już w przeddzień Plebiscytu wszystkie miasta Wybrzeża przybrały odświętny wygląd.

Mieszkańcy Gdańska, Gdyni, Szczecina, Sopotu, Koszalina i miast i osiedli rybackich, udekorowali domy flagami narodowymi, błękitnymi transparentami i symbolami pokoju. Ulicami miast przemaszerowały z transparentami szeregi uczącej się młodzieży, zetempowcy i harcerze. We wszystkich miastach Wybrzeża w manifestacjach pokojowych uczestniczyły wielotysięczne rzesze robotników marynarzy i rybaków. Również manifestacyjny przebieg miało **składanie podpisów pod Apelem Pokoju we wszystkich zakładach pracy Wybrzeża, portach i na statkach PMH.**

Załogi naszych statków pływających w morzu nadesłały specjalne telegramy, w których wyraziły uczucia solidarności z całym narodem polskim oraz Frontem Obrońców Pokoju na całym świecie, zaciągając **równocześnie Warty Pokoju, dla uczczenia Dni Plebiscytowych.**

Załoga s/s „Pstrowski" znajdująca się w morzu z węglem nadesłała telegram, w którym zawiadamia, że na masówce odbytej 10 maja załoga postanowiła podnieść poziom pracy na statku i wziąć bezpośredni udział w szybkościowym załadunku i wyładunku towarów. Załoga zobowiązała się także wykonać jeden dodatkowy rejs ponad plan w maju. Załoga „Pstrowskiego" wezwała wszystkie statki do wykonania ponadplanowych rejsów dla uczczenia Dni Plebiscytowych, a robotnicy portowi Gdyni, Gdańska i Szczecina do jak największego usprawnienia przeładunków. Załoga skierowała również apel do stoczniowców o planowe i przyśpieszone wykonanie remontów statków.

Załoga s/s „Lublin", doceniając znaczenie frontu narodowego w walce o pokój na całym świecie, postanowiła na masówce zaciągnąć w dniach od 10 — 26 maja Wartę Pokoju. Załoga zobowiązała się do stałego podnoszenia wydajności pracy, obniżki kosztów własnych i zwiększenia aktywności społeczno-politycznej, dając tym wyraz swej niezłomnej woli walki o pokój na całym świecie, aż do ostatecznego zwycięstwa.

Załoga s/s „Białystok" nadesłała z wybrzeży Brazylii pod adresem Prezydenta RP Bolesława Bieruta gorące, proletariackie pozdrowienia masom pracującym w kraju, życząc dalszego, wspaniałego rozkwitu w marszu ku socjalizmowi pod przewodnictwem partii.

Załoga m/s „Warta" uchwaliła na zebraniu rezolucję solidaryzującą się z uchwałami Światowej Rady Pokoju. I tu także zaciągnięto Wartę Pokoju. Zobowiązanie załogi brzmiało: „Jako wyraz solidarności z narodem koreańskim zmagającym się w walce z agresorem amerykańskim, przekazujemy 2.210 złotych na pomoc dzieciom koreańskim. Uchwalamy także podnieść oszczędność ropy z 78 do 90 ton".

W ślady „Pstrowskiego", „Lublina", „Białegostoku" i „Warty" poszły załogi s/s „Tobruk" i s/s „Sołdek".

Akcja podpisywania kart plebiscytowych rozpoczęto uroczystością na m/s „Lewant" w Gdyni. Na statku tym z powodu wyjścia w rejs, podpisywanie Plebiscytu odbyło się przed terminem.

Cała załoga statku zebrała się w świetlicy udekorowanej banderą polską, portretem Prezydenta Polski, flagami państw demokracji ludowej i symbolem pokoju — flagą koloru niebieskiego, na której widniały gołąbki pokoju. Do zebranych przemówił przewodniczący statkowego komitetu obrońców pokoju kpt. Gogela, po czym wszyscy członkowie załogi składali podpisy pod Apelem Światowej Rady Pokoju.

Uroczysty podpis w Plebiscycie załoga m/s „Lewant" oznajmiła syreną statkową i odśpiewaniem hymnu „Jeszcze Polska nie zginęła..."

Po uroczystym podpisaniu Plebiscytu załoga m/s „Lewant" zaciągnęła Wartę Pokoju i podjęła zobowiązanie — zwiększoną wydajnością pracy i sumiennym wykonywaniem obowiązków pragnąc zadokumentować swą przynależność do milionowych rzesz bojowników o pokój.

Wszyscy marynarze Polskiej Marynarki Handlowej podpisali uroczyście Narodowy Plebiscyt Pokoju w dniu 17 maja na swoich statkach w czasie masówek zorganizowanych przez pokładowe komitety obrońców pokoju.

W portach Gdańsk i Szczecin uroczystości plebiscytowe miały przebieg niezwykle imponujący. W ramach zobowiązań plebiscytowych zaciągnięte zostały Warty Pokoju, dzięki którym szereg statków polskich i obcych bander obsłużono systemem szybkościowym. Pracownicy Zarządu Portu w Szczecinie w ramach Warty Pokoju podjęli 228 zobowiązań indywidualnych i 95 zobowiązań zespołowych w celu podniesienia wydajności pracy i przestrzegania socjalistycznej dyscypliny pracy.

W dniu Narodowego Plebiscytu Pokoju nasze statki w portach Polski i za granicą przyozdobiły się flagą i błękitnymi proporcami pokoju manifestując wobec całego świata, że naród polski walczy o pokój i że wierzy głęboko w jego zwycięstwo.

Nasi marynarze, którzy w portach państw kapitalistycznych stykają się bezpośrednio z bezrobociem, nędzą i wyzyskiem ludzi pracy i mają możność przekonać się osobiście o traktowaniu mieszkańców krajów kolonialnych przez imperialistów, zdają sobie sprawę ze znaczenia niepodległości i pokoju. Rozumieją oni, że pokój i niepodległość ojczyzny można umocnić jedynie wytężoną pracą. Dlatego ich podpisy wyrażają głęboki patriotyzm i szczery internacjonalizm.

Kronika Morska

Robotnik portowy tow. Jan Kawiak został członkiem Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku. Dzięki swoim poważnym osiągnięciom awansował on na kierownika rejonu drobnicy w porcie gdańskim. Tow. Kawiak był jednym z pierwszych robotników Wybrzeża, nagrodzonych orderem „Sztandar Pracy" I kl.

* * *

W odpowiedzi na apel zetempowców z motorowca „Batory", wzywający młodzież do wzmożonego udziału w walce o pokój, załoga zetempowska Zakładów Mechanicznych im. Świerczewskiego w Elblągu zorganizowała specjalną szkołę, na wzór radzieckich szkół stachanowskich. Zadaniem jej jest podniesienie kwalifikacji młodych robotników i popularyzowanie nowych metod pracy.

* * *

Trymerzy basenu Górniczego portu gdańskiego zgodnie z podjętym zobowiązaniem załadowali statek radziecki „Psków" systemem szybkościowym, zaoszczędzając 24 godziny dozwolonego czasu.

* * *

W Biurze Głównym ZPGG w Gdańsku uruchomiona została agencja PKO, zadaniem której jest obsługa pracowników w zakresie obrotu oszczędnościowego.

* * *

Ministerstwo Żeglugi w dowód uznania za rzetelną pracę nagrodziło przodujących robotników portu szczecińskiego. Nagrody w wysokości 1000 złotych otrzymali: tow. tow. Daniłowicz i Paliwoda, po 600 złotych: tow. tow. Wieloch, Kodrzycki, Brychey, Rutkowski, Waleński, Rożalski, Petchowski i Kupla.

* * *

Wzorując się na doświadczeniach rybaków radzieckich, kombinat „Arka" wprowadził ostatnio połowy zespołowe. Kilka załóg kutrowych ze wschodniej części Wybrzeża przeprowadziło tego rodzaju połowy, połączone z wywiadem operatywnym. Dały one bardzo korzystne wyniki. W związku z tym również pozostałe załogi „Arki" wprowadzają połowy zespołowe.

* * *

Na terenie Gryfic został zakończony pierwszy całoroczny kurs wyszkolenia marynarskiego, prowadzony przez Ligę Morską.

Podsumowaniem prac był egzamin, w wyniku którego Gryfice opuściły pierwsze kadry młodzieży, która może kandydować do szkół morskich i do służby w ludowej Marynarce Wojennej.

Z okazji święta młodzieży Chin Ludowych, młodzieżowcy portu szczecińskiego wystosowali list do robotników portu w Taku Bar z życzeniami dla młodych Chińczyków.

Równocześnie portowcy szczecińscy informują Chińczyków o swoich osiągnięciach produkcyjnych i w zakończeniu listu podkreślają swą solidarność w walce o trwały pokój z bojownikami nowych Chin.

* * *

W świetlicy Straży Obiektów Portowych w Nowym Porcie zakończono uroczyście kurs szkoleniowy dla strażniczek.

Najlepsze wyniki uzyskały: St. Czerniakowska, M. Klatówna, J. Kotowska, Z. Pawłowiczówna, J. Ptaszyńska i St. Wołochówna.

* * *

W porcie gdyńskim wprowadzono ostatnio nowe tablice, pozwalające szybko zorientować się w stanie załadunku, ilości zatrudnionych ludzi i pracy magazynów.

Nowe tablice, dzięki którym można uzyskać w każdej chwili obraz całości pracy portu, opracował według wzorów radzieckich tow. Obertyński.

* * *

Kutry PPK „Arka", „Arka 1", „Arka 114", „Arka 118", „Arka 161" i „Arka 110" złowiły w ciągu 2 dni 50 ton ryby, w tym 20 procent śledzi.

* * *

Zarząd Główny Ligi Morskiej przekazał do Centralnego Ośrodka szkoleniowego nad Jeziorem Dąbskim w Szczecinie osiem dziesięcio - wiosłowych szalup ożaglowanych.

Żeglarze Ligi Morskiej w Stargardzie przystąpili do budowy przystani na jeziorze Miedwie, jednym z najpiękniejszych jezior w województwie szczecińskim, posiadającym doskonałe warunki dla żeglarstwa.

Praktyczne zadania rozrachunku gospodarczego na statkach

Dla realizacji poważnych zadań zmniejszenia kosztów własnych i upłynnienia funduszów potrzebnych do wykonania ogromnych zamierzeń Planu 6-letniego, VI Plenum KC PZPR wskazało na konieczność usprawnienia gospodarki finansowej przedsiębiorstw i stosowania rozrachunku gospodarczego dla każdego miejsca powstawania kosztów.

Rozrachunek gospodarczy można i należy w pełni realizować w żegludze morskiej, wychodząc z założenia, że przedsiębiorstwa żeglugowe zbliżone są w swojej strukturze organizacyjnej do zakładu wielowarsztatowego, przyjmując każdy ze statków jako samodzielną jednostkę gospodarczą powstawania kosztów i dochodów, pracującej według własnego planu produkcyjnego (planu rejsów) i ściśle określonych norm i wskaźników.

Zadaniem rozrachunku gospodarczego we flocie jest ścisłe ustalenie rentowności danej linii, poszczególnego statku a nawet każdego rejsu z osobna.

KOSZTY NALEŻY REJESTROWAĆ NA STATKU

Podobnie jak w przemyśle wyraźny obraz pracy statku można uzyskać jedynie w oparciu o cykl produkcji. **Cyklem produkcji dla statków liniowych jest rejs od portu macierzystego do portu docelowego i z powrotem, a dla statków żeglugi nieregularnej, każdorazowy rejs z ładunkiem pomiędzy portem załadowania a portem wyładowania.**

W polskiej marynarce handlowej jest już do pewnego stopnia stosowany rozrachunek gospodarczy. Wykonywany przez administrację, z uwagi na znaczne opóźnienia w księgowaniu daje on obraz kosztów dopiero po kilku miesiącach. Dlatego też może być tylko w nieznacznym stopniu wykorzystany dla prowadzenia bieżącej polityki eksploatacyjnej. Największą jego wadą jest, że załoga statku, nie orientuje się w wysokości poszczególnych pozycji kosztów.

Dlatego też należy wzorem floty radzieckiej, koszty eksploatacyjne rejestrować bezpośrednio w miejscu ich powstawania — tj. **na pokładzie statku.** System ten daje załodze możność bezpośredniego udziału w kształtowaniu kosztów.

Powierzenie prowadzenia rozrachunku załodze statków usprawni wadliwą dotychczas współpracę z agentami zagranicznymi. Agenci w krajach kapitalistycznych przesyłają rozliczenia przeważnie dopiero po pół roku, utrudniając tym samym pracę aparatu ekspolatacyjnego i finansowego PMH.

ARKUSZ ROZLICZENIOWY

Prowadzący pokładowy arkusz rozliczeniowy będzie domagał się od agentów bezpośrednio przed wyjściem w morze doręczenia — chociażby w odpisie — rachunków i dokumentów podających wysokość pokrytych przez agenta opłat.

Arkusz rozliczeniowy kosztów musi być w swoim układzie przejrzysty i obejmować możliwie wszystkie rodzaje zachodzących kosztów ekspolatacyjnych. **Układ arkusza powinien obejmować:**

a) **wszystkie koszty zmienne w walucie polskiej i zagranicznej** (z uwzględnieniem przeliczenia na złote),

b) **koszty stałe bezpośrednio związane z miejscem ich powstania tj. ze statkiem, oraz koszty stałe ogólne, prowadzenia przedsiębiorstwa, rozliczenia wynikające z opłat i ciężarów pokrywanych centralnie jak np. udział w wynagrodzeniach dla rezerwy PMH.**

Podstawą dla zapisków na arkuszu rozliczeniowym muszą być wydatki, **oparte na rachunkach i kosztach materiałowych.** Tylko w wyjątkowych wypadkach można posługiwać się tzw. ceną przeciętną, ustaloną przez Wydział Zaopatrzenia.

Obciążenia o charakterze stałym powinny być podawane prowadzącemu arkusz przez kierownictwo przedsiębiorstwa żeglugowego i rozdzielone, w zależności od rodzaju kosztów w stosunku do nośności statku lub stanu załogi. Dokładne ustalenie tych pozycji wymaga wnikliwej analizy a przede wszystkim dostosowania księgowości przedsiębiorstw żeglugowych do potrzeb indywidualnego rozrachunku statkowego.

Wydziały finansowe Centralnego Zarządu i przedsiębiorstw żeglugowych opracowały już pierwsze projekty arkuszów rozliczeniowych, które są dokładnie analizowane i dyskutowane. W zasadzie, dzięki prostemu ujęciu arkusza, będzie go mógł prowadzić każdy oficer lub ochmistrz statku.

Dokładne omówienie arkusza rozliczeniowego podamy w jednym z najbliższych numerów naszego pisma.

Omawianie w regularnych odstępach czasu przez załogę arkusza rozliczeniowego oraz wykresu pracy statku i porównywania ich z planem operacyjnym, pozwoli jej zrozumieć powiązania gospodarcze i zmobilizuje ją do zwiększenia wysiłku w kierunku usprawnienia urządzeń, przyśpieszenia rejsów i obniżenia kosztów.

W ten sposób w miarę rozwoju systemu rozrachunku i pogłębienia wiadomości specjalnych przez członków załogi będzie można osiągnąć wspaniałe, nieznane w gospodarce kapitalistycznej wyniki eksploatacyjne. Na podstawie udoskonalonych planów operacyjnych, dokładnie prowadzonych arkuszów rozliczeniowych i wykresów pracy statku, będzie można oddolnie na naradach pokładowych ustalić podstawowe plany finansowe, rozchodowe a później nawet plany finansowo-dochodowe.

WYKRES PRACY STATKU I OMAWIANIE WYNIKÓW NA NARADACH

Równocześnie z zaprowadzeniem arkusza rozliczeniowego należy na wszystkich statkach wprowadzić wykres pracy statków.

Poza wprowadzeniem planów rejsów, najpoważniejszym osiągnięciem PMH było samorzutne pogłębienie kontroli pracy statku za pomocą wykresu pracy. Opracowany wykres podczas rejsu powrotnego m/s „Mikołaj Rej" przez kapitana Aleksandra Marczaka i oficera k.-o. Leszka Lecha pomógł załodze statku do osiągnięcia wspaniałych wyników oszczędzania ropy, smarów i wody słodkiej. Inicjatywa kierownictwa m/s „Rej" zasługuje na pełne uznanie i dalsze rozpowszechnienie w PMH.

ZAŁOGA DECYDUJE O KOSZTACH

Dotychczasowe doświadczenie wykazało, że załogi statków mają bezpośrednio decydujący wpływ na zmniejszenie kosztów remontów — przez wykonywanie prac konserwacyjnych we własnym zakresie, obniżenia opłat portowych przez skrócenie postoju i współpracę z robotnikami portowymi oraz, jak już wielokrotnie wykazano, na bezpośrednie obniżenie kosztów materiałowych, pędnych i pomocniczych oraz utrzymania załogi.

Osiągnięcia s/s „Hel", m/s „Mickiewicz" w zakresie oszczędzania paliwa, wykonywania napraw przez załogę maszynową s/s „Wisła", kilkakrotne przesztauowanie ładunków na pełnym morzu lub wyładunki we własnym zakresie w czasie strajku w portach zagranicznych oraz wspaniałe wyniki m/s „Bem" i m/s „Mikołaj Rej" podczas pierwszych podróży przysporzyły naszej gospodarce morskiej oszczędności lub dodatkowe dochody, sięgające setek tysięcy złotych.

W oparciu o wyniki analizy arkusza rozliczeniowego będzie można usprawnić wskaźniki i normy, konsekwentnie dążyć nie tylko do obniżenia kosztów zmiennych, ale również i kosztów stałych, bezpośrednio związanych ze statkiem, a pośrednio nawet kosztów ogólnych, powstających centralnie. Należycie prowadzone arkusze rozliczeniowe pozwolą na kontrolę wydatków dewizowych i umożliwią szybkie uchwycenie realnej oszczędności.

DALSZE ETAPY ORGANIZACJI

Organizacja partyjna PMH umiała zmobilizować marynarzy do uzyskania wspaniałych wyników we współzawodnictwie i usprawnienia pracy na statkach. Przy pomocy aparatu partyjnego i ścisłej współpracy kierownictwa statków z delegatami załogowymi, rozrachunek gospodarczy stanie się nowym czynnikiem, mobilizującym do lepszych osiągnięć w pracy na morzu.

W oparciu o bogate doświadczenia radzieckie dalszym etapem rozrachunku na statkach będzie analiza poszczególnych odcinków podróży, a w niedalekiej przyszłości bezpośrednie uaktywnienie załogi do zwiększenia dochodów brutto z każdego rejsu.

Bezpośredni rozrachunek gospodarczy na statkach pozwoli na pełną realizację zasad gospodarki socjalistycznej na morzu i jednocześnie umożliwi oderwanie się Polskiej Marynarki Handlowej od pozostałych jeszcze obciążeń organizacyjnych gospodarki kapitalistycznej. Przy pomocy rozrachunku gospodarczego marynarze polskich statków przyczynią się na swoim odcinku pracy do realizacji zadań Planu 6-letniego — pokojowego dzieła budowy socjalizmu.

K. J. W.

Zredukować zapasy materiałów do granic uzasadnionych

Po zwycięskim wykonaniu Planu 3-letniego i przystąpieniu do realizacji Planu 6-letniego zaszła konieczność przeprowadzenia dokładnej inwentaryzacji zapasów magazynowych jednostek podległych ministerstwu, ustalenia norm zapasu oraz przekazania ujawnionych nadwyżek centralom branżowym.

Trzeba jednak powiedzieć samokrytycznie, że akcja ta nie znalazła należytego zrozumienia w terenie i w Ministerstwie Żeglugi, była prowadzona papierkowo, co w konsekwencji dało ujemne rezultaty.

POZOSTAŁOŚCI KAPITALISTYCZNYCH METOD GOSPODARKI MATERIAŁOWEJ

Kierownictwa przedsiębiorstw przejawiały kapitalistyczne tendencje magazynowania materiałów, nie rozumiejąc doniosłości zadania zmniejszenia i wyzwolenia do produkcji zbędnych, względnie nadmiernych zapasów, przyczyniając się tym samym do przyśpieszenia obiegu środków obrotowych.

Przedsiębiorstwa takie jak ZPGG, „Dalmor", Urzędy Morskie w Gdańsku i Szczecinie posiadały większe ilości materiałów deficytowych, potrzebnych innym przemysłom, jak np. żelazo, stal, metale nieżelazne i drewno.

Zdarzały się wypadki złego zabezpieczenia i marnotrawienia drogich maszyn i materiałów np. silniki elektryczne dla chłodni w Świnoujściu znajdowały się w przeciekającej szopie, sztaplarki przez dłuższy okres używane i na terenie portu gdańskiego były zarzucone innym sprzętem. Gospodarkę portową narażono na poważne straty przez przechowywanie materiałów w uszkodzonym magazynie „Warta" w Gdyni.

Przeprowadzona przez Ministerstwo Żeglugi inspekcja ujawnia: w Zarządzie Portu Szczecin szkodliwe i niebezpieczne magazynowanie materiałów, np. karbid i tlen, składowano razem w wilgotnym pomieszczeniu, a w Żegludze Przybrzeżnej w Szczecinie kożuchy mogły zbutwieć z powodu przechowywania w wilgotnym magazynie.

SZKODLIWE ROBIENIE ZAPASÓW I NIEPRZEMYŚLANE ZAMÓWIENIA

Często spotykanym zjawiskiem było umieszczanie przez przedsiębiorstwa w planie zaopatrzenia niektórych materiałów deficytowych jak metale kolorowe, pomimo posiadania w magazynie zapasów wystarczających nawet na kilka lat. **Stocznie rybackie miały w początku 1950 roku zapas cyny, wystarczającej na kilka lat, a równocześnie planowały i zamawiały dalsze ilości tego metalu.**

Brak dostatecznie przeanalizowanych założeń ekonomiczno - technicznych powoduje, że zamówione maszyny, urządzenia po ich dostarczeniu okazują się zbędnymi, np. silniki napędowe, zamówione swego czasu przez ZPGG i ZPS, kotły do dźwigów pływających zamówione przez były GUM, urządzenia napędowe dla wind trałowych („Dalmor") itp. **Taką samą beztroskę obserwuje się jeszcze obecnie w zakresie zapotrzebowania na materiały techniczne. Dyrekcja ZPGG nie może dostarczyć uzasadnienia na zamówione i przydzielone już ilości tarcicy iglastej. W wielu wypadkach panuje jeszcze tendencja planowania, zaopatrzenia „na wyrost".**

Ważnym powodem powstawania nadwyżek materiałów jest w wielu wypadkach, brak natychmiastowego anulowania zamówień na materiały przeznaczone dla robót inwestycyjnych, które zostały skreślone lub zmniejszone.

Kto ponosi winę za taki stan rzeczy? Bezsprzecznie, w pierwszym rzędzie są za to odpowiedzialne osoby, które kierowały przedsiębiorstwami — niemniej jednak wina ta jest i po stronie tych wszystkich, którzy bezpośrednio zajmowali się akcją ujawniania i upłynniania.

PRZEBIEG AKCJI UPŁYNNIENIA REMANENTÓW

Administracje przedsiębiorstw działały w oderwaniu od organizacji społecznych. Podstawowe organizacje partyjne i rady zakładowe nie zatroszczyły się dostatecznie o to, aby zmobilizować aktyw robotniczy dla przeprowadzenia tak ważnej w naszej gospodarce narodowej akcji ujawnienia i upłynnienia remanentów.

Pracownik b. GAL ob. Tomiak i ob. Dutkiewicz z Żeglugi Przybrzeżnej w Gdańsku, włożyli dużo wysiłku i zasługują bezwzględnie na pochwałę. Natomiast ob. Rojewski z „Arki" i ob. Rumiatowski z SUM-u odnieśli się zupełnie obojętnie do nałożonych obowiązków, wykazywali brak zrozumienia i zaprzepaścili wykonanie tak ważnego odcinka naszej gospodarki.

Wartość ponadnormatywnych zapasów według bilansu wynosiła w byłym GAL na koniec roku 1950 około 2 proc. w stosunku do ustalonego normatywu, a Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku mimo rozpoczęcia akcji upłynnienia ze znacznym opóźnieniem, bo dopiero w styczniu, na dzień 31 grudnia roku ubiegłego nie posiadała zapasów ponadnormatywnych, „Arka" zgłosiła do upłynnienia w roku 1950 zaledwie 2,3 proc. swych poważnych remanentów ponadnormatywnych.

WSKAZANIA

Aby zakreślony plan mógł być wykonany konieczne jest by:

1) aktyw robotniczy zwalczył do reszty biurokratyczne opory i hamulce, które dotychczas stanowiły jedną z głównych przyczyn niedostatecznego upłynienia remanentów,
2) ogniwa związku zawodowego reagowały na przejawy wszelkiego rodzaju liberalizmu i wyciągały odpowiednie wnioski,
3) egzekutywy podstawowych organizacji partyjnych PZPR kontrolowały wykonanie zarządzeń władz zwierzchnich oraz realizację uchwał powziętych na naradach wytwórczych.
4) partia, związek zawodowy i Związek Młodzieży Polskiej wspólnie zainicjowały w zakładach pracy społeczną akcję zbiórki i sortowanie złomu oraz całkowitego zewidencjonowania w terminie remanentów podległych upłynnieniu,
5) administracje przedsiębiorstw wykonały terminowo zarządzenia władz zwierzchnich, zapoznały personel z obowiązującymi przepisami w sprawie upłynnienia remanentów i przy napotykaniu na trudności natychmiast interweniowały u odpowiednich czynników.

W realizacji uchwał VI Plenum KC PZPR stawiamy konkretne zadanie: „W roku 1951 zapasy ponadnormatywne zredukować do granic gospodarczo uzasadnionych".

Wciąż wzrastające uświadomienie robotników, współudział partii i związków zawodowych, przygotowanie poczynione w terenie oraz wyniki osiągnięte w pierwszych trzech miesiącach roku 1951 dają gwarancję, że resort żeglugi nie zawiedzie i postawione zadanie zwycięsko wykona.

MICHAŁ WOJNAR

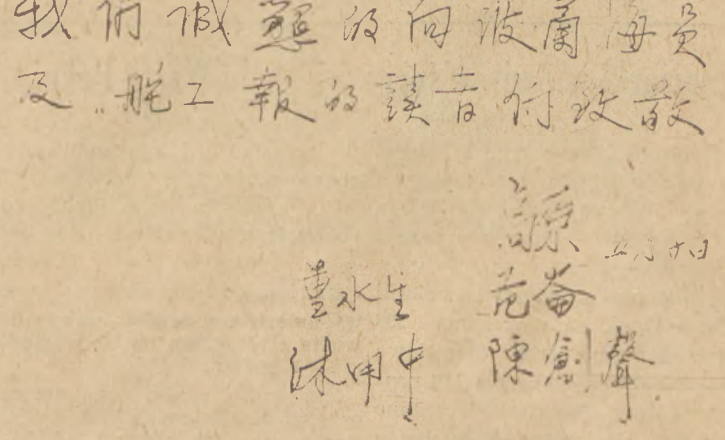
Delegaci Chin Ludowych na Wybrzeżu

Na Wybrzeżu bawiła pięcioosobowa delegacja Ministerstwa Komunikacji Chińskiej Republiki Ludowej dla zapoznania się z techniką przeładunków portowych, działalnością przedsiębiorstw żeglugi morskiej i śródlądowej, rybołówstwa morskiego itp.

Towarzysze chińscy po zapoznaniu się z pracą przedsiębiorstw żeglugowych, zwiedzili zespół portowy Gdańsk — Gdynia, obóz koncentracyjny w Stuthofie i zamek w Malborku.

Członkowie delegacji wyrazili swój podziw dla szybkiej odbudowy naszych portów, dokonanej rękami polskiego robotnika i za pośrednictwem „Steru" przekazują wszystkim pracownikom żeglugi serdeczne pozdrowienia i życzenia dalszych owocnych sukcesów w służbie Polski Ludowej i Pokoju.

W skład delegacji wchodzą: tow. tow. Kao Yuan Fan Zun, Chan-Chuang Seng, Tong-Yun Sung, Mo Yun Chung.



Serdeczne pozdrowienia dla polskich pracowników morza i czytelników „Steru".

Dźwigowi ZPGG radzili nad usprawnieniem pracy przeładunkowej

W początkach maja br. Główny Inżynier Portu ZPGG zorganizował w Rejonach Gdynia i Gdańsk narady w sprawie wydajności urządzeń przeładunkowych. Zebrali się na nich przodujący dźwigowi, z którymi przedyskutowano możliwości podniesienia wydajności urządzeń przeładunkowych oraz warunki zastosowania w naszych portach metody inż. Kowalowa.

Na naradach referat zasadniczy na temat „norm technicznych i współzawodnictwa pracy" wygłosił inż. Grodecki, analizując możliwości przekraczania norm technicznych we współzawodnictwie pracy. Normy techniczne są tymi wielkościami, które brał pod uwagę konstruktor projektujący urządzenie i według których obliczone są części konstrukcyjne, ich wytrzymałość, szybkość ruchu, zużywalność itp. Większość obliczeń konstrukcyjnych naszych dźwigów opierały się o stare warunki i metody pracy, i w związku z tym były dość ostrożne. Tymczasem nasi dźwigowi, idąc za przykładem swych radzieckich towarzyszy, wypracowali nowe metody pracy, zastosowali osiągnięcia przodowników pracy i tym samym wprowadzili swego rodzaju rewolucję w dotychczasowych pojęciach o możliwościach podnoszenia wydajności urządzeń przeładunkowych.

Jak przedstawia się ta sprawa w naszych portach? Otóż jeżeli chodzi o wydajność urządzeń przy przeładunku towarów masowych, to w naszych portach przeładunek odbywa się przy pomocy dwu zasadniczych urządzeń: taśmowców i dźwigów chwytakowych. Wysokie podniesienie wydajności taśmowców jest ograniczone w poważnym stopniu szerokością i szybkością taśmy.

Natomiast przy dźwigach chwytakowych, poprzez dobrą organizację pracy, składanie ruchów, opuszczanie bezprądowe, pełne wykorzystanie pojemności chwytaka itp. dźwigowy ma w dużym stopniu wpływ na wydajność swego urządzenia. W naszych portach mieliśmy już wspaniałe wyniki pracy dźwigów. W tym zakresie okazało się jednak, że pomiędzy poszczególnymi dźwigowymi są dosyć duże różnice w osiąganych wydajnościach. W celu wyjaśnienia i omówienia tego problemu zwołano naradę. Nie spełniła ona jednak w pełni swego zadania, gdyż zbyt mało zwrócono uwagi na zagadnienia zasadnicze rozpraszając się na szczegółach nie łączących się bezpośrednio z podniesieniem wydajności pracy na dźwigach.

Na naradzie ujawniono szereg godnych napiętnowania, metod pracy niektórych dźwigowych, którzy przez forsowanie silników (tzw. „gotowanie kawy na dźwigu") chcąc podnieść wydajność powodują szybkie niszczenie silników. Jako błędy określono również zbieranie chwytakiem węgla z luków, kompletowanie ładunku na statku przy pomocy taśmowca — podczas gdy są do tego specjalne dźwigi — czy też wreszcie przepychanie wagonów przy pomocy dźwigów. Ujawniając błędy spełniano niewątpliwie bardzo ważne zadanie, jednocześnie jednak zaniedbano właściwy temat narady.

Za mało mówiono o samej metodzie inż. Kowalowa, która umożliwia zapoznanie całej załogi z przodującymi osiągnięciami czołowych dźwigowych i wprowadzenie najlepszych metod pracy. Wydaje się, że poświęcono dotąd za mało uwagi w codziennej pracy portów tym zagadnieniom. W tej dziedzinie powinien nastąpić zasadniczy przełom, który od mówienia i pisania o tych sprawach doprowadziłby do praktycznego zastosowania metody Kowalowa. A więc powinniśmy przejść do masowego chronometrażu pracy najlepszych dźwigowych, do analizy upowszechnienia ich doświadczeń.

Swego czasu jeden z przodujących dźwigowych rejonu gdańskiego, tow Radzikowski, podzielił się na łamach „Głosu Wybrzeża" swoimi doświadczeniami w dziedzinie osiągania wysokiej wydajności pracy dźwigu i unikania uszkodzeń wagonów kolejowych. Dobrze by było, aby i inni towarzysze dźwigowi poszli w jego ślady i opublikowali w naszej prasie uwagi na temat swych osiągnięć i braków i w ten sposób umożliwili swoim kolegom poznanie ich metod pracy.

(Cz. W.)

Nowa baza rybacka w NRD

Rząd Niemieckiej Republiki Demokratycznej, doceniając poważną rolę rybołówstwa morskiego, postanowił w planie pięcioletnim wybudować dwa wielkie kombinaty rybackie o zdolności przeładunkowej 170 tysięcy ton ryb rocznie. Niemiecki dwutygodnik „Zeit im Bild" umieścił w jednym z ostatnich numerów kilka zdjęć z nowopowstającego kombinatu w Sasnitz (Sośnica). Kombinat ten już dziś przerabia ryby złowione przez ponad 100 wielkich kutrów. Po ukończeniu budowy, będzie on bazą dla przeszło 200 jednostek rybackich.

Budowa portu odbywa się w szybkim tempie, gdyż już za rok baza w Sośnicy ma pracować z pełną wydajnością. W bieżącym roku ukończono już dwie obszerne hale manipulacyjne, dwie dalsze są na ukończeniu.

W związku z rozbudową rybołówstwa i portu uzupełnia się również aparat administracyjny. Dla zarządu portu rybackiego wybudowano w Sośnicy bezpośrednio przy nabrzeżu nowy obszerny budynek biurowy dla centralnego zarządu rybołówstwa.

W planie pięcioletnim spożycie ryb ma wzrosnąć do 380 procent w stosunku do 1950 r. Poza budową urządzeń portowych i jednostek, prowadzona jest również akcja szkolenia młodych kadr rybackich.

W.

Zespół dźwigu pływającego w Szczecinie walczy o oszczędności

W pierwszym etapie współzawodnictwa pracy w porcie szczecińskim czołowe miejsce zajęła załoga 100 tonowego dźwigu pływającego. O sukcesach załogi mówi kierownik dźwigu tów. Józef Maćkowiak.

— „Przez okres 5 tygodni zaoszczędziliśmy 700 kilogramów ropy, 20 kg oliwy i 40 kg smarów. Powzięliśmy decyzję usprawnienia pracy mechanizmów dźwigu. A możliwości usprawnień są duże. Trzeba tylko zainteresować się wszystkimi elementami naszych urządzeń i ich pracą.

Nasze osiągnięcia to kolektywne zwycięstwo. Mówiąc o historii naszych osiągnięć, trzeba by wymienić całą obsadę dźwigu. Szczególnie wielkie są zasługi motorzysty Rożyckiego — jemu bezpośrednio podlegają silniki pędne. Jego liczne — zdawałoby się drobne pomysły, — sprawiły, że zaoszczędziliśmy tak wielkie ilości paliwa. Dobrze pracują bosman naszego dźwigu Miecio Mazur i marynarz Kazimierz Kubiak. Jesteśmy zgrani, wzajemnie się rozumiemy a sukces we współzawodnictwie zawdzięczamy pracy zespołowej".

Dla osiągnięcia właściwych wyników eksploatacyjnych dźwigu pływającego duże znaczenie ma należyta obsługa holownicza. Załoga dźwigu podkreśla sprawność tej obsługi, której należy się wdzięczność za odnoszone zwycięstwa.

— „Gdy nas na hol weźmie „Henryk" — mówi bosman Mazur — mamy gwarancję szybkiego i właściwego przeholowania dźwigu. Kierownik holownika Chełstowski pracuje dobrze i nigdy nie nawala. Jego załoga to wzór zgranego zespołu".

Załoga „Henryka" prowadzi systematyczną akcję oszczędności paliwa i wykonała szereg prac remontowych we własnym zakresie. Ostatnio wyremontowano instalacje i drobne prace o łącznej wartości 9 tysięcy złotych.

Palacz Antoni Gołębiowski przy współpracy z maszynistami Różalskim i Stankiem zaoszczędzili w 2 miesiącach 5,7 ton bunkru, 20 kg oleju i 20 kg smarów.

Ludzie z „Henryka" i z dźwigu nie tracą niepotrzebnie nawet minuty czasu. Zdając sobie sprawę, że w porcie szczecińskim jest dużo do zrobienia, starają się roboty wykonywać w jak najkrótszym czasie.

Harmonijna współpraca załóg obu jednostek dała już dziesiątki tysięcy złotych oszczędności, a tym samym przyczynia się do szybszej realizacji Planu Sześcioletniego.

(cp)

Plan rybołówstwa na czerwiec pod znakiem śledzia bałtyckiego

Sezon połowów śledzia na Bałtyku już się rozpoczął. Wyniki pierwszych jego dni pozwalają przewidywać pełne wykonanie czerwcowego planu połowów. Jak wynika ze sprawozdań rybaków kołobrzeskich, zespół kutrów z Kołobrzega osiągnął nienotowane dotychczas wyniki. Kutry wyładowały w swej bazie na 4 tony dorsza — 5 ton śledzia.

Pamiętać należy, że maj, to dopiero okres przygotowawczy do właściwego sezonu, którego szczytem jest czerwiec. Dlatego problemom śledziowym poświęcono podczas ostatniej miesięcznej konferencji Centralnego Zarządu Rybołóstwa Morskiego, zwołanej dla omówienia planu operatywnego na miesiąc czerwiec, dużo uwagi.

Sprawozdania delegatów podkreślają stosunkowo dużą ilość dni połowowych, opuszczanych przez rybaków „Barki", co świadczy o fakcie obniżenia się dyscypliny pracy. Rybacy, nie rozumiejąc częstokroć założeń planowej gospodarki państwowej, nie przybywali do pracy, uniemożliwiając wyjście kutrów w morze. Podjęta jednak natychmiast akcja uświadamiająca zmieniła ten stan, że ilość opuszczanych przez rybaków dni, spadła do minimum.

W porównaniu z kwietniem, w pracy bazy kołobrzeskiej nastąpiły zasadnicze zmiany na lepsze. Wzrosła znacznie ilość dni połowowych, zmniejszyła się natomiast wydatnie cyfra kutrów nie wychodzących w morze z przyczyn technicznych. Podkreślić tu należy zasługę pracowników gdyńskiej „Arki", którzy podjęli zobowiązanie otoczenia opieką kutrów i silników „Barki" oraz przeprowadzenia ich remontów.

Ta społeczna akcja opiekuńcza nowego typu dała doskonałe rezultaty: zlikwidowano znacznie postoje kutrów w porcie.

Już w maju niektóre dni dały nadzwyczajne, nieprzewidywane wyniki połowów śledzia. Ponieważ na rynku wewnętrznym każda ilość śledzia znajduje łatwy zbyt — zdawałoby się więc, że nie będzie trudności z rozprowadzeniem tych „nadprogramowych" kontyngentów. **Tymczasem, zbiurokratyzowane kierownictwo Centrali Rybnej odmówiło przyjęcia dodatkowych ilości śledzi ponieważ nie posiadało — rozdzielnika na ich rozprowadzenie. Kierownictwo Centrali Rybnej poradziło CZRM ażeby zwrócił się do Warszawy po rozdzielnik.**

Wobec tego dziwnego stanowiska Centrali Rybnej, CZRM postanowił rozwiązać problem we własnym zakresie. Rozprowadzono śledzie w porozumieniu ze spółdzielniami. Szczególną pomoc okazała tutaj szczecińska „Certa".

Według przewidywań MIR na odcinku wschodnim naszego Wybrzeża dorsz będzie stanowił tylko 25 — 30 procent masy połowów natomiast na odcinku zachodnim, połowy śledzia mogą osiągnąć 60 — 70 procent masy dorsza. **Czerwiec będzie okresem szczytowym połowów śledzia bałtyckiego. W stosunku do czerwca roku ubiegłego zaplanowano wzrost połowów śledzi o 428 procent.** Połowy śledzi w kwietniu br. w porównaniu z kwietniem roku 1950 były prawie dwa razy wyższe. Chociaż plan połowów kwietniowych został wykonany tylko w 67 procentach (ze względu na zmniejszenie się masy dorsza i jego rozproszenia), to w zakresie połowów śledzia plan operatywny został przekroczony.

Plan na miesiąc czerwiec przewiduje w stosunku do kwietnia br. wykonanie połowów w wysokości 62 procent, natomiast w porównaniu do czerwca ub. roku ilość zaplanowanych połowów wynosi 150 procent.

Możliwości wykonania planu są całkowicie realne, ponieważ został on skonstruowany na zasadzie uwag i spostrzeżeń rybaków, został więc ujęty ze strony praktycznej.

Dla pełnego jednak wykonania zamierzeń planu połowów śledzia, należy przygotować się z całą skrupulatnością, a w szczególności przygotować tabor rybacki i usprawnić aparat dystrybucyjny. Byłby także czas, aby Centrala Rybna przeszła na bardziej giętką formę współpracy z Centralnym Zarządem Rybołówstwa Morskiego.

Oc.

Rybacy znają dobrze plany połowów

brak im jednak należytej opieki

Pełne wykonanie planu operatywnego połowów wymaga ścisłego współdziałania Zarządu Spółdzielni względnie przedsiębiorstwa połowowego z załogami kutrów rybackich. Załogi rybackie stojące w pierwszej linii walki o wykonanie planu, muszą nie tylko znać dokładnie wszystkie jego elementy, ale muszą również poznać zasady planowania połowów.

Zrzeszenie branżowe Spółdzielni Rybaków Morskich opiera plany operatywne na realnych wskazówkach załóg kutrowych. Raz w miesiącu omawia się plany z zarządami poszczególnych spółdzielni na naradach eksploatacyjnych. Wyniki tych narad podawane są następnie do wiadomości i rozpatrzenia załogom kutrów na naradach wytwórczych. Dla tych celów wykorzystuje się pierwsze sztormowe dni każdego miesiąca, kiedy rybacy nie wypływają na połowy i każdy z nich bez uszczerbku dla planu może wziąć udział w obradach.

— Otrzymujemy także jednostkowe plany ilościowe na poszczególne tygodnie — opowiada szyper „Gda 29" ze spółdzielni „Jedność Rybacka", przodownik pracy ob. Maksymilian Sojka — nie mamy z tym kłopotu. Nasza spółdzielnia pracuje dobrze i należycie dba o nas. Boli nas co innego, mianowicie, odbiór ryby szlachetnej, a zwłaszcza łososia. Przychodzi kilkunastu specjalistów, każdy ogląda i obraca rybę. Ostatni zwykle orzeka, że ryba jest miękka. Czy może ona być inna, kiedy tyle palców w nią „stuka"? Ostatecznie, ryba idzie zwykle jako drugi gatunek.

— Wykonanie planów — kończy ob. Sojka — zależne jest nie tylko od rybaków. Składa się na to wiele niezależnych czynników, jak: wiatry, siła motoru, ilość łowiących kutrów.

Mimo trudności, Zrzeszenie Branżowe Spółdzielni wykonało w I kwartale br. globalny plan połowów w 188 procentach.

„Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka" nie urządza dla nas, częstych narad — mówi szyper „Arka 108" ob. Zbigniew Folwarski. Znamy jednak nasz plan. Wiemy, że mamy odłowić w tym roku około 300 ton różnej ryby. Ponadto otrzymujemy pisemne zawiadomienia, ile w tygodniu mamy złowić. W ten sposób orientujemy się w możliwościach wykonania planu.

Ostatnio złowiliśmy 8 ton śledzia. Staramy się naturalnie, aby połowy były jak najobfitsze, nie zawsze jednak nam się to udaje. Przez ostatnie trzy tygodnie prześladował nas pech. Darliśmy sieci. W niedzielę dopomógł nam szyper Wenta z zetempowskiej załogi kutra „Arka 119", pożyczając własny zapasowy trał. Mogliśmy dzięki temu połów ukończyć. Przykro jest o tym mówić, ale objawy podobnej koleżeńskiej pomocy zdarzają się bardzo rzadko".

Słowa te, wypowiedziane przez doświadczonego rybaka, nie są wcale przesadą. Na morzu, obowiązuje zasada udzielenia pomocy, jednak niedawno, gdy kuter „Gda 29" miał awarię maszyn i wzywał pomocy, pobliskie kutry odpłynęły, nie zwracając uwagi na sygnały. Dopiero załoga „Arka 108" wyratowała rybaków z przykrej sytuacji.

— Wśród załóg kutrowych brak na ogół uświadomienia — mówi starszy rybak Mieczysław Paszul — i to jest zasadnicza przyczyna zła. Nikt nie interesuje się wychowaniem rybaków, nie przeprowadza szkolenia ideologicznego czy związkowego, nie urządza zebrań, a rada zakładowa nigdy nie pokazuje się na kutrach.

Taka sytuacja nie może trwać dłużej. Należy otoczyć rybaków większą troską i opieką, przede wszystkim należy ich bardziej uspołecznić. Jest to zadanie bardzo trudne ze względu na ruchliwość rybaków, którzy więcej przebywają w morzu, niż na lądzie, niemniej rozwiązanie tego zagadnienia powinno się stać troską naszych zreorganizowanych ogniw związkowych.

Plany operatywne docierają na ogół do każdego rybaka, który je realizuje często z poważną nadwyżką, niemniej jednak odcinek pracy społeczno-politycznej wśród rybaków wymaga baczniejszej uwagi.

st

Masa perłowa z łuski uklei

pomysłu ob. Wincentego Dietricha

Naszej spółdzielczości rybackiej przybyła ostatnio nowa, intratna gałąź produkcji. Jest nią wyrób masy perłowej z łuski uklei.

Ukleja — to mała, oścista rybka, żyjąca w wielkich ilościach w Zalewie Szczecińskim. Lekceważony przez rybaków „chwast rybi", na który się wymyślało, utrudniał rybakom pracę.

Dzięki wynalazkowi ob. Dietricha — starego praktyka przemysłu chemicznego — ta mała atrakcyjna rybka stała się obecnie poszukiwanym przez rybaka sortymentem.

* * *

Kilka miesięcy temu zaproponowano Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Certa" w Szczecinie współpracę nad doświadczeniami, mającymi na celu wynalezienie sposobu otrzymania masy perłowej z łusek rybnych. Zarząd spółdzielni po naradzie ofertę przyjął.

Ob. Wincenty Dietrich, całymi dniami, w skromnym swym laboratorium wypróbowywał najróżniejsze środki. Wreszcie w kwietniu na masówce 1-majowej ob. Dietrich zgłosił zobowiązanie ukończenia swoich doświadczeń na dzień święta pracy. Zobowiązanie wykonał na 9 dni przed terminem.

* * *

Po wąskich schodach wchodzimy na piętro budynku spółdzielni. Już na schodach uderza nas ostry, przenikliwy zapach amoniaku. Ob. Dietrich pokazuje nam szklane butle, w których przelewa się gęsty, opalizujący płyn. To właśnie masa perłowa — srebro rybie.

Pokrywanie masą szklanych koralików jest zupełnie proste. Poprostu zanurza się je na kilka minut w masie, i po wyjęciu są pokryte błyszczącą polewą. Wyschnięte nie różnią się niczym od popularnych czeskich „perełek".

Wynalezienie przez ob. Dietricha sposobu produkcji masy perłowej ma duże znaczenie dla gospodarki rybnej, i pozwoli na zużycie „chwastu rybiego", który można łowić na naszych wodach w ilościach przeszło 1.000 ton rocznie. Wykorzystanie łuski do przemysłowej produkcji masy tworzy możliwości przekazywania odpadków uklei na mączkę rybną — bardzo poszukiwaną jako wartościową paszę i nawóz sztuczny.

Poza tym wynalazek ten daje Polsce możność stania się drugim w Europie eksporterem masy. Do tej pory kraje produkujące sztuczną biżuterię i najróżniejsze inkrustacje, importowały masę z Niemiec. Udoskonalony sposób wytwarzania masy jeszcze bardziej obniży jej koszt produkcji, przynosząc krajowi duże korzyści gospodarcze. Również wiele rodzin rybackich znajdzie zajęcie przy jego produkcji podczas okresu zmniejszonych połowów ryb konserwowych.

A. O.

Sieciarki w Świnoujściu zaciągnęły Warty Pokoju

Z okazji Narodowego Plebiscytu Pokoju odbyła się masówka załogi „Dalmoru" w Świnoujściu, w czasie której wręczono nagrody przodownikom pracy. Najwyższe nagrody otrzymały sieciarki Maria Opas, za wykonanie 138 procent normy, oraz Stanisława Szlędok, która wykonała 119 procent normy. Ponadto przyznano nagrody sieciarkom Bronisławie Szafrik (126 procent normy), Kazimierze Jądro (113 procent) i wielu innym.

Dla uczczenia dnia Plebiscytu Pokoju sieciarki Opas, Szlędok i Jądro zaciągnęły Wartę Pokoju, zobowiązując się skrócić czas wykonania worka śledziowego do włoka z 74 godzin na 70, względnie 68 godzin.

Zaznaczyć należy, że norma przewiduje dla wykonania worka śledziowego 102 godziny.

ŁOSOŚ

S/s „Kościuszko" planowo wykonał rejs

— Co się stało waszej „łajbie" i czemu się tak wleczecie? Takimi pytaniami witany był s s „Kościuszko" przez spotkane statki w czasie powrotnej podróży z Chin Ludowych. Pytania te goniły statek nawet na falach eteru w morzu.

W dniu 1 maja br. na redzie gdyńskiej pojawił się rozłożysty kadłub s s „Kościuszko". Wrócił z dalekiego rejsu po przeszło czteromiesięcznej nieobecności w porcie macierzystym i tu znów witały załogę te same pytania, zadawane przez marynarzy z innych statków:

— Co zrobiliście?...

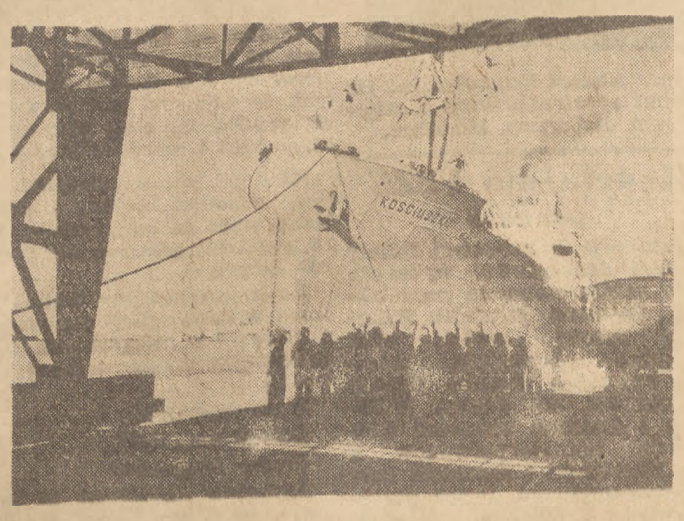
Odpowiedź załogi, była zwięzła:

— W myśl jednego z punktów naszych zobowiązań 1-majowych, s s „Kościuszko" odbył czteromiesięczny rejs planowo, bez remontu stoczniowego. Osiągnięcie to nie było łatwe, gdyż w podróży stwierdzono szereg niedociągnięć technicznych. Podjęliśmy się jednak i wykonaliśmy zobowiązanie, chociaż ostatni rejs był bardzo „urozmaicony"; szczególnie dla załogi maszynowej. „Nawalało" nam wszystko po kolei a najwięcej kłopotu sprawiło dynamo.

W drodze z Colombo do Singapore nastąpiło przebicie prądu przez kolektor na wał. Uruchomiliśmy wówczas turbogenerator, który po 2 godzinach pracy również nawalił. To nas nie zaskoczyło. Włączyliśmy go bez zaufania, gdyż po remoncie dostarczono go nam w porcie w ostatniej prawie chwili. Nie było czasu na dokładne sprawdzenie; próbę jego przeprowadziliśmy bez obciążenia. Zmuszeni koniecznością uruchomiliśmy dynamo awaryjne, zredukowaliśmy zużycie prądu do minimum, wzmocniliśmy obsługę przez dodanie 3 ludzi do obserwacji dynamo i przy zmniejszonej szybkości jakoś doszliśmy do Singapore. To jedna „przygoda".

Na morzu Śródziemnym pękła z kolei rurka skraplacza — znowu 5 godzin postoju w morzu i potem dalej. Na wysokości Portugalii, na Oceanie Atlantyckim zatarła się rolka do podbijacza Lentza — w pół godziny zmieniliśmy ją na zapasową...

Pytania i żarty kolegów, witające załogę w morzu i na keji, nie były słuszne. Planowe odbycie rejsu jest dużym sukcesem załogi, która z pełnym zrozumieniem swych obowiązków walczyła o każdą godzinę, o każdą milę przebytej trasy, nie szczędząc trudu ani czasu wolnego od wachty. Mimo piętrzących się trudności, mimo zaniedbanego stanu urządzeń statku, załoga naprawiała wszystkie uszkodzenia we własnym zakresie. Jedynie awaria dynamo zmusiła statek do zatrzymania się w Singapore. Postój trwał 10 dni, gdyż taki był termin stoczni, której oddano dynamo do naprawy. Ale i okres tego przymusowego postoju został wykorzystany. Mimo tropikalnej temperatury, mimo wyczerpania po „urozmaiconej" podróży — załoga postanowiła wykorzystać czas na przygotowanie kotłów do przeglądu technicznego, który był przewidziany w czasie tego rejsu. Przegląd wypadł pomyślnie. Postawą swą i rezultatami pracy załoga wykazała pełne zrozumienie socjalistycznych zespołowych form pracy i obowiązek swój wypełniła dobrze. Plan eksploatacyjny statku został wykonany z nadwyżką przez zabranie dodatkowego ładunku do Chin. Mimo trudności technicznych, statek przybył planowo do portu macierzystego.



ZŁA PRACA OBSŁUGI TECHNICZNEJ W PORCIE

Chociaż trudno nam w tej chwili wskazać bezpośrednio winnych, jednak takie fakty jak awaria dynamo, turbogeneratora, skraplacza itp na „Kościuszce" nasuwają przypuszczenie, że należy zwracać baczniejszą uwagę na stan technicznych urządzeń statku przed skierowaniem go w daleki rejs.

Między innymi duże zastrzeżenie budzi praca Warsztatów Okrętowych. W czasie postoju w porcie statek zamówił wiele części wymiennych, których nie można było wykonać na statku z uwagi na ich precyzyjność. Po dostarczeniu części przez warsztaty okazało się, że wiele z nich po prostu... nie pasuje. Musiano je dodatkowo dopasowywać na statku lub zwracać do poprawki. **Dowodzi to niedbalstwa, które winno być bezwzględnie zwalczane wśród pracowników obsługi remontowej. Każdy jest odpowiedzialny za wykonaną pracę i nie mogą się powtarzać niedokładności w wykonaniu części zamiennych. Powtórna obróbka i dodatkowa praca wielu pracowników, podrażają koszta własne,** przedłużają postoje statków, a często kończy się to awarią statku w morzu. Pracę niedbaluchów kończy zagraniczna stocznia w przygodnym porcie.

Przy zwrocie niedokładnie wykonanych części do warsztatów, często nie można znaleźć ich wykonawców. W tym celu kierownictwo obsługi remontowej powinno wprowadzić — w dobrze pojętym interesie gospodarki narodowej — dokładną kontrolę wykonywanych prac. Każda praca winna być przed oddaniem do magazynu znakowana przez wykonawcę. System ten dawałby gwarancję dokładności wykonania i wpłynąłby mobilizująco na rozwój współzawodnictwa nie tylko od strony ilościowej, ale również jakościowej.

Projekt ten rzuciła załoga s/s „Kościuszko", gdyż wiele niedokładnie wykonywanych części trafiło właśnie na ten statek. Załogi innych statków dołączają się jednak do ich słusznego wniosku.

Na zakończenie, krótka uwaga pod adresem Wydziału Załogowego. S s „Kościuszko" jest jednym ze statków o bardzo skomplikowanym systemie urządzeń maszynowych i pomocniczych. Dlatego wydaje nam się celowe kierowanie na tę jednostkę załogi maszynowej o dobrym przygotowaniu fachowym. Z tych też względów z uznaniem — szczególnie na s/s „Kościuszko" — powitano zmianę polityki kadrowej CZ PMH, który wydał zdecydowaną walkę płynności kadr na naszych statkach. Jedną bowiem z przyczyn obecnego, zaniedbanego stanu urządzeń maszynowych s s „Kościuszko" były zbyt częste zmiany osobowe w załodze. Załoga nie miała nigdy czasu na dokładne zapoznanie się z urządzeniami statku, a tymczasowość przydziału na jednostkę, stwarzała podatny grunt do niesumienności i braku socjalistycznej odpowiedzialności za stan warsztatu pracy.

Beta

Osiągnięcia m/s „Akademik Kryłow"

Znana powszechnie załoga motorowca „Akademik Kryłow", która jako pierwsza zainicjowała akcję socjalistycznej opieki nad urządzeniami mechanicznymi i sprzętem na statku, ma już do zanotowania pierwsze poważne osiągnięcia w ramach współzawodnictwa o przedwczesne wykonanie planu przewozów, zwiększenie szybkości itd. Motorowiec zwiększył średnią szybkość eksploatacyjną o 0.2 do 0.3 mil na godzinę. W swoim obecnym rejsie przyjął on ponad plan 300 ton ładunku. Przez właściwe rozmieszczenie towarów na statku załoga w każdym rejsie przyjmować będzie dodatkowo 200 ton ładunku. Załoga maszynowa postanowiła zaoszczędzić około 200 ton paliwa i zwiększyć średnią szybkość eksploatacyjną motorowca o 3 mile na dobę.

Dodać należy, że na tablicy honorowej przodowników pracy na statku znajduje się 11 nazwisk najlepszych marynarzy motorowca.

H.S.

Marynarze wyrażają zadowolenie
z reformy dodatku zagranicznego

Socjalistyczna zasada wynagrodzenia za pracę brzmi: każdemu według jego pracy i stosownie do włożonego wysiłku. Zasada ta nie była dotychczas praktycznie stosowana w odniesieniu do wypłacanego marynarzom dodatku zagranicznego. Reforma wypłaty tego dodatku, wprowadzona z dniem 1 maja br. wyrównała krzywdzące do tej pory stawki marynarzy na dalekich liniach i została powitana przez załogi PMH z wielkim zadowoleniem.

W ubiegłym tygodniu odbyło się w sali Oddziału Marynarzy ZZPŻ zebranie rezerwy PMH i załóg statków, stojących w porcie, w czasie której tow. Krasiński zapoznał marynarzy z treścią dodatkowego protokołu do obowiązującej Umowy Zbiorowej PMH i okólnikiem CZ PMH o zmianie wypłaty dodatku zagranicznego.

Zebrani marynarze z wielkim uznaniem i zadowoleniem wypowiadali się za zmianą.

— Z radością witamy jeszcze jedną socjalistyczną zdobycz na odcinku Polskiej Marynarki Handlowej. Cieszymy się i wyrażamy podziękowanie Centralnemu Zarządowi, że wysłuchał głosów marynarzy, którzy od długiego czasu dopominali się sprawiedliwego unormowania dodatku dewizowego — powiedział **steward gospodarczy Dzieciątko.** Dotychczasowa norma wypłaty dodatku dewizowego nie uwzględniała ciężkiej pracy marynarzy na dalekich liniach w klimacie tropikalnym, którzy nie mieli żadnej rekompensaty za trudy, ponoszone przez całe miesiące z dala od rodziny i kraju.

Reforma dodatku jest dowodem wielkiej troski Państwa o nasz byt marynarski — powiedział **IV mechanik Stanisław Cezak.** — Przy niewielkim zmniejszeniu stawki linii europejskich podwyższono ją na innych liniach, co jest korzystniejsze, bo większa ilość załóg pływa na dalekich liniach. Cieszymy się, bo obecna reforma jest dowodem troski państwa o podwyższenie stopy życiowej obywateli i sprawiedliwej płacy za pracę.

— Wydawanie bonów na materiały do „Baltony" w wypadku zejścia marynarza ze statku w kraju, jest również dowodem troski, by nie poniósł on strat z powodu choroby, czy urlopu — dorzuca ob. Cezak. — Pamiętam, że kiedy dawniej zeszedłem ze statku na urlop, otrzymałem wypłatę w złotych. Obecnie, możemy w „Baltonie" na otrzymane kupony otrzymać towary eksportowe i zagraniczne...

— Słusznie wprowadzono rozgraniczenie między dalekimi a bliskimi liniami. Niektórzy, pływając po Bałtyku, byli co dwa tygodnie w domu. Nie mieli wydatków osobistych za granicą, bo wszystko mogli zaopatrzyć się w kraju, a otrzymywali to samo, co marynarze z linii chińskiej, indyjskiej czy innych. A tamci przecież mieli więcej osobistych wydatków, szczególnie na napoje w tropiku. Trzeba było nieraz kupować rzeczy do użytku osobistego, które przez parę miesięcy podróży zdążyły się zniszczyć...

— Towarzysze i Obywatele Marynarze! — powiedział **mechanik Stanisław Ciba** — na dzisiejszym naszym zebraniu dowiedzieliśmy się o zmianie dodatku zagranicznego dla nas marynarzy, pracowników morza. Zmianę witamy z uznaniem.

Jest ona dowodem troski o nasz byt marynarski w przeciwieństwie do poczynań burżuazyjnego rządu polskiego, rządu nędzy i bezrobocia, który starsi marynarze doskonale pamiętają.

Rok pracy statku ratowniczego

W stoczni odbywa się obecnie przegląd kutra ratowniczego „Sztorm". Większość prac konserwacyjnych wykonuje we własnym zakresie załoga statku. Mają oni za sobą rok ciężkiej i ofiarnej pracy. Od lutego 1950 r. do kwietnia 1951 r. „Storm" 23 razy wychodził w morze. Uratował 20 osób przeważnie rybaków oraz 5 jednostek rybackich. Statek ma doskonałą stateczność i wyposażony jest w nowoczesne urządzenia: radiotelefon i echosondę.

Państwo ludowe nie szczędzi kosztów na wszelkie możliwe i dostępne środki mogące zapewnić bezpieczeństwo na morzu. Całe polskie wybrzeże usiane jest stacjami ratowniczymi. W Świnoujściu czuwa statek ratowniczy „Szkwał", w małych portach liczne motorówki ratownicze.

Kasta

Załoga „Batorego" domaga się
podpisania paktu pokoju

M/s „Batory" przywitał dzień Narodowego Plebiscytu Pokoju galą flagową. Załoga zbierała się grupkami jeszcze przed rozpoczęciem właściwych uroczystości rozmawiając z ożywieniem o pokoju i okropnościach minionej wojny. Każdy z nich stracił kogoś z bliskich, każdy ma kogoś drogiego do ochronienia.

Asystent maszynowy inwalida wojenny Franciszek Prokop, opowiada o 3-letnim pobycie w obozie koncentracyjnym.

Stewardessa Helena Secewicz, wdowa po marynarzu, pragnie ochronić swoją córkę od tego co sama przeżyła.

Na pokładach i wewnątrz statku panuje ożywiony ruch — ostatnie przygotowania przed uroczystością. Salę koncertową „Batorego" zmieniono na punkt plebiscytowy. Wszędzie góruje motyw gołębia pokoju. Salę szczelnie wypełnia załoga, przedstawiciele Komitetu PZPR i Dyrekcji PMH i PLO.

Zwięzłe lecz znamienne słowa padają z ust przewodniczącego statkowego KOP radiotelegrafisty Jana Arciszewskiego. Mówił on o roli jaką spełnił Apel Sztokholmski, który powstrzymał użycie bomby atomowej na Korei, o celu i znaczeniu plebiscytu, o jednoczeniu się w tym dniu ludzi wszystkich ras i narodów w potężnym proteście przeciwko wojnie, o żądaniu zawarcia Paktu Pokoju.

— Staniemy wspólnie przeciwko nowej wojnie, łączy nas miłość do naszej Ludowej Ojczyzny, pragniemy pokoju w naszych ogniskach domowych, pragniemy pokoju na całym świecie — kończy tow. Arciszewski, wkładając jako pierwszy swoją kartę plebiscytową do urny.

Członkowie prezydium uroczystości: elektryk Hubert Potrac, st. marynarz Tadeusz Polebski, st. steward Stanisław Szynkiewicz dołączają swoje karty.

Następnie podchodzi dowódca „Batorego" kpt. ż. w. Jan Ćwikliński, za nim intendent Józef Szczyszka i inni.

Przewodniczący koła ZMP mł. marynarz Stanisław Muras, wrzucając kartkę mówi z przejęciem — „My zetempowcy bronimy pokoju dla młodzieży całego świata przed agresją imperialistów".

Chłopiec okrętowy Bronisław Kurek nieśmiało zwraca się do przewodniczącego KOP — „Chcę się uczyć, chcę kiedyś zostać kapitanem okrętu w pokojowej żegludze, przyjmijcie moją kartę". W młodzieńczej głowie dobrze wyryły się obrazy wojenne. Pragnie być bojownikiem pokoju, podjął więc socjalistyczną opiekę nad sprzętem „swojej" messy.

Załoga przy dźwiękach orkiestry podchodzi teraz gromadnie do urny. Wyciągają się ręce z podpisanymi kartkami, padają słowa:

— nie chcemy wojny —

— pokój zwycięży wojnę —

— o pokój naszej Ludowej Polski —

— o pokój naszych rodzin —

— wzmocnioną pracą przyczynimy się do pokoju —

— o pokój między narodami —

— żądamy podpisania Paktu Pokoju —

Oficerowie, chłopcy, kobiety, marynarze z maszynowni i pokładu — wszyscy jednocześnie protestują przeciwko wojnie. Wielka to i znamienna manifestacja. Właśnie tu na pokładzie m/s „Batory", który pływając jako ambasador pokoju bezpośrednio zetknął się z nienawiścią i szykanami ze strony imperialistów amerykańskich.

Jeszcze nie umilkły ustne protesty przeciwko wojnie i podżegaczom wojennym, a już spontanicznie zrywa się pieśń — hymn narodowy i Międzynarodówka, jako potwierdzenie protestu

ej

Motorowiec „Moskwa" ponownie zdobył
najwyższe odznaczenie we współzawodnictwie

W ramach ogólno-radzieckiego socjalistycznego współzawodnictwa pracy w żegludze morskiej, proporzec Rady Ministrów ZSRR i najwyższa nagroda przyznane zostały ponownie motorowcowi „Moskwa".

W kwietniu br. statek przewiózł ponad plan setki ton ładunków. Załoga maszynowa przeprowadziła w czasie podróży gruntowne czyszczenie kotłów pomocniczych, zaoszczędzając 96 godzin czasu eksploatacyjnego. Załoga pokładowa, odnawiając we własnym zakresie ładownie, zwiększyła ilość zaoszczędzonego czasu eksploatacyjnego do 168 godzin.

Jak wiadomo, załoga motorowca „Moskwa" była inicjatorem wprowadzenia grafiku czasu na statkach morskich.

Pracując ściśle według tej metody, marynarze statku „Moskwa" dążą do przedterminowego wykonania planu przewozów za rok 1951, aby nowymi osiągnięciami swej pracy przyśpieszyć wzniesienie wielkich budowli komunizmu.

Ojczyzna polarnych kapitanów

Radziecka wieś Sumski Posad (republika Karelo - Fińska) jest ojczyzną popularnych kapitanów. Wielu mistrzów żeglugi wielkiej urodziło się w Sumskim Posadzie. Sława kapitanów F. Michowa i P. Jawtiukowa od dawna przekroczyła granice republiki. Znany kapitan Kraju Rad, członek legendarnej wyprawy lodołamacza „Czeluskina" W. Woronin również urodził się we wsi Sumski Posad. Pięciu jego braci pływa w charakterze kapitanów na różnych szlakach wodnych.

Szkolenie kapitanów statków morskich i rybackich stało się tradycją w nowym kołchozowym osiedlu Sumski Posad. Mieszkańcy tej wsi Aleksander Jeremin, Fiedor Czyżow, Borys Karałkow i były mechanik Mikołaj Siutin, szyprowie kołchozowych kutrów motorowych, szkolą się obecnie na kapitanów okrętów. Brat Borysa Korolkowa — Aleksander pracuje w charakterze mechanika.

O podróżach polarnych marzy również syn Borysa Korolkowa — Jurij, który kończy szkołę dziesięcioletnią i złożył podanie o przyjęcie do murmańskiej szkoły marynarki. Wraz z nim zaszczytny zawód kapitanów morskich postanowili również obrać inni absolwenci szkoły średniej, w Sumskiej Posadzie, którzy będą kontynuowali chlubne tradycje swych ojców i dziadków.

Hak

Nowe pomysły racjonalizatorskie

Obtaczarka pierścieni tow. Tadeusza Dryji

W czasie ostatniego pięciomiesięcznego rejsu na m/s „Mikołaj Rej" do Chin Ludowych, tow. Tadeusz Dryja zapisał na koncie swoich usprawnień jeszcze jeden bardzo pomysłowy i praktyczny przyrząd. Zapytany o urządzenie, które koledzy nazwali „dryjówką" — odpowiada skromnie, że ... każdy by to zrobił...

— Pierścienie tłokowe zawsze zabierały nam dużo czasu — opowiada tow. Dryja. — Skutkiem wyrobienia, a często nawet ze względów technicznych rowki w tłokach mają różne szerokości, a wymiary pierścieni są znormalizowane i trzeba je każdorazowo dopasować. Dotąd robiło się to ręcznie. Uciążliwe i mozolne szlifowanie pilnikiem, trwało bardzo długo i w rezultacie nie było dokładne. Trudno na oko doszlifować obwód pierścienia co do ułamka milimetra. Już w Chinach myślałem o tym, jak pracę ułatwić, ale nie było czasu do realizacji. Ostatecznie zgłosiłem projekt st. mechanikowi Kossakowskiemu. Po przedyskutowaniu wszyscy uznali, że jest on dobry. W drodze powrotnej wykonałem szlifierkę ze złomu znajdującego się na statku. Teraz wszystko idzie szybko: pierścień zakłada się do aparatu, włącza prąd i po paru minutach pierścień jest równo, co do milimetra szlifowany. Zmiana pierścienia wraz z oszlifowaniem trwa teraz tylko 15 minut.

„Dryjówka", którą zbudował tow. Dryja w morzu, nie zdradza swym wyglądem, że została wykonana ze szmelcu. Ciężka masywna podstawa, równa, gruba płyta i ramię — jednym słowem cały przyrząd wygląda jakby świeżo opuścił fabrykę.

Nowa obtaczarka pierścieni jest dużym udogodnieniem nie tylko dla załogi m/s „Mikołaj Rej", ale i dla całej floty a nawet stoczni. Szlifowanie bowiem pierścieni tłokowych sprawiało trudność nawet dobrze wyposażonym warsztatom, które musiały wykonywać tę czynność, z braku odpowiedniego przyrządu, ręcznie lub na innych maszynach. Dlatego stocznie niechętnie podejmują się obtaczania pierścieni, które dotychczas trwało około 1 godziny.

„Dryjówka", którą z zainteresowaniem i uznaniem oglądają mechanicy statków, usprawni również pracę warsztatów okrętowych i pozwoli na dopasowywanie pierścieni na statkach we własnym zakresie.

Tow. Dryja wykonał prototyp w godzinach wolnych od wachty. Obecnie ulepsza swoją maszynę, aby uczynić ją dogodniejszą w obsłudze i pracy.

„Posuw tarczy ciernicj będzie zmechanizowany, a grubość szlifu będzie regulowana skokiem śruby"... — tłumaczy ze znawstwem tow. Dryja.

(Beta)

NASI KORESPONDENCI piszą

KUŹNIA KADR OFICERSKICH

Jeden dzień w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej

Zegar wskazał godzinę 6. W ciszę wdarł się przenikliwy dźwięk elektrycznego dzwonka.

Pobudka...

Zaczął się jeden z wielu pracowitych dni Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej...

Dzień rozpoczyna się gimnastyką — wyrabiającą tężyznę, hart, sprężystość ciała. Podchorążowie OSMW są zapalonymi sportowcami, a ludowa Marynarka Wojenna poszczycić się może zdobywcami tytułów mistrzowskich, wśród których znajduje się wielu wychowanków OSMW; jeden z najlepszych w Polsce — średnio dystansowców oficer Kubera, znani na Wybrzeżu, bokserzy pchor. Kucharski i pchor. Grabowski, wicemistrz Wojska Polskiego w szermierce — pchor. Pogoda i wielu, wielu innych.

Po gimnastyce — jak zwykle — następuje poranna toaleta i śniadanie.

Po raporcie porannym na obszernym dziedzińcu oddziały podchorążych udają się na zajęcia.

Idziemy za jedną z grup do gabinetu sygnałowego.

Duża jasna sala zastawiona jest stolikami. Na każdym z nich stoi miniaturowy maszt sygnałowy z rejami flaglinkami. Ściany sali zawieszone kolorowymi flagami, planszami świateł okrętowych i innym sprzętem służącym do porozumiewania się na morzu.

Reflektory okrętowe, migacze i lampy różnego typu dopełniają wyposażenie sali. Tu podchorążowie poznają „kolorowy język marynarzy" — zasady sygnalizacji flagowej i świetlnej.

Wieszają się na rejach swych miniaturowych maszcików zestawy flag, których znaczenie zapisane jest w książce — zwanej sygnałową.

— Mam chorego na pokładzie — woła kolorowymi prostokątami flag maszt pchor. Noska.

— Wysyłam motorówkę — odpowiada mu pchor. Lębos.

Sygnalizacja flagami jest nadal nawet w epoce radia jednym z najważniejszych środków porozumiewania się statków na morzu. Podchorążowie rozumieją znaczenie dokładnego poznania sygnalizacji — dlatego starają się jak najlepiej opanować materiał podawany przez wykładowcę.

Znany sportowiec, podchorąży Kucharski, w rozmowie z nami stwierdza, że oficer Ludowej Marynarki Wojennej musi znać cały okręt, jego mechanizmy i urządzenia lepiej od innych członków załogi, winien wykonywać wszystkie najtrudniejsze prace sprawniej, niż doświadczony bosman okrętowy.

Podchorąży Kucharski jest nie tylko dobrym bokserem — jest równie pilnym uczniem

* * *

Tuż obok znajduje się gabinet, w którym przy tablicy pchor. Ślędniowski tłumaczy kolegom trudny i skomplikowany wzór na obliczenie odchylenia igły magnetycznej w stosunku do południka czyli inaczej mówiąc, na określenie dewiacji kompasu — w toku wyjaśnień wzór nabiera „kolorów" — staje się prosty i zrozumiały.

Również i w innych gabinetach wiedzy okrętowej trwa wytężona praca.

Szybko płynie czas na wykładach i zajęciach w Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej.

Po obiedzie urozmaiconym wesołą pogawędką, obowiązuje godzina bezwzględnej ciszy, którą podchorążowie wykorzystują na drzemkę.

* * *

Po południu podchorążowie pogłębiają zdobyte na wykładach wiadomości.

Uczniowie OSMW korzystają z bogato zaopatrzonych gabinetów. Przeważającą część modeli wykonali sami podchorążowie. Na terenie szkoły zorganizowano kilka kół racjonalizatorów. Każde koło opiekuje się innym gabinetem i zależnie od zamiłowania podchorążych, każdy pracuje w gabinecie, który mu najbardziej odpowiada. W klubie gabinetu nawigacyjnego wyróżnia się pchor. Borański. Dziełem jego rąk są liczne rysunki urządzeń nawigacyjnych. Ponadto zajmuje się on regulowaniem precyzyjnych urządzeń pomocniczych — między innymi sekstansu. W gabinecie wiedzy okrętowej wykonują podchorążowie z pchor. Słomczyńskim na czele, modele okrętów wojennych oraz inne pomocnicze mechanizmy okrętowe. Ułatwiają one w znacznym stopniu poznanie budowy okrętu wojennego, pełnienie służby na pokładzie i pracę podczas letniego okresu szkolenia na jednostkach.

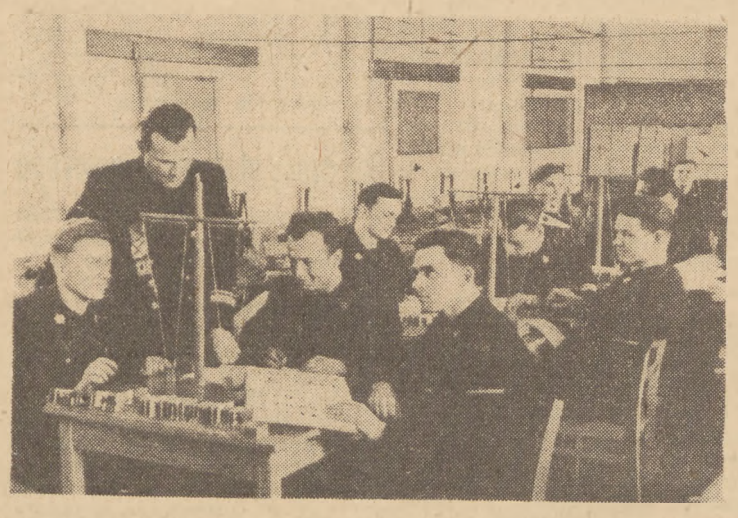
Zbliża się okres letniej praktyki, podczas której absolwenci OSMW na pokładach okrętów praktycznie pogłębią wiedzę teoretyczną, aby wyszkolić się na dobrych oficerów Ludowej Marynarki Wojennej — zbrojnego ramienia Polski na morzu.

* * *

W OSMW rozwija się bogate życie kulturalne. Podchorążowie spędzają godziny dzielące ich od capstrzyku w gabinecie marksizmu-leninizmu, w estetycznie udekorowanych przez siebie świetlicach lub czytelni. Przygotowują się do nowych występów artystycznych, grają w szachy, warcaby, czytają, malują, robią dekoracje lub słuchają radia.

Godzina 22, gasną światła. Szkołę zalega cisza. Słychać tylko miarowy krok wartownika i równe oddechy marynarzy.

(sal) i (koz)



Zajęcia praktyczne w sygnalizacji

Szyper Hubert Konkol dzieli się swoimi spostrzeżeniami z szyprem Robertem Markiem.

Modelarnia PSŻŚ pracuje

Uczniowie Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej wykazują duże zainteresowanie modelarnią. Ostatnio młodzież wykonała szereg modeli oraz gablotkę obrazującą odcinek ćwiczebny Nogatu. Między innymi kol. kol. Jurszo, Wołowicz i Reizner wykonali dwa modele kontrtorpedowców a kol. Korkliński i Rudnicki model rudowęglowca. Praca postępowałaby znacznie szybciej, gdyby nie niedostateczne wyposażenie w narzędzia jak na przykład: wiertła, pilniki, zdzieraki i piłeczki oraz materiały jak lakier, szpagat itp.

Dyrekcja szkoły powinna zainteresować się zaopatrzeniem i jak najszybciej wyposażyć szkolną modelarnię. **Orzeł.**

16 czerwca Zjazd Koresoondentów „Steru"

Redakcja „Steru" zawiadamia, że w sobotę dnia 16 czerwca br. o godz. 10 rano odbędzie się w sali „Domu Drukarza" przy ul. Garncarskiej w Gdańsku 1 ogólny zjazd korespondentów „Steru".

W programie zjazdu: referat organizacyjno-sprawozdawczy, dyskusja i wręczenie nagród korespondentom wyróżnionym w konkursie „Organizujemy sieć korespondentów".

Wyżywienie na miejscu oraz zwrot kosztów przejazdu przez redakcję zapewnione.

Dzieci z Wałcza piszą do marynarzy

Załoga s/s „Hel", który zdobył zaszczytny tytuł przodującego statku we współzawodnictwie socjalistycznym za I kwartał 1951 roku w eksploatacji bałtyckiej — otrzymała od klasy VIa szkoły podstawowej Nr 1 w Wałczu piękny album ze zdjęciami przedstawiającymi uczniów tej klasy przy nauce, rozrywkach i pracy kulturalnej.

Miła dla statku niespodzianka była odpowiedzią na przesłane klasie przez załogę rysunki statku, podobizny członków załogi oraz 600 złotych.

Młodzi przyjaciele z Wałcza donoszą w swoim liście marynarzom o pracy i o osiągnięciach, życiu kulturalnym szkoły i pracy społecznej.

A oto jego treść:

Załoga s/s „Hel".

Drodzy przyjaciele!

Serdecznie dziękujemy za rysunek i upominek. Rysunek jest ozdobą naszej klasy i wszyscy go nam zazdroszczą. Dla uczczenia Ruchu Obrońców Pokoju zobowiązaliśmy się uczyć dobrze i zebrać po 10 kg odpadków i złomu, przekazując dochód na odbudowę stolicy.

W ramach zobowiązania zebraliśmy pół tony odpadków użytkowych, a pieniądze w sumie zł 194,38 przekazaliśmy na odbudowę naszej kochanej stolicy. Nasze koło „Budujemy Warszawę" urządziło wieczór propagandowo - dochodowy, w którym wzięliśmy udział jako zespół recytacyjny. W dowód wdzięczności za okazaną nam życzliwość przesyłamy Wam skromny upominek w postaci albumu. Zdjęcia nie obrazują całkowicie życia naszej klasy, ale dopiero w połowie lutego nasza szkoła otrzymała aparat fotograficzny. Większość z nas pracuje w ZMP; opiekujemy się młodszymi klasami i pełnimy dyżury na korytarzach w czasie przerw.

Przepraszamy, żeśmy tak długo nie odpowiadali na Wasz list, jednak winien temu montaż albumu, który nam zajął wiele czasu.

Serdecznie pozdrawiamy całą załogę s/s „Hel".

Kl. VIa szk. podst. Nr 1 w Wałczu

Za kl. VI a

Korespondent Borowiec Marylka.

Załoga pragnie zaprosić miłych, młodych przyjaciół na Wybrzeże w czasie wakacji szkolnych, aby pokazać na miejscu to, o czym piszą w listach do młodzieży — tj. statek i pracę.

TADEUSZ GOGGA

Dobry start koła ZMP na s/s „Puck"

Koło ZMP na s/s „Puck" do niedawna nie przejawiało żadnej aktywności. Młody zespół nie wiedział po prostu jak się wziąć do pracy, tym bardziej, że większość z nich to nowi członkowie organizacji. Koło nie otrzymywało również instrukcji. Członkowie koła poświęcali się wyłącznie pracy zawodowej, zaniedbując pracę społeczną i polityczną.

Młoda organizacja niedociągnięcia te jednak usunęła. Nowe wybory wysunęły na przewodniczącego mł. marynarza Łucjana Piaseckiego, który wykorzystał dobre chęci kolegów i skierował je na właściwą drogę. Podjęto indywidualne i zbiorowe zobowiązania. Postanowiono roztoczyć opiekę nad świetlicą, prowadzić szkolenie i samokształcenie. Wydano także zdecydowaną walkę pijaństwu.

Świetlica jednak nie ma jeszcze właściwego wyglądu. Zetempowiec, mł. marynarz Czesław Noga, tłumaczy to tym, że w porcie trudno jest utrzymać świetlicę w odpowiednim stanie. Używa się ją często na zastępcze biuro lub do przechowywania ubrań dejmanów.

Tow. Palusiński niedawno został trymerem. Poprzednio pływał jako chłopiec hotelowy.

— Bardzo się cieszę — mówi Palusiński — że dostałem się do obsługi maszynowej; lubię swoją pracę.

Trymerzy Mieczysław Palusiński i Tadeusz Szatanek poświęcili zejście na ląd w Rotterdamie i wolny czas na wykonanie odwodnienia rury odlotowej syreny. Zetempowcy pokładowi zakonserwowali stalówki, chłopcy hotelowi podnieśli czystość statku. Koło zaczęło równocześnie realizować dalsze zobowiązanie — opiekę nad świetlicą i redakcję gazetki ściennej. Tow. Wiesław Więcław wraz z innymi podjęli się utrzymywać czystość w świetlicy. Palusiński wykonuje rysunki do gazetki.

— Na „Pucku" — kończy Palusiński — łącznie z załogą przechodzimy szkolenie ideologiczne i fachowe, np. ostatnio inż. Helbin, pierwszy mechanik, wykłada nam gospodarkę cieplną.

Niektórym młodzieżowcom z s/s „Puck" zdarzają się jeszcze niedociągnięcia, biorąc jednak pod uwagę, że koło od krótkiego dopiero czasu zaczęło aktywnie pracować, można mieć nadzieję, że dalszy rozwój koła będzie pomyślny, a zetempowcy „Pucka" świecić będą przykładem. **J.**

14.000 związkowców skorzysta z atrakcyjnych form wczasów

Dyrekcja Naczelna Funduszu Wczasów Pracowniczych uruchamia w roku bieżącym, niezależnie od normalnych 2-tygodniowych wczasów pracowniczych, liczne atrakcyjne formy wypoczynku, jak np. wczasy żeglarskie, krajoznawcze, wysokogórskie, kolarskie itp.

Zapewniają one robotnikom doskonałe warunki spędzenia urlopu, a ponadto umożliwiają poznanie najpiękniejszych miejscowości i zakątków naszego kraju. Ogółem w ciągu sezonu letniego ponad 14 tysięcy robotników i pracowników wypoczywać będzie na wczasach turystycznych. Opłaty za te wczasy są takie same, jak za 2-tygodniowe wczasy pracownicze.

Szczególnie atrakcyjnie przedstawiają się wczasy żeglarskie na Mazurach, które są czynne od dnia 1. 5. br. Wczasowicze przybywający na te wczasy ze skierowaniami związków zawodowych, mają możność odbycia przeszkolenia w zakresie żeglarstwa, wioślarstwa oraz nauki pływania pod kierunkiem wykwalifikowanych instruktorów Ligi Morskiej. Do dyspozycji osób, przybywających do Ośrodków FWP w Augustowie i Mikołajkach są łodzie żaglowe i wiosłowe, kajaki i sprzęt rybacki. Uczestnicy wczasów żeglarskich będą mogli się również zapoznać w ciągu 14-dniowego pobytu z teorią i praktyką żeglarską, uzyskując, po zakończeniu kursu stopień młodszego żeglarza.

Przyjemną formą wypoczynku są wczasy na statku „Bałtyk". Doskonałe wyposażenie statku oraz starannie dobrana trasa przejazdu, zapewnia uczestnikom 7-dniowych wczasów wygodny i urozmaicony urlop.

Dyrekcja FWP zorganizowała również wczasy krajoznawcze w Karkonoszach, kotlinie Jeleniogórskiej, na Pojezierzu Suwalsko-Augustowskim oraz na tzw. szlaku wielkich jezior. Uczestnicy tych wczasów będą mogli zwiedzić piękne okolice, miasta i zabytki w poszczególnych województwach, m. in. tzw. Mazurską Wenecję — Mikołajki, zamek w Malborku, Toruń oraz piękne miejscowości, jak Cieplice, Chojniki itp.

Wczasy kolarskie odbędą się w dwóch trasach: Krynica — Bukowina — Zakopane, oraz Ustronie Morskie, Mielno — Ustka.

Ważne dla racjonalizatorów

Usprawnienie wypłat wynagrodzeń autorom wynalazków pracowniczych

Prezydium Rządu uchwaliło nowe przepisy w sprawie wynagrodzenia autorów pracowniczych wynalazków, udoskonaleń technicznych i usprawnień.

Za każde udoskonalenie techniczne lub usprawnienie, zastosowane w produkcji, autorowi pomysłu przysługuje wynagrodzenie. Wysokość wynagrodzenia za pomysł określa się w zależności od technicznego znaczenia, oszczędności lub innej korzyści, osiągniętej przez gospodarkę narodową, w wyniku zastosowania udoskonalenia jak również od stopnia opracowania projektu przez autora.

Wysokość wynagrodzenia oblicza się według ustalonej tabeli od sumy uzyskanej oszczędności, wynagrodzenia są różne — za wynalazki, udoskonalenia techniczne i za usprawnienia. Nowe stawki są wyższe od dawniej obowiązujących. Ważnym momentem jest ustalenie dodatkowego wynagrodzenia, za wykorzystanie ich pomysłów poza macierzystym zakładem pracy projektodawcy.

Na specjalną uwagę zasługuje podwyższenie wysokości wynagrodzenia za wynalazki i udoskonalenia techniczne, umożliwiające uruchomienie nowych gałęzi produkcji lub tworzące nowe rodzaje cennych materiałów, zastępujących materiały i wyroby deficytowe. Możliwości podwyższenia stawek przysługują również, gdy projektodawca równocześnie z projektem złoży opis techniczny i niezbędne rysunki ogólne, bądź też kompletne opracowanie wykonawcze, jak opis procesu technologicznego, recepturę lub inne szczegóły potrzebne do zrealizowania projektu oraz w razie złożenia modelu, jeśli jest on potrzebny dla wyjaśnienia istoty projektu.

Za projekty, których zastosowanie przynosi oszczędności nie dające się obliczyć, jak np.: zwiększenie bezpieczeństwa i higieny pracy wynagrodzenie określa się szacunkowo.

Powyższe przepisy odnoszą się do nowych wynalazków i udoskonaleń z zakresu procesów technologicznych i produkcyjnych. Nie obejmują natomiast usprawnień administracyjnych oraz z zakresu organizacji i kierownictwa zakładu pracy.

Wynagrodzenie przysługuje wszystkim projektodawcom, niezależnie od stanowiska zajmowanego w zakładzie. Za udoskonalenia techniczne i usprawnienia związane bezpośrednio z zakresem pracy projektującego wypłaca się wynagrodzenie, o ile projekt posiada charakter oryginalny, przy czym fakt ten w wypadku udoskonalenia podlega stwierdzeniu Urzędu Patentowego, zaś w wypadku usprawnienia — Komisji wynalazczości.

Wypłatę nagród zleca, na wniosek odpowiedniej komisji wynalazczości — kierownik zakładów, centralnego zarządu względnie minister, w zależności od wysokości oszczędności, uzyskanej w wyniku zastosowania pomysłu.

Wypłaty wynagrodzenia autorom pracowniczych wynalazków, udoskonaleń technicznych i usprawnień dokonuje w następujących terminach: wynagrodzenie nie przekraczające 500 zł wypłaca się w terminie 14 dni od dnia zrealizowania projektu, wynagrodzenie przewyższające 500 zł wypłaca się 25 procent, lecz nie mniej niż 500 zł miesiąc po zatwierdzeniu planu wykorzystania projektu, następne 25 procent w miesiąc po półrocznym wykorzystywaniu projektu, pozostałą część po obliczeniu faktycznie uzyskanych oszczędności i zastosowaniu projektu.

Współzawodnictwo o tytuł najlepszej załogi kutrowej

Mimo rozproszenia się ławic dorszowych i śledziowych u wybrzeży gdyńskich i gdańskich, rybacy kutrowi „Arki" oraz rybacy łodziowi z Sopot, Brzeźna, Jelitkowa i Górek Zachodnich osiągają dzięki sprawnej organizacji pracy dobre wyniki połowów.

Wśród rybaków kutrowych we współzawodnictwie o tytuł najlepszej załogi kutrowej, przoduje załoga kutra „Arka 102" łowiąca pod kierunkiem Hugona Krefta. Załoga tej jednostki wyprzedziła w ciągu ostatnich 12 dni dotychczasowego przodownika, załogę młodzieżowego kutra „Arka 113", wykonując w tym czasie 60 proc. planu miesięcznego. Zespół ZMP-owski pod kierunkiem szypra Rudolfa Marka wykonał dotychczas 59 proc. planu miesięcznego.

Wśród rybaków łodziowych przoduje łódź „Brzeż 23" z załogą rybaków Feliks Jabłoński i Wincenty Gryc. Łódź ta w czasie ostatniej dekady złowiła przeszło 20 ton ryby białej i śledzia, wykonując swój plan miesięczny w 49,5 proc.

Dobór młodzieży na wyższe uczelnie

W kraju rozpoczęły się przygotowania do poboru kandydatów na wyższe uczelnie.

Zadaniem komisji powołanych do tych prac będzie wprowadzenie na wyższe uczelnie najzdolniejszej i najlepiej przygotowanej młodzieży pochodzenia robotniczego, chłopskiego i z inteligencji pracującej oraz skierowanie jej na wydziały, zgodnie z faktycznymi uzdolnieniami i zainteresowaniami.

Podania o przyjęcie na studia składać będą kandydaci w powiatowych komisjach rekrutacyjnych w czasie od dnia 20 czerwca do 7 lipca br. Wszyscy kandydaci na wyższe uczelnie przejdą szczegółowe badania lekarskie.

O ostatecznym przyjęciu kandydatów zadecyduje, na podstawie opinii szkolnej i powiatowej komisji rekrutacyjnej oraz wyniku egzaminu wstępnego, komisja uczelniana do spraw rekrutacji z rektorem uczelni na czele. W momencie decyzji o przyjęcie na studia, młodzież otrzyma zawiadomienia o ewentualnym przyznaniu miejsca w domu akademickim (oraz stypendium mieszkaniowe).

Dziecięce wczasy w Polanowie

Na terenie Zarządu Małych Portów zaobserwować ostatnio można większą aktywność akcji socjalnej. Obecnie sekcja socjalna przystąpiła już do prac przygotowawczych celem otwarcia domu kolonijnego dla dzieci pracowników. Na podkreślenie zasługuje aktywność tow. Władysława Szeszuta kier. sekcji. Kolonie dla dzieci zorganizowane będą w Polanowie pow. Sławno. Dążeniem sekcji jest urządzić je wzorowo. Niewątpliwie wszyscy rodzice doceniają znaczenie kolonii letnich dla zdrowia swych dzieci, a kolonie cieszyć się będą dużym powodzeniem.

Notis.

Czytajcie i prenumerujcie czasopisma WYDAWNICTW MORSKICH

RYBAK I PRZETWÓRCA — Praktyczne poradnictwo fachowe

MORZE — Ilustrowany miesięcznik w bogatej szacie graficznej

MŁODY ŻEGLARZ — Ilustrowany miesięcznik popul.-morski

Pod ostrzem KRYTYKI

Więcej dbałości o sprawy bytowe przodowników pracy

Cała załoga s/s „Puck" uczestniczyła w uroczystości wręczenia bosmanowi Adamowi Babiarzowi odznaki przodownika pracy, który jako pierwszy z załogi otrzymał to zaszczytne wyróżnienie. Koledzy przyznają, że uczciwie na nie zapracował. — Nie jeden raz bosman Babiarz wyręczył towarzyszy i zastąpił w pracy zmęczonego. Młodzieżowcy „Pucka" widzą w nim dobrego przełożonego, który wymaga dyscypliny i solidnej pracy, ale zawsze chętnie udziela wskazówek rad i pomocy.

Bosman Babiarz pamięta dobrze, jak w 1929 r. rozpoczął pracę na morzu od chłopca okrętowego. Nie szczędzono mu wówczas żadnej przykrości. Miał tylko 2 klasy szkoły powszechnej. Własną mozolną pracą piął się szczebel po szczeblu. Jego trud dopiero w Polsce Ludowej został w pełni oceniony. Wyróżnił się sześciokrotnie we współzawodnictwie pracy.

— Przodownikiem pracy może być każdy, kto naprawdę chce pracować i lubi swój zawód — mówi bosman Babiarz. — Często się zdarza, że marynarz po skończeniu 4-godzinnej wachty idzie na spoczynek mimo, że widzi, że jeszcze to, czy tamto trzeba zrobić. Przy takiej metodzie trudno zdobyć wyróżnienie. Odpoczynek można zawsze trochę odłożyć, bo praca na morzu jest bardzo odpowiedzialna. Obce porty mnie nie pociągają, zostaję więc chętnie na pokładzie, gdzie zawsze coś do pracy znajduję.

Bosman „Pucka" jest z natury skromny i nie docenia własnych osiągnięć, zdobytych drogą samokształcenia, dużego oczytania, nie widzi również tego, że kwalifikacjami zawodowymi dorównał, a nawet przekroczył niejednego swojego wykształconego kolegę.

* * *

W pokoju i kuchni, w starym budynku folwarcznym dawnej wozowni w Orłowie, gnieździło się do niedawna 11 osób, a obecnie... tylko 7. Tu właśnie, w opłakanych warunkach, mieszka przodownik pracy bosman Adam Babiarz. Mieszka „kątem" z pięciu sierotami, którymi się opiekuje i które utrzymuje.

W pokoju mieszkają razem dorastający chłopcy i dziewczęta.

Maleńka kuchnia, zbudowana własnym przemysłem, wilgoć na ścianach, sufit zabity tekturą, z którego dawno już spadł przegniły tynk, woda, cieknąca podczas większego deszczu prosto na łóżko — oto warunki, w jakich żyje z rodziną przodownik pracy. W całym mieszkaniu widać jednak staranną rękę, która za wszelką cenę pragnie utrzymać czystość.

— Najgorzej było w zimie — opowiada żona bosmana Babiarza — dzieci wracały o godz. 4 ze szkoły. Musiały uczyć się przy lampce naftowej. Wszędzie jest światło elektryczne, tylko u nas go nie ma.

Już w 1946 roku wniósł ob. Babiarz podanie o mieszkanie do Związku, w 1948 do Zarządu Miejskiego — wszystko jednak bez rezultatu.

— Przy pierwszym wyróżnieniu obiecano mi mieszkanie w nowych blokach na Wzgórzu Focha w Gdyni. Cieszyliśmy się tym bardzo. Skończyło się jednak na obietnicach, a mieszkania nie otrzymaliśmy.

— Chcielibyśmy — dodaje jego żona — mieszkać w Orłowie lub gdzieś w pobliżu. Najważniejsze jednak, aby w ogóle wydostać się z tej wilgoci i ciasnoty. Martwię się najwięcej tym, że kiedy mąż przyjeżdża na parę godzin, nie ma nawet gdzie odpocząć.

Czy w takich warunkach powinien mieszkać przodownik pracy?

S. J.

Czekamy na usprawnienie serwisu rybackiego

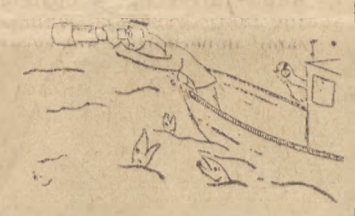
Znajdujemy się obecnie w okresie zmniejszenia połowów dorsza. Ławice ryb nabierają bowiem ruchliwości i po rozdzieleniu się w małe stada gromadzą się na wodach płytkich, trudnych do trałowania. Z uwagi na to rybołówstwo winno w tym czasie jak najbardziej zaktywizować się, by utrzymać połowy w granicach rentowności.

Należyte przygotowanie rybołówstwa w dużej mierze uzależnione jest od zorganizowanej pracy zespołowej, opartej na aktualnym wywiadzie operatywnym, serwisie telefonicznym i radiowym.

Tak samo jak i w latach ubiegłych nie robi się dosłownie nic, aby przygotować się do należytego wykorzystania tzw. okresu pokampanijnego.

Gorzej — widać nawet zaniedbania na odcinkach, które do niedawna były jeszcze dobrze obsługiwane. Jeszcze 3 tygodnie temu działał dla całego wybrzeża codzienny serwis telefoniczny — podający przekrój warunków połowowych na wodach bałtyckich. Na serwisie tym w dużej mierze opierała się charakterystyka połowów sporządzana przez MIR oraz prognoza połowów, którą kierowali się rybacy.

Obecnie łączność między serwisem gdyńskim a szczecińskim u-



rwała się i przez to rybacy i naukowcy nasi nie otrzymują żadnych wiadomości z łowisk zachodnich.

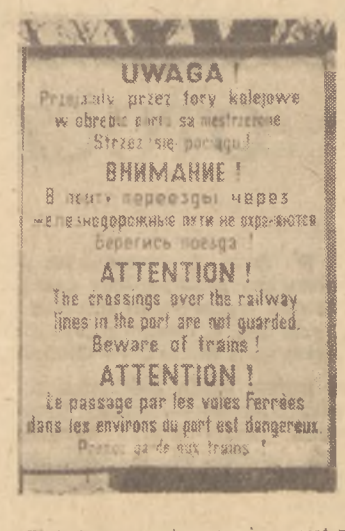
Najwyższy czas zrewidować przyczyny tego zaniedbania. Gdy zajdzie potrzeba poszukiwania ryby, będzie za późno na dyskusję.

Ob.

Śmieci pod ochroną

Zarząd Portu Rejonu Gdyńskiego dba o porządek w porcie. Nie szczędzi pieniędzy na gęsto rozsiane po całym terenie tablice, najeżone przepisami, wskazaniami i poleceniami. Na jednej z nich, umieszczonej na placu przy ul. Chrzanowskiego, czytamy: „Wywożenie śmieci i gruzu wzbronione". A wokół tablicy piętrzą się stosy gruzu i śmieci, wśród których bujnie rozrastają się zielone chwasty. Nic dziwnego; wywóz śmieci przecież urzędowo wzbroniony. Słusznie — mógłby się przecież ktoś pobrudzić. ZM.

KONKURS BŁYSKAWICZNY



W którym porcie ustawiona jest powyższa tablica ostrzegawcza i jakie są błędy w jej tekście?

Czytelnikowi „Steru" — który nadeśle najtrafniejsze spostrzeżenia — przyznamy cenną nagrodę książkową.

Prasa musi docierać regularnie na statki

Marynarze jednostek polskich zawijających do portów w Szczecinie od kilku już miesięcy bezskutecznie czekają na dostarczenie im świeżej prasy. Chcieliby czytać również swój organ tj. „STER". Niestety — jak dotychczas — wszystkie ich starania są bezskuteczne. Prasa do statków zupełnie nie dociera.

Kto jest temu winien?

Na pytanie to marynarze „Pstrowskiego" mają tylko jedną odpowiedź: — „Opiekować się nami powinien nasz związek zawodowy, który ma fundusze na cele prasowe. Tymczasem w praktyce w ciągu bieżącego roku dostarczono nam jeden raz „Morze", pewną ilość „Głosu Szczecińskiego" i „Przyjaźni". Wszystkie te przesyłki dostarczono łącznie w jednym dniu". Podobnie było na s/s „Elbląg".

Na przestrzeni blisko pół roku (bowiem mamy już koniec maja) marynarze, przybywający do Szczecina — żadnych czasopism nie otrzymali.

Nie doszły do nich również numery „STERU".

Sprawa ta winna być w najkrótszym czasie wyjaśniona, a metody kolportażu prasy wśród marynarzy winny być usprawnione. Nie można dopuścić do tego, aby zespoły naszych marynarzy były zupełnie pozbawione kontaktu z krajem i jego wydarzeniami.

— Mamy swój własny organ prasowy, a jest nim „STER". Do redakcji „STERU", zwracamy się o zainteresowanie się tą kwestią i umożliwienie nam czytania prasy krajowej — mówią marynarze.

Chyba jest ktoś, kto odpowiada za tak poważne niedociągnięcie, jakim jest pozbawienie gazet krajowych marynarzy polskich jednostek pływających.

K. ORSKI

UWAGA REDAKCJI: Nie wątpimy, że ten słuszny apel marynarzy znajdzie właściwy oddźwięk i że czynniki odpowiedzialne za ten stan rzeczy poddadzą rewizji dotychczasowy, niedbały sposób zaopatrywania naszych statków w prasę. Apelujemy szczególnie do komórek związkowych i zwracamy uwagę, że nie lepiej przedstawia się sprawa z kolportażem robotniczej prasy związkowej wśród portowców i rybaków.

Szkolić więcej fachowców hydrografii

W niektórych specjalnościach morskich do dziś jeszcze pokutuje zasada elitarności.

Zerwano już co prawda z przesądami tego rodzaju, że np. zawód pilota czy dewiatora jest czymś prawie że nieosiągalnym, wymagającym specjalnych dyplomów i niesłychanych kwalifikacji.

Zrewidowanie wymogów stawianych kandydatom na te funkcje umożliwiło zasilenie portów w nowe, zdrowe kadry, przeszkolone uprzednio przez doświadczonych fachowców. Nie oznacza to wcale obniżenia „przewidywanego" poziomu tych prac przez zwolenników starej mentalności. Ważne jest, że zrzucono balast biurokratycznych wymagań.

Istnieją jednak jeszcze dziedziny prac morskich nie tknięte ręką nowatora, dziedziny zastygłe w formach przedwojennych, w których — jeśli chodzi o gospodarkę kadrami fachowymi — niewiele albo nic do tej pory się nie zmieniło. Jednym z przykładów jest służba hydrograficzna.

Wydział Hydrograficzny GUM posiada zaledwie kilku specjalistów-hydrografów o odpowiednim przeszkoleniu teoretycznym i doświadczeniu.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że wydział ten sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem nawigacyjnym portów i toru wodnego od wschodniej do zachodniej granicy kraju, to potrzeba wzmocnienia służby hydrograficznej dobrymi specjalistami będzie w pełni zrozumiała.

Wbrew wszystkiemu co za tym przemawia — nie słyszy się dotąd o szkoleniu nowych kadr w tej dziedzinie. Wprawdzie GUM robi co może, wciągając w praktykę morsko-hydrograficzną chętnych pracowników innych działów, nie zaspokoi to jednak wymagań, jakie się stawia służbie hydrograficznej przypuszczalnie tak długo, jak długo nie będzie się szkolić praktycznie i teoretycznie nowych kadr.

Stąd też wynika brak odpowiednich planów portów wzgl. niemożność systematycznego ich aktualizowania. Brak dostatecznej ilości sił fachowych stwarza dalej trudności utrzymania w nienagannym stanie oznakowania torów wodnych pasa przybrzeżnego i wód portowych, szczególnie w okresach nawału prac wynikłych ze złych warunków atmosferycznych. Dlatego też czas najwyższy przejść do metody systematycznego i planowego szkolenia kadr nowych hydrografów i odrobić zaniedbania na tym ważnym odcinku pracy morskiej.

J. ZAW.

Śladem naszych interwencji

W Nr 5 „Steru" zamieściliśmy krytyczną notatkę pt.: „Kiedy zostanie wypłacone stypendium".

Na skutek naszej interwencji Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni przekazało w dniu 26 kwietnia br. należne stypendium w kwocie 10.000 złotych słuchaczom kursu rybackiego PP i UP „Dalmor" w Świnojściu.

W Nr 7 „Steru" w notatce pt. „14 statków nie nadesłało sprawozdania ze współzawodnictwa w pierwszym kwartale" wymieniliśmy również m/s „Elbląg".

W piśmie do naszej redakcji załoga m/s „Elbląg" wyjaśnia, że sprawozdanie wysłane zostało dnia 29 marca br., jednakże z winy „naszych władz" w Szczecinie nie zostało przekazane Komisji Wynikowej.

Z listu załogi wynika również, że Oddział Szczeciński ZZT nie wykazał należytej aktywności, nie interesując się poborem składek członkowskich.

Załoga pisze dalej, że m/s „Elbląg" posiada wprawdzie świetlicę, nie otrzymano jednak do tej pory żadnego sprzętu świetlicowego.

Coca — kolonizacja Włoch zawodzi

W drodze do Genui niegościnnie wita nas Zatoka Liońska. Porywisty „mistral" dochodzący do 9° wg skali Beauforta, bez przerwy zalewa pokład strzępami fal. Szybkość statku spada do szybkości piechura. Dopiero po przedarciu się do malowniczych brzegów Riwiery możemy odetchnąć.

Późnym wieczorem wchodzimy do Genui. Z daleka błyska ku nam latarnia morska na tle łuny świateł wielkiego miasta. Gdy podpływamy bliżej rozróżniamy paciorki świateł ulicznych, rozpiętych na wzgórzach miasta i setki kolorowych świateł neonów.

Wspaniała jest Genua nocą, gdy zmrok wyiskrzony milionami świateł otuli śpiące miasto...

Inna okaże nam się jutro w słonecznym blasku, który bezlitośnie odsłoni blaski i cienie tego wielkiego miasta.

Z portu, w którym tłoczy się zawsze kilkadziesiąt statków różnych państw, wystarczy zrobić parę kroków, aby znaleźć się w mieście.

Po wyjściu z portu zagłębiamy się w labirynt wąskich i krętych uliczek starego miasta. W ulicach przyportowych uderza przybysza niezliczona ilość barów i knajp, przeznaczonych na upijanie i wyzyskiwanie przybywających marynarzy i robotników portowych. W znajdujących się dalej od portu ulicach na każdym kroku spotyka się maleńkie winiarnie—trattorie, w których panuje stale ożywiony ruch. Przeważają ludzie pracy, którzy w wolnych chwilach wstępują na tradycyjną szklankę wina. Jednak **wiele stolików okupowanych jest** przez ludzi, którzy nad szklanką wina spędzają po kilka godzin. To bezrobotni. Winem zapijają niepewność jutrzejszego dnia. Wino jest tu przecież bardzo tanie — tańsze nawet od piwa.

Nad wejściem do każdej winiarni niezmiennie wisi mały czerwony szydzik tak dobrze znany mieszkańcowi krajów zmarshallizowanych — z białym napisem: „Bevete Coca-Cola" (pijcie Coca-Cola). Robi to wrażenie, że prowadzenie trattorii uwarunkowane jest wywieszeniem tego szyldu.

Kiedyś w kraju widziałem rysunek; w porcie włoskim wyładowano dwie skrzynie, w jednej z nich mieści się stos butelek coca-cola, w drugiej — gnieździ się ludzi. Na zdziwioną minę jednego robotnika, jego towarzysz wyjaśnia: „To nadesłano Amerykanów do picia Coca-Coli". Tu w Genui, okazał się w całej pełni realizm tego rysunku. Wystarczy zapytać pierwszego lepszego właściciela winiarni o popyt na Coca-Colę.

— Tak — odpowie z ironicznym uśmiechem, rozglądnawszy się uprzednio dyskretnie — Coca-Cola cieszy się powodzeniem... u marynarzy amerykańskich, którzy zawijają do Genui.

— A poza tym?

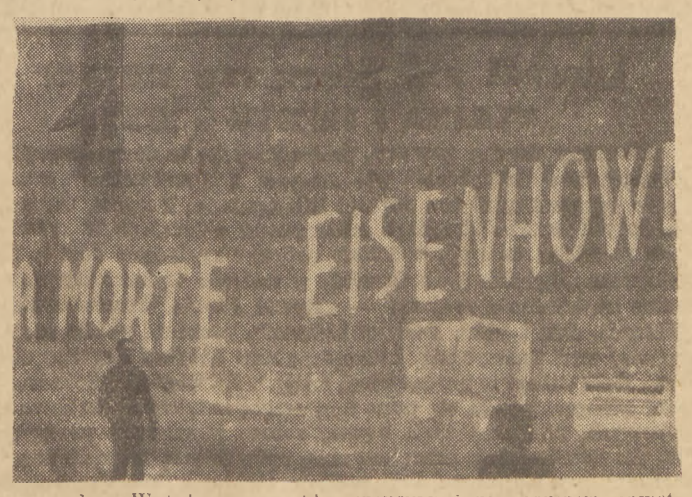
— Początkowo, gdy się pokazała, próbowali jej niektórzy z ciekawości. Obecnie jednak, jak pan się sam może o tym przekonać, nikt o nią nie zapyta.

Tak, Italia — ojczyzna wspaniałych win nie poddaje się łatwo „Coca-kolonizacji". Nie pomogą tysiące szyldzików ani krzykliwa radiowa reklama, brutalnie prze-

rywająca najpiękniejszą muzykę.

Obok czerwonych szyldów reklamujących Coca-Colę, wykwitają tysiące innych czerwonych afiszy z podpisem P.C.I. — Partito Comunista Italiano — afiszy, które wskazują drogę masom pracującym Włoch.

W dzień Nowego Roku Genua zakwitła tysiącami tych afiszy nawołujących do wzmożenia walki o pokój, demaskujących imperialistycznych podżegaczy do nowej rzezi i rodzimych „przywódców"



— na czele z Watykanem — idących na pasku anglo-amerykańskich mocodawców. „Basta la guerra — vogliamo il pace" — „Dość wojny — chcemy pokoju" — stało się dziś hasłem mas pracujących Włoch.

Godnie przystroiło się też miasto na przyjęcie „fuehrera" atlantyckiego mięsa armatniego gen. Eisenhowera. Pryncypalne ulice miasta powitały go napisami: „Go home", „Eisenhower va fuori d'Italia". („Wracaj do domu". „Eisenhower precz z Italii")

W czasie naszego pobytu zakotwiczył w porcie amerykański krążownik, dekorując swój maszt olbrzymim krzyżem świetlnym z żarówek — widocznym z całego portu. Wieczorami mamy możność obserwować zachowanie się marynarzy z tego „pobożnego" krążownika. W takt dzikiej muzyki podrygują w rozlicznych barach z kobietami z półświatka a później zalewają ulice pijani i butni. Na porządku dziennym są awantury i nie pomaga nawet interwencja ich policji wojskowej, która wieczorami chodzi od knajpy do knajpy i uśmierza bardziej zuchwałych swoich ziomków.

* * *

Z Genui jest około dwie godziny jazdy pociągiem do Mediolanu, gdzie znajduje się światowej sławy opera „La Scala". W czasie naszego pobytu w Genui miało miejsce uroczyste otwarcie sezonu zainaugurowanego operą „Otello". **Wydarzenie to nie** przeszło bez echa w prasie włoskiej. Sięgnijmy jednak do prasy. Tygodnik „Oggi" pod tytułem, który nie wymaga komentarzy — „Tylko dwa cylindry otwarły sezon operowy" — zamieszcza kilkanaście zdjęć... pań z „lepszego" towarzystwa, które przybyły zaprezentować swoje wyszukane stroje. Z tygodnika tego możemy się dokładnie dowiedzieć o szczegółach ich ubiorów i firmach, które je wykonały. O samej operze, jej wykonawcach, oprawie scenicznej—ani słowa. Rzeczywiście jest powód do rozpaczy, że w tym roku tylko dwóch panów nałożyło cylindry na inauguracyjne przedstawienie. To naprawdę skandal... tylko dwa cylindry...!!? Ceny biletów są tak skalkulowane, że faktycznie człowiek pracy nie może pozwolić sobie na tak znaczny wydatek tym bardziej, że wymagany jest odpowiedni ubiór.

Jedyną rozrywką dla „szarego tłumu" ma być kino. W poszukiwaniu dobrego filmu przewędrowaliśmy całe miasto i... wróciliśmy rozgoryczeni, dobrego filmu nigdzie nie znaleźliśmy. Z olbrzymich reklamowych afiszy utrzymanych w krzykliwych i jaskrawych kolorach straszyły roznegliżowane kobiety-wampy często z nożami lub rewolwerami w dłoni, krwawe bójki i sceny sadystyczne. Włochy — podobnie jak wszystkie kraje zachodu — zalane są filmami amerykańskimi. Świetnie zapowiadająca się produkcja włoska („Rzym miasto otwarte", „Złodzieje rowerów") nie ma obecnie żadnych możliwości rozwojowych. Obecne filmy włoskie upodabniają się coraz więcej do kiczów amerykańskich. Oglądałem ostatni film włoski „Złodziej z Wenecji" **wykonany już według** gustu amerykańskiego. Podobne sceny sadystyczne, kobieta-wamp, pocałunki...

Tysiące bezrobotnych wałęsają się bez celu po ulicach, nabrzeżach, zapijają w rozlicznych trattoriach niepewność jutrzejszego dnia... Większość drobnych ogłoszeń w prasie to poszukiwania pracy. Zubożenie rzuca się w oczy już w krótkim spacerze przez miasto. Pustki w sklepach zapchanych masą towarów, natrętne żebractwo, gromady obdartych dzieci, szary tłum, wałęsający się bez celu, brak uśmiechu ulicy. Wieczorami i nocą nędza pcha setki kobiet w objęcia prostytucji, zapełniają one rozliczne bary, bramy domów, dziesiątki lokali publicznych, gdzie za marne pieniądze oferują swoje usługi.

Taka jest Genua na codzień, gdy wzrok oderwiemy od wielobarwnych neonów, luksusowych wystaw sklepowych, ominiemy lśniące wspaniałością miejsca rozrywkowe dla nielicznych a skierujemy go na szary tłum uliczny.

Z dnia na dzień rośnie jednak awangarda mas pracujących Włoch — Włoska Partia Komunistyczna. Powstała 21 stycznia 1921 roku skupia dziś w 30 rocznicę powstania 2.576.487 członków, awangarda klasy robotniczej, prowadząca naród do walki pokój.

Zahartowana w bojach z faszyzmem pod wodzą towarzysza Togliattiego, Włoska Partia Komunistyczna stoi niezłomnie na straży interesów mas pracujących Włoch i potrafi poprowadzić je do ostatecznego zwycięstwa — do socjalizmu.

Stanisław Winnicki,

c/o Bytom

Odpowiedzi REDAKCJI

Ob. Jan Zakrzewski — Szczecin — Poruszony przez Was problem tak zwanego „Małego technikum" na łamach „Steru" postaramy się realizować już w najbliższym czasie. W ramach tego działu będziemy omawiali w sposób przystępny i pouczający zagadnienia techniczne i ekonomiczno-morskie.

Ob. Janina Bąk — Orłowo — Winniście nie obawiać się wypowiedzenia mieszkania i płacić czynsz według dotychczasowej wysokości. O ile właściciel nie chce przyjmować czynszu możecie przekazywać pieniądze do Sądu na depozyt właściciela domu. W wypadku sporu możecie także wnieść zażalenie do Miejskiej Rady Narodowej z prośbą o ustalenie czynszu mieszkalnego.

Ob. Stanisław Groszewski — Koszalin — Odznaczeni oznaką przodownika pracy mają prawo do zniżki podatku od uposażeń.

Ob. Malwina Bojak — Szczecin — Piszecie że pomimo upływu 3 miesięcznego okresu próbnego pracodawca nie zawarł z Wami umowy o pracę. Należy zwrócić się do rady zakładowej względnie do branżowego związku zawodowego, które niewątpliwie wpłyną i pouczą pracodawcę o właściwym trybie załatwiania spraw personalnych pracowników.

Ob. Stefan Galaś — Olsztyn — Wyjaśniamy, że osoby urodzone we Lwowie i Wilnie pragnąc odtworzyć metrykę urodzenia winny wnieść podanie do Sądu Powiatowego w miejscu obecnego zamieszkania powołując się na świadków. Sąd po rozpatrzeniu sprawy wyda metrykę.

Ob. Roman Nawrocki — Gdynia — Artykułu Waszego nie wykorzystamy Poruszone w nim zagadnienie nie jest interesujące dla szerszego ogółu czytelników.

Ob. Anatol Drywa — Szczecin — Materiały zawarte w waszej korespondencji są już nieaktualne. Prosimy o nadsyłanie materiału w możliwie szybkim terminie.

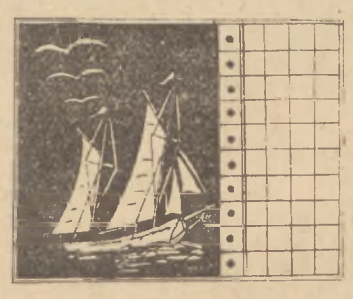
„Kasta", K. Wyrwa i Stanisław Perkowski — Nadesłane przez was krytyczne notatki i artykuły wykorzystamy drogą interwencyjną.

Ob. Franciszek Donder — Korespondencja Wasza jest bardzo dobra. Wcześniej jednak otrzymaliśmy materiał na ten sam temat. Piszcie w dalszym ciągu omawiając zagadnienia Waszego odcinka pracy.

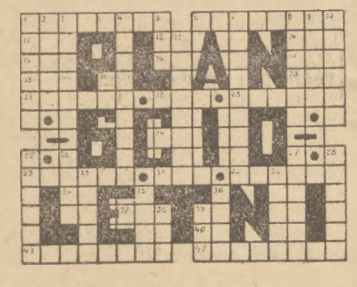
Rozrywki UMYSŁOWE

Logogryf

W pionowe rzędy kratek wpisać dziesięć wyrazów pięcioliterowych o poniższym znaczeniu. Litery w pierwszym rzędzie pionowym dadzą rozwiązanie. Znaczenie wyrazów: 1) przednia część statku, 2) inaczej pobudka, 3) człowiek zajmujący się połowem ryb, 4) miasto w którym znajduje się pochyła wieża, 5) Polskie Biuro Podróży, 6) zlewisko rzek, 7) wielka burza na Atlantyku, 8) pojazd mechaniczny, 9) najniższe miejsce na statku, 10) inaczej obszar morza.



Krzyżówka



Pionowo:

1) grzyb jadalny, 2) dawny pieniądz, 3) unoacznić, 4) narośle patologiczne (chorobowe), 5) sprawa urzędowa, 7) przewóz, 8) znak, 9) ozdoba szyi, 10) rzeka we Włoszech, 13) mieszkanie ślimaka (zdrobniale), 25) narzędzie do przebijania, 26) materiał używany do palenia, 27) duchowny, 28) tancerz, 30) odrobina ognia, 33) odziać lub otoczyć, 35) wibracja tonów, 36) obrabowanie czegoś, 38) gatunek papugi, 39) miesiąc.

Poziomo:

1) Zakład budowy statków, 6) szafa do przechowywania lekarstw, 11) kwiatnasiono, 12) miara długości w skrócie, 14) skrót nazwy zrzeszenia techników, 15) imię żeńskie, 16) przysłówek, 17) piwo angielskie, 18) uderzenie, 19) zaimek, 20) pokój w obcym języku, 21) tragiczna sztuka teatralna, 22) wydzielina gruczołu ocznego, 23) gatunek skóry, 24) dom pszczół, 29) skorupki, 31) pląs, 32) zmartwienie, 34) karta do gry, 37) okres czasu, 39) posiada, 40) inicjały poety polskiego, 41) rodzaj dawnej szabli, 42) zwierzę przedpotopowe.

Rozwiązania zadań z nr 7

Krzyżówka geograficzna:

Poziomo. Seul, Gruzinka, Będzin, Niassa, Kraków, Angola, Milicz, Moskwa, Arabia, Korsze, Egejskie, Susz.

Pionowo: Szubin, Londyn, Gorzów, Ankara, Brazylia, Azowskie, Krym, Adua, Zabrze, Martwe, Amiens, Kaukaz.

Magiczne kwadraty:

1) Otok, toga, Ogar, Karp, 2) Cera, eter, Reja, Arab, 3) Grab, rata, atak, Baku, 4) Lora, osad, rafa, Adam.

Za dobre rozwiązanie zadań z nr 7 nagrody książkowe otrzymują:—Igielski Michał, Gdańsk-Wrzeszcz ul. Sochaczewska 12 m. 4, Warzyńska Irena, Sopot, ul. Chopina 40, m. 8, Fritsch Helena, Gdańsk - Oliwa, ul. Noskowskiego 8, Krydel Ryszard, Szczecin ul. Wały Chrobrego 2, Zarząd Portu Szczecin — Służba Administracyjna, Pajewski Rajmund, Gdynia, Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej.

Książki wysyłamy pocztą.

CO WARTO PRZECZYTAĆ

Wydawnictwa Morskie w najbliższym czasie wydadzą serię broszur i książek dla pracowników żeglugi, uczniów i praktyków.

„Najnowsze metody połowów w ZSRR", w opracowaniu J. J. Skoszkiewiczów. Celem tej książki jest zapoznanie czytelników z najnowszymi metodami przemysłu rybnego ZSRR. Połowy przy pomocy elektryczności, radia, samolotu i echo-sondy, hydromechanizacja przeładunków itp. są wręcz rewelacyjne dla polskiego czytelnika i poznanie tych metod niewątpliwie przyczyni się do unowocześnienia metod pracy naszego rybołówstwa. Broszura zawiera 20 ilustracji, przedstawiających m. in. metody połowów przy pomocy światła elektrycznego, a także schematy wywiadów rybackich.

„Silniki morskie i ich obsługa" — Stanisława Dubińskiego. Praca ta jest niezwykła z tego powodu, że została napisana przez mechanika okrętowego a nie inżyniera lub naukowca.

Bogato ilustrowana książka (przeszło 200 rysunków) daje pełny przegląd najbardziej nowoczesnych silników.

Praca ta jest niezmiernie cenną dla mechaników okrętowych, uczestników kursów zawodowych i uczniów średnich szkół morskich ze względu na bardzo obfity materiał rysunkowy i ilustracyjny.

Poza tym praca ta ma tę zaletę, że napisana przez praktyka dla praktyków zawiera takie wskazówki, jakich nie dostrzegłby autor, który sam nie pływał i zna raczej silnik od strony konstrukcyjnej.

„Obliczenia drgań kadłubów okrętowych" — prof. dr Naleszkiewicz. Praca ta zupełnie nowa i oryginalna jest najpoważniejszą tegoroczną pozycją wydawniczą w programie książek naukowych. Dotychczas nie wyjaśnione były w wielu wypadkach tajemnicze katastrofy stalowych, potężnych okrętów. Ścisłe wnioskowania, obliczenia, obserwacje i badania naprowadziły uczonych i konstruktorów na to, że okręt podobnie jak napięta struna w skrzypcach pęka pozornie bez powodu.

W jaki sposób tak się dzieje i jak można uniknąć katastrof morskich dowiemy się z wymienionej książki, nie zbędnej dla konstruktorów, studentów wydziału budowy okrętów, praktyków, kapitanów okrętów i wszystkich ludzi zajmujących się tymi sprawami.

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

OTOCZYĆ OPIEKĄ SPORTOWCÓW
portu gdańskiego

W dniu 2 czerwca br. przypada 5 rocznica pracy koła sportowego pracowników portu gdańskiego. Przez 5 lat, koło to krzewiło wychowanie fizyczne i sport tak wśród robotników portowych jak i pracowników dawnegu GUM, Portorobu, Centrali Węglowej, a obecnie — Zarządu Portu.

W końcu maja 1946 roku robotnik portowy — obecny przodownik pracy Feliks Guzicki zdołał zwerbować spośród robotników portowych drużynę piłkarską, tworząc podwaliny pod rozwój komórki sportowej, obejmującej dziś 7 sekcji i grupującej ponad 360 czynnych członków.

Klub przechodził wiele przemian organizacyjnych. Poprzez „Polonię", „Mewę", „Płomień" i „Carbonię" klub przekształcił się w obecne koło sportowe przy Zarządzie Portu. W warunkach ciągłych zmian organizacyjnych trudno było o planowy rozwój i właściwe umasowienie kultury fizycznej. Dopiero od półtora roku, gdy praca w kole weszła na właściwe tory, umiano wysiłki sportowe powiązać już częściowo z zagadnieniami produkcyjnymi i wychowawczymi i stworzyć w pewnej mierze właściwe warunki dla rozwoju kultury fizycznej.

POMOC PORTOWCÓW DLA WSI GDAŃSKIEJ

Do pozytywnych osiągnięć koła należy zorganizowana akcja łączności sportowców miasta ze wsią. W jej ramach odbyło się 20 wyjazdów sportowców koła do przodujących spółdzielni produkcyjnych i PGR, gdzie rozgrywano spotkania w piłce nożnej i siatkówce. Równocześnie przez wygłaszanie prelekcji w tych miejscowościach, krzewiono wśród ludności wiejskiej znajomość i umiłowanie sportu i morza.

DOBRY PRZYKŁAD

Liczny stosunkowo udział brali członkowie koła w akcjach masowych. Tak w Biegach Narodowych jak i Marszach Jesiennych startowała większość członków koła, pociągając za sobą wielu niezrzeszonych pracowników portu gdańskiego. Użyczono także sprzętu młodzieży szkolnej z Nowego Portu, organizując również dla nich trasy biegów.

W planach na najbliższy okres przewidziane jest zdawanie odznak „Sprawny do pracy i obrony" poprzez masową naukę pływania i systematyczne treningi lekkoatletyczne. Ponadto przewiduje się przeszkolenie w sekcji motorowej około 200 amatorów tego sportu.

PRZODOWNICY PRACY ORGANIZATORAMI SPORTU

Obok wspomnianego już jednego ze współzałożycieli, Guzickiego, w szeregach koła sportowego znajdują się dalsi przodownicy pracy portu jak: 8-krotny przodownik pracy Radzikowski, przodownik pracy Oset, trymer Maj i inni. Umieli oni swym przykładem porwać dalsze rzesze robotników portowych zarówno do współzawodnictwa, jak i wychowania fizycznego i sportu.

ROZWIJA SIĘ SPORT MOTOROWY

Obok piłki nożnej popularnym sportem jest siatkówka i tenis stołowy. Koło posiada również sekcję lekkoatletyczną, pływacką, szachową i motorową. Ta ostatnia zorganizowała cykl wykładów z zakresu motoryzacji, przyczyniając się do powstania nowych kadr w tej dyscyplinie sportowej.

W obecnych rozgrywkach powiatowych m. Gdańska w piłce nożnej tak seniorzy jak i juniorzy koła znajdują się na czele swoich grup.

KRYTYCZNE UWAGI

Przy dość dużych osiągnięciach nie można jednak zapominać o brakach i mankamentach w pracy koła. Do nich należy przede wszystkim zbyt małe powiązanie działalności sportowej z wychowaniem politycznym. Mimo istnienia dużej świetlicy nie pomyślano dotychczas o stworzeniu kącika sportowego i prowadzeniu gazetki ściennej dla sportowców, nie zorganizowano również brygad roboczych złożonych ze sportowców.

W niedostateczny sposób spopularyzowano odznakę SPO, która winna stać się treścią pracy każdego sportowca. Faworyzując sekcję piłkarską, za mało uwagi poświęcono rozwojowi lekkoatletyki i pływactwa.

OCZEKUJEMY POMOCY ZARZĄDU PORTU

Braki te nie obciążają jednak wyłącznie zarządu koła. Winę ponosi również Zarząd Portu, który dotychczas mało interesował się zagadnieniami kultury fizycznej wśród pracowników portu gdańskiego. W odróżnieniu np. od Stoczni Gdańskiej, gdzie wychowaniem fizycznym i sportem zajmuje się również organizacja partyjna, rada zakładowa i dyrekcja, w Zarządzie Portu nie przykładano do tych zagadnień wielkiej roli.

Nic więc dziwnego, że pracownicy portu gdańskiego z zazdrością obserwują rozwój kultury fizycznej w porcie szczecińskim, gdzie korzysta ona z wielu udogodnień.

Obecny jubileusz winien zmobilizować właściwe czynniki do przyjścia z pomocą sportowcom portu gdańskiego i do otoczenia ich właściwą opieką.

ALEKSANDER SKOTNICKI

Brawo Chychła!

Opinia sportowa całego kraju a w szczególności sportowcy Wybrzeża z żywym zadowoleniem przyjęli wiadomość o sukcesie naszego reprezentacyjnego pięściarza Zygmunta Chychły, który w mistrzostwach Europy w Mediolanie zdobył zaszczytny tytuł mistrza wagi półśredniej.

Mimo szykan sędziów i organizatorów, którzy przy pomocy różnego rodzaju reakcyjnych metod nie dopuścili do rozgrywek finałowych dalszych trzech polskich bokserów (Gościańskiego, Kolczyńskiego i Antkiewicza), Chychła w tak przekonywujący sposób pobił wszystkich swych przeciwników, że jemu właśnie przypadł w udziale prymat w swej kategorii w Europie.

Skromny pracownik Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku — Zygmunt Chychła służyć może za wzór innym zawodnikom jako przykład zdyscyplinowanego i ambitnego sportowca Polski Ludowej.

Trójka gdańszczan, która w ubiegłym roku zdobyła dla Wybrzeża tytuły mistrzów Polski. Od lewej — Antkiewicz, Krawczyk i Chychła. Najlepiej wypadł w Mediolanie Chychła zdobywając we wspaniałym stylu zaszczytny tytuł mistrza Europy. Chychła po powrocie do kraju otrzymał tytuł mistrza sportu.

W oświadczeniu złożonym po swym zwycięstwie w Mediolanie Chychła powiedział m. in.: „Walczyłem o mistrzostwo w dniach gdy cały naród polski składał podpisy pod kartą Narodowego Plebiscytu Pokoju. My, zdawałoby się odosobniona w Mediolanie grupa, nie byliśmy jednak sami. Byli z nami węgierscy towarzysze, byli robotnicy włoscy, którzy z podziwu godnym uporem walczą o prawo do życia, o postęp, o pokój".

Dzięki sukcesowi młodego gdańszczanina, w dalekim Mediolanie przy dźwiękach polskiego hymnu narodowego na maszcie zwycięzców załopotała biało-czerwona flaga.

AS.

Sport na Helu

Półwysep Helski oraz osady leżące u jego nasady mają charakter wyłącznie przemysłowy. W zakładach pracy, znajdujących się na tym terenie już od dłuższego czasu dają się zauważyć tylko bezowocne zrywy do zorganizowania życia sportowego.

Niestety, wskutek braku zainteresowania ze strony czynników miarodajnych, pracownicy naszych portów rybackich pozbawieni są możliwości korzystania z wielkiej zdobyczy socjalistycznej jaką jest kultura fizyczna.

Nic też dziwnego, że młodzi rybacy tracą czas na hulanki i nadużywają alkoholu. Co prawda we Władysławowie jest nawet dobrze zorganizowany Ludowy Zespół Sportowy, którego członkowie rekrutują się przeważnie z pracowników przedsiębiorstwa „Arka".

Natomiast na pozostałej części półwyspu istnieją jedynie tzw. „dzikie koła", bez wyraźnej przynależności organizacyjnej.

Obecnie zaś wobec powstania ZZPŻ zagadnienie organizacji WF i sportu wśród rybaków wymaga odpowiedniego rozwiązania.

Sportowcy-marynarze podpisują karty plebiscytowe

Korzystając z pobytu w porcie gdyńskim załoga angielskiego statku s s „Greystok Castle" rozegrała na stadionie w Gdyni mecz piłkarski z zespołem Polskiej Marynarki Handlowej. Zawody prowadzone w atmosferze przyjacielskiej przyniosły zwycięstwo marynarzom polskim 2 : 1.

Po meczu grupa sportowców angielskich oraz marynarzy z innych statków brytyjskich spędziła w bardzo serdecznym nastroju parę godzin w Domu Marynarza, gdzie wraz ze swymi polskimi kolegami podpisała kartę Narodowego Plebiscytu Pokoju.

Ukazał się pierwszy numer „RYBAKA i PRZETWÓRCY"

Pierwszy numer nowego, fachowo-popularnego czasopisma „Wydawnictw Morskich" pt. „Rybak i Przetwórca" otwiera słowo wstępne ministra żeglugi Mieczysława Popiela. Osiągnięcia dotychczasowe drugiego roku Planu 6-letniego w rybołówstwie morskim omawia obszerny artykuł krytyczny Józefa Szelągiewicza „Rybołówstwo morskie w walce o wykonanie planu", ważne zagadnienie socjalne — artykuł Józefa Wrześniewskiego „Wczoraj, dziś i jutro Domów Rybaka", problem opieki socjalistycznej nad maszynami i urządzeniami artykuł Jerzego Greitera „Rola załogi w konserwacji kutra". Na bogatą i różnorodną treść numeru składa się poza tym szereg artykułów fachowo-popularnych, zawierających liczne, cenne wskazówki praktyczne (W. Ciąglewicz „Jak przechowywać rybę denną na statkach rybackich" i in.) oraz działy: „Podyskutujmy" i „Warto wiedzieć". Kronika zagraniczna obejmuje w omawianym numerze sprawy rybołówstwa morskiego w NRD i Trizonii.

Specjalne zainteresowanie czytelników wzbudzi niewątpliwie pomyślana jako stały dział — kolumna zadań konkursowych dla rybaków i pracowników lądowych działów produkcyjnych przemysłu rybnego.

Tekst zdobią liczne zdjęcia.

„Rybak i Przetwórca" niewątpliwie wypełni lukę, istniejącą dotąd na odcinku wydawnictw fachowych z dziedziny rybołówstwa.

W kalejdoskopie sportowym

W każdą prawie niedzielę dziesiątki tysięcy amatorów piłki nożnej emocjonują się w całym kraju rozgrywkami na wszystkich szczeblach. Rzecz zrozumiała, że największe zainteresowanie towarzyszy zawodom o mistrzostwo Klasy Państwowej.

Na czele tabeli znajduje się nadal niepokonany dotychczas CWKS, którego dzielą od następnego zespołu — krakowskiego „Ogniwa" 2 punkty. Poniższa tabela daje obraz dotychczasowych zmagań ligowców w tym sezonie.

1.	CWKS	6	12 : 0	14 : 5
2.	Ogniwo (Kr)	6	10 : 2	10 : 4
3.	Górnik (Radl)	6	8 : 4	12 : 6
4.	Kol. (W-wa)	6	7 : 5	13 : 7
5.	Bud. (Chorz)	6	6 : 6	12 : 8
6.	Włók. (Łd)	6	6 : 6	10 : 9
7.	Gwardia (Kr)	6	6 : 6	4 : 4
8.	Kol. (Pozn)	6	6 : 6	7 : 11
9.	Włók. (Kr)	6	5 : 7	13 : 13
10.	Unia	6	3 : 9	8 : 12
11.	Ogn. (Byt)	6	3 : 9	3 : 9
12.	Gw. (Szcz)	6	0 : 12	4 :22

* * *

Cała młodzież polska przygotowuje się z wielką starannością do Zlotu Młodych Bojowników o Pokój oraz do XI Letnich Akademickich Mistrzostw Świata, które odbędą się w sierpniu w Berlinie.

Udział w mistrzostwach weźmie 300-osobowy zespół sportowców polskich reprezentujących lekkoatletykę, pływanie, gimnastykę, koszykówkę, boks, piłkę nożną, wioślarstwo i kolarstwo.

W związku ze Zlotem i mistrzostwami, które staną się wielką manifestacją na rzecz pokoju światowego, sportowcy polscy w wielu obozach kondycyjnych przygotowywać się będą do należytego reprezentowania naszych barw. Równocześnie w okresie od 25 maja do 17 czerwca odbędą się powiatowe i miejskie zloty młodych bojowników o pokój, na których młodzież obok przodowników pracy i nauki wybierać będzie najlepszych sportowców na delegatów na Zlot w Berlinie. W szlachetnej rywalizacji z młodzieżą innych krajów nasi sportowcy winni dowieść, że przez podnoszenie swoich umiejętności i przez postawę godną sportowca Polski Ludowej, dają swój cenny wkład w walkę o pokój.

UŚMIECHNIJ SIĘ...

Bez słów...

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — PPW „Wydawnictwa Morskie" — Redaguje Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska 22 — Telefon redakcji 414 77. — Prenumeratę przyjmuje PPK „Ruch" — K-to PKO Gdynia - XI-5552/431. — Druk PGZG „Dom Prasy" Gdańsk. W-2-12188