

Wzmacniając siłę gospodarczą i obronną Polski na morzu - wzmacniamy Narodowy Front walki o pokój i Plan 6-letni

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 10
15
czerwca
1951 r.

Cena 30 gr

Lepsza organizacja pracy

podstawowym warunkiem wykonania planów w rybołówstwie morskim

W maju nastąpił znaczny spadek połowów. Wiele naszych przedsiębiorstw nie wykonało planu państwowego, przy czym „Barka” wykazała najniższy wskaźnik połowowy. W tej sytuacji istnieje obawa, że roczny plan państwowy może zostać nie wykonany. Zarówno maj, czerwiec jak i lipiec są miesiącami, w których połowy przemysłowe, zwłaszcza na Bałtyku dawały w latach ubiegłych znacznie niższe wyniki niż np. marzec czy kwiecień, kiedy z uwagi na okres tarliskowy wyniki były duże.

Nie znaczy to, rzecz prosta, że w bieżącym okresie ryb nie ma i że nie można wykonać planu z przyczyn „natury obiektywnej”, jak to niektórzy kierownicy przedsiębiorstw psują przedstawiając dla usprawiedliwienia załamania planów produkcyjnych w maju.

UMIĘJĘTNE WYKORZYSTANIE SKUPISK RYB ZAPEWNIĄ POMYŚLNE POŁOWY

Ryba jest „stworzeniem towarzyskim”, żyje w stadach — szczególnie podstawowe gatunki polowane przemysłowo — tworząc zarówno w okresie tarliskowym, jak i okresie odżywiania duże ławice. Jasną jest rzeczą, że stada rybnie są bardziej zagęszczone na tarlisku, a mniej zbite na żerowiskach. Poza tym stado wykazuje na żerowisku dużą ruchliwość i zmienia częściej miejsca w zależności od ilości pokarmu na danym obszarze wodnym. Stąd wynikają trudności połowowe, które wielu jeszcze naszych rybaków i kierowników przedsiębiorstw połowowych nazywa „obiektywnymi przyczynami” braku ryb.

Czy tak jest rzeczywiście?

Kuter „Koł 26” w początkach czerwca powrócił z połowów dwudniowych i przywiózł 5 ton ryby, w tym ponad 1500 kg dorsza, 1200 kg śledzia i 2250 kg szprota. 29 maja załoga „Arki 119” przywiozła z dwudniowych połowów 7,5 tony ryby. „Arka 116” zловиła przez dwa dni 7,2 tony, „Arka 3” w jednym dniu osiągnęła wynik 4 ton, wielokrotnie przodownik pracy Franciszek Kreft na „Arce 101” w pierwszej dekadzie czerwca złowił w ciągu jednego dnia 4 tony ryby. Przykładów takich jest więcej. Sze-

reg kutrów operujących zarówno z bazy kołobrzesckiej, gdyńskiej czy władysławowskiej bez trudu wykonuje plany połowowe, a nawet znacznie je przekracza.

Dlaczego więc większość kutrów nie może wykonać planów miesięcznych?

BŁĘDNE TEORIE KAPITALISTYCZNE NALEŻY PRZEŁAMAĆ

Zjawisko to wynika z kilku zasadniczych przyczyn. A oto jedna z nich.

Na rybołówstwie naszym ciąży jeszcze złe, kapitalistyczne teorie. Kapitalistyczna gospodarka oparta na zasadzie jak największego zysku przy najmniejszych nakładach kosztem wyzyskiwanych mas pracowniczych, stworzyła w rybołówstwie teorię o okresowym występowaniu ryb. Ten błąd nieprzewidywany do końca jest przyczyną poważnych trudności obserwowanych w naszych przedsiębiorstwach. Jeśli ryby występują tylko okresowo (a okres ten jest dla każdego gatunku inny), to trzeba się nastawiać na maksymalną eksploatację w czasie pojawiania się danego gatunku.

Przed sezonem połowów nie opłaci się przeprowadzać, po sezonie trzeba odpocząć — głoszą przestarzałe zasady — bezmyślnie powtarzane. Mamy tu więc wyraźne zjawisko demobilizacji. Ze tak jest przekonaliśmy się na przykładzie roku bieżącego, gdzie okres dużego zagęszczenia ryb na Głębi Gdańskiej w styczniu i lutym zastał nasze przedsiębiorstwa i rybaków nie przygotowanych, bo sezon — według mylnych przewidywań — miał się zacząć dopiero w marcu. W kwietniu gdy sezon się skończył zaczęto przygotowania do drugiego sezonu — śledziowego. Śledzia rzeczywiście zaczęto polować w większych ilościach na łowiskach kołobrzesckich w ostatniej dekadzie maja i początkach czerwca. Od 4 bm. nagle połowy osłabły, mimo, że sezon dopiero się zaczął. Wśród rybaków i w przedsiębiorstwach na stało się zaniepokojenie i obawa. Jak w takich warunkach można w ogóle planować — mówią pe-symiści. Błąd w tym rozumowa-niu jest prosty. Zło leży w upar-

tej wierze w sztywne okresy pojawiania się ryb.

RYBACY MUSZĄ MIEĆ STAŁE SPRZĘT GOTOWY DO POŁOWÓW

Życie udowadnia, że teoria ta jest błędna. Są oczywiście okresy najsilniejszych zagęszczeń stad rybnych — np. w okresie tarła, kiedy uzyskujemy szczytowe połowy, przekraczające kilkakrotnie przeciętne wyniki, ale w ciągu całego roku nie ma miesiąca, w którym danego gatunku ryb nie można by było łowić sposobem przemysłowym. Zagęszczenia nie stąd rybnych na poszczególnych łowiskach jest również czę-sto nierównomierne. Stąd wniosek, że rybacy muszą być przygotowani na wszystkie niespodzianki, a kutry i sprzęt muszą być stale w pełnej sprawności eksploatacyjnej.

Przedsiębiorstwa nastawiły się obecnie na połowy śledzia. Przygotowania były prowadzone przez kilka tygodni, kutry w tym czasie mniej wyjeżdżały na połowy i okazało się, że ławice śledzia w okolicach Kołobrzegu i Bornholmu pojawiły się i znikły. Natomiast na Głębi Gdańskiej koncentruje się ponownie dorsz mimo, że to nie jego „sezon”. W dniu 5 bm. wyładowano we Władysławowie, Gdyni i Helu ponad 350 ton dorsza z dalszą możliwością wyższych wyników. Ten fakt przekonuje bez komentarzy o potrzebie wszechstronnego przygotowania i pełnej mobilizacji flotylli. Za kilka dni może się okazać, że ławice śledzia wróciły i trzeba je intensywnie eksploatować.

WYKONANIE PLANÓW NA CZELNYM OBOWIĄZKIEM

Plan państwowy jest prawem bezwzględnie obowiązującym tak rybaków w przedsiębiorstwach państwowych i spółdzielczych, jak i załogi kutrów prywatnych. Walka o jego wykonanie obowiązuje w równym stopniu administrację i instytucje naukowe, jaka jest Morski Instytut Rybacki.

Zadanie rybaków polega przede wszystkim na nastawieniu się na jak najintensywniejsze odłow, na wykorzystaniu wszystkich dni umożliwiających połów.

Współzawodnictwo w zakresie zwiększenia ilości zaciągów dziennych, dwudniowych wyjazdów na morze i ścisłej współpracy na łowiskach, to wypróbowana broń w walce o plan.

Nie może się obecnie powtarzać zjawisko dużych wyników połowowych na jednym kustrze, a niskich na innych. Zwiększenie połowów leży w interesie gospodarki narodowej i dlatego na morzu obowiązują zespołowa współpraca lepszych kutrów ze słabszymi. Dbłość o sprzęt i statki i utrzymanie go w pełnej gotowości, to ważny obowiązek szypa i załogi. Ścisłe wykonywanie instrukcji kontrolerów rybackich i kierownictwa działów eksploatacyjnych przez szypów i rybaków najsukuteczniej zapewni obfite plony pracy.

Kierownictwa przedsiębiorstw połowowych winny w miesiącu bieżącym i w lipcu zmobilizować cały personel lądowy obsługujący statki do tak najsprawniejszej pomocy rybakom.

Bazy remontowe muszą być czynne bez przerwy i przygoto-

wane do natychmiastowego usuwania drobniejszych awarii bez wytrącania statku z eksploatacji. Zaopatrzenie kutrów w sprzęt łowny, skrzynki, lód i paliwo, należy tak zorganizować, by zabierało rybakom jak najmniej czasu, zapewniając przez to załozde odpoczynek po męczącej pracy.

KONTROLA WYKONANIA PLANU I SPRAWNA SŁUŻBA INFORMACYJNA ZAPEWNIĄ WZROST POŁOWÓW

Działy eksploatacyjne przedsiębiorstw winny ze szczególną czujnością śledzić codziennie przebieg wykonania planu na każdym statku, zorganizować prawidłową, szybką obsługę informacyjną o wydajnych łowiskach, kompletować stałe grupy statków do wspólnych wyjazdów na połowy, przygotować załogi do eksploatawania najwydajniejszych łowisk bez względu na ich odległość od portu macierzystego, ułatwić przesuwanie flotylli do portów najbliższych wydajnego łowiska i zmniejszenie zużycia spżętu w zależności od występowania różnych gatunków ryb na eksploatowanym łowisku.

Te same obowiązki ma do spełnienia Morski Urząd Rybacki również i w odniesieniu do kutrów rybaków indywidualnych.

Morski Instytut Rybacki ma w tym okresie szczególnie ważne zadania do wykonania. Praca naukowców MIR powinna być prowadzona w kierunku rozwiązywania bieżących trudności eksploatacyjnych. Analiza sprzętu połowowego i typowania najlepszych narzędzi łowczych, gromadzenie codziennych sprawozdań z połowów, analiza tych sprawozdań i wyciąganie praktycznych ogólnych wniosków, instruowanie rybaków i personelu przedsiębiorstw, czynny udział w połowach w ramach zespołów kutrowych, stałe śledzenie przy pomocy statków badawczych i przemysłowych ruchu i zagęszczenia ławic rybnych na łowiskach eksploatowanych, wyszukiwanie nowych łowisk, opracowanie najsukuteczniejszych metod informacji rybackiej, to najważniejsze zadania jakie stoją w tej chwili przed naszymi naukowcami.

* * *

Sukuteczne prowadzenie walki o plan, to nie tylko stworzenie gospodarczych warunków jego wykonania. To przede wszystkim praca polityczno - wychowawcza. Plan trzeba doprowadzić do każdej załogi statku, trzeba nauczyć rybaków żyć na codzień zagadnieniami produkcyjnymi. Będzie to możliwe tylko wtedy, kiedy rybak zrozumie wagę zadania zleconego mu przez państwo, jeśli będzie wykonywał swą pracę z pełną świadomością, że jego trud buduje ojczyznę ludową w takim samym stopniu jak wysiłek marynarza i portowca, że jest on tak samo ważnym i niezbędnym ogniwem w walce o pokój i socjalizm jak robotnik budowlany, hutnik, górnik czy włóknarz. Podniesienie świadomości politycznej rybaków, to nieodzowny warunek w walce o realizację planu. Organizacje partyjne w rybołówstwie nie mogą o tym ani na chwilę zapomnieć. Letnie połowy śledzia i dorsza powinny przebiegać pod znakiem pełnej mobilizacji statków, załóg i personelu lądowego.



» Dni Morza «

Tegoroczne Dni Morza obchodzimy pod hasłem walki o pokój, o wykonanie zadań drugiego roku Planu 6-letniego w gospodarce morskiej — w szerokim Froncie Narodowym.

Dotychczasowe osiągnięcia w gospodarce morskiej i wodno-śródlądowej w roku 1950 oraz w pierwszych miesiącach roku 1951 wykazały, że pod kierownictwem Partii zmobilizowaliśmy potężną energię, która pozwoli nam w pełni wykonać nasze zamierzenia na odcinku żeglugi.

Zadania, jakie mamy wykonać w okresie Planu 6-letniego na odcinku gospodarki morskiej, są olbrzymie:

- osiągnięcie w roku 1955 wzrostu o 63 procent zdolności przeładunkowej portów,
- powiększenie ilości jednostek polskiej floty handlowej o 186 procent, a ich nośności o 208 procent,
- dziesięciokrotne podwyższenie poziomu produkcji okrętowej,
- wzrost połowów rybołówstwa morskiego o 211 procent,

w porównaniu do roku 1949. Podczas Dni Morza będziemy mogli szczególnie mocno utrwaląc i pogłębiać świadomość szerokich mas społeczeństwa, że istnieje nierozdzielny związek pomiędzy dotychczasowymi osiągnięciami na odcinku żeglugi z historycznymi przeobrażeniami politycznymi, społecznymi i gospodarczymi, z powstaniem i ugruntowaniem władzy mas pracujących pod przewodnictwem klasy robotniczej i Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — że nasze osiągnięcia na morzu i na odcinku wodno-śródlądowym to dzieło klasy robotniczej i mas pracujących — to konsekwentna realizacja programu budownictwa socjalistycznego, przez klasę robotniczą, pracujące chłopstwo i inteligencję twórczą.

Budowa naszej socjalistycznej gospodarki morskiej na ponad 500-kilometrowej granicy morskiej, odzyskanej dzięki bohaterskiej walce Armii i Floty Radzieckiej i walczącego u jej boku Wojska Polskiego, postępuje i postępować będzie z każdym rokiem wielkimi krokami naprzód. Wyniki tej budowy, owoc trudu i ofiarnej pracy marynarzy i rybaków, pracowników stoczni i portów, nieustannie pomnażają i wzmacniają siłę gospodarczą i obronną naszej Ojczyzny.

Dni Morza, na których zakończenie, w dniu 24 czerwca nasza Ludowa Marynarka Wojenna będzie obchodzić po raz pierwszy swe święto — Dzień Marynarki Wojennej — będą manifestacją miłości, przywiązania i wdzięczności do Ludowego Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej, które walczyły przeciwko faszystom hitlerowskim u boku bohaterskiej Armii i Floty Radzieckiej.

Dni Morza roku 1951 winny być wyrazem potępienia dyskryminacyjnej polityki imperializmu amerykańskiego, która przejawia się w gwałceniu międzynarodowego prawa, czego wymownym dowodem jest zarządzenie władz amerykańskich w stosunku do m/s „Batory”, potwierdzające wrogość polityki imperialistów do narodu i Państwa Polskiego.

Dni Morza roku 1951 winny być przepełnione serdecznym uczuciem przyjaźni do Związku Radzieckiego, Armii i Floty Radzieckiej, niezłomnego strażnika pokoju światowego.

Dni Morza roku 1951 będą odzwierciedleniem wskazania naszego Przewodnika i Nauczyciela, Prezydenta Bolesława Bieruta:

„Niech każdy Polak, miłujący swój kraj, wzmacnia swą czujność wobec podstępnych knowań wroga, niech nie szczędzi wysiłku w umacnianiu sił gospodarczych Polski Ludowej, niech gotowością do ofiarnej pracy dla swego narodu daje wzór i przykład swego patriotyzmu, niech gotowością do obrony pokoju służy ludzkości.

Silna gospodarczo, uprzemysłowiona i socjalistyczna Polska Ludowa — to potężna ostoja wolności i niepodległości naszego narodu”.

Uwaga Korespondenci „STERU”!

Zawiadamiamy, że ze względów od redakcji niezależnych, Zjazd Korespondentów »STERU« przewidziany na dzień 16 czerwca

został przesunięty na 7 lipca br. o godzinie 10 rano

w Domu Drukarsza, Gdańsk ul. Garncarska 18-20

Szczegółowy program Zjazdu prześlemy przy imiennych zaproszeniach.

Marynarze - pracownicy portów i stoczni - rybacy - rozszerzajcie

Usprawnić pracę »Barki«

Brak sprężystej organizacji przedsiębiorstwa przyczyną niewykonania planów połowów

Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich »Barka« w Kołobrzegu od kilku miesięcy nie wykonuje planu połowów.

Dlaczego?

Przyczyn jest wiele. Jedną z najważniejszych był brak należytego przygotowania do reorganizacji rybołówstwa morskiego na Zachodnim Wybrzeżu na początku br. Jak wiadomo, w miejsce działających do końca ubiegłego roku przedsiębiorstw połowowych »Barka« w Kołobrzegu i oddziałów »Arki« w Darłowie i Uście oraz tamtejszych placówek Centrali Rybnej i Morskich Zakładów Rybnych — powstało jedno Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich — »Barka«. Kombinatu ten składa się z trzech baz rybackich: w Darłowie, Kołobrzegu i Uście. Dyrekcja kombinatu mieści się w Kołobrzegu.

Przejmowanie przez PP i UR »Barka« agend Centrali Rybnej, Morskich Zakładów Rybnych i oddziałów »Arki« odbywało się niesprawnie i opieszale. Centrala Rybna np. przedłużała terminy przejęcia tłumaczyć się nieprzygotowaniem remanentów. Ze strony zarządu »Barki« także się nie spieszą z przejęciem. »Barka« nie uzgodniła w porę podziału urządzeń technicznych i personelu CR, co powodowało zatargi i zamieszanie. Rzecz jasna, że nieuregulowanie tych spraw ogólnie utrudniało organizację baz »Barki«.

Wynikiem niesprawnej reorganizacji był także brak środków transportu, który dotkliwie odczuwały bazy przez kilka miesięcy. Centrala Rybna wycofała swoje samochody, a Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego i Zarząd »Barki« nie pomyślały w porę o transporcie, co oczywiście hamowało pracę baz rybackich. Np. baza w Darłowie, aby nie dopuścić do zepsucia się ryby, przewoziła ją na dworzec kolejowy wynajętą furgonką.

Na skutek niesprawnej reorganizacji baza kołobrzezka przez pewien czas pozbawiona była hali manipulacyjnej, stołów do patroszenia i nawet skrzyni na ryby. W ogóle całe zaopatrzenie baz szwankowało. Trudności organizacyjne odwracały uwagę kierownictwa i administracji baz od sprawy najważniejszej — od połowów, a chaos panujący w bazach i brak należytego zaopatrzenia utrudniał pracę rybakom, zniechęcał ich i powodował ogólne rozluźnienie dyscypliny wśród członków załóg kutrów. Tym samym często nie wykorzystywano dni połowowych, a kutry niemal zawsze wychodziły na połowów z opóźnieniem.

Obecnie, mimo pewnych zmian na lepsze, w »Barce« nie wszystko jest jeszcze w porządku. Kierownictwo »Barki« i administracja baz nie opanowały jeszcze całości sytuacji. Przede wszystkim kuleje nadal

zaopatrzenie baz przez zarząd kombinatu. Zapasy materiałowe, jakie bazy posiadały w roku ubiegłym są na wyczerpaniu i jeśli zarząd »Barki« nie usprawni niezwłocznie centralnego zaopatrzenia, grozi to wstrzymaniem pracy sieciarni i wytraceniem z eksploatacji kutrów, których motory wymagają wymiany części.

Pion połowowy w zarządzie kombinatu w dalszym ciągu nie przejawia dość energicznej działalności. Nie rozwiązał on dotychczas planowej dyslokacji kutrów w poszczególnych bazach, nie uzgodnił harmonogramu remontów i nie powiadomił baz na jakich stoczniach i w jakiej kolejności kutry będą poddawane generalnemu przeglądowi i konserwacji.

Księgowość zarządu kombinatu została przeniesiona z Kołobrzegu do... Gdyni, nie więc dziwnego, że pion finansowy nadal nie może rozwiązać kwestii terminowego załatwiania spraw finansowych, wypłat pracownikom, co zwiększa jeszcze rozgoryczenie wśród załóg baz.

Oto najważniejsze przyczyny, które powodują, że »Barka« nie wykonuje swych planów połowowych. Ażeby uzdrowić »Barke« trzeba niedociągnięcia te nie zwłocznie zlikwidować, trzeba więc przede wszystkim wzmocnić kierownictwo »Barki« i usprawnić administrację.

Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego powinien otoczyć »Barke« szczególną opieką od strony fachowej, zaś Komitet Wojewódzki PZPR w Koszalinie — od strony politycznej. Organizacje partyjne w bazach są bowiem mało aktywne, a komitety powiatowe i miejskie nie interesują się należycie sprawami rybołówstwa.

Uaktywnione organizacje partyjne w bazach powinny podnieść świadomość polityczną pracow-

Żeglugowe zakłady gastronomiczne powstały w Szczecinie

W Szczecinie powstało nowe przedsiębiorstwo usługowe dla świata pracy — Żeglugowe Zakłady Gastronomiczne, czynne już w Warszawie i Gdansk oraz tworzące się obecnie w Gdyni, Elblągu i Krynicy Morskiej.

Zadaniem Żeglugowych Zakładów Gastronomicznych jest szybka, dokładna i tania obsługa wycieczek krajowych i zagranicznych na statkach żegluga przybrzeżnej i śródlądowej.

W Szczecinie Żeglugowe Zakłady Gastronomiczne uruchomiły już swoje placówki na czterech największych statkach pasażerskich oraz na przystani żegluga przybrzeżnej, gdzie powstała baza zaopatrzeniowa. Obsługa kuchnia ŻZG w Szczecinie, znajdująca się na przycumowanej do przystani barce zaopatrzonej w chłodzię, boks na warzywa, przechowywanie artykułów szybko ulegających zepsuciu, specjalne baki na węgiel itp.

K. Orlewicz

Najlepsza załoga rybacka z Kołobrzegu czeka na naśladowców

Jest późny wieczór. O 20. kuter, którego załoga z dumą może powiedzieć o sobie, że jest przodującym zespołem kołobrzezkiej »Barki«.

— Wracamy z połowu dwudniowego — mówi szypier Antoni Sliwinski. — Wyniki naszych holów, jak na obecny okres wiosenny, uważać należy za średnie. Za chwilę waga pokaze, ile rzeczywiście wyciągniemy z wody. Przypuszczamy, że będzie około 5 ton.

Rybacy szybko wydobywają ryby — posegregowane — z kutra na nabrzeże przy nowo-wyposażonej chłodni. Skrzynki ze sprotem i śledziem idą na wagę.

Szprota jest najwięcej — 2250 kg. Z kolei waga wykazuje 1165 kg śledzia, dorsza jest ponad 1500 kg. — Okazuje się, że o nasza była słusza — mówi motorzysta Jan Madejski, który łącznie z całą załogą pomaga przy wyladunku. — Jest

razem 4935 kg. Niezły wynik, ale niewieleśmy już lepsze.

Wyladunek zakończony. Cała załoga zbiera się na krótką naradę. Szypier Sliwinski omawia z motorzystą Madejskim i rybakami Józefem Kupciem, Józefem Truszkem i Edmundem Rechmalem wyniki i plany nowego rejsu.

Członkowie załogi »Koł 26« mówią o swej pracy. Prawie wszyscy są Kaszubami ze starożytnego Wybrzeża, ale z pracy w Kołobrzegu są zadowoleni. Kołobrzezkie łowiśka śledziowe dają lepsze wyniki niż wschodnie.

— A w jaki sposób staliście się przodującą załogą kołobrzezkiej »Barki«? — pytamy. — Odpowiedź jest prosta.

— Przede wszystkim pracujemy uczciwie, stosujemy się do wskazań wykładowcy rybackiego i staramy się nie mieć porażek w portach.

Brak przestojów to w dużej mierze zasługa motorzysty. Kuter »Koł 26« pracuje już od

1948 roku i od tego czasu ani razu nie był w generalnym remoncie.

Załoga otoczyła silnik i kadłub należytnym staraniem a motorzysta stosuje opiekę socjalistyczną. Wykrywając niedomagania silnika i likwidując je jeszcze przed możliwym uszkodzeniem jakiejś części, zaworu, tłoka itp.

— Tajemnicą naszego »pierwszeństwa« — mówi Truszek — polega na opiekowaniu się statkiem, stosowaniu systemu oszczędnościowego. Poza tym pływamy zawsze na rejsy dwudniowe, co pozwala na zaoszczędzenie znacznej ilości paliwa i na większą ilość holi.

Rybacy przygotowują się do ponownego wyjścia w morze. Stosownie do wskazań wykładowcy, udają się na drugie łowiśko kołobrzezkie. Będzie tam śledź i sprot.

Życzyć należy, aby dobre wyniki pracy kutra »Koł 26« zmotywowały inne załogi »Barki« do wydajniejszej pracy.

ników baz i rybaków, pokierować usprawnieniem administracji i wpłynąć na wzmocnienie dyscypliny pracy przede wszystkim wśród załóg rybackich.

Tylko przy aktywnym kierownictwie organizacji partyjnych baz i pomocy komitetów nadrzędnych partii »Barka« zdoła się podźwignąć z obecnego upadku. Nowe kierownictwo »Barki«, które doprowadziło już do pewnej poprawy sytuacji w kombinacie, niewątpliwie postara się o jak najściślej współpracę z organizacjami partyjnymi i komórkami związkowymi w bazach.

J. L. Tun



Sz. powie »Arki« w Gdyni: Alfons Sikora, który zobowiązał się wykonać plan roczny do 15 sierpnia br. i Edmund Konkol, który plan roczny wykonał do dnia 1 października br.

Otwarcie Klubu Racjonalizacji i Techniki w porcie gdańskim

W budynku ZPGG przy ul. Oliwskiej 35 w Nowym Porcie odbyło się otwarcie Klubu Racjonalizacji i Techniki robotników portowych oraz ciekawej wystawy pomysłów racjonalizatorskich. Na otwarcie przybyli racjonalizatorzy, przedstawiciele Związku Zawodowego Pracowników Żegluga i Politechniki.

Po reorganizacji ZPGG we

współpracy Sekcji Usprawnień i Wynałazczości z administracją, nastąpiła poprawa. Klubowi Racjonalizacji i Techniki oddano do dyspozycji obszerne pomieszczenia, wyposażone w nowoczesny sprzęt i meble. Lokal klubu składa się z dużej, estetycznie urządzonej świetlicy, z umieszczonej w osobnym pokoju biblioteki, zaopatrzonej w liczne dzieła techniczne, przeważ-

nie radzieckie i pracowni konstruktorów z odpowiednim sprzętem.

Racjonalizatorzy portu gdańskiego zgłosili w ubiegłym roku ponad 200 pomysłów, 90 procent projektów zgłosili robotnicy. W roku bieżącym daje się zauważyć wzrost zgłoszonych pomysłów, które jednak powinny odznaczać się wyższym poziomem. Należy dołożyć wszelkich starań w kierunku intensywniejszego rozwoju racjonalizacji w porcie.

W nowym, pięknym lokalu udzielają pomocy racjonalizatorom: jeden stale zatrudniony technik i kilku doradców technicznych. Jeżeli każdy z pozostałych techników portowych poświęci robotnikowi-nawigatorowi kilka godzin w realizacji jego pomysłów, to postawiony cel klubu zostanie osiągnięty.

Otwarcia nowego lokalu klubowego i wystawy dokonał kierownik Rejonu Gdańsk tow. Pat-schul.

Wśród wystawionych eksponatów widzimy m. in. zbieracz prądu na dźwigach, przyrząd do obliczania normy zatrymowanego węgla, zasobnik do towarów sypkich, dalej pomysł zapobiegający łamaniu kłonic wagonowych przy przeładunku kopalniaków na statki i przyrząd samotrimujący.

H. S.

Tow. Brunon Kalkowski wyladował 1851 ton w ciągu jednej zmiany

Z okazji konferencji okręgowej Związku Zawodowego Pracowników Żegluga, robotnicy portowi podjęli różne zobowiązania. Tow. Brunon Kalkowski dźwigowy, pracujący na moście nr 2 w Nowym Porcie zgłosił przyspieszenie wyladunku pierwszego statku, jaki przyjdzie pod dźwig mostowy. Podstawiono s/s »Wisłę«. Tow. Kalkowski pragnął dać jeszcze jeden dowód uczestnikom konferencji, że dźwigowcy portów na równi z innymi polskimi robotnikami wydajnością pracy walczą o utrzymanie pokoju.

Parowiec stał dość niewygodnie, tak, że przy wyladunku surowca z poszczególnych luk statku musiano go przeholować. Trzykrotnie przy tym »łamanie mostu« zajęło Kalkowskiemu około godziny. Dźwigowy pracował wytrwale; przyspieszył do tego stopnia cykl obrotów dźwigu, że nadrobił stracony czas uzyskując najlepsze dotychczas wyniki.

Tow. Brunon Kalkowski pobit wszystkie dotychczasowe rekordy, wyladowując 1851 ton w siedem i pół godziny. Stanowi to 211 procent normy.

st.

Zacieśnijmy współpracę inteligencji technicznej z robotnikami

Apel tow. Zaremby

»Pokoju bomb atomową« nazwano w ZPGG przyrząd zabezpieczający przed przeciżeniem. »Bomba« ma kształt wydłużonej kropki, a więc rzeczywiście bombę z tym jednak, że zamiast szerzyć zniszczenie chroni życie ludzkie.

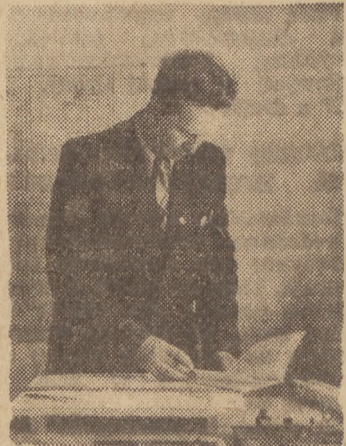
Projektodawca zastąpił kule metalowe, naprężające liny dźwigów, urządzeniem spełniającym równocześnie dwa zadania. Wewnątrz urządzenia znajduje się prosty, a jednak precyzyjny aparat. Sprężyna stalowa, obliczona odpowiednio do nośności dźwigu, kurczy się przy podnoszeniu nadmiernej ciężaru i naciska na cylinder, wypchnięty gliceryną, który daje moment wyczekiwania na pokonanie siły grawitacji. Gliceryna następnie działa na dźwignię zwalniającą sprężone powietrze, znajdujące się w specjalnym zbiorniku: sprężone powietrze uruchamia urządzenie sygnalizacyjne. Wówczas »bomba« gwizdzie, dając dźwięk, który ma służyć za sygnał ostrzegawczy.

Pomysł ten opracował ob. Marian Zaremba, technik ZPGG. Projekt jest dotychczas w kraju nieznaną, a fachowa literatura zagraniczna również nie podaje podobnych przykładów. »Pokoju bomb atomową« to już nie usprawienie, to wynalazek, który będzie mógł znaleźć szerokie zastosowanie. Szkoda tylko, że realizacja wynalazku postępuje bardzo powolnym krokiem, gdyż trwa już od półtora roku.

Drugim niemniej ciekawym usprawnieniem, opracowanym przez ob. Zarembe jest tunel do rozmrażania węgla. W porcie zimowego węgla pociąg za sobą znaczne koszty i stratę czasu. Ob. Zaremba opracował projekt tunelu, w którym węgiel poddany jest działaniu gorącego powietrza, czerpanego z przegrzewaczy opalanych zmiotkami i odpadkami węglowymi. Czas rozmrażania znormalizowany jest z pracą wyrotoczenia w ten sposób, aby nie było

przestojów. Zastosowanie tunelu nie tylko znacznie skraca ilość zużywanych poprzednio roboczogodzin ale obniża do 1/10 koszty odmrężania.

Projekt tunelu ob. Zaremby został ostatnio przedyskutowany i spotkał się z uznaniem ze strony Politechniki. Instytut Fizyki wraz z pomysłodawcą i tow. Koszem, projektodawcą podobnego, lecz bardziej prostego usprawnienia, opracowuje obecnie szczegółowe plany.



Należałoby wspomnieć o drobnych jeszcze, lecz mających poważne znaczenie usprawnieniach ob. Zaremby. Dotyczy one porozumiewania się dźwigowego z lukowym remba zastosował na dźwigu 3 zespoły miniaturowych głośników i mikrofonów, zasilanych przez dwuobwodowy wzmacniacz lampowy podobny do wzmacniacza patefonowego.

Ob. Zaremba nie ogranicza się jednak tylko do rozpracowywania własnych projektów. Zadeklarował on bezinteresowną pomoc robotnikom-racjonalizatorom. Udziela im fachowych porad, opracowu-

je pod względem technicznym i rysunkowym ich usprawnienia. Od października ubr. opracował szczegółowo 26 różnych pomysłów m.in. ciekawy a prosty przyrząd do badania chwytności kłonic bezpieczeństwa, przy windach towarowo-osobowych mechanika dźwigowego Jana Grabowskiego oraz przyrząd pomysłu Romana Marczewskiego do przecinania opasek stalowych na opakowaniach. To ostatnie usprawnienie ma poważne znaczenie przy przeładunku bawełny, gdyż wyklucza możliwość zaprószenia ogniem.

Dążąc do najszerzego spopularyzowania racjonalizatorstwa ob. Zaremba poświęca wszystkie wolne chwile i udziela pomocy swoim kolegom robotnikom. Pragnie, aby robotnicy zwłaszcza młodzi, zrozumieli doniosłość opieki roztaczanej przez Polskę Ludową nad wynalazczością.

Poważnym bodźcem do tej pracy jest dla Zaremby doświadczenie jego ojca w Polsce sanacyjnej, który pracował jako mechanik w Zakładach Milanowskich w Tomaszowie Mazowieckim. Ojciec ob. Zaremby usprawnił oszczędnie wirową, skracając prawie o 100 procent czas suszenia szpul jedwabnych. W »podziękowaniu« za pomysł zwolniono go z pracy. Jeden z dyrektorów, który czerpał bezpośrednio zyski z fabryki oświadczył wręcz, że — »mnie tu nie potrzeba mądrzejszych od siebie«. Takie było podejście kapitalistów sanacyjnej Polski.

Czasy się zmieniły. Rząd Polski Ludowej roztacza opiekę nad wynalazczością robotniczą.

Tow. Zaremba zobowiązał się w dalszym ciągu bezinteresownie udzielać pomocy racjonalizatorom ZPGG i wzywa techników ZPGG i Wybrzeża do podjęcia podobnego zobowiązania i bezinteresownego przeprowadzania przynajmniej jednego pomysłu robotniczego.

ST. JAWORSKA

socjalistyczne współzawodnictwo pracy - przekraczajcie normy

Jak pracuje podstawowa organizacja partyjna PZPR na m/s »Waryński«

Członkowie podstawowej organizacji partyjnej przodującego w pierwszym kwartale br. statku naszej floty — m/s „Waryński”, dobrze zrozumieli swe zadanie i odpowiedzialność, jaka na nich spoczęła wobec społeczeństwa i partii. Odzwierciedlenie ich podejścia do wykonania planu znajdujemy na zebraniach aktywów partyjnych. Tam przygotowują wytyczne pracy, rozważają możliwości wykonania i przekroczenia planu, pracując nad likwidacją trudności.

Mając za zadanie podnoszenie poziomu ideologicznego i mobilizowanie załogi do wykonania planów eksploatacyjnych, towarzysze partyjni w pierwszym rzędzie dążą do stałego podnoszenia swego własnego poziomu i pogłębiania posiadanych wiadomości ideologicznych i fachowych.

Referat tow. Bieruta z VI Plenum KC PZPR pt. „Walka narodu polskiego o pokój i Plan 6-letni” wywołał w świetlicy „Waryńskiego” na dalekich wodach Oceanu Indyjskiego ożywioną dyskusję. Padły słowa potępienia grabieżczej polityki im-

perialistycznych podlegaczy wojennych, podano przykład Korei. Jako przeciwstawienie zgniecia imperializmu wskazywano na przykłady naszych osiągnięć: wykonanie z nadwyżką 1 roku planu gospodarczego, przyjaźń z NRD i Chinami Ludowymi.

Szeroko dziś omawiane zagadnienia w grupie partyjnej, znajdując swój oddźwięk na naradach produkcyjnych, w rozmowach na wachtach i przy posiłkach.

Koło ZMP na m/s „Waryński” obejmuje kilkunastu chłopów. Członkowie podstawowej organizacji partyjnej szczególną opieką otaczają młode kadry, pomagając w usprawnieniu pracy koła i wykazując popętnianie błędów.

Właśnie padła uwaga delegata załogowego tow. Bały, że grupa ZMP-owców zaniedbała się ostatnio w pracy i że zakradło się rozluźnienie dyscypliny.

Na wniosek sekretarza członkowie grup partyjnych postanowili otoczyć poszczególnych grup ZMP-owców opieką, dopomóc zarządowi koła ZMP i przeanalizować plan pracy koła.

W ostatnio odwiedzionym por-

cie zdarzył się wypadek naruszenia dyscypliny statkowej przez niewłaściwe zachowanie się dwóch członków załogi. Kurasieński i Adamski uznali swą winę wobec publicznej krytyki członków podstawowej organizacji partyjnej i złożyli zapewnienie poprawy.

Narady wytwórcze odbywające się z udziałem całej załogi są czynnikami mobilizującym. Marynarze poznają zadania swego statku, jego możliwości, plan rejsu i sposób wykonania na poszczególnych odcinkach. Ich rady mają wpływ na przebieg prac.

Inicjatywa w naradach wytwórczych leży w naszych rękach. Jako towarzysze partyjni musimy być przykładem i motorem w pracy na naszym statku — przypomina członkom sekretarz Wojciechowski. Zasada ta jest ściśle realizowana na „Waryńskim”.

Organizacja partyjna bacznie czuwa nad wykonaniem uchwał i zaleceń narad wytwórczych. Dzięki ścisłej współpracy, koleżeńskiemu współzawodnictwu, członkowie jej są przykładem dla całej załogi.

Obrazują nam to narady wytwórcze poszczególnych działów. Dział maszynowy ma dużo osiągnięć na swym koncie; prace remontowe i konserwacyjne są realizowane terminowo, według planu. Grupa partyjna w tym dziale wykazuje dużą inicjatywę, czuwa nad pracą całości, a działalnością swą wpływa mobilizując na postawę załogi.

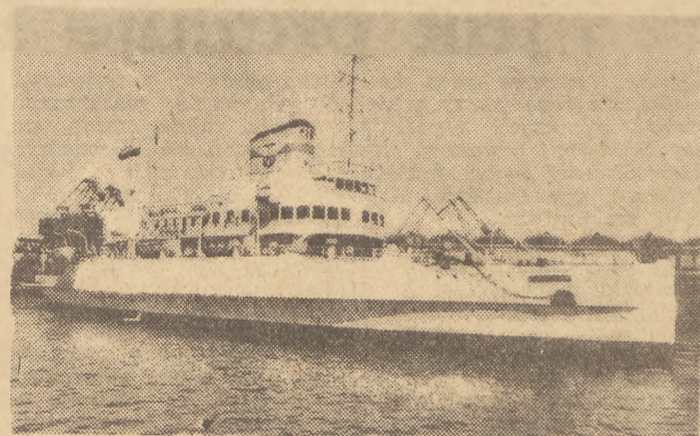
Dla usprawnienia współpracy załogi pokładowej z maszynową na naradach wytwórczych jednego działu jest obecny delegat działu drugiego. Ten system daje bardzo dodatnie wyniki. Pada właśnie wniosek st. mechanika, aby wachtowy marynarz budził na wachtę motorzystę. Tym samym motorzysta wachtowy nie będzie odrywał się od maszyny, co jest bardzo niepożądane. Asystent pokładowy tow. Adamski zapewnia zebranych, że pokładowcy pomogą kolegom z maszyn.

Podstawowa organizacja partyjna kładzie duży nacisk na koleżeńską współpracę załóg różnych działów.

Konkretnym przykładem zrozumienia załogi dla ich inicjatywy może być następujący przykład: W jednym z portów „Waryński” został wyładowany po południu, lecz zanieczyszczone ładownie nie pozwalały na przyjęcie ładunku. Załoga pokładowa nie zdążyłaby ich odczyszczyć. Na radzie działu hotelowego na wniosek tow. Kota pada zobowiązanie odczyszczenia 4 luk przez dział hotelowy. Po kolacji przystąpiono do pracy i statek zaoszczędził około doby postoju w porcie.

M/s „Waryński” otrzymał propozycję przodującego statku. Załoga jego pracą swą wykazała duże wyrobienie społeczne i polityczne realizując przedterminowo swoje zadania. Fakt ten jest dużym sukcesem podstawowej organizacji partyjnej statku, której członkowie własnym przykładem i koleżeńską współpracą potrafili zmobilizować całą załogę do realizacji zadań swego odcinka.

Tom



S/s »Kopernik« wykonał setny rejs

Polski statek — prom kolejowy s/s „Kopernik” eksploatowany przez PKP na linii Świnoujście — Trelleborg wykonał niedawno swój setny rejs. Załoga maszynowa zaoszczędziła tyle bunkru, aby jubileuszowy rejs odbyć bez uzupełnienia zapasu paliwa.

S/s „Kopernik” jest jednym z najstarszych statków pływających pod polską banderą. Stocznicy gdyńscy przeprowadzili jednak odbudowę i modernizację statku z taką starannością, że nie ustępuje on niedawno wybudowanym promom.

Załoga statku-promu, marynarze i kolejarze — stanowią dobrze zgrany zespół tak, że często „Kopernik” zastępuje promy szwedzkie, wykonując do 4 rejsów tygodniowo.

Z okazji setnego rejsu na pokładzie s/s „Kopernik” odbyła się skromna uroczystość.

S/s »Narocz« odbył rejs na zaoszczędzonym paliwie

Kiedy s/s „Narocz” był własnością prywatną, statek ten podobny był do wraka, a jego załoga pracowała w bardzo ciężkich warunkach. Nic dziwnego, prywatny armator dbał tylko o wyciążenie jak największych zysków.

Po przejęciu „Narocz” przez Polską Marynarkę Handlową wszystko się zmieniło na lepsze. Nowy armator — nasze Państwo Ludowe — zatroszczyło się o statek i jego załogę, załoga zaś rozumiejąc, że pracuje już dla siebie, zmieniła całkowicie swój stosunek do pracy. Poprzez wielokrotne zobowiązania i przejęcie statku pod socjalistyczną opiekę, marynarze

„Narocz” doprowadził swój statek do należytego stanu technicznego i wzorowego wyglądu, obniżając równocześnie koszty eksploatacji.

Załoga maszynowa pod kierownictwem st. mechanika Tadeusza Fabisiaka przeprowadziła remont i regulację maszyn i w ten sposób zwiększyła szybkość statku z 7 do 10 węzłów. Dzięki temu „Narocz” wykonuje swe plany przewozowe przedterminowo.

Załoga może się poszczycić także dużą oszczędnością paliwa — całą ostatnią podróż ze Szczecina do Szwecji s/s „Narocz” odbyła na paliwie zaoszczędzonym w ciągu bieżącego roku. Osiągnięcie to jest zasługą palaczy spośród których wyróżnia się tow. Tadeusz Tokarski i mechaników, a także kapitan Edwarda Branczewskiego oraz wszystkich nawigatorów prowadzących statek sprawnie i bez awarii.

St. MAR. LUDWIK WOJNUSZ

Brak współpracy eksploatacji PLO z Zarządem Portu

Tramp PMH s/s „Gliwice” wioząc surowiec do zespołu portowego Gdańsk — Gdynia zadysponowany został przez ZPGG, po uzgodnieniu z PLO do Basenu Górniczego w Gdańsku. Na wyjściu miał zabierać w ekspozycję papierówkę. Wygodniej było wyładować rudę w Gdyni, jednak jak zawsze tak i tym razem dostosowano się do tego, by statek wy- i załadował w jednym rejonie. Koordynacja odprawy ze strony ZPGG przy-

czynia się wybitnie do skrócenia postoju.

Dowodem wysiłku robotników i przemysłowej pracy było zaoszczędzenie 21 godzin 40 minut z czasu dozwolonego na postój według obowiązującej normy wyładunkowej. Ale nie w tym rzecz. Statek wszedł do portu 12 maja br. o godz. 17.30 i rozpoczął wyładunek o godz. 19.30 kończąc go najazutrz o godz. 16.00. Koordynując odpowiednio przebieg pracy

można było uniknąć wyładunku w dzień świąteczny tj. 13 maja i tym samym zapłacić 200 procent dodatku świątecznego, który obciążał PLO.

Praca świąteczna prowadzona była wyłącznie dlatego, aby statek mógł jak najszybciej załadować papierówkę. W dniu 14 maja br. o godz. 7.00 s/s „Gliwice” stanął przed „Pagedem”. Po gruntownym odczyszczeniu statku rozpoczęto załadunek papierówki do piero o godz. 12.30. Pomimo deszczu pracę ukończono dnia 16 bm. o godz. 21.30 zaoszczędzając 75 godzin 32 minuty. Statek wyszedł jednak w morze dopiero po 15 godzinach dnia 17 maja br. o godzinie 13.00.

Tłumaczenia opóźnień przez PLO nie wytrzymują krytyki, gdyż szczerzenie załogi mogło być dokonane już w czasie wyładunku, a tym samym statek mógłby być wcześniej w Danii i nie musiałby znowu czekać przez niedzielę 20 maja br. na rozładunek. Opierając na tym można dojść do wniosku, że kierownictwo PLO nie walczy dostatecznie o obniżkę kosztów własnych, o dobrą organizację pracy oraz racjonalne wykorzystanie czasu, które dają dodatkowe, ponadplanowe podroże naszych statków.

CZESŁAW MAREK

S/s »Elbląg« pod socjalistyczną opieką załogi

— Każdy nasz rejs jest poprzedzony naradą produkcyjną, na której omawiamy sposoby usprawnienia pracy, szybkiego załadunku i wyładunku towarów itp. Ostatnio w Hawrze podjęliśmy uchwałę wykonania we własnym zakresie remontu maszyn jak wymiana krzywek itp. naprawy. Dzięki zespołowej pracy całej załogi zaoszczędziliśmy co najmniej 3 dni rejsu i obyśmy się bez pomocy stoczni — tak mówi o pracy załogi Witold Piękowski, młodszy motorzysta m/s „Elbląg”, do niedawna jeszcze chłopic hotelowy. Wypowiedź jego potwierdza II mechanik „Elbląga” Zbigniew Piskozub, który

plywa na m/s „Elbląg” od pierwszego rejsu tego statku.

Załoga „Elbląga” stanowi zgrany zespół, doceniający znaczenie narad produkcyjnych, z których wynika konkretne zobowiązania (np. ostatnio marynarze pracowali przy umianianiu towaru w lukach) wykrywając przy tym niedociągnięcia.

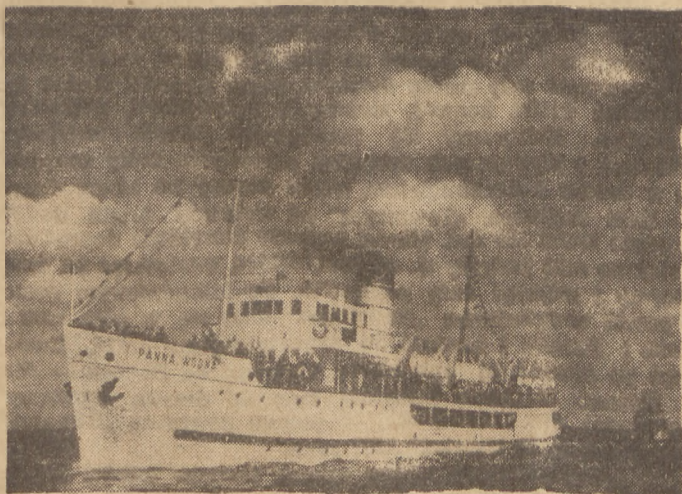
Również okresowy remont silnika i prądnic przeprowadzono we własnym zakresie w czasie 35 godzin, zamiast zaplanowanych 50.

Na jednej z ostatnich narad — dla uczczenia Narodowego Plebiscytu Pokoju postanowiono wziąć pod socjalistyczną opiekę maszyn „Elbląga”.

KORSKI

Zegluga Przybrzeżna przygotowana do kampanii letniej

Zegluga Przybrzeżna jest jedną z komórek Polskiej Marynarki Handlowej, której zadaniem jest utrzymanie stałej komunikacji przybrzeżnej, łącznie portów i miejscowości Wybrzeża oraz obługa połączeń wewnątrz portów. Zegluga ta wiąże szlakami wodnymi, wszystkie większe porty naszego Wybrzeża.



Obecny sezon letni został Zegluga Przybrzeżna całkowicie gotowa do spełnienia swej roli. Oprócz stałych linii portowych, czynnych przez cały rok, zostały otwarte regularne linie na zatoki i wzdłuż całego Wybrzeża.

Uruchomiona w końcu ubiegłego sezonu linia Gdynia — Ustka została w bieżącym sezonie wznowiona już w dniu 1 czerwca. Kur na niej największa i najcięższa jednostka zegluga s/s „Panna Wodna”. Dla umożliwienia zwiędzenia Wybrzeża przez

wczasowiczów — została uruchomiona z dniem 1 czerwca nowa linia sezonowa Ustka — Darłowo — Kołobrzeg, obsługiwana przez s/s „Barbara”.

Nowością w obecnym sezonie będą tzw. wozasy na morzu. W porozumieniu ze związkami zawodowymi i Funduszem Wczasów Pracowniczych, na statkach Ze-

swego masztu proporcja przodownika. Dzięki socjalistycznej opiece i intensywniej pracy załogi, statek ten po całorocznej pracy wszedł ponownie do eksploatacji w bieżącym sezonie jedynie po krótkim przeglądzie stocznio-

wym. Na m/s „Olimpia” mechanik Jedrzejak w okresie zimowym wyremontował we własnym zakresie motor statku. Społeczne podejście załóg do pracy, przyniosło poważne oszczędności w obniżce kosztów własnych przedsiębiorstwa.

W okresie największego nasilenia ruchu turystów w Dni Morza — pracownicy Zegluga Przybrzeżnej przyspieszyli częstotliwość rejsów przez skrócenie postojów i zwiększenie szybkości. Poza tym jednostki portowe będą wychodziły w przerwach międzyrozładunkowych z wycieczkami na zatoki i po porcie.

Zegluga Przybrzeżna zwraca się z apelem do związków zawodowych, biur podróży i innych organizatorów wycieczek zbiorowych, aby zgłaszały wycieczki w okresie największego ich nasilenia, a przede wszystkim w Dni Morza, przed terminem, celem na leżytego rozplanowania akcji przewozowej.

Korzystając z blawych stateczków Zegluga Przybrzeżnej robotnicy i chłopcy z głębi kraju nawiązują kontakty z ich załogami i przynoszą do swoich załóg fabrycznych, gromad i domów wiadomości o stałym wzroście i rozwoju naszej gospodarki na morzu.

Osiągnięcia Zegluga Przybrzeżnej w Szczecinie omówimy w najbliższym numerze.

St.

Tow. Dakowicz wskazuje jak oszczędzać oliwę

W maszynowni m/s „Batory” pracuje motorzysta Antoni Dakowicz. Stale ma do czynienia z oliwieniem mechanizmów, brudnymi — zaoliwionymi szmatami. Dakowicz pracuje ale myśli biegnąć do dalekiego kraju, tam gdzie robotnicy w różnych warsztatach realizują współzawodnictwo typu



Korabielnikowej. Na „Batorym” dużo przesiąkniętych oliwą szmat wyrzuca się po prostu w morze. Ile oliwy i surowca marnuje się w ten sposób? Dakowicz przez cały rejs chodził zamyślony, coś tam rysował, obliczał — ale szło ciężko. W zastanym rejsie przyszedł

do st. mechanika tow. Michalika, wyjaśnił mu swój pomysł, naradzili się jeszcze wspólnie i doszli do wniosku, że warto go realizować.

Tow. Dakowicz rozpoczął poszukiwania potrzebnych mu części, w warsztacie mierzył, dopasowywał, obrabiał. Wyszedł z tego dziwna prasa, podobna do beczki o podwójnym dnie z tym, że dno wewnętrzne jest dziurkowane. Do beczki doprowadzona jest para, a w dnie wmontowany kranik spustowy. Przykrywa na grubie z rurą korbą stanowi właściwą prasę. Po wykonaniu prototypu, napełniono beczkę szmatami. — Próba się udała, na „Batorym” uzyskano pierwszą zaoszczędzoną oliwę ze szmat. Po obliczeniu okazało się, że rocznie otrzymuje się w ten sposób około 1.000 kg oliwy.

Prawie równocześnie powstał projekt drugiego usprawnienia Dakowicza — zbieraczka do oliwy z walu napędowego. Dakowicz zaobserwował, że oliwa wydostaje się z łożysk i spirala idzie po wale tworząc krople, które jednak nie ściekają do wanieki lecz rozpryskują się. Wśród „szmelcu” znalazł potrzebne przedmioty: blachę, sprężynki, kawałek fibry. Przymocował wygiętą blachę do jednego z łożysk, w środku na sprężynce łopateczkę fibrową — właściwy zbieracz. Łopateczka na-

skana przez sprężynkę zbiera oliwę z walu i kropki ściekają w jeden punkt. Usprawnienie to dało ponownie około 800 kg oszczędności w skali rocznej.

Wszystkie pomysły Dakowicza dotyczą oliwy, gdyż z nią największy stykał się w pracy. Ostatnim jego pomysłem na m/s „Batory” jest usprawnienie filtra olejowego. Zorientował się, że filtr ma wadę a mianowicie brak dna, tak, że przy wyjmowaniu siatki na której osadza się zanieczyszczenie — część brudu ponownie dostaje się do oliwy. Doszedł więc do wniosku, że cylinder siatkowy musi mieć dno. Podał projekt takiego walca siatkowego o dnie samoczynnie otwierającym i zamykającym. Projekt ten jest obecnie w opracowaniu technicznym.

Tow. Dakowicz projektuje dalsze usprawnienia. Pomysły jego cieszą się dużym uznaniem i dają poważne oszczędności, a prasa do szmat i zbieracz mogą mieć zastosowanie nie tylko na statkach, ale we wszystkich większych zakładach przemysłowych, przynosząc w skali krajowej naprawdę duże oszczędności oliwy, dotychczas niepotrzebnie marnowanej wraz ze szmatami. Warto zaznaczyć, że szmaty czyły mogą po wytłoczeniu oliwy być ponownie używane.

St.

NASI KORESPONDENCI

pisa

Jak pracuje PIHM?

Słońce dogrzewa coraz mocniej, ale silne wiatry z kierunków północnych napędzają masy chłodnego powietrza. Im więcej oddalamy się od zwartych zabudowań, tym dotkliwiej daje się we znaki wichura.

Oglądamy się na wieżę PIHM: dwa czarne stożki wierzchołkami ku górze i jedna flaga — a więc sztorm północno-wschodni, skracający w prawo.

Skąd w PIHM mogą wieść jak on będzie skręcał? — pyta z niedowierzającym uśmiechem mój przyjaciel.

punktu wiatrów przyziemnych i górnych, stanie zachmurzenia i wysokości pułapu chmur, temperaturę, ciśnienie barometryczne oraz wszystkie zmiany, jakie zaszły od ostatniej obserwacji. Po naniesieniu na mapę meldunków radiowych, wykresła się na niej izotermi i izobary tzn. linie łączące miejscowości o równych temperaturach i o równym ciśnieniu barometrycznym.

Tak przygotowaną mapę otrzymuje „szef sztabu meteorologów” — synoptyk. Na podstawie analizy otrzymanych komunikatów —

statków handlowych, rybackich i ostrzegają o grożących sztormach. Prognoza pogody daje nieocenione korzyści żegludze morskiej i powietrznej. Wskazania odnoszą się do większego obszaru, a nie do ciasnej przestrzeni jednego miasteczka czy osady.

Nauka kroczy naprzód milowymi krokami, zwłaszcza w ostatnich czasach, i może już w niedalekiej przyszłości będzie mogła meteorologia i tę lukę zapłacić — ku pełnemu zadowoleniu wszystkich dzisiejszych malcontentów.

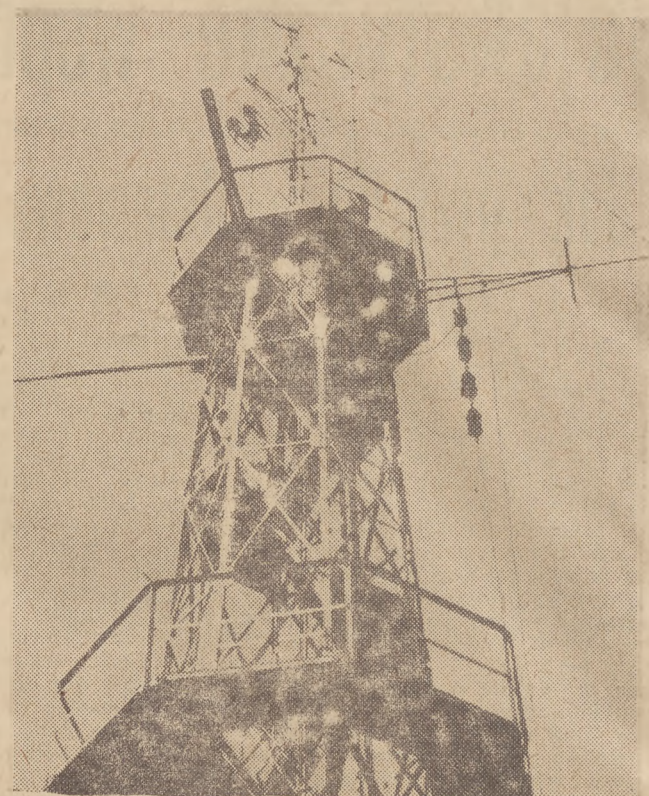
„KASTA”

Robotnicy
portu szczecińskiego
przekroczyli plan przeładunków

Ostatnie szczegółowe obliczenia wykazały, że plan przeładunków za pierwszy kwartał bieżącego roku został przez robotników portu szczecińskiego wykonany w 105% (plan roczny za r. 1950 wykonano w 107%).

Za wielki wkład w pracy i wysiłek w kierunku podniesienia jakości i wydajności przeładunku, 328 pracowników portowych otrzymało nagrody rzeczowe i pieniężne.

W pierwszym kwartale ponownie bardzo dobre wyniki w pracy uzyskali robotnicy z Łasztowni i ze Starówki. (cp)



Wieża obserwacyjna i sygnalizacyjna gmachu Państ. Instytutu Hydro-Meteorologicznego w Gdyni

Ułatwić marynarzom
zakup biletów do kin i teatrów

W czasie postoju w Szczecinie, (wystarczy raz w tygodniu po wielu z nas zamierzało pójść do teatru na sztukę radziecką „Statki Derbent”. Dla nas marynarzy, była ona szczególnie interesująca ze względu na tematykę. Niestety, do teatru nie mogliśmy się dostać — bilety były wyprzedane już na kilka dni z góry.

Tak bywa zresztą prawie zawsze i to nie tylko w Szczecinie ale i w Gdańsku i Gdyni. Szkoda, bo przez to teatr jest dla marynarzy niemalże niedostępny. Nie lepiej przedstawić się sprawą z kinami, szczególnie po ostatnim „usprawnieniu” sprzedaży biletów.

Rezultat tego jest taki, że marynarz pozbawiony kulturalnej rozrywki, znudzony ładuje w knajpę.

A przecież można by to łatwo zmienić. „Głos Marynarza” powinien podawać repertuar teatrów i kin w miastach Wybrzeża

(wystarczy raz w tygodniu po zmianie), i wówczas załoga każdego statku mogła by zamawiać bilety drogą radiową, a aparat kulturalno-oświatowy dostarczyćby bilety na statki. Albo też teatry i kina mogłyby rezerwować pewną ilość miejsc dla marynarzy. Czy nie warto o tym pomyśleć?

Mamy nadzieję, że związek zawodowy załatwi tę sprawę z dyrekcją teatrów i kin.

Załoga s/s „Soldek”

Uwaga Redakcji: Na skutek naszej interwencji „Głos Marynarza” będzie zamieszczał raz w tygodniu w numerze piątkowym najciekawsze pozycje repertuaru teatrów i kin Szczecina, Gdańska i Gdyni.

Młodzież zetempowska
wyróżnia się w pracy portowej

Portowy Zarząd ZMP w Gdańsku, prowadząc na szeroką skalę akcję uświadamiania młodzieży zorganizowanej i niezorganizowanej, przyczynia się wydatnie do budownictwa socjalizmu.

Młodzież portowa stanęła do walki z bumelanctwem, alkoholizmem i plotkarstwem; demaskuje i tępi szkodnictwo gospodarcze.

Praca zespołu młodzieżowego przy sekcji Obliczeń Zarobków ZPGG im. Wandy Wasilewskiej jest wyrazem przykładem mobilizującej roli młodzieży ZMP-owskiej w naszym życiu gospodarczym. Brygada ta zorganizowała koło ZMP w Dziale Administracyjno-Finansowym. Wyłoniona brygada Lekkiej Kawalerii, wykryła szereg niedociągnięć. W jednym z biur portowych członkowie tej brygady znaleźli kilkanaście bułek po alkoholu. W innym znowu dziale zastała po zakończeniu pracy pootwierane biurka i szafy, pozostawiona korespondencja oraz pieczątki. Brygada im. W. Wasilewskiej czuwa też nad dyscypliną pracy — każde opóźnienie jest piętnowane.

Młodzież zetempowska wyróżnia się zarówno we współzawodnictwie jak i w zobowiązaniach długofalowych.

Znana brygada ZMP z jednostki pływającej „Pilot 28” pierwsza wystąpiła z inicjatywą zmniejszenia członków załogi.

Młodzi dźwigowi Wolnego Obszaru Celnego, idąc za wzorem leningradzkiego dźwigowego Szarapowa przejęli pod socjalistyczną opiekę sprzęt przeładunkowy.

Ambicją młodych robotników w rejonie przeładunków masowych stało się zmniejszenie uszkodzeń wagonów przy za- i wylądunku o 30 proc.

Pozytywne uśtosunkowanie się do pracy stwarza możliwości awansów. Popularna postać jest były robotnik portowy, członek brygady młodzieżowej Adam Puchalski, który za okazaną inicjatywę w pracy zawodowej został awansowany na dyspozytora Wolnego Obszaru Celnego w Gdańsku. Z nowej swej funkcji wywiązuje się doskonale.

th.

Marynarze nawiązują łączność ze wsią

Kolo sportowe Polskiej Żeglugi Morskiej i Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie zorganizowały ekipę łączności ze wsią. W dniu święta ludowego ekipa ta wyjechała do wsi Jasienica w powiecie szczecińskim, gdzie wzięła udział w miejscowych uroczystościach. Marynarze z rezerwy i ze stojących w Szczecinie statków oraz uczniowie PSM byli przyjmowani przez ludność Jasienicy tym serdeczniej, że przybyli z zespołem artystycznym, który wystąpił z bogatym repertuarem recytacji, pieśni i tanców. Marynarze-sportowcy rozegrali także mecz siatkówki z drużyną Ludowego Zespołu Sportowego w Jasienicy i wzięli udział w zabawie ludowej.

Wyjazd marynarskiej ekipy łączył z wsią do Jasienicy był sukcesem, który zachęcił ZMP-owców z PSM, pracowników i marynarzy Polskiej Żeglugi Morskiej i Żeglugi Przybrzeżnej w Szczecinie do zorganizowania

znacznie większej imprezy na wsi. Na zakończenie Narodowego Plebiscytu Pokoju ekipa, licząca przeszło 200 marynarzy i pracowników żeglugi wyjechała do wsi Dobra, Buk i Stolec. Po uroczystym oddaniu głosów przez mieszkańców tych wsi, w punkcie plebiscytowym wystąpiły zespoły artystyczne. Mieszkańcy Boku, Dobry i Stolec słuchając orkiestry, recytacji, chóru okazywali swą wdzięczność dla ekipy burliwymi oklaskami i okrzykami na cześć solidarności marynarzy i chłopów w walce o pokój.

Po występach artystycznych marynarze zorganizowali zabawę, w której wzięli udział mieszkańcy wszystkich trzech wsi.

FRANCISZEK KACZOREK

Nie pijmy alkoholu podczas pracy

Tyle pisze się o zgubnych skutkach alkoholu, a zwłaszcza wódki. Tyle słyszy się o nieszczęśliwych wypadkach spowodowanych pijaństwem. Powinno to każdego raz na zawsze odstraszyć i zniechęcić do upijania się, zwłaszcza w czasie pracy.

Jednak wciąż jeszcze tu i tam zdarzają się wypadki łamania dyscypliny pracy przez picie mniejszej lub większej ilości wódki, a w konsekwencji różne nieszczęścia.

Na promie s/s Wolin nie zwracano uwagi na prowadzoną walkę z alkoholizmem. Koledzy często odwiedzali kierownika promu podczas jego służby. Naturalnie odwiedzali go z wódką i zabawa ta omal nie skończyła się rozbiorem promu. Tylko dzięki szczerliwemu zbiegowi okoliczności uniknięto zderzenia ze statkiem.

O pijaństwie kierownika w czasie służby z kolegami szwedzkiemi wiedzieli wielu. Wiedzieli o tym marynarze.

S. P.

Rybak W. Moroz wykonał roczny plan

W miasteczku Wolin pracuje rybacka spółdzielnia połowowa „Piast”. Powstała ona z połączenia dwu spółdzielni: „Zalew” i „Węgorzewo”.

Rybak Wacław Moroz ze spółdzielni „Piast” jako pierwszy spośród rybaków polskiego wybrzeża wykonał już plan połowów na rok 1951. W ostatnim dniu marca przekroczył roczny plan o 10%.

Załoga jego otoczyła szczegó-

łą opieką łódź motorową, która była zawsze „na chodzie”. Nie stracono nawet jednego dnia z powodu remontów, braku części zapasowych itp.

Wreszcie połowy przeprowadza no nie tylko w dni bardzo pogodne, ale również przy silniejszych wiatrach. Stosowanie dobrej pracy dało w wyniku realizację planów połowowych na 9 miesięcy przed terminem.

(cp.)

Pierwsze dalekomorskie rejsy
statków radzieckich

Czy wiecie, drodzy Czytelnicy, kiedy i w jakich warunkach odbyły się pierwsze dalekomorskie rejsy radzieckich statków?

Jeżeli nie, opowiemy Wam na podstawie artykułu, zamieszczonego w radzieckiej gazecie „Morskoi Floty”.

Otóż było to w czasach, kiedy po Rewolucji Październikowej nie wszędzie jeszcze na terenie Rosji zakończono działania wojenne. Interwenci i białogwardziści zniszczyli wiele obiektów, linii kolejowych, w niektórych rejonach kraju odczuwano brak chleba, którego znowu dość było na dalekim Sybirze. Lecz trudność polegała na tym, że droga do tych rejonów wiodła przez północne morza.

Latem 1920 roku odbyły się w ciężkich warunkach pierwsze dalekie rejsy radzieckich statków na wody północne. W porcie archangielskim nie było prawie ani jednego statku, przystosowanego do rejsów w warunkach polarnych. Wystarczy powiedzieć, że węgiel dla ekspedycji wydobywali nurkowie i marynarze z dna morskiego z luków statków zatopionych, na Morzu Białym w czasie I Wojny Światowej. W sierpniu z tegoż Archangielska wyszły w rejs lodolamacze, parostatki i niewielkie hydrograficzne jednostki. Skierowały się one do ujścia rzeki Ob i Jeniszej, gdzie oczekiwali ich zespół barek, załadowanych ziarnem, futrami i innymi towarami.

Radzieccy marynarze prowadzili statek przez mało uczęszczane szlaki Morza Karskiego, poprzez lody, mgły i śnieżną zamięć. Na statkach brak było dokładnych map i urządzeń nawigacyjnych, na molo światła, latarni morskich i znaków wodnych. W zespole pierwszej takiej ekspedycji morskiej płynął parostatek „Proletariusz” pod dowództwem kapitana Woronina, znanego później żeglarza i badacza morza. W dzienniku

okrętowym zapisał on zdanie: „Za wszelką cenę musimy przywieźć chleb dla świata pracy”.

Załogi statków nie zawiodły pokładanych w nich nadziei. Ekspedycja przybyła na czas do ujścia rzek Ob i Jeniszeju. Mimo sztormowych warunków przeładunki trwały nieprzerwanie: na Sybir dostarczono towary przemysłowe i urządzenia, stamtąd zaś zabierano wiele tysięcy ton chleba dla Archangielska. Po jakimś czasie powrócono rejsy i tym samym otwarta została na tym odcinku regularna linia żeglugaowa.

W 1923 roku statek „Dekabrysta” przybył na Ocean Spokojny, zakończywszy w historii radzieckiej floty rejs z portu bałtyckiego i czarnomorskiego na Pacyfik. Statkiem dowodził jeden z najbardziej doświadczonych kapitanów floty czerwonej Smirnow. „Dekabrysta” dostarczył do Władywostoku tysiące ton soli dla przemysłu rybnego. Wracając do Leningradu po przeszło półrocznym pływaniu miał za sobą przebytych 26.000 mil morskich.

W ten sposób załoga statku „Dekabrysta” zapoczątkowała regularne rejsy między portami Bałtyku i Morza Czarnego a portami Pacyfiku.

Pierwszym statkiem radzieckim, który odwiedził porty północnej i południowej Ameryki, był „Wacław Worowski”. Statek ten przybył w styczniu 1925 do amerykańskiego portu Savannah, budząc wielkie zainteresowanie i sympatię wśród robotników niestety, na skutek zarządzenia wydanego w Waszyngtonie nie pozwolono załodze wyjść na ląd. W ten sposób już 26 lat temu radzieccy marynarze mieli sposobność zetknięcia się z amerykańską „demokracją”. „Wacław Worowski” z kolei udał się do Urugwaju, gdzie powitany został entuzjastycznie przez mieszkańców portu Montevideo.

Tą samą trasą ruszył w rok później radziecki statek szkolny — żaglowiec „Towarzysz”, którego załogę stanowili odbywający praktykę uczniowie szkół morskich.

Statek wyruszył w rejs 29 czerwca 1926 roku z Murmańska.

Po krótkim postoju w drodze w jednym z portów angielskich, żaglowiec popłynął wzdłuż Atlantyku i o świcie 20 września, gdy znajdował się w drodze do Cap Finistère, załoga ujrzała na horyzoncie cały szereg domków. Przez lornetki można było rozpoznać wielki konwój, złożony z łowców, pogłębiarek i dźwigów. Zbliżywszy się rozpoznało, zespół radzieckich jednostek i pływających urządzeń portowych, który znajdował się w drodze z Archangielska wokół Europy na Morze Czarne.

Rejs żaglowca „Towarzysz” od wybrzeży Anglii do Półn. Ameryki trwał 104 dni. Młodzi żeglarze szczęśliwie doprowadzili statek do celu podróży tj. do Montevideo, zwalczając po drodze sztormy i mijając rafy podwodne. Po kilkudniowym postoju w porcie urugwajskim „Towarzysz” udał się w górę rzeki La Plata i Parana i zawiązał do argentyńskiego portu, Rosario, skąd po dokonaniu wylądunku wyruszył do Buenos — Aires. W Buenos — Aires otrzymał ładunek drzewa „quebracho” (kebracho) dla Leningradu. W podróż powrotną „Towarzysz” udał się dnia 20 kwietnia 1927 roku.

Z dalekomorskich rejsów innych statków młodej wówczas floty radzieckiej, wymienić można pierwszy daleki rejs parowca „Kalinin”, który w 1930 roku odbył podróż z Morza Czarnego do portów półkuli południowej. Podróż ta trwała około 3 miesięcy, w czasie których statek przebył 17.000 mil morskich, zawiązując po drodze do portów afrykańskich i pld. — amerykańskich. W ciągu 18 dni „Kalinin” przebył odległość od Dakaru do ujścia La Platy do Montevideo, gdzie — jak już wspomnieliśmy — zawiązał uprzednio statek „Wacław Worowski” żaglowiec „Towarzysz”.

Statki pod banderą Kraju Rad odwiedzały porty zachodniej Europy, Półn. i Półn. Ameryki, Azji i Afryki. Kronikę rejsów wypełniły coraz to nowe czyny marynarzy radzieckich, którzy oddawali swoje siły i umiejętności by stworzyć wielką flotę morską i oceaniczną, — godną wielkiego kraju.

(oprac. J. B.)

Pod ostrzem KRYTYKI

Wyposażyć warsztatowców »Arki« w narzędzia i odzież ochronną

Zbliżający się szczytowy okres polowań śledziowych zmobilizował wszystkich pracowników kombinatu »Arki« do zwiększenia tempa i wydajności pracy. Nie pozostali w tyle robotnicy warsztatów remontowych. Grupa partyjna rzuciła myśl przejęcia wszelkich remontów kutrów przez warsztaty. Słuszną inicjatywę znalazła właściwy odzew wśród robotników. Z dniem 6 maja br. warsztaty otrzymały na Stoczni Rybackiej dwa stanowiska — pracę zaczęła pełną parą. Efekty nie dały na siebie długo czekać. Kuter »Gdy 135« został wyremontowany w czasie 14 dni, gdy normalnie dotychczas stocznia wobec przeciążenia innymi pracami, potrzebowała na to miesiąc. Z dumą opowiada kierownik warsztatów tow. Zdrojewski o wynikach pracy wszystkich sekcji. A ma się czynić szczyt. Brygada stolarsko-malarska Józefa Budzisa, w skład której wchodzi m. i. Franciszek Kujawski, Antoni Pranga i Stefan Kos wykonuje przeciętnie 150 procent normy, majster zmianowy drugiej zmiany sekcji mechanicznej Władysław Konkół z swymi ludźmi osiąga ponad 180 procent normy, tokarz Jan Dąga starszy fachowiec opracował już trzeci pomysł, usprawniający pracę warsztatu.

— Przygotowanie kutrów do sezonu śledziowego — mówi tow. Zdrojewski — zależy teraz tylko od przepustowości stoczni, która wy-

konuje obecnie zaledwie 10 procent robót tj. piaskowanie i drobne roboty spawalnicze. Cały nasz plan będzie dociągnięty o ile stocznia nie dopuści do przestoju kutrów i pozwoli w pełni wykorzystać przyznane nam stanowiska. Jak obliczyliśmy, w okresie jednego miesiąca nasza akcja daje przedsiębiorstwu ponad 36 kutrów połowowych. Prace remontowe układają się na ogół pomyślnie — napotykałyśmy jedynie na pewne niezrozumienie ze strony kierownika eksploatacji ob. Wodzinowskiego, utrudniające nam w niektórych momentach pracę, a przecież dla nas każda minuta jest droga.

We wszystkich sekcjach warsztatów »Arki« wręcza pracę. Stuk młotów, zgrzyt pilników, warkot tokarek zagłusząją rozmowy. Nieprzerwanie pracują ludzie. Pracują przecież dla siebie. Jan Dąga pamięta dobrze czasy przedwojenne, kiedy za dokonanie usprawnienia wyrzucano robotnika na bruk. Pamięta i dlatego boli go, że tak wolno i opieszale pracuje referat usprawnień i racjonalizacji »Arki«. Na rozpatrzenie swych wniosków Dąga czeka już drugi rok. W ubiegłym roku opracował usprawnienie wlinki nastawni do tokarki, trzeci jego pomysł od dawna stosowany już w warsztatach to »cementowanie« części maszynowych na zwykłym węglu drzewnym. Pomysły zostały zastosowane i okazały się przy-

datne... a referent usprawnień śpi w najlepsze dalej. Młody kowal Radliński opracował przyrząd do sprawdzania ładowania prądu.

Wszystkie te pomysły od dawna są już stosowane w warsztatach. Sądźmy, że najwyższy czas, aby rada zakładowa zainteresowała się i uaktywniła pracę referatu usprawnień.

Należałoby też zbudzić dział zaopatrzenia. Dotkliwie daje się odczuć w warsztatach brak wiertel, kluczy francuskich, elektrod i innych materiałów i przyrządów. A przecież nie brak ich w sprzedaży. Również referat BiHP winien energiczniej zatroszczyć się o warunki pracy robotników warsztatów pogotowia technicznego. Brak jest ubrań ochronnych kwasoodpornych i butów dla elektryków, a dla spawaczy masek i okularów. Częstość zmian kombinizonów dla pozostałych pracowników warsztatów niewątpliwie też w pewnej mierze usprawni tok produkcji. Robotnicy zwiększając wydajność pracy, pomagają w wykonaniu planu a dostarczenie potrzebnych materiałów i narzędzi, stworzy im dogodny warunki pracy.

ZM.

Morski Instytut Rybacki nie wykonuje swoich zobowiązań

W styczniu br. odbyła się w bazie spółdzielni »Belona« w Swinoujściu narada rybaków z przedstawieli MIR w sprawie zbadań łowisk Zatoki Pomorskiej przez kuter badawczy »Ewa II«. Jak wynika ze statystyk przedwojennych Zatoka Pomorska obfituje w ryby gatunkowe jak: śledź, flądra, węgorz i sandacz. Spółdzielnia »Belona« przeprowadza tam połowy, jednak ze względu na niezamowność terenu oraz dużą ilość zatopionych wraków, ogranicza się one do kilku dobrze znanych rybakom miejsc. Załogi kutrów i łodzi z zadowoleniem powitały w styczniu kuter »Ewa II«, który przeprowadził kilka połowów próbnych w zatoce.

W wyniku narady z przedstawicielami MIR ustalono, że w związku ze znikomymi wynikami w styczniu, kuter »Ewa II« przejdzie na łowiska kołobrzesckie. Natomiast w początkach marca rozpocznie on systematyczne badanie Zatoki Pomorskiej, w celu ustalenia szlaku wędrówki śledzia na tarło w okolicy Międzyzdrojów. Obiecano także, że jeden z pracowników na ukowych MIR przyjedzie do Międzyzdrojów w celu kierowania akcją.

W ostatnich dniach marca na

Zatoce Pomorskiej pokazał się masowo śledź. Jedynie dzięki systematycznej pracy załogi kutra »Swi 6« z szyprem Janem Kondzielewskim, spółdzielnia »Belona« na czas skierowała z łowisk kołobrzesckich swoje jednostki do Swinoujścia i wykonała w kwietniu plan odłowu śledzia w 200 procentach.

Osiągnięcie to nie cieszy jednak członków spółdzielni, gdyż straty w spręcie są bardzo duże. Około 40 włoków śledziowych z braku znajomości dna łowisk uległo zniszczeniu.

W związku z powyższym rybacy proszą Morski Instytut Rybacki o odpowiedź na następujące pytania:

1. Dlaczego MIR pomimo kilkakrotnych już notatek w prasie i interwencji rybaków nie zajmuję się Zatoką Pomorską?
2. Dlaczego w marcu nie skierowano kutra »Ewa II« na Zatokę Pomorską i co w tym czasie kuter ten robił?
3. Kto powinien ponosić odpowiedzialność finansową za tak poważne straty sprzętu?
4. Kiedy rozpocznie się systematyczne badanie łowisk Zatoki Pomorskiej?

L. O.

Ułatwić marynarzom słuchanie polskich audycji radiowych

Nie wszystkie statki Polskiej Marynarki Handlowej posiadają już radioodbiorniki do dyspozycji załogi. Dobrze więc, że Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej wydał zarządzenie o instalowaniu na niektórych jednostkach odbiorników koncertowych ze wzmacniaczami, które obsłużą 4 głośniki.

Inspektorat radiokomunikacji CZ PMH nie zastanowił się jednak nad tym, jakie radioodbiorniki powinny być instalowane na statkach. Z zasady instaluje się »Pioniery«, co nie ma praktycznego znaczenia, bo np. »Elbląg«, »Pstrowski« i inne statki mogą słuchać polskich audycji przy pomocy tych radioaparatów tylko wówczas, gdy znajdują się w portach polskich. Kie dy jednak opuszczają Szczecin i miną Swinoujście, to już odbiór polskiej audycji przy pomocy »Pioniery«, staje się praktycznie niemożliwy.

Jaki z tego wniosek?

Na naszych statkach trzeba instalować aparaty silniejsze. Przecież radioodbiorniki instalujemy nie po to, by słuchać obecnej stacji, ale właściwie w tym celu, by utrzymywać stały kontakt z kra-

sią z Morską Obsługą Radiową i określić, jakiego typu aparaty mogą być instalowane.



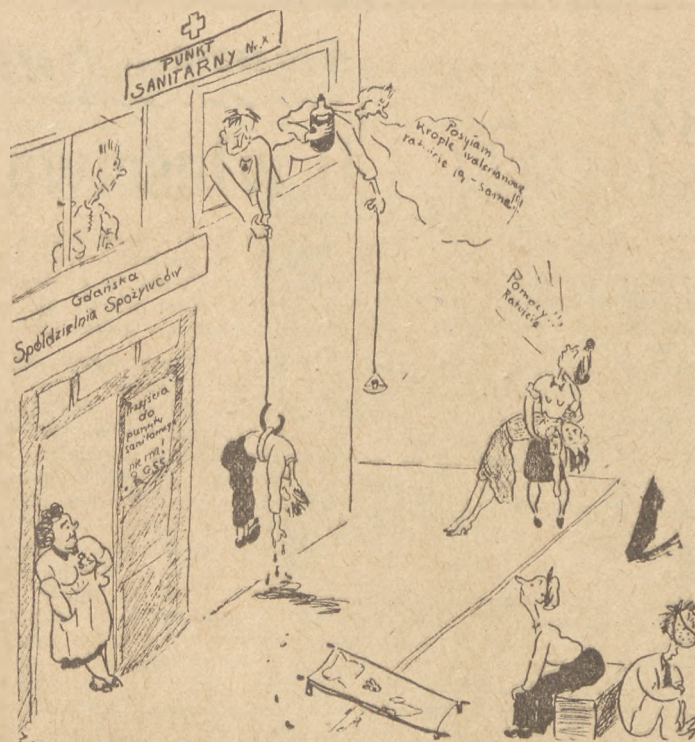
Jest to zagadnienie bardzo ważne, które powinno być szybko i właściwie rozwiązane.

Marynarze ze statków w Szczecinie.

Uregulować ujście rzeki Wiepsz

Nieuregulowane brzozi rzeki Wiepsz przy ujściu są przyczyną, że kanał jest stale zamulony. Na prace czerpalne wydaje się rokrocznie miliony złotych. Dział techniczny - budowlany Zarządu Małych Portów w Darłowie powinien jak najszybciej rozpocząć umocnienie ujścia rzeki. Przy pracach tych można by z powodzeniem zatrudnić robotników portowych z rezerwy, dla których często jest brak odpowiednich prac zastępczych.

Notis



Na punkt sanitarny winien się znaleźć odpowiedni lokal

Na punkt ratowniczo-sanitarny dla robotników odcinka Kanału Kaszubskiego w Gdańsku przeznaczono dwa pokoje, mieszczące się na parterze budynku administracyjnego w Basenie Górniczym. Z niewiadomych przyczyn

ZPGG przydzielił wymieniony lokal na biuro i magazyn GSS a punkt sanitarny umieścił w tym samym budynku na pierwszym piętrze w jednym pokoju bez żadnych urządzeń sanitarnych i wody.

Portowy Urząd Zdrowia niejednokrotnie interweniował w tej sprawie nie otrzymując jednak żadnych wyjaśnień ze strony ZPGG. Stanowisko takie dowodzi braku troski o zdrowie robotników portowych i marynarzy.

J. C.

Lepiej zaopatrywać kołobrzescki sklep dla rybaków

Rybacy przybywający wieczorem do portu nie mogą w mieście kupić, bowiem wszystkie sklepy są zamknięte. A przecież potrzebne są artykuły żywnościowe na ponowny rejs, rozpoczynający się jeszcze tej samej nocy.

Na szczęście miejscowa spółdzielnia uruchomiła w porcie koło brzeskim sklepik do dyspozycji rybaków. Jest on nawet otwarty w odpowiednim czasie (od godz. 18 do 1 w nocy), niestety punkt ten nie wywiązuje się należycie ze swych zadań.

Składa się na to kilka przyczyn:

1. jednoosobowa obsługa, nie jest w stanie obsłużyć kilkudziesięciu rybaków, a pamiętać należy, że rybacy nie mają czasu na czekanie i muszą się spieszyć na morze.

2. zaopatrzenie sklepu w poszczególne artykuły jest niewystarczające. Nie można wymagać, aby rybacy chodzili wieczorem lub w nocy po mieście w poszukiwaniu herbaty, kawy czy nawet soli.



Usprawnienie zaopatrzenia rybaków jest obowiązkiem dyrekcji miejscowej Spółdzielni Spożywców, która powinna żywić się tym zająć.

(cp)

Części do motorów muszą być na czas dostarczone

W Kołobrzegu pewna ilość kutrów nie wychodzi w morze z powodu zbyt długo przeciągającego się remontu silników. Rybacy »Barki« narzekają na niedotrzymywanie terminów napraw przez punkty remontowe, zapewniając, że mogli by znacznie zwiększyć ilość wyjazdów, gdyby nie trudności i stałe kłopoty z silnikami.

Mechanicy punktów remontowych tłumaczą się tym, że w wielu wypadkach nie są w stanie przeprowadzić w terminie remontu, ponieważ nie posiadają części zamiennych.

Wszystcy się orientują, że kwestia produkcji części zamiennych do silników kutrowych jest proble-

mem skomplikowanym. Nie ulega jednak wątpliwości, że części te można wykonać w jednym z krajo- wych warsztatów mechaniczno-odlewniczych.

Nad sprawą tą należy się zastanowić i usprawnić dostawę części zamiennych do punktów remontowych.

Trzeba zaznaczyć, że zaopatrzenie kutrów też dość często »nawala«. Zdarza się — niestety — brak żarówek i innych koniecznych materiałów. A wszystko to utrudnia, względnie uniemożliwia eksploatację, powodując przestoje i niewykonanie planów połowów.

CZ. ORSKI

Zamiast wyjaśnień...

W tym miejscu zwykle drukujemy wyjaśnienia na krytyczne korespondencje zamieszczane w »Sterze« pod adresem wielu dyrekcji, kierownictw instytucji i przedsiębiorstw resortu żegluga oraz ogólni związkowych. W listach tych nasi korespondenci domagali się usunięcia i zlikwidowania zaniedbań, samowoli, naprawienia złego stylu pracy i zrewidowania bezdusznego, biurokratycznego stosunku do człowieka pracy i jego potrzeb.

W tym numerze wyjaśnień nie damy. Nie damy ich po prostu, dlatego, że ich nam nie dostarczono.

Dotychczas nie otrzymaliśmy odpowiedzi i wyjaśnień od:

»Ster« nr 1 — Ekspedycji i Działu Przewozowego Stoczni Gdynskiej na artykuł pt. »Zła organizacja czy brak troski«.

»Ster« nr 3 — Rady zakładowej i dyrekcji »Barki« na artykuł pt. »Brak skrzynki utrudyń rybakom połowu«.

— Prezydium MRN w Gdyni na artykuł pt. »Rezerwa PMH należy też do świata pracy«.

— Kapitanatu Portu w Szczecinie na artykuł pt. »W szczecińskim Kapitanacie Portu trzeba ograniczyć pomieszczenia«.

— Rady zakładowej ZPGG na artykuł pt. »Robotnicy w porcie gdańskim czekają na »Ster«.

— Rady zakładowej ZPGG na artykuł pt. »Wybory między zaufania w Oddziale Inżynierskim ZPGG«.

»Ster« nr 4 — Związku Branżowego Zrzeszenia Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego na artykuł pt. »W »Belonie« nie wszystko w porządku«.

— Dyrekcji Okręgowej Polskiego Radia w Gdańsku na notatkę pt. »Rybacy pod adresem Polskiego Radia«.

— Organizacji partyjnej na s/s »Jarosław Dąbrowski« na artyk. pt. »Na nowym statku s/s »Jarosław Dąbrowski« czas skończyć ze szmuglem«.

— CZ PMH na artykuł pt. »Arystokrata — bumulant«.

»Ster« nr 5 — Dyrekcji »Arki« na artykuł pt. »W magazynie »Arki« biurokracja«.

— Dyrekcji Morskiej Centrali Handlowej na artykuł pt. »Nie dostateczny transport i ciemność w magazynie MCH«.

— GUM w Gdyni na artykuł pt. »Troski Kapitanatu Portu«.

— Organizacji partyjnej na m/s »Warmia« na artykuł pt. »Co jest zaporą dalszych osiągnięć m/s »Warmia«.

»Ster« nr 6 — ZZ Pracowników Żegluga — Okręg Szczecin na artykuł pt. »Współzawodnictwo o którym zapomnieli«.

— Dyrekcji Centrali Rybnej na artykuł pt. »Robotnikom Centrali Rybnej należy dać odpowiednie narzędzia i ubrania ochronne«.

— Dyrekcji ZPGG na artykuł pt. »Więcej dbałości o wyposażenie pracowników magazynu«.

— Dyrekcji »Arki« na artykuł pt. »Brudne skrzynki do pakowania ryb«.

— PLO i ZPGG na artykuł pt. »Nie utrudniać pracy Kapitanatu Portu w Gdańsku«.

— Związku Branżowego Zrzeszenia Spółdzielni Rybołówstwa

Morskiego na artykuł pt. »Osiągnięcia i braki Spółdzielni Rybackiej »Śpiwowo«.

»Ster« nr 7 — Rady zakładowej »Dalmor« Swinoujście na artykuł pt. »Dbajmy o lepszy stan świetlity«.

— Dyrekcji Żegluga Przybrzeżnej Gdańsk na artykuł pt. »Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo w Żegludze Przybrzeżnej należy otoczyć większą opieką«.

— Dyrekcji Żegluga Przybrzeżnej w Szczecinie na artykuł pt. »Poprawić komunikację promową w Swinoujściu«.

— Rady zakładowej i Dyrekcji Zrządu Małych Portów na artykuł pt. »Brak dyscypliny na kursach dla pracowników Małych Portów«.

— Rady zakładowej i dyrekcji »Arki« na artykuł pt. »Więcej troski o zagadnienia bytowe pracowników i rybaków »Arki«.

Jak to? — zapytają nasi korespondenci, oczekując na pozytywne załatwienie wielu palących problemów — nie ma wyjaśnień? Tak jest — nie ma wyjaśnień i to w licznych wypadkach od dwóch do trzech miesięcy. Od długiego czasu oczekujemy na wyjaśnienia dyrektorów i kierowników przedsiębiorstw, przewodniczących rad zakładowych i przewodniczących Okręgów Związku, mimo uchwał Komitetu Centralnego naszej Partii, Rady Państwa i Rady Ministrów obowiązujących wszystkie instytucje do natychmiastowego reagowania na krytyczne głosy pracy, do uważnego przysłuchiwanie się głosom i wystąpieniom korespondentów robotniczych, mimo, że uchwała ta mówi wyraźnie i stanowczo o odpowiedzialności i daleko idących konsekwencjach.

Nie ma na to żadnego wytłumaczenia.

Długi spis instytucji, przedsiębiorstw i ogniw związkowych zalegających od dłuższego czasu z odpowiedziami świadczy o tym, że nasz aparat gospodarczy i związkowy nie przyswoił sobie jeszcze metody samokrytyki.

Zestawienie wystarczające, aby sobie wyrobić właściwy sąd o kierownictwie tych instytucji, przedsiębiorstw i ogniw związkowych resortu żegluga. — Świadczy ono również o tym, że w tej dziedzi nie Ministerstwo Żegluga słabo czuwa i niedostatecznie kontroluje pracę podległych instytucji i przedsiębiorstw, a Zarząd Główny Związku Pracowników Żegluga, jak do tej pory, nie wywiera żadnego wpływu na oddolne ogniska związkowe i okręgi związku zawodowego.

Świadczy to o tym, że w resorcie żegluga nie docenia się jeszcze znaczenia śmiętego i konsekwentnego stosowania krytyki — wypróbowanego oręża walki ze złem, z brakami, błędami, z samowolą i sobiepaństwem, walki o prawidłowe realizowanie linii partii w praktyce o ludową samorządność.

W państwie, gdzie władza jest w rękach ludu, krytyka jest wyrazem szeroko pojętej, demokratycznej formy współdziałania mas w rządzeniu państwem. O tym wszystkim zapomnieli ci, którzy obowiązkiem jest uważne śledzenie głosów krytyki, a nie zła i prostowanie linii swego postępowania.

AWES

Odpowiedzi REDAKCJI

Ob. Marian Szulc — Jeśli kasa zapomogowo-pożyczkowa dysponuje odpowiednimi funduszami, może i powinna udzielić Wam bezzwrotniej pomocy, tym bardziej, że podanie Wasze było dostatecznie uzasadnione. Jedynie w wypadku wypowiedzenia przez pracownika pracy traci się prawo do zapomogi.

Ob. Łukasz Kwiatkowski — Szczecin — W myśli artykułu 2 ust. 2 dnia 16 maja 1922 r. (z uwzględnieniem późniejszych zmian) o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu — pracownik fizyczny ma prawo do 12-dniowego urlopu po upływie jednego roku nieprzerwanej pracy w danym przedsiębiorstwie.

Ob. Maria B-ska — Gdynia. — Należy zwrócić się do przedsiębiorstwa w którym Wasz mąż pracował przed powołaniem do wojska o wypłacenie połowy wynagrodzenia jakie pobierał w ostatnim czasie.

Ob. Janusz Kociubowski — Kwidzyn — Na przeszkolenie żeglarskie możecie być skierowani przez terenowy oddział Ligi Morskiej do jednego

z morskich ośrodków szkoleniowych. Wymagane jest ukończenie 14 roku życia, zezwolenie rodziców i świadectwo lekarskie.

Ob. Stefa Dąbrowska — Grudziądz — W planowanej wycieczce na Wybrzeże radzimy Wam skorzystać z usług Żegluga Przybrzeżnej. Piękne Wybrzeże polskie możecie podziwiać na s/s „Panna Wodna” w podróży z Gdyni do Ustki. Statek wychodzi w każdy wtorek o godz. 8.15 z przystani Żegluga Przybrzeżnej w Gdyni przy Alei Zjednoczenia.

Ob. Haes — Sopot — Za nadesłaną korespondencję dziękujemy. Wykorzystaliśmy ją w nr. 8 naszego pisma. Piszcie nam o dalszych osiągnięciach i pomysłach racjonalizatorskich. Waszych towarzyszy pracy Specjalnie interesuje nas sprawa współzawodnicstwa na terenie waszego zakładu pracy. Wciągnęliśmy Was na listę naszych korespondentów.

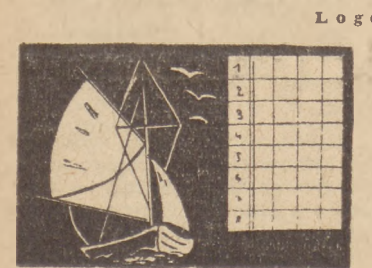
Ob. Tadeusz Palusiński — Szczecin — Poruszoną przez Was sprawę przekazaliśmy Prezydium WRN z prośbą o wyjaśnienie.

Rozrywki UMYSŁOWE

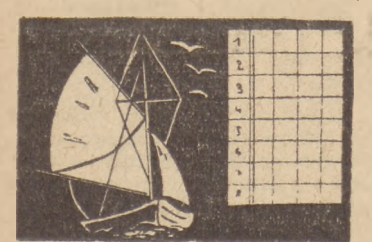
W irówka

W figurę obok wpisać dośrodkowo 19 wyrazów kończących się wspólną literą A — o podanym niżej znaczeniu. Rząd zewnętrzny czytany w kierunku wskazówek zegara da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) wyspa na Morzu Śródziemnym, 2) inaczej małe miasteczko, 3) miejscowość kuracyjna na Podkarpaciu, 4) zjawisko na niebie o wschodzie i zachodzie słońca, 5) imię żeńskie, 6) zielona pasza, 7) część koła samochodowego, 8) inaczej przewa, 9) litera grecka fonetycznie, 10) marka samochodu, 11) choroba płuc w IV przypadku (wspak), 12) naturalny otwór w skale, 13) wysokie napięcie w radioaparatach, 14) przyrząd do wydobycia płynów z głębi, 15) przedmieście Gdańska, 16) jedna z republik ZSRR, 17) jednostka długości, 18) inaczej naszyjnik, 19) dopływ Dunaju.



Logory



Rozwiązanie zadań z numeru 8

Wirówka. Znaczenie wyrazów: 1) wszystkie, 2) jeniec, 3) wyżeł, 4) koja, 5) piskle, 6) rower, 7) cytra, 8) cyna, 9) mydlarz, 10) pieciuch, 11) junak, 12) susel, 13) doba, 14) połów, 15) podbój, 16) namiot, 17) biskup.

Rozwiązanie. Wszyscy podpisujemy Narodowy Plebiscyt Pokoju.

Krzyżówka

Poziomo: — 1) statek, 5) inkaso, 10 i 13) kara, 12) Amur, 13) oman, 14) bis, 15) Roma, 16) babka, 18) wakacje, 19) adwokat, 22) cele, 23) Irak, 26) pasemko, 29) sport, 32) islam, 35) fala, 36) akr, 38) oset, 39) amor, 40) rekord, 41) barany.

Pionowo: 1) skobel, 2) tama, 3)

W poziomie rzędy krątek wpisać osiem wyrazów pięcioliterowych o podanym poniżej znaczeniu. Literę w pierwszym rzędzie pionowym dadzą rozwiązania.

Znaczenie wyrazów: 1) najniższe miejsce na statku, gdzie zbiera się woda, 2) płótno na którym wyświetla się film, 3) popularny felietonista polski, 4) człowiek, który przemawia, 5) ptak górski, 6) zawodnik konkurencyjny, 7) zjawisko na północy, 8) inaczej obszar morza.

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 3 nagrody książkowe otrzymują: Emilia Wucyn, Sopot, ul. Daszyńskiego 21 m. 2, A. Wallas, Sopot, ul. Czerwskiego 7, m. 2, Jan Zakrzewski, Gdańsk - Orunia, ul. Oruńska 43, m. 5, Maria Dobrowolska, Szczecin, ul. Mickiewicza 117, m. 1, Wiktor Stełiga, Gdańsk - Wrzeszcz, Chrzanowskiego 19.

Książki wysyłamy pocztą.

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

O właściwą organizację sportu wśród marynarzy

Od dłuższego czasu dochodziły nas niepokojące wieści o słabej pracy na odcinku wychowania fizycznego i sportu wśród marynarzy. Zaniedbania te występowały nie tylko wśród tych, którzy znajdowali się w rejsach, ale również wśród rezerwy marynarskiej przebywającej na lądzie jak i administracji morskiej.

Zanalizujmy przyczyny tych niedomagań i wskażmy drogę poprawy. Zagadnienie krzewienia kultury fizycznej wśród braci marynarskiej nie jest zasadniczo łatwe. Podczas, gdy w kole sportowym przy zakładzie pracy mamy do czynienia z elementem stałym i osiadłym na miejscu, to jeżeli chodzi o marynarza, element ten jest płynny. Tym też należy częściowo wytłumaczyć, że marynarze nie mogą być w takim stopniu objęci wychowaniem fizycznym, jak ludzie pracujący na lądzie.

Postaramy się wyjaśnić jak za gadanie to dotychczas wyglądało i jakie były niedociągnięcia. Spośród statków naszej floty tylko na większych jak „Batory”, „Kiliński”, „Pułaski”, „Warta” czy „Kościszko”, założonych była w sprzęt sportowy jak: rękawice bokserskie, stoły ping-pongowe, siatki i piłki. Na mniejszych jednostkach z jednej strony trudno było znaleźć miejsce na uprawianie sportu, a z drugiej, jeżeli nawet takie warunki były, to z zasady o mniejszej statki nie dbano.

Tam, gdzie warunki na to pozwalały, marynarze w chwilach wolnych od zajęć z dużym entuzjazmem uprawiali sport piesiarski, grali w tenisa stołowego, a zawiązując do obcych portów rozgrywały zawody towarzyskie w piłce nożnej czy siatkowej. Nasi chłopcy dzielnie stawiali czoła załogom cudzoziemskich statków, godnie reprezentując honor sportowca Polski Ludowej.

Ogólnie jednak biorąc, sytuacja na odcinku krzewienia kultury fizycznej wśród marynarzy jest nie tylko niezadowalająca, ale wręcz katastrofalna. Setki marynarzy nie zostało dotychczas objętych dobrodziejstwem kultury fizycznej. Brak silnej komórki sportowej, która zrzeszałaby tak marynarzy w czasie rejsów jak i rezerwy

przebywającą czasowo na lądzie i urlopach oraz pracowników administracji morskiej jak: CZ PMH, PLO, Polskie Ratownictwo oraz szkoły morskie — daje się dotkliwie odczuć.

Dotychczasowe wysiłki rady okręgowej „Kolejarza”, której w myśl nowej struktury organizacyjnej sportu polskiego podlegała kółka sportowe Związku Zawodowego Pracowników Żegluga — okazały się niewystarczające. Ponadto opieka ze strony „Kolejarza” jest minimalna, co stwarza rozgorczyenie i rozdziewki.

Z tych też względów wydaje się zrozumiałe, że, jaki mają marynarze do „Kolejarza” i do Związku Zawodowego Pracowników Żegluga oraz dyrekcji i rady zakładowej CZ PMH, które nie wypełniły zadań, jakie na nich na kładła uchwała Biura Politycznego KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu.

Dlatego będzie słuszne, ażeby wspomniane organizacje i instytucje jak również Komitet Partijny przy PMH zrewidowały swój dotychczasowy stosunek do tych zagadnień i stworzyły możliwości uprawiania atrakcyjnych form sportu dla marynarzy. O tym, że marynarze chętnie by się do nich garnęli, nie trzeba nikogo przekonywać.

Naszym zdaniem należałoby przy Polskich Linjach Oceanicznych — jako największej bazie marynarskiej — stworzyć silne koło sportowe, w którym byłoby zgrupowani wszyscy ludzie morza, a w którego zarządzie zasiadliby razem przedstawiciele wspomnianych komórek. Równocześnie przy aparacie kulturalno-oświatowym Centralnego Zarządu PMH winna powstać komórka, która poprzez oficerów kulturalno-oświatowych kierowała by pracą WF i sportu na statkach znajdujących się w morzu.

W kalejdoskopie sportowym

Głębiąc oburzenie w całym naszym społeczeństwie wywołała brutalne postępowanie policji francuskiej, która w Paryżu aresztowała przewodniczącego sekcji tenisowej GKKF inż. Olszowskiego, przetrzymując go przez kilkanaście godzin i przeprowadzając ordynarną rewizję oraz szykanę w stosunku do oficjalnego przedstawiciela sportu polskiego. Ciemną rolę w bezprawnym aresztowaniu inż. Olszowskiego odegrał tenisista Skonecki, który po meczu daviscupowym ze Szwajcarią samowolnie wyjechał do Francji. Zdrajca i renegat Skonecki potępiony został przez całe społeczeństwo polskie, czego szczególnie wyraz dali niedawni partnerzy Skoneckiego, Jędrzejowska i Piątek, którzy oświadczyli, że Skonecki nikczemnym postępowaniem wykazał swą niechęć moralną i wyjątkowo u podlenie.

W dniach 5—13 sierpnia br. odbędą się w Berlinie w ramach III Zlotu Młodych Bojowników o Pokój XI Letnie Akademickie Mistrzostwa Świata. Z najdalszych krajów, m. in. z Chin, Indii, Indonezji, Kolumbii, Ekwadoru i Brazylii przybędzie młodzież akademicka, ażeby podkreślić solidarność postępowej młodzieży całego świata w walce o utrwalenie pokoju, o pogłębienie przyjaźni między narodami. Warto przypomnieć kilka szczegółów z poprzednich Igrzysk. Odebrały się one w 1949 roku w Budapeszcie z udziałem 1000 zawodników 16 krajów. Wśród nich znalazły się również mistrzyni świata, radzieckie lekkoatletki Dumbadze i Czudina oraz mistrzyni olimpijska Węgierka Gyarmati. Pobito wówczas 36 rekordów akademickich i jeden rekord świata. Podobnie jak i w innych krajach, tak i w Polsce prowadzone są przygotowania do tej wielkiej imprezy. Reprezentacja akademicka Polski, składająca się z 300 sportowców, wstąpi w wszystkich gatach sportu, jakie znajdują się w programie Igrzysk, tj. w lekkoatletyce, pływaniu, gimnastyce, tenisie, wioślarstwie, walcach zapasniczych i podnoszeniu ciężarów, boksie, siatkówce i koszykówce, piłce nożnej, piłce wodnej i kolarstwie.

Ostatnie wyniki ligi piłkarskiej, wprowadziły znów duże zmiany w tabeli. Prowadząca przez jeden tydzień drużyna „Ogniwa” (Kraków) znów ustąpiła musiała pozycję lidera zespołowi CWKS (Warszawa). Przyjrzyjmy się bliżej wynikom uzyskanym w pierwszych dniach czerwca. „Wiśniarz” (Kraków) — „Gwardia” (Kraków) 0:3, CWKS (W-wa) — „Kolejarz” (W-wa) 1:0, „Unia” (Chorzów) — „Budowlani” (Chorzów) 1:3, „Ogniwo” (Bytom) — „Wiśniarz” (Łódź) 1:1, „Górnika” (Radlin) — „Ogniwo” (Kraków) 3:1, „Gwardia” (Szcz.) — „Kolejarz” (Poznań) 1:1. Wyniki te mówią z jednej strony o dość wyrównanym poziomie, a z drugiej świadczą o słabej formie piłkarstwa polskiego, niedysponującego jeszcze paroma drużynami ekstraklasy. Po wspomnianych zawodach tabela ligowa ukształtowała się następująco:

1. CWKS 8 14:2 16:8

2. Ogniwo (Kr.) 8 12:4 13:8

3. Budowlani (Chorz.) 8 10:6 16:9

4. Gwardia (Kr.)	8 10:6 10:5
5. Górnik (Rad.)	8 10:6 17:11
6. Kolejarz (Pozn.)	8 9:7 12:14
7. Kolejarz (W-wa)	8 8:8 14:9
8. Wiśniarz (Łódź)	8 8:8 12:11
9. Wiśniarz (Kr.)	8 5:11 15:19
10. Unia (Chorz.)	8 5:11 12:17
11. Ogniwo (Byt.)	8 4:12 4:13
12. Gwardia (Szczec.)	8 1:15 6:25



Fragment uroczystego otwarcia zawodów zorganizowanych w Warszawie pod hasłem „Student-sportowcy w walce o pokój”

Radowe turnieje szachowe pomiędzy załogami statków i pracownikami portów

W Szczecinie odbył się wielki turniej szachowy o nagrodę ufundowaną przez Polską Żeglugę Morską. W turnieju tym wzięło udział 9 portowych zespołów szachowych reprezentowanych przez 53 szachistów.

Impreza ta wykazała, że wśród marynarzy i portowców istnieje ogromne zainteresowanie grą w szachy. Również poziom ich gry jest wysoki.

Pierwsze miejsce w turnieju zdobył Bojoko z zespołu Zarządu Portu w Szczecinie, a drugie i trzecie — Pfeffer z Polskiej Żegluga Morskiej oraz Szedike (Hartwig).

Jeszcze w bieżącym roku odbędą się turnieje szachistów-portowców oraz marynarzy naszego Wybrzeża, który wykaże zespół dysponujący lepszymi graczami.

Szachiści Szczecina — wzorując się na przykładzie marynarzy radzieckiej floty handlowej — przystąpili również do organizowania turnieju radowego „Szczecin — Morze” z zespołami statków handlowych.

Ostatnio zespół szachowy „Port” przy PZM w Szczecinie

W odróżnieniu od dotychczasowych stosunków na odcinku WF i sportu wśród marynarzy, gdzie starano się propagować tylko niektóre dyscypliny sportowe, nowe, wielosekcyjne koło sportowe miało być węższe pole do popisu przez spopularyzowanie ogólnego wychowania fizycznego a szczególnie odnaki „Sprawny do Pracy i Obrony”. Dotychczas bowiem poza Ratownictwem Morskim, gdzie nurkowie przeprowadzali pierwsze próby na SPO, inni pracownicy morza nie stawiali do prób na tę odznakę. Byłoby wielkim wstydem dla naszych marynarzy, gdyby w ich kłapach nie widniała odznaka SPO — symbol sprawności fizycznej obywatela gotowego do pracy i obrony swej Ludowej Ojczyzny. Musimy sobie również szczerze powiedzieć, że przeciętne wielu z marynarzy nie ma odpowiedniej sprawności fizycznej, tak bardzo ważnej w ich trudnym zawodzie.

Dysponując wielosekcyjnym kołem sportowym można by było częściej organizować mecze piłkarskie i zawody w piłce ręcznej z załogami statków granicznych (jak np. z okazji Narodowego Plebiscytu Pokoju z marynarzami statku angielskiego w Gdyni), urządzić wyścigi szalupowe, regaty żeglarskie, wyścigi pływackie na trasie np. Gdynia — Sopot, zawody bokserskie i zapasnicze. Na tę ostatnią dyscyplinę chcielibyśmy zwrócić szczególną uwagę. Sport atletyczny i podnoszenie ciężarów nie wymagają większych nakładów w sprzęcie i mogą być uprawiane nawet na najmniejszych jednostkach. Przykładem winni być dla nas

marynarze radzieccy, którzy w tych dyscyplinach przodują wśród sportowców ZSRR.

Jesteśmy przeświadczeni, że nasz apel znajdzie właściwy odzew i już niedługo marynarze i administracja morska korzystać będą w całej pełni z dobrodziejstw kultury fizycznej, stanowiących jeden z ważnych elementów ogólnego wychowania obywatela — świadomego współtwórcy Planu 6-letniego i zdecydowanego obrońcy swej Ludowej Ojczyzny.

ALEKSANDER SKOTNICKI

Miłe spotkanie

W czasie ostatniego postoju s/s „Rataj” w porcie Koeping w niedzielne popołudnie członkowie załogi naszego statku, przy pomocy kilku „dokooptowanych” marynarzy radzieckich, rozegrali mecz piłki nożnej z drużyną radzieckiego statku „Unia”. Po remisowym wyniku meczu 2:2, który sędziował starszy oficer z „Unii”, załoga s/s „Rataj” była bardzo gościnnie podjęta przez załogę radzieckiego statku. W miłym na stroju, przy dźwiękach harmonii i gitar, marynarze z „Unii” odśpiewali ludowe pieśni rosyjskie i radzieckie.

Na zakończenie marynarze radzieccy odwiedzili s/s „Rataj”, interesując się żywo życiem załogi, czasopismami biblioteką i gazetką ścienną.

Młodzi marynarze radzieckiego statku pozostawili w pamięci s/s „Rataj” bardzo miłe wspomnienia, zaskarbiając sobie wiele sympatii.

TADEUSZ GOGGA

Obudzić ze snu Zarząd Koła Sportowego przy Dyrekcji ZPGG

Sport w Zarządzie Portu Gdańsk-Gdynia Biuro Główne jest mało rozpowszechniony, a dyrekcja zakładu oraz rada zakładowa nie zadają sobie trudu, ażeby stan ten poprawić. Niechże wreszcie dowiedzą się o tym, (jeżeli dotychczas nie chcieli o tym słyszeć), że są takie sprawy, które przy naszą nam wstyd.

I tak np. w sobotę 28 października 1950 roku odbył się Marsz Jesienny, do którego

stanęło 131 pracowników. Spelnili oni swój obywatelski obowiązek, startując w zależności od wieku na dystansie 2, 3, 5 i 10 km. Dla wszystkich uczestników przewidziano dyplomy honorowe i liczne nagrody ufundowane przez dyrekcję ZPGG. Dyplomy te otrzymać mieli na specjalnie przygotowanej akademii za udział w Marszach Jesiennych w dniu 15 listopada 1950 roku.

Dyplomy te nadeszły podpisane in blanco przez dwóch panów do Koła Sportowego przy ZPGG Biuro Główne. Ale na tym zakończyła się cała „akademia”.

Dyplomy te otrzymał ob. Kowalski, który przekazał je ob. Wiśniewskiemu, a ten z kolei ob. Dzierżyńskiemu, który zalety roboty zawodowej i częściowo społecznej, trzyma je w szufladzie, nie mogąc już pomieścić wszelkiego rodzaju zarządzeń, okólników i innych pism dotyczących Koła Sportowego.

Komisaryczny zarząd Koła Sportowego istnieje tylko na papierze, nie wykazuje żadnej inicjatywy, o dyplomach więc nie wie. Jednym słowem — „konspiracja”.

W sprawie dyplomów interweniował już niejednokrotnie ob. Ziolkowski i niżej podpisany, który brał również udział w Marszach Jesiennych, ale wszystkie te interwencje okazały się bezskuteczne. Obuż się, zarząd Koła Sportowego przy ZPGG — Biuro Główne!

CZESŁAW MAREK
korespondent

Uśmiechnij się...



— To ma być Morze Bałtyckie?
— Tak, ale to Zatoka Gdańska.
— Wcale nie jest większa od naszego Gopla.