



Lipcowa żegluga

Idzie nasz pokład po oceanie
Przez skwarną ciszę,
A jabym teraz przysiągł, bosmanie,
Że ziemię słyszę.

Gdzie spojrzysz: błękit w morzu zatonał,
Chmurką się spenił.
Ja — widzę porty biato-ozzerwone
Pośród zieleni.

Parno. Palaczom upał kroplisty
Ciurka po barkach.
W kraju dziewczęta w krąg harmonisty
Cieszą się w parku.

Świętują radość przedcy żniwiarze
W ojcyste lato,
Gołębia z pocztą śle marynarzom
Górnik — domator.

Płyniemy, bosmanie! Coraz nam-szerzej!
Wyżej — no, chłopcy, trapeł!
Bo rozwijamy właśnie przy sterze
Manifest — mapę.

Ta karta kawał świata otwiera,
Kurs nieomylny poda.
Hej! Droga sercu wolna bandera
Na wolnych wodach.

W siedmą rocznicę Wielkiego Manifestu Lipcowego

Siedem lat mija od dnia, w którym przyszła do nas wolność. Przyniósł ją na ziemię polską żołnierz radziecki i żołnierz odrodzonego Wojska Polskiego, druzgocący w zwycięskim pochodzie od Stalingradu do Berlina armię hitlerowskiego okupanta.

22 lipca 1944 roku na murach wyzwolonych miast i miasteczek, na ścianach chłopskich chat lubelszczyzny zjawił się historyczny Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, który obwieścił narodowi polskiemu nową erę dziejową.

Manifest PKWN nakreślił drogę do wyzwolenia narodowego i społecznego, do wyzwolenia pełnego i prawdziwego. W trudnych i ciężkich warunkach lipcowych dni 1944 roku, rodziła się nasza ojczyzna, rozszerzając się w ślad za etapami zwycięstw Armii Czerwonej, do Bałtyku, Odry i Nysy — starych, odwiecznie polskich granic na zachodzie.

W ciężkim trudzie budował robotnik i chłop nową ojczyznę. Droga wiodła poprzez wprowadzenie w czyn wielkich reform nakreślonych manifestem: unarodowienia przemysłu, reformę rolną. Stworzenie gospodarki morskiej, postępowało przy jednoczesnej walce z rozpaczliwie broniącymi się niedobitkami rodzimego kapitalizmu, wspieranego przez imperialistów anglo-amerykańskich.

Dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego, pod przewodem klasy robotniczej, kierowanej przez partię, naród podolał swym historycznym zadaniom. Wykonaliśmy Plan 3-letni, który stworzył podstawę do przebudowy politycznej i gospodarczej naszego kraju, który zlikwidował raz na zawsze zmore bezrobocia i podniósł stopę życiową mas pracujących.

W twórczym wysiłku pokojowego budownictwa cały naród polski zjednoczył się wokół klasy robotniczej. Umocnił się i pogłębił nierozzerwalny sojusz robotniczo-chłopski, dokonało się po raz pierwszy w dziejach polskiego ruchu robotniczego zjednoczenie szeregów klasy robotniczej pod sztandarem marksizmu-leninizmu.

W ślad za tą olbrzymią rewolucją polityczną i gospodarczą naród dokonał ogromnej pracy odrobienia wiekowych zaniedbań na polu kultury i oświaty. Realizacja gigantycznego, porywającego Planu 6-letniego, planu, który zmienia całkowicie strukturę gospodarczą i społeczną naszego kraju, planu, którego zwycięskie wykonanie stworzy podwaliny ustroju socjalistycznego, to dalszy etap wprowadzania w czyn Manifestu Lipcowego, to dalszy krok na drodze zjednoczenia się narodu socjalistycznego narodu, na drodze przekształcania się w naród socjalistyczny.

Wyniki prawie 7-letniej pracy narodu polskiego nad Bałtykiem, to nasza дума, chluba i triumf.

Jakże inny jest dzisiejszy Gdańsk — miasto wyrastające z gruzów, — port zdolny przeładować dziesiątki statków dziennie, — stocznię, w których budujemy nowe, nasze, pełnomorskie okręty, od Gdańska przedwojennego — imperialistycznego narzędzia dławienia naszej gospodarki, Gdańska, który został wyrwany z żywego ciała Polski przez imperialistów anglo-amerykańskich przy współudziale rodzimych kapitalistów i zdrajców narodu — ówczesnych „rządców” kraju, po to, by służyć nie narodowym ale obcym interesom. Jakże inną jest dzisiejsza Gdynia, w której padają rekordy przeładunkowe, Gdynia robotników portowych, marynarzy i rybaków, — bogacąca naród polski, od przedwojennej Gdyni, służącej interesom polskiej burżuazji, interesom kapitalistów rodzimych i zagranicznych.

Nie podobny jest dzisiejszy Szczecin z nowymi kanałami i nabrzeżami, z nowymi dźwigami i taśmowcami, Szczecin — wielki port tranzytowy dla bratnich krajów demokracji ludowej, do Szczecina — trzeciorzędny port skazanego na powolne zaniechanie przez hitlerowski system gospodarczy. W niczym nie są podobne wczorajsze puste pola i piaski Świnoujścia do nowej bazy rybackiej największej w Europie — naszej bazy.

Dziś morze i sprawy Wybrzeża stanowią jedną z kluczowych pozycji gospodarki narodowej, są nieodłącznie związane z życiem całego narodu.

Dziś nie można oddzielić portów czy stoczni od hut Śląska, nie sposób oddzielić pracy marynarza od wysiłków budowniczych Warszawy. Cały przemysł i cały naród bierze udział w tworzeniu gospodarki morskiej, cały kraj przybliżył się do morza, tak jak praca marynarza, robotnika portowego i rybaka ma poważne znaczenie i wywiera wpływ na rozwój wszystkich niemal gałęzi gospodarki narodowej.

Tak niedawno — w lipcu 1945 r. wszedł do portu w Gdyni pierwszy po wojnie statek i przybił do rozminowanego i uprzątniętego przez żołnierzy radzieckich nabrzeża, a dziś regularne linie łączą nasze porty z portami Dalekiego Wschodu, z Australią, Ameryką — z całym światem.

Dziś kilkaset statków rybackich różnej wielkości wykonuje z nadwyżką państwowe plany połowów, dając krajowi w trzy miesiące więcej ryb niż przez cały rok przed wojną.

Siłą napędową, która umożliwiła naszym marynarzom, portowcom i rybakom stworzenie rosnącej z godziny na godzinę gospodarki morskiej jest słuszna polityka naszej partii.

Kierując się hasłami socjalizmu i pokoju, przyjaźni ze Związkiem Radzieckim i bratniej współpracy z krajami demokracji ludowej, partia określiła cele i zadania dla klasy robotniczej, nauczyła pokonywać trudności. Pod kierunkiem partii, w walce o realizację zadań, rośnie świadomość polityczna marynarzy, robotników portowych, rybaków, cementuje się Front Narodowy. Pracownicy morza nie ułękli się w okresie minionych lat trudności, jakie stały na drodze rozwoju gospodarki morskiej.

Plan 3-letni i zadania pierwszego roku Planu 6-letniego zostały przez morską oddział klasy robotniczej wykonane z nadwyżką. Również z dużą nadwyżką został wykonany półroczny plan żeglugi, portów i rybołówstwa w drugim roku Planu 6-letniego.

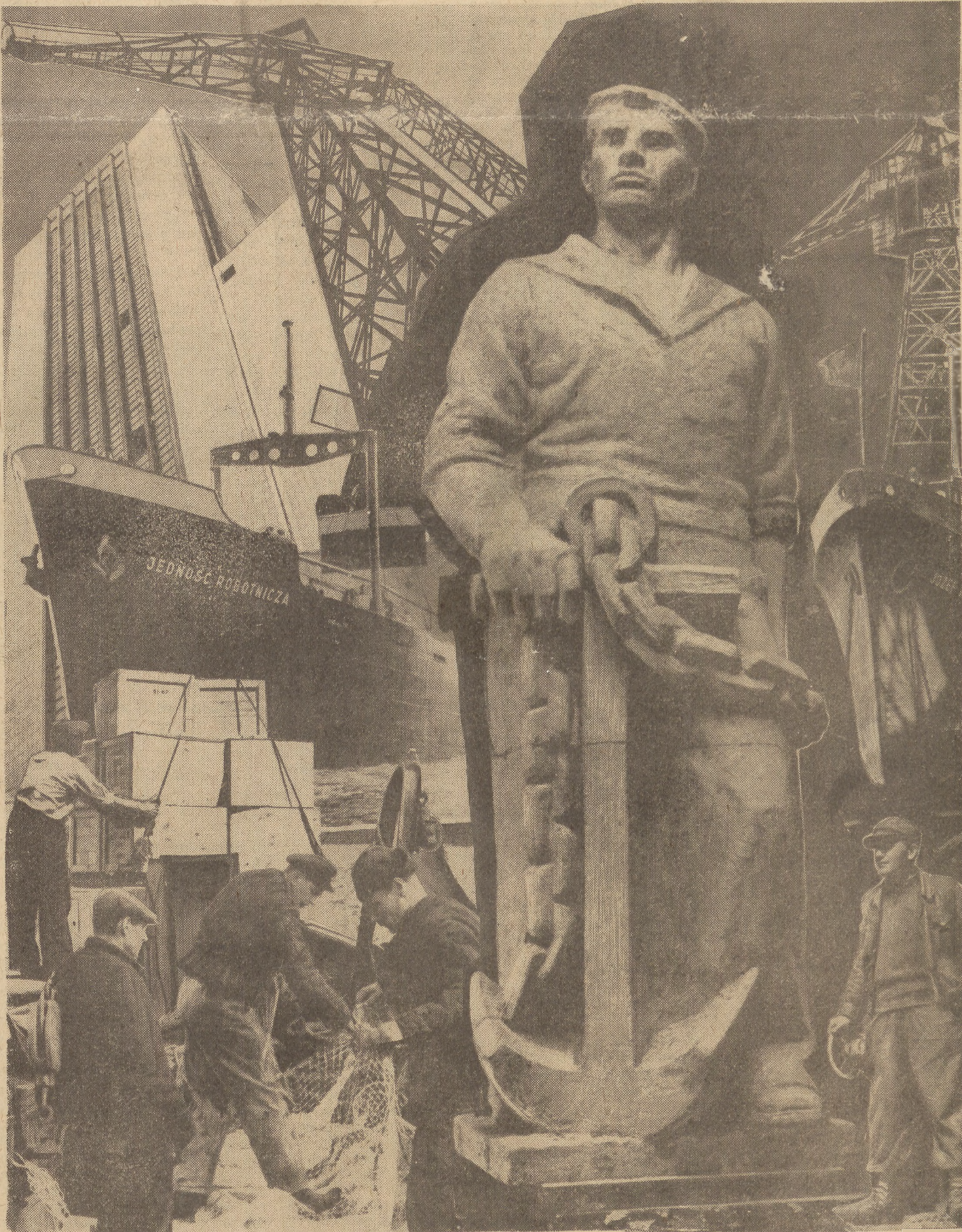
Ku czci rocznicy Manifestu Lipcowego portowcy przesłali na szybkościową metodę przeładunków. Załogi statków zobowiązują się do ponadplanowych rejsów, do oszczędzania paliwa, do socjalistycznej opieki nad maszynami i mechanizmami do remontów

w czasie trwania rejsu. Wiele jednostek rybackich zobowiązało się wyłowić ponad plan w lipcu po 10 ton ryb. Pozostała flotylla rybacka wykona plan na dwa miesiące przed terminem — oto niektóre tylko zobowiązania wielotysięcznej rzeszy pracowników morza.

Plan 6-letni, to wielkie i porywające ale niezmiernie trudne zadanie. Wymaga ono zmobilizowania wszystkich sił, uporczywej, długotrwałej pracy, a nieraz i wielu chwilowych wyrzeczeń. Wymaga on od każdego z nas ofiarnej, niecofającej się przed trudnościami postawy świadomego obywatela, mocniejszego zwarcia szeregów. Budujemy naszą wolną ojczyznę w czasie wielkiego nasilenia propagandy i nacisku imperialistycznych podżegaczy wojennych i dlatego musimy być czujni na wszelkie zakusy wroga. Odpowiedzią na działanie garstki imperialistycznych szaleńców jest dla nas, pracowników morza mocniejsze zespolenie Frontu Narodowego, zdecydowana wola twórczej pracy pokojowej i osiągnięcia nie coraz lepszych wyników pracy.

Nasza sprawa jest prosta i sprawiedliwa. Walczymy o wielki plan, o pokój i socjalizm. Zwyciężymy, bo z nami są setki milionów ludzi miłujących pokój, bo naszej walce przewodzi Związek Radziecki, potęga, która złamała hitlerowski faszyzm i pomogła wprowadzić w czyn wielki program Manifestu Lipcowego, bo z nami jest Wielki Stalin.

Zwyciężymy, bo jak powiedział tow. Bierut: „Budujemy jasny, szczęśliwy gmach Polski socjalistycznej oparty na granitowych podstawach ludowego patriotyzmu i proletariackiego internacjonalizmu, na niewzruszonych podstawach solidarności i braterstwa z wielkim Związkiem Radzieckim”.



Przegląd wydarzeń międzynarodowych

Dnia 23 czerwca br. przedstawił Związek Radziecki w ONZ Jakub Malik, wygłosił przez radio Organizacji Narodów Zjednoczonych przemówienie, które odbiło się głośnym echem wśród narodów całego świata. Przemówienie zawierało propozycje pokojowego uregulowania konfliktu koreańskiego. Wywołało ono konsternację w obozie podległości wojennych i całkowite poparcie milionów ludzi, pragnących pokoju.

„Narody radzieckie — powiedział Malik — uważają, że pierwszym krokiem (w celu uregulowania tego konfliktu — przyp. redakcji) winno być rozpoznanie i zaprzestanie ognia i zawieszenie broni przy wzajemnym wycofaniu wojsk poza 38 równoleżnik”.

Związek Radziecki niejednokrotnie wysuwał propozycje pokojowego uregulowania konfliktu koreańskiego i od samego jego początku popierał wszystkie koncepcje, wysuwane w sprawie położenia kresu działaniom wojennym.

Dlaczegoż więc dopiero teraz amerykańscy agresorzy zgodzili się przyjąć propozycje radzieckie?

Odpowiedź na to pytanie znajdujemy na łamach prasy amerykańskiej i angielskiej. Tokijski korespondent dziennika „Chicago Daily News” Parks, donosząc o wrażeniu, jakie wywołało przemówienie Malika wśród wojsk amerykańskich pisze o tym, jak „pewien zmęczony wojną żołnierz amerykański” oświadczył z radością: „Dokonałe jest wszystko to, co zbliża mnie chociaż by na jeden krok do domu”. Jeden z generałów — pisze dalej w tej samej korespondencji Sparks — oświadczył: „Szczególnie mówiąc, chcemy położyć kres temu zamieszaniu. Ugrzęzło tu 7 dywizji i je żeli nie dostaniemy nowych wojsk, ugrzęźniemy tu na całe lata...”

To zwątpienie generała amerykańskiego to wyraz beznadziejnej sytuacji, w jakiej znalazły się wojska interwentów w Korei. A w samej Ameryce rozlega się coraz więcej głosów, żądających położenia kresu konfliktowi koreańskiemu.

POD NACISKIEM POSTĘPOWEJ OPINII ŚWIATA

Podobne nastroje panują i w Anglii. Tygodnik angielski „Economist” skarżył się, że nikt nie chce święcić rocznicy wojny w Korei, a „Manchester Guardian” w Hadze.



Wracając ostatnio do portu macierzystego m/s „General Walter” przybił z Algieru na swym pokładzie 56 bojowników o wyzwolenie Hiszpanii, którym rząd francuski odmówił prawa dalszego pobytu. Uchodźcy hiszpańscy zostali serdecznie powitani przez ludność Wyrzeża

pisal: „Nie mamy powodów do zbytniego optymizmu. W ciągu ostatnich kilku miesięcy armie narodów zjednoczonych straciły wielu żołnierzy...”

Ten pesymistyczny ton prasy angielskiej — to wyraz niepokojów awanturników, którym nie udało się zrealizować swych planów, niepokojów, wywołanego bynajmniej nie stratą „wielu żołnierzy”.

Rząd Labour Party, jako wspólnik amerykańskich interwentów traci coraz bardziej zaufanie własnego narodu. I to właśnie zmusza burżuazję angielską do przyznania, iż nie ma powodów „do zbytniego optymizmu” jeśli chodzi o wynik wojny koreańskiej.

Tak więc owa nagła zmiana tonu jest również wynikiem „napiecia, sporów i nieporozumień”, które jak pisze „Sunday Pictorial” — wojna w Korei „wniosła w stosunki anglo-amerykańskie”.

Wzrastający wciąż ruch obrońców pokoju, rosnąca nienawiść milionów ludzi do amerykańskich podlegaczy wojennych i ich wspólników, bohaterska walka narodu koreańskiego, narastające walki wyzwolenie narodów Indii, Pakistanu, Burmy, Ceylonu i krajów Bliskiego Wschodu — oto właściwe powody potęgających się sprzeczności w obozie państw paktu atlantyckiego.

Pod naciskiem opinii całej postępowej ludności, w rezultacie klęsk poniesionych w Korei oraz „napiecia, sporów i nieporozumień” w obozie podlegaczy wojennych, generał Ridgway zmuszony został w imieniu interwentów do zaproponowania spotkania na 38 równoleżniku w celu omówienia warunków rozejmu i zawieszenia broni w Korei.

SPRAWA NAFTY IRAŃSKIEJ

Druga sprawa, która przyciąga uwagę opinii światowej to sprawa nafty perskiej. Monopolisci angielscy czynią wszystko, by anulować nacjonalizację przemysłu naftowego w Iranie. Rząd angielski, broniący spraw byłego Anglo-Irańskiego Towarzystwa Naftowego wciąż użyciem siły zbrojnej w razie nieuznania brytyjskich pretensji do irańskich bogactw. Ku granicom Iranu kierowane są wojska angielskie i okręty wojenne. Jednocześnie rząd brytyjski stara się wywrzeć nacisk na rząd Iranu poprzez Międzynarodowy Trybunał w Hadze.

Rząd Iranu zapowiedział, iż nie uzna żadnych decyzji tego Trybunału, gdyż nie ma on prawa ingerowania w sprawy nie leżące w jego kompetencji. Zagadnienie nacjonalizacji przemysłu naftowego jest sprawą wyłącznie wewnętrzną Iranu.

Dlatego też rząd irański odrzucił decyzję Trybunału w Hadze, który „załaził”, w myśl interesów angielskich, utworzenie Rady Nadzorczej, która miała by przejąć uprawnienia byłego Anglo-Irańskiego Towarzystwa Naftowego. Należy zaznaczyć, że decyzja Trybunału nie była jednomyślna. Przeciwno tej decyzji głosowali dwaj sędziowie — przedstawiciel Polski i Egiptu.

Mimo wielkiego nacisku i prób szantażu ze strony rządu angielskiego, naród irański nie poddaje się. Ze wszystkich stron kraju napływają do Medżlisu (parlamentu) listy i depeche ludności, która wyraża całkowite poparcie dla linii polityki rządu irańskiego w sprawie nacjonalizacji przemysłu naftowego.

Nienawiść ludu irańskiego do monopolistów angielskich jest tak wielka, że wciąż odbywają się antytrytyjskie demonstracje ludności, żądającej nieustępliwości i konsekwentnego przeprowadzenia nacjonalizacji. Manifestacje te są wyrazem walki o niezawisłość naftową Iranu i o pokój, walki, w której biorą udział wszystkie warstwy ludności — robotnicy i chłopcy, rzemieślnicy, inteligencja, nawet część burżuazji i duchowieństwa.

LOKAJSKIE IMPREZY

Walka narodu irańskiego o swoją niezawisłość to tylko fragment walki narodów o zrzućcenie jarzma imperialistycznego. Wstrząsają one podstawami świata kapitalistycznego. Na pomoc imperialistom spieszą pravicowi socjaliści, którzy usiłują wstrzymać rozpęd antyimperialistycznych i pokojowych dążeń narodów.

Wyrazem tych usiłowań pravicowych socjalistów ratowania kapitalizmu za wszelką cenę są dwie imprezy. Jedną to konferencja międzynarodówki rozłamowych związków zawodowych w Mediolanie, na której omawiano sposoby walki z ruchem pokoju i metody odcinania robotników w krajach kolonialnych od walki o wyzwolenie narodowe. Drugą, to konferencja „socjalistów” we Frankfurcie nad Menem, gdzie odgrzebany został oręż w postaci II Międzynarodówki. To wskrzeszenie trupa niesławnej pamięci II Międzynarodówki odbyło się pod komendą Schumacherów, Mochów i spółki.

Przemówienia delegatów partii „socjalistycznych” na tej konferencji wskazują cel powołania do życia II Międzynarodówki. Po pierwsze chodzi o uzgodnienie parcia dla amerykańskich planów wojennych, w których remilitaryzacja Niemiec Zachodnich jest sprawą najważniejszą. Po drugie — ujednolicenie sposobów walki z ruchem obrońców pokoju. Po trzecie — sianie zamętu w szeregiach klasy robotniczej. („Ameryka Trumana wkracza na drogę socjalizmu...” — oświadczył sekretarz zagraniczny Labour Party, De

nis Healey). Po czwarte — o uzgodnienie metod szpiegostwa i dywersji przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej.

Nie bez znaczenia dla II Międzynarodówki są klęski, poniesione przez partie „socjalistyczne” we Włoszech i Francji oraz zmniejszenie się ich wpływów na klasę robotniczą krajów kapitalistycznych. W sumie — pravicowi socjaliści skwapliwie wykazują, że są godnymi lokajami anglo-amerykańskiego imperializmu.

NIEZWYCIEŻONY RUCH NASZYCH CZASÓW

Podlegacze wojenni wszelkimi sposobami starają się zahamować ruch w obronie pokoju. Wbrew jednak ich próbom nastraszania i otumaniania mas, ruch obrońców pokoju stale przybiera na sile. Ostatnie wybory w Finlandii wykazały znów wzrost lewicy. Demokratyczny Związek Narodu Fińskiego, na czele którego stoi partia komunistyczna, zdobył o 5 mandatów więcej niż w poprzednich wyborach, podczas gdy socjal-demokraci stracili 1 mandat, a konserwatyści 5 mandatów.

Również wyniki ludowego referendum w Niemczech Zachodnich wykazują, iż olbrzymia większość ludności niemieckiej jest przeciwko remilitaryzacji. Pomimo szyskan rządu Adenauera, który ostatnio uznał za nielegalną FDJ (organizacja Wolnej Młodzieży Niemieckiej) wzrasta ruch w obronie pokoju.

Niedawno w Halle (NRD) odbyła się ogólnoniemiecka konferencja metalowców i górników przeciwko „planowi Schumana”, który zamierza przekształcić przez myśl węglowy i metalowy Niemiec i Francji w arsenał zbrojeń imperialistycznych. Konferencja przeszła pod hasłem: „Niemiecki węgiel i niemiecka stal powinny służyć celom pokojowym”.

W samym centrum imperializmu amerykańskiego, w Chicago, odbył się I Narodowy Kongres w Obronie Pokoju. Na Kongresie zebrano ponad 5 tysięcy delegatów, reprezentujących wszystkie warstwy społeczeństwa amerykańskiego. W uchwalonej rezolucji Kongres domaga się: 1) pełnego przywrócenia pokoju w Korei; 2) natychmiastowych rokowań między pięcioma wielkimi mocarstwami w sprawie pokojowego uregulowania spornych problemów, oraz 3) wprowadzenia w życie kontrolowanego rozbrojenia i zakazu produkcji i użycia broni masowej zagłady.

W wyniku trzydniowych obrad Kongres powołał do życia Narodowy Amerykański Komitet Obrońców Pokoju, w skład którego weszło 70 wybitnych działaczy amerykańskich.

Wszystkie te fakty jeszcze raz dowodzą, że nie jest w stanie zahamować niezwyciężonego ruchu naszych czasów — ruchu obrońców pokoju. Walka o pokój zostanie wygrana, jeżeli — jak powiedział prof. Joliot-Curie w wywiedzie udzielonym prasie stołecznej — „wola narodów zostanie wyrażona z jeszcze większą mocą”.



25 ROCZNICA ŚMIERCI wielkiego rewolucjonisty FELIKSA DZIERŻYŃSKIEGO

20 lipca br. mija 25 rocznica śmierci największego rewolucjonisty polskiego — Feliksa Dzierżyńskiego. Niezłomny bojownik sprawy proletariatu polskiego, organizator i przywódca Socjaldemokracji Królestwa Polskiego i Litwy, obok Ludwika Waryńskiego, Juliana Marchlewskiego i Róży Luksemburg jest najwybitniejszą postacią polskiego ruchu robotniczego. Generalissimus Stalin nazwał Dzierżyńskiego „wiecznym płomieniem”.

W czasie rewolucji 1905 roku Dzierżyński organizował wystąpienia klasy robotniczej Królestwa Polskiego, uważając, że tylko wspólna walka robotników polskich i rosyjskich zdoła obalić zleniwiałe jarzmo caratu i przynieść wolność, wyzwolenie społeczne narodowe Polski.

Wielki internacjonalista, współpracownik Lenina i Stalina, jeden z organizatorów Wielkiej Rewolucji Październikowej służył najlepiej Polsce i polskiemu masom pracującym przez oddanie swych wszystkich sił dla zwycięstwa rewolucji socjalistycznej.

Partia leninowsko-stalinowska, WKP(b) powierzała mu najbardziej odpowiedzialne stanowiska i wysuwała go na odcinki pracy najmocniej zagrożone przez kontrrewolucję. Stojąc na czele Wszechrosyjskiego Nadzwyczajnego Komitetu do Walki z Kontrrewolucją (WCzK) przyczynił się skutecznie do ugruntowania zwycięstw socjalizmu. Imię jego stało się postrachem burżuazji całego świata i elementów kontrrewolucyjnych. Otoczony czcią i miłością prostych ludzi, był Dzierżyński niezłomnym bojownikiem na pierwszej linii walki o podźwignięcie i zorganizowanie gospodarki socjalistycznej.

20 lipca 1926 roku przestało bić serce Dzierżyńskiego, wielkiego patrioty i internacjonalisty. Na kilka godzin przed śmiercią Dzierżyński powiedział:

„Wiecie doskonale, na czym polega moja siła. Nie oszczędzam siebie nigdy. I dlatego kochacie mnie wszyscy, dlatego ufacie mi. Zawsze jestem w zgodzie ze swoim sumieniem”.

Dziś lud polski czci wielkiego Polaka — Dzierżyńskiego. Oddaje hołd swemu największemu synowi, którego życie i walka są przykładem wierności dla sprawy komunizmu i ukochania ojczyzny. Pozostanie on dla nas wzorem niezłomnego bojownika sprawy robotniczej.

Naród polski oddaje hołd Feliksowi Dzierżyńskiemu w 25-lecie jego śmierci, stawiając mu pomnik na Placu Bankowym w Warszawie. Pomnik ten będzie symbolem niezłomnego braterstwa i sojuszu narodu polskiego ze Związkiem Radzieckim, który po raz drugi przyniósł Polsce niepodległość, sojuszu — dla którego poświęcił całe swoje życie Feliks Dzierżyński — nigdy niegasnący „wieczny płomień”.

wiadomości z KRAJU

Pożyczka pokojowego budownictwa

Narodowa Pożyczka Rozwoju pierwsze w kraju i jedne z największych w Europie zakładów miliard 200 milionów zł została przekroczone o przeszło 378 milionów zł. Pożyczkę subskrybowało 8.401.160 obywateli na sumę 1.578.510.220 zł.

Ten olbrzymi sukces pożyczki świadczy w sposób dobitny o wzrastającej jedności moralno-politycznej naszego narodu przez kształtującego się w narod socjalistyczny. Powszechność subskrypcji oraz jej ogromne powodzenie to dowód uznania całego narodu dla Partii i Rządu, które wprowadziły Polskę na drogę szybkiego wydzignięcia się z zacofania ekonomicznego, na drogę socjalizmu i twórczego, pokojowego budownictwa.

W tym samym dniu, gdy ogłoszone zostały wyniki subskrypcji, ruszyły 7-tych Włókien Syntetycznych w Gorzowie. Sa to

zwolenia — 22 lipca, podejmują liczne zobowiązania.

CZYN LIPCOWY

Na apel zrzucony przez załogę huty „Kościszko” — robotnicy technicy i inżynierowie zatrudnieni przy budowie kombinatu bawelnianego w Piotrkowie podjęli zobowiązanie przedterminowego uruchomienia zakładów.

Załoga stocznii im. Komuny Paryskiej podjęła zobowiązania, których łączna wartość przekracza 300 tysięcy zł.

Załoga stalowni Nr 1 nowej huty „Częstochowa” postanowiła znacznie skrócić czas wytopów. Załoga Zakładów Naprawczych PKP Nr 15 w Gdańsku zaoferowała w Cynie Lipcowym przeszło 226 tysięcy złotych. ZMP-owcy ze Stalowej Woli zobowiązali się podnieść wydajność pracy o 10-25 procent, 200 inżynierów, techników i pracowników 15 pracowni specjalistycznych „Metropolu” wykona przedterminowo wiele dokumentacji technicznych potrzebnych do budowy metra.

Czyn Lipcowy podejmują także chłopcy. Mieszkańcy 76 gromad pow. myśliborskiego woj. szczecińskiego postanowili przeprowadzić ponadplanowo konserwację blisko 300 km rowów. Realizacja tego zobowiązania przysporzy gospodarce narodowej około 580 tysięcy zł oszczędności. Robotnicy rolni i Państwowych Gospodarstw Rolnych woj. koszalińskiego postanowili wykonać akcję żniwną na 12 dni przed terminem i zaoszczędzić ponad 2000 roboczo-dni.

Wszystkie te fakty, których można by przytoczyć tysiące, składają się na wielki potok Czynu Lipcowego, którego realizacja przyspieszy uruchomienie nowych, wielkich budowli socjalizmu, przyniesie miliony złotych oszczędności gospodarce narodowej i zwolni olbrzymie środki finansowe dla nowych inwestycji.

NAUKA W SŁUŻBIE NARODU

Dla przyspieszenia naszego marszu naprzód, dla przyspieszenia realizacji Planu 6-letniego pracuje polska nauka. Coraz liczniej i częściej włączają się polscy uczeni w rytm budownictwa socjalistycznego, wiążąc swoją wiedzę z praktyką klasy robotniczej i pracującego chłopstwa.

W dniach od 29 czerwca do 2 lipca obradował w Warszawie I Kongres Nauki Polskiej. Poprzez dżony był licznymi pracami naukowców, konferencjami i zjazdami naukowymi, na których obok zagadnień specjalistycznych, omawiano zagadnienia dalszego kierunku rozwoju nauki polskiej i drogi, wiedzące do ściślejszego powiązania nauki z realizacją Planu 6-letniego.

Kongres otwarto odczytaniem listu Prezydenta R. P. Bolesława Bieruta.

Na Kongresie omawiano także sprawy związane z powołaniem do życia Polskiej Akademii Nauk, jako najwyższej instytucji naukowej w Polsce. „Głęboko wierzymy — czytamy w rezolucji uchwalonej przez Kongres — że spadekobierczni najszybciej tradycje nauki polskiej, Polska Akademia Nauk, w oparciu o dorobek i doświadczenia wszystkich działających dotąd instytucji i zresztą naukowych oraz w oparciu o cały zespół pracowników naukowych Polski Ludowej, spełniać będzie swe doniosłe zadania dla dobra Państwa i Nauki”.

Nierozdzielna więź, jaka łączy świat nauki z narodem, z ustrojem Polski Ludowej znalazła swoje odbicie w liście naukowców do Prezydenta R. P. Bolesława Bieruta.

Swoją solidarność ze światowym ruchem obrońców pokoju wyrazili uczeni polscy w „Apelu do uczonych całego świata”.

„W walce o pokój uczeni nie mogą stać na uboku” — głosi apel. „Apelujemy do uczonych świata — czytamy dalej — aby podjęli czynną walkę o pokój, tak, jak walczą o niego miliony ludzi pracy”.

I Kongres Nauki Polskiej wykazał, iż w sprawach zasadniczych, w sprawach dotyczących budownictwa socjalizmu i walki o pokój uczeni polscy są jednomyślni.

W fotomontażu na stronie człotowej zamieszczamy m. in. reprodukcję rzeźby Horno-Popławskiego, profesora Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych w Sopocie — przedstawiającej matrynarza, a przeznaczoną do Centralnego Domu Partijnego PZPR w Warszawie.

KRONIKA MORSKA

Port w Uście otrzyma w najbliższym czasie dźwigi, które przyczynią się do znacznego usprawnienia pracy przeładunkowej.

W porcie panuje ożywiony ruch, a w wyniku stosowania nowych metod pracy załadunek przeprowadzony jest coraz to sprawniej.

Łącząc się z klasą robotniczą całej Polski w Czynie Lipcowym, pracownicy Wydziału Technicznego GUM podjęli zobowiązanie rozebrania bruku na placu obok Państwowego Zakładu Wychowawczego w Wejherowie, celem uzyskania kamienia, potrzebnego do rozbudowy portu Hel i wezwali inne wydziały GUM do podjęcia podobnego zobowiązania. Zobowiązanie zostało już wykonane. Ogółem uzyskano 3.200 m kw. bruku. Wartość pracy, wykonanej na dwa tygodnie przed terminem wynosi 3.570 zł. Przepracowano 942 roboczogodzin.

W celu umożliwienia wczasowiczom i wycieczkowiczom poznania Szczecina i pięknych okolic położonych nad ujściem Odry — Szczecińska Żegluga Przybrzeżna uruchomiła ostatnio dwie nowe linie żeglugowe, które łączą Szczecin ze Swinoujściem i Gryfinem. W najbliższych dniach kursować będzie ponadto w Zalewie Kamińskim statek „Oleńka”, który łączy Międzyzdroje z Kąmieniem i Dziwnowem.

Zacieśnianie współpracy Morskiego Instytutu Rybackiego z rybołówstwem przemysłowym, znalazło wyraz w delegowaniu naukowców do Kolobrzega i innych portów Zachodniego Pomorza, celem przysięcia z pomocą przedsiębiorstw połowowym w wywiadzie operatywnym. Statek badawczy „Michał Siedlecki” po ukończeniu montażu echosondy rejestrującej, zostanie skierowany na wody zachodniego Bałtyku, by wspólnie z kutrem „Ewa II”, stacją nurkowiczy stałe w Kolobrzegu, rozszerzyć badania łowisk wybrzeża zachodniego.

W dniu 8. 7. br. zawinął do portu gdańskiego 1000 z kolei statek w roku 1951. Jest nim polski s/s „Marchlewski”.

Statek przybył z Algieru z ładunkiem drobnicy i został wprowadzony do Strefy Wolnocelowej, przez st. pilota ob. Habaja.

Marynarze ZMP-owcy z załogi ru dowozlowca s/s „Pstrowski” skie rowali serdeczny list do ZMP-owców — górników z kopalni im. Wincentego Pstrowskiego, proponując im nominację ściśle łączności. W liście tym marynarze opisują swoją pracę na statku, prosząc jednocześnie górników, by i oni opowiedzieli o swoim życiu.

„Ciekaw jestem — piszą — młodzi marynarze — jak inicjatywa wielkiego górnika, którego imię nosi nasz statek, rozwija się na waszej kopalni”.

List kończy się pozdrowieniem i życzeniami sukcesów w realizacji Planu 6-letniego.

W portach Gdańsk—Gdynia w szybkociowym załadunku statków bierze udział 93 procent załóg portowych. W wyniku usprawnienia pracy dźwigowych i trymerów, koszty własne przy obsłudze statków obniżono w porównaniu z ub. rokiem o 10 procent.

We współzawodnictwie przoduje zespół trymerów drobnicy portu gdańskiego, który m. in. załadował w czasie 8 godzin 418 ton towarów na norweski statek s/s „Castor”. We współzawodnictwie między dźwigowcami przoduje Franciszek Falkowski z działu przeładunków masowych w Wistulińcu, który w ub. miesiącu przeładował średnio w ciągu 8 godzin 1200 ton węgla.

Forma współzawodnictwa zobowiązaniowego tak w PMH jak i w administracji przybiera coraz bardziej konkretne formy.

Jeden z pierwszych podjętych zobowiązań zobowiązaniowego Wydział Transportowy P.T.O.

W zobowiązaniach zespołowych i indywidualnych na podkręcenie zasługują: zobowiązanie kierowcy ob. Porosińskiego, który postanowił przedłużyć przebieg silnika o 52.500 km i ogumienia do 50.000 km oraz zaoszczędzić 10 proc. paliwa. Kierowca Fajtuł zobowiązał się zwiększyć normę przebiegu silnika o 25 procent, tylnego mostu o 20 proc. i zaoszczędzić 15—20% paliwa. Kierowca Sadowski postanowił przekroczyć normy przebiegu o 40 proc., zaś kierowca Szubert zobowiązał się osiągnąć przebieg 100.000 km pojazdu bez przeprowadzenia remontu głównej osi silnika.

PRZODUJĄCA ROLA PARTII w walce o wykonanie planu połowowego „Arki”

Powołanie z początkiem bieżącego roku Przedsiębiorstwa Połowego i Usług Rybackich „Arka” zastąpiło kierownictwo i załogi ładowe niezupełnie przygotowane do nowych zadań o znaczeniu szerszym niż dotychczas zakresie. Zmiana charakteru przedsiębiorstwa i trudności organizacyjne spowodowały do pewnego stopnia osłabienie czujności kierownictwa na odcinku połowowym. Wychoząc z założenia, że plan połowowy wykonany został przez kutry „Arki” w roku ubiegłym w 111 procentach, kierownictwo było przekonane, że dział połowowy jest należycie zorganizowany i zajęło się organizacją innych pionów przedsiębiorstwa. Jednakże już nie później niż w styczniu br. dały się wyraźnie odczuć skutki osłabienia czujności kierownictwa, gdyż wzmoczone połowy na Głębi Gdańskiej, które przysły niespodziewanie, zastały „Arkę” niedostatecznie przygotowaną do akcji, a zbyt niskie plany operatywne spowodowały dezorganizację w pracy połowowej.

NARADA PARTIJNA ZADECYDOWAŁA O ZMIANIE STYLU PRACY

Dla ustalenia dokładnego planu pracy całego przedsiębiorstwa i właściwego wykorzystania połowów tarliskowych na Głębi Gdańskiej, zwołana została 11 lutego narada z udziałem rybaków i robotników z działów przeładunku i przetwórstwa. Przebieg narady potwierdził raz jeszcze, że centralnym punktem przedsiębiorstwa jest dział połowowy, i że dopiero od wyniku jego pracy zależne są efekty przeładunku i przetwórstwa. Celem narady była mobilizacja załóg pływających do zwiększenia wysiłku i zespólenia pracowników połączonych przedsiębiorstw w jednolity, harmonijnie współpracujący organizm dla wykonania zadań planu państwowego.

Przedstawiciel KW PZPR tow. Ruth podsumowując naradę podał szereg wytycznych, które miały zabezpieczyć realizację planu połowów. Wykonując je, opracowano dokładny program połowów tarliskowych i wyznaczono konkretne zadania, określając termin wykonania i osobistą odpowiedzialność kierowników poszczególnych działów. Na tygodniowych naradach dyrekcyjnych przeprowadzano bieżącą kontrolę wykonania planu operatywnego. W wyniku wspólnych zebrań wydziału planowania z działem technicznym, opracowano operatywne plany dekadowe i analizowano wykonawstwo wykazując nowe rezerwy. Na zebraniach egzekutywy podstawowej organizacji partyjnej, dyrektor składał miesięczne sprawozdania z wykonania planu i wysłu-

chiwał krytyki i oceny pracy przedsiębiorstwa. Każdorazowo analizowano dokładnie pracę pionów przedsiębiorstwa i po wyciągnięciu odpowiednich wniosków ustalano dokładne plany działania. Wzmocniono znacznie działalność agitatorów i grup partyjnych na odcinkach zagrożonych spadkiem produkcji. Poprzez radę zakładową i grupy związkowe prowadzono szeroką kampanię uświadamiającą wśród pracowników bezpartyjnych.

W wyniku pracy agitacyjnej przełamaliśmy „wąskie gardła” naszej pracy, zmobilizowaliśmy rybaków do wyjazdów na dalsze łowiska, do pracy zespołowej i zwiększenia ilości dziennych załadunków.

Dzięki pełnej mobilizacji całego przedsiębiorstwa i wykorzystaniu połowów tarliskowych, plan I kwartału został wykonany w 106,8 procent. Nadmierne jednak skoncentrowanie uwagi na łowiska Głębi Gdańskiej spowodowało niewykonanie planu operatywnego na kwiecień.

Dopiero w połowie maja w wyniku przeprowadzonej konsultacji z ogniwami partyjnymi, zdecydowano zorganizować próbne połowy na Głębi Gotlandzkiej. Kutry przywoziły stamtąd z Ławicy Środkowej z dwudniowych wypraw po 4—5 ton ryby. W oparciu o to doświadczenie można stwierdzić z całą stanowczością, że gdybyśmy zorganizowali wcześniej próbne odłowy, plan operatywny na maj mógłby być w pełni wykonany. W pierwszych dniach czerwca wyniki na łowiskach gotlandzkich były już słabsze, natomiast wyraźnie się poprawiły pod Bornholmem. Przygotowaliśmy wówczas 15 ku-

trów do wyjścia do portów zachodnich. W ostatniej jednak chwili doświadczony rybak Franciszek Piechocki odradził wyjazd twierdząc, że należy jeszcze przeprowadzić połowy kontrolne na Głębi Gdańskiej. Już następnego dnia potwierdziły słuszność przewidywań rybaka. W ten sposób, wykorzystując w pełni poprzednie przygotowania i końcowy okres tarla, wyrównaliśmy niedociągnięcia planu na maj. W efekcie plan operatywny na czerwiec został wykonany w 142 proc., a ogólnie „Arka” z dniem 30 czerwca wykonała plan II kwartału w 117 proc., plan półroczny w 112 proc. Tym samym osiągnęliśmy 70,7 proc. państwowego planu rocznego i końcowe osiągnięcia w obniżeniu kosztów własnych.

UŚWIADAMIAJĄCA PRACA POLITYCZNA W RÓD RYBAKÓW PODSTAWOWYM CZYNNIKIEM WYKONANIA PLANU

Ważnym czynnikiem mobilizującym było — obok uaktywnienia agitatorów, grup związkowych i partyjnych — stworzenie w rybołówstwie aparatu kulturalno-oświatowego na wzór PMH. Dzięki temu rybakcy lepiej niż dotychczas pojęli doniosłość realizacji planów gospodarczych i z większą świadomością włączyli się do wykonania nakreślonych przedsięwzięcia. Dowodem tego są osiągnięte wyniki: szyprem Augustyn Kreft, pływający na kutrze „Arka 5” zameldował w dniu 10 lipca o wykonaniu planu rocznego. Na czoło najlepszych kutrów wysunęła się załoga ZMP-owskiej „Arki 113” z szyprem Rudolfem Marklem. Obok nich załoga „Arki 101” ze szyprem Franciszkiem Kreftem i „Arka 10” z Edwardem Kreftem.

SZYBKOCIOWE NAPRAWY TABORU JAKO WYNIK DOŚWIADCZEŃ I PÓŁROZCZA

Doświadczenia I półroczia pozwoliły nam na wykrycie dodatkowych rezerw i zlikwidowanie „wąskich przekrętów” przedsiębiorstwa. Egzekutywy i grupy partyjne Warsztatów Pogotowia Technicznego odbyły wspólne narady z aktywnym udziałem rybaków, co przyczyniło się do usprawnienia

obsługi technicznej, skrócenia czasu remontów i zmniejszenia kosztów napraw. Zapoczątkowaną współpracą umożliwili warsztatowcom „Arki” stałe wykorzystanie dwóch stanowisk remontowych Stocznicy Rybackiej, a wybudowanie slipu we Władysławowie przyniosło poważne skrócenie dni postojów i oszczędności w kosztach kierowania jednostek na naprawy do Gdyni.

Doświadczenia naszych warsztatów, które miały remont su perkutry skrócić z 21 do 4 dni wskazuje na ogromne możliwości techniczne i rezerwy, dające się wyzwoleć z warsztatów obsługi przez dokładne rozplanowanie poszczególnych faz prac remontowych. Obowiązkiem kierownictwa technicznego jest przepracowanie tych doświadczeń w odniesieniu do bazy gdyniejskiej, warsztatów w Pucku i punktów obsługi technicznej we Władysławowie oraz na Helu.

Trzeba przyznać, że dotychczas nie umieliśmy rozszerzyć współzawodnictwa typu statku „Akademik Krylow” oraz zastosować na szerszą skalę remontów szybkościowych, które od tej pory staną się udziałem wszystkich naszych warsztatów.

DECYDUJĄ — POŁOWY ZESPOŁOWE, WYMIANA DOŚWIADCZEŃ, POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE

Dotychczasowe wyniki połowów zespołowych przekonały nas, że rybaków o wyższości przejętych ze Związku Radzieckiego form pracy grupami, pod kierownictwem kutra — przodownika, który na podstawie nastroju radiowego, informacji otrzymywanych od innych kutrów i dyspozycji z ośrodka ładowego kieruje pracą całej floty. Dalsze rozszerzenie połowów próbnych oraz zaniechanie koncentrowania uwagi kierownictwa tylko na jedno łowisko pozwoli — przez odpowiednie rozczłonkowanie floty — na uniknięcie niespodzianek, spowodowanych niedokładnymi prognoząmi MIR i wędrowną ławicą. Pogłębienie kontaktu z na ukowcami i stała wymiana doświadczeń zapewnią równomierne świadczenie wszystkich jednostek i racjonalne wykorzystanie łowisk.

W ostatnim czasie zdobyliśmy także poważne doświadczenia w zakresie sprzętu połowowego. Z początkiem roku pokutowała jeszcze teoria, że połowy śledzia nie będą możliwe bez echosondy. Obecnie wyniki połowów włókłem Piechockiego wykazują, że będziemy mogli w roku bież. poważnie przekroczyć plan połowowy śledzia nawet bez tego kosztownego sprzętu.

WYSOKIE PLANY PODNOSZĄ PRACĘ ZAŁÓG NA WYŻSZY POZIOM

Praktyka wykazuje, że im bardziej napięte są plany połowowe tym praca załóg i zespołu ładowego podnosi się na wyższy poziom, braki zarysowują się wyraźniej i jaśniej uwidaczniają się rezerwy, które można włączyć do planu.

W ramach zobowiązań 1-majowych rybakcy zgłosili gotowość wykonania planu połowów do rocznicy Rewolucji Październikowej tj. do dnia 7 listopada br. Już w dniu 2 lipca pracownicy pionu techniczno-połowowego zobowiązali się zorganizować pracę aparatu ładowego w ten sposób, aby zapewnić rybakom możliwość wykonania planu rocznego najdalej na dzień 1 listopada.

Pogłębienie działalności aparatu kulturalno-oświatowego i ściśle jego powiązanie z pracą organizacji partyjnej, związkowej oraz administracją pozwoli niewątpliwie na zmobilizowanie rybaków do osiągania jeszcze obfitszych połowów, śmielszych wypraw, stosowania nowych metod a przez zwiększenie masy połowowej do obniżenia ich kosztów.

Doświadczenia wykazały, że można z powodzeniem, stosując nowoczesne metody współpracy kutrów, eksploatować wszystkie łowiska.

Okres ubiegły udowodnił niezbicie, że dobre wyniki w pracy produkcyjnej są możliwe jedynie w powiązaniu zadań gospodarczych z pracą polityczną wśród załóg rybackich, wykazał kierowniczą rolę organizacji partyjnej w działalności naszego przedsiębiorstwa.

Inż. G. GROCH
ST. KIDON

Załoga kutra „Arka 5” wykonała roczny plan połowów



Załoga kutra „Arka 5” trafiła na dobre łowisko. Henryk Kreft pilnuje silnika, Juliusz Busz i Józef Hun ciągną sieć, a kowcomi oraz drobniagów skoordynowanie poszczególnych czynności przy zarzucaniu sieci, jak: przygotowanie, rozstawienie desek trałowych, obciążenie stalówkami i wyregulowanie odpowiedzialnej głębokości — oto tajemnica wykonania planu.

— Hallo — dobry macie połów? — Nie? — No to kierujcie się do nas na Średnią Ławicę. — Szyprem Augustyn Kreft drogą radiową wzywa inne kutry.

Stały, zharmonizowany wysiłek załogi dał doskonałe wyniki. W dniu 10 lipca załoga „Arki 5” wykonała roczny plan połowów zobowiązując się wyłowić w lipcu jeszcze 6 ton ryby.

Szyprem Augustyn Kreft jest starszym rybakim. Od 14 roku życia pracuje na morzu. Początkowo pływał na statkach handlowych, a od 30 już prawie lat zajmuje się rybołówstwem. W „Arce” pracuje od 1948 roku — został tu 6-krotnie wyróżniony i odznaczony dyplomami uznania. W 1949 roku kuter jego pierwszy wykonał roczny plan połowów.

— Dobry połów — twierdzi Augustyn Kreft — uzależniony jest

Przedsiębiorstwo — Augustyn Kreft postawą swą i przykładem mobilizuje do współzawodnictwa pracy kadry młodych rybaków.

Przedsiębiorstwo — Augustyn Kreft postawą swą i przykładem mobilizuje do współzawodnictwa pracy kadry młodych rybaków.

Przedsiębiorstwo — Augustyn Kreft postawą swą i przykładem mobilizuje do współzawodnictwa pracy kadry młodych rybaków.

Wielcy uczeni i bojownicy o pokój — IRENA i FRYDERYK JOLIOT-CURIE WŚRÓD MARYNARZY M/S „ELBLĄG”

Przewodniczący Światowej Rady Pokoju prof. Joliot i jego małżonka, znakomita uczona Irena Joliot-Curie, udając się na Kongres Nauki Polskiej, odbyli podróż z Le Havre do Szczecina na naszym statku m/s „Elbląg”.

Na narodzie załogowej po wyjściu z portu szczecińskiego, doświadczyliśmy się, że będziemy gościć sławnych uczonych i wielkich bojowników o pokój.

W Le Havre, małżonkowie Joliot-Curie powitali w imieniu załogi kapitan i oficer służbowy.

Skrupulatnością, prostotą i serdecznym stosunkiem do nas, ci wielcy ludzie od razu zdobyli sympatię całej załogi. W czasie podróży zarówno Profesor jak i jego małżonka interesowali się naszą pracą, świetlicą, gazetką ścienną — słowem całym życiem załogi. Często korzystali z zaproszeń na mostek, do maszynowni, nawet do kuchni — zwiadczać coby statek. Nasi goście chętnie rozmawiali z nami — pani Curie po polsku, a Profesor po francusku, korzystając przy tym z pomocy naszych kolegów mówiących tym językiem.

Drugiego dnia podróży, wieczorem, Profesor długo gawędził z marynarzami na pokładzie — o Polsce, o Francji, o światowym ruchu obrońców pokoju...

— Ileż takich pięknych statków jak wasz można by zbudować — powiedział — gdyby milardy, które przeznacza się na uśmiercanie ludzi, wydano na cele pokojowe. — Mniej byłoby łez, a a więcej uśmiechów.

Spotkałem kiedyś Profesora raz mawiającego o mechanikim i liczącemu coś pilnie na kartce; okazało się, że Profesor obliczał zużycie paliwa i wydajność maszyn.

Z okazji „Dni Morza” koło ZMP zorganizowało wieczorek artystyczny. Program był dość urozmaicony i bardzo się podobał naszym gościom. Śpiewaliśmy pieśni marynarskie, były występy wokalne, deklamacje, jeden z kolegów grał na organkach. Profesor śmiał się serdecznie z naszych



„krakowiaczków” satyrycznych, w których dostało się wielu członkom załogi.

Nasi artyści otrzymali zasłużone brawa, a najgłośniejsi oklaskiwali ich Profesor. Gdy na zakończenie wieczorku pomyślała potężna melodia Międzynarodówki śpiewanej pełną pierśią przez całą załogę, Profesor miał łzy w oczach.

— Przyjaciele — powiedział — dawno już nie byłem w tak miłym otoczeniu. Widzę tu młode, radosne twarze budowniczych nowego świata. Dla was, musimy bronić pokoju, aby wszystkim twa-

rze na całym świecie były zawsze uśmiechnięte.

Załoga odpowiedziała okrzykiem: „NIECH ŻYJE PROFESOR JOLIOT!” „NIECH ŻYJE POKÓJ!”

Nazajutrz w porcie szczecińskim przy Walech Chrobrego przystrojonych flagami, tłumy szczecinian witwały naszych pasażerów.

Na zawsze zachowamy w pamięci Irenę i Fryderyka Joliot-Curie, a ich słowa będą nam bodźcem do dalszej walki o pokój — o szczęście ludzkości.

KAZIMIERZ PANOWICZ
Przewodniczący koła ZMP
na m/s „Elbląg”

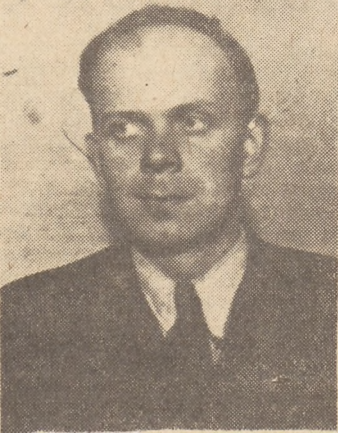
Tow. Laurentowski odbudował dźwigi

Na nabrzeżu „Huk“, w porcie szczecińskim na którym od kilku lat przeprowadzano przeładunki towarów stale dawał się odczuwać brak sprzętu przeładunkowego dla relacji statek-barka.

— Długo czas oglądałem wraki leżących dźwigów, wysadzonych w powietrze przez uciekających ze Szczecina hitlerowców. Wreszcie przystąpiłem do szczegółowego opracowania metod odbudowy dwóch dźwigów — tak to o swojej pracy nad pomysłami i wnioskami racjonalizatorskimi opowiada tow. Tadeusz Laurentowski, czołowy racjonalizator Szczecińskiej Żeglugi Śródlądowej. W ostatnich kilku latach zgłosił on kilkanaście pomysłów usprawniających pracę względnie dających wielkie oszczędności. Na czoło wszystkich jego prac wysuwa się uruchomienie dźwigów Nr 7 i 8.

Dźwig nr 7 był zupełnie zniszczonym wrakiem, dla którego na leżało obmyśleć nową konstrukcję. Nad planami rekonstrukcji dźwigu Laurentowski pracował ponad dwa miesiące, ale dzieła swego dokonał. Dźwig nr 7 ruszył w zaplanowanym przez niego terminie, przyczyniając się do zwiększenia przepływności nabrzeża. Za swoje pomysły Laurentowski otrzymał 1.050 zł premii racjonalizatorskiej.

Jeszcze bardziej skomplikowana była odbudowa dźwigu nr 8. Należało opracować całkiem nowy system pracy poszczególnych



elementów urządzenia przeładunkowego. Dużo kłopotu sprawiał brak materiału. Lecz wszystkie te trudności zostały przez racjonalizatora przezwyciężone. Dźwig ruszył do pracy i przeładunkowość z barki na statek.

Za swoją pracę i swój trud — niezależnie od premii — Laurentowski otrzymał również Odznakę Racjonalizatorską.

Pomimo tak wielkich osiągnięć Laurentowski nie spoczął „na laurach“, ale w dalszym ciągu pracuje nad usprawnieniem przeładunków i poprawą eksploatacji jednostek żeglugi śródlądowej.

(cp.)

Czesław Pyszny czołowy trymer portu szczecińskiego



cy towarzysze Pysznygo podziwiają jego „system operowania łopata“ podczas trymerki. Pyszny nigdy się nie spieszy, a zawsze wykonuje wyższą normę aniżeli koledzy. Myśli stale nad takim rozłożeniem pracy, by jej wyniki były jak najpomyślniejsze. Często decyduje o tym szczegół zdawałoby się mało ważny — mówi Pyszny. — Choćby i to, że łopatę trzeba odpowiednio trzymać, a wówczas i wydajność pracy się zwiększy. Ale powinniśmy pamiętać, że inny system należy stosować przy trzymowaniu mialu, a inny przy kęsach. Powinno to być podstawową wiadomością dla trymera pracującego w porcie.

— Gdy rozpoczynałem pracę w porcie szczecińskim przy trzymowaniu węgla, niewielkie miałem o niej pojęcie. Ale od tej chwili minęło już kilka lat. Były to lata wielkich przemian rozwoju naszego portu — tak mówi o początkach swej pracy jeden z czołowych trymerów portu szczecińskiego — Czesław Pyszny. Wszys-

Pyszny wyróżnił się kilkakrotnie we współzawodnictwie, a ostatnio otrzymał odznakę przodownika i został awansowany na grupowego.

— Wierzę, że kierując swoją grupą — mówi Pyszny — będę mógł jeszcze lepiej niż dotychczas usprawniać przeładunek towarów.

(czes.)

Dobre wyniki socjalistycznej opieki nad urządzeniami przeładunkowymi

Wzorem załóg produkcyjnych statków radzieckich, marynarze licznych polskich jednostek morskich objęli w opiekę maszyny i sprzęt techniczny.

Ta wyższa forma współzawodnictwa przyczyniła się do przedłużenia okresu eksploatacyjnego maszyn, do przyspieszenia szybkości statków i w wyniku tego do obniżenia kosztów transportu morskiego.



Osiągnięcia marynarzy zaciętych również robotników portowych do zastosowania tej metody.

Inicjator tego ruchu w porcie gdańskim, dźwigowy rejonu drobnicowego, dźwigowcy z 34 procent,

pracującą na tym samym dźwigu na drugiej zmianie Anną Rozkosz przez częstą, staranną kontrolę i szybkie usuwanie drobnych usterek zlikwidowali w 90 procentach — niezależnie od warunków atmosferycznych — przestoje dźwigu. Codzienne sprawdzanie lin umożliwiło im podniesienie technicznej nośności dźwigu z 3 t do 3,65 t, a ściślejsza współpraca z załogami zatrudnionymi w lukach zwią-



zwała cykle dźwigu. Obecnie w porcie gdańskim socjalistyczna opieka objęła wszystkie dźwigi i taśmowce. Dzięki temu w ostatnim kwartale ub. r. przyspieszono przeładunek towarów o ponad

Czyn Lipcowy pracowników morza

Na apel załogi huty „Kościszewo“ uczczenia rocznicy 7-tych Odnowienia Polski, pracownicy żeglugi odpowiedzieli zobowiązaniami produkcyjnymi. Zwiększenie wydajności pracy, przedterminowe wykonanie zadań produkcyjnych — to bojowa odpowiedź naszych stoczniowców, porowców, marynarzy i rybaków.

Pierwsi na Wybrzeżu podjęli hasło uczczenia rocznicy stoczniowcy, którzy oddali do eksploatacji dwie nowe jednostki: drobnicowiec m/s „Nysa“ i nowoczesny trawler rybacki s/t „Radunia“, zobowiązując się jednocześnie przyspieszyć oddanie do eksploatacji większego drobnicowca. Niemniej doniosłe znaczenie ma osiągnięcie pracowników PRClP, którzy przedterminowo wykonali zobowiązanie w zakresie robót czerpalnych, niezbędnych dla przyspieszenia budowy nowej bazy rybackiej w Swinoujściu. Baza ta będzie największą bazą rybołówstwa dalekomorskiego w Europie.

Wartość zobowiązań pracowników ZPGG Gdynia wynosi ponad 305 tysięcy złotych. M. in. robotnicy odcinka I WOC postanowili podnieść wydajność pracy o 13 procent w stosunku do maja br. a odcinek II o 12 procent. Wartość zobowiązania wynosi ponad 46.000 zł. W realizacji tego czynu na wyróżnienie zasługują brygada nr 3 odcinka I, wykonująca 196 procent normy z wykonanymi robotnikami Stenką i Maćkowiakiem oraz brygada nr 1 odcinka II wykonująca 218 procent normy z przodującym Leonem Łomskim i brygada nr 71, wykonująca 190 procent normy. Na podkreślenie zasługuje czyn załogi holownika „Tytan“, która zobowiązała się wyremontować winę kotwiczną i dynamomaszynę we własnym zakresie. Wykonanie zobowiązania dało ponad 7.500 zł oszczędności. W czynie tym wyróżnili się towarzysze: Raczynski, Boruk, Draga, Niesiołowski i Auryga.

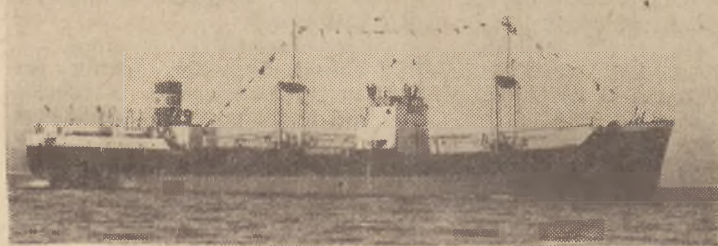
Trymerzy gdyńscy podjęli zobowiązanie podniesienia przeciętnej wydajności z 116,7 na 140 procent normy. Obok robotników zatrudnionych bezpośrednio przy przeładunkach, szereg poważnych zobowiązań podjęli również robotnicy Warsztatów Technicznych za równo w Gdańsku jak i w Gdyni oraz innych jednostek gospodarczych portu.

W porcie gdańskim robotnicy 14 brygady odcinka II — Dworzec Wiślany — zobowiązali się skrócić czas załadunku i wyładunku statków wchodzących do portu do dnia 22 lipca — o 10 procent. Na tym samym odcinku pracowała administracja i bryga-

dziści rejonu, ofiarowując uzyskany zarobek na odbudowę Stolicy. Brygady odcinka 4, po dokładnym zanalizowaniu swoich możliwości, zobowiązały się podnieść wydajność pracy do 4 procent, a zespół nr 6 o 5 procent. Pomimo trudniejszych warunków pracy w okresie letnim, trymerzy podjęli długofalowe zobowiązanie podniesienia wydajności pracy w granicach od 15—18 procent.

Zwiększenie wydajności pracy, to skrócenie czasu postoju stat-

ków w porcie — to zaoszczędzenie poważnych kwot w dewizach. Dobrze rozumieją to wszyscy pracownicy ZPGG. Robotnicy, pracownicy administracji i inteligencja techniczna — wzmoczoną pracą uczczą rocznicę Manifestu PWKN.



S s „Soldek“ wykonął jako Czyn Lipcowy dodatkowy rejs

racownicy portu szczecińskiego zaoszczędzą w Cynie Lipcowym około jednego miliona złotych. Na szczególne podkreślenie zasługują zobowiązania brygad kobiecych. Dźwigowcy zobowiązali się obniżyć do minimum uszkodzenia wagonów kolejowych i przyspieszyć załadunek, aby w okresie jesennym oddać jak największą ilość wagonów do przewozu ziemiopłodów.

Nie pozostają w tyle marynarze PMH. Do dnia 10 lipca napłynęły z 33 statków telegramy o podejmowaniu zobowiązań dla uczczenia 7-tych Odnowienia. Inicjatywę robotników huty „Kościszewo“ wśród załóg pływających PMH podjęła pierwsza załoga s/s „Bytom“ zobowiązaniem wykonania planu II półrocza na 3 tygodnie przed terminem; również na miesiąc przed terminem postanowili wykonać plan załoga s/s „Narwik“, podejmując równocześnie długofalowe zobowiązanie zaoszczędzenia 15 procent bunkru i 10 procent smarów. Daje to w sumie na dobę, około 700 zł oszczędności.

Marynarze pierwszego polskiego rudowęglowca s/s „Soldek“, po podjęciu zobowiązania, natychmiast przystąpili do odbycia ponadplanowego rejsu do Szwecji. Podobne zobowiązania podjęły załogi s/s „Narew“, „Hel“, „Lu-

bin“ i m/s „Lewant“. Załoga m/s „Lewant“ oprócz tego, zobowiązała się wykonać we własnym zakresie prace remontowe na statku, przysparzając 3.225 zł oszczędności.

Załoga m/s „Warmia“ zobowiązała się przekroczyć plan przewozowy w II i III kwartale o 125 procent. Marynarze m/s „General Walter“ oprócz zobowiązań produkcyjnych podjęli również zobowiązanie szkolenia zawodowego w zakresie nawigacji i znajomości

silników i matematyki. Poważne zobowiązanie zaoszczędzenia paliwa zgłosiły ponadto załogi m/s „Piast“ (10 ton ropy) i s/s „Tobruk“ (50 ton węgla). Do Centralnego Zarządu PMH napływają bez przerwy depesze z morza, w których załogi zobowiązują się wykonać prace remontowe statków, wchodzące normalnie w zakres usług stoczni. W ten sposób odciążone zostały zakłady budowy statków a gospodarka na rodowa zaoszczędzi kwoty dochodzące do wielset tysięcy złotych.

Skrócenie czasu podróży, wykonanie ponadplanowych rejsów, zmniejszenie zużycia paliwa, wykonanie prac remontowych we własnym zakresie — to poważne czynniki zmniejszenia kosztów własnych i wyzwolenia dodatkowych rezerw. Zobowiązania te

Odrzańscy marynarze wykonują plan przewozów o 40 dni wcześniej

Na nabrzeżu „Huk“ w porcie szczecińskim zgromadziły się wszystkie załogi barek i holowników, jakie znajdowały się w porcie. Obok marynarzy i członków ich rodzin, na masówkę przybyli pracownicy z warsztatów i eksploatacji.

Krótki referat o znaczeniu rocznicy 22 Lipca dla świata pracy wygłosił dawny motorzysta holownika, a obecny kontroler techniczny tow. LUDWIK MINCH.

Po dyskusji, w której wzięło udział wielu marynarzy uchwalono jednomyślnie rezolucję, posta-

wią swoją wymowę polityczną — są wyrazem walki o pokój — odpowiedzią podżegaczom imperia listycznym.

W rybołówstwie załogi kutrów „Arki“ zobowiązały się przedterminowo wykonać plan połowów na miesiąc lipiec i złowić ponad plan po 10 ton ryby. Na podkreślenie zasługuje załoga kutra „Arka 5“ z szyprem Augustynem Kreftem, która w dniu 10 lipca br. wykonała plan państwowego na rok 1951 i przyjęła dodatkowe zobowiązanie złowienia ponad plan lipcowy jeszcze 6 ton ryby. Załogi „Arki 9“, „Arki 8“, które dotychczas wykonywały ponad 80 procent planu rocznego, zaoszczędziły 1.400 kg ropy, wystarczającej na prowadzenie połowów przez cały tydzień. Rybacy „Arki“ zobowiązali się wykonać roczny plan połowów do dnia 7 listopada, a spółdzielcy „Jedności Rybackiej“ plan połowów ryby białej do dnia 2 października br.

Obok rybaków poważne zobowiązania podjęli pracownicy ładowi przetwórci, sieciareń i warsztatów mechanicznych m. in. młodzieżowa brygada Dobrzyńskiego pracująca w przetwórci, wykonająca w 100 procentach zobowiązanie wypatroszenia 100 beczek dorsza, przyjmując dodatkowe zobowiązania wypatroszenia ponad plan 50 beczek.

Suma oszczędności, którą uzyskała gospodarka morską dzięki zobowiązaniom lipcowym — wynosi kilka milionów złotych. Marynarze, portowcy i rybacy, pracownicy administracji morskiej, zespoleni we Froncie Narodowym, swoją wydajną pracą walczą o pokój i wykonanie zadań II roku Planu 6-letniego.

Zobowiązania rybaków zachodniego Wybrzeża

Spośród rybaków zachodniego Wybrzeża pierwsi podpisali zobowiązania lipcowe członkowie spółdzielni „Belona“ w Dziwnowie i Swinoujściu.

Załogi kutrów „Świ 4“, „Świ 5“, „Świ 6“, „Świ 20“ i „Świ 30“ zobowiązały się wydobyc sposobem gospodarczym kuter „Świ 22“, zatopiony w basenie rybackim w Swinoujściu oraz łódź motorową, zatopioną na Zalewie przez lody.



J. Jędrski, motorzysta kutra Trb 1

Rybacy kutra „Dzi 60“ z szyprem Leonem Chrabkiewiczem zadeklarowali jako Czyn Lipcowy wykonanie swojego rocznego planu połowów do dnia 22 lipca br. Podobnie rybacy kutra „Świ 4“ zobowiązali się wykonać w tym terminie roczny plan wartościowy.

Załoga kutra „Dzi 67“ postanowiła przeprowadzić kapitalny remont swej jednostki we własnym zakresie.

Rybacy kutra „Dzi 83“ i „Dzi 84“ postanowili do końca br. wyszkolić jedną załogę kutra złożoną z ZMP-owców.

Zobowiązania lipcowe podjęli także rybacy jednostek ze wszystkich innych spółdzielni oraz pracownicy warsztatów remontowych sieciareń i administracji.

Rok szybkościowych przeładunków w portach

Minął rok od dnia 18 lipca 1950 gdy w Szczecinie robotnicy portowi zainicjowali — śladem robotników radzieckich — załadunek statków metodą szybkościową.

Starannie przygotowana próba szybkościowej odprawy statku dała rewelacyjne wyniki.

Załadunek s/s „Hafnia“ miał trwać według czarteru 124 godziny. Na podstawie zobowiązań załogi zaplanowano go na 34 godziny, a wykonano w 22 godzinach. Załoga duńskiego parowca musiała ku swemu rozczarowaniu zrezygnować ze spaceru po Szczecinie, gdyż jeszcze tej samej doby statek znalazł się znowu na morzu w drodze powrotnej.

Inicjatywę robotników portowych Szczecina podjęli i rozszerzyli robotnicy Gdyni i Gdańska w formie tzw. metody potokowej, której pierwotna koncepcja obejmowała równocześnie wyładunek i załadunek tego samego statku. Praca wymagała oczywiście ogromnej sprawności i zgrania całego aparatu portowego.

Dzięki takiemu systemowi pracy portowców polskich, opinia naszych portów w oczach zagranicznych armatorów zyskuje z każdym dniem.

Jako przykład niech posłuży wypowiedź fachowego miesięcznika kapitalistów żeglugowych pod nazwą: „The Baltic and International Maritime Conference“, który pisał w roku ubiegłym: „Czas zużyty na wyładunek rudy w tym roku wynosi w Gdyni i Gdańsku zaledwie 65 procent, w Szczecinie zaś około 60 procent czasu ustalonego w umowie przewozowej“. Ten sam organ pisze w innym miejscu, że przeładunek np. drzewa w portach amerykańskich takich jak Boston, New York i Filadelfia trwa 22 dni zamiast przewidzianych 12.

Komercjalizacja naszych portów przyniosła ze sobą centralizację dyspozycji i bardziej sprężystą organizację wykonawstwa; pozwoliła na wyeliminowanie resztek kapitalistycznego elementu gospodarczego w portach i wreszcie umożliwiła socjalistyczne planowanie pracy portów w całym tego słowa znaczeniu.



Dźwigowcy Kajkowski z basenu górniczego należą do czołowych pracowników portu szczecińskiego

Na bazie masowego ruchu współzawodnictwa nastąpił również poważny wzrost wydajności pracy.

W kolejnych kwartałach ubiegłego roku wzrost wydajności u poszczególnych grup robotników portowych wynosił:

dźwigowcy 52—71—72—79 t na godz. trymerzy 9—10—11—13 t na rob. godz. sztauerzy 130—134—170—187 proc. normy

Współzawodnictwo pracy, prowadzone początkowo w poszcze-

gólnych portach w roku 1949 rozszerzyło się na współzawodnictwo międzyportowe. Przed komercjalizacją portów uczestniczyły w nim Centrale Zbytu Węgla — Przeładunek Morski w Gdańsku i Szczecinie, załogi firmy Hartwig i załogi Gdańskiego i Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Z chwilą komercjalizacji ta forma współzawodnictwa nabrała jeszcze gólnie pozytywnego charakteru.

Zespoły portowe Gdańska, Gdyni i Szczecina walczą o zdobycie sztaudaru przechodniego i miano produkcyjnego portu.

Wprowadzone z biegiem czasu do regulaminu współzawodnictwa nowe mierniki, jak np. koszty własne, wydajność pracy, czas postoju statków, szybkość obiegu dokumentów finansowych, inwestycje i racjonalizatorstwo, uczyniły ten ruch skutecznym instrumentem walki o jak najwyższą sprawność przy zmniejszających się kosztach własnych.

Mimo sukcesów pracowników portów Gdańska i Gdyni w wykonaniu planu inwestycyjnego i w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego, w ogólnej punktacji dwukrotnie zwyciężyła młoda załoga portu, leżącego u ujścia Odry.

Tacy dźwigowcy jak Rutkowski, Kajkowski, Tyszkiewicz, Jaworski ze Szczecina, Filipiak i Ofiara z Gdańska — umieli skorzystać z wzorów swoich radzieckich towarzyszy Błagocina i Skorobogatkę, uzyskując przy przeładunku dźwigami wyniki dotychczas nieosiągalne.

Niesposób wymienić wszystkich przodowników pracy w naszych portach, którym Polska Ludowa zawdzięcza, że przeładunek ogromnej masy towarowej, a zwłaszcza węgla — odbywa się z każdym dniem coraz sprawniej i coraz taniej.

J. BROCKERE

Trzymiesięczny rejs s/s „Kutno“

Dnia 8 lutego br. s/s „Kutno“ wyszedł z Gdańska w długą i uciążliwą podróż. Na naradzie wytwórczej załoga dowiedziała się o zadaniach podróży.

Otrzymałmy z dyrekcji PLO-Gdynia depeszę, aby statek 29 marca stanął w Odessie. Na zwolnionej naradzie wytwórczej kpt.

przy podejmowaniu zobowiązań 1-majowych załoga pokładowa dała poza normalną pracą po 15 godzin przy konserwacji i malowaniu statku, załoga hotelowa po 10 godzin przy malowaniu kuchni i pomieszczeń gospodarczych. Wszystkie zobowiązania indywidualne i zbiorowe zostały wykonane przed terminem.

no, palacz Janczewski i Suszczak. W portach krajów kapitalistycznych spotykamy się często z próbami uszkodzenia, spowodowanymi fałszywą propagandą imperia listyczną. Przygotowaliśmy się jednak do tego tak, że pomimo prób ze strony Arabów, do żadnych uszkodzeń nie doszło.

Po przyjeździe do Cassablanki okazało się, że jedna z pomp musi być remontowana. Remont ten kosztował by na stoczni około 1.000 funtów angielskich. Aby uniknąć tak wielkiego wydatku, II mechanik tow. **Modrzejewski** podjął się osobiście naprawy, która wymagała z powodu braku odpowiednich narzędzi i materiału — naprawdę wielkich zdolności. Jednak II mechanik i asystent maszynowy **Józef Kurek**, remont ten wykonali, przez co uniknęliśmy dłuższego postoju.

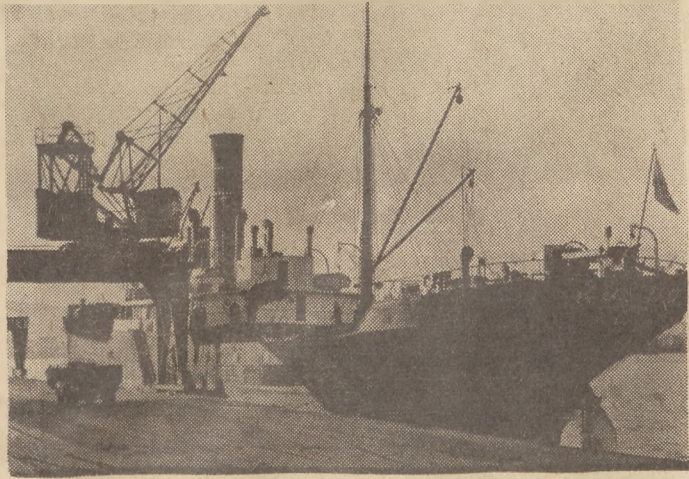
W rejsie wyróżnili się wydajnością w pracy w maszynowni: II mechanik **Antoni Modrzejewski**, III mechanik **Stefan Hoffman**, asystent maszynowy **Józef Zurek**, palacze **Lesik i Stanisławski**, z pokładu: bosman **Kisielewski**, st. marynarz **J. Chabowski** i chłopek pokładowy **J. Tomczyk**.

Statek przebył dziewięć mór na trasie długości 10.706 mil morskich, co się równa prawie połowie długości równika, przewozić 7.168 ton ładunku. Śruba zrobiła 5.168.982 obroty. Dzięki umiejętności opalaniu kotłów przez palaczy i oszczędnemu używaniu smarów i oliwy przez mechaników zaoszczędzono w podróży 25 ton węgla i 40 kg oliwy.

Zadanie nasze było trudne, ale marynarz polski nauczył się już zwalczać przeszkody.

Załoga s/s „Kutno“ wraca do kraju z uczuciem dumy z dobrze spełnionego obowiązku.

Paweł Romanowski
korespondent z s/s „Kutno“



Sośnicki zapoznał załogę z treścią telegramu i wezwał do przyspieszenia przyjazdu statku do portu przeznaczenia.

Załoga maszynowa zobowiązała się zwiększyć szybkość statku, a ludzie z pokładu ze st. oficerem **Borkowskim** wyreperowali i zamocowali ochronę zenzow (jest to praca, którą zwykle wykonuje stocznia). Poza tym marynarze nie zważając na dzień świąteczny wymyli ładownie, aby statek przygotować do załadunku. W Odessie byliśmy dwa dni przed terminem. Po wyjściu,

Ważną rzeczą w małych portach jest sprawne funkcjonowanie wind ładunkowych na statku, od których zależy szybkość za i wyładunku. **Stefan Hoffman** III mechanik czuwał bezustannie, aby windy dobrze działały. Dzięki tej opiece, statek nie przerwał ani na chwilę swojej pracy.

W Durazzo, załoga załadowała bunkier sama i własnymi windami, skracając jednocześnie postój statku. Wyróżnili się przy tym: bosman **Kisielewski**, st. marynarz **Romanowski**, mł. marynarz **Stych**

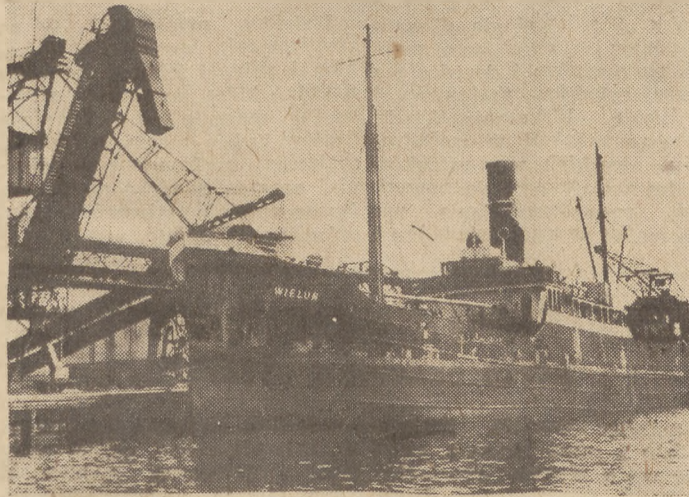
S/s „Wieluń“ pierwszy zawinął do Lulei

Lulea, jeden z najruchliwszych portów Szwecji, dzięki swemu położeniu w północnej części Zatoki Botnickiej jest przez 4 pełne miesiące zimowe niedostępny dla nawigacji. Z chwilą nastania długich nocy polarnych, lody zamykają całkowicie dostęp do portu. W tym czasie Lulea, węzłowy port przeładunku rudy szwedzkiej, zamiera. Dopiero w drugiej połowie maja zima ustępuje i statki mogą wpływać poładunek.

W roku bieżącym s/s „Wieluń“ był pierwszym statkiem otwierającym sezon wiosenny w tym porcie. Załoga „Wielunia“ wypływała z Gdyni w pierwszych dniach maja, zdawała sobie dokładnie sprawę z trudności, jakie może napotkać na swej drodze. Statek nie jest przystosowany do łamania lodów i w razie błędnego manewru, istniało niebezpieczeństwo uszkodzenia śruby czy poszycia. Załoga „Wielunia“ do

znaki nawigacyjne zostały zniszczone. Pierwsze lody pojawiły się około 64,5° szerokości północnej. Mimo tych przeszkód posuwano się stale, choć powoli — naprzód. Po kilkugodzinnym, uciążliwym przełamaniu się wśród kry, „Wieluń“ spotkał na kursie największy szwedzki lodolamacz. Poszliśmy za nim i dzięki temu dalsza podróż była bezpieczniejsza i szybsza. Ale nawet i wtedy załoga s/s „Wielunia“ musiała walczyć z żywiołem. Statek szedł pod balastem, śruba pozostawała tylko na pół zanurzona w wodzie tak, że każdej chwili — w razie mylnego manewru — istniało niebezpieczeństwo złamania jej. Pokonywując wszystkie te trudności, „Wieluń“ dotarł szczęśliwie do portu w Lulei.

Fakt, że rejs ten odbyliśmy pomyślnie mimo ciężkich warunków nawigacyjnych — świadczy o dobrej współpracy załogi



zła wszelkich starań, aby statek doprowadzić bez awarii do portu przeznaczenia.

Już po wyjściu z Höfnorsforsu, „Wieluń“ zetknął się z trudnościami — wszystkie pływające

i dowódtwa. Już po czterech dobach ruda dostarczona została do Polski, aby służyć naszemu pokojowemu budownictwu.

ALEKSANDER NOWICKI
korespondent z s/s „Wieluń“

Komitet Komunistycznej Partii Albanii w Durres pomógł załodze m/s „Lewant“

M/s „Lewant“ stoi przycumowany w porcie Durres (Durazzo). Godzina 4 min. 20. Czekamy na wyładunek. O godz. 9 min. 30 — załoga zaczyna się denerwować. Dlaczego jeszcze nie przystąpiono do wyładunku?

Krótką naradą. Zapada uchwała — trzeba porozumieć się z Komitetem Partii w Durres. Za chwilę tow. Jan Noskowski, oficer k-o. statku udaje się do Komitetu Miejskiego, gdzie wyjaśnia, że załozde m/s „Lewant“ zależy bardzo na przyspieszonym wyładunku i prosi o pomoc w do starczeniu odpowiedniej ilości środków transportowych.

Sekretarz Miejskiego Komitetu Partii w Durres rozumie dobrze celowość zaoszczędzenia czasu. Decyzja jego jest szybka, a telefon pod ręką. W mikrofon podają

krótkie zlecenia, mobilizujące luźni i wszystkie środki transportowe tego niedużego miasta.

Rezultat jest natychmiastowy. O godzinie 11,30 przybywają pod statek 3 nowe samochody marki ZIS. Rozpoczyna się praca na cztery ganki. Robotnicy i załoga pracują bez przerwy obiadowej — dwójka się i trojka.

Dzięki wydatnej pomocy Komitetu Partijnego wyładunek został przyspieszony o przeszło 16 godzin.

Tą drogą załoga m/s „Lewant“ przesyła Komitetowi i robotnikom portowym w Durres szczere braterskie podziękowanie, życząc pomyślnych wyników w odbudowie i rozbudowie pięknego kraju.

HENRYK DZIECIĄTKO
korespondent z m/s „Lewant“

„ZELAZNY PRZODOWNIK“ ŁOŻYŃSKI AWANSOWANY NA OFICERA



Fotografie tow. Franciszka Ło zdobył stałym doksztalceniem żyńskiego — „żelaznego“ — przosi się wiedzę fachową, nie zawahał się wielokrotnie pojąć się powierzyć mu funkcji III wiały się na tablicach honorowych współzawodnictwa pracy.

Łożyński tak, jak był do Zdobycwał wielokrotnie zaszczytny tytuł przodownika floty handlowej, a w każdym etapie był wyróżniany na statku jako pierwszy. Długie lata pełnił funkcję bosmana-gospodarza statku. Od 25 lat, pomijając okres okupacji, pływał na jednostkach żeglugi rzecznej, przybrzeżnej i morskiej, pełniąc funkcję bosmana. A zawsze pełnił ją dobrze.

Dzisiaj zastajemy dawnego bosmana m/s „Piast“ na mostku kapitańskim tego statku. Państwo Ludowe doceniając jego pracę i



Tow. WIESŁAW WIECZOREK wzorowy mechanik PMH

W umorusanej smarami twarzą Wieczorka blyszczą zadowoleniem czarne oczy, gdy mówi o swojej jednostce.

— Lubię maszynę — mówi nam o swej pracy — to samo serce statku. Największą radość i zadowolenie czuję, gdy słyszę miarowy, czysty stukot silników i kompresorów. To podstawa dobrej pracy motoru. Dołożę wszystkich starań i w dalszej pracy, by na każdej jednostce, na której będę pływał, maszyny pracowały bez zarzutu, byśmy w przyśpieszonym tempie mogli wykonać rejsy. Praca — dobra, wydajna praca, przyspiesza realizację naszego planu eksploatacyjnego. Nasza praca, to walka o pokój i plan.

Wieczorek jest młodym mechanikiem. Mimo, że niedawno dopiero ukończył wydział mechanicz-

ny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni — w szybkim czasie opłynał skomplikowane konstrukcje maszyn okrętowych. W I etapie współzawodnictwa PMH 1951 został wyróżniony jako przodownik działu maszynowego załóg pływających Polskiej Marynarki Handlowej. Obecnie awansował po pierwszej podróży „Bema“, pływa na tym statku jako II mechanik. Zarówno przełożeni jak i koledzy twierdzą, że Wieczorek „ma złote ręce“ i widzi maszynę na wylot.

Tow. Andrzej Kaczmarek usprawnia pracę warsztatu stolarskiego ROS

Kaczmarek zaklął, spojrzawszy na otrzymane do wykonania zlecenia:

— Znow sztorcmy... Znow ponad dwa tygodnie czasu zmarnuję na robienie klepek i otworów...

Kilka już razy, gdy wpływały tego rodzaju zamówienia do warsztatu, zastanawiał się nad możliwością przyspieszenia wykonania pracy. Powoli krystalizował się nowy pomysł. Wykonał rysunek; parę rozmów z tokarzami, aproba kierownika i po kilku dniach odbyła się „generalna próba“.

Zaprojektowany przez Kaczmarka specjalny nóż gryzarki do obróbki stopni sztorcmy zdał egzamin. Ostatnio około 2.000 stopni wykonywano w jednym tygodniu. Czas obróbki skrócono o przeszło 50 procent, a ponadto stopnie robione mechanicznie wyglądały bardziej estetycznie. Wobec ujednolicenia produkcji, w wypadku uszkodzenia łatwo można je wymienić, korzystając z zapasu kilkunastu sztuk, jakimi otrzymała każda jednostka.

Andrzej Kaczmarek jest już od 30 lat stolarzem. Od 1950 roku jego zespół nie daje sobie wyrwać palmy pierwszeństwa. Za wyteżoną i pełną poświęcenia pracę oraz za szereg pomysłów racjonalizatorskich, które przyniosły tysiące złotych oszczędności, został w maju br. odznaczony Złotą Odznaką Racjonalizatora Produkcji,

a jeszcze wcześniej Brązowym Krzyżem Zasługi. Z pomysłów tow. Kaczmarka zasługują na wyróżnienie: frez do otworów łuków i frez do obróbki gretingów, który przyniósł 90 procent oszczędności w czasie.

Ostatnio Kaczmarek opracował nowy uchwyt dla frezarki stolarskiej. Obecnie warsztat stolarski jest w stanie wykonać szybko,



dokładnie i estetycznie każdą naprawę czy wymianę poszczególnych części drewnianych urządzeń statku.

Tysiące godzin, zaoszczędzone w pracy dzięki pomysłom racjonalizatorskim prostych ludzi, składają się na poważne rezerwy czasu, pieniędzy i rąk roboczych.

Drobne usprawnienia dają poważne oszczędności

Ważny główny na s/s „Lech“ — tak jak i na innych statkach — spoczywa na łożyskach, chłodzących wodą, doprowadzaną rurkami z góry. Zmartwieniem st. mechanika tow. Pawła Moroza było to, że oliwa używana do smarowania łożysk mieszała się z wodą i nie była już bezużyteczna. Po prostu „szła za burtę“.

A przecież oliwa ta mogła być używana wielokrotnie — rozumował — Oszczędziłoby się w ten sposób wiele kilogramów smaru. Trzeba coś poradzić...

Po namyśle tow. Moroz zainstalował pod każdym łożyskiem wa-

nienkę. Chłodzenie łożyska odbywa się obecnie od spodu, smarowanie natomiast z góry a oliwa nie odprowadzana jest specjalnymi rurkami na zewnątrz.

Stosunkowo drobna to oszczędność, ale dająca w rocznym planie łożysk mieszająca się z wodą i nie zużycia smarów PMH poważną oszczędność. Dlatego też inicjatywa tow. Moroza jest godna naśladowania. Niewątpliwie również inne statki, wzorując się na „Lechu“ zainstalują we własnym zakresie podobne urządzenia.

Pomysł tow. Moroza został uznany przez Komisję Usprawnień za bardzo pożyteczny i nagrodzony.

Załoga s/s „Jarosław Dąbrowski“

kulturalnie spędza czas postoju statku w Londynie

Godna naśladowania jest inicjatywa załogi s/s „Dąbrowski“, która zamiast szukać wątpliwej wartości rozrywek w lokalach portowych, nawiązała ścisłą łączność z Ambasadą RP w Londynie.

W Klubie Przyjaźni Polsko-Brytyjskiej, marynarze spotykają się z przedstawicielami postępowej części społeczeństwa brytyjskiego. Radio, brydż, telewizja, ping-pong, adapter i wieczorki taneczne przyciągnęły marynarzy z „Jarosława Dąbrowskiego“ do klubu.

Obecnie czas postoju upływa nam bardzo przyjemnie i szybko — opowiada tow. Jarosławski. — Gdy tylko wolny czas pozwala na

zejście ze statku, chętnie chodzimy do klubu. Uważam, że i koledzy z innych jednostek winni tam spędzać czas, zamiast szukać przygodnych rozrywek.

Na „Dąbrowskim“ zorganizowano ponadto konkurs szachowy o tytuł mistrza statku, w którym bierze udział większa część załogi.

Wzorem radzieckich statków, załoga „Dąbrowskiego“ wzywa inne statki PZM do przeprowadzania eliminacyjnych rozgrywek, a po wyłonieniu mistrzów statków — proponuje zorganizowanie spotkań o tytuł mistrza szachowego PMH.

M/s „WARMIA“ wykonał z nadwyżką plan przewozów



M/s „Warmia“ dnia 25 czerwca wykonał swój plan półroczny na rok 1951 w 138 procentach. Plan I kwartału wykonaliśmy w 130 proc., natomiast drugiego w 146,11 proc.

Uzyskane do tej pory wyniki zachęcają nas do podjęcia zobowiązań wykonania planu rocznego w 3 kwartałach. Będzie to możliwe przy kolektywnej pracy całej załogi statku poczynając od chłopaków okrętowych do kapitana włącznie.

Aby osiągnąć nasz cel, mechanicy i motorzyści otoczyli socjalistyczną opieką maszyn, kapitan i oficerowie pokładowi pilnują terminów przygotowania papierów ładunkowych, a cała załoga dba o dobry stan ładowni i wind.

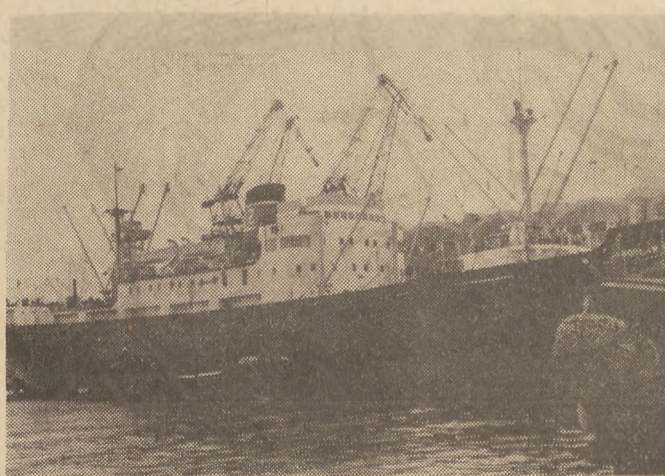
Często, niestety, nasze plany ulegają zahamowaniu spowodowanym przez zagranicznych maklerów, z którymi współpraca nie zawsze układa się pomyślnie. Tak było np. w czasie ostatniego rejsu, gdy „Warmia“ miała zaplanowaną podróż Gdynia — Rotterdam — Gdynia. W ostatnim dniu

załadunku w Rotterdamie otrzymaliśmy telefoniczne polecenie, aby udać się do Antwerpii po 360 ton ładunku. Było to w piątek wieczór. Z uwagi na to, że w Belgii robotnicy w sobotę już od południa nie rozpoczynają ładunku, statek musiałby czekać aż do poniedziałku. Aby uniknąć przestoju należało natychmiast wypłynąć, nie czekając przez kilka godzin na papiery ładunkowe, które nie zostały przez agenta na czas przygotowane. M/s „Warmia“ przybył do Antwerpii w sobotę rano i jeszcze tego dnia wyszedł z ładunkiem w rejs powrotny do Gdyni.

Przyspieszenie wyjścia o 3 godziny przyniosło nam w efekcie 3 dni oszczędności.

Jest to drobny przykład tego, jak załoga rozumie i przyswaja sobie metody naszych kolegów radzieckich i ich dewizę: „Więcej ładować — mniej stać w portach — prędzej jechać“

C. G.
korespondent z m/s „Warmia“



S/s „Jarosław Dąbrowski“

I Zjazd Korespondentów „STERU” obradował pod hasłem walki o pokój i wykonanie Planu 6-letniego w gospodarce morskiej

Po prawie półrocznym istnieniu pisma, redakcja „Steru” zorganizowała w dniu 7 lipca I Zjazd Korespondentów. Celem Zjazdu było omówienie wyników dotychczasowej współpracy z aktywem korespondentów terenowych i wysłuchanie ich opinii, aby w oparciu o te uwagi i wskazania aktywu związkowego i partyjnego ustalić wytyczne dla dalszej pracy.

Na Zjazd, który odbył się w sali Domu Drukarza w Gdańsku, przybyło ponad 40 korespondentów, prawie taka sama ilość przedstawicieli aktywu związkowego i partyjnego oraz administracji. O wielkim znaczeniu jakiego przywiązuje do pracy korespondentów robotniczych partia, związek zawodowy i Ministerstwo Żegluga świadczy obecność kierownika Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. Gordona, pełnego składu prezydium Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga oraz delegatów Ministerstwa Żegluga dyrektorów tow. Bąka i tow. Kozłowskiego.

Zjazd otworzył przewodniczący Zarządu Głównego ZZZP tow. Durański. Obok przedstawicieli partii, związku zawodowego i Ministerstwa Żegluga w prezydium zasiadli najaktywniejsi korespondenci „Steru” ze statków PMH, spośród rybaków, portowców i pracowników żegluga śródlądowego.

Rolę i zadania korespondenta robotniczego w gospodarce morskiej omówił w obszernym referacie redaktor naczelny „Steru” tow. Wesołowski, zwracając szczególną uwagę na specyficzne warunki i charakter pracy korespondenta morskiego pisma związkowego.

Tow. Wesołowski podkreślił, że aby pismo należycie mogło spełnić swoją rolę, konieczne jest, redagowanie „Steru” przede wszystkim przez czytelników i korespondentów, którzy powinni pisać o swoich warsztatach, me-

todach pracy, osiągnięciach w produkcji i trudnościach. Bezpośredni kontakt korespondentów terenowych z zakładami pracy i żywym człowiekiem jest najlepszym sposobem odzwierciedlenia codziennego życia pracowników PMH, rybołówstwa, portów i żegluga śródlądowego.

„Tylko żywy głos pracowników odsłania wady i błędy w przedsiębiorstwach i instytucjach resortu żegluga” — stwierdził mówca — powołując się na artykuł ministra Popiela do pierwszego numeru „Steru” pt. „Ster na samokrytykę”.

Doświadczenia wykazały, że sygnały korespondenta demaskują i izolują wroga klasowego, pomagają upowszechniać przodujące metody pracy, zwracają uwagę na zło i pomagają je zwalczać. Wydobywają z pracy swych kolegów to co nowe, przyczyniając się do mobilizowania rezerw wewnętrznych dla przyspieszenia realizacji planu.

Omawiając dotychczasową pracę „Steru” tow. Wesołowski stwierdził, że szeroki aktywny związek partyjny pisał do tej pory bardzo mało i dlatego pismo związkowe jeszcze nie jest w pełni trybuna dla tysięcy robotników, portowców, rybaków i wodniaków. Niemniej notatki i artykuły krytyczne zamieszczane w „Sterze” pomogły usunąć niejedno niedomaganie, a artykuły fachowe i problemowe mobilizowały załogi statków do stosowania nowych metod pracy. Referent mówił, obszernie o tym, jak należy pisać do „Steru” zwracając szczególną uwagę na konieczność przekazywania do redakcji materiałów sprawdzonych, za których słuszność korespondent przyjmuje pełną odpowiedzialność.

Pogłębienie i rozszerzenie współpracy terenowych ogniw związkowych i partyjnych z redakcją, pozwoli pismu na dalszą i pełną mobilizację wszystkich ukrytych rezerw produkcyjnych i ekonomicznych do realizacji Planu 6-letniego w gospodarce morskiej.

Dyskusja

Żywo potoczyła się dyskusja na I Zjeździe Korespondentów „Steru”. Ponad 20 osób zabierało głos. Wskazywano na konieczność ścisłego powiązania pisma z wykonawstwem planu gospodarczego, jego rolę jako czynnika mobilizującego w walce o wykonanie zadań produkcyjnych, likwidowanie niedociągnięć i trudności w pracy poprzez piętnowanie na łamach „Steru” wszelkich objawów bumelanctwa, szkodnictwa i biurokracji.

„Narastają wciąż nowe zagadnienia, wymagają one uwypuklenia przede wszystkim w artykułach wstępnych pisma — mówił marynarz tow. Tadeusz Gogga. — Artykuły te powinny wskazywać źródła niedomagań i sposoby ich usunięcia. Równie ważne jest zamieszczanie tłumaczeń i artykułów o osiągnięciach i metodach pracy marynarzy, portowców i rybaków, a przede wszystkim artykułów omawiających socjalistyczną opiekę nad maszynami i urządzeniami. Nasze załogi ze Związku Branżowego Rybaków, niejednokrotnie nie wiedzą jak podejść do tego zagadnienia — trzeba im to ułatwić”, wczasów, niedociągnięcia w akcji

socjalnej, niedostateczna opieka nad Domami Rybaków ze strony ZZZP itp., które świadczą o pewnym zaniedbaniu.

Dyskutowali postawili wiele słusznych wniosków m. in. wniosek o utworzeniu klubów korespondentów, przeprowadzanie stałych seminariów, omawianie w celach instruktażu na łamach pisma poszczególnych korespondencji. Mówiono również o lepszej współpracy z redakcją, który winien bardziej interesować się pismem korespondentami. Poruszono sprawę bezwzględnej demaskacji kierowników administracyjnych, którzy nieraz starają się tłumić słuszną oddolną, krytykę, utrudniając pracę korespondentów. Obszernie mówił o tym ostatnim tow. **Perkowski** z Żeglugi Przybrzeżnej w Świnoujściu, razili — musi dojść do każdego przytaczając fakty.

Podsumowanie dyskusji

Dyskusję podsumował kierownik Wydziału Komunikacyjnego KC PZPR tow. **Gordon**. Omówił on obszernie zadania „Steru”, jego dotychczasowy styl pracy, wskazał szereg błędów, wytyczył nową, słuszną drogę postępowania poprzez wciągnięcie do współpracy jak największej rzeszy pracowników żegluga. Podkreślił konieczność ścisłego powiązania pracy redakcyjnej z organizacjami partyjnymi, z poszczególnymi ogniwami związkowymi. Szczególny nacisk położył mówca na rozszerzenie sieci korespondentów i ich stałe, systematyczne szkolenie, podnoszenie uświadamiania ideologicznego, poprzez organizowanie stałych narad i krótkich kursów. Korespondenta jak i pracownika redakcji winna cechować w pierwszym rzędzie czujność rewolucyjna — powiedział tow. **Gordon**. — Czujność na wielkie przejawy oportunistów i wsteczności. Bez walki nie ma osiągnięć. Krytyka i samokrytyka to centralne zagadnienie pisma. Redakcja i związek gwarantują korespondentom obrotową. Lecz każda korespondencja powinna cechować prawdą.

Osobny rozdział poświęcił tow. **Gordon** zagadnieniu właściwego ustosunkowania się administracji morskiej do krytyki korespondentów „Steru”, co do tej pory nie jest właściwie postawione. Obowiązkiem administracji jest pilne nasłuchiwanie głosów krytyki robotniczej, która prowadzi do usprawnienia stylu pracy, usunięcia niedomagań w zakładach pracy, prostuje lekceważące często stosunek do człowieka i jego potrzeb. Również ważne jest rozwiązanie właściwej akcji propagandowej własnego pisma przez organizację związkową i dalszą organizację sieci korespondentów. Nie mogą zdarzać się wypadki niedostarczenia „Steru” zwłaszcza załogom statków, dla których „Ster” jest przede wszystkim redagowany. Marynarze często zgłaszają uwagi na temat niewłaściwego kolportażu „Steru”.

Flota polska, największa po flocie radzieckiej — powiedział tow. **Gordon** na zakończenie — pracuje dla wszystkich krajów demokracji ludowej, pomaga przełamywać blo-



Widok ogólny sali obrad



Tow. Kazimierz Antczak: otrzymał w nagrodę rower

kadę ekonomiczną stosowaną polityczno-wychowawczą. Korespondenci, to potężna armia bojowników o realizację tych wszystkich zadań, jakie stawia przed nami nasz wielki plan gospodarczy. Poprzez twardą, nieustępliwą walkę z pozostałościami wsteczności, biurokracji i rutyniarstwa wykonamy przedterminowo nasze zadania i spełnimy swą rolę na naszym odcinku walki o wykonanie zadań Planu 6-letniego.

Pierwszy Zjazd Korespondentów terenowych „Steru” nie mógł ze względów zrozumiałych zgromadzić wszystkich współpracowników naszego pisma. Większość z nich to przecież marynarze przebywający na morzu. W oparciu o rzeczowe uwagi korespondentów i wskazania aktywu partyjnego i związkowego, redakcja „Steru” będzie mogła prze-

stać swoją pracę na nowe tony, wyeliminować dotychczasowe błędy i niedociągnięcia i przez doskonalenie pisma tak pod względem tematycznym jak również ujęcia i formy dążyć do tego, aby „Ster” stał się pismem niezbędnym w gospodarce morskiej, przyjaciół i doradcą marynarzy, rybaków, portowców i wodniaków. Wskazania Zjazdu dopomoga redakcji w mobilizowaniu szerokich mas członków związku zawodowego do nowych zadań, rozpowszechniania nowych metod pracy i doświadczeń

radzieckich, popularyzacji osiągnięć przedowników żegluga i pełnienia roli łącznika pomiędzy załogami pływającymi i lądem.

Zjazd wykazał konieczność dalsze przebudowy sieci korespondentów, pogłębienia współpracy z nimi, prowadzenia szerokiej akcji szkoleniowej. Z dnia na dzień zwiększa się ilość przysyłanej korespondencji do redakcji. Zwiększa się liczba aktywnie i regularnie współpracujących korespondentów, którzy opracowują coraz ciekawsze zagadnienia.

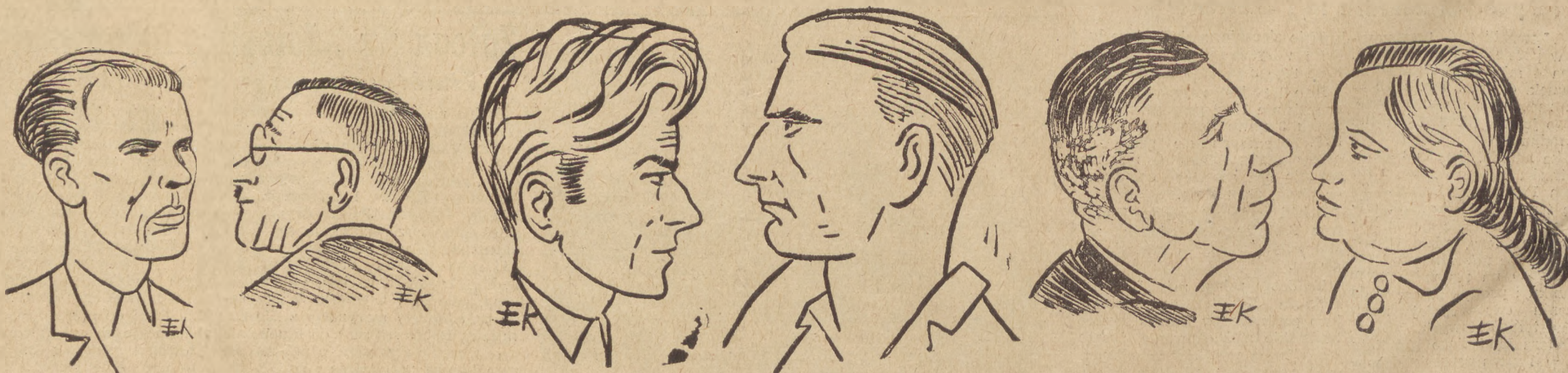
Jesteśmy przekonani, że po zrealizowaniu wszystkich wniosków i uchwał Zjazdu, następna narada, która zgromadzi niezawodnie znacznie więcej korespondentów, będzie mogła dokonać pełniejszego podsumowania osiągnięć naszego młodego pisma, mającego ambicję wykonać w pełni wytyczony program.

Żegluga Śródlądowa zorganizowała pierwsze grupy korespondentów „STERU”

Doceniając wartość ścisłego i w bazach. Doświadczeni fachowcy, racjonalizatorzy, przodownicy gólnie zaś z pismem pracownicy i rustanowcy zobowiązali ków ZZZP „Ster” — Rada Miejska w Szczecinie Żegluga Śród z czytelnikami swoimi doświadczeń i spostrzeżeniami py korespondentów na statkach

(CEPE)

SYLWETKI UCZESTNIKÓW ZJAZDU



Kpt. Franciszek Ciesielski — Żegluga Śródlądowa Szczecin

Jan Dagga — pracownik „Arki”

Roman Liszko — marynarz PMH

Jan Brzeziński — robotnik ZPGG

Stanisław Perkowski — pracownik Żegluga Przybrzeżnej — Świnoujście

Janina Zawadzka — pracownik GUM

Pod ostrze KRYTYKI

Mielizna „zakorkowała” przystań rybacką w Rowach

Na środkowym odcinku naszego Wybrzeża leży miejscowość rybacka Rowy z przystanią na kanale między Bałtykiem a jeziorem Gardno. Osada ta położona w pobliżu wydajnych łowisk, nie rozwijała się należycie. Kanał został zamulony przez sztormy a wyjście z przystani na morze, jest bardzo trudne nawet dla małych jednostek rybackich.

Na zlecenie władz rybackich. Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych w Gdańsku skierowało we wrześniu ub. r. do Rowów pogłębiarkę dla usunięcia mielizny

głębiarka stoi beczynnie a załoga jej daremnie czeka na pomoc techniczną z Gdańska. Dotychczasowa praca, która kosztowała wiele tysięcy złotych została zaprzeczona. Nieusunięta bowiem mielizna, zatrzymując niesiony przez wodę piasek, spowodowała jeszcze większe i po stopniowo coraz szybciej zamulenie kanału.

Jeśli PRCiP nie uruchomi natychmiast pogłębiarki albo nie przysła innej, przystań w Rowach zostanie wkrótce zupełnie odcięta od morza i bagrowanie



przed przystanią i pogłębiania kanału.

Pogłębiarka zaczęła pracować, a miejscowi rybacy pomagali jej załozę z całym zapalem. Niestety, po kilku tygodniach pracy pogłębiarka uległa uszkodzeniu — naprawiono ją — i znów awaria. Tak było stale, a każdy przestój remontowy trwa kilka tygodni. Wreszcie po ostatniej awarii, po-

będzie kosztowało kilkakrotnie więcej. A kanał musi być pogłębiony. Jest nie do pomyślenia, aby tak cenna dla rybołówstwa przystań została uieruchomiona. Sprawa ta powinna być niezwłocznie zajęta przez odpowiednie władze, bo „zabawa w pogłębianie kanału” jest już zbyt kosztowna.

M.B. z MUR w Szczecinie

Marynarze nadal nie otrzymują „Steru” i innych pism

W numerze 9 „Steru” zamieściliśmy notatkę pt. „Prasa musi docierać regularnie na statki”. Zarząd Okręgu ZPPZ w Szczecinie nadesłał nam wyjaśnienie, w którym informuje, że jeszcze w maju Zarząd Okręgowy zaabonował, począwszy od 1 czerwca gazety, tygodniki, pisma ilustrowane m. in. „Ster”, „Morze”, „Młodego Żeglarza” itp. Mimo, że od chwili zaabonowania pism w „Ruchu” i opłacenia prenumeraty minął już przeszło miesiąc, niestety świetlice nadal prasy nie otrzymują. Jeżeli jakaś rzecz nadchodzi — to w każdym razie bardzo nieregularnie. Np. dzienniki jak: „Sztandar Młodych”, „Głos Szczeciński”, „Trybuna Ludu” i inne docierają do nas mniej więcej co trzeci numer i to zawsze po kilka numerów naraz po czym na stopę kilkunastu przerwa. Jeżeli chodzi o „Ster” to otrzymaliśmy go dotychczas dopiero pierwszy

jego numer. Miesięcznik „Morze” — wpłynął jeden numer ze styczniem (w czerwcu). Tylko „Szpilki” i „Przyjaźń” nadchodzą na ogół dość regularnie.

Związek nasz zaopatruje w prasę 25 świetlic załączkowych w Szczecinie oraz 15 statków. Jak wynika jednak z przytoczonych wyżej przykładów, zadania nasze są bardzo utrudnione jedynie z winy „Ruchu”. Czy w takiej sytuacji, przy tego rodzaju współpracy z „Ruchem” możemy doręczać regularnie i terminowo prasę na statki?

Wydaje się, że właśnie na odcinku usprawnienia dostawy prasy powinny nastąpić zasadnicze zmiany. Wówczas i my, pracownicy wydziałów kulturalno-oświatowych w związkach zawodowych będziemy mieli odpowiednie warunki do należytego wykonywania powierzonych obowiązków.

K. O.

WYJAŚNIENIA

Na notatkę zamieszczoną w numerze 10 naszego pisma pt. „Morski Instytut Rybacki nie wykonuje swoich zobowiązań” Morski Instytut Rybacki nadesłał nam obszernie wyjaśnienie stwierdzające m. in. że w styczniu br. zorganizował MIR kolejną roboczą naradę w Swinoujściu, wykorzystując obecność „Ewy II” w tym porcie. Na naradzie tej przedstawiciel spółdzielni „Mewa”. Związek ku Branżowego Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego oraz kontroler rybołówstwa morskiego stwierdzili, że łowiska położone w pobliżu Swinoujścia są dostatecznie rozpracowane i że ta część Zatoki Pomorskiej nie wymaga dalszych badań przez statek „Ewa II”.

Nie znaczy to jednak, że Instytut uważa badania Zatoki Pomorskiej za zakończone. Przeciwnie, zdaje on sobie sprawę z konieczności ich kontynuowania. Wymaga to jednak dłuższego czasu, zwłaszcza, że statek „Ewa II” ma też i wiele innych zadań do wykonania.

Obecnie Morski Instytut Rybacki prowadzi badania Zatoki Pomorskiej.

Rejsy badawcze „Ewy II” kontynuowane będą systematycznie. O wynikach tych jak i innych rejsów powiadamiane są każdorazowo PPIUR „Barka” drogą radiową oraz rybacy i przedsiębiorstwa rybackie w porcie biuletynami sprawozdawczymi MUR — Szczecin.

Sprawa dokładnego naniesienia na mapy pozycji wraków i innych zaczepów, jak

również sprawa oznaczenia ich pławami nie znalazły dotychczas należytego rozwiązania. Pracę tę wykonują Wydziały Hydrograficzne GUM i SUM oraz Morskich Urzędów Rybackich. Nie wchodzi one w zakres działania Morskiego Instytutu Rybackiego.

Do udoskonalenia badań łowisk Zatoki Pomorskiej i innych łowisk, znajdujących się w zasięgu bazy rybackiej Swinoujście, przyczyni się uruchomienie placówki MIR w Swinoujściu. Natrafia to jednak na trudności na skutek powolnego tempa remontu budynku przeznaczonego dla MIR w Swinoujściu. Roboty prowadzi Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego w Swinoujściu.

Wyjaśnienie MIR jest wyczerpujące i nie wymaga komentarzy.

Natomiast Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego powinno przyspieszyć tempo swej pracy i w najbliższym czasie oddać budynek do użytku MIR.

W odpowiedzi na notatkę z numeru 7 „Steru” pt. „Brak dyscypliny na kursach dla pracowników małych portów” Dyrekcja Zarządu Małych Portów w Słupsku wyjaśnia, że „analizując sytuację wprowadzono dodatkowe, bezinteresownie przeprowadzane przez wykładowców konsultacje i seminary. Pomogą one niewątpliwie zainteresowanym słuchaczom, którym tok pracy nie pozwala na czynny udział w szkoleniu, w opanowaniu przedmiotów i przystąpieniu do egzaminów”.



Dlaczego warsztaty ZPGG Wisłoujście pracują bez kart roboczych?

Dobra praca urządzeń portowych: dźwigów, mostów, taśmowców zależy od warsztatów pogotowia. Na każde zawołanie dźwigowego czy wieżowego warsztatowcy spieszą z pomocą. Usuwają usterki, przeprowadzają remonty kapitalne.

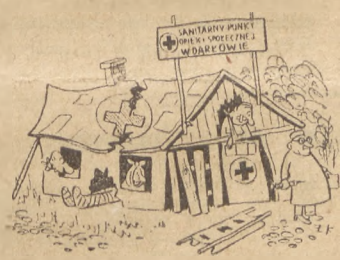
Od 1 maja robotnicy wzięli pod socjalistyczną opiekę maszyny warsztatowe. Tow. Józef Szmidt, tokarz, starannie pilnuje „własnej” tokarki.

„Często ją smaruję — mówi — pracuję ostrożnie, aby nie tracić nic na szybkości nie strząsać maszyny. Po prostu staram się zabezpieczyć ją przed awarią”.

Robotnicy warsztatu opiekując się swoimi maszynami pracują wydajnie, ale czy administracja im dopomaga?

„Przelatam od pięciu dni koła portowe — ciągnie Szmidt — ale nie mam karty roboczej. Kiedy ją dostanę, nie wiem. Przy drobnych robotach jest to samo — robota już dawno wykonana, a karta przychodzi dopiero po 2—3 dniach. Traci na tym robotnik i państwo, bo przecież nie pamiętam do kładnie ile czasu zużyłem na każdy drobny, wpisuję więc niedokładnie”.

Opóźnione otrzymywanie kart roboczych i zaniedbanie norm są ogólną bolączką warsztatowców. O tym samemu mówi również tow. Franciszek Bączkowski, ślusarz i racjonalizator. Przez dwa tygod-



W Darłowie należy stworzyć nowy punkt opieki socjalnej nad robotnikami

Dotychczas jeszcze w porcie darłowskim punkt socjalny mieści się w rozlatującej się szopie.

Wybudowanie nowego punktu, w którym znalazłyby się nie tylko szatnie i łazienki (należytych rozmiarów), ale również poczekalnia, pralnia bielizny, ewentualnie nawet świetlica itp. jest palącą koniecznością.

Kwestia stworzenia dobrego wyposażonego ośrodka to jedno z zasadniczych zagadnień, o którym powinno pomyśleć kierownictwo małych portów.

czes.

S/s „Bytom” zaprasza inspektora BHP

S/s „Bytom” jest trampem, który zbyt często do portu macierzy się nie zjawia. Życie marynarza — jak to wiadomo — ciężka praca w kotłowni i na pokładzie.

Życie załogi staje się jednak jeszcze cięższe, gdy przewody centralnego ogrzewania w pomieszczeniach załogowych przeciekają, ubranie zamaka w szalkach, a na głowę... kapie.

Ponieważ z braku materiałów załoga nie może wykonać naprawy we własnym zakresie, zwraca się do Inspektoratu BHP, by zainteresował się stanem pomieszczeń i wpłynął na przyspieszenie remontu. Niestety — minął już den rejs, minął drugi, a przedstawić BHP nie zjawia się na pokładzie mimo wielokrotnych zaproszeń. Statek otrzymał jedynie wywieszkę: „Przestrzegaj czystości”. „Mój ręce przed posiłkiem”.

Nie sądzimy, aby to było wystarczające.

Żałoga „Bytomia” obiecuje na powitanie pierwszego inspektora, który zainteresuje się statkiem, wystawić... bramę powitalną z zieleńmi.

B.

nie pracował wraz z uczniem bez karty roboczej przy remoncie kanału ślizgowego.

Tow. Konrad Reszkowski ze swoją grupą remontuje koła przy moście dźwigowym. Pracują również bez karty roboczej, a kalkulator pilnie obserwuje postępy pracy i na tej podstawie dopiero opracowuje kartę.

W tym ostatnim wypadku dla kalkulatora tow. Szafrana można znaleźć pewne wytłumaczenie — robota taka zdarza się raz na kilkanaście lat, robotnicy uważają jednak, że to nie jest w porządku. I mają rację, bowiem usprawnienie względnie przyspieszenie pracy powinno uwidocznić się natychmiast na kartce roboczej.

Zagadnienie usprawnienia kalkulacji poruszała niejednokrotnie także kierownik warsztatu tow. Koralewski, niestety bez skutku. Kalkulatorzy, a zwłaszcza tow. Staniewicz mimo otrzymanej pomocy nie zmienili stylu pracy.

Czas już, ażeby dyrekcja techniczna ZPGG bliżej się tym zainteresała i zwróciła uwagę winnym nieprzeprzeżaniami elementarnych zasad organizacji prac warsztatowych.

J-a

Gorąca „Diana”

Uczestnicząc w wycieczce zorganizowanej z okazji „Dni Morza” jechałem ze Szczecina do Międzyzdrojów luksusowym statkiem Żeglug Przybrzeżnej w Szczecinie — s.s. „Diana”. Przy okazji stwierdziłem, że w żegludze przybrzeżnej zagadnienia BHP i zapewnienia pełnych wygód pasażerom nie są należycie doceniane.

Już po kilkunastu minutach jazdy, temperatura w przepelnionych salonach restauracyjnym i dancinowym zaczęła się szybko podnosić dochodząc do „tropikalnej”. Zmuszało to pasażerów do zdejmowania wierzchnich okryć i ciągłego odcierania zalewającego twarz potu. Okazało się, że salon jest nie tylko ogrzewany przez promienie słoneczne lecz w głównej mierze „podsmażany” przez maszynownię, w której przecie-

Zła organizacja skupu ryby w „Barce” zniechęca rybaków do połowów

Na Wybrzeżu Zachodnim od początku br. rybacy indywidualni dostarczają złowioną rybę punktom sklepu, prowadzonym przez Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka”.

Skup ryby w mniejszych ośrodkach rybackich, takich jak: Grzybowo, Unieście, Jackowo i inne prowadzony jest bardzo nieudolnie. Od połowy maja br. „Barka” nie wypłaca rybakom tych ośrodków należności za rybę. Rybę słodkowodną rybacy oddają nie wiedząc nawet ile im się za nią należy, bo „Barka” nie postarała się dotychczas o cennik ryb tego gatunku.

Do małych osad „Barka” nie przysłała na czas samochodu na odbiór ryb, a ponieważ nie ma gdzie jej przechowywać — traci ona na wartości, a nawet się psuje. Rybacy z Jackowa np. ponieśli ostatnio duże straty, przywożąc większą ilość ryby, o czym nie mogli zawiadomić punktu skupu. „Barka” nie przysłała samochodu na czas i cały odłów zmarnował się. A przecież rybacy jackowscy proszą „Barke” o zainstalowanie telefonu już od kilku miesięcy.

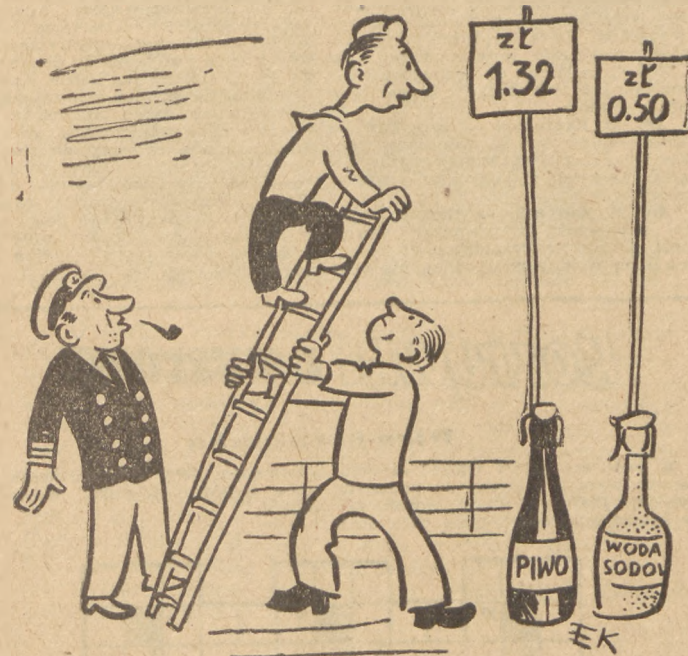
„Barka” powinna niezwłocznie usprawnić skup ryby. Obecna sytuacja zniechęca rybaków do połowów, powoduje marnowanie ryby a tym samym przynosi wielkie straty zarówno rybakom, jak i państwu.

Należy tu przypomnieć, że Centrala Rybna, która poprzednio zajmowała się skupem ryby od rybaków indywidualnych, działała sprawnie.

B.

Karkołomne skoki cen

Cena towarów kantynowych, Nie mamy jednak złudzeń, że dostarczanych pod burłę statku dla użytku załogi wynosi: piwo 1,20 zł a wodę za 45 gr. Shipw eksportowego 1,02 zł, wody sodowej 0,30 zł. Towar zostaje załadowany na statek przez personel może okólnika, który ceny „uszy



działu gospodarczego, a za każdą brakującą butelkę płaci załoga.

Dziwny jedynie wydaje się fakt, że w rachunku firmy „Baltona” nr 3275 zamiast cen podanych wyżej, policzono o 17,6 procent na każdej butelce piwa i o 15 procent na każdej butelce wody więcej. Tak wysoka marża zarobkowa stosowana może być w przedsiębiorstwach prywatnych i jedynie przy „brylantach”, ale nie przy piwie i wodzie sodowej dla marynarzy polskich statków, którzy koszty załadunku towaru na statek pokrywają siłą własnych mięśni, a za ryzyko potłuczonych butelek płacą.

K. WYRWA
s/s „Lech”



Więcej dbałości o świetlicę w Swinoujściu

Pracownicy „Dalmoru” w Swinoujściu chętnie korzystają ze swojej świetlicy. Dużą popularnością cieszą się rozgrywki szachowe, w których czołowe miejsca zajmują ob. Marian Goc i zet empowiec Jerzy Sito. Niemniej, szkie zainteresowanie wzbudza gra w ping-pong o czym świadczy liczba 30 zrzeszonych graczy.

Szkoda tylko, że związek zawody zbyt mało interesuje się zyciem świetlicowym w Swinoujściu. Zaopatrzenie świetlicy w komplet biblioteczki, sprzęt sportowy, piectecz ping-pongowe, zorganizowanie amatorskiego zespołu muzycznego — pracownicy „Dalmoru” powitali by z radością.

ŁOSOS
korespondent



W odpowiedzi na krytyczną notatkę „Brak dyscypliny na kursach dla pracowników małych portów”, zamieszczoną w nr 7 „Steru”, dyrekcja Zarządu Małych Portów nadesłała nam wyjaśnienie, w którym stwierdza m. in., że „rzeczywiście w ostatnim czasie frekwencja uczęszczających na o-mawiane kursy w PEWNEJ MIERZE ZMALAŁA...” Z dalszego jednak ciągu, długiego listu dowiadujemy się, że na stan ten wpłynęło wiele „obiektywnych przyczyn” jak np. „przeprowadzenie w łonie przedsiębiorstwa kompresji etatowych, obarczenie pracowników dodatkowymi funkcjami” itp.

Wydaje się nam, że właśnie opracowanie długiego, a skomplikowanego wyjaśnienia obarczonego właśnie taką „dodatkową funkcją” jednego z referentów. Czyż nie było by lepiej samokrytycznie przyznać się do popełnionych błędów i omijając kilkunastu „wy-

biełanie” (które nie trafia do przekonania) od razu przystąpić do sedna rzeczy t.j. poinformować redakcję, co uczyniono celem wzmożenia dyscypliny na kursach? Konkretnie — ograniczyć się do konkretnego ustępu wyjaśnienia, w którym realnie pisze się o tym jak zaradziło się złu.

W przyszłości, drodzy Towarzysze, byłoby wskazane bardziej samokrytycznie ustosunkować się do swych błędów i zamiast trwonienia drogi czasu na zawiłe tłumaczenie, w których jedynie pomiędzy wierszami przecieka prawda, śmiało przystąpić do stosowania środków zaradczych, unikając tzw. „niewyjaśnianych wyjaśnień” POZWOLCIE PRAWDZIE WYRAŻNIE PRZEJĄC Z KAŻDEGO ZDANIA — NIE TUMACZ JEJ SERIA BIUROKRATYCZNYCH ZWROTÓW I PRZERÓŻNYCH „OBIEKTYWNYCH TRUDNOŚCI”.

Odpowiedzi REDAKCJI

Ob. Karol Styczynski — Wrocław. — Po ukończeniu 11-letniej szkoły o-
gólnokształcącej może rozpocząć
studia dziennikarskie na Uniwersyte-
cie warszawskim lub krakowskim.
Nie widzimy jednak obecnie żadnych
przeszkód, które by Wam uniemożli-
wiały pisywanie korespondencji do
„Steru”, bądź też do jednego z pism
codziennych, wychodzących na Wa-
szym terenie.

Ob. M. Skorupski — Odra Port. —
Korespondencje w sprawie bazy rybac-
kiej przekazaliśmy Ministerstwu Ze-
glug. O wyniku zostanie powiado-
mieni.

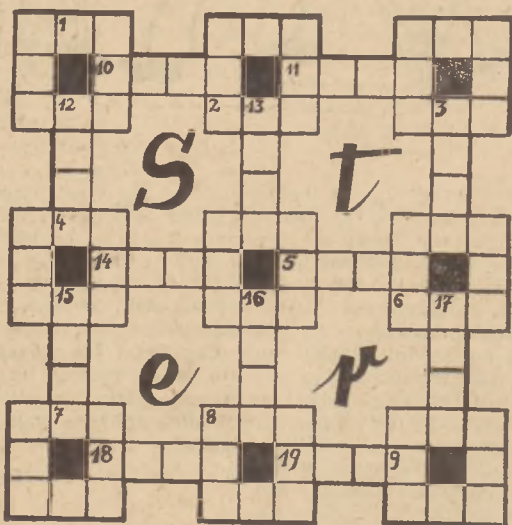
Ob. M. Radyńska — Olsztyn. — Je-
żeli pracownik przepracował pewną
liczbę godzin nadliczbowych z połe-
nia swej władzy nadzornej, ma pra-

wo do wynagrodzenia za te godziny.
Ob. Barbara Kwiatkowska —
Gdańsk. — Chcąc nabyć węgiel na zi-
mę, należy zgłosić się do swego ko-
mitetu blokowego, gdzie otrzymacie
zaświadczenie potwierdzające ilość pie-
ców w mieszkaniu. Po otrzymaniu za-
świadczenia udacie się do dzielnicowe-
go biura opałowego, gdzie wpłaciecie
należność za połowę zamówionego o-
pału. Po wpłaceniu otrzymacie odpis
zlecenia na wydanie węgla, gdyż ory-
ginał zostanie wysłany do składnicy
węglowej, która w okresie dwóch ty-
godni od chwili zamówienia dostawi
Wam własnymi środkami lokomocji
węgiel do domu. Połowę opału otrzy-
macie natychmiast, drugą część nato-
miast w czasie od 1 grudnia do 1
marca 1952 roku.

Rozrywki UMYŚLOWE

Wiro-krzyżówka

W kwadraty należy wpisać ośmio-
literowe wyrazy o znaczeniu podanym
poniżej. Pierwszą literę umieszczać
w kratce oznaczonej cyfrą od 1 do 9



Znaczenie wyrazów wirowych:

1 - rzemieślnik budujący statki drewniane, 2 - robotnik morski, 3 - przedłużenie skośnego masztu na przód statku, 4 - teleskopowa rura do obserwacji nad powierzchnią morza, 5 - 8 godzinna praca na statku, 6 - winda kotwiczna o osi pionowej, 7 - przewód parowy, wody itp., 8 - znak nawigacyjny na lądzie, 9 - maszt przedni.

Poziomo: 5 - mgła na morzu, 10 - nabrzeże, 11 - łódź na statku (wspak), 14 - wejście do portu, 18 - tył statku, 19 - bałwan morski (wspak).
Pionowo: 3 - oznakowania na morzu, 12 - ruchome schody na statku, 13 - zagłowy statek dwumasztowy (wspak), 15 - pismo pracowników żeglarskich, 16 - łódź płaskodenna, 17 - dźwig (wspak).

Konikówka

Rozpoczynając od lewego górnego pola i posuwając się ruchem konika szachowego obejmij wszystkie pola i odczytaj rozwiązanie.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 10.

Wirówka.

Znaczenia wyrazów: 1 - Malta 2 - Osada, 3 - Rabka, 4 - Zorza, 5 - Eliza, (Edyta), 6 - trawa, 7 - opona, 8 - pauza, 9 - Omega, 10 - Tatra, 11 - Emtsa, 12 - grota, 13 - anoda, 14 - pompa, 15 - Oliwa 16 - Litwa 17 - sto pa, 18 - kolla, 19 - Izara.

Rozwiązanie: MORZE TO POTĘGA POLSKI.

Legowisko.

Znaczenie wyrazów: 1 - zenna, 2 - ekran, 3 - Wiech, 4 - mowa, 5 - orzeł, 6 - rywal, 7 - zorza, 8 - akwen.

Rozwiązanie: ZEW MORZA

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 10, narody książkowe otrzymują: 1) Królikowska Teresa - Szczecin, ul. Krótka 3 m. 2; 2) Knapik Adam - Gdynia, ul. Leśna 62; 3) Król Mieczysław - Gdańsk-Wschód, ul. Kościuszki 45; 4) Doroszyńska Zofia - Gdańsk-Oliwa, ul. Westerplatte 10; 5) Norki Stefan - Kraków, ul. Bosacka 20.

Książki wysyłamy pocztą.

Nowe czasopismo „Technika i Gospodarka Morska”

Od lipca br. czasopismo naukowo-techniczne „Technika Morska i Wybrzeża” rozszerza zakres swej tematyki przez włączenie do niej zagadnień ekonomicznych i morskich portów, żeglugi, stoczni i rybołówstwa morskiego. Zmianie ulegnie w związku z tym również nazwa pisma, która odtąd brzmieć będzie „Technika i Gospodarka Morska”.

Nowe pismo będzie organem działającym na Wybrzeżu naukowych instytucji morskich: NOT, Instytutu Bałtyckiego, MIT i MIR.

„Technika i Gospodarka Morska” stanowi nowy typ czasopisma techniczno-ekonomicznego, które będzie realizować program budowy socjalistycznej gospodarki morskiej w myśl wytycznych Planu 6-letniego i w oparciu o wzory i doświadczenia socjalistycznego mocarstwa morskiego ZSRR.

Nowe pismo nasświetlać będzie zagadnienia gospodarcze i techniczne w ścisłym ich powiązaniu techniko-ekonomicznym.

Pierwszy numer „Techniki i Gospodarki Morskiej” zawiera m. in. artykuł Cz. Wojewódki „Wysokość socjalistycznej gospodarki morskiej nad gospodarką kapitalistyczną”, mgr T. Krzyżanowskiego „Określenie zdolności przepustowości nabrzeży” Olgierda Jablonskiego „Przeobrażenia w strukturze morskich stoczni okrętowych”, dr J. Dobrowolskiego „Zagadnienia korozji morskiej” i inż. Z. Jagodzińskiego „Obrót antenowy radiogoniometru”.

Poza tym pismo zawiera następujące stałe działy: Materiały i dyskusje, Słownictwo, Omówienia i recenzje, Racjonalizacja i wynalazczość.

Jako wkładki do omawianego numeru włączone będą 2 przeglądy bibliograficzne: MIR i MIT oraz stały Biuletyn MIT.

Pismo „Technika i Gospodarka Morska” ukazywać się będzie nakładem „Wydawnictw Morskich”.

Przed zlotem w Berlinie

Sportowcy polscy przygotowują się bardzo starannie do Akademickich Mistrzostw Świata, które rozegrane zostaną w ramach III Zlotu Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie. Od paru dni w Warszawie, w Akademii Wychowania Fizycznego na Bielanach zgromadzonych jest blisko 300 zawodników i zawodniczek, którzy pod opieką najlepszych trenerów silią się na formę do tej olbrzymiej imprezy. Trzeba bowiem stwierdzić, że ambicją naszego sportu jest wykazanie wysokiego poziomu i zdobycie się na równą walkę z czołowymi sportowcami świata. Jak najwyższy poziom sportowy i polityczny świadczą bowiem będzie o wielkim wkładzie sportowców polskich w obronę pokoju. Pamiętajmy również, że w dniach rosnącej ofensywy pokojowej, głos milionów młodzieży i sportowców, domagających się podpisania paktu pomiędzy pięciu wielkimi mocarstwami będzie wielką przestrogą dla podżegaczy wojennych. I tu tkwi również ogromne znaczenie III Zlotu Młodych Bojowników o Pokój i Akademickich Mistrzostw Świata w Berlinie.

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

SPORTY WODNE w PRCiP

przykładem pracy dla innych sekcji

„Natura ciągnie wilka do lasu” — mówi przysłowie. Ma ono doskonale zastosowanie w odniesieniu do zagadnień kultury fizycznej w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku, gdzie pracownicy z tytułu swoich zajęć mają „naturalne skłonności” ku sportom wodnym.

Ta zdrowa i przyjemna dyscyplina sportowa stanowi właśnie główny ośrodek zainteresowania członków koła sportowego PRCiP. Na ogólną liczbę 200 członków, blisko 70 z zamiłowaniem uprawia żeglarsko i kajakersko. Sekcja, korzystając z doświadczeń kapitana żeglugi jachtowej Waldemara Ruminskiego poszczycić się może wieloma pozytywnymi osiągnięciami. Już trzeci sezon szkoli ona praktycznie i teoretycznie robotników i pracowników umysłowych w pływaniu, kajakerskim oraz w żeglarskim śródlądowym i morskim.

PRZESZKOLENIE ŻEGLARZE

Sekcja morska ma przeszło 22 starszych żeglarzy, dysponując 3 jachtami, z których jeden znajduje się jeszcze w odbudowie na stoczni.

Jachty zostały wyciągnięte z wody przez członków koła sportowego. Obok remontu stocznioowego dano tu duży wkład osobisty, podejmowany w ramach zobowiązań dla uczczenia świąt narodowych. W ten sposób zaoszczędzono wiele tysięcy złotych.

W ubiegłym sezonie żeglarze brali udział w paru rejsach, szkoląc dalsze kadry, a po okresie zimowym, który wykorzystano na kursy teoretyczne i przegląd sprzętu, przystąpili obecnie z nowym zasobem energii i doświadczeń do sezonu letniego. Przewiduje się udział w regatach oraz żeglarskich obozach śródlądowych. Sekcja żeglarska stanowi jakby wyższy stopień zaawansowania wśród sekcji wodnych.

BRĄK KAJAKÓW

Pierwszym jej stopniem jest masowa nauka pływania, a następnie kajakersko uprawiane z zamiłowaniem przez kilkunastu członków koła sportowego PRCiP. Dysponują oni jednak tylko 10 kajakami i 1 jolką przez co wielu amatorów sportów wod-

nych nie ma możliwości uprawiania tej dyscypliny. Bywa często, że gdy 20 osób wyjedzie na 10 kajakach, to na brzegu pozostaje kilkunastu amatorów jazdy. Trzeba dodać, że z kajaków korzysta również kółko krajoznawcze, zarządzające wycieczki turystyczne jak i wędkarze, których w PRCiP jest bardzo wielu.

Należałoby więc zaapelować do zrzeszenia Budowlanych o porozumienie z dyrektorem przedsiębiorstwa zaopatrzyć koło sportowe w większą ilość kajaków, co niewątpliwie spopularyzuje ten piękny i zdrowy sport. Trzeba dodać, że koło projektuje budowę przystani i hangaru na sprzęt żeglarsko-kajakerski przy Kana- le Martwej Wisły.

SŁABO W INNYCH SEKCJACH

W odróżnieniu od sportów wodnych, inne sekcje pracują gorzej. Nie ma ciągłości pracy, nie ma tak wyrobionego aktywności sportowej ani też przywiązania do sekcji i sprzętu, jakie spotyka się u „wodniaków”. Koło posiada sekcję piłki nożnej, siatkówki, lekkoatletyczną, tenisa stołowego i szachową.

Drużyna piłkarska składa się z 20 zawodników. Brali oni udział w mistrzostwach powiatowych Gdańska rozgrywając 14 meczów z których wygrali 4. Przeszkodą w rozwoju tej sekcji jest brak boiska przy zakładzie pracy. Koło sportowe zaprojektowało wprawdzie budowę boiska, ma zapewniony fundusz, ale potrzebne nie jest dostarczenie na 2 tygodnie buldożera do wyrównania i zniwelowania terenu. Dużą pomocą okazał tu może Rada Okręgowa Budowlanych.

BRĄK PROPAGANDY SPO

Na niedostateczną pracę nie których sekcji wpływa brak oddanych działaczy sportowych. Mimo pomocy podstawowej organizacji partyjnej, dyrekcji i

radę zakładową, kierownictwa poszczególnych sekcji nie umiały stworzyć atrakcyjnych form w poszczególnych gale-
riach dla zainteresowania kul-
turą fizyczną dalszych rzesz
pracowników przedsiębiorstwa.
Również na odcinku umasowie-
nia WF i sportu, którego pod-
stawą jest zdobywanie norm
do odznaki SPO — dotychczas
sowe osiągnięcia sekcji są mi-
nimalne.

Dlatego też z uznaniem należy przyjąć uchwałę zarządu koła, który postanowił całą uwagę i za-
interesowanie sportem poświęcić
próbom na odznakę SPO. Człon-
kowie koła jedźdź będą na sta-
dion Budowlanych do Wrzeszcza,
gdzie przeprowadzą próby w trój-
boju lekkoatletycznym, strzelaniu
i innych dyscyplinach.

„Paromiesięczne zaległości, jakie mamy na odcinku SPO — mówi nam przewodniczący koła Stefan Lasota (były piłkarz ligowej Cracovii) — musimy obecnie nadrobić. Dlatego też przeprowadzamy teraz specjalną agitację na zdoby-
wanie odznaki SPO, starając się wciągnąć do jej propagandy nie tylko członków koła sportowego, ale i ogół pracow-
ników. Muszę dodać, że pracownicy zatrudnieni na jedno-
nostkach pływających wykazu-
ją dużo większe zainteresowa-
nie WF i sportem aniżeli
pracujący w biurach. Dlatego

też tym ludziom przekazujemy najwięcej ubiorów sporto-
wych i sprzętu”.

O WYCHOWANIE SPORTOWCÓW

Samokrytycznie trzeba stwier-
dzić — ciągnie dalej przewodni-
czący koła — że niedostateczna
była praca na odcinku wychowa-
nia sportowców. Brak gazetki
ściennych, brak krótkich pogada-
nek na temat struktury organiza-
cyjnej sportu w Polsce Ludowej
oraz zadań sportowców we fron-
cie narodowym i w ruchu obroń-
ców pokoju — hamowały rozwój
naszego koła.

Sytuacja ta ulegnie jeszcze
w tym miesiącu poprawie. Na
ukończeniu jest budowa dużej
świetlicy, w której stworzymy
specjalny kącik sportowy, gdzie
nasi członkowie wydawać będą
gazetkę ścienną i gdzie
praktyczne wychowanie fizycz-
ne powiązane zostanie ze wzro-
stem uświadomienia wśród na-
szych sportowców”.

Tyle przewodniczący koła. Jak
dowiedzieliśmy się z dalszej roz-
mowy, zarząd koła pragnie do
końca sezonu znacznie powięk-
szyć liczbę członków, uaktywnić
pracę sekcji, zbudować boisko
sportowe, stworzyć stałą gazetkę
ścienną i zdobyć co najmniej 50
odznak SPO. Plany są bardzo
ładne. Skrzętnie notować będzie-
my ich realizację.

ALEKSANDER SKOTNICKI

MARYNARZE i TRYMERZY SZCZECINA

w żywych szachach

Jedną z najbardziej aktywnych grup szachistów zachodniego Wybrzeża jest zespół pracujący pod kierownictwem kol. M. Pfefferera w Polskiej Żegludzie Morskiej w Szczecinie. W okresie Dni Morza, członkowie tego zespołu zorganizowali „żywe szachy”, które zgromadziły tysiące miłośników na Wałach Chrobrego.

występowali marynarze, a z drugiej trymerzy z łopatami w rękach. Szachy szczecińskie miały również swój akcent polityczny, bowiem w poszczególnych ruchach figur przeskakały „podżegacze wojenni”. Zespołeni we wspólnym wysiłku trymerzy i marynarze zwyciężyli „podżegaczy”.

Szczecińscy szachiści z Polskiej Ze-



Partia rozegrana pomiędzy dwoma czołowymi szachistami prof. Głotem i kol. Pfefferem, została zakończona wynikiem remisowym.

Ciekawym szczegółem szczecińskich „żywych szachów” były figury biorejące w nich udział: z jednej strony

(p-ki).

W kalejdoskopie sportowym

Wyrazem wzmacniającej się więzi przyjaźni sportowców radzieckich i polskich jest zaproszenie naszych lekkoatletów do Moskwy. Przez dwa tygodnie nasi lekkoatleci korzystając będą z bogactwa doświadczeń przodujących w świecie sportowców radzieckich. Na-
byte wiadomości przy-
czynią się niewątpliwie do osiągnięcia jak naj-
lepszego rezultatu na Akademickich Mistrzostwach Świata w Berlinie.

W poprzednich numerach pisaliśmy o wzrastającej aktywności polskich pływaków, którzy dzięki dobremu warunkom stworzonym im przez państwo, uzyskują coraz lepsze wyniki. Nie ma prawie miesiąca, ażeby krowki sportowe nie zanotowały nowych rekordów, o których śmiało można powiedzieć, że stoją już na europejskim poziomie. Ostatnie dni przyniosły dwa nowe wyniki. Zastępowy mistrz sportu Gremiowski poprawił swój własny rekord na 400 m stylem dowolnym z 4:56,4 do 4:54,4. Dziśkowa u-
zyskując na 100 m stylem dowolnym 1:15,3, wyrównała z tabeli rekordów o-
statni przedwojenny rekord pływaki-
kobiet na tym dystansie.

Do zakończenia mistrzostw klasy państwowej w piłce nożnej pozostało jeszcze 8 terminów. Na podstawie dotychczasowych rozgrywek (14 roz-
tów) trudno wytypować mistrza. Łatwiej jest określić, która z drużyn o-
puści szeregi extra-klasy. Murowanym kandydatem do spadku jest szczecińska Gwardia. Walka o utrzymanie się w I Lidze toczy się między Gwardią z Chorzowa, drużynami Włókniarza z Krakowa i Łodzi oraz Ogniwem z Bytomia. Najprawdopodobniej ta ostatnia podzieli los ze-
społu szczecińskiego. Obecna przerwa wykorzystują drużyny na uzupełnienie luk i wyleczenie kontuzji. W walce o tytuł mistrza teoretycznie nadal bierze udział 5 a nawet 6 drużyn. Kto zwycięży w tym finiszu? Oto zagadka, która trapi tysiące amatorów piłkarstwa w całym kraju. Poniżej po-
dajemy aktualną tabelę ligową:

1. CWKS	14	20	8	26	17
2. Ognio	14	19	9	26	17
3. Gwardia	14	18	10	20	10
4. Budowlani	14	18	10	25	13
5. Górnik	14	17	11	25	18
6. Kol. W-wa	14	16	12	25	19
7. Kolejarz	14	15	13	18	23
8. Unia	14	12	16	26	23
9. Włókniarz	14	11	17	16	19
10. Włókniarz	14	10	18	22	29
11. Ognio	14	9	19	13	19
12. Gwardia	14	3	25	9	45

Apel huty „Kościszka” o podjęcie zobowiązań dla uczczenia Świąta Od-

Wioślarstwo daje siłę i wypoczynek

Na torze regatowym Leniwki „Kolejarza” z Gdańska w czasie 8.22.8 przed AZS — Gdańsk 8.28.5 i „Kolejarzem” — Tczew 9.42.

Regaty uważa się za ogół za udane, choć sama organizacja imprezy nie zdała egzaminu przez zbyt długie przerwy pomiędzy biegami, słabe przygotowanie taboru, dowolne i błędne dyrektywy w wysyłaniu załóg na start a przede wszystkim wycofanie wie-
lu zgłoszonych załóg.

W kategorii czwórek półwyscigowych juniorów odniosła zwycięstwo młoda lecz technicznie dobrze przygotowana załoga „Kolejarza” gdańskiego w czasie 3.27.4.

W dwójkach podwójnych, półwyscigowych, zwyciężyła załoga „Kolejarza” gdańskiego przed „Kolejarzem” tczewskim z minimalną różnicą czasu 4.06.4 wobec 4.08.

W konkurencji czwórek półwyscigowych juniorek zwyciężył walcowerem gdański „Kolejarz”. Bieg szósty — czwórki półwyscigowe z ograniczeniem — wygrała pewnie obsada „Kolejarza” gdańskiego w czasie 8.43.8 przed AZS.

Bieg ósmy — czwórki półwyscigowe kl. III — przyniósł po-
piękną walkę na torze zwycięst-
wo dobrej technicznie obsadzie

A przecież warto zwrócić uwagę na tę piękną dyscyplinę sportu, która w wysiłku zespołowym daje możliwość wyzicia się nie tylko w walce sportowej na torze regatowym, ale również możliwość wypoczynku na wodzie przy uprawianiu wioślarstwa turystycznego.

PIL.

Satyra polityczna



Polityka Wielkiej Brytanii pływa bez przerwy w jarwaterze Wall Street