

St. Sierpiński

Realizacja półrocznego planu w Polskiej Marynarce Handlowej

Polska Marynarka Handlowa wykonała plan pierwszego półrocznego roku Planu 6-letniego z nadwyżką w tonach w 110 proc., w t/milach w 100,8 proc., we wpływach w 127 proc. Realizacja planu odbywała się w niewatpliwie trudnych warunkach. Każdy miesiąc przynosił nowe fakty zmuszające do pokonywania poważnych trudności, gdzie przykładem walki, jaką imperializm anglo-amerykański toczy na arenie międzynarodowej, jest bezprawna rekwizycja dokonana przez Admiralicję Brytyjską zaplano-nych dwóch tankowców „Tatry” i „Beskidy”. Mimo wszystkich trudności Polska Marynarka Handlowa plan wykonała.

Praca polityczna i wyrobienie społeczne załóg zagwarantowały wykonanie planu

Wykonanie planu półrocznego zawdzięcza Polska Marynarka Handlowa pracownikom floty, którzy w trudnych warunkach łamali wszelkie przeszkody i opory. Poważny wkład do realizacji planu półrocznego wnieśli również brygady warsztatów okrętowych, które nie szczędziły wysiłku pracując dniami i nocami nad utrzymaniem statków w stanie stałej zdolności eksploatacyjnej.

Przed wszystkim jednak wykonanie i przekroczenie planu zawdzięcza flota dużemu wkładowi pracy politycznej, dokonanej przez partię i przez aparat kulturalno-oświatowy mobilizujący załogi. Na tych statkach, gdzie kapitan, oficer KO i organizacja partyjna potrafiły harmonijnie współpracować, tam były najlepsze rezultaty wykonawstwa planu. Rejs statku „Kiliński”, czyn statku „Mikiewicz”, czy wrota statku „Tobruk”, który w najcięższych warunkach, walcząc po drodze z trudnościami, zabrał z Kórzanów 8.000 ton towaru i przybył do kraju bez najmniejszej awarii.

Dowód wysokiego wyrobienia społecznego dala również załoga statku „Gen. Bem”. Tow. Stachy- na na odprawie aktywu partyjnego postawił wniosek skrócenia postoju statku w Avonmouth przez przesztatuowanie 360 ton rudy i 100 ton orzeszków. W ciągu 12 godzin cała załoga przesztatowała towar, przyspieszając wyjście statku o jedną dobę.

Spośród statków wyróżniają-

Wzrost wydajności pracy i usług PMH - walka z przestojami statków w remontach i w portach

Równoległe ze wzrostem promiennie długo remonty ponosi dukcji usług we flocie wzrosła wydajność pracy — w stosunku do ub. półrocza 1950 roku o 37 proc. stocznia było jedną z najpoważ- a zaplanowaną wydajność w pierw- szym półroczu przekroczone — o 3 procent.

Oceniając wykonanie planu za pierwsze półrocze niesposób po- cji 1.280 statko/dni, stracono na wstrzymać się od uwag na temat skutek przetrzymania statków na statku „Jedno Robotnicza”, któ- ry na skutek miesięcznego posto- ju na stoczni angielskiej, a w II kwartale br. na skutek 2-miesięcz- cy ton towarów. Skarb Państwa nego postoju na Stoczni Północ- nej w Gdańsku, wykonał plan za- ledwie w 32 proc. Stąd wniosek, że trzeba w dalszym ciągu wy- trwale domagać się od stoczni skracania czasu remontu naszych statków. Poważny wpływ na usprawnienie napraw na stocz- niach może wywrzeć bezpośredni kontakt załogi statku z robotni- kami stocznioвыми i bezpośrednio z majstrami stocznioвыми. Słowem, bardziej socjalistyczny stosunek do pracy powinien nie- wątpliwie przynieść poprawę i dodatnie rezultaty na odcinku skrócenia postojów remontowych statków.

Winę za ciągnące się niewspół-

Niedociągnięcia w pracy administracji

Zagadnienie, rezerw, jakie się przez PŁO lub PZM portom o cza- wylania w związku z przestojami statków w naszych portach roz- wiązyjemy coraz lepiej, dzięki za- cieśniającej się współpracy floty z Zarządami Portów Gdańsk — Gdynia i Szczecin. Notujemy jed- nak jeszcze tu i ówdzie niedosta- teczność informacji udzielanych

remontów i fumigacji. Nie zaw- szę udziela również informacji o za- imporcie ładunków, wymagającym

Oceniając pracę naszych por- specjalnych warunków odprawy. tów na odcinku przeładunków, na Jednak przedstawione niedociąg- leży podkreślić, że średnie normy nie przyciemniają obrazu przeładunków brutto w I półro- coraz lepszych wyników, osiąga- czu wzrastały. Z przeprowadzonej nych dzięki sprawniejszej współ- analizy wynika, że nasze porty co pracy administracji armatorów z do sprawności przeładunków i administracją portów. Błędem za szybkości, ustępują tylko najwięk- równo PMH jak i portów jest np. szym, najstarszym i najbardziej fakt, że mimo dwukrotnych już wyspecjalizowanym portom drob- prób nie potrafiliśmy zorganizow- nicowym, biją natomiast Ham- wać wspólnej silnej komórki dys- burg i wszystkie inne porty euro- peczerskiej, która by na wzór ra- pejskie. Również dobrze przedsta- dzieckiej koordynowała pracę por- wia się sytuacja w Gdyni — Gdań- sku i Szczecinie pod względem

Zagadnienie usprawnienia służ- szybkości przeładunków towarów by dyspeczerskiej winno być bez- masowych.

Stała walka o obniżkę kosztów własnych

Równoległe z realizacją planu Linie Oceaniczne uzyskały 9,7 przewozów, wzrasta w PMH rów- proc. oszczędności planowych, a nieź walka o stałe i konsekwentne Polska Żegluga Morska 21, 7 proc. obniżanie kosztów własnych. Po- Mimo, że produkcja usług Pol- dobnie jak plan rejsu jest w rę- skiej Żeglugi Morskiej nie prze- kach załóg instrumentem mobili- kyczyła 100 procent tak, jak to zacji do wykonania planu roczne- jest w Polskich Linjach Oceanicz- go, tak na odcinku kosztów włas- nych, to jednak trzeba podkreślić tych takm instrumentem jest ar- kusz rozrachunkowy, który znaj- kusz rozrachunkowy, który znaj- duje coraz szersze zastosowanie we flocie i stanie się wkrótce pod- stawą do jeszcze większych osią- gnięć w walce o ścisnienie kosz- tośunku do wydatków zaplano- wanych.

Odkryte rezerwy pozwolą na lepsze wykonanie planu rocznego

Oceniając wykonanie planu za I półrocze w Polskiej Marynarce Handlowej jako całości, trzeba stwierdzić, że plan można było wykonać lepiej. Mimo przedstawi- nych tutaj trudności, analiza wy- konawstwa ujawniła dalsze, powa- ne rezerwy we flocie, które umie- jętnie wykorzystane pozwolą na lepszą realizację planu II półro- cza, na przewieźienie większej ilości ton i uzyskanie daleko więk- szych wpływów od zaplanowa- nych.

Znaczne rezerwy również tkwią na odcinku skracania remontów. Mechanicy — ob. ob. Chowaniec i Kochański dzięki pracy nacecho- wanej troską i opieką o maszynę, pokazali możliwości zwiększenia szybkości statku przy oszczęd- nym, poniżej normy, zużyciu bun- kru, przy jednoczesnym utrzyma- niu maszyn w wzorowym sta- nie.

Drugą taką poważną rezerwę stanowią postoje statków w por- tach. Poprzez organizację ściślej- szej współpracy floty z portem i brygadami przeładunkowymi bę- dziemy mogli uzyskać znaczne przyspieszenie za- i wyładunku, a

Rozwinąć szerzej współzawodnictwo pracy

Nie potrafiliśmy należycie roz- winąć i spopularyzować we flocie nowych form współzawodnictwa pracy. Socjalistyczna opieka nad mechanizmami, urządzeniami i sprzętem oraz inne wyższe for- my, jak ruch korabielnikowców, metoda inż. Kowalowa nie są nie- stety stosowane ogólnie w całej flocie. Wiele statków wykazuje w tym kierunku poważne zanied- bania.

Realizacja planu II półrocza



Kuter „Arka 5” wykonał jako pierwsza jednostka przedsiębiorstwa pań- stwowych roczny plan połowów

Zwrócić Polsce prawowitą własność Nota Rządu Polskiego do Wielkiej Brytanii

W związku z bezprawną „rekwizycją” przez Rząd Brytyjski dwóch statków polskich, Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesłało w dniu 31 lipca br. do Ambasady Brytyjskiej w War- szawie notę, protestującą przeciwko bezprawnemu postępowaniu władz brytyjskich i domagającą się niezwłocznego odwołania bezpodstawnych zarządzeń, uniemożliwiających przejęcie tych stat- ków przez Polskę.

W dniu 14 lipca 1951 r. — stwierdza nota — brytyjskie Mi- nisterstwo Spraw Zagranicznych zakomunikowało Ambasadorowi R. P. w Londynie, że dwa statki stanowiące własność polskiego przedsiębiorstwa, z których jeden — „Tatry” — miał właśnie wyruszyć w pierwszą podróż, zaś drugi „Beskidy” był na ukończe- niu — zostały „poddane rekwizycji” przez Rząd Brytyjski z po- wolaniem się na rzekome uprawnienia ustawowe związane z „o- broną państwa”. Jednocześnie przedstawiciele brytyjskiej Admira- lity wkradli na statek „Tatry” i usunęli polskiego kapitana i polską załogę.

Zamówienie tych statków w brytyjskiej stoczni w roku 1948 odbyło się zgodnie z warunkami podpisanego w dniu 9 czerwca 1947 r. „Planu Rozwoju Angielsko-Polskich Stosunków Handlo- wych”.

W Polsko-Brytyjskiej Umowie Handlowej i Finansowej z dnia 14 stycznia 1940 r. w artykule 6 stwierdzono, że „Rząd Brytyjski nie zabroni eksportu do Polski urządzeń inwestycyjnych, wytwor- zonych w wykonaniu zamówień, umieszczonych przez Rząd Pol- ski lub na jego zlecenie, które to zamówienia udzielone zostały firmom Zjednoczonego Królestwa do daty podpisania niniejszej Umowy”.

Należy zatem stwierdzić, — brzmi nota — że Rząd Brytyjski, zawierając Umowę, i biorąc na siebie powyższe zobowiązania zda- wał sobie sprawę, że wyrzeka się i rezygnuje bez zastrzeżeń z zastosowania do doboru inwestycyjnych, zamówionych w Wielkiej Brytanii przed datą zawarcia Umowy, a zatem i do statków, o których mowa, jakiegokolwiek środków do udaremnienia ich eksportu, którymi mógł by dysponować w chwili jej podpisania lub uzyskać w przyszłości.

Rząd Brytyjski tym samym z góry wykluczył możliwość za- stosowania do tych statków, także i ustawy o wyjątkowych upra- wnieniach obronnych z roku 1939.

Po rozprawieniu się ze stanowiskiem premiera Atlee zajęтым w tej sprawie przed Parlamentem angielskim i po wykazaniu, że artykuł 20 Umowy zobowiązał stronę brytyjską do lojalnego realizowania Umowy i omawiania z przedstawicielami Rządu Pol- skiego wszelkich trudności zaistniałych w czasie jej realizacji — nota rządu stwierdza dalej, że Rząd Brytyjski, dopuszczając się wiarołomstwa przez łamanie jasných i wyraźnych zobowiązań i w sposób perfidny zabierając statki daje dowód tego, że ulega naciskowi z zewnątrz.

Opinia publiczna nie ma co do tego wątpliwości. Tzw. rekwizycja dla celów obrony została zastosowana je- dynie w odniesieniu do dwóch statków, należących do polskiego przedsiębiorstwa, przy czym, jako motyw podano, że właśnie te dwa statki „są niezbędne dla obrony zjednoczonego Królestwa”. W tym samym okresie, w stocznia brytyjskich budowano dzie- siątki statków takiego samego typu dla wielu innych państw bez żadnych przeszkód i „rekwizycji”.

Jasne jest więc, że poza gwałceniem traktatowych zobo- wiązań, Rząd Brytyjski celowo dopuścił się dyskryminacji w sto- sunku do Polski.

W sytuacji powstałej z winy Rządu Brytyjskiego — cytuje nota — Rząd Polski będzie zmuszony poczynić kroki do jakich uprawnia go Polsko-Brytyjska Umowa Handlowa i jakie uzna za niezbędne dla zabezpieczenia swych interesów, wynikających z tej umowy.

Rząd Polski ponownie kategorycznie protestuje przeciwko bezprawnej rekwizycji przez Rząd Brytyjski statków, będących polską własnością, żąda jak najbardziej stanowczo niezwłocznego odwołania wszelkich zarządzeń, które uniemożliwiają podniesie- nie polskiej bandery na statkach „Tatry” i „Beskidy” i swobod- nego dysponowania nimi przez polskiego właściciela oraz domaga się pokrycia wszelkich szkód i strat poniesionych przez polskiego kontrahenta w związku z bezprawnym zatrzymaniem wymienio- nych statków.

PRZED SĄDEM NARODU

Członkowie organizacji dywersyjno-spiegowskiej w Wojsku Polskim przed Najwyższym Sądem Wojskowym w Warszawie

Proces członków organizacji dywersyjno-spiegowskiej wywołal głęboką odrębną narodu polskiego do garstki łotrów i zdrajców, która usiłowała podkopać od wewnątrz Wojsko Polskie i wykonać plany przeciwko masom ludowym, przeciwko Polsce Ludowej.

Przed sądem w Warszawie przystąpiła się galeria typów szpiegów i dywersantów, którzy będąc na żołdzie anglo-amerykańskich wywiadów działali do spółki z podżegaczami wojennymi w przygotowaniu nowej, trzeciej wojny światowej.

Na ławie oskarżonych zasiadła garstka wyrodków narodu polskiego, która zdołała się przedrzeć, nasłana przez wywiady angielskie i amerykańskie, do szeregu Odrodzonego Wojska Polskiego, by przez osłabienie zbrojnego ramienia ludu polskiego przyczynić się do realizacji antypolskich planów agresorów imperialistycznych.

Plany te — to zlikwidowanie niepodległości Polski, stworzenie z naszego kraju kolonii anglo-amerykańskich imperialistów, przywrócenie w kraju rządów kapitalistyczno-obszarników. Plany te szły w kierunku rozbicia naszej przyjaźni i sojuszu ze Związkiem Radzieckim, który przyniósł narodowi polskiemu wolność, wygarnając z Polski hitlerowskiego okupanta. Plany te szły wreszcie w kierunku wręgnięcia narodu polskiego w rydwan anglo-amerykańskich przygotowań wojennych.

Plany tych najemników anglo-amerykańskich monopolistów i handlarzy śmiercią zostały pokrzyżowane i udaremnione przez jednolitą postawę narodu polskiego, skupionego wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i rządu Polski Ludowej.

Jurgieltnicy imperializmu

Oskarżeni Tatar i Kirchmayer Mossor i Utnik, Roman i Herman, Wacek i Nowicki — usiłowali podczas przewodu sądowego przedstawić się jako grupa o pewnym programie politycznym. W rzeczywistości działalność ich była robotą szpiegowsko-dywersyjną w służbie mocarstw imperialistycznych, w służbie anglo-amerykańskich mocodawców i dolarodawców, szukających narodowi polskiemu nowe nieszczęścia i upust krwi milionów obywateli Polski w nowej rzezi wojennej.

„Oskarżeni — powiedział prokurator w swoim przemówieniu — z całym cynizmem i pełną swobodą wykonywali swą rolę jurgieltników imperializmu”.

Jeszcze w mrokach okupacji hitlerowskiej, gdy losy Polski wazyły się na froncie wschodnim, oskarżeni Tatar i Kirchmayer i ich wspólnicy wiązali się z imperialistami, by szkodzić Związkowi Radzieckiemu i Armii Radzieckiej, która była jedyną siłą, zdolną przywrócić nam niepodległość i wolność.

Jeszcze nie zgasił piec Oświęcimia, jeszcze zmagają się w ciężkiej i krwawej walce żołnierze radziecki i polski z hitlerowskim wrogiem, a już w lipcu 1944 r. Miłkołajczyk i Tatar jadą do Stanów Zjednoczonych po dolary na walkę z powstającą z nroków okupacji hitlerowskiej Polską Ludową.

Już wtedy wywiad amerykański i brytyjski montuje z reakcyjnych i sprzedających kreator sanacji — w tymże klubie wygłaszał odczyty Mossor, chwalał hitlerizm i faszyzm Mussoliniego. Będąc w jenieckim obozie, Mossor stawia na hitlerizm, by po wyzwoleniu znaleźć się w grupie zdrajców, szpiegów i dywersantów.

Utnik — to współpracownik hitlerowskiego szpiega Doboszyńskiego, ONR-owiec od 1942 r., agent Intelligence Service od 1943 r., defraudant i złodziej.

„Oskarżeni — powiedział prokurator w swoim przemówieniu — to ludzie dnia wczorajszego, mary przeszłości, które chciałyby najbardziej zbrodniczymi sposobami cofnąć Polskę wstecz, przywrócić panowanie kapitalistów i obszarników, oddać Polskę na łup anglosaskich imperialistów i neohitlerowskiej agresji”.

Wszyscy oskarżeni — to wychowankowie sanacyjnych pukowników Polski przedwrześniowej, pułkowników, którzy zachowywali się w Himmlerem, wznosili toasty na cześć Goeringa i szczytowali się wspólnie z Hitlerem do marszu na Związek Radziecki.

„Jest rzeczą charakterystyczną — pisał amerykańska gazeta „New York Times” w artykule o procesie — że

wszyscy oskarżeni są oficerami dawnej armii polskiej... wszyscy są ludźmi zachodniego pokroju”.

Sojusz hitlerowskich pogrobowców

Oskarżeni — duchowi bracia Bór-Komorowski, Sosnkowski i Miłkołajczyk, odpowiedzialni za tragedię powstania warszawskiego — stawiali na trzecią wojnę, na sojusz z odradzającym przez imperialistów amerykańskich — hitlerowskim Wehrmachtem.

Kopański, oberszpieg, będący na służbie wywiadu angielskiego, jeden z bezpośrednich mocodawców oskarżonych powiedział jeszcze w roku 1949:

„Kiedy skończyła się ewentualność rozwiązania sprawy przez rozgrywkę sił wewnętrznych w kraju, pozostaje jeszcze sprawa nie skończona. Jest to, na co od początku liczyłem najpewniej, to jest stawianie na wojnę”.

Tatar w odpowiedzi na pytanie prokuratora, czy służył pokojowo czy wojnie, odpowiedział: „Jeśli chodzi o stosunek do Polski, to raczej wojnie”.

Utnik, składając zeznania powiedział: „Wiedzieliśmy doskonale i mówiliśmy o tym na Komitecie (tzw. Komitecie Trzech, który kierował spiskiem w kraju) że pójdzie z zachodem, to znaczy pójdzie z tymi, którzy wciągają Niemcy zachodnie do wojny”.

Te cyniczne zeznania oskarżonych świadczą nie tylko o tym, że świadomie szli na sojusz z pogrobowcami hitlerizmu, ale i o głębokim upodleniu i zaprzęgnięciu.

Wiemy bowiem o tym, że polityka imperialistów anglosaskich, odbudowujących neohitlerowskiego Wehrmacht, poparta jest rozpamiętaniem szowinizmu i nienawiści do Polski Ludowej, poparta jest propagandą przeciwko naszym Ziemiom Zachodnim, które obieguje Niemcom za ich udział w nowej wojnie, skierowanej przeciwko krajom socjalizmu i demokracji ludowej.

Szef spiskowców, pracownik brytyjskiego „War Office” Kopański dawał wskazówki oskarżonym o ich robocie, która ma za zadanie przeszkadzać w odbudowie i zagospodarowaniu naszych Ziemi Zachodnich, gdyż taka była wola anglo-amerykańskich mocodawców.

Przeciwko Polsce, przeciwko na-

szym Ziemiom Zachodnim w sojuszu z rewizjonistami i wybielanymi przez władze anglosaskie hitlerowcami — oto droga szpiegów i dywersantów, oto co charakteryzuje oblicze moralne, jeśli o jakiegokolwiek moralności oskarżonych można mówić, w procesie warszawskim.

„W tym zagadnieniu — mówi prokurator — w zagadnieniu stosunku do Ziemi Odzyskanych występuje szczególnie dobitnie antynarodowy charakter roboty oskarżonych”.

Koncepcja była jasna. Spółka z militarystem niemieckim w kierunku oderwania od Polski Ziemi Zachodnich, a na wewnątrz dążenie do ustanowienia kapitalistyczno - obszarniczo - faszystowskiej dyktatury.

Autorzy zbrodniczego planu „Burza”

W swej walce przeciwko Polsce Ludowej, w swej walce mającej na celu niedopuszczenie do ustanowienia władzy ludowej w wyzwolonej Polsce przez Armię Radziecką, oskarżeni nie cofali się przed żadnymi zbrodniami. Największą z nich był zbrodniczy plan „Burza”, mający na celu zatrzymanie za wszelką cenę ofensywy radzieckiej na wschodzie i spowodowanie powstania warszawskiego. W opracowaniu tych planów wespół z Borem-Komorowskim, z Sosnkowskim i Miłkołajczykiem brali udział Tatar i Kirchmayer.

Bór-Komorowski tak mówi o celach planu „Burza”: „... musimy być przygotowani na stawienie zbrojnego oporu wojsku radzieckiemu, wkraczającemu do Polski”. Tym zbrojnym oporem miało być wywołanie zbrodniczej demonstracji, spowodowanie powstania warszawskiego, za które zapłacił lud Warszawy, który — jak powiedział prokurator w swoim przemówieniu — przez długie dwa miesiące niosł na swych barkach główny ciężar skazanej na klęskę walki, lud Warszawy, który w ruinach swego miasta pozostawił setki tysięcy trupów swych najbliższych — ojców i dzieci, matek, siostr i braci”.

Krew tysięcy ludzi, ruiny Warszawy oskarżają Kirchmayera i Tatar, Utnika i Nowickiego, Hermana i innych współwinników i mocodawców oskarżonych.

Gdy ta łajdaki gra tatarów i miłkołajczyków, kirchmayerów i sosnkowskich nie powiodła się, reakcja polska szuka innych dróg w celu urzeczywistnienia swoich antyludowych i antypolskich celów.

Wymiana ordęzi między prezydentem USA Trumanem a przewodniczącym Prezydium Rady Najwyższej ZSRR Szernikiem odbiła się szerokim echem na całym świecie. Wydarzenie to, o wielkiej wadze politycznej, jeszcze raz ujawniło szczerze pokojową politykę Związku Radzieckiego i zakłamanie oficjalnych wynurzeń polityków amerykańskich, stojących u steru rządu USA.

Ordęzie Trumanowi do Szernika jest niewątpliwie wynikiem presji, wywieranej przez społeczeństwo amerykańskie, które pragnie pokoju i przyjaznych stosunków z ZSRR oraz żąda zerwania z polityką zbrojnej i agresji.

W zawołanym słowami pokojowej ordęzi, Truman starał się oszukać opinię swojego kraju, usiłując przerzucić na ZSRR odpowiedzialność za istniejące napięcie międzynarodowe.

Odpowiedzi Szernika i rezolucja Prezydium Rady Najwyższej ZSRR zerwały całkowicie woalę fałszywych słów trumanowskiego ordęzia o istnieniu sztucznych barier, oddzielających naród amerykański od narodów radzieckich, za które rzekomo odpowiedzialny jest rząd ZSRR.

Niemniej jednak, Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, biorąc pod uwagę, że „Kongres USA oświadcza, że szuka dróg poprawy stosunków ze Związkiem Radzieckim, może on nie wątpić, że tego rodzaju dążenia Kongresu są zbliżone z pokojowymi dążeniami narodu radzieckiego i z pokojową polityką Związku Radzieckiego”.

„Ale o pokojowych dążeniach świadczą nie słowa, lecz czyny. Dlatego też rząd radziecki wysunął konkretne propozycje (niejednokrotnie już wysuwane) powszechnej redukcji zbrojeń, zakazu broni atomowej i zawarcia paktu pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami, jako jedynej drogi do utrwalenia pokoju”.

Pakt pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami — oświadcza Szernik w swoim ordęziu —

„Jestem wstrząśnięty tym co się stało w ostatnich dniach... Oświadczenie jednego radzieckiego przedstawiciela bardzo poważnie dotknęło nasz program obrony (czytaj: zbrojeń — przyp. red.). Jest niezrozumiałe dla mnie, że naród amerykański mógł w ten sposób zareagować na jedno oświadczenie radzieckie. Jest bardzo smutne, że naród w taki sposób zareagował”.

Aby rozwiązać „smutek” imperialistycznych kół, amerykańscy agresorzy wykorzystują najbliższe preteksty i wysuwają wciąż nowe prowokacyjne żądania, by nie dopuścić do pomyślnego zakończenia rokowań w Korei.

„Kole oficjalne w Waszyngtonie — pisze „Wall Street Journal” — bezpośrednio po zaznajomieniu się z treścią ordęzia Szernika i rezolucji Prezydium Rady Najwyższej postanowili odrzucić nie zwolnienie wniosku radzieckiego”.

Dlaczego? „Ostatnie wypowiedzi radzieckie — kontynuuje ten sam dziennik — stanowią z całą pewnością fragment nowej ofensywy pokojowej”.

Również reakcyjne dzienniki angielskie i francuskie ograniczyły się do powtórzenia oszczerczych argumentów Departamentu Stanu i prasy amerykańskiej.

Reakcja rządzących kół państw imperialistycznych na ordęzie Szernika i rezolucję Prezydium Rady Najwyższej ZSRR świadczy wyraźnie o tym, że nie chcą i boją się one pokoju, boją się utraty kolosalnych zysków, jakie czerpią z polityki zbrojnej i agresji.

ROKOWANIA W KAE-SONG

Gdy propozycja Malika w sprawie uregulowania konfliktu koreańskiego została entuzjastycznie przyjęta w społeczeństwie amerykańskim, minister wojny Marshall oświadczył wówczas przed komisją zagraniczną Kongresu:

„Jestem wstrząśnięty tym co się stało w ostatnich dniach... Oświadczenie jednego radzieckiego przedstawiciela bardzo poważnie dotknęło nasz program obrony (czytaj: zbrojeń — przyp. red.). Jest niezrozumiałe dla mnie, że naród amerykański mógł w ten sposób zareagować na jedno oświadczenie radzieckie. Jest bardzo smutne, że naród w taki sposób zareagował”.

Stawiają wtedy na przyjazd Miłkołajczyka do Polski, na miłkołajczykowski PSL, popierane milionami dolarów przez anglosaskich mocodawców.

Gdy i te rachuby zawiodły, gdy Miłkołajczyk został zdemaskowany, jako jawny agent anglosaskiego imperializmu, oskarżeni szukają innych dróg zrealizowania otrzymanych zleceń z Londynu. Wywiady anglosaskie i ich agenci w kraju przestają liczyć na Miłkołajczyka i zwracają uwagę na grupy prawicowe w ruchu robotniczym.

Liczyli na wypadki jugosłowiańskie w Polsce

Oskarżony Tatar w swoich zeznaniach powiedział:

„Jeżeli chodzi o sytuację w stosunku do Polski, to Anglosasi w tym czasie już są zdecydowani przejąć poparcie Miłkołajczyka, natomiast popierać będą nadal ruchy prawicowe w partiach robotniczych jeżeli chodzi o Polskę. Uważają, że jest to siła znaczna i ma szansę sukcesu... Dojście do władzy grupy czy grup prawicowych w partiach robotniczych odpowiadało by właściwie Anglosasom, jako dające możliwość wpływów”.

Tej nowej orientacji ekspozytury wywiadu anglosaskiego w Polsce, która usiłowała uzyskać wpływ i stanowiska w aparacie państwowym i Wojsku Polskim szła na rękę grupa prawicowo-nacjonalistyczna Gomułki. Głównym łącznikiem tej grupy z ekspozyturą wywiadu anglosaskiego był Sypchalski. Przy jego pomocy, przez jego politykę personalną protegowania i awansowania wrogich elementów w Wojsku Polskim, imperialistów i ich agencji usiłowali oddać władzę polskiej odmianie tito-faszyzmu.

W tym celu oskarżeni stawili swoją robotę na dokonanie przewrotu, rozłożonego na kilka etapów. Oskarżony Utnik tak charakteryzuje te cele: „Miłkołajczyk reprezentował chęć stworzenia republiki burżuazyjnej, natomiast, zaś grupa którą wskazywał Kuropieska (tj. grupa prawicowo-nacjonalistyczna w PPR i prawica PPS), reprezentowała chęć stworzenia tej republiki burżuazyjnej jeśli nie w pierwszej fazie, to w drugiej czy trzeciej. To jest przesunięcie w czasie i przestrzeni, ale cele są te same”.

Podle zamiarów oskarżonych to stały jednak pokrzyżowane przez czujność partii, przez rozgromienie grupy prawicowo-nacjonalistycznej

żądania usiłują stordować rokowania w Kaesong.

MANIFESTACJA MŁODOŚCI I POKOJU

Imperialiści usiłują w ogóle stordować wszelkie wysiłki, zmierzające do utrwalenia pokoju. Znalazło to swój wyraz ostatnio w złamaniu przez rząd USA postanowień traktatu zawartego w 1931 r. z Polską.

Przeciwko tej polityce łamania umów międzynarodowych, stwarzania agresywnych faktów dokonanych, budowy militarnych baz i rozpętaniu wysiłku zbrojeń, które uniemożliwiają stabilizację stosunków w Europie i na całym świecie — demonstrują miliony młodzieży w Berlinie.

Światowy Zlot Młodych Bojowników o Pokój w Berlinie — jest potężną manifestacją gotowości młodzieży do walki o utrzymanie i utrwalenie pokoju.

Wbrew szyskanom i terrorowi policji państw zachodnich, łamiąc policyjne kordony na granicy NRD młodzież krajów kapitalistycznych i kolonii przedostaje się do Berlina, aby wspólnie z młodzieżą krajów socjalizmu i demokracji ludowej wołać: — „Precz z wojną”!

Ta potężna manifestacja jest jednym z następstw młodzieży całego świata bez różnicy koloru skóry i światopoglądów wywołała strach imperialistów. Nie mogą oni ukryć swojej konsternacji i lęku w usiłowaniach zmniejszenia znaczenia Festiwalu Berlińskiego.

Komendant brytyjskiego sektora Berlina, generał Bourne musiał przyznać, że „zlot przyszedł serca i entuzjazm młodzieży”, a reakcja na gazetę zachodnio-niemiecką „Frankfurter Allgemeine Zeitung” smutnie zapytuje: „Po co było na granicach strzelających zaczynać z młodzieżą walkę, która z góry skazana była na przegrany?”.

Na przebieg skazane są wszystkie plany imperialistów, gdy młodzież zjednoczona jedną wolą nie chce być migiem amunicji podżegaczy wojennych i woła: POKOJU!

W tym celu oskarżeni stawili swoją robotę na dokonanie przewrotu, rozłożonego na kilka etapów. Oskarżony Utnik tak charakteryzuje te cele: „Miłkołajczyk reprezentował chęć stworzenia republiki burżuazyjnej, natomiast, zaś grupę którą wskazywał Kuropieska (tj. grupa prawicowo-nacjonalistyczna w PPR i prawica PPS), reprezentowała chęć stworzenia tej republiki burżuazyjnej jeśli nie w pierwszej fazie, to w drugiej czy trzeciej. To jest przesunięcie w czasie i przestrzeni, ale cele są te same”.

Podle zamiarów oskarżonych to stały jednak pokrzyżowane przez czujność partii, przez rozgromienie grupy prawicowo-nacjonalistycznej

Kronika MORSKA

Dla uczczenia Złoty Berlin-
skiego statku PMH pod
jęły szereg zobowiązań.

Zetempowcy m/s „General
Walte” postanowili przepro-
wadzić generalny remont Die-
sel-generatora, poświęcając na
to 60 roboczo-godzin. Taką sa-
mą ilość godzin przepracują
zetempowcy z załogi hotelowej
przy konserwacji pokładu.

Młodzieżowcy przenacują do
dodatku na: s/s „Rafal” — 52
roboczo-godzin, s/s „Bug” —
90 roboczo-godzin, s/s „Wista”
— 128, m/s „Waryński” — 155
roboczo-godzin.

Zetempowcy statku szkolno-
go PMH s/s „Beniowski” prze-
pracowali 240 roboczo - godzin
przy remoncie trawlera s/i „Ka-
stor”.

Uczniowie Państwowej Szko-
ły Jędrzejów — celem ucze-
nienia Złoty Berlin-
skiego statku PMH pod
jęli i wykonali: przedterminowo
zobowiązanie, dostarczając
z rozłórką domu w Łebie 25.000
cegieł i 5 m³ kamienia na re-
mont tamtejszej świetlicy ZMP.
Dato to ogółem 3.168 roboczo-
godzin wartości 6.336 zł.

Załoga s/s „Bytom” pierwsza
wezwała wszystkie statki
FMH do skrócenia terminu wy-
konania planu rocznego o 20
dni. W ostatnim swoim rejsie
statek zabrał 136 ton ładunku
ponad plan i zaoszczędził 12 go-
dzin.

Za przykładem radzieckiego
statku „Omsk”, załoga s/s „By-
tom” postanowiła wydawać
własny biuletyn informacyjny,
omawiający wydarzenia na are-
nie międzynarodowej, sprawy
eksploatacyjne statku, współ-
zawodnictwo i racjonalizatorst-
wo, życie organizacji młodzie-
żowej, TPPR itd. Specjalna
strona poświęcona jest własnej
twórczości literackiej.

W Gdyni odbyła się w tych
dniach wielka narada, na któ-
rej omawiano sposoby zastosowa-
nia metody inż. Kowalowa
przy przeładunkach i innych
pracach usługowych w naszych
portach. W naradzie wzięli u-
dział przedstawiciele pracy, brzo-
wicy i wszystkich rejonów
ZPGG i przedstawiciele admini-
stracji oraz naukowcy WSHM
i Morskiego Instytutu Technicz-
nego.

Jak wynika z dyskusji, istnie-
ją w naszych portach poważne
możliwości zastosowania me-
tody Kowalowa.

Zabierający głos rektor
WSHM dr Kasprzowicz zobowi-
zał się w imieniu własnym i
swoich kolegów do jak najści-
ślejzego współdziałania z ro-
botnikami, szczególnie w za-
kreślenie analizy procesów przeład-
kowych, opracowania chronome-
trazji itd.

Uczestnicy narady powzięli
uchwałę o naliczaniu czasu roz-
poczęcia prac organizacyjnych
nad zastosowaniem metody inż.
Kowalowa w portach.

Załoga m/s „Koziorzec” przy-
stępując do nowego etapu współ-
zawodnictwa pracy zobowiąza-
ła się do wzorowego wypełnia-
nia socjalistycznej opieki nad
urządzeniami statku, oszczę-
dzania oleju gazowego i moto-
rowego, farb i innych materia-
łów oraz do dołożenia wszelkich
staraj do jak najlepszego wy-
korzystania czasu pracy celem
wykonywania zadań hydrograficz-
nych.

Oprócz tego na statku prze-
prowadzone będzie systematycz-
ne doszkalanie ideologiczne
i fachowe.

W Polskiej Żegludzie Mors-
kiej w Szczecinie ogłoszono za-
kończenie drugiego etapu współ-
zawodnictwa pracy. Pierwsze
miejsze w PZM zdobyła załoga
s/s „Soldat”, otrzymując propo-
zycję przewodni Polskiej Żeglu-
gi Morskiej. 8 członkiem zało-
gi przyznano nagrody pienięż-
ne.

Drugie i trzecie miejsce zaję-
ły załogi statków „Narew” i
„Wieluń”.

Zarząd Okręgowy Ligi Mors-
kiej w Szczecinie zorganizował
w Dziwnowie nad Bałty-
kiem obóz szkoleniowy dla 200
aktywistów sportu żeglarskie-
go z całego kraju. Kursanci o-
trzymują przeszkolenie w zakre-
sie zagadnień morskich i sportu
wodnego.

Walka o obniżenie kosztów własnych w spółdzielniach rybackich musi być konsekwentnie prowadzona

W każdej spółdzielni rybackiej, na każdym kutrze, w każdym miejscu pracy, świadomy rybak znajduje jeszcze wiele sposobów potaniania kosztów złownej ry-
by. Większość rybaków zrozumia-
ła to już i przykładem swoim za-
chęca inne załogi do wykonania
zadań Planu 6-letniego nie tylko
w zakresie zwiększenia produk-
cji, lecz również i obniżenia koszt-
ów

JAK WALCZY O OBNIŻKĘ KOSZTÓW WŁASNYCH SPÓŁDZIELNIA „JEDNOŚĆ RYBAK-KA”

Baganie kosztów połowów za I półrocze br. i roku ubiegłego w że wśród rybaków rozwija się „Jedności Rybackiej” wykazało, zdrowa walka o potanianie poło-
wów. Ilość kutrów, które osiągnęły koszty własne niższe, niż cena płacona spółdzielni, wzrasta. I tak w I półroczu br. 60 proc. kutrów łowiło dorsza po kosztach niż-
szych od 1,20 zł za 1 kg., podczas gdy rok temu tylko 54 procent kutrów pracowało rentownie.

W „Jedności Rybackiej” poza załogami produkującymi w odłow-
masy, niedostrzegane są załogi produkujące niskimi kosztami, jak np. załogi kutrów „Gda 38”, „Gda 22” czy „Gdy 71”.

Załoga 13-metrowego kutra „Gda 38” w składzie: Ludwik Konkol — szper, Kazimierz So-
kołowski — motorzysta, Artur Detlaiff — st. rybak i Józef Bolda i rybak, to wypróbowany, zdyscyplinowany, dbający o sprzęt i tabor zespół rybaków.

Dlaczego właśnie załoga tego małego kutra przez 4 miesiące wykazała najniższy koszt połowu? Dlaczego załoga ta potrafi osiągnąć koszt własny dorsza 83, 84 czy 87 groszy za 1 kg? I dlaczego jeszcze 40 procent ogólnej ilości kutrów „Jedności Rybackiej” łowiło w tymże czasie dorsza w koszcie przekraczającym 1,20 zł?

Jeden z punktów odpowiedzi brzmi: Załoga „Gda 38” dba o swój kuter i doprowadzila syste-
matycznością swej pracy do tego, że miała w I półroczu 125 dni po-
łowowych (przy średniej dla spół-
dzielni 85 dni wyjazdów w mo-
rze).

Przed wojną żegluga przybrzeż-
na poza skromnym ruchem na
zatoce, nie była u nas wcale zna-
na. Ogromne przemiany politycz-
ne i gospodarcze, szczególnie od-
zyskanie przeszło 500 km wybrze-
ża oraz kilkunastu portów i przy-
stani, stworzyły realne podstawy
rozwoju tej ważnej dziedziny go-
spodarki morskiej, która obok
funkcji ściśle komunikacyjnych,
odgrywa pewną rolę gospodarczą.

Zasadnicze jej działania polega-
ją na: łączności komunikacyjnej
wzdłuż polskiego wybrzeża i to
zarówno pasażerskiej jak i towa-
rowej, obsłudze turystów, wczaso-
wiczów i mieszkańców miast i o-
siedli nadbrzeżnych oraz umożli-
wieniu szerokim masom praktycz-
nego zetknięcia się z morzem i
przejawami jego życia gospodar-
czego, sportowego i wczasowego.

Obecnie istnieją dwa przedsię-
wzięcia podległe Centralnemu
Zarządowi Polskiej Marynarki
Handlowej: Żegluga Przybrzeżna
w Gdańsku, która obsługuje wy-
brzeże od Bramiewa do Dąbowa i
Żegluga Przybrzeżna w Szczeci-
nie, która obejmuje swoim zasię-
giem komunikację wodną ze
Szczecina do Dąbowa. Żegluga
szczecińska utrzymuje także stałą
komunikację ze Szczecina do
Świnoujścia i Sopotu, a ponad-
to w sezonie letnim łączy Mie-
dzyzdroje ze Szczecinem i ze Świ-
noujściem.

Żegluga gdańska utrzymuje ca-
łoroczną komunikację z Gdynią na
Hel, a ponadto w okresie letnim
z Gdańska i Sopotu na Hel, z
Gdyni do Jastarni i Ustki oraz z
Ustki do Darłowa.

W ten sposób Zatoką Gdańską
oraz wschodnią część Wybrzeża są
już objęte siecią regularnych lini
ni.

Oprócz komunikacji o charak-
terze przybrzeżnym oba przedsię-
wzięcia utrzymują komunikację
wewnętrzno-portową, tj. tramwa-
je wodne i promy w porcie gdań-
skim, gdyńskim i szczecińskim,
a ponadto przewozy promowe w
Świnoujściu.

W drugiej połowie Planu 6-let-
niego przewidziane jest połącze-
nie nową linią żegludową Szche-
cina z Kołobrzegiem, Darłowem,
Ustką i Gdańskiem. Przyniesie to
znaczące ożywienie ruchu pasażer-
skiego w małych portach.

W ścisłym porozumieniu z Cen-
tralną Radą Związków Zawodo-
wych zostaną również rozbudo-
wane morskie wczasowicowni-

Dalej należy wymienić pełne
wykorzystanie dnia pracy na wy-
dajnych łowiskach, troskliwą o-
piekę nad silnikami i tym samym
zmniejszenie zużycia paliwa oraz
oszczędne zużycie sieci i sprzętu
połowowego. Osiągnięcia szpera
Ludwika Konkola winny być
przedmiotem najbliższej narady
rybaków „Jedności Rybackiej”, a
kierownik eksploatacji tow. Do-
mański musi udostępnić innym
załogom wnikliwą analizę pracy
kutra „Gda 38”.

W każdej spółdzielni rybackiej
znaleźć można załogi, które pra-
cują dużo taniej, a więc i lepiej,
niż większość rybaków w danej
placówce. Ilość tych załóg stale
wzrasta. Ale bardzo źle, że admi-
nistracja spółdzielni nie dostrzega
przykładów sumiennej i obywa-
tejskiej pracy swoich rybaków,
że nie stara się poznać ich sposo-
bu i stylu pracy i upowszechniać
go wśród załóg.

SPÓŁDZIELNIA „RYBAK MORSKI” NIE DOCENIA ZAGADNIENIA

Spółdzielnia „Rybak Morski”
w Łebie prawie nie jeszcze nie
zrobiła w walce o rentowność
swoich jednostek. Koszty własne
tej spółdzielni są wysokie; w
I półroczu koszt połowu przekra-
czał cenę uzyskaną za każdy kg
ryby. Kierownictwo tej spółdziel-
ni nie dostrzega również, że ma u
siebie załogę, która miesiąc w mie-
siąc łączy rentownie, taniej od
wszystkich innych. Czy analiza-
wano na naradach roboczych wy-
niki załogi kutra „Leb 27”? Na-
pewno nie i to oczywista jest szko-
da dla wyników całej spółdziel-
ni. Dlaczego załoga Józefa Detlaiffa
na 13-ce o starym motorze 45-
50 KM może systematycznie ło-
wić tanio i rentownie i dlaczego
inne załogi nie starają sobie przy-
swoić ich metody pracy?

W praktyce spółdzielni ryb-
ackich dotychczas zwraca się więk-
szą uwagę na podniesienie wy-
dajności pracy, szczególnie poło-
wów. Zdobywanie coraz większej
masy połowowej jest zasadniczym
zagadnieniem gospodarczym, jed-
nak w dziedzinie walki o obniżkę
kosztów własnych spółdzielni po-
łowowe dotychczas nie wykazały

większej inicjatywy. A jest tu du-
żo pole do pracy na wszystkich
szczeblach działalności spółdzielni
— w połowach, w zaopatrzeniu
materiałowym, w warsztatach
pomocniczych, w przetwórnictwie
w administracji.

ZŁA GOSPODARKA MATERIAŁOWA I PRACA ADMINISTRACJI

W spółdzielniach, podobnie jak
w innych przedsiębiorstwach po-
łowowych, koszty utrzymują się
nie tylko na tym samym pozio-
mie, ale narastają wszędzie: w
biurze, w magazynie i nawet na
kutrze.

Można by wiele taniej gospo-
darować, gdyby kierownictwo
spółdzielni odczużyło się robienia
zbyt wielkich zapasów magazyno-
wych. Przez unieruchomienie na
dłuższy czas pieniądza (pożyczo-
nego za oprocentowaniem z ban-
ku) w sprzecz — pozbawiamy się
środków obrotowych i ponosimy
dodatkowe obciążenia odsetkami.
Szczególnie mało zrozumienia wal-
ki o koszty własne okazują te
spółdzielnie, które gromadzą „na
zapas” sprzęt pomocniczy i urzą-
dzają ze swoich magazynków
prawdziwe składy towarowe.

Żle dbają o taniść pracy ci u-
rzednicy spółdzielni, którzy opie-
szale, z opóźnieniem wystawiają
rachunki za dostarczoną przez ry-
baków rybę i nie pilnują rozli-
czeń z odbiorcami, — źle, nie po
obywatelsku podchodzą do po-
trzeb przedsiębiorstwa, pracow-
cy rachuby, którzy dopuszczają do
załogowości w księgowości, —
a zbędnych kosztów własnych
przysparzają ci, którzy bezdusznie
zamawiają towary nowe, nie ba-
dając dokładnie, na jak długo
jeszcze starczą dotychczasowe za-
pasy.

ZADANIA KIEROWNICTWA SPÓŁDZIELNI

Dobry kierownik spółdzielni
zawsze znajduje czas na przepro-
wadzenie analizy kosztów wlas-
nych a pamiętając, że spółdziel-
nia opiera się na pracy członków
— dzieli się z nimi na naradach
roboczych swoimi spostrzeżeniami
odnośnie dobrej i złej (drogiej)

pracy działów i jednostek poło-
wowych.

Stalą i nieubłąganą walką o
obniżkę kosztów własnych wyma-
gać dużej wnikliwości i sytema-
tyczności prac, umiejętności po-
sługiwania się materiałami rach-
by, arkuszami kalkulacyjnymi i
innymi danymi statystycznymi. Wal-
ka o obniżkę wymaga też termi-
nowej sprawozdawczości i bieżą-
cego prowadzenia księgowości
spółdzielni. Na tym polu spół-
dzielczość rybacka wykazuje iesz-
cze dużo braków.

Trzeba tu podkreślić że nie we
wszystkich spółdzielniach ryb-
ackich kierownictwo należycie docę-
nia walkę o obniżenie kosztów
własnych i o rentowny wynik
całorocznej pracy spółdzielni. Z
reguły mało mówi się na nara-
dach roboczych o tym, która za-
łoga taniej łączy rybę, który moto-
rysta oszczędniej zużywa paliwo
itp. sprawach.

Zarządy spółdzielni rybackich i
załogi na kutrach łodziach winny
znać, jak kształtuje się u nich
koszt własny 1 kg ryby i którzy
rybacy, które załogi dają rybę ta-
nią, a więc pracując rentownie.
Tylko praca dobrych załóg po-
zwoli przedsiębiorstwu na nale-
żytą gospodarkę finansową, a
więc przyczyni się do pomnoże-
nia naszego wspólnego dorobku.

WYZWOLIĆ REZERWY

W oparciu o doświadczenia
większych spółdzielni połowo-
wych, zarówno kierownictwo jak
i załogi muszą zmobilizować
wszystkie swoje siły, aby przez
zwiększenie masy połowu z jed-
nej strony i przez systematyczną
walkę o obniżenie wszystkich
składników kosztów uzyskać naj-
bardziej ekonomiczne wskaźniki
rentowności.

Najważniejszym zadaniem to
systematyczne podnoszenie pozio-
mu uświadomienia załóg. Walka o
obniżenie kosztów własnych nie
może się odbywać bez aktywnego
udziału ogniw partyjnych i zwią-
zkowych. Dotychczas organizacje
partyjne spółdzielni rybackich nie
zajęły się zbadaniem źródeł po-
stawiania kosztów i nie oparcho-
wały — zależnie od warunków lo-
kalnych — wniosków dotyczących
poprawy rentowności połowów

Egzekutywy podstawowych or-
ganizacji partyjnych i spółdzielni
rybackich powinny co najmniej
w miesiącu analizować obok
wykonania planów połowów, rów-

niez kształtowanie się kosztów
połowów. Przeniesienie opinii e-
gzekutywy do grup partyjnych i
załóg mobilizuje je do zwiksze-
nia wysiłku w kierunku obniżenia
kosztów połowów. Grupy partyj-
ne i związkowe winny przepro-
wadzać produkcyjne narady de-
kadowe

Aktyw związkowy winien zwie-
żyć swoją działalność wychow-
awczą wśród rybaków bezpar-
tyjnych i mobilizować załogi nie
tylko do zainteresowania ich źró-
dłem powstawania nadmiernych
kosztów, ale również do systema-
tycznej walki o obniżenie wydat-
ków związanych z połowami.

Nie wolno również zapominać
o celowości wymiany doświad-
czeń pomiędzy spółdzielniami i o
upowszechnianiu lepszych metod
pracy sieci i narzędzi

W większym niż dotychczas
stopniu należy dążyć do obniżenia
zużycia paliwa i smarów przez u-
stalenie i przestrzeganie norm
zużycia paliwa i przez rozpo-
wszechnianie metod obsługi silni-
ka stosowanych przez najlepszych
motorzystów.

Nie wystarczy produkować ta-
niej sieci — jak to czyni spół-
dzielnia „Jedność Rybacka” —
ale przez racjonalne obchodzenie
się ze sprzętem, właściwą konser-
wację i wykonanie mniejszych
napraw bezpośrednio przez ryba-
ków, należy zmniejszyć tę pozycję
wydatków.

Pogłębiajmy i rozpowszechniaj-
my wśród rybaków —spółdzielców
współzawodnictwo socjalistycznej
opieki nad mechanizmami przy
jednoczesnym dalszym szkoleniu
załóg — szczególnie motorzystów;
zwiększajmy stale ilość dni poby-
tu w morzu przy równoczesnym
obniżaniu kosztów remontu. Waż-
nym także czynnikiem obniżenia
kosztów jest należyte organizo-
wanie warsztatów obsługi, opar-
cie ich pracy na normach tech-
nicznych, na współdziałaniu z in-
nymi produkującymi zakładami po-
dobnego typu.

Konieczna jest również zmiana
stosowanych dotychczas w spół-
dzielniach form współzawodnic-
twa pracy. Punktem wyjściowym
dla współzawodnictwa między
kutrą, spółdzielniami i załogami
bezwzględnie na to, do jakiej
spółdzielni należą, powinno być
opracowanie nowych form w o-
rybackich powinny co najmniej
parcia o normatywny zużycia pa-
liwa, sprzętu i o plan.

TADEUSZ LUBOWIECKI

Żegluga Przybrzeżna w Planie 6-letnim

Obok zwiększenia przewozów
osobowych, równocześnie położ-
ony będzie specjalny nacisk na wy-
korzystanie zdolności przewozo-
wej towarów statkami pasażer-
skimi, które będą bardziej do tego
przystosowane.

Wykorzystując lepiej możliwo-
ści przewozowe jednostek żeglugi
przybrzeżnej, obniża się wydat-
ki koszty własne i zwiększa ren-
towność przedsiębiorstwa. Zapew-
ni to sprawniejsze zaopatrzenie
osiedli nadmorskich i częściowo
szkolenie kadr obsługi portowej.

Obok komunikacji pasażerskiej
i przewozów ładunków na stat-
kach osobowych, plan przewiduje
zwiększenie transportu masy to-
warowej na jednostkach towaro-
wych.

W ten sposób żegluga przy-
brzeżna przyczyni się w dużej
mierze do aktywizacji małych
portów i ożywienia okolic nad-
morskich.

Dla spełnienia tych zadań bę-
dą musiały być odpowiednio przy-
gotowane załogi i personel eks-
ploatacyjny. W Planie 6-letnim
specjalna uwaga zostanie zwró-
cona na właściwe wyszkolenie
kadr. Marynarz w żegludze przy-
brzeżnej, ze względu na stałą sty-
czność z pasażerami i na rolę dy-
daktyczną, jaka flota przybrzeż-
na ma odegrać — obok wyszko-
lenia technicznego, obok umiejęt-
ności eksploatacyjnych — będzie
musiał mieć również przygotowa-
nie społeczne, tak, aby w czasie
podróży mógł odpowiedzieć wcz-
asowiczom z głębi kraju, na wszy-
stkie stawiane przez nich pyta-
nia.

Pamiętać należy także o tym,
że żegluga przybrzeżna przewozi
najcenniejszy ładunek — ludzi, a
więc na statkach tych zagadnie-
nie bezpieczeństwa, wygodę i este-
tyki będzie specjalnie brane pod
uwagę.

W bieżącym roku, celem dla
żeglugi przybrzeżnej jest o-
siągnięcie jak najwyższej punktu-
alności i sprawności komunikacyj-
nej oraz podniesienie poziomu e-
stetyki statków.

Równolegle ze szkoleniem kadr
postępować będzie rozbudowa flo-
ty przybrzeżnej. Plan przewiduje
również wycofanie do końca 1955
roku kilku przestarzałych jedno-
stek i zastąpienie ich nowymi.

Nowe motorowce przewidziane
dla linii Szczecin — Gdańsk, za-
wijające do Ustki, Darłowa i Ko-

łobrzega, będą wyposażone w no-
woczesne urządzenia ratownicze,
sygnałowe i nawigacyjne. Dobrze
urządzone salony, sale restaura-
cyjne, pokład do leżakowania, za-
pewnią podróżnym wygodę i miłą
rozywkę, a estetyczne kabiny
pозwоlą na zasłużony odpoczynek
tym wszystkim, którzy przyjadą
nad morze po wyteżonej i twórczej
pracy.

W stosunku do 1950 roku ilość
statków zwiększyła się o 59,3 pro-
cent, a tonaż BRT o 43,3 procent.
Odpowiednio przeskoczony ze-
spół ludzi, przy przestrzeganiu so-
cjalistycznych zasad pracy, przy
zwiększonym ilościowo i jakości-
owo wyposażeniu w nowe mecha-
nizmy i nowoczesne urządzenia, bę-
dzie należyte przygotowanie do
wykonania planu usług większych
o 42 procent w stosunku do 1950
roku.

Plan przewiduje również wzrost
przewozów towarowych w stosun-
ku do 1951 roku o 50 procent, a
wartości usługowej o 67 procent.

W I półroczu Planu 6-letniego za-
kłada się zwiększenie zatrudnie-
nia w obu przedsiębiorstwach o
71,5 procent. Przez wprowadzenie
lepszego sprzętu, nowoczesnych
mechanizmów, współzawodnictwa
i socjalistycznej opieki nad me-
chanizmami, plan przewiduje sta-
ły wzrost wydajności pracy, i tak:
dla Gdyni wskaźnik 39.700 w 1950
roku wzrosło w 1955 roku do
64.200. W Szczecinie przewidziany
jest wzrost wskaźnika z 3.545 w
roku 1950 na 4.241 w roku 1955.
Dla obu przedsiębiorstw wskaźnik
wydajności wzrosło o 63,2 pro-
cent.

Wskaźnik wartości przewozów
również wzrosło w gdańskiej że-
gludzie z 10.200 w 1950 roku na
18.600 w roku 1955 i w szczeciń-
skiej żegludzie z 7.913 w roku 1950
na 11.500 w 1955 roku, tzn. prze-
ciennie o 60,2 procent.

Powyższe uwagi dostatecznie
charakteryzują zadania żeglugi
przybrzeżnej w Planie 6-letnim.
Po zastosowaniu ulepszeń organi-
zacyjnych, można mieć pewność,
iż określone planem zadania bę-
dą wykonane.

Znajdujemy się w okresie, w
którym wzrasta znacznie nasile-
nie ruchu przybrzeżnego, ożywia-
ją się małe miasteczka nadmor-
skie. Turysty i wczasowicze chę-
tnie korzystają już obecnie z u-
sprawnionej komunikacji morskiej.

W. B.



Radziecki statek wielorybny „Szstorm” powrócił do portu macierzy-
stego po wielomiesięcznej wyprawie na wody arktyczne. Załoga statku
uzyskała w ubiegłym sezonie uspiadane wyniki.

Do osiągnięć przyczynił się bardzo poważnie kapitan statku — Wale-
ntyna Orlikowa. Pływa ona już od kilkunastu lat, ciesząc się opinią do-
świadczoną i odważnego dowódcy. Karierę swoją rozpoczęła jako zwykły
marynarz na żaglowcu „Vega”, a bogate doświadczenia zdobyła podczas
kilku podróży naokoło świata.

Nowe formy pracy Zarządu Głównego ZPPZ

W celu usprawnienia pracy po-
szczególnych Okręgów Związku
Pracowników Żeglugi, Zarząd
Główny przeszedł ostatnio na no-
we formy pracy. Mianowicie, po-
cząwszy od sierpnia br. rozszerzo-
rzone prezydium ZG ZPPZ odbywać
się będą kolejno w siedzibach po-
szczególnych okręgów. Pierwsze
tego rodzaju posiedzenie odbyło
się w dniu 8 sierpnia br. we Wro-
cławiu. Tematem obrad była do-
kładna analiza dotychczasowej
pracy Okręgu Wrocławskiego.

O złym stylu pracy zarządu te-
go okręgu świadczy m. in. spra-
wozдание z działalności wygłoszo-
ne przez przewodniczącego okrę-
gu, które nie wyczerpało wszyst-
kich zagadnień pracy związkowej.
Przewodniczący ograniczył się je-
dynie do podania ogólnych sum
z akcji zobowiązań 22 Lipca,
współzawodnictwa i subskrypcji
nie analizując przebiegu akcji,
nie wyciągając wniosków i nie
upolityczniając tych tak ważnych
momentów pracy związkowej.
W sprawozdaniu nie znalazły odbi-
cia: rozwijające się ruch rusła-
nowski w żegludze śródlądowej,
socjalistyczna opieka nad mecha-
nizmami czy BiHP. Mówiąc o
akcji socjalnej — referent stwier-

dził jedynie niedostateczne wy-
korzystanie funduszy przez posze-
regolne zakłady, nie wskazując
jednak gdzie tkwi źródło zła oraz
jak organizacja związku stara-
ła się temu zaradzić.

Reasumując pracę Okręgu Wro-
cławskiego, należy stwierdzić brak
systematycznej działalności przy-
dium Zarządu Okręgu i kompletny
brak analizy tej pracy Okręgu
posiadając liczny aktyw oddolny,
nie potrafił wciągnąć go do współ-
pracy i bazuje jedynie na nielicz-
nym zespole pracowników etat-
owych. Brak kolektywnej pracy,
niepowiązanie się z dołowymi
ogniwami związkowymi, brak
kontroli wykonania uchwał —
oto główne przyczyny złego stylu
pracy Okręgu Wrocławskiego. Za-
rząd Główny ZPPZ niewątpliwie
wyciągnie właściwe wnioski z na-
rady, która powinna stać się
punktem przełomowym w dolo-
ch czasowej pracy tego okręgu.

Zainicjowana przez Prezydium
ZG ZPPZ nowa forma pracy,
wpłyne niewątpliwie pozytywnie
na ściślejsze powiązanie z tere-
nem, a przeprowadzana równo-
cześnie kontrola, pozwoli uspra-
wić całokształt pracy związku.
ZM.

Pierwsze doświadczenia współzawodnictwa typu „Akademik Kryłów” na s/s „Tobruk”

Socjalistyczna opieka nad mechanizmami i urządzeniami statku została wprowadzona na s/s „Tobruk” w kwietniu br. po uprzednim dokładnym zapoznaniu się załogi z jej założeniami. Aby efekty były jak najlepsze, każdy z członków załogi objął opiekę nad urządzeniem lub mechanizmem, którego działanie zna, a jednocześnie takim, którego dozór nie leży w zakresie jego czynności służbowych. Tę rolę ujęcie zagadnienia gwarantowało, że socjalistyczna opieka nie będzie jedynie czczą formalnością, lecz przyniesie konkretne wyniki w eksploatacji statku.

Socjalistyczna opieka, ta nowa forma współzawodnictwa w trosce o jak najlepszą, bezawaryjną pracę mechanizmów i urządzeń, jest zobowiązaniem długofalowym. Po odbyciu jednak już pierwszego rejsu, trwającego około 4 miesięcy, załoga jednomyślnie stwierdziła, że dopomogła im ona w wielu wypadkach do przedterminowej realizacji zakreślonego planu eksploatacyjnego, a niekiedy przyczyniła się nawet do zapobieżenia awarii.

Smarownik Ludwik Brzeski ma pod socjalistyczną opieką maszynę kę sterową na rufie. Przed wejściem do Kanału Sueskiego, w czasie bunkrowania w Port Saidzie postanowił dokładnie przejrzeć mechanizm.

— Do tej pory maszynka działała dobrze — opowiada — ale ponieważ przejąłem ją pod swą opiekę, po wachcie zrobiłem przegląd. W kanale przecież nie może zawiesić, bo wówczas skończył by się to mogło poważną awarią, a o kosztach no... to strach pomyśleć. Musiałem się upewnić, czy wszystko jest w porządku...

Pomimo, że dotąd maszynka dobrze działała, przy przeglądzie Brzeski zauważył, że coś „nie gra”: dławiczka zaworu ekonomii nieznacznie przepuszczała parę. Przy dokładnym badaniu działania poszczególnych części znalazł przyczynę: bolec prowadzący był

utrącony. Wezwani do pomocy koledzy szybko pomogli przy usuwaniu uszkodzenia. Dzięki sumienności smarownika Brzeskiego w pełnieniu podjętych zobowiązań, niewidoczne uszkodzenie zostało w porę zauważone i usunięte a statek bez „niespodzianek” przeszedł przez kanał.

Nie tylko w tym wypadku socjalistyczna opieka dopomogła załodze do osiągnięcia lepszych rezultatów. II mechanik Grabowski objął opiekę nad wentylatorem do sztucznego ciągu kotłowego. Podczas jednego z przeglądów „podopiecznego” urządzenia zauważył, że oliwa jest nadmiernie wyrzucana przez trzon. Przyczyną było zbyt miękkie szczeliwo. Zastosował więc szczeliwo patentowe, dopasowując z kawałków brązu znajdującego się na statku pierścienie odpowiednich wymiarów. Wentylator pracuje obec-

nie bez zarzutu i dzięki trosce załozde, wprowadzając wiele mechanika zużywa mniej około 1 kg oliwy dziennie.

W ostatnim rejsie cała załoga, a w szczególności załoga maszynowa wykazała się dobrą pracą. Pomimo trudnych warunków klimatycznych (pływno w tropiku) zarówno urządzenia maszynowe jak i pokładowe nie zawiodły ani na minutę. Statek zaszczędził bota jak np.: oczyszczenia z rdzy poza tym około 65 kg smarów i 60 ton bunkru. Należy dodać, że oszczędność faktyczna bunkru w porównaniu z poprzednim rejsem była większa o przeszło 100 ton. Ponieważ jednak w ca-

łym rejsie wszystkie za- i wyłaski odbywały się baumami statkowymi, normy zużycia „zjadła” nieustanna praca wind w portach. Osiągnięcia te były wynikiem właściwego podejścia marynarzy do przejętych przez siebie zobowiązań i dobrej, koleżeńkiej współpracy st. mechanika Józefa Cygana z całą załogą, który wykazał troskę o ułatwienie pracy

wprowadzając wiele ulepszeń w maszynowni. Po przeszedł czteromiesięcznym rejsie statku wrócił do Gdyni w lepszym stanie technicznym, aniżeli wyszedł z portu macierzystego, wykazując jedynie niewielką ilość koniecznych jeszcze remontów. Załoga nie zdążyła wykonać w tym rejsie pewnych prac konserwacyjnych, a zwłaszcza zakonserwowania lewej burty, wind na rufie itp., jednak — w myśl zapewnień marynarzy z „Tobruka” — w najbliższym czasie będzie to zrealizowane.

Należy przypuszczać, że dobrze pojęte zobowiązania socjalistycznej opieki, tak jak w wielu wypadkach już dawały dobre rezultaty, tak samo i na tych odcinkach dopomogą do zlikwidowania niedociągnięć i osiągnięcia jeszcze lepszych wyników eksploatacyjnych tego statku.

BETA

Załoga s/s „Pułaski” usprawnia pracę statku

W walce o przedterminowe wykonanie planu, załoga s/s „Pułaski” wykazuje wiele świadomości i zrozumienia. Wiedząc, że ważnym elementem w osiągnięciu obniżki kosztów własnych jest przede wszystkim stosowanie nowatorstwa i pomysłów racjonalizatorskich, skoncentrowała całą uwagę załogi na tym odcinku.

Na s/s „Pułaski” nie było zasadniczo urządzenia do wirowania — regeneracji oliwy, używanej do smarowania mechanizmów pomocniczych. Posiadana przez nas wirówka była przystosowana tylko do smarowania mechanizmów pomocniczych i regenerowania oliwy z obiegu turbiny głównej. Praktyka wykazała, że zbierając w ciągu 3 miesięcy ściekającą oliwę spod mechanizmów, można otrzymać około 3 beczki oliwy, która po regeneracji całkowicie nadaje się do smarowania wind ładunkowych.

Po zastosowaniu wirowania pokrywa się w porcie przy wy- i załadunku prawie że całkowicie rozchód oliwy maszynowej. Oszczędność jednej podróży wyraża się w dewizach ceną trzech beczek oliwy.

Do tej pory stara oliwę zbierano do beczek i co pewien czas wirowano. Troje ludzi wlewało oliwę z beczek wiadrkami do podgrzewacza, skąd po podgrzaniu spuszczała się na wirówkę. Czynność tę powtarzano — w zależności od stopnia zanieczyszczenia oliwy — kilkakrotnie. Celem uniknięcia straty roboczo-godzin, st. mechanik Jan Salak i smarownik Zygmunt Dlouhy zaprojektowali sieć przewodów, którymi przepompowuje się oliwę do podgrzewacza. Załoga maszynowa przy wydajnej pomocy II mechanika Eugeniusza Hulanickiego wykonała zaprojektowane urządzenie. Obecnie pracownik, który pełni swe normalne obowiązki służbowe w maszynowni, dogląda również pracy wirówki.

Tow. Salak w trosce o zwiększenie przewozu ładunku przeprowadził również poprawkę kalibracji dennych zbiorników. Dotychczas na „Pułaskim” stosowano kalibrację tanków sporządzoną przez stocznię. Kalibracja ta wykazywała różnicę wysokości tanku o 3 1/2 cala. Sprawiało to duże trudności w dokładnym obliczaniu stanu paliwa, (różnica 78 ton na całkowitą pojemność zasobników ropy), co było przyczyną powstania nieścisłości w obliczaniu nośności statku, uniemożliwiającej zabranie większej ilości ładunku. Poprawka odcenowania tanków roponych pozwoli na lepsze wykorzystanie statku.

CZESŁAW PIETRZAK

korespondent z s/s „Pułaski”

Na przykładzie naszych tankowców odczuliśmy „wolność” w krajach kapitalistycznych

Do kraju wróciła załoga zarekwirowanego przez rząd angielski tankowca „Tatry”. Marynarze nasi głęboko odczuli bezprawny akt gwałtu prawa międzynarodowego.

O ciężkich chwilach i szykanach w czasie pobytu w Anglii opowiada tow. Stanisław Gajda: „Objęliśmy statek. Niedługo jednak trwał pobyt nasz na m/t „Tatry”, gdyż już 14 lipca usunęto nas a miejsce polskich marynarzy zajęła załoga angielska. Statek odceniono policją. Nawet przechodzący w pobliżu robotnicy i obywatele angielscy byli przepędza-

ni. Przekonaliśmy się naocznie o tej tzw. „wolności” w Wielkiej Brytanii. Wyjeżdżając z Hebburn do Londynu, skąd lecieliśmy samolotem do Polski, byliśmy kompowani przez policję. Dworce obstawione były wzmocnionymi grupami oddziałów „Emigration”, a pociągi oblepione angielskimi „bobby”. Nikomu nie pozwolono zbliżyć się do nas. Prawdopodobnie nie życzone sobie tego, aby opinia angielskich mas pracujących na temat rekwizycji dwóch naszych jednostek dotarła do naszych uszu. Mieliśmy jednak okazję poznać ją już wcześniej.

Mieszkaliśmy wówczas w jednym z hoteli w Hebburn. Przebywały tam również kolorowe załogi statków angielskich — Paki, stańczyce, Hindusi, Murzyni. Byli bez pracy, czekali na zamustowanie. Na drugi dzień po rekwizycji, wszyscy odwiedzili nas, wyrażając głębokie oburzenie z powodu bezprawia. A ludzie angielscy? Wiedzieliśmy, że i oni solidaryzują się z nami i popierają nas w naszej walce o pokój. Narzucona polityka imperialistów amerykańskich zdobyła jedynie rząd, nie mogąc jednak przełamać międzynarodowej solidarności mas pracujących. Jeden z członków załogi angielskiej obejmującej „Tatry” zwrócił się do nas ze słowami: „Jestem przekonany i wierzę, że m/t „Tatry” i „Beskidy” i tak wróci do Polski. Jeżeli obecny rząd angielski nie zmieni kompromitującej nasz kraj decyzji i nie uczyni tego teraz, to statki te oddamy wam, gdy naród angielski weźmie władzę w swoje ręce. Angielska klasa robotnicza pamięta, że statki te były budowane dla



Domki dla marynarzy

Trzy lata temu w Oddziale Marynarzy ZZT wyłonili się koncepta wybudowania dla marynarzy na terenie trójmiasta kolonii domków jednorodzinnych. Myśl spotkała się z pełnym uznaniem i natychmiast kilkudziesięciu reflektantów zgłosiło formalnie chęć nabycia domków. Długo trwały pertraktacje z ówczesnymi zarządami miejskimi, bankami i przedsiębiorstwami budowlanymi. Wreszcie w porozumieniu z Zakładem Osiedli Robotniczych zdecydowano, że nowa kolonia ma powstać pod Oliną, a domki mają być wykonane z pustaków według metod opracowanych przez katedrę budownictwa doświadczonego Politechniki Gdańskiej.

Zarząd b. Związku Zawodowego Transportowców miał duże trudności z ostatecznym zrealizowaniem projektu przyjsia z pomocą marynarzom, pozbawionym mieszkań. Z różnych stron wyłaniały się coraz to inne projekty rozdziału budującej się kolonii. W końcu dzięki interwencji partii i ministra żeglugałi tow. Popieła uzyskano przydział budującej się kolonii dla członków załóg pływających PMH.

Przekazanie domków użytkownikom miało nastąpić w dniu 22 lipca, jednakże nie zdołano w terminie załatwić wszystkich skomplikowanych formalności administracyjnych. Niedawno odbyła się w Centralnym Zarządzie PMH przy udziale przedstawicieli partii i Związku Zawodowego Pracowników Żeglugałi kol-

terencja, na której dokonano rozdziału wykończonych domków. W pierwszym rzędzie uwzględniono marynarzy - przodowników pracy i tych, którzy mieszkają w warunkach nieodpowiednich.

Do nowej kolonii przy ul. Mściwoja i Zgoda wprowadzili się już pierwsi mieszkańcy. Pojedyncze lub bliźniacze domki mają już 2 pokoje z kuchnią i łazienką oraz obszerny strych, który można ewentualnie jeszcze przerobić niewielkim kosztem, na dwa mniejsze pokoje. Domki z przylegającym niedużym ogrodem kosztują około 60.000 zł. Należność płatna jest: 1500 zł przy podpisaniu kontraktu, reszta w ratach miesięcznych po 200 zł przez 25 lat.

Dotychczas nie wszystkie domki zostały otynkowane. Brak jeszcze chodników i płytek kamienych na werandach. Niewątpliwie w niedługim już czasie Zakłady Gazownicze przeprowadzą do nowych ulic przewody zasilające. Również należy się spodziewać, że DBOR ustali dla zapewnienia estetycznego wyglądu całości, jednolity typ ogrodzeń dla poszczególnych posesji.

Nowoooddana użytkownikom kolonia jest wyrazem troski partii i rządu o warunki bytowe marynarzy, którzy realizują ciężkie zadania przewozowe wykazując w portach zagranicznych dynamikę naszego życia gospodarczego. Spodziewać się należy, że Związek Zawodowy Pracowników Żeglugałi kontynuować będzie akcję budownictwa nie tylko dla marynarzy PMH, lecz również dla załóg pływających rybołówstwa morskiego.

Marynarze s/s „Gliwice”

przesyłają podarunki dzieciom śląskich robotników

Robotnicy z Gliwickich Zakładów Wyróbów Ogniotrwałych objęli patronat nad statkiem PMH

s/s „Gliwice”. Robotnicy w listach skierowanych do marynarzy opisują swoje zamierzenia produkcyjne i ich realizację, a marynarze dzielą się wiadomościami o swoich osiągnięciach z załogą śląskiej fabryki.

Podczas ostatniego pobytu „Gliwice” w Szczecinie, marynarze przekazali delegatowi Związku Zawodowego Pracowników Żeglugałi, skrzynię z podarunkami przeznaczonymi dla dzieci gliwickich robotników.

Prezent wraz z listem załogi, skierowanym do robotników, wysłano na Śląsk.

Marynarze w swym piśmie podkreślają, iż pragną, by stosunki pomiędzy robotnikami i załogą statku układały się jak najserdeczniej.

Piękna inicjatywa Oddziału Marynarzy ZMP

Doceniając ogromną rolę i znaczenie masowego ruchu korespondentów w budownictwie socjalizmu, Oddział Marynarzy ZMP Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni podjął uchwałę o zorganizowaniu grup korespondentów na wszystkich statkach PMH. Aby wszystkich nie pozostawić martwą literą, opracowano wszechstronną instrukcję i rozesłano do wszystkich kół ZMP.

Przy takim podejściu organizacyjnym do zagadnienia, decyzja Zarządu Oddziału ZMP znajdzie niewątpliwie szeroki odzew wśród marynarzy ZMP-owców i przyczyni się do wzmocnienia kontaktu czytelników z prasą robotniczą, związkową i fachową.

Ze swej strony redakcja „Stary” życzy przysłusznym korespondentom sukcesów w dziele kształtowania opinii publicznej i liczy na ścisłą współpracę.

Sądymy, że uchwała Zarządu Marynarzy ZMP znajdzie licznych

ZMP

ZZPZ

Hao.

M/s „Nysa” — pierwszy mały drobnicowiec wyszedł w morze

Wykonując swoje zobowiązania stoczniowcy gdańscy oddali do eksploatacji PMH nową jednostkę — drobnicowiec m/s „Nysa”, prototyp nowej serii jednostek, przeznaczonych do obsługi przewozów na Bałtyku i Morzu Północnym.

Nowoczesne urządzenia przeładunkowe statku składają się z czterech elektrycznych wind. Poza tym „Nysa” wyposażona jest w pomoce nawigacyjne jak radio telegraf, echosonda, elektryczny ster itp.

Biorąc pod uwagę stosunkowo mały tonaż statku, stwierdzić należy, że cała 16-osobowa załoga statku posiada pomieszczenia mieszkalne i urządzenia socjalne wykazujące znaczny postęp. Obie messy — oficerska i załogi znajdują się na górnym pokładzie i są połączone drzwiami rozsuwanymi. Messy służą zarazem jako świetlica i miejsce zebrania załogi. Estetycznie umieszczone kaloryfery, wyscietlane meble, firanki sprawiają bardzo miłe wrażenie. Wspaniale wyposażone kabiny załogi, prysznice itp. zapewniają jak najlepsze warunki wypoczynku. O jednym tylko zapomnieli konstruktorzy. Mianowicie zarówno łóżka jak i kanapy w kabi-

nach umieszczone są równolegle do siebie, co przy równych przechyłach statku nie pozwala na należyty wypoczynek.

Przy budowie następnych drobnicowców z tej serii, stoczniowcy winni pamiętać, by kanapy umieszczać prostopadle do łóżek, gdyż wówczas tylko marynarze będą mogli wypocząć bez względu na pogodę i przechył statku.

Podkreślić należy ofiarną pracę przy budowie statku młodzieżowej brygady rurskiej im. gen. Waltera. Młodzi chłopcy Tadeusz Miskurka, Jan Sadowski, Marjan Kamiński, Korczak i Bruski z brygadystą Stanisławem Motyką na czele nie szczędzili wysiłku, by jak najszybciej i najstaranniej wykonać powierzone zadanie. Cała sieć rurska, wszystkie drewna, które na statku wykonał i zamontował młodzi ZMP-owcy. O ich pracy członkowie załogi maszynowej „Nysa” wyrażają się z uznaniem: „Szli z nami ręką w rękę — mówi st. mechanik Wojciechowski — to dzielni chłopcy i znają robotę”.

Dniem i nocą trwała praca na statku. Nie zapominano nawet o najdrobniejszych szczegółach. Podkreślić trzeba znormalizowane oznaczenie drenaży w maszynow-

Złoty Krzyż Zasługi dla naukowca MIT

oraki ogłosili szereg innych prac w których m. in. wskazał w 1947 roku po raz pierwszy na isto-

W Instytucie Bałtyckim (obecnie: Morski Instytut Techniczny) dr Zaorski zainicjował pracę zespołową w zakresie nowego polskiego prawa o morskiej żegludze handlowej, która po dłuższych pracach przygotowawczych jest obecnie w ostatecznym redagowaniu i niedługo zastąpi obowiązujące u nas jeszcze przestarzałe, kapitalistyczne morskie prawo handlowe.

Obecnie dr Zaorski zajmuje się szczegółowymi zagadnieniami prawa międzynarodowego w zakresie wladztwa na morzu przybrzeżnym, zasadami obliczania szerokości morza terytorialnego (łączy się to z ustaleniem naszej granicy morskiej) oraz ustaleniem wladztwa państwa na morskim terytorium przybrzeżnym.

(W).



Wielka manifestacja Frontu Narodowego

Święto rybaków we Władysławowie

Rybacy województwa gdańskiego wykonali do końca czerwca roczny plan połowów prawie w 72 procentach wykazując tym samym, że pomimo trudnych i niepoomyślnych warunków w pierwszych tygodniach br., umieli zmo bilizować się do wykonania zadań pracy. Cyfra ta świadczy dobitnie o przełamaniu przestarzałych zasad sezonowości i przypadkowości. Plan półroczny wykonany został przez rybołówstwo spółdzielcze w 116 proc. (Gdyńska spółdzielnia „Jedność Rybacka” przekroczyła plan nawet o 32 procent). Rybacy „Arki” poszczycić się mogą wykonaniem wysoko nakreślonego planu w 112 procentach. Realizowanie przez rybaków indywidualnych planu odłowu z nadwyżką 7 procentową jest dowodem, że rybacy należący do Zrzeszenia włączyli się w ogólny nurt współzawodnictwa pracy i doceniają w pełni rolę gospodarza, jaką Polska Ludowa nakreśliła rybołówstwu.

DZIEKI PRACY UŚWIADAMIĄ-JĄCEJ CZŁOWI RYBACY WYKONALI ROCZNY PLAN

Głęboka praca uświadamiająca, prowadzona przez partię i ognia związkowe wydała wspaniałe wyniki. Ponad 20 kutrów wykonało już plan roczny. Największym sukcesem poszczycić się może szypier „Jedności Rybackiej” na kutrze „Gdy 3” — 162 proc. planu, dalsze załogi „Jedności Rybackiej” „Gda 27”, „Gdy 22” i „Gdy 25” wykonały roczny plan w 123, 122 i 110 procentach. Obok załogi kutra „Arka 5”, którą kierownictwem Augustyna Krefta, plan roczny wykonało już w 6 miesiącach kilka załóg, mianowicie młodzieżowcy szypira Rudolfa Marka na „Arce 113”, szypira Piotra Ambroziewicza z „Arki 114”, „Arka 101” z Franciszkiem Kreftem i „Arka 110” z szyprem Edwardem Kreftem. Kilka dalszych kutrów zrealizowało plan roczny w ostatnich dniach.

Jak już wyżej wykazaliśmy, liczni rybacy indywidualni zmo bilizowali się do dotrzymania

nia kroku kutrom przedsiębiorstw gospodarczych. 11 załóg prywatnych zameldowało do końca czerwca o wykonaniu rocznego planu. Niektórzy rybacy wyłowili zaplanowaną masę rybną już w maju br. (szypier Teodor Bolda z Łeby). Na wyróżnienie zasługują członkowie Zrzeszenia Rybaków Morskich szyprowie: Leon Rotta, Beniamin Kohnke, Antoni Budzisz, Leon Najder, Jan Koss i kilku innych.

POMOC PAŃSTWA LUDOWEGO DLA RYBOŁÓWSTWA I ROZBUDOWA WŁADYSŁAWOWA

Rybacy, którzy przed wojną z trudem walczyli o swój byt, i byli wyzyskiwani przez dyktujących cenę spekulantów, dzisiaj, mając zapewnioną pomoc i gwarantowany odbiór złowionej masy rybnej, odwdzięczają się Państwu Ludowemu i partii zwiększeniem wydajności pracy na morzu.

Rybacy nabrali pewności siebie i nie lowią już tuż przy brzegu, lecz odwiedzają stale odległe łowiska o wielkiej wydajności. Kutr polskie na powrocie ciągną holę na terenach, leżących poza Bornholmem przywożąc bogate połowy złożone z wielu gatunków ryb.

Klasycznym przykładem opieki Państwa nad rybołówstwem jest wspieranie rozwoju Władysławowa. Przed wojną bazowały tu jedynie nieliczne łodzie motorowe lub wiosłowe. Dzisiaj z nowoczesnego portu wychodzą flotyle liczące kilkadziesiąt kutrów.

Port Władysławowo w ostatnich latach otrzymał nowoczesną chłodnię i hale manipulacyjne, zapewniające konsumentom dostawę ryb najwyższej jakości. Codziennie liczne wagony-chłodnie wychodzą z rozbudowanej się stale bazy ze świeżą rybą do wielkich ośrodków przemysłowych Górnego Śląska i Polski centralnej.

MANIFESTACYJNY ZJAZD RYBĄKÓW

W sobotę, dnia 4 sierpnia br. rybacy wcześniej wrócili do swych baz, aby wraz z rodzinami ucze-

ścić we wspólnym święcie i za nie rybakom możliwości korzystania ze wszystkich udogodnień ustawodawstwa pracy. Jednocześnie imieniem odznaczonych i ty sięgającej rzeszy rybaków zgłosili zobowiązania dalszego wzmożenia wysiłku celem zwiększenia wydajności pracy, obniżenia kosztów własnych i podniesienia świadomości zawodowej i politycznej wśród załóg pływających — celem przedterminowego wykonania Planu 6-letniego w rybołówstwie. Zebrani rybacy zgotowali odznaczonym przodownikom pracy gorące owacje. Huczne oklaski po ich przemówieniach były dowodem, że zebrani w pełni solidaryzują się ze zgłoszonymi zobowiązaniami.

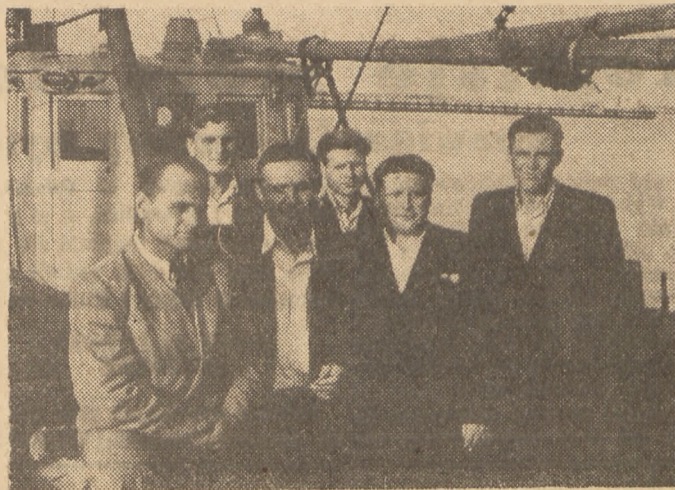
Część oficjalną uroczystości zakończono wręczeniem kilkudziesięciu rybakom i pracownikom ładownym wysokich nagród pieniężnych ministra żegluga, Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga oraz dyrekcji przedsiębiorstw połowowych.

Część artystyczną wypełniły wykonywane przez zespoły świetlicowe ZPP program, postawiony na wysokim poziomie.

Rybacy spędzili czas do późnej nocy w serdecznym nastroju, wyrażając w swoich rozmowach uznanie organizatorom uroczystości i wdzięczność władzom za wyśta. Rybacy podawali konkretne dane poparcie rozwoju rybołówstwa, przypominając o swoich dodatkowych wrażeniach z czasów i omawiając działalność przedsiębiorstw w zakresie ochrony pracy. Żony rybaków mówiły o swoich dzieciach, przeżywających na koloniach letnich.

Uroczystość we Władysławowie była wyrazem pogłębiającego się z miesiąca na miesiąc powiązania rybaków nadmorskich ze społeczeństwem całej Polski, była dowodem szczerzej chęci współpracy z klasą robotniczą dla budowy w zwartym froncie narodowym nowego ustroju, zapewniającego dobrobyt wszystkim ludziom, żyjącym z pracy.

Imieniem odznaczonych przemówili szyprowie Hubert Konkół i Wacław Lipski, wyrażając radość i partii głęboką wdzięczność za opiekę i pomoc, za zapewnie-



Szypier Hubert Konkół z załogą kutra „Arka 150”



Pierwsze przeładunki ryb na bazie w Świnoujściu

Współpraca załóg na Zalewie Szczecińskim — podstawą osiągnięć

Do najlepszych załóg rybackich na Zalewie Szczecińskim należą załogi kutra TRB-1 i TRB-19 Spółdzielni Rybackiej „Certa”. Szyprem na TRB-1 jest Jan Walkow, młody rybak z Jastarni, motorzystą — Józef Jezierski. TRB-19 pływa z załogą: Edward Andruszkiewicz, Józef Wołoch i Jan Kowalik.

Jan Walkow mówi o planowaniu połowów. — Rybak nie może wypływać na ślepo lub na wyczucie. Przewidywania pogody podawane przez PIHM, komunikaty o stanie łowisk nadawane każdego wieczoru przez szczecińską rozgłośnię Polskiego Radia, telefoniczna wymiana spostrzeżeń między bazami „Certy” i wreszcie prawdziwa znajomość rybackiego zawodu — pozwalają na określenie na mapie terenu łowisk. W kwietniu np. kiedy wypielaliśmy swoje zobowiązania 1-majowe — wykonane w 180 proc. nie straciliśmy ani jednego dnia połowowego.

Na podstawie naszych spostrzeżeń informowaliśmy bazy, gdzie najwięcej ryby. Wiele zawdzięczamy motorzystom Jezierskiemu. Sam naprawił motor, który z niewiadomych przyczyn nie pracował dobrze. Jezierski tak długo badał, rozbierał na części i ponownie składał swój motor, aż wykrzył defekt. Uszkodzony był skomplikowany regulator obrotów. „Dorobiłem w warsztacie uszkodzone części — mówił motorzysta uśmiechając się — i teraz TRB-1 całą siłą motoru ciągnie pełne włoki”.

— Nie od razu dobraliśmy się — mówią młodzi rybacy. — Szypier, motorzysta czy rybak pracują u nas jednakowo. Razem wyciągamy sieci, sortujemy rybę, wyładujemy i każdy z nas po

Szypier „TRB-1” tow. Walkow

Kutry TRB-1 i TRB-19 pływają razem i zawsze mają dobre wyniki połowów. Co jest tajemnicą ich powodzenia? — Otóż Jan Walkow umie zorganizować pracę. Zgrana załoga wie dla kogo pracuje i kto czerpie korzyści z ich pracy.

— Nie od razu dobraliśmy się — mówią młodzi rybacy. — Szypier, motorzysta czy rybak pracują u nas jednakowo. Razem wyciągamy sieci, sortujemy rybę, wyładujemy i każdy z nas po

ZM

Leon Biehler



OSIĄGNIĘCIA I TROSKI rybaków — spółdzielców bazy w Kątach

Wskazówka na okrągłej tarczy wykresu, w biurze bazy rybackiej spółdzielni „Mierzeja” w Kątach pokazuje cyfrę 77. Jest to procent wykonania rocznego planu połowów. Z dumą opowiada kierownik bazy tow. Podzielski o sukcesach spółdzielni. „Tak wysoki wskaźnik wykonania planu osiągniemy dzięki kolegielnej pracy i zrozumieniu zadań przez poszczególne członków spółdzielni — a nie tylko, że przekraczając wysoko swoje normy połowowe, ale radą i wskazówkami pomagając słabszym kolegom. A trzeba było wiedzieć, że nasi rybacy zajmują się rybołówstwem od miedawna. Wielu z nich przed wojną znano morze jedynie z opowiadań. W latach 1945/46 przybyło na Wybrzeże, a m. in. i do Kątów dużo ludzi z głębi kraju, szczególnie młodzież. Część z nich prawdopodobnie ciągnęły łatwe zyski. Gdy przekonali się, że zagład rybaka to nie zabawa i nie „przygoda”, zrezygnowali ze swoich nieprzemysłanych planów. Ci, którzy pozostali, to już prawdziwi ludzie wody. Pokochali morze i swoją pracę. A dziś to starzy łachowcy. Wciąż choćby Józka Pekala, który wykonał już 96 procent rocznego planu. Jego zespół jest jednym z przodujących. Trudno uciwić, że Pekala do niedawna był analfabetą, a dziś — dzięki usilnej pracy nad sobą — jest jednym z naszych „filarów”.

W PRZYSTANI WRE PRACA

Cyfry wykresów mówią bardzo dużo. Lecz za nimi przecież stoją ludzie. Ludzie — wykonujący w trudnej codziennej, znużającej pracę. Idziemy do przystani. Barkas i łodzie stoją przycumowane do drewnianego mola; wieczorem ruszą znowu na połow.

Z uwagi na nadmiar materiału w bieżącym numerze — przedruk reportażu o Henri Martinie, bohatera marynarzu Francji — podejmujemy ponownie w następnym numerze

Baza w Kątach rozrasta się. Poszerza się port. Warkot motorów pomp pracujących przy umianianiu mola, rytmiczny stuk kół fów rozkopujących ziemię — gdzie spojrzysz, wszędzie widać pracę. Nie to, że żar pływający z nieba niemilosierdzie pali obnażone torsy pracujących ludzi. Nie hamuje to tempa ani na chwilę.

BĘDZIEMY REMONTOWAĆ.

Obok portu wylania się czerwienią gęgieł z nabrzeżnych zarośli nowy budynek — „Dużo miłośników roboty” — opowiada kierownik robót tow. Szydłowski — wszystko trzeba było dowozić aż z Gdańska. Niełatwo było. Pokonałszy jednak wszystkie trudności — dziś hale są całkowicie ukończone. Wmontowaliśmy już główne maszyny; pozostają takie drobiazgi, jak zakup różnych mniejszych narzędzi, materiałów naprawczych itp. Za kilka dni ruszymy pełną parą. Spieszymy się, bo na remont czeka już kilka jednostek”.

Krótką rozmowę z tow. Szydłowskim wystarczy by zrozumieć, że kierownictwo robót trafiło we właściwe ręce. Tow. Szydłowski, mimo młodego wieku, to stary fachowiec i dobry organizator. Pamiętają o nim i żalują jego odejścia koledzy z Gdańskiej Stoczni Rybackiej, które był współorganizatorem i przodującym majstrem szkutniczym.

ORGANIZACJA PARTYJNA PRACUJE

Wysokie wykonanie planu połowów, osiągnięte dzięki uświadomieniu i zrozumieniu zadań przez poszczególne zespoły — to przede wszystkim dobra praca organizacji partyjnej w Kątach. Szczegółowo omawiane na zebraniach podstawowej organizacji partyjnej plany i analiza pracy bazy, pozwalają na usunięcie w porę wszelkich niedociągnięć. Praca agitatorów z bezpartyjnymi kolegami daje dobre wyniki. Organizacja partyjna interesuje się nie tylko stroną produkcyjną bazy — duża troska otacza także sprawy

bytowe rybaków. Zradiofonizowane osady, wyposażenie biblioteki w książki beletrystyczne i mark-sistowskie, zorganizowanie kursu dla analfabetów itp. — oto wyniki starań organizacji partyjnej. Niewątpliwie osiągnięcia są duże.

HOLĄCZKI RYBĄKÓW

Są jednak jeszcze i niedociągnięcia. Do niedawna odczuwano tu brak pieczywa, po które nieraz rybacy musieli jeździć aż do Gdańska — mimo, że w Kątach była piekarnia ale... nieczynna. Dzięki interwencji partii, piekarnię uruchomiono i już od czerwca br. mieszkańcy osady mają świeże pieczywo na miejscu.

Kulej jeszcze zaopatrzenie osady w tłuszcz. Gminna spółdzielnia Samopomocy Chłopskiej w Kątach powinna wziąć przykład z MHD w Krynicy Morskiej i lepiej zaopatrywać rybaków w podstawowe artykuły żywnościowe. Należy poruszyć jeszcze sprawy kulturalno-oświatowe. Np. rybacy mają żal do filmu Polskiego, którego wozy objazdowe ostatnio omijają ich osadę. W lutym br. wyświetlano to film o hodowli pszczoł (!) i od tego cza-

su kino objazdowe zapomniało całkowicie o istnieniu osady. Trzeba częściej kierować do Kątów ekipy kinowe i umiejętniej dobierać program. Mieszkańcy Kątów nie hoduja przecież pszczoł, a natomiast zainteresowali by ich krótkometrażówki o tematyce morskiej i z zakresu rybołówstwa. Również ekipy łączności miasta ze wsią powinny nawiązać kontakt z pozbawioną wszelkich rozrywek kulturalnych osadą rybacką. „Chętnie przyjmujemy i z radością pozostawiamy robotnicze z maszt — mówią rybacy — niech tylko przyjadą. Mamy przecież wspólne troski i wspólne zadania”.

Rybacy w Kątach pracują wydatnie, wykonują przedterminowo plany połowów, przyczyniają się do realizacji naszego planu gospodarczego. Zajmijmy się więc ich życiem kulturalno-oświatowym, dajmy im po ciężkiej pracy na morzu godziwą rozrywkę. Wdzięczne zadanie będą miały tu do spełnienia organizacje ZMP, Liga Kobiet i związek zawodowy.

Pierwszy z prawej strony Rudolf Marek,

drugi — Hubert Ambroziewicz

trzeci — Wacław Lipski



Czołowi rybacy odznaczeni Krzyżami Zasługi

Komisje morskie rad narodowych rozwiązują sprawy bytowe pracowników morza

Przy radach narodowych na Wybrzeżu powoływane są ostatecznie specjalne komisje morskie, złożone z członków rad narodowych i aktywu społecznego. Zadaniem ich jest przede wszystkim niesienie pomocy rybakom i pracownikom resortu morskiego w rozwiązywaniu problemów bytowych i produkcyjnych.

Komisje morskie utworzone zostały już przy wojewódzkich radach narodowych w Gdańsku, Szczecinie i Koszalinie, a w sta-

cie się poprawa warunków socjalnych mieszkańców osad rybackich. Komisja Morska wystąpiła m. in. z wnioskiem o uruchomienie specjalnych placówek służby zdrowia, które obejmą swoim zasięgiem osady rybackie. Na wniosek Komisji zorganizowane zostały w osadach rybackich również liczne punkty kulturalno-oświatowe oraz specjalne kursy dokształcające dla młodzieży i dorosłych. Wydział Kultury Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku oraz Związek Branżowy Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego i Związek Zawodowy Pracowników Żegluga pomogą w wyposażeniu świetlic w odpowiednie urządzenia oraz zaopatrzą ich biblioteki w książki i czasopisma.

Komisja Morska Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej postanowiła ponadto otoczyć troskliwą opieką 40 dzieci rybaków, pływających na tzw. barkasach. Dzieci te, wskutek ciągłej zmiany miejsca pracy swych rodziców, nie miały dotąd możliwości regularnego uczęszczania do szkoły a obecnie, dzięki inicjatywie Komisji Morskiej otrzymują internat, co umożliwi im normalną naukę w szkole podstawowej.

Tow. Bąkowski odznaczony Złotą Odznaką Racjonalizatora

Tow. Franciszek Bąkowski, ślusarz pracujący w warsztatach ZPGG Rejon Gdańsk, należy do pionierów Wybrzeża. Własnymi



rękami pomagał odbudować porty. Cechuje go niebywała pracowitość i zmysł organizacyjny a każdą pracę umie sobie ułatwić i usprawnić. Od 1945 roku stale wprowadzał

UBEZPIECZENIE DLA RYBAKÓW SPÓŁDZIELCZYCH

Duże osiągnięcia ma także niedawno powstała Komisja Morska Szczecińskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej. Na zgłoszony przez nią wniosek. Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego zatwierdził w ostatnich dniach nową umowę zbiorową, w której po raz pierwszy wprowadzono ubezpieczenie społeczne rybaków zrzeszonych w spółdzielniach pracy. Również z inicjatywy Komisji uruchomiona została szkoła wieczorowa w osadzie rybackiej Dziwnowo.

USPRAWNIE NIE KOMUNIKACJI MORSKIEJ SZCZECIN — ŚWINOUJŚCIE

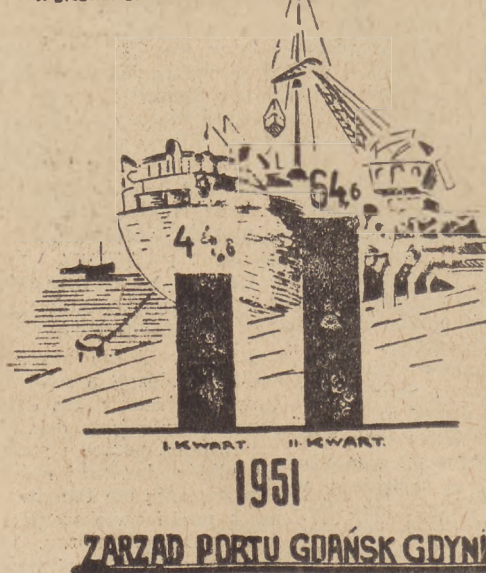
Komisja morska spowodowała również usprawnienie komunikacji wodnej między Szczecinem a Świnoujściem w okresie wzmożonego ruchu pasażerskiego w miesiącach letnich. Trasę tę obsługiwał motorowiec „Ania”.

NOWE MIESZKANIA DLA MARYNARZY W SZCZECINIE

Dzięki staraniom komisji nastąpiło przekazanie przez władze miejskie w Szczecinie nowych mieszkań rodzinom marynarzy i pracowników Polskiej Żegluga Morskiej.

SKRÓCENIE CZASU POSTOJU STATKÓW

% CZASU ZAPASZCZĄCEGO W STOSUNKU DO CZASU DOZWOLONEGO



ZARZĄD PORTU GDAŃSK Gdynia

Socjalistyczna opieka nad urządzeniami mechanicznymi, podjęta śladem leningradzkiego kranisty Szarapowa, i systematycznym wzrostem wydajności wyeliminuje prawie całkowicie przestoje w wszelkiego rodzaju urządzeniach portowych przez przeprowadzenie we własnym zakresie remontów zapobiegawczych, co wyraża się m. in. w stałym leningradzkiego kranisty Szarapowa, i systematycznym wzroście wydajności obsługi dźwigów.

L. Grzenia korespondent

System czwórkowy w obsłudze dźwigów

Gdy w rozmowie z robotnikami szczecińskiego basenu przeładunków masowych zapytałem o najlepszego dźwigowca, wszyscy kierują wzrok na dźwig, w którym pracuje „żelazny” przodownik pracy, wieloletni pracownik portu szczecińskiego tow. Henryk Rutkowski.

— Z nim warto pomówić — radzą robotnicy — To on przecież pierwszy na naszym terenie zastosował system czwórkowej obsługi dźwigu.

Tow. Rutkowski pracował poprzednio też jako dźwigowca. Jednakże dopiero w Szczecinie obudził się w nim duch nowatorstwa. Było to niewątpliwie wynikiem jego ścisłej współpracy z partią. Szkolenie partyjne dawało mu możliwości ścisłego analizowania i przedyskutowania dotychczas stosowanych metod pracy i zapoznania się z systemami stosowanymi przez dźwigowców w portach Związku Radzieckiego. Tow. Rutkowski zainteresował się szczególnie metodą czwórkowej obsługi dźwigów.

— Myślałem nad tym systemem dużo i postanowiłem zastosować go przy pracy na swoim dźwigu. Wówczas, gdy metodę tę wprowadzałem — była to decyzja po prostu rewolucyjna. Niektórzy uważali nawet, iż nie jest to system oszczędnościowy, ale rozrzutność pieniędzy. Bo przecież — według ich opinii — mówił tow. Rutkowski — wystarczy trzech ludzi na trzy zmiany, by dźwig był stale w ruchu.

Na szczęście udało mi się przekonać kierownictwo, że dźwig może być należycie wykorzystany dopiero wówczas, gdy pracuje przy nim czterech ludzi. Raz po raz ktoś z załogi dźwigu ma „wysadkę” (np. wolny siódmy dzień tygodnia). Gdy nie ma czwartego — dźwig stoi niewykorzystany. Zasady czwórkowej pracy zwyciężyły i obecnie stosowane są u nas w Szczecinie powszechnie. System ten umożliwia nie tylko stałą pracę dźwigu, ale również należyta konserwację i opiekę nad jego mechanizmem. Każdy z

czwórki opiekuje się inną częścią dźwigu. Jeden ma nadzór nad wyśięgicą, inny nad kabiną, a trzeci nad portalem. Wreszcie czwarty dba o całość. Po kwartale następuje zmiana. Ten system pozwala nam na szczegółowe zapoznanie się z pracą wszystkich urządzeń dźwigu.

— A co robi czwarty, gdy właśnie nikt nie ma „wysadki”?

— Wówczas, gdy do pracy przychodzi cały zespół, jeden pracuje w grupie remontowej zaznajamiając się z metodami usuwania uszkodzeń. Zdobyte w ten sposób doświadczenie umożliwia usunięcie niewielkiej awarii we własnym zakresie.

Tow. Rutkowski osiąga nowatorską metodą pracy doskonałe wyniki i został kilkakrotnie przodownikiem pracy; jest także odznaczony Krzyżem Zasługi, a w dniu 1 maja, był przyjęty w Belwederze przez Prezydenta R. P.



Metody pracy Rutkowskiego, oparte o doświadczenia radzieckie są obecnie powszechnie stosowane w porcie szczecińskim; dają one olbrzymie oszczędności i zwiększają wydajność pracy dźwigowców, zmniejszając potrzebę remontów.

P-1

Upowszechnić jak najszybciej usprawnienie motorówki „Pilot 50”

Towarzysze Iwasiów i Janecki przystosowali w ubiegłym roku na motorówce „Pilot 50” piecyk centralnego ogrzewania do opalania koksem. Pomysł ten przyczynił się do obniżenia kosztów eksploatacyjnych jednostki w sezonie jesienno-zimowym o około 10.000 zł, a nadto zmniejszył zużycie tak cennego surowca, jakim jest ropa.

Wniosek racjonalizatorów został przyjęty przez Komisję Usprawnień i Wynalazczości przy Szczecińskim Urzędzie Morskim, a następnie zatwierdzony przez Główną Komisję Usprawnień przy Ministerstwie Żegluga.

KASTA

TADEUSZ PALUSIŃSKI korespondent

Odrzańscy ruslanowcy w walce o wykonanie planów przewozowych

To, co obecnie obserwujemy w rozwoju ruchu ruslanowskiego na Odrze, to dopiero początkowe, bardzo ostrożne próby, których zadaniem jest określenie możliwości przeniesienia na nasz teren osiągnięć i doświadczeń radzieckich wodniaków, pływających po największej rzece Europy — Woltzie.

Pierwsze zespoły ruslanowców zorganizowano na Odrze w 1950 roku w Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie na holownikach i barkach. W pierwszym okresie, etapie o charakterze doświadczalnym, z każdej ekspozytury brał udział w ruchu ruslanowskim tylko jeden holownik. Dopiero w roku bieżącym — opierając się już na wstępnych doświadczeniach — ilość jednostek pracujących według systemu radzieckich wodniaków wzrosła. Obecnie realizują zasady ruslanowskie z ekspozytury w Koźlu trzy holowniki („Sędziwój”, „Zbyszko” i „Nadwór”), z ekspozytury we Wrocławiu jednostki „Łada”, „Jarowid” i „Żywij”, a z placówki w Szczecinie „Mestwin” i „Bronisz”.

Poza holownikami, metody ruslanowców przejęły załogi siedmiu barków na Odrze, z tego dwie ze Szczecina i cztery z Koźla.

Co jest celem i głównym zadaniem ruchu ruslanowskiego stworzonego na Odrze w myśl zasad radzieckich wodniaków?

Pomiędzy warunkami odrzańskimi a woltańskimi są bardzo istotne różnice. Przede wszystkim Woltga to potężna rzeka, w której wody zawsze jest pod do-

statkiem. Ta wielka ilość wody pozwala na prowadzenie regularnych przewozów według ściśle ustalonych harmonogramów pracy.

Inaczej przedstawia się sytuacja na Odrze, gdzie często zdarza się okresowe braki wody. W zastrzeżeniu utrzymania rezerw wodnych w zbiornikach retencyjnych poczyniono w ostatnich latach wielkie postępy — mimo to jednak nagromadzone zapasy nie zawsze wystarczają na wypuszczenie planowanych wyrównań. Np. w r. 1950 w wyniku posuchy i wyczerpania rezerw retencyjnych, trzeba było wstrzymać żeglugę na Odrze przez trzy miesiące.

Jest to zrozumiałe, że taka sytuacja utrudnia regularność rejsów. Ruch barków w okresie letnim na Odrze odbywa się falami tj. w miarę wypuszczania rezerw ze zbiorników na górnym biegu rzeki. Wiosną roku bieżącego poziom rzeki podniósł się niespodziewanie o siedem metrów. Tak wysoki stan wody nie sprzyjał również żegludze i trzeba było wstrzymać przejściowo ruch barków, ponieważ jednostki nie mogły przejść pod mostami.

Pamiętać należy również o tym, że Odra nie w całym swoim biegu jest uregulowana. Szczególnie trudny do przebycia jest bieg środkowy; rzeka tworzy tam wiele kolano przeciskając się pomiędzy wzniesieniami pojezierza. N tym odcinku od Bielinka do Głogowa często są duże trudności nawigacyjne.

Nieuregulowanie Odry i brak oświetlenia znaków nawigacyjnych utrudniają realizowanie nawigacji nocnej, powszechnie stosowanej na Woltzie.

Wreszcie pamiętać trzeba, że Odra jest rzeką graniczną i odprawy celne i administracyjne pochłaniają znaczną ilość godzin.

Mimo tych różnic w warunkach eksploatacyjnych Odry i Woltgi, możliwości stosowania zasad ruslanowskich są tutaj duże. Wykazano już pierwszy rok pracy pionierów ruchu ruslanowskiego. Holowniki, które w roku ubiegłym przeszły na stosowanie metod radzieckich osiągnęły bardzo pomysłne wyniki w zakresie ładunków przestojów i przeprowadzania remontów w czasie rejsów.

Realizacja tych dwu założeń pozwoliła holownikom biotracym udział w akcji na ponadplanowe wykonanie przewozów. I tak np. załoga holownika „Mestwin” pod kierunkiem kapitana Franciszka Ciesielskiego i maszynisty Henryka Gaszyńskiego w marcu br. wykonała plan przewozów w 158 procentach. Jeszcze lepsze wyniki osiągnięto w kwietniu — 238 procent, a w maju — 200 procent.

Załoga „Mestwina” podczas rejsu wykonała liczne remonty nie przerywając planowanej pracy. Realizując zasady ruslanowskie w odrzańskich warunkach i prowadząc rejsy doświadczalne, holownik „Mestwin” dostarczył już licznych spostrzeżeń, pozwalających na dalsze szczegółowe planowanie pracy na tym odcinku. Po

równanie osiągnięć załogi szczecińskiego „Mestwina” z wynikami prac innych jednostek ruslanowskich z Koźla i Wrocławia pozwoli na sprecyzowanie możliwie ścisłych wytycznych odrzańskiemu ruchowi ruslanowskiemu.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że upowszechnienie zasad radzieckich wodniaków umożliwi ekonomiczniejsze i oszczędniejsze eksploataowanie taboru odrzańskiemu, a tym samym ułatwi nam wykonanie Planu 6-letniego w zakresie żegluga śródlądowej na odcinku Śląsk — Szczecin.

(cp)

Pracownicy stoczni winni z zaufaniem podchodzić do uwag marynarzy

Praktyka coraz częściej wykazuje, że przy budowie czy przebudowie urządzeń statków należało by brać pod uwagę rady i wskazania załogi. Podyktowane są one długoletnim doświadczeniem i troską o celowość urządzeń statku, a pominięcie ich może się nie bardzo szybko.

W nowoprzebudowanych pomieszczeniach załogowych „Tobruk” na rufie został zainstalowany nowy radioaparat. Wbrew sprzeciwom załogi, która знаła pracę kadłuba swego statku zainstalowano go w świetlicy, w najbardziej przesuniętym ku rufie miejscu. Radioaparat zepsuł się szybko na skutek silnej wibracji tej części statku i nieodpo-

Sztauer Meksa wyróżniony Złotą Odznaką

W porcie gdańskim brygada sztauerska tow. Ciszki zajmowała czołowe miejsce w pięciu kolej-

nych etapach współzawodnictwa pracy. W 1950 roku wyrabiała przeciętnie od 192 do 200 procent, a po rewizji norm ponad 165 procent. Wyniki te uzyskała dzięki dobrej organizacji, harmonijnej współpracy i koleżeństwu.

Brygada Ciszki — to brygada znanych przodowników pracy. Z niej właśnie wyszli towarzysze Slonina, Łoziński i Meksa.

Sztauer Bronisław Meksa, który w pięciu kolejnych etapach współzawodnictwa pracy zajmował z brygadą pierwsze miejsce pracuje w porcie od marca 1946 roku. Wyróżnia się on spośród kolegów pracowitością, zmysłem organizatorskim i aktywnością społeczną.

W dowód uznania zasług Meksa otrzymał jako pierwszy w rejonie gdańskim Złotą Odznakę Zasłużonego Przodownika Pracy.

(b)

Pod ostrzem KRYTYKI

Rozwiązanie problemu mieszkaniowego w Kołobrzegu jest sprawą niecierpiącą zwłoki

W ostatnich numerach „Steru” ważniejszych problemów do rozkazywały się notatki a nawet dłuższe artykuły o pracy „Barki” w Kołobrzegu, o jej niedomaganiach i trudnościach.

Nikt jednak z piszących nie zwrócił uwagi na jedno z najbardziej zasadniczych zagadnień, a mianowicie na trudności mieszkaniowe rybaków i pracowników administracji „Barki”.

Aby można było wydajnie i spokojnie pracować, trzeba mieć zapewnione pewne „minimum bytowe”, trzeba mieć przy sobie (a nie w Gdyni) rodzinę a tym samym choćby niewielkie mieszkanie.

To zasadnicze zagadnienie w stosunku do pracowników „Barki” nie zostało dotychczas rozwiązane. Wielu rybaków, a jeszcze większa ilość pracowników administracji kombinatu nie posiadając jakiegokolwiek mieszkania, nie może sprowadzić tutaj swoich rodzin. Jest to jeden z naj-

Trzeba zagadnieniu spojrzeć w oczy. Możliwości mieszkaniowe nie są wielkie, jednak w wyniku wprowadzenia publicznej gospodarki lokalami, można na pewno zdobyć pewną ilość pomieszczeń do dyspozycji załóg rybackich, administracji i innych pracowników bazy.

Problem mieszkaniowy wymaga natychmiastowego rozwiązania. Powinien się tym zająć przede wszystkim związek i organizacje partyjne.

Pracownicy „Barki” czekający na przydział mieszkań

Związek zawodowy powinien zainteresować się sprawą załogi m/s „Narew”

M/s „Narew”, kursujący regularnie między portami polskimi i szwedzkimi ma znaczne osiągnięcia w obniżaniu kosztów własnych — a mimo to tym statkiem nikt się nie interesuje.

Wszystko wskazuje na to, że Związek Zawodowy Pracowników Żegluga zapomni o naszej załodze; nie mamy świetlicy, żadnych gier, nie otrzymujemy na wet czasopism — a co dopiero mówić o załatwianiu przez związek spraw bytowych i innych.

Członkowie załogi nie są objęci umową zbiorową tylko dlatego, że statek jest mały — najmniejszy w naszej flocie. Wynagrodzenie nasze jest znacznie niższe niż na innych statkach, mimo, że pracujemy w znacznie trudniejszych warunkach i znacznie więcej, bo na „dwie wachty” tj. po 12 godzin na dobę. Na innych jednostkach, zgodnie z umową zbiorową, wypłacane są marynarzom pełne nadgodziny —

P. N.
korespondent z pokładu m/s „Narew”



Kilka słów o bumelantach w porcie

Robotnicy portowi, zatrudnieni na terenie WOC korzystają ze stolówki prowadzonej przez GSS. Placówka ta jest oddalona od budynku mechaniki portów o 350 m.

Można zaobserwować, jak codziennie pracownicy działu Głównego Mechanika odbywają w godzinach od 12 do 13,30 spaceru do stolówki, a wracając wstępują na „piwko” do pobliskiego bufetu kolejowego.

Również i pracownicy „Polcargo” urozmaicają sobie w dni sto-

teczne czas pracy grą w siatkówkę lub opalaniem się na zielonej trawce. Tak np. w dniu 3 sierpnia br. pracownicy ci zażywali kąpiele słonecznej mniej więcej od godz. 9,30 do 11 ku oburzeniu robotników pracujących w pobliżu.

Gdzie jest tu dyscyplina pracy, gdzie nadzór kierownictwa? Tego rodzaju praktyki nie wpływają mobilizująco na otoczenie i dlatego należy je szybko zlikwidować.

A. K.
korespondent

Czy nie szkoda pieniędzy na chaotyczne depesze?



W czasie powrotnego rejsu, załoga nawigacyjna s/s „Tobruk” wchodziła do portu gdyńskiego z „zamestem” w głowie i z obawą czy eksploatacja nie postawi statku na... księżycu.

Po przejściu bowiem Kanału Kilońskiego, już na Bałtyku w dniu 26 lipca br. o godz. 2 min. 47 pierwsza depesza kierowała statek do Gdańska. Tego samego dnia o godz. 10 min. 30 dogoniła ją druga depesza, kierując statek do Gdyni na nabrzeże amerykańskie. Trzecia z kolei, również dnia 26 lipca br. wysłana była po to, by zmienić nabrzeże amerykańskie na holenderskie, a osta-

(b.)

Kiedy Rada Zakładowa portu gdańskiego zainteresuje się działalnością społecznych inspektorów pracy?

Zgodnie z poleceniem władz związkowych przeprowadzono w porcie gdańskim wybory społecznych inspektorów pracy. Zdawać by się mogło, że wszystko jest w najlepszym porządku.

Niestety — do tej pory rada zakładowa nie zainteresowała się tym odciśnięciem pracy związkowej i nie kontroluje działalności społecznych inspektorów pracy. Nie wydano im w tym kierunku żadnych wskazówek, wytycznych i instrukcji; zapomniano o odprawach ani nie zorganizowano posiedze-

Już kilkakrotnie zwracano uwagę radzie zakładowej na te niedociągnięcia, lecz nie odniosło to żadnego skutku. Nie można dłużej tolerować tego stanu wobec poważnych zadań, jakie stoją przed społecznymi inspektorami pracy. Czy rzeczywiście istnieją tak poważne przeszkody, które uniemożliwiają zorganizowanie krótkiego przeszkolenia dla aktywistów związkowych względnie wydanie wyczerpujących instrukcji?

KAZIMIERZ ANTCAK
korespondent

Kapryśny kierownik sklepu spółdzielczego w Darłowie

Nie bez słusznosci są utyskiwania na kierownika sklepu spółdzielczego „Kotwica” w Darłowie, gdzie rybacy wypływający na połowy zaopatrują się w artykuły żywnościowe. Placówka ta nie regularnie zaopatruje miejscową ludność w chleb, a czas zamykania i otwierania sklepu zależy od kaprysów sprzedającego, który w stosunku do klientów nie grzeszy uprzejmością.

Zarząd Spółdzielni Spożywców „Kotwica” w Darłowie za mało interesuje się działalnością swoich placówek pozostawiając je na łasce kierowników. Należałoby zrewidować styl pracy i zwrócić uwagę na stan zaopatrzenia i sposób funkcjonowania sklepów.

Bak.

Podwyższyć komin na s/s „Jarosław Dąbrowski”

— Znowu dymi! — Załoga maszynowa s/s „Jarosław Dąbrowski” klnie soczyscie. — Zaczadźmy się w tych warunkach. Kiedy nareszcie przerobią komin?

Komin na s/s „Jarosław Dąbrowski” jest rzeczywiście zbyt niski. Dym i gazy przedostają się nawet nikami do maszynowni, zatrują ją powietrze i stwarzają tym samym ciężkie warunki pracy.

Zle pomyślana wentylacja przez zbyt nisko umieszczone nawiewniki hamuje dopływ świeżego powietrza i nie wiele przyczynia się do poprawienia warunków pracy w maszynowni.

Załoga pokładowa również z odrazą patrzy na dymiący komin. Nie można utrzymać czystości na stat-

ku miłośników szorowania, mycia i częstego malowania. Piękny statek robi wrażenie węglowca.

Załoga s/s „Jarosław Dąbrowski” już неоднократно zwracała się do Inspektoratu Technicznego w sprawie podwyższenia komina. Niestety dotychczas bezskutecznie mimo, że PLO posiada szczegółowe rysunki przebudowy komina, a koszt nie byłby zbyt wielki, gdyż roboty mogły być wykonane przez warsztaty ROS.

Polepszenie warunków pracy marynarzy oraz obniżenie kosztów utrzymania czystości na s/s „Jarosław Dąbrowski” powinny być traktowane mniej opieszale. Przebudowę komina należy przeprowadzić jak najszybciej.

(W.)



Stołówka rybacka „Barki” nie jest gospodą

Do niedawna rybacy i pracownicy „Barki” mogli spożyć swobodnie tani, smaczny i obfity obiad w stołówce Domu Rybaka w Uście. Do niedawna — bo ostatnio panujące tam porządki pozostawiają wiele do życzenia.

Wprowadzenie posiłki nie straciły na jakości, ale w porze obiadowej trudno jest je otrzymać, bo... w stołówce roi się od osób postronnych m. in. letników, korzystających z usług tej placówki.

Tak dalej być nie może. Stołówka prowadzona jest przede wszystkim dla rybaków i pracowników „Barki” i tych należy obsłużyć w pierwszej kolejności, a dopiero potem w miarę możliwości można wydawać posiłki osobom trzecim.

Kierownictwo miejscowej bazy winno się tą sprawą natychmiast zainteresować i obecny stan zmienić.

(b)

WYJAŚNIENIA

W nr 7 opublikowaliśmy notatkę pt. „Więcej troski o zagadnienia bytowe pracowników i rybaków „Arki”, w której autor skrytykował niedomagania ujawnione przez załogi kutrów rybackich.

W odpowiedzi Rada Zakładowa na nadesłaną obszerną wyjaśnienie, w którym informuje nas, że od dnia 2 maja br. PKS utrzymuje stałą komunikację na linii Rewa - Gdańsk przez Gdynię.

Rada Zakładowa przyznaje, że zagadnienie planowej pracy kulturalno - oświatowej — mimo usilnych starań ze strony związku zawodowego i administracji — nie znalazło należytego rozwiązania z uwagi na czas zajęcia rybaków od wczesnych godzin rannych do późnego wieczora. Bilety do kin i teatrów można zamawiać u dyżurnego dysponenta Działu Połowowego. Z czasów ko-

rzystają szeroko pracownicy fizyczni oraz administracyjni, a plan urlopów uzależniony jest od kampanii połowowych.

Działalność kasy zapomogowo - pożyczkowej opiera się na regulaminie, który w żadnym wypadku nie był dowolnie interpretowany.

Sklep PSS, uruchomiony na terenie portu rybackiego, otwarty jest w godzinach od 12 do 22. Ograniczenie zakupów w sklepie na korzyść pracowników wypływa z troski o sprawne i szybkie zaopatrywanie rybaków w potrzebne artykuły żywnościowe.

W odpowiedzi na notatkę w numerze 12 pt. „S/s „Bytom” zaprasza inspektora BHP Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej zawiadomil nas, że system centralnego ogrzewania na s/s „Bytom” zostanie gruntownie naprawione we wrześniu br. w czasie remontu statku na stoczni.

W związku z notatką prasową pt. „W Darłowie należy stworzyć nowy punkt opieki socjalnej nad robotnikami” za mieszczoną w numerze 12 — otrzymaliśmy wyjaśnienie, w którym Dyrekcja Zarządu Małych Portów w Słupsku informuje, że na terenie sąsiadującym bezpośrednio z basenem przeładunkowym jeden z budynków administracyjnych zostanie przerobiony i przystosowany na ośrodek socjalny dla robotników. Po opracowaniu dokumentacji technicznej, Rejon Portowy Darłowo przystąpi niezwłocznie do prac wykonawczych.

W związku z wyjaśnieniem zamieszczonym w nr 12 na notatkę prasową pt. „Morski Instytut Rybacki nie wykonuje swoich zobowiązań” prostujemy, że wniosek o konieczności przyspieszenia tempa robót przy budowie budynku delegatury MIR w Świnoujściu, odnosił się do zlikwidowanej Spółdzielni Pracy „Odbudowa”.

W numerze 4 zamieściliśmy notatkę pt. „Rybacy pod adresem Polskiego Radia”, w której autor wskazywał na konieczność retransmitowania ze Szczecina w każdą niedzielę o godz. 13.50 pogadanek z zakresu wiedzy rybackiej.

W odpowiedzi Dyrekcja Okręgowa Polskiego Radia w Gdańsku nadesłała wyjaśnienie, z którego wynika, że nie można było zrehabilitować nrosbie rybaków, gdyż na tę godzinę ramowy program lokalny Rozgłośnia Gdańskiej przewiduje dotychczas audycje dla wsi woj. gdańskiego.

Dyrekcja Okręgowa P. R. przeprowadzi w jesieni b. r. ankietę w ośrodkach rybackich Wybrzeża wschodniego.

Trzykrotnie na tej drodze materiał posłuży do ulepszenia odpowiedniego typu audycji dla rybaków.



Centralne ogrzewanie i Zarząd Portu w Szczecinie

Instalacje centralnego ogrzewania sprawdza się i naprawia w lecie lub wczesną jesienią tak, aby z nastaniem zimy użytkownicy budynku nie cierpieli z powodu zimy. Nie wszędzie jednak ta zasada cieszy się uznaniem. Np. Zarząd Portu w Szczecinie całkowicie „zapomniał” o pomieszczeniach Kapitanatu Portu i dopóki nie w styczniu br. — prawdopodobnie na skutek licznych interwencji ze strony Kapitanatu — przypomniał sobie o potrzebie naprawy kilku fragmentów centralnego ogrzewania w budynku Kapitanatu. A przecież Kapitanat Portu to ważne ogniwo w aparacie portowym.

Rzecz zrozumiała, że Kapitanat Portu nie mógł zgodzić się na naprawę instalacji w styczniu, bowiem na czas remontu cały budynek byłby pozbawiony ogrzewania.

Ale nie na tym kończy się niedbalstwo służby technicznej Zarządu Portu w Szczecinie. Remont, który jeszcze w styczniu miał trwać około 2

tygodni, na wiosnę przeciągnął się do 3 miesięcy. Na dodatek, służba techniczna nie znalazła do tej pory tyle czasu, aby roboty odebrać. I dlatego, w pomieszczeniach Kapitanatu można od dłuższego czasu podziwiać „bałaganik”, dziury w ścianach i porozrywane podłogi.

„Ster” zamieścił w numerze 3 (marzec br.) krytyczną notatkę, w której zwrócił uwagę na zimno panujące w lokalach służbowych Kapitanatu Portu. Mimo to, Zarząd Portu nie uważał za stosowne, wyjaśnić przyczyn tego stanu i poinformować nas, w jaki sposób i kiedy usunie braki.

A chcieliśmy wiedzieć, dlaczego Zarząd Portu w Szczecinie nie sprawdził i nie naprawił instalacji centralnego ogrzewania w budynku Kapitanatu Portu przed nastaniem zimy i dlaczego roboty prowadzone są nadal w zółwym tempie? Jesteśmy także ciekawi czy ZPS uznaje słuszną krytykę?

Hao.



Odpowiedzi REDAKCJI

Tadeusz Palusiński, Szczecin — Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Słupsku podjęło uchwałę w sprawie przydzielenia pomieszczeń na biura Obwodu Ochrony Wybrzeża w Uście. Według tej decyzji, Obwód Ochrony Wybrzeża powinien zwrócić się do Szczecińskiego Urzędu Morskiego z wnioskiem o wytypowanie odpowiedniego obiektu w Uście. PPRN zastrzeża, że ewentualne koszty remontu pokryje OOW z własnych funduszy.

Alfred Sobiecki, Szczecin — W porużonej przez Was sprawę interweniujemy. O wyniku zostaniecie powiadomieni.

St. Winnicki s/s „Bytom” — Dziękujemy za współpracę i pomoc w pozyskaniu nowych korespondentów. Aby zapobiec przypadkom dublowania publikacji, kierujcie korespondencje bezpośrednio do naszej redakcji.

Aleksander Nowicki s/s „Wieluń” — Prosimy o podanie dokładnego adresu względnie wskazanie, dokąd mamy przekazać nagrodę autorską.

GO — Gdynia — Na wypadek pożaru, kradzieży itp. możecie ubezpieczyć ruchomości w powiatowym Inspektoracie Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych. Stawka ubezpieczeniowa wynosi w stosunku w stosunku rocznym 2 zł od każdego tysiąca złotych sumy, na jaką ubezpieczono mienie.

J. W-ski, Gdańsk — Wyjaśniamy, że w myśl ustawy z dnia 28 kwietnia 1948 roku w przedmiocie pracy młodocianych 1 kobiet, umowa o pracę z kobietą, która pracuje w danym za-

kładzie pracy przynajmniej od 3 miesięcy, nie może być wypowiedziana w całym okresie ciąży. Ubezpieczony nie ma prawa do zasiłku chorobowego w okresie, w którym na podstawie umowy zbiorowej otrzymuje od pracodawcy całkowite wynagrodzenie.

S. J., Gdańsk — Na zasadzie okólnika Prezesa Rady Ministrów z dnia 3 listopada 1949 roku w sprawie urlopu pracowników, na dokonanie nauk, możecie otrzymać dwutygodniowy płatny urlop okolicznościowy na przygotowanie się do egzaminu na kurs wstępny. Urlopu tego nie wlicza się do normalnego urlopu wypoczynkowego.

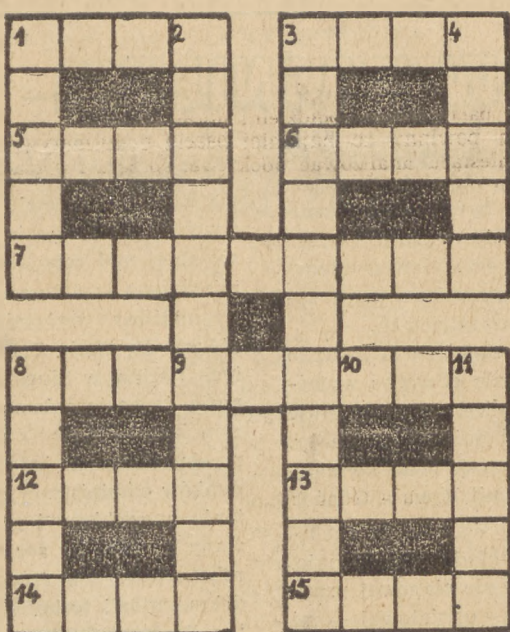
Bronisław Łukaszow, Hallerowo 16 pow. Rawicz — Do Szkoły Jungów przyjmowani są kandydaci w wieku 15 — 16 lat. Egzamin wstępny obowiązuje. Możecie zwrócić się do Ministerstwa Żeglugł (Departament Szkolnictwa Morskiego) z prośbą o przyjęcie do szkoły mimo przekroczenia wieku i braków w wykształceniu.

Rozszerzajcie nadal swoje wiadomości o morzu, a Liga Morska udzieli Wam wszechstronnej pomocy w rozwijaniu Waszych zainteresowań.

M. B. z MUR w Szczecinie — Na notatkę w nr. 12 pt. „Mielizna „zakorkowała” przystań rybacką w Rowach” otrzymaliśmy obszerną odpowiedź z PRClP w Gdańsku. Ponieważ w świetle wyjaśnień PRClP wyłoniło się nowe zagadnienie, sprawę skierowaliśmy do Ministerstwa Żeglugł dla uzyskania dalszych informacji. O wyniku i sposobie załatwienia zostaniecie powiadomieni.

Rozrywki UMYSKOWE

Krzyżówka



ZNACZENIE WYRAZÓW:

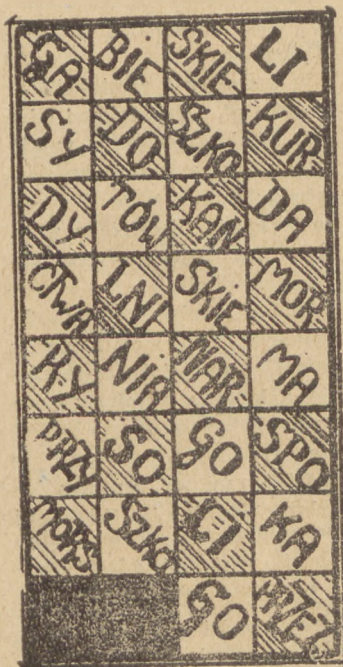
Poziomo: 1) ryba, 3) rodzaj kaszy, 5) pora dnia, 6) wynik pracy, nauki, 7) miasto w Związku Radzieckim, 8) inaczej przewóz, 12) ptak, 13) środek łączniczy, 14) rzeka, nad którą wstąpiła się Brygada Międzynarodowa pod dowództwem gen. Świerczewskiego, 15) zwierzę domowe.

Pionowo: 1) żyłtko móżdżku, 2) rysunek przekroju poprzecznego, 3) nazwa lin oliwniwa stałego jachtu, 4) miejsce plantacji roślin, 5) sieć do łowienia łososi, 6) miasto na zachód od Bydgoszczy, 10) tytuł powieści Henryka Sienkiewicza, 11) port w Afryce północnej.

Zadanie wieżowe

Zaczynając od górnego lewego rogu posuwając się ruchem wieży szachowej obejmij wszystkie pola i od-

czytaj rozwiązanie.



ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 12

Wiokrzyżówka: znaczenie wyrazów wirowych: 1) skutnik, 2) marynarka, 3) bukszlpr, 4) peryskop, 5) dejmank, 6) kabestan, 7) rurociąg, 8) latarnik, 9) fokmaszt.

Znaczenie wyrazów poziomych: 5) doka, 10) keja, 11) koja (ajok), 14) red, 18) rufa, 19) fala (alaf).

Znaczenie wyrazów pionowych: 3) boje, 12) trap, 13) kecz (zcek), 15) „Ster”, 16) Jola, 17) kran (mark).

Konikówka

Rozwiązanie: Marynarka Wojenna, tuż w sprawie pokoju, strzeże granic szlaków morskich Polski Ludowej. Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 12 nagrody książkowe otrzymują: 1) Eugenia Moździewska, Szczecin, Al. Wojska Polskiego 52/6; 2) Ania Boroń, Sopot, ul. Chopina 40; 3) Iarlan Jaskulski, Szczecin, ul. Trenowskiego 3/; 4) Zbigniew Własow, dylna ul. św. Piotra 19/6; 5) Zdzisław Krak, Swinoujście, ul. Stallna 3. Książki wysyłamy pocztą.

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

Pomóżmy rybakom z Helu umasowić kulturę fizyczną

Specyficzna sytuacja wytworzyła się na odcinku kultury fizycznej w przedsiębiorstwie PP i UR „Arka” na Helu. Koło sportowe przy tym przedsiębiorstwie obejmuje nie tylko rybaków i pracowników tego zakładu, ale również młodzież i rybaków niezrzeszonych.

Stąd przed kołem sportowym wylaniają się poważne problemy wydzignięcia wychowania fizycznego i sportu wśród mieszkańców Helu i częściowo Jastarni. W jakim stopniu zagadnienie to jest realizowane i czy koło sportowe „Arki” właściwie rozwiązuje to zagadnienie?

Z tym zapytaniem zwracamy się do paru członków zarządu. A oto jak według ich relacji wygląda poprzednia i obecna działalność na niwie sportowej na Helu.

Zanim utworzono koło sportowe „Arki”, przy zrzeszeniu „Kolejarza” istniał od 1948 r. Rybacki Klub Sportowy, a następnie przez krótki okres Ludowy Zespół Sportowy. Pomimo szeregu niedociągnięć i błędów, jakie miał klub i LZS, istotnie ich pobudziło młodzież do uprawiania sportu, odciągając jednocześnie od strasznej plagi, jaka w tym okresie opłacała Hel tj. od pijactwa. Jeszcze trzy lata temu nie rzadkim zjawiskiem na Helu byli młodzi chłopcy, nadużywający alkoholu.

SPORT WALCZY Z PIJACTWEM

Parę lat istnienia klubu i związek z tym się zainteresowanie miejscowej ludności sportem pomogło odciągnąć młodzież od pijactwa.

W chwili obecnej koło sportowe zrzesza 84 członków. W stosunku do liczby pracowników „Arki” i niezrzeszonych rybaków, cyfra ta jest znikoma. Wytworzyła się taka sytuacja, że członkami koła są tylko sportowcy - wyczynowcy, czynnie uprawiający poszczególne dyscypliny sportowe. A więc

piłkarze zgromadzeni w dwóch drużynach (pierwszy zespół walczył w rozgrywkach o wejście do Klasy Wojewódzkiej), jak również z pewną liczbą rezerwowików, co w sumie daje około 40 zawodników. Dalej trzy drużyny siatkówki oraz kilkunastu uprawiających tenis stołowy. Do tego dochodzą dziewczęta i chłopcy (w większości młodzież szkolna) — lekkoatleci.

Dłaczego jednak koło sportowe „Kolejarza” przy „Arce” ograniczyło, jak dotychczas, swe zainteresowania do wąskiego odcinka sportu wyczynowego, nie dbając o szerzenie masowej kultury fizycznej?

Przyczyn złożyło się na to wiele. Postaramy się je zanalizować. Jak wiadomo, rybaków większą część dnia przebywają na wodzie. Stąd też wymagane jest przystosowanie dla nich specjalnych dyscyplin sportowych. Teraz gdy wieczory są dłuższe i gdy kutry około godz. 16 czy 17 wracają z morza, rybaków chcieliby mieć jakąś salę, ażeby móc odbywać tam treningi w interesujących ich gałęziach sportu. Do nich na leżą w pierwszym rzędzie ciężkoatletyka tj. zapasy i podnoszenie ciężarów, boks oraz gimnastyka wolna i przyrządowa. Również należałoby zainteresować się odznaką Sprawny do Pracy i Obrony i przygotować do zdawania prób.

BRAK SPRZĘTU PRZESZKODĄ W ROZWOJU

Tymczasem wszystkie wymienione dyscypliny „leżą”. Koło sportowe ma o to pretensje do Rady Okręgowej „Kolejarza”, która nie

zadawała sobie trudu, ażeby przeznaczyć dla Helu najskromniejszy choćby sprzęt. Do tej chwili koło nie posiada ani kuli; ani granatu, ani dysku, ni oszczepu! Brak również rękawic bokserskich, worków treningowych, „graszek”, ciężarków do dźwigania itp. Nie więc dziwnego, że jeżeli apeluje się do rybaków do wstępowania do koła sportowego, ci odpowiadają:

— A po co mamy tam iść?

Nie wszyscy przecież chcą kopać piłkę. Jedni poprobowali by się w zapasach, drudzy spróbowaliby swych sił w podnoszeniu ciężarów, inni znów na ringu, ktoś chciałby poćwiczyć na drążku czy też skakać przez kozioł.

WIĘCEJ ZAINTERESOWANIA

Stan taki wymaga natychmiastowej poprawy. Na Helu dysponujemy doskonałym materiałem ludzkim, który garnie się do sportu. Dlatego też należałoby pomóc kołu sportowemu. Pierwsza winna zainteresować się tym, organizacja podstawowa, rada zakładowa i dyrekcja bazy na Helu. Drogowskazem winna tu być uchwała IV plenum GKKF mówiąca o potrzebie zbudowania przy zakładzie pracy silnego koła sportowego, obejmującego ogół pracowników, którzy by wysłki swoje skierowali tak na odcinek umasowienia kultury fizycznej, jak i na pomoc w podniesieniu produkcji.

Należy więc natychmiast dostarczyć kołu niezbędnego sprzętu do SPO jak i do tych dyscyplin spor-

BUDUJEMY SAŁĘ GIMNASTYCZNA

Prowadzone są w tej chwili pertraktacje koła sportowego z nadleśnictwem o otrzymanie baraku, który by można z powodzeniem przerobić na salę gimnastyczną. Koło sportowe pragnie go wyremontować własnymi siłami. Niemniej jednak pozostaje do rozwiązania kwestia materiałowa, o co powinna się zatroszczyć w pierwszym rzędzie dyrekcja „Arki”.

Mocno zaniebdany jest również odcinek wychowania ideologicznego wśród członków koła sportowego. Wprawdzie zarząd koła próbował w swoim zakresie zorganizować pogadanki, ale nie miało to charakteru stałego i odbywało się bardzo rzadko. Dlatego też należałoby zaaferować do Powiatowego i Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej o częstsze kierowanie swych prelegentów na Hel. Nie od rzeczy będzie przypomnieć Radzie Okręgowej Z. S. „Kolejarz” o potrzebie skierowania na Hel specjalistów pewnych dyscyplin sportowych, którzy przez kilkakrotny pobyt w tej miejscowości mogliby odpowiednio zapropagować inne dyscypliny i wskazać miejscowym działaczom kierunek ich rozwoju.

Jeżeli wspomniane punkty będą zrealizowane, to niewątpliwie uszymszy wkrótce, że wychowanie fizyczne na Helu poczyniło znaczne postępy.

A. SKOTNICKI

Mistrzostwa Akademickie Świata pod znakiem międzynarodowej solidarności

Kroniki, sportowe świata — Największą międzynarodową, masową, tak radosną i braterską manifestacją sportowców kilkudziesięciu narodów, jaka odbyła się na Akademickich Mistrzostwach Świata, zorganizowanych w Berlinie w czasie III Złotu Młodych Bojowników o Pokój.

Polęczenie Mistrzostw Akademickich Świata ze Złotem Bojowników o Pokój ma specjalną wymowę. Podkreśla to fakt, że sportowcy krajów demokracji ludowej i Związku Radzieckiego oraz postępowi sportowcy krajów kapitalistycznych stoją w pierwszych szeregach obrońców pokoju i podobnie jak w szlachetnym współzawodnictwie w sporcie, tak są gotowi do walki w obronie pokoju. Trudno opisać ten wspaniały nastrój, jaki ogarniał zebranych w czasie uroczystości szych sportowców silną podnieć do otwarcia Złotu na stadionie im. Waltera Ulbrichta. Defilująca młodzież reprezentująca ponad 90 narodów w rywalizacji tworzyła jedną w swoim rodzaju rewii. Tam nikt się nikogo nie pytał o narodowość, rasę czy wyznanie. Tam wszyscy byli sobie równi. Owiani jednym duchem — solidarno-

ści międzynarodowej, mas pracujących, wyrażali wolę swych milionów współpracowników i obrońców pokoju. Nic więc dziwnego, że Akademickie Mistrzostwa Świata odbywające się w podobnym nastroju charakteryzuje szlachetne współzawodnictwo. W rywalizacji czołowych potęg sportowych świata jak ZSRR, Węgry i Czechosłowacja, poczesne miejsce zajmowali Polacy. Wprawdzie w boksie i piłkarstwie uzyskaliśmy słabsze wyniki niż przewidywano, to jednakże w innych dyscyplinach jak lekkoatletyka, pływanie, piłka ręczna czy wioślarstwo nasi zawodnicy bili rekordy życiowe uzyskując wiele medali.

Akademickie Mistrzostwa Świata w Berlinie będą niewątpliwie dla nas dalszej pracy nad sobą i do uzyskania zaszczytnych wyników w rywalizacji międzynarodowej. Pamiętajmy bowiem, że postawa wykazana przez naszych reprezentantów świadczy o tym, że o poziomie całego sportu w Polsce.

(as.).

Co czytać?

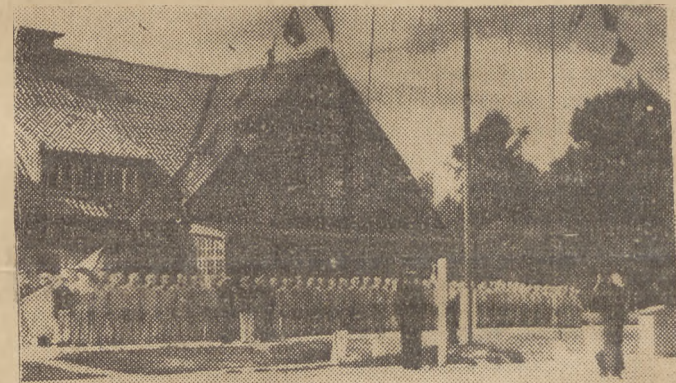
Sierpniowy numer morskiego miesięcznika młodzieżowego „Młody Ze-

glarz” odbiega od dotychczasowych form. Poświęcony on został w całości zagadnieniu modelarstwa. Na treść numeru składają się dokładny opis i szczegółowe rysunki robocze w skali 1 : 1 i 1 : 2 precyzyjnych modeli polskiego okrętu wojennego z XVII w. typu, używanego przez flotę polską podczas bitwy pod Oliwą w 1627 roku. Konstruktor modelu Mieczysław Ł. Boczar zadał sobie niezwykle trud dokładnego opracowania wszystkich szczegółów dla wykonania modelu z klejonych klocków. Drugim modelem jest jacht regatowy, opracowany przez Michała Kopeca. Do planów ogólnych dołączono są rysunki konstrukcyjne okuć i ozdobienia oraz bardzo ciekawego mechanizmu sterowniczego.

Modelarstwem zajmują się, jak widać, nie tylko młodzi kandydaci na marynarzy, ale wielu starszych, doświadczonych marynarzy. Często podziwiamy w gablotkach wystaw i świetlic wspaniałe modele historycznych statków Redakcja „Młodego Ze-glaza” dając dokładny opis wykonania „Wodnika”, umożliwiła marynarzom - amatorom robót ręcznych wykonanie pięknej ozdoby pomieszczeń załogowych.

Drugi model jachtu regatowego jest tak opracowany aby mógł brać udział w regatach modelowych.

Numer sierpniowy „Młodego Ze-glaza” jest do nabycia we wszystkich kioskach gazetowych.



Obóz szkoleniowy L. M. w Giżycku

Podpatrzone w Szczecinie

Wały Chrobrego i znajdujące się przy nich nabrzeża są najbardziej uczęszczaną dzielnicą Szczecina, do której w pogodny wień nie tylko tablice z napisem „Kapitanat Portu”... Wskazane jest, cy, by napawać oczy pięknem Odry, przy której brzegach są przy- cumowane polskie statki.

W okresie letnim do wymienionej dzielnicy portowej przyjeżdża także dużo wycieczkowiczów. Jednak jest tu jedno małe „ale”... Jest nim wysokość betonowego nabrzeża, z którego człowiek idący samym skrajem, może łatwo wpaść do wody i nim ktoś znajdzie linę czy koło ratunkowe, tonący w tym czasie może stracić życie.

Do roku 1950 Kapitanat Portu w Szczecinie, na specjalnych ta-

blicach umieścił dwa koła ratunkowe, które w razie wypadku można było w każdej chwili rzucić tonącemu. Obecnie pozostały po nich tylko tablice z napisem „Kapitanat Portu”... Wskazane jest, by ktoś zainteresował się tym brakiem i na nabrzeżach Odry przy Wałach Chrobrego zorganizował punkty ratunkowe.

Dla przykładu podaje, że w czasie ostatnich dwóch miesięcy wpadło do wody już dwójka dzieci, które zostały wyratowane przez przebywających tam w tym czasie pracowników MUR Szczecin ob. ob. Pawła Kołodyńskiego i Zenona Karweckiego.

BAK. korespondent



— Kołogo, tonę — rzucić mi koło ratunkowe!
— Nie mogę, podam Ci tablicę, na której koło powinno wisieć...