

Front walki o terminowy remont statków zaczyna się od maszyny

W myśl obowiązujących przepisów o bezpieczeństwie na morzu każda jednostka pływająca, czy to będzie statek pełnomorski, żegluga przybrzeżnej, rybołówstwa, taboru portowego, czy pogłębiarka musi w regularnych odstępach czasu odnowić swoją klasę. Dla dokonania potrzebnych napraw uzupełnień i remontów, dla wymienienia zużytych części motorów, urządzeń mechanicznych czy kadłuba — jednostkę przekazuje się do stoczni.

Remonty stanowią niesłychanie ważny problem w gospodarce morskiej. Od sprawnego i terminowego przebiegu napraw zależy bowiem w wielkiej mierze wykonanie zadań przewoźnych floty handlowej, zwiększenie połowów floty rybackiej, dokonanie zaplanowanych prac pogłębiarskich, sprawny przewóz pasażerów w żegludze przybrzeżnej itd.

W roku bieżącym obserwujemy na naszych stocznich niepokojące zjawisko przetrzymywania statków w remoncie ponad zaplanowany okres czasu. Jeżeli w pierwszym półroczu 1950 roku statki traciły na remonty stoczniove 8,86 proc. czasu eksploatacyjnego, to w pierwszym półroczu r. b. strata ta wyraża się cyfrą 16,4 proc., czyli dwukrotnie więcej niż rok temu.

Winę za ten stan rzeczy ponoszą w pierwszym rzędzie bezsprzecznie stocznie.

Sprawa remontów na stocznich nie jest postawiona z taką ostrością, jakiej zagadnienie to wymaga.

Plany remontów stocznie przygotowują z reguły dopiero po wejściu statku na dok. Potrzebna dokumentacja techniczna jest sporządzana dopiero w trakcie demontażu maszyn i urządzeń. Zamówienie na części wymienne do działu mechanicznego działu remontowy przesyła również dopiero w trakcie przeprowadzania remontu, co z uwagi na duże obciążenie maszyn obróbkę części dla nowych statków zmusza do przerywania pracy z braku części zamiennych. W działach remontowych stoczni obserwujemy bardzo silną płynność kadr. Np. w Stoczni Gdańskiej obsada działu remontowego zmieniła się w ciągu roku w blisko 80 proc. Zła organizacja wykonawstwa i brak kontroli nad przebiegiem prac remontowych są przyczyną częstego odrzucania przez PRS wykonanych już robót, co pociąga za sobą dodatkową stratę roboczogodzin i powoduje przedłużenie czasu trwania remontu. W roku bieżącym stocznie nie przekazały armatorom ani jednego statku wyremontowanego w ustalonym terminie.

Te poważne braki organizacji pracy w stocznich to bezwzględnie podstawowe przyczyny wielkich strat jakie gospodarka narodowa ponosi przez wytrącenie szeregu statków z eksploatacji powyżej czasu zaplanowanego na remonty.

O wielkości strat może nam dać wyobrażenie cyfra 750.000 tonażo-dni, które żegluga straciła w I półroczu br. na skutek niedotrzymania terminu remontu przez stocznie.

Czy jednak tylko stocznie ponoszą odpowiedzialność za przedłużanie okresu remontowego i związane z tym olbrzymie straty?

Na to pytanie dadzą nam odpowiedź następujące przykłady.

S/s „Tobruk” został oddany na Stocznice Gdańską w roku ubiegłym. Lista remontowa zakładająca do zlecenia remontowego wystawiona przez PLO

dla stoczni zawierała 137 pozycji na 18.140 roboczogodzin rzeczowych.

W trakcie wykonywania prac stocznia otrzymała w okresie od 10 marca 1950 r. do 1 stycznia z PLO dodatkowe remonty na tym statku na 53.600 roboczogodzin a potem jeszcze w czasie od 2 stycznia do 21 lutego 1951 r. dodatkowe zlecenie na 24.700 roboczogodzin. Stocznia wykonując te zlecenie na ten statek na projektowanych 18.140 rob.-godzin ponad 104.000 rob./godzin a więc prawie sześć razy więcej niż przewidywał plan pierwotny.

A oto drugi przykład: „Dalmor” w roku ubiegłym oddał do remontu s/t „Kastoria” z listą robót zawierającą 137 pozycji na ogólną ilość 30.000 roboczogodzin. Potem, wzorem PLO, „Dalmor” w okresie od stycznia br. do 6 sierpnia br. nadesłał stoczni wiele nowych zleceń na 100 pozycji. Remont rozrósł się i przekroczył 68.000 rob.-godzin. a więc przekroczył ponad dwukrotnie zaplanowany czasokres.

Te dwa przykłady są przekonywującym argumentem że poza stoczniami również trzeba szukać przyczyn przedłużania się okresu remontowego naszych statków, przeko-nują nas, że i armatorzy ponoszą poważną część odpowiedzialności za straty na jakie naraża gospodarkę narodową przedłużając się czasokres remontów.

Głównym źródłem tego poważnego błędu, który dezorganizuje pracę stoczni i wpływa na pogłębienie trudności remontowych i przedłużanie nie raz dwukrotnie okresu postoju statku w doku jest niewątpliwie błędna polityka kadr w przedsiębiorstwach żeglugowych i stocznich.

W żegludze i rybołówstwie dalekomorskim załogi maszynowe zmieniają się nieraz kilkakrotnie w okresie międzyremontowym tak, że na palcach można policzyć zespoły, w których ludzie nie byłiby wymienieni nawet w okresie rocznym w 70 — 90 proc. A trzeba przy tym dodać, że nasza flota jeszcze nie posiada większej ilości statków seryjnej produkcji, a dysponuje różnymi rakim sprzętem o różnych typach motorów, maszyn i kotłów. W tych warunkach częsta zmiana mechaników, motorzystów i ich pomocników bardzo ostro odbija się na pracy maszyn. Zwiększa zużycie części ściernych i może się stać w niektórych wypadkach przyczyną awarii i wcześniejszego stracenia przez statek zdolności eksploatacyjnych, a co za tym idzie konieczność wcześniejszego oddania jednostki do remontu. Następnym bardzo poważnym złem wynikającym z częstych zmian obsady maszynowej na statku, są właśnie niekompletne listy remontowe.

Jest rzeczą samo przez się zrozumiałą że mechanicy i

ich pomocnicy, którzy pracują dłuższy czas przy obsłudze maszyn tego samego statku, znają doskonale wszystkie wady mechanizmów, wiedzą, które detale należy wymienić i w jakim czasie — słowem są w stanie przy pomocy inspektorów floty i pracowników stoczni opracować wykaz potrzeb tak szczegółowy, że dodatkowe prace po zdemontowaniu urządzeń na stoczni nie przekroczą dopuszczalnego procentu rob./godz. tj. 10 — 15 proc. Ale przydzielanie mechaników i pomocników na statek na okres jednego, czy kilku krótkich rejsów jak to często praktykują nasze przedsiębiorstwa żeglugowe i rybackie, dają w rezultacie nie tylko gorszą pracę maszyn, ale i także wykazy remontowe, jak wspomnieliśmy na wstępie. Mechanik nie znający maszyn czy chociażby np. pompy chłodzącej silnika, która sprawia mu kłopoty w czasie rejsu, napisze w wykazie robót remontowych „przeład pompy”, co powinno być dokonane na stoczni — przykładowo mówiąc — w 50 rob./godz. Gdy jednak stoczniovcy rozbiorą pompę okazuje się, że trzeba wymienić kilkanaście zużytych części, a więc przeprowadzić generalny remont, a nie przeład. Remont — z 50 rob.-godz. jednej ekipy montażowej urasta do setek godzin wielu grup roboczych, powsta je konieczność sporządzania dodatkowych, nieprzewidzianych planem rysunków, odlewów, obróbki mechanicznej, — czas ucieka, statek nie wchodzi do eksploatacji, następuje wymiana dziesiątków listów, monitów, zarzutów, zrzucanie odpowiedzialności ze stoczni na armatora i odwrotnie, a plany przewoźne czy rybołówstwa załamują się.

Walka o remonty — jak wiódzimy — wybiega daleko poza stocznie i musi się rozpocząć tam, gdzie powstaje ich potrzeba — to znaczy na statku. Punkt ciężkości w tej walce spoczywa w zagadnieniu stałości kadr i na ten punkt trzeba skierować główne natarcie. Zagadnienie stabilizacji kadr na statkach, a zwłaszcza załóg maszynowych jest niewątpliwie trudne. Flota nasza rozwija się burzliwie. Rosną wraz z nią potrzeby kadrowe. Jednocześnie w walce o wykonanie zadań Planu 6-letniego w żegludze i rybołówstwie rosną ludzie. Dojrzejewają politycznie i w pracy zdobywają wyższe kwalifikacje zawodowe uprawniające ich do awansu społecznego. Są to niewątpliwie dwie różne przyczyny płynności załóg maszynowych. Ale obie nie usprawiedliwiają stanu bez troski i lekkomyślnego stosunku do zmiany załóg maszynowych, jaką obserwujemy w naszych przed-

siębiorstwach. Na naradach wytwórczych mówi się często o tej sprawie, zajmuje się nią i organizacja partyjna PMH. Podaje się przykłady zła, jakie wyrządza statkowi częsta zmiana mechaników, podejmuje się nawet uchwały w sprawie walki z fluktuacją, a w praktyce nie następują żadne zmiany.

Dla ilustracji jeden przykład: s/s „Kościszko” wszedł na stocznie w roku ubiegłym. Lista remontów była źle opracowana przez armatora, a więc przede wszystkim przez I mechanika i inspektora PLO. W tej sytuacji wielką pomocą w przełamywaniu trudności remontowych byłaby współpraca I mechanika statku z kierownictwem grup remontowych stoczni. Wiedział o tym do-brze Wydział Inspekcji Technicznej PLO i wiedziała dyrekcja tego przedsiębiorstwa, a mimo to I mechanik został ze statku zabrany i przeniesiony na inną jednostkę, która po pewnym czasie wejdzie do remontu znowu ze źle opracowanymi wykazami robót, bo mechanik nie pozna na nowoprzydzielonej jednostce dokładnie braków maszyn.

Jasne, że kierownictwo PLO wykazało tu całkowitą bez troskę zarówno o statek remontowany jak i o będący w eksploatacji.

Trudną walkę o zlikwidowanie nie płynności załóg maszynowych muszą podjąć organizacja partyjna PMH i „Dalmor”. Nie wystarczą tu bowiem administracyjne środki.

Ale zagadnienie remontów i

napraw stoczniovcych to nie tylko sprawa kadr i płynności załóg — to również i przede wszystkim stały wzrost uświadomienia i dojrzałości politycznej załóg, to budzenie i ugruntowanie w załogach maszynowych i pokładowych socjalistycznego przywiązania do maszyn i urządzeń. Załogi statków nie mogą zapominać o najważniejszym, że front walki o skrócenie remontów statków zaczyna się od maszyny i od jej obsługi

Im lepsza praca załogi maszynowej czuwającej nad maszynami, im więcej napraw za-pobiegawczych przeprowadzanych przez załogę we własnym zakresie, tym mniejsze jest niebezpieczeństwo awarii, tym dłuższy okres pozostawiania statku w eksploatacji. Od dobrej pracy załogi zależy, czy statek przejdzie na stocznie jedynie dla wykonania prac kontrolnych, wymaganych w ustalonych okresach przez instytut klasyfikacyjny. Przykładem dobrze pojętej socjalistycznej opieki nad maszynami i urządzeniami statku jest radziecki m/s „Akademik Kryłow”. Dzięki troskliwej opiece załogi tego statku nad urządzeniami, dzięki stałym przeglądom zapobiegawczym i systematycznemu prowadzeniu prac we własnym zakresie — statek ten pracuje bez przerwy ponad 5 lat.

Trzeba zatem i nam, wzorem floty radzieckiej, podjąć walkę o pełne upowszechnienie socjalistycznej opieki załogi nad maszynami.

Wyjaśnianie, uczenie, przekazywanie, czynna pomoc pogłębianie pracy polityczno - wychowawczej, walka o stworzenie statku — wzorca z niezmienną się załogą, okazanie pomocy administracji przy przełamywaniu dotychczasowego bez troskiego stosunku do kadr maszynowych — oto główne kierunki pracy organizacji partyjnych w walce o utrzymanie statków w eksploatacji — w walce o skrócenie czasu porzebnego na remonty.

Wykorzystanie doświadczeń marynarzy radzieckich będzie cenną pomocą w tej pracy,



Mieszkańcy Gdyni żegnają statek flagowy PMH m/s „Batory”, wyruszający w pierwszy rejs do Indii

Uchwały witane z radością

Z wielką radością powitali chłopcy polscy uchwałę Prezydium Rządu w sprawie popierania hodowli i kontraktacji trzody chlewnej. Uchwała z dnia 22 sierpnia 1951 roku stawia ambitne zadanie zakontraktowania do 1 września 1952 roku 6.800.000 sztuk trzody chlewnej. Powszechna zatem kontraktacja na rok gospodarczy 1951/52 powinna zdecydowanie podnieść stan pogłowia trzody chlewnej i zapewnić regularny dopływ mięsa dostarczanego na rynek dla wzrastających potrzeb ludności pracującej.

Więcej nasza poznała już dobrodziejstwa płynące z kontraktacji, która przyczyniła się w sposób zdecydowany do podniesienia dobrobytu chłopów. Jak wykazuje doświadczenie kontraktacja jest najskuteczniejszym narzędziem dla podniesienia produkcji trzody chlewnej i jednocześnie najskuteczniejszym narzędziem naszego Rządu w walce o pełne zaopatrzenie ludności pracującej. Zadaniem tegorocznej akcji kontraktacyjnej jest pełne wykorzystanie bazy produkcyjnej żywca. Sprawny przebieg akcji kontraktacyjnej — zabezpieczony przez Związek Samopomocy Chłopskiej i organizacje partyjne naszej wsi — to należyte zaopatrzenie ludności w przetworzone mięso, to wkład naszej wsi w pełną realizację Planu 6-letniego.

Uchwała rządu w sprawie kontraktacji — stworzyła dla wszystkich hodowców jeszcze korzystniejsze warunki hodowli i zbytu.

„ROBOTNICZY — powiada chłop z gromady Miłwino w powiecie wejherowskim Stanisław Maszota — STARAJĄ SIĘ DLA NAS WYPRODUKOWAĆ WIĘCEJ TOWARÓW PRZEMYSŁOWYCH, A NASZYM OBOWIĄZKIEM JEST DOSTARCZYĆ IM WIĘCEJ ARTYKUŁÓW ŻYwnościowych, WIĘCEJ ZBOŻA, MIĘSA I TŁUSZCZU”.

Ludność miast i wsi z radością powitała uchwałę Rządu w sprawie popierania hodowli, jako wyraz stałej troski naszego Rządu o wzrost dobrobytu pracujących.

Masy pracujące powitały z równie wielkim zadowoleniem uchwałę Rady Ministrów z dnia 24 sierpnia br. w sprawie wzmoczenia walki ze spekulacją i nadużyciami w handlu.

Fakt, że na rynku występują pewne przejściowe trudności towarowe, związane z szybkim tempem rozwoju naszego kraju i wzrostem stopy życiowej, starają się spekulanci celowo wykorzystywać, wykupując towary ze sklepów i sprzedając je następnie dalej po wygórowanych cenach. Taka jest jednomyślna opinia ludności miast i wsi. Spekulanci nie chcą żerować szczególnie na naszej wsi i oszukują do spółki ze spekulantem wiejskim jej ludność. Nieprawny skup trzody chlewnej, mięsa z pokątnego uboju, nielegalny handel i narażanie ludzi na choroby przez niekontrolowane sanitarne mięso, to jaskrawe przykłady żerowania spekulanta miejskiego i wiejskiego na przejściowych trudnościach w zaopatrzeniu.

I dlatego powołane uchwała Komisje do walki ze spekulacją i nadużyciami w handlu, powołane przy prezydium powiatowych i miejskich rad narodowych będą działać w oparciu o szeroką akcję społeczną.

Koordynatorem w tej walce przeciwko spekulacji i dezorganizacji w handlu będzie Generalna Prokuratura Rzeczypospolitej, organa MO i Państwowe Inspekcje Handlowe. „Pamiętajcie o tym — pisze „Trybuna Ludu” — że spekulanci, to podziemie gospodarcze to wróg klasowy, siewcy wrogiej plottki, to środowisko szkodnictwa i dywersji gospodarczej. Trzeba na każdym kroku zwalczać, demaskować i paraliżować ich zakusy. W naszym wielkim i wspaniałym budownictwie przełamujemy i przezwyciężamy trudności wzrostu i rozwoju. Spekulacja dąży do pogłębienia przejściowych trudności, jakie występują w zaopatrzeniu ludności w niektóre artykuły. Walka ze spekulacją ma na celu poprawę zaopatrzenia, ułatwi przezwyciężenie tych trudności”.

Rozumieją to ludzie pracy, którzy w wypowiedziach dają wyraz swojemu zadowoleniu z podjętej uchwały o walce ze spekulacją.

Również marynarze, portowcy i rybacy powitali uchwałę z najwyższym zadowoleniem. Spośród załóg statków PMH, wypowiedziała się m. in. załoga m/s „Lewant”. Na odbytym w dniu 27 sierpnia br. zebraniu załogowym marynarze m/s „Lewant” uchwalił jednomyślnie udzielić najpełniejszej pomocy organom państwowym w walce przeciwko spekulacji i nadużyciom w handlu, w walce o istotne interesy wszystkich ludzi pracy.

Marynarz Józef Wójcik z m/s „Mazury” oświadczył m. in.: „Szczególnie rodziny marynarzy, przebywających na długich rejsach, odczuwały dotkliwie spekulancie machinacje podbijania cen na czarnym rynku. Obserwując nędzę klasy robotniczej w krajach kapitalistycznych, gdzie nie ma żadnego hamulca na spekulację, cieszymy się, że nasz Rząd Ludowy poprzez uchwałę o zwalczaniu spekulacji bierze w pełną obronę masy pracujące. Planowy skup i uchwała o kontraktacji zapewni nam równomierne dostawy artykułów spożywczych”.

Czynnym, bojowym poparciem wita nasze społeczeństwo uchwałę w sprawie wzmocnienia walki ze spekulacją.

S/s »Kolno« wykonał państwowy roczny plan przewożów

Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej otrzymał meldunek załogi s/s „Kolno” o przedterminowym wykonaniu w dniu 25 sierpnia br. państwowego planu przewożów, na rok 1951.

Dzięki współzawodnictwu pracy, wysokiemu uświadomieniu załogi i pomocy organizacji partyjnej PZPR, statek zrealizował plan w tonach 113,7 proc., w t/milach — 101,1 proc., we wpływach — 115,7 proc.

Bohaterskiej załodze statku i kapitanowi Leonowi Rusieckiemu życzymy dalszych sukcesów w walce o utrzymanie proporcji, przechodnięcej z rąk państwa do rąk PMH, w walce o podniesienie potencjału gospodarczego Polski Ludowej na morzu.

Odpowiedź przewodniczącego Prezydium Rady Najwyższej ZSRR Szernika na orędzie Trumana oraz rezolucja Prezydium Rady Najwyższej ZSRR spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem naródów miłujących pokój. Propozycje zawarte w odpowiedzi Szernika i rezolucji Rady Najwyższej ZSRR odzwierciedlały życzenia i pragnienia milionów ludzi na całym świecie, walczących o pokój.

Jaką odpowiedź znalazł Truman na propozycje ograniczenia zbrojeń i zawarcia paktu pokoju pięciu mocarstw? Oto ona. — Zwracając się do Kongresu amerykańskiego Truman powiedział, że „nie radzi Kongresowi zmieniać polityki Stanów Zjednoczonych”. Czyli innymi słowy, ostrzegł kongresmanów, by nie wzięli przypadkiem na serio „pokojowych” słów, zawartych w jego orędziu.

Potworna prowokacja

Gdy siedem tygodni temu Amerykanie zostali zmuszeni, pod naciskiem opinii światowej i własnego narodu, do rozpoczęcia rokowań w Kaesong w sprawie zawieszenia broni w Korei, słowem ich towarzyszył huk bomb spadających na Phenian i inne miasta koreańskie.

Terrorystycznymi nalatami na miasta i wsie koreańskie usiłowała amerykańska imperialistka wywrzeć nacisk na delegację koreańską i chińską. Z drugiej strony, już od samego początku rokowań amerykańscy naśladowcy Hitlera swoim zachowaniem się, wysuwającymi propozycjami i warunkami oraz licznymi prowokacjami wykazywali, iż są wierni życzeniom swoich mocodawców z Wall Street, którzy wcale nie pragnęli i nie pragną pokojowego uregulowania kwestii koreańskiej.

Po szeregu prowokacji, na które strona koreańska odpowiadała z podziwu godną cierpliwością, amerykańscy bandyci postanowili prosto zamordować delegację koreańską i chińską, biorąc udział w rokowaniach w Kaesong. W tym celu amerykańscy piraci powietrzni zrzućli kilka bomb na strefę neutralną w pobliżu siedziby delegacji koreańskiej i chińskiej.

„W tej sytuacji — czytamy w piśmie protestacyjnym gen. Kim Ir-sena i gen. Peng Teh-huei do Ridgway'a — delegacja nasza nie może postąpić inaczej, jak ogłosić odroczenie posiedzeń od 23 sierpnia — oraz czekać na podjęcie przez stronę amerykańską odpowiedzialnych kroków w związku z poważnymi wypadkami prowokacji wojsk amerykańskich”.

Nie jest też przypadkiem, że ta nowa prowokacja w Kaesong zbiegła się z rozpoczęciem nowej ofensywy amerykańskiej. Ludobójcy sądzili, że cierpliwość i taktowne zachowanie się delegacji koreańskiej i chińskiej jest oznaką ich słabości. Ale ludobójcy przeliczyli się. Odpowiedź jaką dała na froncie armii północnokoreańska i ochotnicy świątyni amerykańskim agresorom świadczą, że imperialistom nie udało się złamać ducha bohaterstwa narodu koreańskiego.

Przemawiając na uroczystej akademii w Bukareszcie z okazji 7 rocznicy wyzwolenia Rumunii przez Armię Radziecką, marszałek Woroszyłow powiedział:

Przegląd wydarzeń międzynarodowych

„Kiepsko widocznie mają się wasze sprawy, panowie Mac Arthurowie, Ridgwayowie i inni wyzuci ze wstydu i honoru anglo-amerykańscy specjaliści wojenni, skoro zastosowaliście tak „walecznie” swoją powietrzną „strategię” i „takykę” przeciwko bezbronniemu, bezdomnym dzieciom, kobietom i starcom Phenianu oraz innym miast i wsi bohaterskiej Korei”.

Chór morderców

Ci wyzuci ze wstydu i honoru anglo-amerykańscy specjaliści wojenni, o których mówił w swoim przemówieniu marszałek Woroszyłow, naśladują swoich mistrzów, hitlerowskich poprzedników.

Oto dziennik „Daily Compass” przytacza następujące oświadczenie amerykańskiego majora, szkolącego rekrutów w Leonard Wood (USA, stan Missouri):

„Zostałem przydzielony do Was, aby uczynić z Was zawodowych morderców. Chcę z Was uczynić jak najlepiej przygotowanych morderców”.

Ten sam dziennik przytacza również następującą wypowiedź amerykańskiego generała H. Michaelisa:

„Armia wychowała w Korei o wiele lepszych morderców zawodowych, niż za czasów drugiej wojny światowej”.

Francuski dziennik „Figaro” przytacza także oto wynurzenia kandydatów do odrodzonego przez Amerykanów Wehrmachtu:

„Uważamy za rzecz słuszną zabijanie setek tysięcy ludzi. Nie wstruszy nas takimi drobiazgami jak masowe morderstwo”.

Oto głosy chóru morderców, chóru amerykańsko-hitlerowskiego. Znowu śpiewają na znaną melodię. „Jest to zrozumiałe — powiedział marszałek Woroszyłow. — Kapitalizm wkroczył w najcięższą erę swego panowania. Znajduje się on w agonii i nekany gorączką „włazi na ścianę”, z której Hitler runął tak sromotnie w otchłań niebytu”.

Nie ulega wątpliwości, że ten sam los czeka i nowych naśladowców hitlerowskiej bestii.

Młodzież walczy o pokój

Młodzież świata nie chce i nie daje się wciągnąć w otchłań nowej wojny przygotowywanej przez morderców spod znaku dolara i funta. Berlińska manifestacja młodzieży, w tym ponad dwóch milionów młodych Niemców, dała godną odpowiedź podżegaczom wojennym i imperialistycznym agresorom. Od Islandii do Australii, od Kanady do Południowej Afryki, od Chile do Malajów — we wszystkich krajach i na wszystkich kontynentach rozległ się donośny głos młodzieży demokratycznej, która przysięgała w Berlinie walczyć przeciwko wojnie, o pokój.

Delegaci 104 krajów, za którymi stoją miliony młodych bojowników o pokój, złożyli uroczystą przysięgę wierności na rzecz pokoju.

Znany poeta turecki, wielki bojownik sprawy pokoju Nazim Hikmet tak pisał o wspaniałym zlocie berlińskim młodzieży:

„25 tysięcy gołębi wyleci w tych dniach na wszystkie strony kuli ziemskiej — żółte, białe, czarne. Anglo-amerykańscy imperialiści i ich lokaje boją się przyłotu tych gołębi. Ich bojaźń jest zrozumiała. Przecież niosą one na swoich skrzydłach pokój, swobodę, niezależność narodową a w swoich sercach — miłość do Stalina”.

Imperialiści bojąc się „gołębi

wiadomości z KRAJU

Pokojowa, twórcza praca narodu polskiego, budującego zgrabie socjalizmu odnosi coraz to nowe sukcesy. Budowniczość hu ty „Kościszko” złożyli Prezydent RP Bolesław Bierut i meldunek o uruchomieniu na 142 dni przed terminem największego obiektu drugiego roku Planu 6-letniego, wielkiego pieca „B”. Składając ten meldunek budowni czowie huty „Kościszko” podkreślił: „My, robotnicy skupieni wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Rządu Ludowego pod Twoim przewodnictwem, kroczymy do coraz nowych zwycięstw w walce o pokój i realizację Planu 6-letniego”.

Zwyczajnie realizuje Plan 6-letni klasa robotnicza. Niedawno założona została pierwsza stepka pod nowy rudowęglowiec w Stoczni Szczecińskiej. W tymże Szczecinie rozpoczął się montaż kotłowni potężnej elektrowni, która zaopatrzy w energię elektryczną wszystkie budujące się zakłady przemysłowe w woj. szczecińskim. Linia wysokiego napięcia popłynie stąd prąd do wielu miast, miasteczek i wsi na Ziemiach Zachodnich.

Wzrasta tempo pracy na budowie najnowocześniejszej polskiej wykaźalni dziewiarskiej w Sieradzu. Rośnie największa w Polsce koksownia w Gliwicach. Zmienia się oblicze huty „Czestochowa”. Budowa oddziału wielkich pieców — potężnej bazy surowcowej powstającego kombinatu hutniczego — wkroczyła w nowy etap.

Szybko posuwają się prace przy budowie wielkiej wykaźalni tkanin bawełnianych w Ozorkowie. W Poznaniu nowy most drogowy połączy lewobrzeżną część miasta ze wschodnimi jego dzielnicami.

Rosną fabryki i mosty, budynki mieszkalne i linie komunikacyjne. „Polska cała — powiedział premier Cyrankiewicz na uroczystości uruchomienia pieca „B” w hucie „Kościszko” — przeobraża się z zacofanego, uwstecznionego gospodarczo i technicznie kraju w kraj wielkiego przemysłu, nowoczesnej techniki, gospodarczego postępu”.

Dożynki pokoju i siew dobrobytu

Pod przewodnictwem klasy robotniczej pracujący chłopci realizują zwycięsko Plan 6-letni w rolnictwie.

Zakończyły się już żniwa. Bo-

pokoju” starali się szykanami i terrorem zastraszyć powracających z Berlina młodych bojowników o pokój. Starali się nawet organizować kontrmanifestacje młodzieży. Ale zebrania, organizowane przez imperialistów poniosły fiasko.

Olbrymnia większość młodzieży świata nie chce wojny. Wypełniając swoją przysięgę daną w Berlinie, młodzi bojownicy o pokój wniosą swój wielki wkład w dzieło utrwalenia pokoju i przyjaźni między narodami. Wniosą swój wkład w walkę o zawarcie paktu 5 mocarstw, za którym wypowiedziało się swoimi podpisami ponad 430 milionów ludzi na całym świecie.

gate plony przyniosła ziemia, dzięki ofiarnemu trudowi pracujących chłopów, dzięki pomocy państwa, które udzieliło mało i średniolnym chłopom kredytów, na wozów i maszyn.

Centralne dożynki, które odbędą się w tym roku w Poznaniu staną się przeglądem sukcesów rolnictwa i dalszego wzrostu dobrobytu mało i średniolnych chłopów oraz spółdzielców zrzeszonych w spółdzielniach produkcyjnych. Będą to dożynki pokoju.

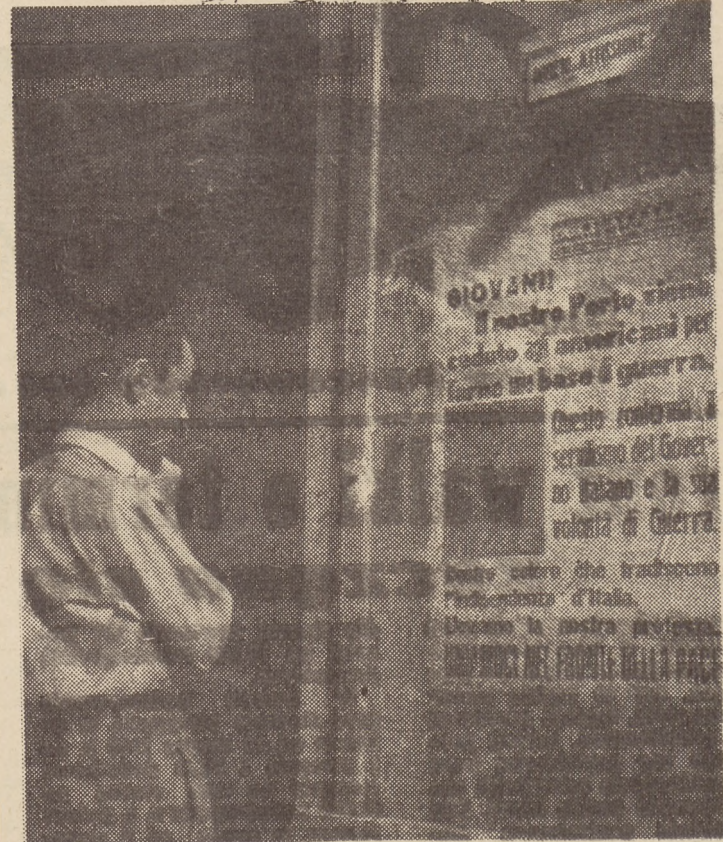
W odpowiedzi na sprawiedliwy dekret o skupie zboża chłopci odpowiadają masowym współudnictwem w sprawnej i przedterminowej sprzedaży zboża państwu. „Pragnę — powiedział chłop Bronisław Paluch — podobnie jak nasi robotnicy przysięgnąć się do przyspieszenia wzrostu produkcji potrzebnej także dla wsi”.

Zboże dla ojczyzny, chleb dla budowniczych socjalizmu w miastach — oto hasła, które ogarnęły pracujących chłopów, wypełniających swoje patriotyczne obowiązki.

Tydzień Lotnictwa

Już po raz piąty w Polsce Ludowej obchodziliśmy Tydzień Lotnictwa. Był on przeglądem osiągnięć naszych sił powietrznych i cywilnych, przeglądem wysokiego poziomu technicznego nowych kadr lotniczych. Od skromnych zaczątków, kiedy to 26 sierpnia 1944 roku z lotniska połowego wyleciały samoloty I pułku Lotnictwa Polskiego, poprzez chrzest bojowy przeszło ono pełną chwałę drogi rozwoju, trzymając wierną straż wraz z ludowym Wojskiem Polskim w obrocie niepodległości i socjalistycznego budownictwa. Naród polski najgorętszą miłością i podziwem darzy swoich lotników, którzy wyruszyli o boku niezwykłej Armii Radzieckiej, wychowani w duchu patriotyzmu i pokojowych dążeń ukończonej ojczyzny.

We wszystkich dziedzinach lotnictwa święcą dziś triumfy nasi lotnicy. Pasażerskie linie lotnicze „Lot” utrzymują stałą łączność między większością ośrodkami kraju i stolicami wszystkich niemal krajów Europy. Podkreślić wypada, że linie nasze obsługują doskonałą klasę samolotów pasażerskich, dostarczone przez zaprzyjaźniony Związek Radziecki.



Na ulicach Livorno ukazały się afisze domagające się wycofania Amerykanów i demilitaryzacji strefy portowej

Okupacja portu Livorno

W końcu czerwca (w Rzymie nie lubią podawać dokładnej daty) rząd de Gasperiego podpisał ze Stanami Zjednoczonymi porozumienie, na podstawie którego, jak głosi komunikat urzędowy, władze amerykańskie mają prawo:

„korzystać ze strefy portu Livorno i przewozić tranzytem przez terytorium włoskie ładunki, przeznaczone dla sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych”.

W ten sposób duże portowe miasto włoskie przekształca się w sta-

łą amerykańską morską bazę wojenną, a włoskie koleje i drogi — w stałe amerykańskie wojskowe drogi komunikacyjne.

Porozumienie to jest dalszym krokiem na drodze do okupacji Włoch przez Amerykę. Szósta flota amerykańska, znajdująca się stale na wodach Morza Śródziemnego już dawno wykorzystuje porty włoskie jako bazy. W kwietniu na przykład był taki okres, kiedy w portach włoskich znajdowało się jednocześnie 80 amerykańskich okrętów wojennych. Amerykańska piechota morska wyładowała w porcie wojennym Augusta (Sycylia) i tam też przeprowadziła manewry.

Niedawno mianowany dowódca sił zbrojnych bloku atlantyckiego w południowej strefie Europy, amerykański admirał Carney, postanowił obecnie za zgodą rządu rzymskiego, umieścić siedzibę swego sztabu w Neapolu. Prawie równocześnie podpisane zostały porozumienia w sprawie Livorno i korzystania z włoskich dróg komunikacyjnych.

Tego rodzaju porozumienia są całkowicie sprzeczne z artykułem 73 traktatu pokojowego z Włochami, w myśl którego „wszystkie siły zbrojne sprzymierzonych i zjednoczonych mocarstw mają być wycofane z Włoch”.

Wiadomość o oddaniu portu Livorno do dyspozycji Stanów Zjednoczonych wywołała w mieście strajki, demonstracje i wiele protestacyjne. Podczas starć z policją, zostało rannych kilka osób. Wiece i strajki protestacyjne odbyły się w Neapolu, Ankonie, Pizie i innych miastach włoskich. Do protestów przyłączył się komitet wykonawczy Włoskiej Powszechnej Konfederacji Pracy. Grupa senatorów złożyła projekt rezolucji, żądającej odmówienia przez senat poparcia „polityce niewolniczej uległości wobec Stanów Zjednoczonych, jaką prowa- dzi rząd włoski”.

HENRI PODEJMUJE WALKĘ PRZECIWKO OHYDNEJ WOJNIE

Zaledwie Henri Martin stanął na ziemi francuskiej, pojmując, że zadaniem jego będzie walka o to, by ustalała niepotrzebna rzeź, której świadkiem był przez długie miesiące. Ta wojna, skierowana przeciwko interesom Francji musi się skończyć. Ale czyn jednostki nie wystarczy. Do walki, prowadzonej przez naród francuski, przyłączyć się powinni marynarze, żołnierze jeszcze oszukiwani. Chodzi tu o honor marynarki i armii francuskiej.

Temu zadaniu poświęcił się Henri Martin bez reszty.

Od lipca 1949 roku — głosi akt oskarżenia — znajdowano w wielu miejscach arsenału morskogo rozmaite broszury i ulotki, dotyczące operacji wojskowych w Indochinach. Większość tych powielanych broszur podpisana była przez „Grupę marynarzy”.

Dnia 13 marca 1950 roku patrol żandarmerii morskiej natknął się w ulicze de la Corderie na broszurki, których przed dwudziestoma minutami jeszcze tam nie było. Ponieważ zaobserwowano, że przechodzili tamtędy trzej marynarze, których podejrzewano o rozpowszechnianie broszur, żandarmeria ustaliła ich personalia. Zatrzymanymi okazali się majtkowie Benoit, Laffite i Cossu z warsztatu marynarki wojennej. Zeznania ich pociągnęły za sobą aresztowanie ich współników, majtków Grinelli, Pech i Dussarat oraz podoficera marynarki Martina ze stacji doświadczalnej materiałów palnych, na którego jeden z zatrzymanych wskazał jako na kierownika akcji. Martin przyznał się, że od kilku miesięcy wprowadzał do arsenału, rozdawał lub kazał rozdawać pisma, broszury i ulotki, aby wytłumaczyć jak niesprawiedliwa jest wojna w Indochinach.

Nawet w świetle aktu oskarżenia fakty są jasne. Henri Martin nawoływał do masowej akcji przeciwko wojnie w Indochinach, wyrażając jednocześnie jej charakter.

Oto właśnie, co „prawo” nazywa „usiłowaniem demoralizowania armii”.

A co właściwie uczynił Henri Martin poza skorzystaniem z prawa, przysługującego obywatelowi francuskiemu?

Henri nie jest ani wyrotowcem ani sabotażystą. Przeciwnie walczył o honor marynarki i interesy ludu francuskiego.

W następnym odcinku zobaczymy, jakie to były broszurki, które rozpowszechniał Henri Martin i jego towarzysze. (Ciąg dalszy nastąpi)

Henri Martin marin de France

Doprowadzić do zniechęcenia imienia Francji Henri Martinowi, robotnikowi, synowi rewolucyjnego narodu kładę się serce na widok zbrodni, popełnianych w imię Francji. Właśnie, że wojna ta musi i natychmiast ustać. Nie wolno walczyć z narodem, który bije się o swoją wolność. UCISKAJĄC INNYCH — NIE MOŻNA BYĆ WOLNYM...

NIEPOTRZEBNE OFIARY

I ta ohydna wojna nie przestaje podminowywać kraju. Płynnie krew młodzieży. Są zabici. Niepotrzebne trupy wzbudzają uniesienie Henri Martina:

„Jednego dnia 7 zabitych, 7 rannych nazajutrz 6 zabitych. Rok temu cmentarz wojskowy liczył dwanaście grobów; teraz jest ich już 300. Widzicie, ile nas kosztuje nasza okupacja. W imię jakiego ideału, dla osiągnięcia jakiego celu?”

I w innym liście:

„Na cmentarzu w Cantho jest teraz 450 grobów żołnierzy francuskich. W czasie naszej ostatniej bytności było ich tylko 300”.

Są też tortury, grabieże, gwałty, których ofiarą pada ludność wietnamska, i o których opowiadają mu przerażeni żołnierze. W korpach ekspedycyjnych jest element nie mający nic wspólnego z żołnierzami francuskimi. Oni to popełniają te potworne zbrodnie.

Henri Martin nie chce być współwinowajcą nikczemności. Trzy razy żąda rozwiązania umowy. Odmawiają mu. Gdyby dowódcy zgodzili się, zarzucono by ich podobnymi włoskami.

W końcu zgadzają się jednak na powrót Henri do kraju.

I tak 11 grudnia 1948 r. wysiada on z „Trouville” w Marsylii.

Wróciwszy na ziemię ojczystą Henri Martin, wierny pamięci swych towarzyszy poległych w walce z faszyzmem podnosi nową walkę, walkę przeciwko niesprawiedliwej wojnie w Indochinach. Walkę o honor Francji.

Przed trybunałem, z głową dumnie wzniesioną, Henri Martin woła: „Jestem gotów oddać życie za moją ojczyznę. Ja się nie zmienię. Jeśli wloką mnie przed sąd to dlatego, że ludzie, którzy rządzą tym krajem, zdradzają tak samo, jak podczas okupacji...”



Kronika MORSKA

Pracownicy PLL „Lot”, spracowujący patrol nad s/s „Tobruk”, zaprosili do siebie z okazji „Tygodnia Lotnictwa” delegatów załogi tego statku.

Przybyłych samolotem do Warszawy delegatów powitali piloci i obsługa ziemna Polskich Linii Lotniczych.

Na masowce polskiego centralnego portu lotniczego, marynarze s/s „Tobruk” opowiedzieli pracownikom PLL „Lot” o swoich wrażeniach z pobytu w Iranie.

Spotkanie przyczyni się niewątpliwie do dalszego wzmocnienia braterskiego sojuszu naszych marynarzy i lotników.

Żałoga Gliwickich Zakładów Wyróbów Ogniotrwałych objęła patrol nad s/s „Gliwice”. Przewodniczący pracu tych zakładów zawiadziła ostatnio statkiem, nawiązując kontakt z marynarzami, którzy opiekują się dziećmi robotników zakładów gliwickich.

Niedawno załoga s/s „Gliwice” przestąpiła dziobem skrzynię słodczy i owoców oraz znaczną ilość zabawek.

W Państwowym Centrum Wychowania Morskiego zakończono prace komisji egzaminacyjnej, która przeprowadziła klasyfikację młodzieży wstępującej na pierwszy rok do Państwowej Szkoły Morskiej, Szkoły Jurków, Szkoły Rybaków i Rybaków Dalekomorskich.

W tym roku do wspomnianych szkół przyjęto o 25 kandydatów więcej, niż w roku ubiegłym. Przeszło 65 proc. młodzieży, która otrzymała możliwość kształcenia się w szkołach morskich, to młodzież robotnicza i chłopska z całego kraju.

Plan 6-letni przewiduje znaczne zwiększenie ilości barek na Odrze. W tym celu znacznie słabiej przystąpiły do seryjnej produkcji barek a pierwsze tego typu jednostki opuściły już Śląsk, udając się do Szczecina.

Nowe barki posiadają wszelkie walory techniczne i nawigacyjne oraz wygodne pomieszczenia dla załogi. Hóse produkowanych barek będzie, piana, nowo wzrastająca, zwiększając to na przewożony Odrę towarów.

Żałoga m/s „Warszawa” zwróciła się do Prezydium Miejskiej Rady Narodowej m. st. Warszawy z prośbą o objęcie patronatu nad statkiem przez miasto. Jednocześnie członkowie załogi przestali serdecznie pozdrawiać dla budowniczych statków.

Ostatnio Stołeczna Rada Narodowa wystąpiła do załogi m/s „Warszawa” odpowiedź, w której m. in. czytamy:

„Dziękujemy najserdeczniej za słowa uznania i w imieniu mieszkańców Warszawy życzymy Wam pięknych osiągnięć w podjętych przez Was zobowiązaniach. Z wielką radością przyjmujemy patronat nad m/s „Warszawa”.

Szczecińskie Zakłady Gastronomiczne uruchomiły na przystani w Szczecinie specjalny punkt żywnościowy, zaopatrujący bułki na statkach. Punkt ten jest wyposażony w nowoczesną kuchnię i przechowalnię artykułów żywnościowych. Jednocześnie na statkach kursujących m. in. do Międzyzdrojów i Swinoujścia otwarte zostały dobrze zaopatrzone bufety.

Z basenu jachtowego w Gdyni wyruszyło na rejs szkoleniowy 12 jachtów Ligi Morskiej.

Przeszło 800 uczestników rejsu przepłynęło wzdłuż wybrzeża Bałtyku do Szczecina, zbierając po drodze porty w Uście, Darłowie, Kołobrzegu i Swinoujściu.

Statek Żegluga Przybrzeżnej s/s „Panna Wodna” wykonał w okresie od 28 do 31 sierpnia tytułem próby rejs z pasażerami z Gdyni do Szczecina.

W przyszłym roku przewiduje się otwarcie stacji linii Gdynia-Szczecin, na której kursować będzie „Panna Wodna”.

Pracownicy Zarządu Matych Portów rejonu Ustka zobowiązali się załadować 12 statków w ciągu 6 dni. Wykonując to zobowiązanie, skrócili oni załadunek o 360 godzin, zaoszczędzając 2.640 złotych.

Rola i zadania agitatorów partyjnych na statkach PMH w walce o wykonanie planu II półrocza

Zadania stojące przed PMH dla wykonania planu II półrocza 1951 roku wymagają od nas wyłączenia wszystkich sił dla ich realizacji. Szczególny nacisk należy położyć na jak najbardziej produktywnie wykorzystanie statków.

Sukcesy w wykonaniu planu w znacznym stopniu zależą od masowej pracy agitacyjnej wśród załóg PMH. Celowa agitacja polityczna zaznajamiająca załogę z osiągnięciami polskiej klasy robotniczej — jest dla marynarzy i oficerów bodźcem dla wykonania zadań stojących przed statkiem, rozwija i potęguje wśród załogi patriotyzm i przywiązanie do ludowej ojczyzny — uczy je godnie i z honorem reprezentować na morzach i oceanach sztandar Polski Ludowej.

POGŁĘBIENIE DISCYPLINY PRACY PODSTAWOWYM ZADANIEM AGITACJI

Sukcesy w wykonaniu planu operatywnego nie są możliwe bez codziennej, twardej dyscypliny pracy. Systematyczna walka o dyscyplinę i porządek pracy na morzu, walka o dokładne wykonanie zarządzeń dowódcy statku i przełożonych — to ważne zadania agitatorów partyjnych. W czasie pogadanek i rozmów z marynarzami, przez systematyczne wyjaśnianie i wskazywanie uchwał VI Plenum KC partii o przestrzeganiu dyscypliny pracy, przytaczając konkretne przykłady z życia statku, nakładanie się załogę do przestrzegania obowiązków służbowych i wypełniania poleceń kierownictwa.

Tow. Kalinin powiedział: „Jedno z podstawowych zadań naszych agitatorów polega na tym, aby z dnia na dzień coraz bardziej umacniać ład, umiędzianą i wytrwale wpaść poczucie odpowiedzialności za wykonanie obowiązków oraz wpaść zasady żelaznej dyscypliny”.

Kierując się tymi wskazaniem i działając w myśl planu pracy politycznej, agitatorzy partyjni odgrywają zasadniczą rolę w mobilizacji załóg do wykonania zadań, stojących przed PMH. Środkami do wykonania tych zadań są nieustanne wyjaśnienia i udzielanie pomocy mniej uświadamionym marynarzom, głęboka analiza i przemyslenie obowiązków załogi w czasie rejsów, nieustanne informowanie marynarzy o przebiegu wykonania zadań produkcyjnych, popularyzacja sukcesów przodowników pracy. Agitatorzy winni jak najbardziej aktywnie uczestniczyć w popularyzacji zasadniczej rolę w mobilizacji załóg do wykonania zadań, stojących przed PMH. Środkami do wykonania tych zadań są nieustanne wyjaśnienia i udzielanie pomocy mniej uświadamionym marynarzom, głęboka analiza i przemyslenie obowiązków załogi w czasie rejsów, nieustanne informowanie marynarzy o przebiegu wykonania zadań produkcyjnych, popularyzacja sukcesów przodowników pracy.

POLITYCZNE WYCHOWANIE ZAŁOGI

Wszystkie formy agitacji politycznej winny służyć zasadniczo celowi: podnoszeniu świadomości politycznej i społecznej marynarzy i oficerów, rozwijaniu i umacnianiu wśród nich ludowego patriotyzmu, wyrabianiu poczucia odpowiedzialności za statek, jako własny warsztat pracy i wykonanie zadań. Dlatego we wszystkich formach agitacji olbrzymią rolę odgrywa wychowanie ideologiczne. Pod kierownictwem organizacji partyjnych i oficerów kulturalno-oświatowych agitatorzy mają do wykonania na tym odcinku poważną pracę. Prowadzone przez nich rozmowy indywidualne i zespolowe, proste i dostępne w formie ale dobrze upolitycznione i podbudowane ideologicznie odgrywają zasadniczą rolę w wychowaniu marynarzy i oficerów.

Ostatni Zlot Młodzieży Demokratycznej w Berlinie daje szerokie możliwości dla omówienia zagadnień młodzieżowych, wyjaśnienia sytuacji młodzieży w ZSRR, Polsce i krajach demokracji ludowej, dające porównanie z krajami kapitalistycznymi. Również wdzienne tematy to sprawy szkolnictwa, awansu społecznego, zacierania różnic między miastem a wsią.

Osiągnięcia klasy robotniczej w Polsce Ludowej dostarczają dużo materiału do tematu „Troska rządu i partii o klasę robotniczą”. Artykuły w naszej prasie będą mobilizować marynarzy do walki o wykonanie Planu 6-letniego.

Rzecz jasna, że najważniejszą rolę warunkiem skuteczności agitacji politycznej na wszystkich odcinkach jest jej konkretność, nierozdzielna więź z życiem.

Wobec tak obszernego zakresu zadań i obowiązków agitatorów na statkach niezwykle ważne jest, aby organizacje partyjne i oficerowie kulturalno-oświatowi stwarzali agitatorom warunki ułatwiające im działalność, wyka-

zali dalekoidącą pomoc w podnoszeniu ideowości ich pracy wśród załóg.

PRZED WYJŚCIEM STATKU W MORZE

Zabezpieczając punktualne wyjście statków, organizacje partyjne i oficerowie k.o. powinny szeroko wykorzystywać wszystkie formy pracy agitacyjnej — propagandowej, a przede wszystkim rozmowy agitatorów z załogą. W okresie przygotowania do wyjścia w rejs, obowiązkiem agitatora jest jak najszerzej wyjaśnić załogę znaczenie przygotowanej podróży i mobilizować marynarzy i oficerów do wzorowego wykonania swoich obowiązków. Jak wykazuje praktyka wielu naszych agitatorów wykonuje już dobrą i skuteczną pracę gwałtownie i wyznaczając im o zadaniach, jakie stoją przed statkiem, o gospodarczym i politycznym znaczeniu rejsu, o wymaganiach kierownictwa statku. Omawiając o złych i dobrych doświadczeniach z poprzednich rejsów, mówiąc o pracy przodowników pracy, agitatorzy mobilizowali załogę do wzorowego wykonania obowiązków.

PRACA NA MORZU

Poważną rolę spełnia praca masowa — agitacyjna w czasie podróży. Próbując na morzu winno się jak najlepiej wykorzystywać dla podniesienia poziomu ideologicznego, dla dokładnego poznania urządzeń statku, dla dalszego wzmocnienia dyscypliny, dla rozwijania u marynarzy i oficerów czułości, wytrwałości i dokładności działania. Ważne w tym okresie jest głośne i ogólne czytanie gazet i czasopism, słuchanie audycji radiowych z kraju, a przede wszystkim „Głosu Marynarza”. Ważne jest, aby agitator w tym czasie nieustannie informował załogę o bieżących wydarzeniach, wyjaśniając każdorazowo ich znaczenie polityczne.

Konieczne jest tu systematyczne zapoznanie marynarzy z najważniejszymi sukcesami polskiej klasy robotniczej we wszystkich dziedzinach budownictwa socjalistycznego. Interesujące, ilustrowane faktami i cyframi pogadanki o dotychczasowych wynikach realizacji Planu 6-letniego, o dalszym rozwoju naszej gospodarki budownictwa socjalistycznego i kultury — pokazują marynarzom wielkość i siłę narodu polskiego, który pod kierownictwem partii buduje społeczeństwo socjalistyczne. Śluszna interpretacja i omawianie materiału o sytuacji międzynarodowej, regularne pogadanki na temat sukcesów Związku Radzieckiego i osiągnięć krajowej demokracji ludowej, a także wskazywanie i wyjaśnianie rzeczywistych intencji anglo-amerkańskich imperialistów i podżegaczy do nowej wojny uodpornia nasze załogi na fałszywą propagandę kapitalistyczną, na iluzoryczne obietnice, jakimi starają się często kanapowate słabsze jednostki spośród załogi.

Szczególne uwagi należy poświęcić pracy agitatorskiej wśród młodzieży.

AGITATORZY MOBILIZUJĄ ZAŁOGĘ DO WYKONANIA PLANU

Wszędzie tam, gdzie praca polityczno-wychowawcza wśród załóg jest na poziomie, tam mamy osiągnięcia w postaci wykonania planów, tam również załoga świeci przykładem socjalistycznej dyscypliny.

I odwrotnie, gdzie pracy tej nie ma, gdzie agitatorzy nie przejawiają żywej działalności, tam nie ma również osiągnięć, a załoga nie potrafi się zmobilizować do pełnej i ofiarnej pracy z trudnościami rejsów.

Na statku, na którym bosman jest tow. Franciszek Stachyra — agitatorzy partyjni — tow. tow. m. marynarz Kamek, asystent radiowy Alfons Prusak i asystent ochmistrza Andrzej Wawrzyniak ochmistrza należącej do swojej roli. W jednym z portów zaszła konieczność przesłauowania masy towarowej. Na krótkim zebraniu podstawowej organizacji partyjnej omówiono zadania członków partii. Sekretarz tow. Wiesław Wiecek i oficer k.o. tow. Władysław Jelen omówili z agitatorami, jak mają przeniesić zadanie do załogi. Agitatorzy w rozmowach z załogą pokładową jak i maszynową wskazywali na korzyści gospodarcze, wynikające z wykonania pracy we własnym zakresie dla statku i gospodarki Polski Ludowej. Agitatorzy byli pierwsi przy przesłauowaniu ładunku. W czasie 12 godzin nocnej pracy przerzucono 370 ton towaru, uzyskując oszczędność 220 funtów ang.

Do wzorowych agitatorów należą agitatorzy z s/s „Pulaski”, m/s „Mikiewicz” i s/s „Kołno”. Agita-

torzy z „Kołna” pracą swoją przyczynili się do tego że jednostka w II kwartale tego roku zdobyła zaszczytny tytuł przodującego statku Polskiej Marynarki Handlowej. Agitator tow. Bronisław Wachowicz swym umiętnym, wyjaśniającym podejściem i wzorową pracą zdobył sobie pełne zaufanie i tytuł przodownika pracy.

Jednak nie wszędzie agitatorzy i sekretarze podstawowej organizacji partyjnej należycie doceniają rolę agitacji. Na m/s „Morska Wola”, który przez 11 tygodni stał w remoncie, agitatorzy nie spełnili swego zadania. Przez okres ten nie prowadzono szkolenia partyjnego, agitatorzy nie przeprowadzili rozmów i nie mobilizowali załogi do udzielenia pomocy stocznicom i wykonania w szybkim terminie remontów. Praca wychowawcza stała na bardzo niskim poziomie, co uwiarydliło się w rozluźnieniu dyscypliny i szerzeniu się wśród załogi pijanstwa.

Agitatorzy partyjni cieszą się dużym autorytetem i popularnością wśród marynarzy. Do najpopularniejszych zaliczyć możemy

tow. tow. Lewandowskiego. Sikorę i Pogorzelskiego z s/s „Bytom”.

CORAZ WYŻSZY POZIOM NASZEJ PRACY POLITYCZNEJ

Obok swojej normalnej pracy zorganizowali oni na pokładzie grupy korespondentów dla pism robotniczych w kraju. Wzywają marynarzy do ofiarnego pełnienia obowiązków służbowych i ogłaszają wszystkie wiadomości z życia statkowego przez radiowęzeł pokładowy. Agitatorzy tego statku świecą przede wszystkim dobrym przykładem osobistym.

Na statku „General Walter” ma rymarze z szacunkiem mówią o motorystyce tow. Maliku i asystencie elektryka tow. Patence. Ktożby dzięki systematycznej pomocy IV mechanika tow. Daszńskiego, pracującego w partyjnej i oficera k.o. przoduła nie tylko w agitacji, ale osobistym przykładem i gorącym słowem podciągają wszystkich swoich kolegów do wykonania zadań, które stawia kierownictwo statku przed załogą.

Tacy agitatorzy a jednocześnie

przodownicy pracy, wychowani przez organizację partyjną i współpracujący z kierownictwem statku stanowią poważną pomoc polityczną. Trąca o ich dalszy polityczny i zawodowy postęp, wychowanie i wysuwanie coraz to nowych agitatorów z szeregu przodujących marynarzy spośród członków partii i aktywistów bezpartyjnych — oto bezsporne i zasadnicze zadania dla organizacji partyjnych na statkach i dla oficerów kulturalno-oświatowych.

Aby podnieść poziom pracy ideowej na statkach, musimy nieustannie ulepszać kierownictwo grup agitatorskich, systematycznie podnosić ich świadomość społeczno-polityczną, rozszerzać zakres ich wiadomości. Duża pomocą mogą tu być niewątpliwie regularne seminaria z agitatorami.

W oparciu o doświadczenia lat ubiegłych a przede wszystkim wnioski wyciągnięte z pracy politycznej agitatorów — potrafimy wykonać z pełnym sukcesem drugi rok Planu 6-letniego.

CZESŁAW ANTKOWIAK

Usprawnienie norm zużycia i gospodarki materiałowej na kutrach ważnym czynnikiem obniżenia kosztów połowów

Zagadnienie właściwej organizacji gospodarki sprzętem rybackim i materiałami ma w rybołówstwie kutrowym szczególne duże znaczenie. Znaczenie to wypływa w pierwszym rzędzie z udziału kosztów materiałowych w całkowitym koszcie własnym połowów. Tak np. w PPIUR „Arka” w I kwartale br. koszty paliwa, sieci, sprzętu i remontów zapobiegawczych stanowiły 36 proc. wszystkich bezpośrednich kosztów połowów.

W rybołówstwie, w przeciwieństwie do przedsiębiorstw produkcyjnych lądowych, koszty materiałowe powstają podczas pobytu kutra w morzu, a więc poza zasięgiem bezpośredniej kontroli administracji, odpowiedzialnej za prawidłową i oszczędną gospodarkę materiałową.

W rybołówstwie kutrowym stosowane są jeszcze normy statystyczne zużycia materiałów i sprzętu, opracowane na podstawie doświadczeń lat 1948—1950, a więc stosunkowo bardzo krótkiego czasu. W okresie tym, sam typ kutra jak też jego wyposażenie w sprzęt połowowy ulegały ciągłym zmianom i poprawkom. Ustalenie norm zużycia było niewątpliwie dużym krokiem naprzód w kierunku zorganizowania gospodarki na kutrze.

Normy statystyczne, uwzględniające również i czynniki wpływające na zużycie, jak np. nieumiejętność lub niedbalstwo załóg, wpływ atmosferyczne oraz waki na łowiskach itp.

Kontrola zużycia materiałów na kutrze, prowadzona z konieczności na odległość (z lądu) — napotyka na poważne trudności i wykazuje przez to dużo braków.

KOSZTY MATERIAŁOWE NA KUTRACH

Konsekwencją tego stanu rzeczy jest fakt, że w pierwszym kwartale bieżącego roku koszty zużycia materiałów w porównaniu z I kwartałem 1950 roku uległy w PPIUR „Arka” obniżeniu średnio tylko o 4 proc. Kuter „Arka 9” (szypier Ignacy Konkel, motorzysta Paweł Konkel, st. rybak Leon Konkel) obniżył koszty materiałowe o 12 proc., a kuter „Arka 4” (szypier Hubert Detlaff, motorzysta Jan Jamrozik, st. rybak Klemens Struk) nawet o 20 proc.

W dalszym ciągu obserwuje się jeszcze poważne rozbieżności w zużyciu sprzętu i materiałów na poszczególnych jednostkach. W I kwartale br. koszt zużycia paliwa i sprzętu na kutrze „Arka 9” wynosił na 1 kg połowu 0,15 zł, podczas kiedy średnio koszt ten wyniósł 0,24 zł na 1 kg, a kuter „Arka 5” (szypier Augustyn Krefft, motorzysta Zygmunt Kaczmarek i st. rybak Juliusz Busz) zużył materiałów i sprzętu za 0,29 zł na 1 kg złowionej masy rybnej.

W roku 1950 kuter „Arka 9” zużył całkowicie tylko 3 włoki kuter „Arka 4” (szypier Hubert Detlaff, motorzysta Jan Jamrozik i st. rybak Klemens Struk) pierwszym rzędem alarm ten spo — 4 włoki, podczas kiedy kuter „Arka 1” (szypier Lech Jakubowski, motorzysta Jan Wilman, st. rybak Stanisław Wojtulewicz) zużył aż 11 włoków. „Arka 10” (szypier Edward Krefft, motorzysta Edmund Magier i st. rybak Franciszek Borne) — 10 włoków, a „Arka 5” (szypier Augustyn Krefft, motorzysta Henryk Krefft, st. rybak Józef Hohn) — 9 włoków. Kuter „Arka 9” przez cały rok 1950 łowił na tych samych deskach trawowych, podczas kiedy kuter „Arka 7” (szypier Edmund Konkol, motorzysta Józef Pieper i st. rybak Teodor II Konkol) zużył w tym czasie aż trzy parę desk. Dla wszystkich tych kutrów przeciętna zużycia, przyjęta jako norma statystyczna wynosiła 7 włoków oraz 2 pary desk trawowych.

Usprawnienie statystycznych norm zużycia i gospodarki materiałowej na kutrach, prowadzona z konieczności na odległość (z lądu) — napotyka na poważne trudności i wykazuje przez to dużo braków.

mogli kontrolować stopień wykonania tej normy przez ich kuter i kutry pozostałe. Przy jednoczesnym wprowadzeniu premiowania rybaków od osiągniętych oszczędności materiałowych — spodziewać się należy ciągłej, znacznej obniżki kosztów własnych połowów.

Przy wprowadzeniu w życie współzawodnictwa oszczędnościowego typu „kuter wzorcowy”, „Książki zleceń” dostarczyć mogą danych do ustalenia wyników tego współzawodnictwa. W odróżnieniu od wyników księgowych, dane te są bieżące. Wprowadzone już na szeregu jednostek połowowych współzawodnictwo typu „Akademik Kryłów” nie daje dotychczas liczbowego wyrazu socjalistycznej opieki sprawowanej przez załogi. Zagadnienie to rozwiązuje „Księga zleceń” przez stosowanie zleceń na wykonanie prac warsztatowych.

Kutry „Barki” łowiące w okolicy Władysławowa z powodu zniszczenia sprzętu lub trudności w dokonywaniu drobnych napraw na skutek odległości od bazy ma ciężystę, często przerywają połowy. Szypier kutra nie jest upoważniony do zaciągania zobowiązań w imieniu przedsiębiorstwa i w skutek tego zaopatrzenie w sprzęt obcego kutra przez miejscową bazę „Arki” wymaga uprzedniego porozumienia się z dyrektorem „Barki”. Ten stan rzeczy prowadzi do okresowego tworzenia delegatur przedsiębiorstw na terenach rybackich nie objętych przez własne placówki. Zlecenia zawarte w „Księdze zleceń” podpisane są przez dyrektora i główne księgowie przedsiębiorstwa, a więc odpowiadają wymogom formalnym i będą mogły być przyjmowane do realizacji przez obce placówki, co w dużej mierze usprawni zaopatrywanie kutrów w sprzęt i dokonywanie drobnych napraw, eliminując zbędne przebiegi.

Zastosowanie „Ksiąg zleceń” dla w przysposobienie materiał do planowania kosztów połowów. Zwolnić to na zerwanie z planowaniem na podstawie sztywnych norm i przeciętnego zużycia materiałów i umożliwić planowanie szczegółowe kosztów na poszczególne jednostki połowowe, co przy dużym zróżnicowaniu załóg kutrów, przyniesie poważne oszczędności i stworzy podstawy dla prowadzenia planowej akcji obniżki kosztów własnych.

Wprowadzenie w życie „Rocznicy księgi zleceń”, które nastąpić ma z dniem 1 stycznia 1952 roku, poprzedzi musi intensywna praca wyjaśniająca wśród rybaków. Załogi muszą zrozumieć, że „Księga zleceń” stanowi w ich ręku instrument, przy pomocy którego będą mogły aktywne i świadomie włączyć się w kierowanie gospodarką na kutrze.

Wprowadzenie „Ksiąg zleceń” wzbudzi u załóg zainteresowanie zużyciem sprzętu, materiałami i wykorzystywaniem remontów oraz da łatwy, nremil za oszczędność wzrastać będzie w miarę obniżenia zużycia materiałów i sprzętu kutrowego.

Bezpośrednie włączenie załóg do aktywnej walki o obniżenie kosztów na miejscu ich powstawania ma doniosłe znaczenie dla zwiększenia rentowności rybołówstwa w Planie 6-letnim.

WŁODZIMIERZ KORCHOT

Pomimo osiągnięć praca Rady Technicznej na s/s „Wrocław” wykazuje jeszcze braki

Na statkach radzieckich w skład Rady Technicznej wchodzi zespół pracowników o wysokich kwalifikacjach zawodowych z różnych dziedzin wiedzy okrętowej. Na jednostkach oderwanych na długie okresy od portu macierzystego i własnych warsztatów remontowych, rola rad technicznych jest szczególnie ważna. Zadaniem jej członków jest zorganizowanie technicznego szkolenia załogi, pomocy przy opracowywaniu wniosków racjonalizatorskich i przejmowanie urządzeń pod socjalistyczną opiekę — jednym słowem pomoc w podnoszeniu kwalifikacji załogi i stanu technicznego statku.

Korzystając z bogatych doświadczeń radzieckich, powołano też i na polskich jednostkach rady techniczne.

Rada Techniczna na s/s „Wrocław”, niedawno rozpoczęła swą działalność. W pierwszym okresie, po praktycznym opracowaniu podziału poszczególnych urządzeń przekazanych marynarzom pod socjalistyczną opiekę, Rada Techniczna zajęła się przygotowaniem dokładnej dokumentacji technicznej poszczególnych mechanizmów i urządzeń statku. Dla każdego u-

rzędzenia opracowana jest „metryka”. Przez podanie szczegółowego opisu urządzeń, danych technicznych i dokładnej instrukcji o obsłudze, przeprowadzonych przeglądach i naprawach zapobiegawczych ma ona na celu zapewnienie poszczególnych członków załogi ze stanem technicznym „podopiecznych” mechanizmów.

Dotychczas członkowie Rady

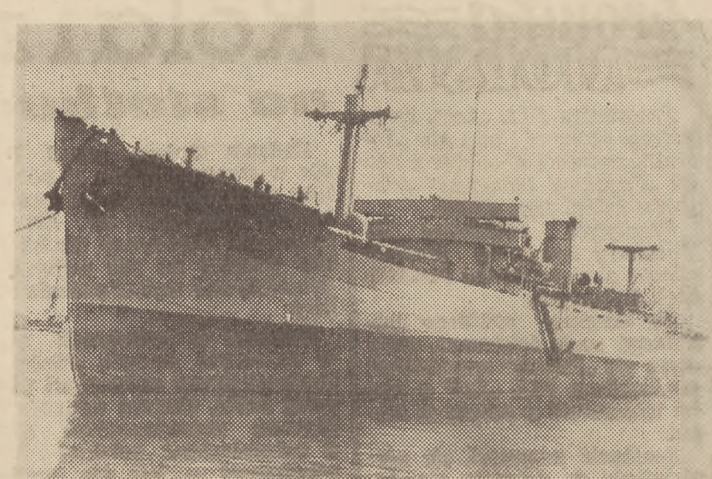
Technicznej „Wrocławia” opracowali już „metryki” dla urządzeń pokładowych i pomocniczych, co w dużej mierze ułatwia pracę i samokształcenie załogi. Jeżeli chodzi natomiast o maszyny, Rada napotkała na trudności, gdyż z powodu braku rysunków i opisów technicznych zachodzi konieczność rozbierania niektórych maszyn, celem ustalenia stopnia zużycia i stanu poszczególnych jej elementów. Dokumentacja będąca wykonywana w miarę przeprowadzanych remontów.

Dotychczas zebrania Rady Technicznej s/s „Wrocław” odbywały się zazwyczaj w rozszerzonym gronie. Omawiano na nich zagadnienia eksploatacyjne i remontowe. Jednocześnie zapoznawano całą załogę z ustalonym planem pracy Rady. Członkowie Rady zwracali baczność na należyte wywiązywanie się poszczególnych członków załogi z podjętych zobowiązań socjalistycznej opieki. I tak np. na jednym z zebrania udzielono nagany st. marynarzowi Burczykowi, który nie dopatrywał się składowania lin stalowych przy urządzeniach przeładunkowych, będących pod jego opieką. Skrecone nadmierne stałowi narażone były na pęknięcie. Rada zajęła się zorganizowaniem pomocy przy konserwowaniu nowego takielunku. Z uwagą na niepogodę zadanie było pilne, gdyż nie wolno było dopuścić do zardzewienia. Apel członków Rady znalazł pełne zrozumienie wśród załogi.

Członkowie Rady kładli duży nacisk na maksymalne wykorzystanie możliwości eksploatacyjnych statku, planowanie remontów zapobiegawczych, właściwy przebieg nadzoru produkcyjnego oraz rozwoju racjonalizatorstwa. Projekt st. mechanika Sroki na wykonanie zbiornika do oczyszczania oliwy maszynowej szeroko był omawiany na zebraniu Rady. Zainteresowanie załogi i pomoc przy realizowaniu projektu umożliwiły zainstalowanie zbiornika jeszcze w czasie rejsu, co przyniosło poważne oszczędności w smarach.

Odpowiednio zorganizowana praca na statku wzbudziła głębokie zainteresowanie zagadnieniami eksploatacyjnymi całej załogi i pogłębiła socjalistyczny stosunek do pracy, dając w sumie dobre rezultaty już w połowie sierpnia. Po zakończeniu podróży nr 18, s/s „Wrocław” przewiózł w II kwartale 5,306,4 ton ładunku ponad plan.

Natomiast niedostateczną troską otoczyła Rada Techniczna szkolenie zawodowe. Kierownikowi nie umiało zainteresować wykładami członków załogi, co wpłynęło hamująco na podnoszenie kwalifikacji marynarzy. Członkowie Rady Technicznej winni w najbliższym czasie niedociągnięcia to naprawić. Wprowadzenie planowego szkolenia zawodowego, przeprowadzanie konsultacji z załogą przez wykwalifikowanych fachowców, zainteresowanie marynarzy zagadnieniami technicznymi i eksploatacyjnymi niewątpliwie przyczyni się do podniesienia poziomu wyszkolenia zawodowego, a tym samym umożliwi osiągnięcie całej załogi „Wrocławia” jeszcze lepszych wyników pracy na swej jednostce. (bt.)



S/s „Narwik” otrzymał piękną świetlicę

Przez cztery miesiące s/s „Narwik” stał na stoczni, która przeprowadzała remont do klasy czteroletniej, przerabiała pomieszczenia mieszkalne. Długość nam się poszła, ale za to statek wyszedł ze stoczni jak nowy. Załoga ucieszyła się wygodnymi, luksusowo urządzonej, dwuosobowymi kabinami. Najwięcej jednak radości sprawiła nam estetyczna i obszerna świetlica, której dotychczas nie było na naszym statku.

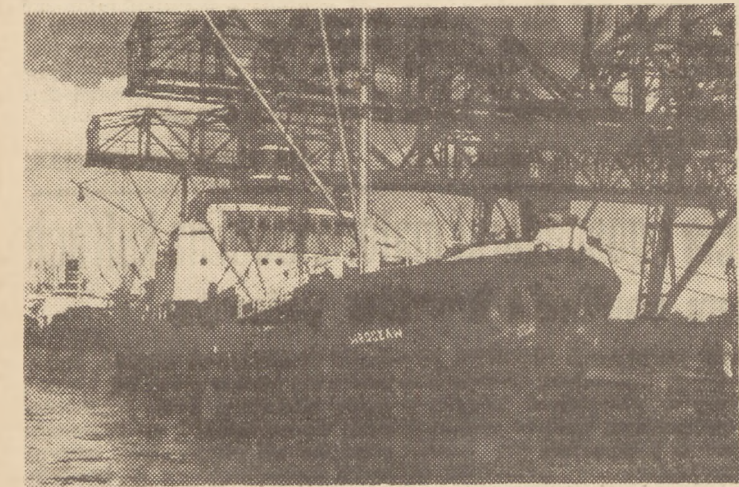
Opiekę nad świetlicą przejął ZMP. Młodzieżowcy postarali się o jej upiększenie, rozwiesili portrety i emblematy. Bibliotekę zajął się ZMP-owiec Dybiski a kierownictwo świetlicy powierzono kol. kol. Strzyżowskiemu, Pączkowi i Potockiemu.

Nasza świetlica stała się w nowym rejsie centralnym ośrod-

kiem życia załogi. Spędzamy tu prawie wszystkie wolne od pracy chwile, słuchamy radia a czytając „Głos Marynarza”, dyskutujemy nad sytuacją międzynarodową. Mamy także do dyspozycji gazety, czasopisma i książki oraz szachy. Świetlica jest miejscem zebrania załogi; tu odbywają się szkolenia fachowe i ideologiczne.

Teraz, gdy od miesiąca jesteśmy w morzu, oceniamy w pełni znaczenie świetlicy. Wdzięczni jesteśmy naszemu Ludowemu Państwu za polepszenie warunków pracy i urządzenia socjalne. Dzięki dobrze zorganizowanej świetlicy mamy możliwość podnoszenia swojego poziomu ideologicznego i intelektualnego.

Korespondent
z s/s „Narwik”



Stocznia Szczecińska rozpoczęła budowę statków Na pochylni położono stępkę pod pierwszy rudowęglowiec

W chwili objęcia portu szczecińskiego przez władze polskie, na miejscu obecnej Stoczni Szczecińskiej znajdował się stos gruzu i polamanego żelaza. Zdawało się wówczas, że uruchomienie stoczni to zadanie nie do zrealizowania. Nasze władze ludowe zdawały sobie w pełni sprawę, że jeżeli port szczeciński ma należycie pracować i obsługiwać zaplecze to musi tu być czynna stocznia, w pierwszym etapie o charakterze remontowym.

Plan 3-letni stawiał sobie na tym odcinku jako cel stworzenie stoczni remontowej; zadanie to zostało osiągnięte a nawet w znacznej mierze przekroczone. Jest wielką zasługą robotników stoczni, że nie tylko zostały wykonane zamierzenia Planu 3-letniego, ale że można było przystąpić do budowy na stoczni mniejszych jednostek.

Zasadniczą jednak pracą stoczni do dnia 18 sierpnia 1951 roku, poza wodowaniem kadłuba s/s „Marchlewski” było wykonywanie napraw uszkodzeń awaryjnych na statkach, przybywających do Szczecina.

Obecnie ta sytuacja uległa — stosownie do założeń Planu 6-letniego — zasadniczej zmianie. W dniu 18 sierpnia na półdokołowej pochylni Stoczni Szczecińskiej położona została pierwsza stępka pod nową serię polskich rudowęglowców.

Dzień ten przejdzie niewątpliwie do historii rozwoju polskiego przemysłu okrętowego. Obok dotychczasowego jednego ośrodka (Gdańsk-Gdynia) na polskim wybrzeżu rozpoczyna budowę statków stocznia w Szczecinie. Umożliwi to obecnie zrealizowanie założeń Planu 6-letniego na odcinku rozbudowy floty.

Aby ważny ten moment mógł nastąpić trzeba było wielkiego wysiłku naszych robotników, inżynierów i techników. Musieli oni postawić nową stocznice z obszernymi zabudowaniami, halami, trasami, markownikami itp. Wszystkie te roboty zostały wykonane, dzięki wielkiemu poświęceniu załóg robotniczych i pracy aktywności partyjnego.

Stocznioy w ostatnich dniach przed położeniem stępki pracował dzień i noc, aby tylko dotrzymać terminu. Tow. Augustyn Smolik ze swoją brygadą montując instalacje elektryczne wykonywał po 200 proc. normy. Zespół brygadzystów Jana Chudziaka stawiał w szybkim tempie dźwig montażowy. Inne brygady remontały obrotowe, zgrzewały pochylnie, by nie wpływały do niej wody Odry, przeprowadzały instalacje doprowadzające powietrze i acetylen. Wszystkie te roboty przygotowawcze wykonywano pod kierownictwem inż. Juliana Preisla.

Równocześnie z walką o zwiększenie wydajności pracy w przygotowaniach do rozpoczęcia budowy statku na pochylni, trawa-

ła druga bitwa z czasem w traserni i markowni. Nad tym działem czuwa inż. Biały, który jest odpowiedzialny za budowę nowej jednostki Polskiej Marynarki Handlowej.

Inżynier Biały udzielił nam informacji o przyszłym statku, którego stępkę właśnie kładzie się na pochylni. — „Jednostka, którą budujemy to statek typu „Olsztyn” konstrukcji inż. Pacześnia ka, 3,200 BRT, długości 96 m po pokładzie. Wszystkie prace przygotowawcze do założenia stępki są już ukończone. Zastępa to przede wszystkim traserów i zespołu cieśli pod kierownictwem mistrza Jana Katusiaka. Traserzy w tym pierwszym etapie pracowali wspaniale; Czesław Rurka wyrabiał 180 proc., a czasem nawet 200 proc. normy. Nie gorsze wyniki mieli Tadeusz Miśło i Edmund Swagrak (165 — 180 proc. normy). Roztrasowali oni poszycie w niebywale szybkim tempie — 3 tygodni. Podobnie w krótkim czasie — 3 dni, zamiast 6 — ułożony został sztapel pod stępkę; to zasługa brygady Matusiaka.

— Budowa statku potrwa kilka miesięcy; wodowanie przeprowadzimy w lutym. Ale już za kilka nacię dni, na sąsiedniej pochylni położymy stępkę pod drugi statek. Rozpoczynamy serię jednostek budowanych w Szczecinie.



Inż. Biały przy stępce

— To szybkie tempo pracy jest możliwe z jednej strony dzięki ofiarności robotników, a z drugiej uzyskujemy je w wyniku pomocy radzieckiej i czeskiej. Stocznia otrzymała ze Związku Radzieckiego maszyny, znacznie ułatwiające wykonywanie powierzonych robót. Ma my tutaj radzieckie wiertarki promieniowe, prasę hydrauliczną 400-tonową itp. Przybyli również ze Związku Radzieckiego specjaliści, którzy udziela nam fachowych porad i instrukcji. Pracując według ich wskazań, operując się o doświadczenia Związku Radzieckiego niewątpliwie wykonamy roboty stosownie do planów.

— Również Czechosłowacja okazuje nam pomoc; przemysł czeski dostarczył nam skomplikowanego aparatu do ciecienia blachy. Przy ustawieniu tej maszyny szczególnie wielki wkład dali tow. tow. Chudy, Tarmanowski i Chudzik.

Inżynier w dalszym ciągu opowiada o ludziach, których pracy zawdzięczamy ożywienie Stoczni Szczecińskiej. Ale oto dźwig z estakady już podniósł pierwszą kilkumetrową blachę i pod kierownictwem starszego mistrza Aleksandra Sokolowskiego z Gdyni rozpoczyna się kładzenie na sztaplu pasa stępki. Oczy wszystkich robotników wędrują za żelaznymi płytami, z których wkrótce powstanie statek.

Rozpoczyna się właściwa uroczystość. Dyrektor Stoczni tow. Jedza mówi, iż budowa statku w polskim Szczecinie to dalszy cios zadany imperialistom i podjęcie wojennym. Tow. Strzpek stwierdza, że robotnicy Szczecina będą budować takich statków co raz więcej. Starszy mistrz Sokolowski deklaruje bezinteresowne szkolenie robotników stocznio- wych.

* * *

Tak to Szczecin rozpoczął budowę statków dla Polskiej Marynarki Handlowej. Stocznia Szczecińska, jedna z wielkich budowl socjalizmu łącznie ze swymi robotnikami da należyty wkład w wielkie dzieło realizacji Planu 6-letniego na odcinku morskim. (xp)

I statek towarowy może mieć basen pływacki dla załogi

Załogi statków, pływających na liniach wiodących przez strefę tropikalną, niejednokrotnie skarżają się na trudne warunki klimatyczne. Godne naśladowania „usprawnienie” zrobiła załoga s/s „Tobruk”. Statek przebywał w strefie tropikalnej przez okres około trzech miesięcy a upały przekraczały 50°C.

— Dobre samopoczucie w czasie tego okresu zawdzięczamy jedynie basenowi pływackiemu — stwierdza jednym słowem marynarze. — Chłodna kąpiel szczególnie po 4 godzinach wachty w kotlewni, stawiała nas od razu na nogi.

„Tobruk” jest statkiem towarowym, nie pasażerskim a basen rejsowy w tropiku.

Wzorem dla Polskiej Marynarki Handlowej. Stocznia Szczecińska, jedna z wielkich budowl socjalizmu łącznie ze swymi robotnikami da należyty wkład w wielkie dzieło realizacji Planu 6-letniego na odcinku morskim. (xp)

Jak to wyglądało? Po prostu obok trzeciej ładowni marynarze zbudowali 4-kątne szalowanie z desek o powierzchni około 10 m kw. i wysokości 2 m, wewnątrz wyłożone brezentem. Zbudowany w ten sposób „basen pływacki” ze stałe zmienianą zza burty wodą doskonale spełniał swe zadanie. Przebywanie w strefie podrównikowej nie było już tak wycieńczające i męczące.

Wzorem dla „Tobruku”. Inne załogi mogą niedługo na kładem pracy uprzyjemnić sobie basen rejsowy w tropiku.

Zamiast trzech

— pięć podróży w ciągu miesiąca

S/s „Narocz” pływający w że gładzie trampowej doniósł z morza, że dzięki socjalistycznej opiece nad maszynami i sprawnej pracy całej załogi statek wykonał w lipcu dwie podróże ponad plan.

W radiogramie „Narocz” skierowanym do PZM w Szczecinie czytamy: „Rozumiejąc znaczenie Planu 6-letniego dla sprawy pokoju i budowy socjalizmu dołożymy wszelkich starań, aby wykonać nasz plan przewozów przedterminowo. Wzywamy załogi wszystkich statków do zwiększenia wysiłków nad wykonaniem planu”.

J. L.

Jak pracuje organizacja partyjna na m/s „Elbląg”

Na m/s „Elbląg” jest dość liczna organizacja partyjna — należy do niej 16 towarzyszy. Na statku istnieje także koło ZMP, koło Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej i oczywiście grupa związkowa.

Całą pracą społeczną na jednostce kieruje egzekutywa podstawowej organizacji partyjnej; wspólnie z kierownictwem pozostałych organizacji uzgadniają plany pracy i terminy wszystkich zebrania. Na każdy miesiąc opracowujemy kalendarz zebrania wszystkich organizacji społecznych, uwzględniając także nady załogowe. I tak np. na czerwiec przewidziano 2 zebrania podstawowej organizacji partyjnej, 4 szkolenia partyjne, 2 zebrania samokształceniowe, 1 zebranie związku zawodowego, 2 narady załogowe, 1 szkolenie załogowe, 1 zebranie ZMP i 1 zebranie TPPR.

Ponieważ m/s „Elbląg” pływa na regularnej linii między Szczecinem a Le Havre i Londynem, nasza praca jest planowana według rejsów.

Zebrania organizacji partyjnej odbywają się zawsze na morzu, najczęściej zaraz po wyjściu z macierzystego portu — Szczecina, gdzie otrzymujemy świeżą prasę i materiał instrukcyjny. Na ostatnim zebraniu np. poza aktualnymi sprawami dotyczącymi statku, omawialiśmy uchwałę Komitetu Centralnego w sprawie łamania linii partyjnej przez klikę gryficką. Na zebraniu tym podjęliśmy także uchwałę o wzmożeniu agitacji wyjaśniającej wśród marynarzy bezpartyjnych, że partia stoi mocno na straży praworządności naszego Ludowego Państwa.

W czasie ostatniego rejsu odbyły się także trzy zebrania szkol-

niowe. Na dwóch miał wykład III oficer tow. Wojtkiewicz o historii ruchu robotniczego, na trzecim zebraniu powtarzaliśmy wiadomości z ekonomii politycznej.

Zebrania samokształceniowe, w których biorą także udział liczni towarzysze bezpartyjni, cieszą się wielkim powodzeniem i prowadzone są w formie dyskusji nad aktualnymi zagadnieniami, poruszonymi przez obecnych. Thumaczone są wtedy przez bar dziej wyrobionych towarzyszy niezrozumiałe dla niektórych określenia i pojęcia. I tak np. na ostatnim zebraniu samokształceniowym mówiliśmy m. in. o znaczeniu prae naukowych radzieckiego biologa Miczurina i wyjaśniliśmy co to jest materializm dialektyczny.

Szkolenie zawodowe odbywa się także na morzu pod kierownictwem kapitana, który ostatnio zapoznał nas z nawigacją, a teraz uczy języka angielskiego. W szkoleniu bierze udział przeciętnie 20 marynarzy.

Mamy również gazetkę ścienną

i fotogazetkę, które poruszają bieżące problemy polityczne i nasze wewnętrzne — „statkowe”. Z inicjatywy organizacji partyjnej w przyszłym rejsie na nardzie załogowej oficer k.o. wygłosi pogodankę i wybierzemy spośród siebie korespondenta dla redakcji „Ster”.

Zebrania i prace społeczne odbywają się wieczorem, by wszyscy zainteresowani, z wyjątkiem wachtownych, którzy pełnią służbę, mogli w nich uczestniczyć.

Nasza organizacja partyjna ma bezspornie duże osiągnięcia w dziedzinie podnoszenia poziomu ideologicznego i zawodowego załogi, lecz dotychczas jeszcze za mało zajmuje się planami przewozowymi statku, pozostawiając sprawy nad załogowych i planowania rejsów wyłącznie dyrekcji PZM. A przecież zarówno w planowaniu rejsów jak i w ich realizacji istnieją niedociągnięcia i tutaj organizacja partyjna miała by wiele do zrobienia.

J. S.
St. Marynarz
z m/s „Elbląg”

Antoni Modrzejewski — III mechanik s/s „Kutno” w uznaniu rzetelnej i sumiennej pracy udekorowany został Srebrnym Krzyżem Zasługi.



Zmechanizowana obcinarka

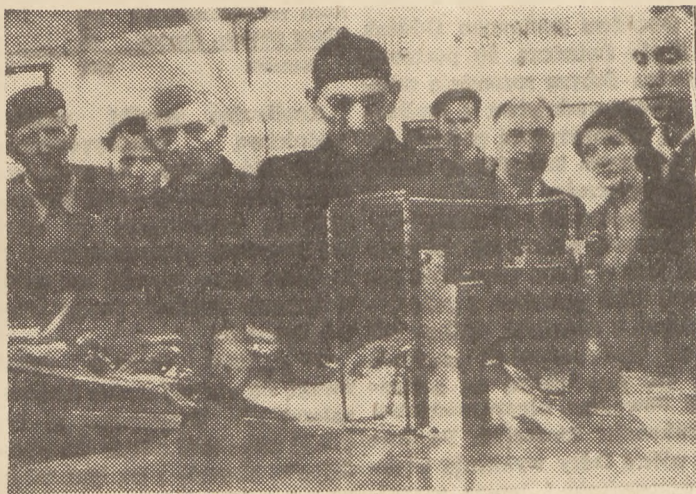
— pomysł racjonalizatorski Jana Daggi

Każdemu, kto przekracza progi patroszarni, rzuca się w oczy obraz żywo przypominający pierwsze lata ubiegłego stulecia. Długie rzędy stołów, a za nimi stojące robotnicy obcinają ostrymi nożami olbrzymie łby dorszy. Praca ta wymaga nielada wysiłku a o wypadek też nie trudno. Jedno nieczepne poruszenie nożem i bliznę jego ostrze może spowodować ciężkie skaleczenie. Postronny obserwator zadaje sobie często pytanie — „Czyżby dziś, w dobie rozbudowy przemysłu i rozwoju mechanizacji nikt nie zainteresował się tym prymitywnym stylem pracy?” W Gdyni prowadzono różne próby, nie szczędzono wysiłku, sprawdzono niejedną maszynę. Żaden z prototypów nie utrzymał się jednak długo — nie zdał po prostu egzaminu. Przyczyna była jedna. Noże wszystkich maszyn były typu tarczowego, co przy dużej szybkości obrotów zagrażało bezpieczeństwu obsługi, poza tym maszyny były nieekonomiczne, a tryskające strumienie rybniej krwi obrzyziwały wszystkich znajdujących się w pobliżu maszyny. W rezultacie pa-

trozarki wołały pracować starym systemem. Oczywiście trudno było nawet marzyć o zwiększeniu tempa pracy. Tu zaczyna się historia pomysłu racjonalizatorskiego pracownika „Arki” Jana Daggi. Z początkiem br. dyrekcja postanowiła jeszcze raz spróbować. Kierownik warsztatów pogotowia technicznego tow. Stanisław Zdrojewski wspólnie z majstrem Labudą podjęli się wykonania prototypu nowej maszyny. Zaczęli projektować, obmyślać — starzy fachowcy mieli jak najlepsze chęci, lecz coś im nie szło. Obok nich w warsztacie pracował brigadzysta — tokarz Jan Dagga. W czasie trzech lat pracy w „Arce” wykonał już niejedno usprawnienie. Do niego też zwrócili się obydwaj koledzy. Nie trzeba go było długo prosić. Stary majster od razu „zapalił się” do roboty. Ale i Dagga był o krok od omyłki. Pierwsza bowiem jego koncepcja było zbudowanie maszyny o nożu tarczowym. W porę jednak przypomniał sobie niefortunne próby i... w rezultacie powstał pomysł stworzenia czegoś w rodzaju gilotyny.

„Najtrudniej było mi zrobić rysunek — mówi Dagga — nie miałem bowiem żadnych przyrządów kreślarskich, a nie śmiałem zwracać się o pomoc. A potem powstawały inne trudności w związku z wykonaniem samego mechanizmu maszyny. Naj-

trudniej było mi zrobić rysunek — mówi Dagga — nie miałem bowiem żadnych przyrządów kreślarskich, a nie śmiałem zwracać się o pomoc. A potem powstawały inne trudności w związku z wykonaniem samego mechanizmu maszyny. Naj-



większe zmutowanie miałem z korbodłem, którego łamanie powodowało wypychanie noża z bok zamiast wprost — na dół. Trudności

go o skoku 20 mm, który porusza nożem — gilotyna. Skok noża, wynoszący 175 mm, pozwala na odcinanie łbów nawet największych dorszy. Maszyna Daggi napędzana jest silnikiem elektrycznym o mocy 1,5 KM. Cały mechanizm jest wmontowany w skrzyni, której górna powierzchnia pokryta blachą stanowi stół. Urządzenie do przerzucania pasa klinowego na szybsze i wolniejsze obroty reguluje „skoki” noża. Na zewnątrz wystaje jedynie nóż — gilotyna, wycięty pod kątem 45°, zabezpieczony siatką ochronną.

W dniu 14 sierpnia br. Jan Dagga przekazał gotową maszynę kierownikowi „Arki”. W warsztacie pogotowia technicznego odbyła się pierwsza próba sprawności. Maszyna zdała egzamin. Wysoka wydajność (60 łbów rybnych na minutę) i całkowite bezpieczeństwo pracy obsługi — oto główne jej zalety. Dziś maszyna Daggi już pracuje wydajnie w patroszar ni „Arki”.

ZOMA

Hutnicy

w goście u rybaków

Przed 2 miesiącami załoga huty „Jedność” w Katowicach objęła patronat nad trawlerem s/t „Kastoria”.

W połowie sierpnia br. przybyła na Wybrzeże 60-osobowa wycieczka robotników tej huty, serdecznie podejmowana przez rybaków „Dalmoru”.

Wrażenia z pobytu na Wybrzeżu pomnożone szczerym przyjęciem zgłodniałym przez rybaków pozostaną robotnikom Śląska na długo w pamięci. Uroczystość pożegnania była wyrazem głębokiego zrozumienia się hutników i rybaków na płaszczyźnie wspólnej pracy i walki o lepsze jutro. Dowodem tego są słowa tow. Jolanty Jurkowskiej skierowane do rybaków: „Odjeżdżając żegnamy morze i przyjaciół — rybaków, którzy razem z nami przyspieszają nasz marsz do socjalizmu”.

HAO.

Budowniczości świnoujskiej bazy

Jedną z najpotężniejszych inwestycji Planu 6-letniego na zachodnim Wybrzeżu jest niewątpliwie baza rybacka w Świnoujściu. Stworzenie tego ośrodka wyładunku i przetworstwa ryb umożliwi znaczne zwiększenie ilości rejsów wykonywanych przez statki rybackiej floty dalekomorskiej.

Wiadomo jednak, że rybale nie tylko łowić, ale także ją również odpowiednio konserwować. I Świnoujście otrzymało

jedną z największych chłodni rybnych nad Bałtykiem. Wybudowano ją w wyniku potężnego wysiłku robotników całej Polski. Tow. Tadeusz Gajewski przybył do Świnoujścia z Gdyni. Jest to doskonały spawacz, który już niejedną chłodnię w swym życiu „postawił na nogi”. Przed przybyciem do Świnoujścia pracował przy montowaniu chłodni gdynskiej.

— Chłodnia postawiona przez nas w Świnoujściu — mówi Gajewski — należy do najbardziej nowoczesnych, o ile chodzi o systemy stosowanych metod chłodniczych. Będzie ona mogła pomieścić tysiące ton ryb. W zależności od zapotrzebowania, ryby będą tutaj nie tylko przechowywane w niskiej temperaturze, lecz także mrożone.

— Dla przechowywania ryb przygotowaliśmy liczne komory chłodnicze. Każda komora — to olbrzymia praca spawacza, gdyż trzeba było dokonać tylko w jednej około 5 tysięcy spawów. A komór takich jest przecież wiele.

— Można więc powiedzieć, że obiekt w Świnoujściu to chłodnia — olbrzym, i takich niewiele jest w świecie. Daje ona gwarancję, że nawet kilogram ryby w niej złożonej nie ulegnie zepsuciu.

— Z pracy swej jestem zadowolony, gdyż zdaje sobie w pełni sprawę, że znaczenia tej inwestycji dla naszego życia gospodarczego.

Tow. Gajewski wyraża dalej przekonanie, że praca przy budowie potężnych inwestycji gospodarczych jest najlepszym dowodem pokojowych dążeń polskiego świata pracy.

— Umacniamy pokój, walczymy o pokój przez pracę. Przez realizację naszych zobowiązań postawimy całą bazę świnoujską, której pierwsze oddziały już rozpoczęły eksploatację.

(op)

Z konferencji połowowej w CZRM

Rybacy będą łowić więcej śledzi

Na ostatniej konferencji połowowej w CZRM przeanalizowano jak zwykle, wykonanie planu połowów za miesiąc ubiegły. Okazało się, że w lipcu rybołówstwo morskie planu połowów znowu nie wykonało. Jakkolwiek uznano, że plan „Arki” został wykonany w 104 proc., a plan „Dalmoru” w 106 proc., to jednak przedsiębiorstwa te faktycznie nie zловиły przewidzianej ilości ryby, z powodu niewykonania w terminie remontów stoczniowych jednostek. Faktycznie „Arka” wykonała plan państwowy w 93 proc., „Dalmor” zaś w 85 proc.

Należy podkreślić, że niesprawna obsługa remontowa statków rybackich na stoczniach w znacznej mierze hamuje wykonanie planów połowowych. CZPO powinieli dołożyć wszelkich starań, aby te sytuacje niezwłocznie zmienić. W sprawozdaniach przedsiębiorstw połowowych nie powinny powtarzać się więcej narzekania na opóźnienia remontu statków przez stocznie.

Wykonanie planu lipcowego przez pozostałe przedsiębiorstwa połowowe było jeszcze niższe niż w „Arce” i „Dalmorze”. „Barka” wykonała zaleden 51 proc. spółdzielnie rybackie — 90 proc., a rybacy indywidualni 71 proc. planu.

Przyczyną niewykonania planu przez „Barkę” oraz rybaków spółdzielczych i indywidualnych była przede wszystkim niesprawna obsługa techniczna taboru, a także — szczególnie w „Barce” — słaba dyscyplina pracy.

Sytuacja na odcinkach remontowym w „Barce” uległa ostatnio znacznej poprawie. Warsztaty „Barki”, zaopatrzone w szereg nowych maszyn i wzmocnione przez ekipę fachowców z „Arki”, pracujących w Kołobrzegu, nadrobiły wszystkie zaległości w pracy i nie tylko wykonują już na bieżąco wszystkie remonty awaryjne, ale podjęły także planowane remonty kapitalne kutrów, co dotychczas w „Barce” nie było praktykowane. Dzięki usprawnieniu pracy warsztatów kołobrzeskich, zmniejszyła się znacznie ilość przestoju w pierwszej połowie sierpnia jednostki „Barki” wykonały już wartościowo ponad 70 proc. miesięcznego planu połowów. Jest to dużym osiągnięciem kombinatu, który dotychczas nie potrafił zdobyć się na wykonanie swych planów, a także wyrazem ogólnej poprawy stylu pracy.

Prognoza połowowa Morskiego Instytutu Rybackiego dla Bałtyku przewiduje na wrzesień bardzo dobre połowy śledzia, szczególnie na Ławicy Środkowej i na łowis-

kach kołobrzESCO-darłowskich. W związku z tym, w operatywnym planie połowów na wrzesień śledź stanowi prawie połowę ogólnej masy połowowej, która w stosunku do miesiąca ubiegłego powiększona została o 13 proc. — Następne pozycje w planie zajmują dorsz i wegorz.

Z uwagi na to MIR przewiduje także dobre połowy wysokogatunkowego śledzia na Morzu Północnym; skierowane tam zostaną we wrześniu, poza trawlerami „Dalmoru” także większe kutry „Arki”.

Operatywny plan połowów na wrzesień nie został na konferencji ostatecznie ustalony. Przyczyną tego było nienależyte przygotowanie się do konferencji przedstawicieli niektórych przedsiębiorstw jak „Barki” i spółdzielni rybackich. Brak dyscypliny pracy w administracji i kierownictwie przedsiębiorstw trzeba z całą surowością potępić, gdyż opóźnienie opracowania operatywnego planu połowów utrudnia jego realizację. Należy wyrazić nadzieję, że CZRM przedsięwzięcie odpowiednie kroki, aby wypadki nienależytego przygotowania projektów planów połowowych przez poszczególne przedsiębiorstwa więcej się nie powtórzyły.

(J.L.)

O właściwe metody szkolenia nowych kadr rybołówstwa morskiego

(ARTYKUŁ DYSKUSYJNY)

Dotychczasowa praktyka wykazała, że Państwowe Centrum Wychowania Morskiego nie przygotowuje zupełnie rybaków dla rybołówstwa kutrowego. Mało tego — nie posiada nawet w swoim programie szkolenia specjalności rybołówstwa kutrowego jako etapu w szkoleniu rybaków dekomorskich.

Mimo, że przedsiębiorstwa połowowe kilkakrotnie zwracały się o poddanie rewizji dotychczasowego kierunku i sposobu szkolenia, uwagi przedsiębiorstw połowowych nie odniosły skutku i tak w tym roku „Dalmor”, nie eksploatując w pełni swoich trawlerów, nie mógł np. zatrudnić wszystkich absolwentów Szkoły Rybaków Morskich. Częściowo skierowano ich do „Arki” na praktykę oświadczać, że przychodzą na okres bardzo krótki. Poza tym okazało się, że absolwenci nie mogą pływać na kutrach, gdyż szkoła nie wystarała się dla nich o karty rybaków kutrowych, a tylko o książeczki zeglarskie na tra-
wery.

Jak wiadomo w Związku Radzieckim i Niemieckiej Republice Demokratycznej, szkolenie kadr oficerskich dla rybołówstwa odbywa się na zupełnie innych zasadach, aniżeli to robi dotychczas PCWM. Przede wszystkim kandydaci przechodzą kilkumiesięczną praktykę na łodziach lub kutrach zanim zostaną przyjęci w poczet uczniów, a następnie, w czasie szkolenia, odbywają corocznie obowiązkową kilkumiesięczną praktykę na kutrach i innych jednostkach rybackich. Od wyniku praktyki uzależnione jest przyjęcie na następny rok szkolny.

Także zagadnienie szkolenia wstępnego rybaków kutrowych nie zostało do tej pory należycie rozwiązane. Przy redagowaniu u-

mowy zbiorowej przedsiębiorstwa rybackie ustaliły zasadę, że na kuter mogą być przyjmowani uczniowie tylko po ukończeniu odpowiedniej szkoły lub kursu PCWM. Chodziło o to, ażeby wszyscy bez wyjątku, którzy chcą poświęcić się zawodowi rybackiemu otrzymywali nie tylko przygotowanie zawodowe ale także ideologiczne.

Do niedawna jeszcze przyjmowanie praktykantów na kuter odbywało się w wielu wypadkach w ten sposób, że rodzice przyprowadzali swego syna do Biura Załogowego prosząc o przyjęcie go na kuter jako ucznia. Młodzieńcze po kilku latach pracy na kutrze awansował na młodszego rybaka potem rybaka i pewnego dnia zgłaszał się jako kandydat na kurs szyprów i motorzystów. Okazywało się jednak przy tym systemie, że kandydaci posiadali wiele braków w wiadomościach podstawowych, we władaniu językiem, w rachunkach i często brak powścią. O Polsce Współczesnej i świecie.

Jestem zdania, że należało by pomyśleć o organizacji specjalnej szkoły rybackiej dla rybołówstwa kutrowego i dalekomorskiego przy Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskiego względnie przy silnych kombinatach rybackich jak np. „Arka”. Do szkoły tej winni mieć dostęp kandydaci, którzy ukończyli 7 kl. szkoły podstawowej. Szkoła taka winna powstać we Władysławowie lub w jednym z mniejszych portów.

Nauka w szkole rybołówstwa morskiego winna trwać około 6 miesięcy w okresie zimowym i wiosennym, z czego 3 miesiące należy by poświęcić na naukę, a dwa 3 miesiące na zajęcia praktyczne.

Kandydat powinien tu otrzymać podstawowe wiadomości z za-

kreślenia sieciarstwa, narzędzi połowów, konserwacji sieci, kutra, w ostrowania, łowienia z łodzi wioślowych. Praktykę należało by odbywać wyłącznie na łodziach wiosłowych.

Uczeń, poza uzupełnieniem wiadomości z zakresu szkoły podstawowej, otrzymałby gruntowne przygotowanie ideologiczne.

Sprawa prawidłowego szkolenia nowych załóg rybackich jest dzisiaj niestety ważna, gdyż rybaków kutrowo coraz silniej odczuwa brak załóg. Dotychczasowe metody szkolenia załóg są nie wystarczające i obciążone zaniedbaniami z okresu przedwojennego i wojennego.

Należało by również rozważyć pomysł utworzenia specjalnych oddziałów rybackich PO „SP”. Konkretnie chodzi o to, by dać możliwość młodzieży morskiej, żyjącej w głębi kraju i posiadającej np. tradycje rybackie, zetknięcia się z rybołówstwem morskim, sprawdzenia swoich sił, możliwości i ewentualnego skierowania swoim losem w kierunku stałego zajęcia w rybołówstwie.

W głębi kraju, po wsiach i miastach żyją liczne zastępy młodzieży, która ograbie dostać się do rybołówstwa zwłaszcza morskiego, nie posiadając możliwości ku temu. Powszechna Organizacja „SP” rybackiego stworzyła by możliwość planowego włączenia się młodzieży polskiej do rybołówstwa, które obecnie przeżywa swój żywiołowy rozwój.

Rzeczowa dyskusja na temat nowych metod szkolenia kadr w rybołówstwie na łamach naszego organu fachowego powinna przynieść w efekcie zmianę na lepsze. Domaga się tego żywotne interesy rybołówstwa morskiego — ważnego czynnika w gospodarce aprowizacyjnej naszego kraju.

Inż. GABRIEL GROCH

List rybaków radzieckich do załóg „Barki” w Kołobrzegu

Rybacy Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka” pragnąc zacieśnić braterskie więzy przyjaźni z narodem radzieckim, nawiązali kontakt z rybakami i marynarzami rejonu Azowsko - Czarnomorskiego.

Na list polskich rybaków szybko nadeszła serdeczna odpowiedź:

„Rybacy i marynarze Azowsko-Czarnomorskiego rejonu Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich po otrzymaniu Waszego listu z radością przesyłają Wam serdeczne, braterskie pozdrowienia.

Nasz Rząd Radziecki pod kierownictwem ukochanego wodza narodów — tow. J. W. Stalina, dopomógł nam do pomyslnie odbudowy gospodarki rybnej naszego rejonu, zrujnowanej przez hordy faszystowskie. Socjalistyczne współzawodnictwo przyczyniło się do tego, że z godnością wykonaliśmy czwarty stalinowski plan pięcioletni, dając naszej ukochanej Ojczyźnie znacznie więcej ryb i produktów rybnych niż w przedwojennym 1940 roku.

W odpowiedzi na knowania wrogów mas pracujących całego świata — amerykańsko-angielskich podżegaczy do nowej wojny, rybaczy Związku Radzieckiego z całym narodem naszej wielkiej Ojczyzny pracują z większą jeszcze energią i zapałem, przekraczają plany państwowe, codziennie podwyższają wydajność pracy, wprowadzając nowe urządzenia techniczne, szybko opanowując umiejętność posługiwania się nimi.

Pomyślne wykonanie pięcioletniego planu rozwoju i odbudowy gospodarki narodowej pozwoliło na zaopatrzenie naszego rejonu w nowe, potężne statki i doskonałe przyrządy połowowe. Pracujemy obecnie na jednostkach posiadających najnowocześniejsze urządzenia techniczne, co pozwala nam na wyjazd w morze na połowy ryb przy każdej pogodzie.

Z naszych szeregów wyrosło wielu nowatorów — mistrzów wysokich połowów ryb, przodowników pracy, którzy wykazali się dużą wydajnością oraz udoskonaleniem techniki połowów i obróbki ryb. Towarzysze Wasilij Iwanowicz Golowko kapitan-brygadzysta sejniera „Gagara”, Grigorij Pawłowicz Mielnikow, kapitan-brygadzysta sejniera „Uklejka”, Wasilij Mitrofanowicz Owczarenko — mistrz wysokich połowów i tyśiące innych przodowników rybołówstwa rejonu Czarnomorskiego, pomyslnie wykonują swoje plany produkcyjne.

Czytając gazety i czasopisma, uważnie śledzimy Wasze sukcesy — odbudowę i rozwój gospodarki narodowej Waszego kraju, który skroczył na drogę budowy socjalizmu.

Szczególnie cieszymy się z Waszych osiągnięć na odcinku rozwoju rybołówstwa i przemysłu rybnego, gdyż praca polskich rybaków iak jak i nasza zaspakaja potrzeby mas pracujących.

Z radością stwierdzamy, że bez względu na knowania amerykańsko-angielskich imperialistów, stale kzerpie przyjaźń między narodem polskim i radzieckim, stając się potężnym czynnikiem w dziele walki o pokój na całym świecie.

Niech żyją pracownicy morza — rybaczy całego świata!
Niech żyją rybaczy polskiego Bałtyku!
Niech żyje Wielki Wódz i Nauczyciel mas pracujących całego świata tow. J. W. Stalin!

POZDRAWIAMY WAS TOWARZYSZE!

W imieniu rybaków rejonu Czarnomorskiego — przewodniczący Krymskiego Obsłastnego Komitetu Zw. Zaw. Robotników Rybołówstwa i Przetwórstwa Rybnego.

(—) I. KIRNOSIENKO

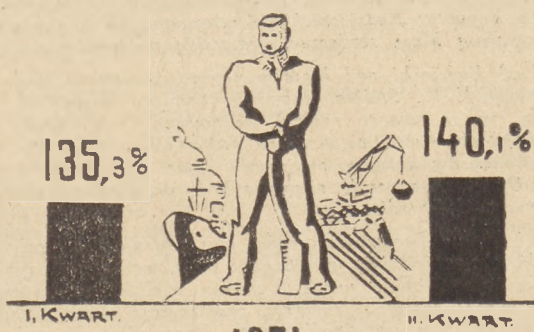
Dzieci rybaków „Dalmoru” na koloniach



Przyjemnie było na koloniach wśród ogromnych pól ziemiaczka „Dalmoru” w Brachlewie. Piękna nych i pomoc przy żniwach. Zdrowa okolica wśród lasu, wyso-
Rozpoczęła się nowy rok szkolny. kokaloryczne pożywienie pozwoliły Dzieci rybaków i robotników „Dalmorzu” nabrać sił i zdrowia przed moru” z radością wracają do szkół, nowym rokiem szkolnym. A jakie lecz wspomnienie kolonii brach-
były wspaniałe zabawy, kąpiele, pły lewskiej długo jeszcze przewijać wanie po jeziorze, wycieczki! Naj- się będzie w rozmowach podczas więcej przyjemności sprawiało jed- pauz szkolnych.
nak młodzieży poszukiwanie stonki.

Monter Tadeusz Gajewski z Gdyni w czasie prac montażowych w chłodni rybnej w Świnoujściu.

%-WE WYKONANIE NORM W PRZELADUNKACH MASOWYCH



1951

ZBUDUJEMY SOCJALIZM

System szybkościowy przyspiesza realizację Planu 6-letniego

Stosowanie socjalistycznych metod pracy według wzorów radzieckich portowców połączone z unowocześnieniem wyposażenia technicznego naszych portów, pozwala robotnikom na uzyskiwanie coraz to nowych osiągnięć, podnoszących sprawność naszych portów.

W zespole portowym Gdańsk-Gdynia wprowadzono w połowie I kwartału 1950 roku systemy potokowego i szybkiego przeładunku, będące formą wysoko rozwiniętego współzawodnictwa i przynoszące tysiące zaoszczędzonych godzin postoi statków. System szybkościowy zastosowano początkowo tylko przy statkach z towarem masowym. Dając jednak do dalszego podniesienia sprawności portów, wprowadzono przeładunki przyspieszone również w rejonie drobnicy.

Przeładunek systemem szybkościowym i potokowym dał w ubiegłym roku następujące oszczędności w czasie: w I kwartale przeciętnie na jeden statek 33,48 godzin, w II kwartale — 54,48, w III kwartale — 54,48, w IV kwartale — 53,03 godzin. Coraz szybsza i sprawniejsza obsługa statku, ja-

ko wynik nowej, socjalistycznej gospodarki portowej, pozwoliła w II kwartale br. na zaoszczędzenie 64,61 proc. ogólnego czasu przewidzianego dla przeładunku. Największy udział w tym wspaniałym osiągnięciu przypada naszym trymerom, którzy zaoszczędzili w Gdańsku aż 70,07 proc. w stosunku do czasu dozwolonego a w Gdyni 67,60 proc.

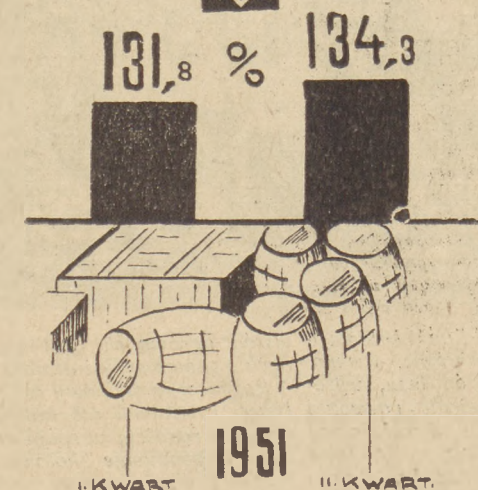
Przy przeładunkach statków drobnicy zaoszczędzono w rejonie Gdańsk 46,41 proc. i w rejonie Gdynia 57,85 proc. Cyfry powyższe mówią same za siebie. Świadczą one o znacznym wzroście wydajności, obniżeniu kosztów własnych oraz poważnym wkładzie naszych portowców w dzieło budowy socjalizmu.

Planowa robota, dobrze pomyślana organizacja i stałe usprawnianie pracy oraz podjęcie i realizacja systematycznych zobowiązań — to tajemnica sukcesu. Świadczą o tym liczne przykłady — trymerów, które gwarantują wy-

konanie wielkich zadań Planu 6-letniego.

L. G.

%-WE WYKONANIE NORM W PRZELADUNKACH DROBNICOWYCH



1951

WYKONAMY PLAN 6-LETNI

Narada wytwórcza Żegluga Przybrzeżnej w Szczecinie

Ostatnia narada wytwórcza aktywności w gospodarstwie Żegluga Przybrzeżnej w Szczecinie poświęcona była przede wszystkim zagadnieniom Planu 6-letniego. Nowe cztery statki, które ma otrzymać Szczecińska Żegluga Przybrzeżna rozwiązały wiele dotychczasowych trudności. Powiększenie taboru pozwoli na stworzenie właściwych wczasów morskich, przyczyni się do lepszej obsługi, przyczyni się do zorganizo-

wania regularnej komunikacji przy brzożnej z Kołobrzegiem, Darłowem i Gdynią. Ilość miejsc pasażerskich wzrosła o 30 proc. wykonanie pasażerom o 53 proc. wartość usług powiększy się o około 50 proc. a zdolność przewożenia będzie znacznie lepiej wykorzystana. Przewidziane jest również podjęcie przewozów towarowych.

Zabierający głos dyskutanci wskazali szereg punktów, które powinny znaleźć rozwiązanie. Poprawa komunikacji promowej w Swinoujściu, budowa bazy dla żegluga szczecińskiej i zorganizowanie pogotowia technicznego, które usprawni eksploatację i umożliwi przeprowadzenie we własnym zakresie drobnych remontów statków; konieczność zwiększenia kontroli wykonaw-

stwa planu, zwiększenie oszczędności w przedsiębiorstwie oraz szkolenie załóg.

Pełna realizacja powyższych wskazań umożliwi Żegludze Przybrzeżnej w Szczecinie wykonanie i przekroczenie Planu 6-letniego.

W. B.

M/s „Julia” dla Zatoki Gdańskiej

Statek motorowy „Julia”, kursujący do niedawna na linii Szczecin—Swinoujście obecnie będzie obsługiwać linię Sopot—Jastarnia. Wiadomość powyższą sopocianie powitali z wielkim zadowoleniem, gdyż mała m/s „Wanda” kursująca z Gdyni do Jastarni nie była zdolna zabrać pasażerów, napływających z całego trójmiasta.

Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku uruchamiając tę nową linię przyczyni się do znacznego usprawnienia komunikacji i umożliwi wczasowiczom oraz mieszkańcom Sopotu wygodne korzystanie z pięknej plaży nad pęknym morzem.

WB

Pogłębienie ruchu współzawodnictwa pracy w porcie szczecińskim

Szczecin zdobył na stałe sztandar współzawodnictwa

Drugi etap współzawodnictwa pracy w porcie szczecińskim to dalszy krok w rozwoju tego ruchu w pracach przeładunkowych. Wyniki etapu, a szczególnie trzecie z kolei zwycięstwo nad zespołem portowym Gdańsk—Gdynia świadczą, że portowcy Szczecina dobrze rozumieją zasady współzawodnictwa i realizują je z socjalistyczną energią, lepiej od swych kolegów ze wschodniego wybrzeża.

„Międzyportówkę II etapu” wygrał Szczecin nadwyżką 196 punktów: ludzie portu szczecińskiego zdobyli 1098 punktów, a robotnicy Gdyni i Gdańska tylko 902 punkty. Systematycznie powtarzające się zwycięstwa są najlepszym dowodem nieprzypadkowej sukcesów Szczecina. Portowcy z ujścia Odry wykazują większą pracowitość i lepszą organizację, a jedynie w ostatnim etapie ZPGG uzyskał w zakresie obiegu dokumentów finansowych 18 punktów przewagi.

Szczegółowe wyniki II etapu współzawodnictwa międzyportowego przedstawiają się następująco:

	ZPS	ZPGG
Koszty własne	322	278
Wydajność pracy	250	250
Kapitałowe remonty	165	135
Inwestycje	100	100
Praca kapitału portów	108	42
Ruch racjonalizatorski	112	38
Obieg dokum. finans.	41	59
Razem:	1098	902

Analizując wyniki współzawodnictwa międzyportowego stwierdzić należy, że wydajność pracy oraz rozwój robót inwestycyjnych przebiegają w obydwu zespołach równomiernie i dają takie same wyniki, natomiast w innych działach pracy Szczecin przoduje.

Szczególnie zwrócić należy uwagę na rozwój ruchu racjonalizatorskiego. Dotychczas w tym dziale zwyciężał zespół Gdańsk—Gdynia, obecnie i na tym odcinku sukces Szczecina jest wyraźny. W porcie szczecińskim ruch racjonalizatorski rozwija się żywo i — co ważniejsze — pomysły tutaj zgłaszane są szybko stosowane w życiu portu. W rezultacie zyskuje się większe oszczędności.

W wyniku zwycięstwa odniesionego w II etapie, sztandar

współzawodnictwa pozostaje w Szczecinie na stałe.

Odzwiedzieniem sukcesu są wyniki pracy przeładunkowej na nabrzeżach. Na Starówce na czóło wysunęły się grupy sztauerów tow. Jana Brychego (184 proc. normy) i tow. Jana Bandy (173 proc. normy). Zespoły te przeładowały 7 tysięcy ton towarów ponad plan. Trzecie miejsce zajęli sztauerzy grupowego tow. Szpraj (blisko 3 tysiące ton ponad plan). Z dzwigowych wyróżnieni zostali tow. tow. St. Orzeszek (196 proc. normy), Kujanek, Jeswain i Lorkiewicz.

Na Łasztowni zmiana „B” grupowego tow. Czesława Załuckiego wykonała 199 proc. normy i przeładowała ponad plan 4.327 ton. Drugie miejsce zajęła grupa tow. Bolesława Jajko (194 proc.).

Grupa Grzegorzcyka na Parnicy osiągnęła 188 proc. normy; na „Odrze” wyróżniono grupy tow. Jana Zacharewicza (167,2 proc.), Bolesława Sobonia (155,2 proc.) i Kuczyńskiego (147,2 proc.). Na „Ewie” pierwsze miejsce zajęła zmiana tow. Oleksego (142,9 proc. normy).

Spośród czwórek dzwigowych z basenu Górnicego zespół tow. Józefa Tyszkiewicza z dźwigu nr 91 na nabrzeżu Gliwickim osiągnął wydajność 111,34 t/g. Drugie miejsce we współzawodnictwie czwórkowym zajął zespół dźwigu nr 52, osiągając wydajność 86,01 t/g.

We współzawodnictwie wśród pilotów portowych najwięcej punktów (555) uzyskał tow. Stanisław Starzyński; najlepszymi bosmanami Kapitanatu Portu są tow. tow. Józef Czujko i Jan Pietrzek (po 615 punktów).

W wyniku drugiego etapu współzawodnictwa powiększyły się szeregi wyróżnionych robotników portu szczecińskiego o dalszy zespół kilkunastu ludzi ze wszystkich nabrzeży i warsztatów portowych. Ludzie ci, swym wysiłkiem i wielkim doświadczeniem w pracy dają gwarancję, że stale rozwijający się port szczeciński spełni należycie nakreślone Planem 6-letnim zadanie, a robotnicy jego mobilizować się będą do socjalistycznego współzawodnictwa o doskonałość metod pracy.

Pkor.

Załoga m/s »Batory« wybrała nową radę zakładową

Ostatnio w myśl wytycznych władz ZZZP załogi statków PMH przystąpiły do przeprowadzenia wyborów do rad zakładowych. Nowa struktura związku, powołująca zamiast 1 delegata załogowego — radę, składającą się z kilku lub kilkunastu najlepszych członków załogi, stanie się niewątpliwie punktem przełomowym w dotychczasowej pracy na statkach.

W sierpniu przed wyjściem na pierwszy rejs do Indii odbyło się m. in. zebranie wyborcze na m/s „Batory”. Statek ten posiada szereg poważnych osiągnięć w dziedzinie współzawodnictwa, racjonalizatorskiego oszczędności, socjalistycznej opieki nad mechanizmami i sprzętem itp. Sprawozdanie delegata i dyskusja na zebraniu sprawozdawczym — wyborczym ujawniły w dotychczasowej pracy związkowej dużo niedociągnięć i błędów powstałych wskutek braku kolektywnej współpracy wszystkich członków załogi.

Stwierdzić należy, że obecnie we współzawodnictwie bierze udział cała załoga. W ostatnim kwartale wielu członków załogi jak tow. Ossowski, Zborowski, Kwaśniewski, Strużyński, Konosz, Strumiłło otrzymali nagrody i dyplomy uznania.

Również trzeba zanotować na m/s „Batory” poważne wyniki w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. W okresie sprawozdawczym na 42 pomysły zgłoszone do Komitetu Usprawnień, zatwierdzono i nagrodzono 10. Pozostałe pomysły uznano za usprawnienia. 16 z nich jak np.

Stała wymiana bibliotek ruchomych pomiedzy biblioteką Z Z P Z i statkami

Sprawy czytelnictwa wśród pracowników morskich przedsiębiorstw Szczecina oraz zawiązanych do naszego portu statków, dotychczas nie przedstawiały się tak, jak powinny. Często zdarzało się, że niewielka ilość książek znajdujących się w biblioteczce statku względnie świetlicy rady zakładowej, została zupełnie przez marynarzy lub robotników „wyczystana” a nowe pozycje nie napływały.

ZZPZ w Szczecinie postanowił sytuację tę usprawnić przez stworzenie większej sieci bibliotek ruchomych. W tym celu ściągano do świetlic wszystkie książki do biblioteki przy zarządzie okręgowym i po skatalogowaniu rozprowadza się komplety bibliotek ruchomych na statki i do zakładów pracy.

Ten nowy system docierania z książkami do czytelnika daje nie wątpliwie gwarancję częstszego wmięskania książek w poszczególne placówki.

Obecnie ilość książek biblioteki centralnej zarządu okręgowego ZZZPZ w Szczecinie wynosi ponad 1.000. Cyfra ta nie jest wielka, ale stale uzupełnia się ją przez dalsze zakupy. W ostatnim czasie biblioteka została powiększona o literaturę fachową — marynarską i portową oraz o beletrystykę marynarską.

BIBLIOTEKARZ ze ZZZPZ

usprawnienie pompy zasilającej, zmiany rozruszników termotanek, ręczny hamulec do wind itp., zostały już zastosowane na statku.

W systematycznej walce o obniżenie kosztów własnych załoga działu hotelowego zaoszczędziła — dzięki stosowaniu racjonalnej gospodarki prowiantem i wykorzystaniu warunków podróży — ponad 133 tysiące złotych. Poważne oszczędności poczyniły również inne działy statku. Na wyróżnienie w tej akcji zasługują: tow. tow. Mudła, Konosz, Kubiarczyk, Radzimowski, Kluczyński i Pelech.

Zobowiązania obojętne, podejmowane przez załogę, przysporzyły państwu poważne oszczędności. Wyszczególnienie, że zobowiązania obejmowały w roku ubiegłym ogółem 4.000 roboczogodzin. W roku bieżącym wykonanie zobowiązań w rocznym Wyzwoleniu dało łącznie 24.000 zł oszczędności. Załoga „Batorego” przoduje w każdej akcji podejmowanej przez PMH, co świadczy o aktywnej pracy podstawowej organizacji partyjnej i wyrobieniu społecznym marynarzy.

Są jednak niedociągnięcia. Do tych w pierwszym rzędzie należą: szczególnie słaby udział w pracy związkowej kobiet, których dość dużo pływa na statku, a wreszcie niedostateczna opieka ze strony organizacji związkowej nad młodzieżą. Źródła zła, należy szukać w złym stylu pracy Okręgu ZZZPZ, Zarząd Okręgowy ZZZPZ a przedtem Oddział Marynary, nie kontrolował wykonania podejmowanych uchwał związkowych na statku. Nie kontrolowano pracy delegata, zadawałano się jedynie składowymi sporadycznie protokołami zebrań, których jednak nie analizowano.

Złym stylem pracy związkowej na m/s „Batory” nie zainteresowała się podstawowa organizacja

partijna na statku. Trudno sobie wyobrazić, aby jeden człowiek — delegat załogowy — mógł efektywnie prowadzić całą pracę wśród załogi liczącej kilkadziesiąt osób. Delegatowi nie pomagano w pracy a aktyw zarówno partyjny jak i związkowy wie dział jedynie o sukcesach (które przy należytej pomocy mogłyby być niewspółmiernie większe), nie analizując popełnianych błędów. Przykładem braku współpracy może być fakt, że na m/s „Batory” nie starano się zaopatrzyć racjonalizatorów w odpowiednią literaturę fachową czy pomoce kreślarskie. Również nie przedsięwzięto energicznych kroków celem poprawy dyscypliny pracy, która do dziś dnia jeszcze szwankuje na statku. Jak mogli mobilizować załogę do wykonania zadań meżowie zaufania, którzy niejednokrotnie sami nie wiedzieli co mają robić, na czym polegają ich obowiązki? O ich pouczeniu czy przeszkoleniu nikt nie pomyślał.

Dyskusja wniosła szereg cennych uwag, wytyczyła zadania, stojące przed nowoobraną radą zakładową. Najważniejsze z nich to konsekwentna walka o wykonanie planu, o dalsze obniżenie kosztów własnych, rozwój współzawodnictwa w oparciu o nowe formy pracy, wzorowane na doświadczeniach radzieckich, stałe, systematyczne podnoszenie świadomości politycznej i społecznej każdego członka załogi.

M. in. w skład rady zakładowej weszli: tow. tow. Józef Dubiel — asystent maszynowy, Andrzej Mirosław — asystent inżynier, Emil Piechowicz — oficer bagażowy, Zofia Jagiełło — stewardessa i Marcin Myśliwy — drenażowy.

W zakończeniu zebrania załoga m/s „Batory” uchwaliła rezolucję piętnującą grupę dywersyjno-szpiegowską w Wojsku Pol-

skim. W rezolucji m. in. czytamy:

„My, zebrani na m/s „Batory” w dniu 10 sierpnia 1951 r., potępiamy łajdakacką bandę szpiegów i dywersantów, kierowaną przez obszarnczo-kapitałistycznych wyznawców emigracyjnych, która wkradła się podstępnie do naszego wojska, aby ugodzić w władzę ludową i niepodległość Ojczyzny. Wyrażamy wdzięczność Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, budzącej czujność narodu i organom władzy państwowej za to, że potrafiły w zarodku zdusić kłopotliwą szajkę zdrajców i udaremnić jej podłe zamierzenia. Nic nie zdole powstrzymać narodu polskiego, który stał się gospodarzem swego kraju i który łamiąc wszelkie trudności buduje w bratnim sojuszu z ZSRR i innymi wolnymi narodami — nowy, sprawiedliwy ustrój i siłę Polski.

W odpowiedzi na haniebne usiłowania wrogów Polski, wzmocnimy jeszcze bardziej nasze wysiłki na froncie budownictwa socjalizmu i wzmocnimy jeszcze bardziej nasze szeregi w narodowej walce o pokój i Plan 6-letni”.

Ma.

Uwaga

prenumeratorky

»Steru«

Począwszy od września br. urzędy pocztowe i listonosze przyjmować będą przedpłaty za prenumeratę na miesiąc następny i okresy dalsze tylko do dnia 15 każdego miesiąca tj. o 5 dni wcześniej niż dotychczas.

Odrzańscy wodniacy zakończyli II etap współzawodnictwa

Drugi etap współzawodnictwa załóg, barek i holowników kursujących na Odrze ma znacznie większe znaczenie praktyczne aniżeli etap pierwszy. Dopiero bowiem najwcześniej w marcu budzi się żegluga rzeczna i dlatego wyniki drugiego etapu współzawodnictwa są rezultatem całego pierwszego półroczia.

Plan przewozów na Odrze został wykonany w pierwszym półroczu w 165 proc. Jest to osiągnięcie wyjątkowo pomyślne, a uzyskano je w wyniku zdecydowanej walki o przekroczenie planu w możliwie jak największej mierze. Takie były zobowiązania majowe powzięte przez załogi barek i holowników.

Stwierdzić należy, że wszystkie zespoły mocno przekroczyły zaplanowane pozycje. Na pierwsze miejsce wśród holowników wysunęła się załoga statku „Słubice” wykonując 182% planu. Jest to przede wszystkim zasługa kapitana Feliksa Longowskiego i maszynisty Antoniego Reinhartha, którzy potrafili zachęcić całą załogę do zwiększenia wysiłku mimo, że w drugim kwartale statek miał jedenaście dni remontowych i dziesięć dni niezawino-

nego postoju. Za to osiągnięcie załoga otrzymała z okazji święta 22 Lipca — 750 zł nagrody.

Drugie miejsce we współzawodnictwie zajął holownik „Mestwin” z kapitanem Ciesielskim i maszynistą Gaszyńskim. Wypracowali oni 184 proc. normy przy 10 dniach przeznaczonych na remonty i 6 dniach przymusowego, niezawinionego postoju. Załoga ta otrzymała 650 zł nagrody.

Trzecie miejsce zajęli wodniacy z holownika „Bożydar” pod kierownictwem kapitana Kazimierza Wojciechowskiego i maszynisty Jana Kowalskiego. Załoga ta osiągnęła co prawda najlepsze wyniki procentowe (232 proc. normy), ale komitet współzawodnictwa pracy brał pod uwagę przy klasyfikowaniu osiągnięć także osiągnięcia normyienne. I pod tym względem załogi „Słubice” i „Mestwin” uzyskały lepsze wyniki od „Bożydara”.

Spośród załóg barek na czóło wysunęły się załogi jednostek Nr 608, 623 i 416.

Barka 608, której sternikiem jest Alfons Krauze wykonała w II etapie współzawodnictwa 197,6 proc. normy. Za to osiągnięcie Krauze otrzymał nagrodę w wysokości 350 zł.

Sternikiem barki Z—623 jest Józef Szczepaniak. Za wykonanie 157,3 proc. normy otrzymał nagrodę 300 zł. Sternik barki Z—416 ob. Franciszek Wiśniewski wykonał 151,5 proc. normy i otrzymał 250 zł nagrody.

W rocznicę manifestu Lipcowego, dyrekcja Państwowej Żeglugi Śródlądowej przeszerzegowała kilkudziesięciu pracowników do wyższych grup uposażeniowych. Spośród załóg holowników do wyższej grupy przeszerzegowano 19 pracowników, na barkach — 13, z rezerw załogowych — 10 i z warsztatów 3 pracowników.

Dyplomy przodujących załóg otrzymał wodniacy holowników „Słubice” i „Mestwin” oraz barki Z—608, indywidualne dyplomy uznania — tow. Karol Sowa, spawacz z warsztatów oraz sternik barki Z—623, Józef Szczepaniak.

Wydajna praca wszystkich załóg szczecińskiej ekspozytury Państwowej Żeglugi Śródlądowej sprawiła, że w sierpniu załogi wykonywały już plan przewozów na październik. Te osiągnięcia są najlepszym dowodem dobrych wyników współzawodnictwa pracy wśród odrzańskich wodniaków.

(c)

Pod ostrzem krytyki

Czy rzeczywiście Remontowa Obsługa Statków tak źle pracuje?

Na artykuł, zamieszczony w nr 9 „Steru” pt. „S/s „Kościszko” — planowo wykonął rejs”, otrzymaliśmy obzerne wyjaśnienie Remontowej Obsługi Statków. Nie zawsze jednak słowa obruszenia na krytykę są we wszystkich punktach przekonujące. Podobnie ma się sprawa i w tym wypadku. Spróbujmy przeanalizować to wyjaśnienie.

Remontowa Obsługa Statków jest pogotowiem technicznym naszej floty. Warsztaty przejęły wiele remontów od stoczni, które w tym czasie mogą więcej uwagi poświęcić budowie nowych jednostek. Praca warsztatowców jest bezspornie trudna i nerwowa, gdyż szybkość przy jednoczesnym zachowaniu dokładności decyduje o planowym wyjściu statku w morze. Niewątpliwie jest to poważny i trudny odcinek pracy. Z samego jednak wyjaśnienia postaramy się odpowiedzieć na pytania i wyciągnąć wnioski. Oto w labiryncie różnego rodzaju „obiektywnych” trudności w pracy, na jakie napotykała pracownia ROS przy współpracy z załogami statków i wylczeniu zadań, wykonywanych „z głęboką troską i socjalistycznym poczuciem odpowiedzialności” wkładły się pewne niedomówienia:

„Nie zawsze nasze remonty są wykonywane starannie, nie zawsze całkowicie zakończone. Nie chcemy się usprawiedliwiać. Jest jasne, że możemy pracować wydajniej, dokładniej i oszczędniej. Z dnia na dzień poprawiamy też swoje wyniki, na naszych naradach wytwórczych w ogniu krytyki i samokrytyki usprawniamy metody pracy, mobilizujemy i podciągamy słabszych” — piszą pracownicy ROS. To przekonuje, ale niestety na nie korzyść ROS. Nie przeczytaliśmy bowiem ani słowa mobilizującej samokrytyki i nie wiemy czy ROS zdaje sobie sprawę z przyczyn powstawania tych niedociągnięć, czy analizuje je i jak z nimi walczy, bo samo stwierdzenie faktów i zapewnienie o przeprowadzaniu samokrytyki wewnątrz zakładu nie gwarantuje likwidacji niedociągnięć. Oświadczenie przekonano nas dopiero wówczas, gdy dowiedzieliśmy się na konkretnych przykładach, jak ROS poprawia swe wyniki, jak wygląda proletariacka „samokrytyka na naradach wytwórczych”.

Rozpatrzmy konkretne przykłady: Kierownictwo ROS przyznaje, „... że pewne braki techniczne wykazał remont dynamomaszyny oraz jednej pompy oliwnej” — ale, by przekonać nas, że podobne niedociągnięcia nie będą się powtarzały, chcemy usłyszeć wnioski z przeprowadzonej samokrytyki, nie tylko samo stwierdzenie faktu. Warsztatowcy bowiem winni zdawać sobie sprawę, że powierzony remont, „aby statek wyszedł za falochron”, jest niedopuszczalny. Złe działająca dynamomaszyna i pompa oliwna powodowały złą pracę dalszych mechanizmów, a tym samym, przy niedostatecznej dbałości załogi o stan techniczny urządzeń statku, zarówno ROS jak i załoga statku ponoszą jednakową winę, że statek wrócił z tymi maszynami w gorszym stanie technicznym, aniżeli wyszedł z portu macierzystego.

Jeżeli chodzi o turbogenerator, to po otrzymanym wyjaśnieniu wcale nas nie dziwi, że „rozleciał się w parę minut po włączeniu”. „Próbę wypadły całkowicie zadawalającą” — piszą pracownicy ROS tylko, że „... prób tych nie przeprowadziła załoga, bo członkowie załogi bali się zbliżyć do turbogeneratora i chcieli się za maszynę i tablicę rozdzielną”. I to naszym zdaniem było „niezadawalające”, bo w tym momencie los maszyny był przesądzony. Załoga „bala się” maszyną, nie miała zaufania do pracy warsztatowców, a pracownicy ROS odeszli. Niefachowa reperacja sprężyny regulatora, pośpieszne przejście od razu na pełne obroty, po czym ucieczka za tablicę rozdzielczą i ... turbogenerator „rozleciał się”. Wniosek stąd prosty, że współpraca między załogami statków, a pracownikami ROS jest na nieodpowiednim poziomie. Załoga nie interesowała się remontem maszyn, nie znała jej, a potem „bala się”. W ręce tej załogi pracownicy ROS oddali maszynę, a więc awaria była normalnym następstwem braku zainteresowania.

ZŁA WSPÓŁPRACA MECHANIKÓW Z REMONTOWĄ OBSŁUGĄ STATKÓW

Zresztą nie tylko w tym wypadku zła współpraca jest przyczyną podrażnienia kosztów remontów i wielu niedociągnięć w eksploatacji. Znajdujemy i inne punkty w wyjaśnieniu: „Dział obróbki metalu ROS wykonuje zlecenia według rysunków, których niestety otrzymujemy bardzo mało, a wykonanie ich odbiega daleko od pojęcia „warsztatowy rynek techniczny”. Zazwyczaj jednak statki przesyłają zlecenia z notatką „wymiarów pobranych na statku” lub „do wykonania według załączonego wzoru”. Jak to dynamomaszyny oraz

często potamane, niekompletne części. I dążyć muszą sobie nalać głowę i tokarz i kontroler techniczny, aby z tych „wzorów” wykonać nowe, dobre części. Jasne jest i całkowicie technicznie usprawiedliwione, że tokarze w wątpliwych warunkach wykonują części z pewnym zapasem wymiarów, które pozwolą na dopasowanie tych części przez załogę na statku do odpowiednich luzów. Jest to jedyna metoda, pozwalająca na szybkie i skuteczne wykonanie części zamiennych na podstawie zniszczonych wzorów, niedopuszczająca do straty robocizny i materiałów. Nasze części zatem będą zawsze pasować, o ile otrzymamy ze zleceniami warsztatowe rysunki techniczne ze statków”. Zarzuty pracowników ROS są poważne i mamy nadzieję, że mechanicy wypowiedzą się na ten temat.

Z drugiej strony musimy podkreślić, że chociaż praca ROS wykazuje jeszcze wiele niedociągnięć, to jednak osiągnięcia jej są bardzo duże. Nie 18.000 rob. godz., przeprowadzonych na s/s „Kościszko” — mówią o tym, ale fakt, że statek przeznaczony do remontu stoczniowego został oddany do eksploatacji przez pracowników ROS jedynie z dwudniowym opóźnieniem.

WNIOSKI NA PRZYSZŁOŚĆ

Na przykładzie s/s „Kościszko” — a nie jest on wypadkiem o sobornym — wysuwają się pewne wnioski pod rozważę zarówno załóg jak i ROS. Wielu jeszcze marynarzy nie wykazuje prawdziwie socjalistycznego stosunku do pracy. Przez ków nie tylko „mogły”, ale rzeczywiście pracowały wydajniej, dokładniej i oszczędniej.

Listy z podróży

Na łowiskach Morza Północnego

W Szczecinie zamustrowałem na ługier „Korch II”, który wypłynął na Morze Północne na dłuższy połów. Wspólny trud na morzu szybko zacieśnia więzy przyjaźni — toż i nasza załoga po kilku już dniach stanęła „zgranną grupę”. Poznaliśmy i oceniliśmy wartości kolegów. Wiemy, że Tadeusz Roszak przoduje nie tylko w pracy, ale i w usługach politycznym. Każdą wolną od pracy chwilę poświęca na prowadzenie agitacji wśród kolegów i zachęca rybaków do „aktualnych” pogadanek politycznych. Zorientowaliśmy się, że rybak Eugeniusz Mrów-



czyński najlepiej i najszybciej naprawia sieć, a st. rybak Marian Musielniak wybija nie zabranione, pracowniczo i politycznie. Poznałszy zalety kucharki Felksa Zalewskiego — najbardziej popularnej i cieszącej się największym uznaniem osoby na ługrze.

Jedynym zrykiem w naszej pracy byli Holendrzy, którzy zamustrowali na „Korabiu II” i pływają razem z nami. Ich kłamtwe opowiadania o doskonałych warunkach na holenderskich ługrach i narzekania, że w Polsce jest źle, mogły demobilizująco wpłynąć na naszych rybaków.

Dwa tygodnie byliśmy już na połowach. W niedzielę korzystając z spokojnego morza, dobiły do nas dwa holenderskie ługry „Sch 275” i „Sch 64”. Zdziwiło mnie trochę, że nasi Holendrzy nie wyszli wcale na pokład, aby powitać swoich rodaków. Prędko jednak to się wyjaśniło. Nasi goście opowiadali nam o tym, jak wykorzystują ich prywatni przedsiębiorcy-kapitałiści, jak przyniósł ich plan Marshalla.

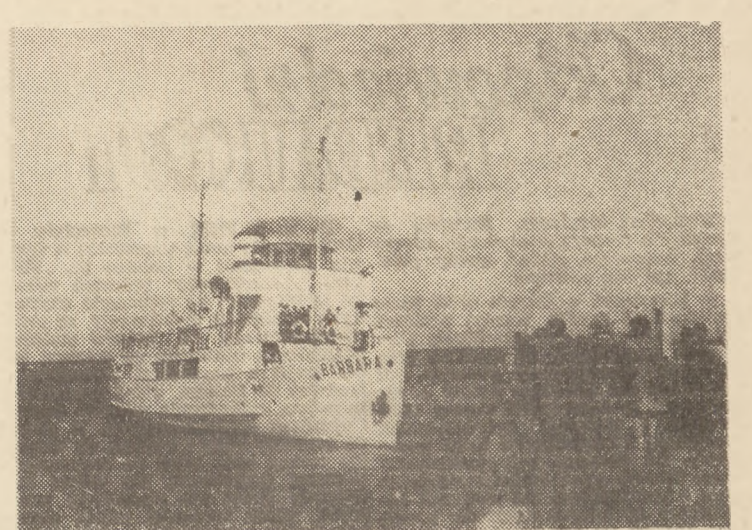
„Często styśzaliśmy — mówił rybak z „Sch 275” Ari Lpaans — że w Polsce jest brak wszystkiego. Teraz mogę się przekonać, jak życie na waszym ługrze. Macie wszystkiego o 100 procent więcej niż my. U nas na ługrze nie widzimy cukru, masła ani jajek, a mięsa wystarcza tylko na kilka pierwszych dni rejsu. Takiej kiełbasy, jak u nas poczęstowaliśmy, dawno już nie jadłem”.

Kucharz Stamen Witenburg dodaje: „U was jest 23 członków załogi a w kuchni pracuje dwóch ludzi, u nas na 21 osób pracuje sam bez pomocy i jeszcze muszą pomagać załozdne na pokładzie. Zarabiam za to mniej niż najgorzej płatny marynarz”.

Trudno nam było uwierzyć, że na holenderskich ługrach nawet śledzie są wydzielane i każdemu wolno zjeść tylko 3 sztuki dziennie. Holendrzy z zainteresowaniem słuchali naszych opowiadań o odbudowie Polski Ludowej, o warunkach pracy rybaka i robotnika.

Miesiąc wtoczyliśmy się po różnych łowiskach. Napelniliśmy śladziaki 482 beczki. Wreszcie zawinęliśmy do holenderskiego portu Ijmuiden. Tu wydładowaliśmy śledzie, które statki PMH zabiorą do kraju.

Mamy jeden dzień postoju dla uzupełnienia sprzętu. Jutro wyruszymy na morze, po nowe śledzie — na wykonanie rybackiego planu połowów.



„Barbara” nie pływa planowo

Wiele pisało się o osiągnięciu posuwania się wskazówek ze statku „Barbara”. Wiele pisało się o osiągnięciu posuwania się wskazówek ze statku „Barbara”. Wiele pisało się o osiągnięciu posuwania się wskazówek ze statku „Barbara”. Wiele pisało się o osiągnięciu posuwania się wskazówek ze statku „Barbara”.

Kursuje tu tylko jeden statek „Barbara” mający ściśle ustalony plan rejsowy, lecz cóż, rozkład jazdy wprawdzie istnieje, a „Barbara” najczęściej nie ma.

Zbierają się na nabrzeżu pasażerowie chętni wrażeń i przyjemności podróży morskiej, czekają długo, bardzo długo... Np. 15 sierpnia br. już od samego rana samochody zwoziły wybieczone młodzieży z okolicznych kolonii i obozów, wezasowiczów. Amatorzy morskich przejażdżek pierwsze 2 godziny spędzili w radośnym oczekiwaniu, ale w mia-

K. N. korespondent

„Ster” dopomógł

Zmuszeni jesteśmy odwołać uroczyście, związane z rocznicą ostatniej wizyty inspektora BiHP na naszym statku, gdyż na skutek notatki, zamieszczonej w Nr 12 „Steru” pt. „S/s „Bytom” zaprasza inspektora BiHP”.

dotychczasmy się wreszcie tak dawno oczekiwanego gościa. Przedstawiciel BiHP ob. Antczak miał możliwość dokładnego zapoznania się z naszymi bolączkami, których przez okres całego roku nagromadziło się sporo. Spodziewamy się, że inspekcja stała przyczyną się do usunięcia wielu braków, których zalegamy w własnym zakresie zlikwidować nie mogli. Prosimy również, by wizyta ta nie była ostatnią i ży-

S. WINICKI Korespondent z s/s „Bytom”

WYJAŚNIENIA

Dyrekcja Stoczni Gdańskiej zawiadomiła nas, że pracownicy winni uszkodzenia ogniw w czasie transportu zostali ukarani ostrą nagana. (Notatka pt. „Zła organizacja czy brak troski” w n-rze 1 „Steru”).

Na notatkę zamieszczoną w n-rze 11 pt. „ZEW hamują prace „Arki” otrzymaliśmy wyjaśnienie, w którym Zakład Sieci Elektrycznych ZEOP w Gdyni informuje nas, że prace przy podłączaniu pionu do warsztatów remontowych „Arki” zlecono PIRE Gdańsk. Przedsiębiorstwo to z powodu opóźnionej dostawy materiałów i wadliwej organizacji pracy nie ukończyło robót w określonym terminie. Instalację zakończono w drugiej połowie lipca br.

Na skutek artykułu pt. „Osiągnięcia i braki spółdzielni rybackiej Śniegowo”, zamieszczonego w n-rze 6 „Steru”, Związek Branżowy Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego w Gdyni poinformował nas, że przeprowadzono z Centrala Rybna szereg rozmów, mających na celu ułatwienie i usprawnienie pracy spółdzielni rybackich. Klasyfikacja ryb należy do kompetencji PIH. Sprawa przetworstwa ryb w spółdzielniach rybackich, zrzeszonych w związku branżowym jest obecnie decydowana przez PKPG.

W odpowiedzi na notatkę pt. „Współzawodnictwo, o którym zapomniano” umieszczoną w n-rze 6 naszego pisma, Zarząd Okręgu ZZPZ w Szczecinie nadesłał wyjaśnienie stwierdzające, że zainicjowane w roku ub. współzawodnictwo między robotnikami portowymi i załogami floty wskutek trudności organizacyjnych, nie zostało otoczone należyty opieką.

Obecnie po przezwycięzeniu przeszkód, zagadnienie to zważyło właściwe rozwiązanie i podjęte współzawodnictwo przybrało realne formy.

W związku z notatką w n-rze 7 pt. „Współzawodnictwo i racjonalizatorstwo w żegludze Przybrzeżnej należy otoczyć większą opieką” otrzymaliśmy wyjaśnienie, w którym Dyrekcja Żegludgi Przybrzeżnej w Gdańsku zawiadamia, że współzawodnictwo jest w miarę możliwości i środków rozwijane i pracownicy korzystają z Klubu Racjonalizatorów przy PLO w Gdyni. Szkolenie kadr przeprowadza się na kursach organizowanych przez PMH i urzędach we własnym zakresie.

Na skutek notatki pt. „W magazynie „Arki” — biurokracja” opublikowanej w n-rze 5 „Steru”, Dział Administracyjno-Gospodarczy PPIUR „Arka” wydał zarządzenie, które znosi praktykowany do niedawna system wymiany odzieży ochronnej i roboczej i umożliwia pobieranie ubrań w każdym dniu tygodnia w zależności od potrzeb.

W n-rze 9 opublikowaliśmy notatkę pt. „Prasa musi docierać regularnie na statki”, w której wskazaliśmy na niedbały sposób dostarczania prasy na statki.

Jak informuje nas Zarząd Okręgu ZZPZ w Szczecinie, zagadnienie to znalazło właściwe rozwiązanie i obecnie załogi pływające i świetlice otrzymują regularnie czasopisma i gazety.



Więcej rozsądku w zaopatrywaniu osad rybackich

Nie raz, nie dwa — ale prawdopodobnie kilkadziesiąt razy poruszana była na łamach prasy codziennej sprawa niewłaściwego zaopatrywania w towary tekstylne. Niestety, do chwili obecnej nie widać żadnej poprawy. Ostatnio również i rybacy zamieszani w odległych osadach Zalewu Wiślanego skarżą się na brak odpowiednich tekstylii w gminnych spółdzielniach. Np. rybacy z Osłonki (dawna Graniczna) pow. gdańskiego zaopatrują się w Gminnej Spółdzielni Samopomocy Chłopskiej w Marzę-



Można tu nabyć: wspaniałe, barwne kostiumy kąpielowe, plażówki, buciaki letnie damskie na wysokich obcasach, welenke — wprawdzie o dość wątpliwym (brudno-bord) kolorze, ale za to o „słonecznym” cieniu i inne w rodzaju „miejskie” drobiazgi. Niejedna mieszkanka trójmiasta z radością powitałaby tak bogaty asortyment towa-

Odpowiedzi REDAKCJI

Kazimierz Magierek, Szczecin — Prosimy o podanie dokładnego adresu, w jaki sposób, dokąd mamy przekażać nagrodę autorską.

J. Brzeziński — Gdynia — W liście poruszyliśmy bardzo ważny problem zatrudnienia robotników portowych niezdolnych do ciężkiej pracy na skutek wypadku lub choroby. Jak informuje nas Dyrekcja ZPGG — zagadnienie to było przedmiotem konferencji z udziałem przedstawicieli Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej. Na podstawie tej przedyskutowano sprawę ewentualnego przeszkolenia i przeniesienia tej kategorii robotników do innych zakładów pracy, aby dać im w ten sposób możliwość zwiększenia wydajności pracy i podniesienia swych zarobków. W wyniku konferencji uzgodniono, że zostanie powołana komisja kwalifikacyjna do spraw reaktywacji inwalidów złożona z lekarzy specjalistów i biegłych do spraw produkcyjnych przy Prezydium WRN. Do zadań tej komisji będzie należało ustalenie:

1. czy inwalida nadaje się do reaktywacji,
2. w jakim kierunku powinien być przeszkolony inwalida ze względu na stan jego zdrowia,
3. czy inwalidę przenieść do innego rodzaju pracy bez przeszkolenia.

Dyrekcja ZPGG przedłożyła wniosek w tej sprawie Ministerstwu Żegludki do zaakceptowania i uzyskania odpowiednich na ten cel środków finansowych.

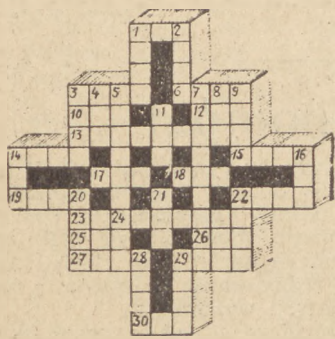
M. B. Z. MUR w Szczecinie — Uzupełniając naszą odpowiedź w sprawie poruszonej w notatce pt. „Mielizna „zakorkowała” przystań rybacką w Rowach” na podstawie uzyskanych informacji wyjaśniamy, że przetransportowana do Rowów małeńka pogłębiarka napotkała na miejscu robot grunt z warstwami otoczków o średnicy do 150 mm, które powodowały częste uszkodzenia wirnika pompy i urządzeń spulchniających. Z powodu pływających redy i wejścia do kanału nie można było użyć do bagrowania większej pogłębiarki, dla której kamienisty grunt nie stanowiłby przeszkody. Mimo trudności załoga pogłębiarki, umożliwiając jednostkom rybackim poruszanie się wewnątrz portu, jedynie pogłębione i oczyszczono wyjście z kanału na morze zostaje przez sztormy zamulane, ponieważ istniejąca palisada nie zatrzymuje niesionego przez wodę piasku.

Dla zabezpieczenia wejścia do przystani rybackiej w Rowach przed sztormowym zamulaniem w okresie sztormów muszą być podjęte prace hydrotechniczne wymagające znacznych nakładów inwestycyjnych.

W celu dokładnego przeanalizowania tego zagadnienia odbyła się z inicjatywą PRCPiP konferencja w Rowach. W wyniku obrad ustalono, że Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim opracuje w najbliższym czasie założenia techniczno-ekonomiczne projektowanych inwestycji i przedłoży je Ministerstwu Żegludki do ewentualnej akceptacji.

Rozrywki UMYSŁOWE

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 1) dolna część urzędnika przy kierownicy samochodu, ozdoba twarzy męskiej, 3) olej ziemny, 6) miejscowość nad Bałtykiem, 10) narząd wzroku, 12) inaczej wezwanie, 13) zawód morski (l. m.), 14) łódka na statku, 15) wielka ilość czegoś, 17) urządzenie do podnoszenia statków, 18) skrót nazwy naukowego instytutu, 19) gruby sznur, 22) galowe zebranie towarzyskie, 23) magazyn zboża, 25) piwo angielskie, 26) zapytanie, 27) starożytny pojazd konny, 29) okres beznamiętności (wspak), 30) alkohol.

Pionowo: 1) płyn bezbarwny codziennego użytku, 2) mebel potrzebny w każdym mieszkaniu, 3) stolica państwa europejskiego w języku krajowym, 4) rzeka w ZSRR, 7) ludzie, wiążący sieci (wspak), 8) krzew kwitnący w maju, 9) ptak morski (wspak), 11) dolna część naczynia, 14) denne obciążenie statku, 16) część sztuki teatralnej, 20) specjalna szafa do przechowywania pieniędzy (wspak), 21) wykrzyknik świadczący o zrozumienu, 22) roślina, której nasiona przychepiają się do ubrań i sierści zwierząt, znana z przysłów, 24) skrót nazwy linii okrętowych, 28) ziołocznica, 29) zbiorowisko ludzi (wspak).

Rozwiązania zadań z nr 13

Logoryf — znaczenie wyrazów: 1) messa, 2) okret, 3) rener, 4) zator, 5) Erasm, 6) takie, 7) oliwa, 8) plaża, 9) ocean, 10) tramp, 11) ekran, 12) Gubin, 13) Azory, 14) pirat, 15) orkan, 16) locja, 17) Sopot, 18) kuter, 19) Iskra.

Rozwiązanie: Morze to potęga Polski.

Arytmograf — klucz: 1 2 3 4 — suma, 4 5 6 7 4 — awaria, 8 9 10 4 — boja, 11 12 13 14 15 6 — szyper, 16 6 4 17 — tran.

Rozwiązanie: Matynarze, rybacy i portownicy — czytając i prenumerując „Ster”.

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 13 nagrody książkowe otrzymują:

1) Jadwiga Strzałkowska, Sopot, ul. 3 Maja 28, 2) Kazimierz Jurkiewicz, Świdler k. Warszawy, ul. Sosnowa 7, 3) Maria Głazowska, Słupsk, ul. Przyj. Jemna 47, 4) Walenty Grybek, Szczecin, ul. Długa 5, 5) Waldemar Michalski, Wrocław, ul. Kolejowa 3.

Książki wysyłamy pocztą.

Czytajcie

pisma „Wydawnictwa Morskich”

„Młody Żeglarz”

ilustrowany miesięcznik, popularny, szkolny. Prenumerata kwartalna z 3,00, półroczna z 6,00, roczna z 12,00. Wpłaty na konto PPK „Ruch”, Warszawa, Srebrna 12. PKO I-11107/110.

„Rybak i Przetwórca”

mies. fachowo-popularny. Pren. kwartalna z 3,00, półroczna z 6,00, roczna z 12,00. Wpłaty na konto PPK „Ruch”, Warszawa, Srebrna 12. PKO I-11107/110.

„Morze”

ilustrowany miesięcznik dla wszystkich. Pren. kwartalna z 7,50, półroczna z 15,00, roczna z 30,00. Wpłaty na konto PPK „Ruch”, Warszawa, Srebrna 12. PKO I-16846/110.

„Technika i Gospodarka Morza”

miesięcznik naukowy. Prenumerata kwartalna z 18,00, półroczna z 36,00, roczna z 72. Wpłaty na konto PPK „Ruch”, Gdańsk, PKO XI-55407/431.

„Ster”

dwutygodnik pracowników żegludki. Pren. kwartalna z 1,80, półroczna z 7,20, Wpłaty na konto PPK „Ruch”, Gdańsk, PKO XI-55152/431.

„Gazeta ścienna Ligi Morskiej i Pracowników Morza”

— wydawana co miesiąc. Pren. kwartalna z 3,00, półroczna z 6,00, roczna z 12,00. Wpłaty na konto PPK „Ruch”, Warszawa, Konto PKO I 17626 110.

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

I Letnia Spartakiada wspaniałym świętem kultury fizycznej

Z niespotykanym rozmachem przygotowują się sportowcy polscy do I Letniej Spartakiady, która zostanie rozegrana w dniach 8 — 16 września w Warszawie i Łodzi.

Ta największa w historii naszej sportu impreza przewyższa wszystkie do tej pory u nas urządzone. Tak pod względem technicznym, sportowym jak i barwnością oraz rozmachem I Letnia Spartakiada da wyraz wielkich osiągnięć masowej kultury fizycznej w Polsce Ludowej. Podkreśli ona jeszcze bardziej nierozdzielny związek setek tysięcy sportowców polskich z ruchem obrońców pokoju i wkład sportowców polskich w dzieło budowy podstaw socjalizmu, w Plan 6-letni.

„Gorączka spartakiadowa” opalała cały kraj. Najlepsi sportowcy wyłonieni z eliminacji powiatowych, wojewódzkich i ogólnopolskich zrzeseń, przebywają obecnie na obozach szlifując swą formę do Spartakiady. Obozy te dają przedsmak wysokiego poziomu i zaciętych walk, jakie czekają nas na bieżniach i boiskach. Mówią o tym nowe rekordy Polski ustanowione w czasie eliminacji zrzeseń.

I tak np. nieznaną dotychczas młodą zawodniczką gdańską „Gwardię” Dejwó, ustanowiła w rzucie granatem nowy rekord — 47,80 m. Również kolarze, pływacy i przedstawiciele szeregu konkurencji lekkoatletycznych osiągają rezultaty, na które jeszcze przed parą laty nie było nas stać.



Wszystko to świadczy o wielkiej opiece jaką otacza się sport w Polsce Ludowej. Osiągnięcia sumy przeznaczone na budowę nowych urządzeń sportowych, sprzęt i szkolenie nowych kadr instruktorskich pozwoliły na wciągnięcie w orbitę kultury fizycznej dalszych setek tysięcy obywateli obojętnej płci, dorosłych i młodzieży. Dzięki eliminacjom przeprowadzanym począwszy od kół sportowego, w mistrzostwach poprzeczających Spartakiadę udział bra

ponad sto tysięcy sportowców. Pozwoliło to na wyłowienie nowych talentów, które z pożytkiem dla ludowej ojczyzny podniosą nasz sport na wyższy poziom i będą nas z powodzeniem reprezentować w przyszłości w spotkaniach międzynarodowych. Jak ol-



brzymi rozmach cechował przygotowania do Spartakiady niechaj świadczy fakt, że mistrz Polski w piłce na rok 1951 będzie ustalony w ostatnim dniu Spartakiady, a zwycięska drużyna wyłoniona została z 7.000

zespołów, które brały udział w rozgrywkach o Puchar Polski.

W tym wielkim święcie sportowym niewątpliwie dużą rolę odegrają sportowcy Wybrzeża i Pomorza zachodniego. Nasze okręgi dysponują bowiem czołowymi lekkoatletami jak Mach I i II, Łomowski, Korban, Potrzebowski, Kielas, Krzyżanowski, Kasprzyc, Mańkowski, Sidło i wielu innych. Do tego dochodzą pływacy ze Stelmazyskiem na czele, bokserzy z Chychlą, Antkiewiczem, Soczewińskim, Kudłackim i Krawczykiem oraz czołowi koszykarze z reprezentantami Markowskim, Wójtowiczem, Wężykiem i Lelonkiewiczem.

Stolica oglądać będzie rywalizację najlepszych lekkoatletów, pływaków, koszykarzy, gimnastyków, specjalistów od toru przeszkód oraz jeden półfinałowy i finałowy mecz w Pucharze Polski. Pierwsza para półfinałowa została już ustalona. Na stadionie WP w Warszawie zmierzą się dwa zespoły śląskie — Unia (Chorzów) i Budowlani (Chorzów). Drugi półfinałowy zostanie w Łodzi pomiędzy krakowską Gwardią i warszawskim Kolejarzem.

Finał odbędzie się w ostatnim dniu Spartakiady w stolicy. Łódź będzie gościła poza pikarzami, bokserami i kolarzami. Pięściami 11 zrzeseń toczyć będą walki w turnieju indywidualnym, kolarze zaś wystartują na torze na dystansie 2000 m i na szosie w wyścigu o długości ponad 200 km.

W dniach Spartakiady czy całego kraju zwrotą się na tych, którzy walczyć będą o podniesienie naszych rezultatów, o wyższy poziom we wszystkich dyscyplinach sportu. W dniach radości i wielkiego święta kultury fizycznej Polski Ludowej, nasi sportowcy zadokumentują swe przywiązanie do ludowej ojczyzny, swój wielki wkład w Plan 6-letni i w dzieło obrony pokoju. Towarzyszyć im będą najlepsze życzenia naszego społeczeństwa, które chce widzieć w sportowcu przykład dobrego obywatela i patriotę.

ALEKSANDER SKOTNICKI



Ośrodek szkoleniowy L. M. Mikolajki. Załoga, która zajęła 1 miejsce w rejsie szkoleniowym (Fot. Jankowski)

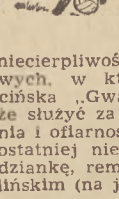
W kalejdoskopie sportowym

Nieoczekiwanie dla opinii sportowej Wybrzeża i całego kraju imponujący finał w rozgrywkach piłkarskich II Ligi wykazała drużyna „Budowlanych” z Gdańska. Wydało się, że nie nie przeszkodził jedenastce piłkarzy nieznanej nazwy, trzech zdobywców mistrza grupy. Tymczasem zdobyli 6 punktów i wspaniałe stosunek bramek 20:1. Tym samym obok czołowych zespołów II Ligi — „Gwardii” (Warszawa), OWKS (Kraków) i „Gornika” (Wałbrzych), piłkarze gdańskich „Budowlanych” walczyć będą w finale międzygrupowym o awans do I Ligi.

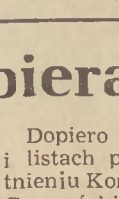
Poważnym problemem nieregulowanym dotychczas przez Fundusz Wczasów Pracowniczych i wczesnorobiszowski jest umożliwienie tysiącom wczasowiczów przybywających na polskie Wybrzeże korzystanie z dobrodziejstw wychowania fizycznego i sportu. Tymczasem odcinek ten jest mocno zaniedbany. W szeregu miejscowości nadmorskich nie dba się o wyremontowanie boisk o siatkówki i koszykówki, kortów tenisowych i innych urządzeń sportowych. Jak również zbyt mało przydziela się sprzętu sportowego. Pożądanym również było by, ażeby instruktorzy kulturalno-oświatowi zapoznali się bliżej z zagadnieniami sportu i umieli w odpowiedni sposób go propagować. Tym samym sport przyczynił się do podniesienia atrakcyjności form odpoczynku dla wielu ludzi pracy, którzy spędzają urlopy nad morzem.



Do końca rozgrywek I Ligi pozostało tylko parę meczów. W dalszym ciągu na czele tabeli znajduje się zeszłoroczny mistrz polski krakowska „Gwardia”, której na piąty następuje OWKS. Trzeci pretekt do tytułu mistrza — krakowskie „Ogniwo” odpadł na dalsze miejsce na skutek przegranej z rewalacyjną w ostatnim czasie drużyną „Budowlanych” z Chorzowa. Obok walki o prymat nie mniej zainteresowania wywołują kibiców rozgrywane po całym kraju dla gler zespołów znajdujących się na końcu tabeli. Całe Pomorze zachodnie oczekuje z niecierpliwością dalszych spotkań ligowych, w których występuje szczytowa „Gwardia”. Drużyna ta może służyć za przykład dyscyplinowania i ofiarności w walce. Sprawiła ona ostatniej niedzieli największą niespodziankę, remisując z Górnikiem radlińskim (na jego terenie) 3:3.



Polscy koszykarze i koszykarki po powrocie z Berlina dorzucili do naszych sukcesów jeszcze jedno cenne zwycięstwo. Po zwycięstwie w pełnej emocji grze, odnieśli oni podwójne zwycięstwo pokonując reprezentację Rumunii w konkursach 22:18 (9:14) a w mekskiej — 58:57 (20:28). Opinie sportowa Wybrzeża cieszy niewątpliwie fakt, że najlepszymi zawodnikami w drużynie polskiej, byli koszykarze gdańscy „Spójni” — Markowski i Wójtowicz.



Jak ZSP popiera sport?

W ramach zaopatrzenia Dyrekcji budowy bazy rybackiej i w listach przypominających o istnieniu Komisji Arbitrażowej, dyr. Gawroński zarządził zwrot motocykla w ub. r. różnorodny sprzęt sportowy m. in. także motocykl. Przedmioty te złożono w magazynie ZPS skąd na żądanie miały być wydane Dyrekcji bazy.

W I kwartale br. specjalnie wydelegowany pracownik bazy zgłosił się po ich odbiór do magazynu. Okazało się jednak, że wprawdzie lista przedmiotów zakupionych przez ZPS na rachunek bazy znacznie się wydłużyła, ale nie mogą one być wydane, gdyż... dyr. Gawroński rozdysonował własność bazy na potrzeby ZPS.

Zapisy kandydatów do państwowych ogólnokształcących szkół korespondencyjnych

W celu umożliwienia nauki tym osobom pracującym, które nie mogą z różnych względów uczęszczać do szkół dla pracujących, Ministerstwo Oświaty zorganizowało w ub. roku szkolny sieć państwowych ogólnokształcących szkół korespondencyjnych. Szkoły te czynne są w miastach wojewódzkich i w większych miastach powiatowych.

Ogólnokształcące szkoły korespondencyjne przyjmować będą zapisy na rok szkolny 1951/52 do klas VII, VIII, IX, X i XI, w dodatkowym terminie od dnia 1 do 30 września br. przy zastrzeżeniu, że zapisy do szkół korespondencyjnych podaje się do Książki.

Dopiero po kilku interwencjach i listach przypominających o istnieniu Komisji Arbitrażowej, dyr. Gawroński zarządził zwrot motocykla w ub. r. różnorodny sprzęt sportowy m. in. także motocykl. Przedmioty te złożono w magazynie ZPS skąd na żądanie miały być wydane Dyrekcji bazy.

Z wielkim trudem odebrała ba za w jednej z instytucji ZPS motocykl — już używany, a magazyn wydał sprzęt zdekomputowany i również używany.

Rzecz o żywista, że tego rodzaju praktyki nie wywołały entuzjazmu wśród sportowców bazy rybackiej, którzy do dzisiejszego dnia nie mogą się doczekać zwrotu reszty należnych im rzeczy. A podobno ZPS bardzo popiera sport...

M. S.

Pod wrażeniem Berlina

Echa wielkich dni w Berlinie w czasie III Zlotu Młodych Bojowników o Pokój i Akademickich Mistrzostw Świata, były tak potężne, że trzeba poświęcić im jeszcze uwagę.

Sportowcy polscy wracający z Berlina byli zachwyceni przyjęciem, wspaniałą organizacją i serdeczną przyjaźnią ze strony niemieckiej młodzieży.

Wrażenia z Berlina są nadzwyczajne. Trudno je nawet określić słowami. Przedstawiciele młodzieży 104 narodów, jacy zjechali do stolicy Niemiec, byli oczarowani gościnnością gospodarzy.

Akademickie Mistrzostwa Świata obok wielu rekordów przyniosły dalsze zadziwianie przyjaźni postępowych sportowców wielu narodów i podkreśliły fakt, że sportowcy kroczą w pierwszych szeregach obrońców pokoju.

W paru dyscyplinach nasi sportowcy nie zawiedli oczekiwań i sprawili miłą niespodziankę. Dotyczy to w pierwszym rzędzie pływaków, którzy uzyskali 10 medali, następnie wioślarzy, lekkoatletów i kolarzy. Gorzej powiodło się naszym gimnastykom i piłkarzom. W sumie jednak bilans nasz jest dodatni i wskazuje na postępy, jakie uczyniliśmy od poprzednich Akademickich Mistrzostw Świata w Budapeszcie, na których zajęliśmy odległe miejsce. Uzyskanie czwartego miejsca za Związkiem Radzieckim, Węgrami i NRD jest niewątpliwym sukcesem polskich sportowców.

AS

Uśmiechnij się...



— Są już kobiety — malarz, kolejarz, traktorystki, spawaczki...
Ciekawe, dlaczego nie ma kobiet nurków?
— Nie wiesz? To proste — woda nie można mówić.