

Wiadomości ze świata

RAZ dwa, trzy — podpisuj! — tak cynicznie określiła procedurę konferencji w San Francisco gazeta „Wall-Street Journal”. Słowa te są charakterystyczne. Zarówno dla gangsterskich metod dyplomatów amerykańskich, jak i dla ich satelitów, zebranych w San Francisco 4 września br. w sprawie zawarcia traktatu pokojowego z Japonią.

„Raz, dwa, trzy — podpisuj” — oto pistoletowe metody dyplomacji amerykańskiej, stosowane wobec krajów zmarszalizowanych. Metody takie są możliwe tylko w stosunkach między panem a pacholami. Toteż posłuszni pacholki, reprezentujący cienką warstwę zwyrodniałej burżuazji swych krajów, z lokajską usługowością podpisali traktat, nazwany przez jego amerykańskich i angielskich autorów — pokojowym.

Komentując niesłychane metody proceduralne wprowadzone przez Amerykanów na konferencji w San Francisco „Trybuna Ludu” pisała: „Panu Achesonowi przyswiecały tu, jak widać, „ideale” koniokradów z Kansas — rodzinnego stanu Trumana — którzy w ten sposób załatwiają między sobą sporne zagadnienia”.

Traktat z Japonią podyktowany przez Amerykanów nie rozwiązuje żadnego problemu poza jednym — rozwiązuje ręce agresorom amerykańskim i militarnym japońskim. „Z punktu widzenia warunków traktatu z Japonią — pisała gazeta „New York Times” — ma się na względzie odbudowę Japonii... przede wszystkim jako państwa militarnego”. I dodajmy — całkowicie podporządkowanego Stanom Zjednoczonym.

Dlatego też zanim jeszcze wyszeł atrament złożonych podpisów na amerykańskim dyktacie w San Francisco, już zawarty został dwustronny układ amerykańsko-japoński, utrwalający okupację Japonii przez Stany Zjednoczone, dający wolną rękę agresorom na dalszą rozbudowę baz wojennych na wyspach japońskich oraz zmierzający do włączenia

Japonii do koalicji wojennej państw imperialistycznych.

NIEMIECKIE SAN FRANCISCO

GAZETA francuska „Le Monde” pisała, że „w tej czy innej formie rozwiązanie japońskie powtórzone będzie w Niemczech”. Temu celowi ma być poświęcona konferencja przedstawicieli Stanów Zjednoczonych, Anglii i Francji w Waszyngtonie.

Miejscowy Komitet referendum ludowego w Hamburgu powziął na nadzwyczajnym posiedzeniu uchwałę, w której podkreśla niebezpieczeństwo, jakim grozi narodowi niemieckiemu konferencja waszyngtońska. „W Waszyngtonie — głosi uchwała — ma być przygotowane niemieckie San Francisco”.

Komitet Centralny do Spraw Referendum Ludowego w Niemczech w swoim oświadczeniu z dnia 6 września br. stwierdza, iż „w Waszyngtonie podjęte zostaną decyzje w sprawie przekazania wojsk niemieckich pod dowództwo amerykańskie i w sprawie włączenia ekonomiki zachodni Niemiec do amerykańskiego planu wojenno-ekonomicznego”.

Pod opieką amerykańską rosną jak grzyby po deszczu neohitlerowskie organizacje w Niemczech zachodnich. Ostatnio powstała organizacja „Deutsche Gemeinschaft”, która nawiązując do „nauc NSDAP” głosi „ideę wódzostwa i rasizmu”, a zachodni Niemcy magnaci ciężkiego przemysłu przygotowują już wprowadzenie ustawy o przymusowej służbie wojskowej.

Francuska reakcyjna gazeta „Combat” pisze nie bez obaw: „Uprawiając w Azji macierzystym bez Mac Arthura, Stany Zjednoczone gotują się do zagrania w Niemczech na kartę macierzystego. Jest to wielka awantura. Przyspiesza się tempo nie wiedząc dokąd się idzie. Nie wie się także, w jaki sposób można będzie oswobodzić się od tych wszystkich akrobacji...”

Narody świata oswobodzą się jednak od tych „akrobacji” wzmogłą walką o pokój. „O dalszym rozwoju wypadków — powiedział wiceminister Wierbłowski w wywiadzie udzielonym Polskiej A-

gencji Prasowej — nie będzie decydował ani Dulles i jemu podobni, ani żandarmi amerykańscy, lecz walka ludów Azji i całego świata o wolność narodów i praw dziwy pokój”.

NARODY NIE UZNAJĄ DYKTATU AMERYKAŃSKIEGO

NARODY świata, miłujące pokój nie uznają jednak amerykańskiego dyktatu. Nie uznaje go 80 procent narodów Azji, bezpośrednio zainteresowanych w uregulowaniu stosunków z Japonią. Odmówiły bowiem udziału w konferencji w San Francisco narody Chin Ludowych, reprezentujące jedną czwartą ludzkości, kraj, który przez 14 lat krwawił w wojnie z Japonią. Odmówiły Indie — liczące ponad 300 milionów ludzi, dwudziestomilionowa Burma, nie byli obecni na konferencji przedstawiciele Wietnamu i Korei, a figurujące pod traktatem podpisy delegacji Laosy, Kambodży i marionetkowego rządu Bao-Dai'a mają tyle znaczenia, co podpisy delegatów Hondurasu, Porto-Rico czy Panamy.

Przeciwko traktatowi wystąpił Związek Radziecki, który 6 lat temu zdruzgotał grzbiet japońskim agresorom. Przeciwko traktatowi są kraje demokracji ludowej. Przeciwko traktatowi jest sam naród japoński, który nie chce być mięsem armatnim amerykańskiego i rodzimego imperia lizmu.

Niektóre reakcyjne gazety obawiają się imperialistycznego są wyrażenia zakłopotane tym stanem rzeczy. „New York Daily Compass” pisała np., że „Stany Zjednoczone plawią się w szaleństwie własnych złudzeń”. Ale narody świata pozbawione są wszelkich złudzeń co do polityki Stanów Zjednoczonych, w których „szaleństwie” jest metoda. Dlatego też całkowicie solidaryzują się z oświadczeniem wiceministra Gromyki złożonym na konferencji prasowej w San Francisco, iż Związek Radziecki „ostrzega, że ci, którzy narzucają podobny traktat pokojowy z Japonią, obarczają się wobec narodów całą odpowiedzialnością za konsekwencje takiego kroku”.

Miesiące Budowy Warszawy



Wiadomości z kraju

9 września br. odbyły się w Poznaniu ogólnopolskie dożynki, które zgromadziły 150 tysięcy chłopów z całego kraju. Na uroczystości tej obecni byli Prezydent RP Bolesław Bierut, premier Józef Cyrankiewicz, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski, przedstawiciele Rządu, Komitetu Centralnego PZPR i NKW ZSL.

Dożynki w Poznaniu były podsumowaniem rocznej pracy chłopów i przeglądem ich dorobku. Prezydent podkreślił w swoim przemówieniu olbrzymie osiągnięcia chłopów w Polsce Ludowej, którzy w sojuszu z robotnikami podnoszą z roku na rok swój dobrobyt.

Osiągnięcia te stały się możliwe dzięki słusznej polityce i planowej gospodarce rządu ludowego, który niesie coraz szerszą pomoc gospodarstwu chłopskiemu.

„Nikt nie powinien wątpić — powiedział Prezydent — że polityka ta przysparza będzie chłopom pracującym — podobnie jak robotnikom i całemu narodowi — coraz większe korzyści”.

Głęboko zapadły w umysły i serca obywateli słowa Prezydenta, który na dożynkach w Poznaniu powiedział: „Zewrzyjmy jeszcze mocniej nasze szeregi! Im mocniejsza będzie jedność i spójność narodu, tym skuteczniej pokrzyżujemy plany podżegaczy wojennych, wywalczymy pokój. Jeszcze większą miłością i troską otoczymy nasze wojsko polskie, naszych żołnierzy i ich rodziny.”

Czułość, zwartość i ofiarna, serdeczna praca dla Polski Ludowej — oto nasze hasło!”.

Pierwszego września rozpoczął się w Polsce rok szkolny. Trzy miliony 800 tysięcy

młodzi i dzieci w całym kraju załudniło budynki szkolne. W tym roku rozpoczęły również naukę dzieci urodzone już w wolnej Polsce Ludowej. Ani jedno dziecko nie pozostaje w tym roku poza szkołą.

Sukcesy naszego budownictwa, osiągnięcia w dziedzinie gospodarczej i kulturalnej naszego narodu wywołują wściekłość podżegaczy wojennych i ich agentów, którzy starają się powstrzymać nasz zwycięski marsz naprzód. Ofiarą niekczemnych metod imperialistycznych najmitów padł wybitny artysta Stefan Martyka, współpracownik „Fal 49” Polskiego Radia, skrytobójczo zamordowany przez bandytów faszystowskich.

Ale karzący miecz sprawiedliwości społecznej osiągnie skrytobójców faszystowskich.

Stolica Polski — Socjalistyczna Warszawa rośnie budowana ofiarnością całego narodu — piękniejsza niż kiedykolwiek. W szybkim tempie budujemy nowoczesne robotnicze dzielnice mieszkaniowe: Pragę, Wólę, Młynów, Muranów, MDM i inne — jakże odbiegające od przedwojennej nędzy i brudu tych dzielnic. Powstają ciągle nowe zakłady przemysłowe: fabryka samochodów na Żeraniu, zakłady odzieżowe, przemysłu farmaceutycznego — rozbudowuje się sieć wspólnych domów towarowych — powstają nowe parki, skwery, nowe arterie komunikacyjne — nowe gmachy użyteczności publicznej.

Dołącz i Ty swoją cegiełkę do jej budowy — składając odpowiedni datek na S. F. O. S.

Henri MARTIN marin de France

IV. — „AGITATORAMI SĄ NASZE SERCA FRANCUSKIE”

Podczas tulońskiego procesu usiłowano wymusić od Henri Martina zeznanie, że otrzymuje „rozказы” z zewnątrz i że kieruje nim „tajemnicze” mocarstwo. Komisarz rządu, powstając, zaskakuje go pytaniem: „Czy poznaliście osoby, które re dawały wam broszury do rozdania?”

Henri Martin — Współdziałanie z represją nie moją jest rzeczą, panie komisarzu.

Adwokat Vienney — Każdy ma swoją rolę, panie komisarzu.

Rozpowszechniane broszury były czytane przez marynarzy z ciekawością i zadowoleniem. Podawano je sobie z rąk do rąk.

Oczywiście niepokoiło to admiralację, która wydała oficerom rozkaz wytłumaczenia swoim ludziom, że pochodzą one od „agitatorów, pozbawionych wszelkich skrupułów”.

27 stycznia 1950 roku jedna z broszurek odpowiada na te oszczerstwa: „Agitatorami są nasze wolne serca francuskie, które chcą zbudować czystą Francję, gdzie pieniądze wpłacane jako podatki przez ojców, nie będą służyły do fabrykowania trumien dla synów...”

Rzecz jasna, że zabiegi admiralacji spełzły na niczym, a marynarze coraz bardziej nabierali przekonania, że są ohydnie oszukiwani co do prawdziwego celu wojny w Wietnamie.

Oto co czytali w broszurach, rozdawanych przez Henri Martina i jego kolegów:

Wojna w Wietnamie: 400 milionów dziennie.

Żołd żołnierza: 6 franków dziennie.

Odwolanie korpusu ekspedycyjnego.

Zaprzestanie ohydnej wojny.

Lub też:

Wojna w Wietnamie: Dwaście tysięcy młodych Francuzów zabitych.

Dziesiątki tysięcy młodych Wietnamczyków zabitych.

Dziesiątki tysięcy chorych, rannych i kalek.

Sto czterdzieści jeden miliardów rocznie roztrwonionych.

Kończyć z ohydą wojną: ODWOŁAĆ KORPUS EKSPEDYCYJNY!

Oczywiście ci, którzy znają już podłoże tej wojny, brudne handelki, sprawy jeszcze nie ujawnione, obawiają się wrażeń, jakie może wywołać prawda u marynarzy i żołnierzy.

A kiedy wybucha skandal czekowy, po Tulonie kursuje broszura:

„Widzimy teraz wyraźniej niż kiedykolwiek, dla jakich niemoralnych machinacji handlowych posyłają nas na śmierć do Wietnamu. A macie jeszcze czelność mówić nam o spucznicy narodowej!”

Waszym milionom poświęćcie nasze dwadzieścia lat!

... Cały świat widzi, co się kryje za waszymi wielkimi słowami!”

Oczywiście rząd posiadaczy książeczek czekowych nie mógł darować Henri Martinowi ogłoszenia prawdy. Słuszny skandal i hańby nie mogą darować tym, dla których pojęcia honoru i czystości nie są słowami, pozbawionymi sensu.

V. — CZEŚĆ TYM WSZYSTKIM, KTÓRZY WALCZĄ PRZECIWKO WOJNIE.

Henri Martin oskarżony o sabotaż — to potworność dla której nie ma określenia. Nigdy w żadnej z broszur, w których rozpowszechnianiu lub redagowaniu brał udział nie wzywał do akcji sabotażowej. Słowa „jedność i czyn” powtarza się stale w jego wezwaniach.

Jedność i czyn wspólny, społeczny, aby wymóc na rządzie odwołanie korpusu ekspedycyjnego z Indochin, rozpoczęcie rokowań z Ho Chi Minhem i zaprzestanie tej niesprawiedliwej, niszczycielskiej wojny. Wezwanie do marynarzy i żołnierzy, aby stanęli u boku swych ojców, swych braci, swych matek w walce przeciwko wojnie.

Oto co głosiły broszury:

Cześć dokerom, marynarzom, robotnikom i żołnierzom, którzy walczą przeciwko wojnie!

Działajmy wspólnie jak oni i żądamy powrotu korpusu ekspedycyjnego.

Lub też:

MARYNARZE TULONU,

„Razem z matkami, zanepokojonymi i zrozpaczonymi z powodu wyjazdu synów; razem z robotnikami arsenału, którzy swą akcją na korzyść produkcji pokojowej już dają wyraz niechęci dla tej polityki wojennej; razem z ludnością, cierpiącą niedostatek i nędzę, aby rząd mógł płacić za broń, którą kupuje dla wojny w Indochinach: wszyscy razem żądamy:

1) Wznowienia rokowań z Ho Chi Minhem, jedynym uprawnionym przedstawicielem narodu wietnamskiego.

2) Zaprzestania wojny w Wietnamie, wywołanej przez imperialistów amerykańskich, którzy zamierzają stworzyć nowe ognisko konfliktu światowego.

Zjednoczeni głosimy wszyscy hasło:

POKÓJ W WİETNAMIE!

Armia połączona z ludnością? Cóż za postrach dla tych wszystkich, którzy marzą tylko o armii żołdaków, gotowych do każdej roboty! Jakże bali się broszur ci, którzy załatwiają swoje interesy, popierają politykę agresji Stanów Zjednoczonych na Dalekim Wschodzie.

Oczywiście taki Henri Martin demaskujący ich machinacje i zdradzający je marynarzom jest dla nich tylko szkodziem. Trzeba mu zadać cios, i to cios dotkliwy.

„Dla przykładu” — jak się to mówi.

Zobaczmy jak dzięki protestom społeczeństwa zawiodły ich brudne intrzygi.

VI. — ROZPOWSZECHNIENIE BROSZUR NIE JEST ZBRODNIĄ. DLATEGO POLICJA ZMONTOWAŁA OHYDNY INTRYGĘ...

Kiedy 14 marca 1950 roku aresztowano Henri Martina i kilku jego towarzyszy, można było „zarzucić” im tylko jedno: rozpowszechnianie broszur, demaskujących ohydą wojnę w Wietnamie, co jest dozwolone każdemu obywatelowi francuskiemu.

Kodeks prawa burżuazyjnego nazywa to „usiłowaniem demoralizowania armii”.

Trzeba jednak udowodnić, że przez mówienie prawdy marynarzom i żołnierzom „demoralizuje się armie”, a natomiast postępowanie tych, którzy tarzają się w dolarach, zdobytych krwią żołnierzy nie „est demoralizujące...”

(C. d. n.)

Karygodne niedbalstwo mechaników s/s „Toruń” przyczyną poważnego uszkodzenia kotła

Protokół awaryjny, który wpłynął do Dyrekcji Centralnego Zarządu PMH stwierdza, że „dnia 22 czerwca br. o godz. 6.45 rano zdarzył się na s/s „Toruń” wypadek poważnego uszkodzenia kotła z powodu braku wody, co w konsekwencji mogło pociągnąć za sobą bardzo znaczne straty”.

Ekspertyza techniczna wykazała, że „palenisko osiadło” tzn., że w płomieniach kotła powstały takie uszkodzenia, które uniemożliwiają dalszą pracę kotła. Przeprowadzone dochodzenia stwierdziły, że awaria została spowodowana bezostrożnością odpowiedzialnych za sprawne działanie maszyn i mechanizmów statku, którzy lekceważąc podstawowe zasady dyscypliny, przed wyjściem statku w morze nadużyli alkoholu i nie byli zdolni do pełnienia obowiązków służbowych.

JAK DOSZŁO DO AWARII

Statek „Toruń” przygotował się dnia 21 czerwca wieczorem do wyjścia w morze. O godz. 20 objął wachtę asystent maszynowy, który w godzinie północy przeprowadził próbną obrót maszyn. Zgodnie z panującym na statku zwyczajem, krótko przed północą, asystent polecił obudzić III mechanika Chojniaka, który miał objąć kolejną wachtę. III mechanik do maszynowni nie szedł, gdyż był pijany i prosił, aby asystent go zastąpił. Tak samo nie przybył na przeprowadzenie manewrów wyjściowych, st. mechanik, którego obowiązkiem jest osobiste kierowanie pracą maszynowni w czasie manewrów. St. mechanik Wodniak, podobnie jak III mechanik, nie był zdolny do pełnienia służby z powodu nadużycia alkoholu.

Nie chcąc opóźniać wyjścia statku, asystent maszynowy na własną odpowiedzialność rozpoczął manewry wyjściowe. Około godz. 2.00, kapitan statku, orientując się, że w maszynie coś nie jest w porządku, skierował do asystenta zapytanie o przyczynę nieregularności. Okazało się, że uszkodzony został pakunek na rurze zasilającej kotły. Wobec tego statek zatrzymano. W celu usunięcia uszkodzenia, asystent wezwał do pomocy II mechanika Kluska i węglarza Więckowskiego. Po wymianie uszkodzonego pakunku zostały wznowione z tym, że II mechanik przyjął prawidłowo wachtę od asystenta, który udał się na spoczynek.

Później wszystko zdawało się być w porządku i po godz. 3.00 telegraf maszynowy podał rozkaz — „cała naprzód”. Po pewnym czasie nadeszło z mostku do ma-

szyny polecenie zamknięcia dopływu pary na windy. Mechanik Klusek polecił węglarzowi Więckowskiemu wejść do góry i zamknąć odnośne zawory. Trzeba nadmienić, że zarówno dyżurny II mechanik jak i węglarz Więckowski dopiero poprzedniego dnia zamustrowali na s/s „Toruń”.

Węglarz polecenie wykonał. Po pewnym czasie II mechanik stwierdził, że w kotłach jest za dużo wody. Nie znając dokładnie urzędnika na s/s „Toruń” zwrócił się do wachtowego palacza z prośbą o pomoc. Zachodziło przypuszczenie, że skraplacz jest nieszczelny. II mechanik, obsługując mechanizmy sterujące i obserwując maszynę, zaniepokojony zaczął zawołać asystenta, aby wspólnymi siłami usunąć niedomagania. O godz. 6.30 palacz służbowy wchodząc z kotłowni do góry, zauważył, że zawory doprowadzające parę do wind, są otwarte. Węglarz Więckowski musiał więc zamknąć niewłaściwe zawory. Jak się okazało, zamknął on zawory na kotły, które obsługują wodo-

wskazy. Skutkiem tego wskazania poziomu wody nie mogły być prawidłowe. II mechanik Klusek, któremu dyżurny palacz zwrócił uwagę na niewłaściwe zamknięcie zaworu i o dokonaniu przez niego niewłaściwej operacji, nie przywiązywał do tego zbyt wielkiej wagi. W tym czasie szedł do maszynowni st. mechanik, a prawie równocześnie wachtowy palacz przybiegł z kotłowni meldując, że palenisko w lewym kotle osiadło. Po wyrzuceniu ognia i przedmuchaniu wodowskazów, st. mechanik stwierdził, że w kotle nie ma wody.

Po żmudnym dochodzeniu i przesłuchaniu obsługujących kotły i maszyny, komisja techniczna ustaliła okoliczności, które spowodowały ten poważny wypadek.

Tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności i elastyczności materiału zużytego do płomieniówek, należy zawdzięczać, że nie doszło do jeszcze poważniejszych uszkodzeń.

Awaria kotłów na s/s „Toruń” jest pierwszą tego rodzaju w hi-

storii PMH i rzeczoznawcy instytucji klasyfikacyjnych, którzy przeprowadzali kontrolę po wypadku oświadczyli, że o podobnym wydarzeniu jeszcze nie słyszeli.

Stosunkowo szczęśliwy przebieg wypadku można zawdzięczać jedynie zastosowaniu do opalania kotłów w tym dniu, węgla krótkopłomienno. Węgiel długopłomienno mógłby spowodować znacznie większe szkody, a nawet wybuch kotła.

Winni karygodnego niedbalstwa zostali pociągnięci do odpowiedzialności karnej.

WZMOC CZUJNOŚĆ I KONTROLĘ TECHNICZNĄ

Z przebiegu wypadku należy wyciągnąć wnioski, które powinny zmobilizować administrację, aktywniejszy i zwięźszy podwyższenia czujności w zakresie technicznym, wzmożenia walki z alkoholizmem na statkach i walki o pogłębienie dyscypliny pracy.

Inspektorat Techniczny powinien kontrolować, czy na statkach przewody i zawory są odpowiednio znakowane i zaopatrzone w napisy. Kierownictwa statku, szczególnie zaś st. mechanicy powinni dopilnować, aby nowoprzyjęci członkowie załogi dokładnie zapoznali się z mechanizmami na statku i układali plan wachty w ten sposób, aby równocześnie nie pełnili służby członkowie załogi nie znający dokładnie mechanizmów.

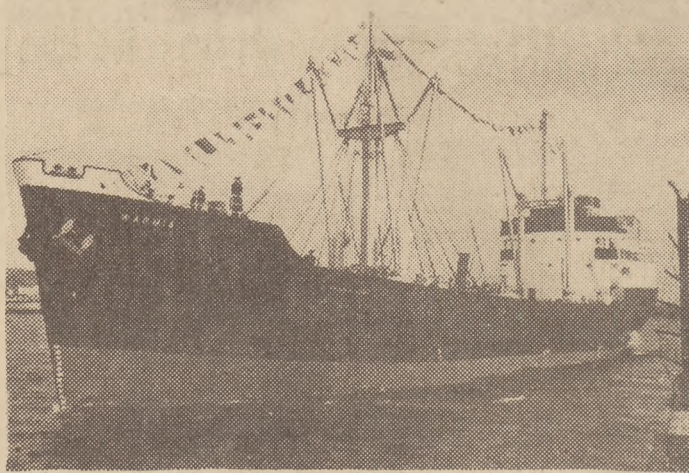
Dalej należy w większym niż dotychczas stopniu zwrócić uwagę na podniesienie kwalifikacji zawodowych mechaników.

Wypadek powyższy powinien być przestrogą dla bezwzględności przestrzegania zasad, że nie wolno odfektografować na mostek o gotowości wykonywania manewrów wyjściowych o ile w maszynowni nie jest obecny st. mechanik.

Na tle awarii s/s „Toruń” podstawowe organizacje partyjne i ognia związkowe na statkach powinny rozwinąć szeroką akcję agitacyjną w zakresie wzmożenia czujności, pogłębienia walki z alkoholizmem i wszelkimi objawami łamania lub lekceważenia obowiązków służbowych. Aktyw techniczny musi stanowczo zrehabilitować swój dotychczasowy styl pracy i podjąć wiążące zobowiązanie do dokładnego zapoznania wszystkich członków załogi maszynowej — niezależnie od wykonywanej funkcji służbowej — z podstawowymi zasadami obsługi urządzeń technicznych statku, rozkładem przewodów i urządzeń regulacyjnych.

Tylko wówczas gdy załoga rzeczywiście dobrze będzie znała cały statek i jego urządzenia, będzie ona mogła pracować sprawnie i wydajnie, przestrzegając zasad racjonalnej obsługi technicznej i obowiązujące przepisy BHP. Aktyw partyjny powinien odpowiedzialnie uchwalić zobowiązać sekretarzy podstawowych organizacji, członków egzekutywy, aktywów związkowego i oficerów k.o. do ścisłego dopilnowania, przestrzegania dyscypliny pokładowej i wzmożenia czujności przy obsłudze urządzeń technicznych.

W. M.



Załoga m/s „Warmia” walczy o przedterminowe wykonanie planu

M/s „Warmia” przywiózł nie dawno do Szczecina potężny statek dla elektrowni o wadze 110 ton. Cała załoga była w niemałym kłopotcie, aby ładunek ten przy większych przechyłach nie przebił burt statku i nie wyleciał w morze. Dzięki temu, że załoga pokładowa ze st. oficerem Biernackim na czele odpowiednio rozlokowała i zabezpieczyła cały ładunek, ciężka sztuka — mimo sztormu na Morzu Północnym — została szczęśliwie przewieziona.

Na apel kapitana statku O.

Priefera załoga pokładowa zdołała oprócz tego 40 ton ładunku własnymi siłami, przez co skrócono czas postój statku w Antwerpii i zaoszczędzono dewizy. Mimo sztormowej pogody i straty czasu przy wyładunku w Szczecinie, m/s „Warmia” przyjechała na czas do Gdyni. Świadczą o tym, że załoga statku nieugięcie realizuje podjęte zobowiązanie wykonania planu eksploatacyjnego w III i IV kwartale br. w 125 proc.

M. SZPIŁ
korespondent

Radzieckie statki korzystają z powodzenia z grafików czasu

Omawiany obszernie w naszym numerze 1-majowym stachanowski grafik czasu, którego inicjatorem była załoga motorowca „Moskwa”, został przejęty przez szereg innych statków radzieckich.

Marynarzom motorowców „Aleksander Matrosow” i „Kapitan Gastello” pływającym na linii Potij — Zdanow wydanie pomagają portowcy przez podejmowanie socjalistycznych zobowiązań. A na linii, obsługiwanej przez zbiorników „Dzamarat”, poza portowcami biorą udział w współzawodnictwie pracy również i kolejarze.

O rezultatach tych prac świadczą najlepiej krótka analiza grafiku czasu w pierwszym rejsie motorowca „Kapitan Gastello”, w czasie którego nie wszystkie możliwości były należycie wykorzystane. Według planu, rejs na linii Potij — Zdanow miał trwać 132 godziny. Załoga motorowca zobowiązała się wykonać go w ciągu 120 godzin, a faktycznie zużyła tylko 108 godzin i 10 minut.

Dla podróży pod balastem plan przewidywał 52 godziny. Załoga statku zobowiązała się zaoszczędzić 2 godziny. Przebieg między

portami trwał jedynie 47 godzin. Na ładunek przewidziano 8 godzin, portowcy w Potij wykonali go w ciągu 6 godzin i 5 minut. Według planu rozładunek miał trwać 17 godzin, robotnicy portu zdanowskiego zobowiązali się rozładować statek metodą szybkościową w ciągu 10 godzin. W rzeczywistości przekroczyli oni swoje zobowiązanie, wykonując tę pracę w czasie 5 godzin i 10 minut.

Niemniej korzystny był przebieg pierwszych rejsów na podstawie grafiku czasu u marynarzy „Aleksandra Matrosowa”. Pierwszy rejs wykonano zamiast w 128 godzin — w 107 godzin i 10 minut, a drugi w czasie 104 godzin.

Stosując grafik czasu zbiorników „Dzamarat” zaoszczędził 20 godzin i 30 minut.

Wszystkie te fakty dowodzą, jakim postępowym i naprawdę nowatorskim zagadnieniem jest grafik czasu i jak wielkie perspektywy otwiera on dla pracy w żegludze.

Grafik czasu posiada wielką przyszłość, a naszym zadaniem jest zdecydowane torowanie drogi tej postępowej, stachanowskiej metodzie pracy.

H. S.

Jedna minuta pracy — zamiast czterdziestu

Dobre uszczelnienie złącz głowic silników i przewodów ma decydujące znaczenie dla pracy silników spalinywych, maszyn parowych czy pomp. W zależności od przeznaczenia używa się uszczelnień miedzianych, azbestowych, fibrowych lub gumowych. Przy każdym demontażu silnika czy przewodów, kruszeje często się łamie, a guma pod wpływem wysokiej temperatury kruszeje. Dla uproszczenia gospodarki magazynowej uszczelki wykona się w warsztatach z płyt.

Pewnego dnia do warsztatów Remontowej Obsługi Statków wpłynęło zamówienie na 40 uszczelnień gumowych. Wykonanie tej pracy zlecono tokarzowi — Teofilowi Maternickiemu.

Tow. Maternicki długo kręcił z niezadowolonym głosem nad zleconą mu pracą. 40 pierścieni gumowych — to „babranina”, która zajmie po 40 minut czasu na wykonanie jednej uszczelki. Należy bowiem najpierw wyciągnąć wewnętrzny otwór, następnie już ręcznie doposażyć zewnętrzny profil. Nie jest to takie proste, gdyż guma przy nacisku zniekształca się. Ostatecznie szlifowanie na tarczy ścierniej również należy do prac żmudnych; tarcza stale zakleja się szlifowaną gumą a swąd powstający przy jej topieniu się na skutek tarcia, napełnia całą halę warsztatową nieprzyjemnym i szkodliwym zapachem.

— Zdecydowałem się to zmienić — opowiada tow. Maternicki. — Trudno mi było pogodzić się z tym, aby na wykonanie „drobiazgów” tracić kilka dni, a przy tym nigdy nie móc uzyskać koniecznej precyzji. Postanowiłem poświęcić parę godzin i opracować taki przyrząd, który po-



czył uchwycem i po dwóch godzinach pracy nowy przyrząd był gotowy. Wykonanie 1 uszczelki trwało teraz tylko około jednej

minuty. Zamówione 40 sztuk pakunków wykonano dokładnie i do starca jeszcze przed ukończeniem dnia roboczego.

Ostatnio tow. Maternicki zaprojektował i wykonał uchwyt suportowy do noży wytaczarki.

— Dokładne robienie drobnych otworów jest bardzo żmudną pracą. Nie mieliśmy dotychczas przyrządu, któryby pozwalał zbierać powierzchnię według wymiaru. Trzeba było trochę spiłować, zmierzyć znów popiłować i znów zmierzyć itd. Trwało to bardzo długo i nie było dokładne. Uchwyt mego pomysłu pozwala wykonać otwory każdego wymiaru z ewentualnie niezbędnymi rowkami w bardzo krótkim czasie. Suportowy układ uchwytu daje możliwość szybkiego ustawienia przyrządu na daną grubość i pracę z dokładnością do 0,02 mm.

Uchwyt ten przy komplecie noży najróżniejszych kształtów, ma również zastosowanie przy szlifowaniu powierzchni.

Załoga s/s „Bytom” trzyma w Murmańsku

Załoga s/s „Bytom” celem wykonania podjętego zobowiązania tego ciężkiego, wielogodzinnego o przyspieszeniu realizacji planu roku, stara się wykorzystać godzin wieczornych. Wspólnie z innymi drobne na pozór usprawnienia lub minutowe oszczędności mowalimy kilkadziesiąt ton ładunku. Pozwala jej to nadrobić Załoga s/s „Bytom” przepracowała niejednokrotnie dość poważne straty czasu spowodowane zbiorami lub przestojami w obcych portach, a w konsekwencji wszystkich dotychczas odbytych rejsów kończy przedterminowo.

Ostatnio podczas załadunku statku w Murmańsku, załoga zdecydowanie postanowiła przyspieszyć pomocą radzieckim trymerom. Wszystkie wolni od pracy maryna-

rze samorzutnie przystąpili do podjęcia ciężkiego, wielogodzinnego o przyspieszeniu realizacji planu roku. Pracowaliśmy do późnych godzin wieczornych. Wspólnie z innymi drobne na pozór usprawnienia lub minutowe oszczędności mowalimy kilkadziesiąt ton ładunku. Pozwala jej to nadrobić Załoga s/s „Bytom” przepracowała niejednokrotnie dość poważne straty czasu spowodowane zbiorami lub przestojami w obcych portach, a w konsekwencji wszystkich dotychczas odbytych rejsów kończy przedterminowo.

Wczoraj zakończyliśmy wspólną kolację śpiewając pieśni radzieckie i polskie, dumni z gorących podziękowań towarzyszy radzieckich, dumni z naszego nowego sukcesu.

STANISŁAW WINNICKI
korespondent z s/s „Bytom”

Dobra metoda opalania kotłów to oszczędność na węglu

Bunker stanowi mniej więcej połowę kosztów eksploatacyjnych statku. Dlatego też załogi jednostek pływających naszej floty handlowej we współzawodnictwie o jak najbardziej ekonomiczną eksploatację statku, zwróciły szczególną uwagę na jak najlepsze wykorzystanie właściwości kalorycznych węgla, przez umiejętne opalanie kotłów.

S/s „Soldek”, przodujący statek PZM w Szczecinie ma na swym koncie poważne oszczędności w bunkrze i nie jest przypadkiem, że przedownikiem pracy na tym statku został właśnie palacz.

Tow. Zefiryn Migdalek nie umiał w messie wyjaśnić nam, na czym polega jego system obsługi kotłów. „Po prostu trzeba się do tego przyłożyć” — odpowiadał. W kotłowni jednak, przy rozpalaniu paleniskach z ożywieniem objaśniał:

„Mój jest twierdzenie niektórych palaczy, że zużycie węgla uzależnione jest jedynie od jego gatunku. Bez względu na to, że wartość cieplna węgla odgrywa tu dużą rolę, wiele jednak zależy od troski palaczy o sprawne funkcjonowanie kotłów, od ich starania, aby przy zużyciu jak najmniejszej ilości opału dać jak największą ilość ciepła.”

Na naszym statku wachtę pełni jeden palacz. Ma on do obsługi 4 paleniska. Przyjęliśmy ogólną za-

sadę czyszczenia jednego paleniska na wachtę. Nie przyjmujemy jednak tego jako zasady stałej.

Przy gorszym gatunku węgla lub zwiększonej pracy maszyn, częstotliwość czyszczenia zależy od sytuacji w palenisku. Jeżeli przez okienko popielnika nie dostrzegamy jasnego płomienia oznacza to, że szlaka pokryła rusztą, uniemożliwiając dostęp powietrza do normalnego spalania. Obniża to o połowę pełne wykorzystanie węgla. W tym wypadku należy przeciąć szlakę od spodu. Ponieważ jednak czyszczenie zawsze odbywa się paleniskiem, dlatego zbyt częsta czystka miała się również zanieść. W wypadku, gdy węgiel silnie szlakuje, umożliwiając przepływ powietrza i normalne spalanie, usuwając szlakę co pewien czas na boki. Dopiero przy pełnym czyszczeniu usuwam ją całkowicie. Ten sposób zabiera mało czasu i daje duży efekt w oszczędności paliwa.

Czyszczenie paleniska w czasie pracy powinno odbywać się jak najszybciej, aby nie dopuścić do oziębienia. Dlatego też przerzuć ogień na jedną stronę, dokładnie oddzielając szlakę i odczyszczać pół paleniska. Następnie robie to samo z drugą stroną. Po usunięciu szlaka rozgarniam równomiernie ogień i aby go wzmocnić, podrzucam cienki podkład węgla. Dopiero później

podsypane normalną warstwą grubości około 30 cm.

Palacze twierdzą często, że szybkość czystki zależy od siły palacza. Nie mogę się z tym zgodzić. Trzeba sobie jednak przygotować przed pracą potrzebne narzędzia, dbać o to, aby węgiel znajdował się w bliskim zasięgu i pracować „z głową”.

Dokładne poznanie działania urządzeń kotłowych, organizacja pracy i nadzór, stały nadzór nad paleniskiem, obserwacja ognia i manometrów, dokładne odliczenie szlaka od ognia i utrzymywanie „ciągu” na całym palenisku przez staranne rozrzućanie węgla celem całkowitego i równomiernego jego spalania — to moim zdaniem cała tajemnica dobrego opalania. Wymaga to większej pracy, ale przynosi ona ostatecznie do uzyskania oszczędności węgla.

Zefiryn Migdalek, dzięki tej metodzie pracy został przedownikiem pracy na s/s „Soldek”. Przy stosowaniu tego systemu zużycie na swych wachtach mniej węgla od kolegów, strzałka na manometrze nigdy „nie schodzi z czerwonej kreski” nawet, gdy czyszczy dawne paleniska na wachtę. Swoją pracę i głębokim zrozumieniem zadań, palacz tow. Migdalek przyczynia się w dużej mierze do sukcesów s/s „Soldek”.

T.

Na Międzynarodowy Dzień Spółdzielczości

Osiągnięcia i braki spółdzielczości rybackiej

Rybacki - spółdzielcy obchodzili patroszarni, masa perłowa z uklei, tegoroczny Dzień Spółdzielczości klej z ości rybich itp.). Mamy już poważne wyniki w walce o obniżkę kosztów własnych, o rentowność spółdzielni. Mamy dobre wyniki akcji współzawodnictwa wśród rybaków, sieciarek i przetwórci. Niewątpliwym osiągnięciem organizacyjnym jest połączenie kilkunastu małych spółdzielni i oparcie ich o jednolity statut wzorcowy dla spółdzielni pracy oraz weryfikacja członków, przeprowadzona w roku ubiegłym. Zespolenie dyspozycji pozwoliło osiągnąć poważne oszczędności w administracji, które w „Jedności Rybackiej” wynoszą 3 proc. w porównaniu do roku ubiegłego. Dzięki rejonizacji spółdzielni mamy znacznie lepsze wyniki eksploatacyjne, podniosły się zarobki naszych rybaków, osiągamy lepsze wskaźniki wydajności.

Dzięki pomocy państwa, z roku na rok wzrasta ilość nowych jednostek połowowych. Załogi nasze mają coraz lepsze wyposażenie i sprzęt. W okresie ubiegłej zimy potrafiliśmy zapewnić członkom rybakom ciągłość zarobków przy wyrobie sieci i sprzętu oraz przy wyrobie i zwózce lodu na zalewach.

W stosunku do ub. roku szczególnym postępem poszczycić się mogą spółdzielnie na Zalewie Wiślanym „Mierzeja” i „Pokój”. Notujemy poważne pogłębienie pracy spółdzielni „Belona” w Dziwnowie, dużą pracę organizacyjną „Certy” w Szczecinie i „Piasta” w Wolinie.

Spółdzielczość rozporządzająca w 70 proc. starym taborem połowowym musi poświęcać szczególną uwagę warsztatom obsługi technicznej i własnym bazom remontowym. W remontach taboru i skróceniu przestojów jednostek, kryją się jeszcze wielkie rezerwy. Poważnym krokiem naprzód jest powiększenie warsztatów remontowych spółdzielni „Jedność Ry-

backa” przez włączenie do nich spółdzielni pracy „Silnik” w Gdyni. Doceniając znaczenie posiadania taboru w pełnej gotowości poławowej — pracujemy „całą parą” naszych niezwykle skromnych warsztatów, często na cudzych slipach i na dwie zmiany, aby wykonać plan napraw.

Znane są powszechnie nazwiska naszych przodowników pracy rybaków: Wł. Labudy, z „Gdy 3” (290 proc. normy), Alfonsa Konkola „Hel 32” (246 proc.), Longina Konkola z „Gdy 71” (223 proc.), J. Czerskiego z „Ust 2” (183 proc.), Bol. Czerskiego z „Ust 3” (177 proc.), Antoniego Kunatha z „Koł 9”, Józefa Detlaffa z Łeby i innych mistrzów połowów i oszczędnego zużycia materiałów.

Duże osiągnięcia mają nasze robotnice na ładzie w sieciarni i patroszarni „Jedności Rybackiej”: sieciarka Zofia Pluta osiąga 155 proc. normy, Czesława Bielińska 151 proc. Patroszarki: Waleria Czaja (207 proc.), Józefa Kirsza (187 proc.). Przetwarzającym robotnikom widać jest Józef Skwierawski, wyrabiający po trzy normy.

Obok sukcesów spółdzielczości rybacka posiada jednak również i braki. Dużo jeszcze musimy zmienić w stylu pracy naszych spółdzielni, ich członków i pracowników.

Dotychczas nie potrafiliśmy rozwiązać dostatecznie pracy wychowawczej. Zupełnie nie oddziaływaliśmy w kierunku propagowania założeń pracy spółdzielczej wśród rybaków niezrzeszonych. W samych spółdzielniach nie pracowaliśmy nad objaśnieniem i spopularyzowaniem zasad statutu spółdzielni pracy. Nie umieliśmy jeszcze wpoić członkom rybackim poczucia poszanowania i odpowiedzialności dla własności społecznej (maszyn, sieci). W walce o wychowanie rybaka nowe-

go typu nie zwróciliśmy należytej uwagi na walkę z pijactwem.

Ostatnio widzimy wyraźnie wrogą i niebezpieczną robotę, godzącą w podstawy naszych spółdzielni i ich plan finansowy. Jest nią sprzedaż przez niektórych członków spółdzielni ryb z połowów dokonywanych na tabory i sprzęcie spółdzielni, pokrywaniu, „na lewo”, poza punkt skupu spółdzielni. Każdy, kto tak postępuje — okrada ludność pracującą, bo robotnik nie kupi ryby po cenie spekulacyjnej, okrada też spółdzielnię, bo umniejsza jej dochody.

Podstawowe organizacje partyjne, ognia związkowe i kierownictwa spółdzielni muszą pogłębić pracę wychowawczą wśród załóg i pracowników ładowych. Administracja niektórych spółdzielni pracuje w oderwaniu od masy swych członków — rybaków. Wciąż jeszcze niedostatecznie szkolimy rybaków i motorzystów. Stąd wiele strat i częste awarie. Dużo do życzenia pozostawia praca księgowości niektórych placówek. W pracy na morzu pozostaliśmy w tyle za przedsiębiorstwami państwowymi, nie mając wyposażenia radiowego na kuterach. Dla organizacji połowowej nie korzystamy w dostatecznym stopniu z dostępnych i nam serwisów radiowych.

Kierownictwo związku branżowego rybołówstwa morskiego zdaje sobie sprawę z istniejących nie dociągnięć. Braki te nie zaciemniają nam jednak obrazu i zadań, jakie partia i rząd nakreśliły dla spółdzielczości rybackiej w Planie 6-letnim i budowie podstaw socjalizmu.

Przez usprawnienie naszej organizacji i administracji placówek oddolnych podniesiemy wydajność i poziom pracy naszych załóg, aby pracować lepiej, taniej i wydajnie — dawać klasie robotniczej jeszcze więcej ryb.

TADEUSZ LUBOWIECKI



Spółdzielcze bazy rybackie na Mierzei Wiślanej

Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego „Mierzeja” działająca w osadzie na Mierzei Wiślanej to Piaski. Ukryta wśród sosnowego lasu, otoczona z jednej strony wodami Zalewu a z drugiej Bałtyku, położona jest w odległości 18 km na wschód od Krynicy Morskiej.

Piaski posiadają kilkanaście domów gotowych na przyjęcie rybaków. Warto się zastanowić dlaczego w osadzie tej mieszka obecnie tylko 6 rodzin? Brak przystani rybackiej od strony Zalewu, brak wyciągu do łodzi od strony morza, brak stałej regularnej komunikacji do Krynicy Morskiej i dalej powoduje niedostateczne zaopatrzenie w artykuły pierwszej potrzeby.

Dalsze niedomagania to nie zorganizowanie jeszcze do tej pory punktu skupu ryb, brak oświetlenia — oto główne przyczyny słabego zaludnienia tej osady.

Łączność z Fromborkiem, oddalonym o 10 km, względnie z Krynica Morską rybaków utrzymują przy pomocy łodzi przydzielonej przez spółdzielnię; pomost zastąpił zbudowaną własnymi siłami kładką, a rybę złowioną dostarcza się do punktu skupu Centrali Rybnej w Krynicy Morskiej.

Zarząd spółdzielni przewidział w planie inwestycyjnym na bieżący rok usunięcie zasadniczych niedomagań, zamierzając stworzyć z osady Piaski wzdłuż brzozy od strony morza pozwoli na usunięcie do tychczasowej sezonowości połowów, zależnych od zamrażania Zalewu. Spółdzielnia ostatnio

Nowe współzawodnictwo w połowach dalekomorskich

Lugier „Korab II” ponownie wypłynął z Ijmuiden na półw. Tym razem mieliśmy o dwóch członków załogi mniej. W Ijmuiden bowiem pozostawiliśmy w szpitalu pomocnika kucharza, a później w morzu zachorował jeden z rybaków i musieliśmy go odwieźć do North Shildes (Anglia).

Załoga pokładowa włożyła sporo wysiłku aby wykonać część pracy, przypadającą na chorego kolegi. Przetworzył tu jak zwykle tow. Marian Chruściel, który najlepiej umie zorganizować robotę i najsprawniej pracuje. Kucharz Zalewski również przy dajnej pomocy załogi dawał sobie radę bez pomocnika. Szczycił się nawet tym, że poczynił duże oszczędności wody słodkiej, używając do zmywania wyłącznie wody morskiej.

Na statku naszym zastosowaliśmy współzawodnictwo przy sole- niu śledzi. Załoga podzieliła się na dwie grupy, które prowadzili

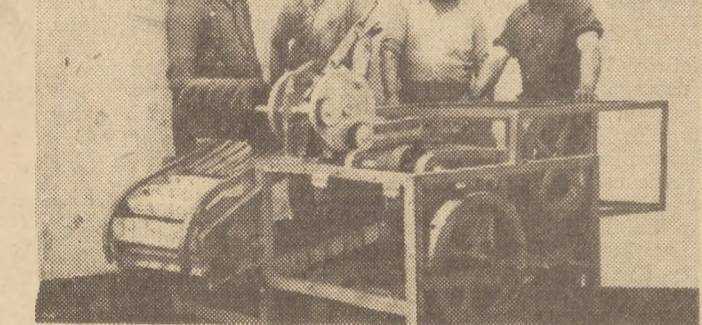
asystent i sztorman. W 25 minutach zasililiśmy 75 beczek śledzi. Zwyciężyła grupa asystenta. Przez konaliśmy się, że przy współzawodnictwie pracuje się o wiele lepiej i wydajniej.

Reperowaliśmy na morzu we własnym zakresie łopaty oraz beczki, które dostajemy często w opłakanym stanie. Zaoszczędziliśmy w ten sposób naszemu Ludowemu Państwu sporo dewiz.

Załoga pokładowa m/s „Korab II”, pod kierunkiem sztormana, bosmana i asystenta stara się pracować naprawdę dobrze. Nasz sztorman tow. Hinke — to stary wilk morski, który każdą pracę zna dokładnie i umie ją zorganizować.

Prawie miesiąc byliśmy w morzu i mimo braków w obsadzie, zrobiliśmy dużo — złowiliśmy 579 beczek śledzi. Każdy z nas wie, że kraj potrzebuje ryby — nie żałujmy więc ani rąk, ani wysiłku.

JÓZEF BOROWSKI
korespondent m/s „Korab II”.



kolegów: Antoniego Krzemienia, Bolesława Karcza i Jana Murszewskiego.

Nowy, ulepszony model krajarki mechanicznej posiada obustronne przekładnie z pięciu noży i dostosowany jest do krajania wszystkich ryb.

(Adal).

Załoga kutra „Arka 9” walczy o obniżkę kosztów własnych

Motorzysta Paweł Konkol krząta się koło starannie utrzymanego silnika, badając jego stan techniczny po odbytych rejsach. Rybak Leon Konkol, Wiktor Kohnke oraz młodszy rybak Brunon Detlaffa porządkują pokład. Ruchy ich są szybkie, energiczne i zręczne. Widać, że wszyscy troszczą się o swój pływający warsztat pracy. Na ogoryczach twarzach maluje się wyraz zadowolenia z udanego połowu. 3.680 kg dorsza i 1.170 kg śledzia — oto wyspany rezultat ostatniej „wyprawy”.

Załoga „Arki 9” to młodzi ludzie. A Paweł Konkol posiada bogaty zasób wiedzy fachowej, doświadczenia i wieloletnią praktykę. 25 lat pracy na morzu — to wystarczająco długi okres czasu, by poznać tajniki zawodu rybackiego. Kocha on morze i zawód rybaka, mimo, że praca na morzu wymaga dużego wysiłku i ofiarności.

* * *

Istota walki o obniżenie kosztów własnych połowów nie jest obca załodze kutra „Arka 9”. Rozumie ona, że trzeba nie tylko wykonać przed terminem plan połowów, ale przede wszystkim do starczyć jak największej ilości taniej ryby szerokim rzeszom konsumentów. Do takich wyników dojdą załogi poprzez oszczędną gospodarkę paliwem i smarami, a poprzez stałą troskę nad silnikami, sprzętem technicznym i wyposażeniem jednostki do przedłużenia czasu eksploatacji kutra.

Motorzysta Paweł Konkol zaprasza nas do kubryku kutra. Miniaturowa kuchnia i kubryk załogi lśnią czystością. Wszędzie panuje wzorowy porządek, mimo, że dopiero przed chwilą zakończono wyładunek kilkudziesięciu skrzyń złowionych ryb.

Pracujemy wszyscy z zapałem i poświęceniem — wyjaśnia nam Paweł Konkol. — Żaden z nas nie ogranicza się wyłącznie do swoich zadań. Pomagamy sobie wzajemnie. Ja np. zmieniam się z bratem — szyprem kutra — przy obsłudze silnika i steru. Każdy zaciąg — to nasz wspólny, rytmiczny wysiłek bez względu na spełnianą funkcję.

W czasie połowu jak również po wejściu do portu — opowiada motorzysta — otaczamy szczególną opieką silnik, wiemy bowiem, że to serce kutra. Drobne naprawy wykonujemy sami. Przez cały czas rejsu starannie dozoruje pracę motoru, kontroluje jego prawidłowość i obserwuje, czy części są dostatecznie naoliwione. Czysty i stały nadzór —

oto co najważniejsze przy obsłudze silnika. Dzięki temu cylindry, głowica, sprzęgło i łożyska są zawsze w należytym porządku. Nasz silnik idzie tylko wtedy do warsztatu, gdy naprawa jego przekracza możliwości załogi z uwagi na brak odpowiednich narzędzi na kuterze.

Należy również odpowiednio i umiejętnie regulować pracę silnika w czasie połowów przy wyrzucaniu sieci za burtę maszyną pracującą na wolnych obrotach, dopiero w czasie holowania motor pracuje całą siłą. Wciąganie liny, desek, stoniaków i woku z rybami na pokład odbywa się znów przy wolnych obrotach śruby.

Motor nie może pracować bezproduktywnie. Dlatego natychmiast po wysypianiu ryby z woka zarzucamy sieć ponownie. Lodowanie i sortowanie ryb odbywa się w czasie trawowania. W ten sposób unikamy straty czasu i nie forsujemy bezcelowo motoru.

Stać troska o silnik, umiejętność jego obsługi, odpowiednio regulowanie jego pracy stosownie do potrzeb, dając podwójne korzyści: 1) przedłużamy okres jego eksploatacji i unikamy niepotrzebnych postojów z powodu remontów, 2) oszczędzamy na paliwie. Oszczędności uzyskane przez nas są znaczne. W I półroczu zmniejszyliśmy zużycie paliwa o około 28 proc. normy. O ile więc utrzymamy się nadal na tym poziomie — w co nie wątpimy — przez ostatnie 3 miesiące tego roku będziemy mogli liczyć na zaoszczędzony paliw.

Zwracamy również baczną uwagę na to, by mokre sieci nie gnity w pomieszczeniach i na pokładzie kutra. Natychmiast po zakończeniu wyładunku rozwieszamy sieci, aby wysychały na powietrzu. Naprawę sprzętu połowowego przeprowadzamy w miarę możliwości sami, wspólnie, wykorzystując na ten cel postój w porcie lub przy sprzyjającej pogodzie w czasie holowania.

Plan połowów — kończy Paweł Konkol — wykonaliśmy dotychczas w 85 proc. przy minimalnym użyciu sieci. Unikamy połowów w miejscach, gdzie leżą wraki lub kamienie, które powodują darcie i gubienie sieci. W roku bieżącym oddaliśmy do magazynu tylko dwie doiszowe sieci, które na skutek normalnego zużycia

nie nadawały się do dalszej eksploatacji.

Socjalistyczny stosunek do pracy, bogate doświadczenie i poczucie odpowiedzialności za powierzony sprzęt techniczny i wyposażenie kutra — oto główne cechy, charakteryzujące załogę kutra „Arka 9”. One to umożliwiły załozie osiągnięcie tak poważnych sukcesów w walce o obniżkę kosztów połowowych. Kuter „Arka 9” jest dziś produkującym kutrem PPIUR „Arka” na odcinku obniżania kosztów własnych i poważnie

wyprzedza pozostałe jednostki tego przedsiębiorstwa.

Praca załogi kutra „Arka 9” jest dowodem, jak olbrzymie rezerwy kryją się jeszcze w naszym rybołówstwie kutowym. Za daniem administracji, organizacji partyjnej jest te rezerwy ujawnić. Do tego celu dojdziemy mobilizując rybaków do przekraczania planów i systematycznego obniżania kosztów połowowych przez popularyzację metod pracy takich załóg jak „Arka 9”.

Hao

Konkurs

p. t.

- Każdy członek ZPPZ prenumeratorem „Steru” -

PPW „Wydawnictwa Morskie” ogłasza konkurs otwarty na najlepsze wyniki w zjednywaniu prenumeratów „Steru”.

Warunki udziału w konkursie:

1. Udział może wziąć każdy członek Związku Zawodowego Pracowników Żegluga.
2. Uczestnicy konkursu winni nadesłać do administracji „Wydawnictw Morskich” w Gdańsku, Wały Piastowskie 24, pisemne zgłoszenie zawierające: imię i nazwisko, miejsce pracy, charakter zatrudnienia i adres zamieszkania.
3. Konkurs polega na pozyskaniu jak największej liczby nowych prenumeratów „Steru” i najbardziej wydajnym popularyzowaniu pisma w okresie od 1 października do końca 1951 r.
4. Celem stałej kontroli uczestnicy konkursu obowiązani są do przysyłania pod adresem „Wydawnictw Morskich” oryginalnych dowodów wpłaconych należności z zaznaczeniem ilości i okresu opłaconej prenumeraty z równoczesnym podaniem zakładu pracy.

Za uzyskanie najlepszych wyników w konkursie dyrekcja PPW „Wydawnictwa Morskie” ustaliła następujące nagrody:

- | | |
|-----------|---|
| I nagroda | — rower |
| II | — aparat fotograficzny |
| III | — komplet przyborów do ping-ponga |
| IV | — komplet książek |
| V | — roczna prenumerata czasopism: „Ster”, „Rybak i Przetwórcza”, „Morze” i „Młody Żeglarz”. |

Niezależnie od nagród indywidualnych przewidziano wartościowe nagrody zespołowe:

- | | |
|-----------|-----------------------------------|
| I nagroda | — adapter z dodatkowym głośnikiem |
| II | — komplet do gry w koszykówkę |
| III | — komplet przyborów do ping-ponga |
| IV | — komplet do gry w szachy. |

Będą one przyznane tym radom zakładowym i miejscowym placówkom ZPPZ, które wykaza się najwyższym procentowym wskaźnikiem nowych prenumeratów w stosunku do ilości zatrudnionych pracowników.

Metoda inż. Kowalowa w żegludze śródlądowej

Jedną z charakterystycznych zalet metody inż. Kowalowa jest jej uniwersalność tzn. możliwość stosowania jej w różnych gałęziach produkcji, m. in. także w poszczególnych dziedzinach transportu. W przeciwnieństwie do przodujących doświadczeń radzieckich portowców i marynarzy, które zostały już w poważnym stopniu udostępnione pracownikom naszego transportu morskiego, mało znane są jeszcze stachanowskie metody pracy wodniaków radzieckich.

W związku z tym celowe będzie omówienie przodujących osiągnięć radzieckiej żegludgi śródlądowej, które zostały zbadane i upowszechnione przy pomocy metody inż. Kowalowa, jak i omówienie techniki stosowania tej metody w żegludze śródlądowej.

Wschodnio-Syberyjskie Przedsiębiorstwo Żeglugowe już od 1950 roku stosuje w swej pracy stachanowskie grafiki godzinowe. Dzięki temu szereg poważnych osiągnięć mają do zanotowania ko-
lektury statków ruslanowskich „M. Gorkij” (kapitan F. Korotkow) i „W. Czkałow” (kapitan W. Irailew). Za ich przykładem poszło 16 innych statków holowni-
czych Wschodnio - Syberyjskiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego. W rezultacie zaoszczędzono w 1950 roku 966 godzin, które wykorzysta-
no dla wykonania dodatkowej pracy transportowo - holowniczej.

Zbadanie i upowszechnienie przodujących metod pracy obu wymienionych statków rozpoczęło od utworzenia specjalnej brygady, która operując na metodzie inż. Kowalowa przeanalizowała szczegółowo osiągnięcia załóg tych statków. Charakterystyczny był fakt, że statki te, będące jednego typu i pracujące w tych samych warunkach, miały różne wyniki. Przyczyny tego stanu rzeczy ujawniły zbadanie ich pracy przy pomocy szczegółowych pomiarów chronometrycznych itp.

Technika stosowania metody inż. Kowalowa przedstawiała się następująco: najpierw zestawiono plan, zawierający poszczególne etapy pracy brygady: wybór procesów roboczych, które miały być poddawane analizie oraz rozczłonkowanie ich na elementy składowe, zbadanie tych procesów, wykrycie i zbadanie najlepszych sposobów pracy drogą porównania, określenia i wyboru najlepszych sposobów dla upowszechnienia, zatwierdzenie ich na posiedzeniu Rady Technicznej przedsiębiorstwa.

Dla dokładnego zbadania wybrano następujące procesy robocze: 1) przyjęcie barki do holowania, 2) żeglowanie do miejsca przeznaczenia, 3) holowanie pustej barki przy żegludze w dół rzeki i załadowanie barki w górę rzeki. Przyjęcie barki do holowania, jak i jej odczepienie, podzielono np. na następujące elementy: zdjęcie trapezów, odcumowanie od nabrzeża, manewrowanie statku, podejście do barki i założenie liny holowniczej — podciągnięcie barki do nabrzeża i odczepienie liny holowniczej, przycumowanie statku do nabrzeża i założenie trapezów.

Chronometraż wykazał, że załoga s/s „M. Gorkij”, przy przyjęciu do holowania pustej barki w Irkucku przy normie 30 minut, zaoszczędziła 6 minut, a załoga s/s „W. Czkałow” — jedynie 1,5 minuty. Przy odczepieniu liny holowniczej w przystani Makarowo, przyjęciu do holowania załadowanej barki i zdjęciu liny holowniczej w Irkucku oszczędności czasu w stosunku do obowiązujących norm wynosiły dla obu statków: 10 i 5,5 minut, względnie 17 i 14 minut, wzgl. 8 i 6 minut... Ogółem załoga s/s „M. Gorkij” zaoszczędziła przy tych operacjach 41 minut, a załoga s/s „W. Czkałow” — 27 minut. Przeprowadzo-

kontrolował stan pływaków po jednej stronie statku, obserwował wał na holowanie mniej czasu; ilość obrotów maszyny i ciśnienie pary w kotłach; drugi — kontrolował stan pływaków po drugiej stronie statku; trzeci — obserwował pracę załogi maszynowej; czwarty — kontrolował pływaki z oznaczeniem czasu i kilometra od cinka rzeki oraz porównywał według mapy znakovanie brzegów; piąty — zapisywał wskazania dynamometru i położenie barki. Badania wykazały, że s/s „M. Gorkij” wykorzystując najmniej-

sze szybkości nurtu rzeki, zużyłszy 5,47 km godz. Załoga s/s „W. Czkałow” zużywała na rejs o 31 minut więcej, gdyż prowadziła statek przeciw zbyt ostremu prądowi, tracąc tym samym na szybkości. Szybkość s/s „W. Czkałow” nie przekraczała 5 km godz.

Analizowano również pracę pa-
laczy, którą omówimy w jednym z następnych numerów.

CZ. WOJEWÓDKA

Dobra organizacja pracy decyduje o szybkości załadunku statku

Nabrzeże Starówka w porcie no się jak najmniejszym wysił-
szeczeńskim to miejsce, gdzie kiem wykonywać możliwie naj-
przeprowadzany jest przeładunek drobnicy.

Na Starówce pracuje tow. Michał Bachmatuk, doskonały organizator „roztrząsacz” ze zmian „B”. Bachmatuk otrzymał z okazji 22 lipca Odznakę Przewodnika Pracy. Zastugi jego w zakresie organizacji pracy są powszechnie znane wśród robotników szeczeńskich.

Bachmatuk pracuje w porcie szeczeńskim już od 1947 roku i został kilkakrotnie wyróżniony za pracowitość i nowatorskie metody.

„Właściwie nie wiem za co dostałem odznakę — mówi o sobie skromnie — pracowałem tak jak wszyscy, starając się tylko przez odpowiedni rozkład pracy i używanie właściwych narzędzi oszczędzać wysiłek kolegów i swój własny. Jasne przecież, że powin-

I właśnie ta oszczędność sił, ich ekonomiczne wykorzystanie charakteryzuje wysiłek Bachmatuka. Stosowanie właściwych „chwytów” (tak nazywa swoje nowatorskie metody pracy) pozwoliło mu w pierwszym kwartale br. wypracować 164 procent normy, a w drugim kwartale nawet 171 procent normy. Przy załadunku zawsze doradzi, jak należy sztaplować, by na wozku zmieściło się więcej towaru.

„Na takie odznaczenie nie zasłużyłem. Inni też dobrze pracują. Teraz będę się jeszcze bardziej starał zwiększyć wydajność, by usprawnić przeładunek w Szczecinie, porcie pokoju, a tym samym przyczynić się do utrwalenia pokoju w świecie” — kończy tow. Bachmatuk naszą rozmowę.

G. K.

Socjalistyczna opieka nad sprzętem przeładunkowym w Nowym Porcie

— Gotowe — robotnik stojący na rampie Strefy Wolnocłowej da je znak. Dźwиг podnosi ładunek drobnicy, kabina się obraca i towar znajduje się w luku s/s „Gopio”.

Huczy syrena na obiad. Dźwigowy jednak nie opuszcza swego posterunku. Nachyla się, coś naprawia — wymienia rozluźnione śruby w mechanizmie rozruchowym. Dźwig musi być gotowy do pracy po przerwie obiadowej, więc dźwigowy tow. Józef Marciński, przodownik pracy w porcie gdańskim poświęca wolny czas na przeprowadzenie koniecznej naprawy.

— Objęliśmy z kolegami Tadeuszem Znamirskim i Stanisławem Zapalą, pracującymi na innych zmianach — w socjalistyczną opiekę mechanizm naszego dźwigu — mówi Marciński. — Wzorujemy się na leningradzkim krańcu Szarapowie, który pokazał nam, co można osiągnąć przy stałej czujności. Podjęte zobowiązanie staramy się realizować jak najsumiennie. Każdy z nas na swojej zmianie wykorzystuje wolny czas lub postoje na robienie mniejszych remontów i usuwanie usterek. Obserwujemy przy tym dokładnie pracę dźwigu, aby nawet najmniejszy drobniak nie uszedł naszemu oku. W ten sposób odczytaliśmy warsztaty, a dźwig przy stałej opiece nie wymaga tak często większego remontu.

Tow. Marciński od momentu

podjęcia socjalistycznej opieki nad dźwigiem dokonał szeregu napraw; jego to dziełem jest ochrona wału królewskiego, naprawa ochrony na silniku, zabezpieczająca go równocześnie przed zamoczeniem lub uszkodzeniem, umocnienie deski podtrzymującej kable pod kabiną, zabezpieczenie klinu od silnika, wyprostowanie haka wraz z gruszką, wymiana smarownic a poza tym stale dobiera lub wymienia zużyte części w nastawnicach. Wszystkie te po zornie drobne prace przyczyniły się jednak poważnie do zmniejszenia postoju dźwigu.

Socjalistyczna opieka nad mechanizmami i sprzętem, mimo że trwa od niedawna, już dała doskonałe rezultaty. Dotychczasowe wydatki na konserwację i na prawy awaryjne zmniejszyły się o około 20 procent, co w rezultacie przyniesie milionowe oszczędności. Robotnicy portowi zrozumieli doniosłość zagadnienia i sumiennie realizują podjęte zobowiązania.

J.

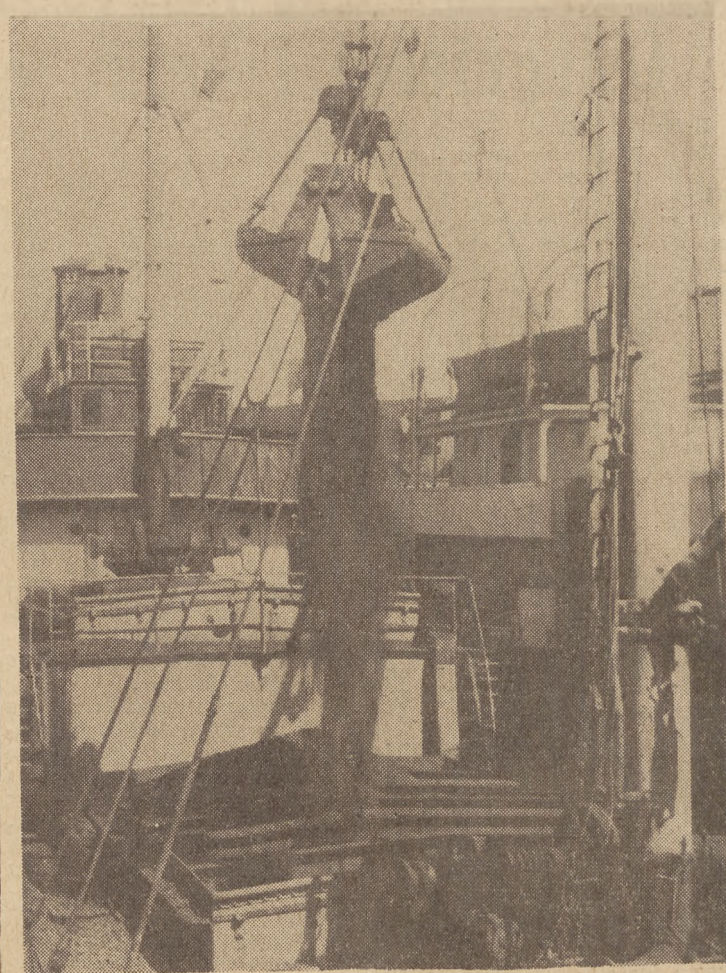
Port gdyński przygotowuje się do stosowania metody Kowalowa

Plan 6-letni nakłada na załogi naszych portów zadanie podniesienia wydajności pracy w przeładunkach od 26 do 77 proc.

W walce o większą wydajność dużą rolę odegra bezsprzecznie wzrost mechanizacji pracy portów, co zapewni zwiększenie przeładunku np. węgla o 30 proc., a innych towarów masowych o około 47 proc. Będem było by jednak zakładać, że zwiększenie wydajności pracy naszych portów należy przeprowadzić wyłącznie przez mechanizację procesy pracy. Walkę o większą wydajność musimy oprzeć przede wszystkim na doskonaleniu metod pracy i na stosowaniu ulepszonej organizacji pracy, zapewniającej zmniejszenie wysiłku fizycznego robotnika przy większej jego wydajności.

WYBIERAMY NAJLEPSZĄ METODĘ

Inicjatywa wprowadzenia metody inż. Kowalowa w porcie gdyńskim powstała oddolnie. Kierownictwo portu i komitet załadowy partii otoczyły opieką pierwsze samorządne próby wprowadzenia metody inż. Kowalowa. Zorganizowano naradę robotniczą, na której przedstawiciele Morskiego Instytutu Technicznego wygłosili referaty, wyjaśniające zasady metody inż. Kowalowa. Następnie na poszczególnych odcinkach pracy, zorganizowano kolektywne zespoły z przodowników pracy, racjonalizatorów, delegatów organizacji partyjnych i rad oddziałowych. Zadaniem ich jest wyszukiwanie



Zasobniki pomysłu Józefa Pałkiewicza mogą dać rocznie 3 miliony zł oszczędności

Jednym z cenniejszych pomysłów racjonalizatorskich stosowanych w porcie szeczeńskim jest zasobnik do przeładunku towarów sypkich pomysłu mgr Józefa Pałkiewicza.

Mgr Pałkiewicz przeprowadził szczegółową analizę wykonywanej pracy przy przeładunku towarów z statków do krytych wagonów kolejowych, dotychczas przeprowadzanej przy pomocy prymitywnych rynien względnie kubów. Obydwa te systemy były jednak mało wydajne. Przy rzucaaniu towaru z chwytaka dźwigu do otwartej rynny, powstawał duży rozkurz, który powodował znaczną stratę i ponadto utrudniał bardzo pracę robotników, skutkiem czego tempo przeładunku było powolne a wydajność niewielka.

Pałkiewicz w wyniku rozmów przeprowadzonych z robotnikami postanowił usprawnić przeładunek przez zastosowanie krytych rynien, które widział jako młody chłopak, syn małego chłopca, w młynach przy napełnianiu worków mąką. I w ten sposób powstał jego zasobnik do przeładunku towarów sypkich.

Zasobnik pomysłu Józefa Pałkiewicza składa się z dużego zbiornika, z którego łopaty odprowadzane są dwoma zamkniętymi rynnami. Końce rynien wchodzi do wagonów kolejowych. Pomiedzy zasobnikiem a rynnami znajdują się zasuwki, które umożliwiają dowolne kierowanie strumieniem towaru do wagonu znajdującego się na prawym lub na lewym torze.

(cp)

Załoga odrzańskiego holownika „Słubice” zdobyła pierwsze miejsce w II etapie współzawodnictwa

Kapitan Feliks Lengowski, to stary, zasłużony „wodniak” i dowódca holownika „Słubice”, którego załoga zdobyła pierwsze miejsce w II etapie współzawodnictwa pomiędzy holownikami szeczeńskiej ekspozytury Państwowej Żegludgi Śródlądowej. — Wszystko zależy od zespołu, od ludzi, z którymi się pracuje — mówi Lengowski. — Przy zgranej i kolektywnej pracującej załodze, można się pokusić o zdobycie pierwszego miejsca we współzawodnictwie. W tym tkwi tajemnica naszego zwycięstwa.

Przy niewielkim stole w kabinie holownika „Słubice” zebrała się prawie cała załoga. Obok kapitana widzimy maszynistę Antoniego Reinharta, palacza Czesława Liedtkiego i pomocnika maszynisty Kazimierza Różalskiego. Rozmowa toczy się wolno; wodniacy odpowiadają na pytania po głębokim namyśle.

— Wiedzieliśmy, że walka o zwycięstwo w II etapie współzawodnictwa będzie ciężka — wykuł, — i dlatego nigdy nie mamy opóźnienia. Szanse nasze były stosunkowo niewielkie. W okresie od kwietnia drugą zasadą jest pływanie od do czerwca mieliśmy 11 dni rejsu (a często wychodzimy i montowych, Trzeba jednak za- przed systemem) — aż do zmroku;

znaczyć, że małe remonty przeprowadzamy sami, załoga pokłada na pokładzie, a maszynista w maszynowni i to często podczas rejsu. W tym jednak wypadku nie mogliśmy nie zrobić, trzeba było iść do warsztatu; strata czasu była dla nas ciężka.

Ogólnym wynikiem współzawodnictwa decyduje nie tylko ilość rejsów, ale również punktualność i szybkość pływania, remonty podczas rejsów, oszczędności w zużyciu materiałów. Na tym odcinku sukces nasz był pewny. Zdobyliśmy pierwsze miejsce przede wszystkim za osiągnięcie wysokich norm dziennych oraz oszczędności na paliwie i smarach.

— Jest to zasługa maszynisty Reinharta i jego pomocnika Różalskiego, którzy zaoszczędzili wspólnie więcej paliwa niż wszyscy nasi inni załogi — opowiada kapitan Lengowski.

— Do sukcesu naszej załogi przyczynił się fakt, że jesteśmy w tym czasie w komplecie na posterunku. Nikt nigdy się nie opóźnia, a dlatego nigdy nie mamy opóźnienia. Niezależnie od rejsu, nasz zespół jest zawsze gotowy do pracy.

(Pis)

Wyniki tych prac będą nam także służyć jako materiał do opracowania tzw. „kart technologicznych”, wzorowanych na kartach technologicznych, stosowanych w portach radzieckich.

Dla umożliwienia planowej koordynacji i kontroli nad próbami zastosowania metody inż. Kowalowa na terenie rejonu portu w Gdyni, został powołany specjalny zespół robotników i fachowców, który zajmie się także opracowaniem metod szkolenia robotników w oparciu o uzyskane doświadczenia.

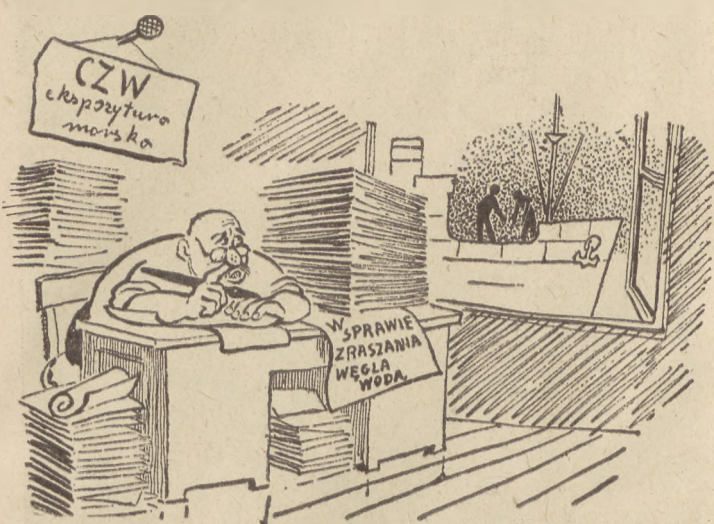
TADEUSZ POŁTARZEWSKI

Pod ostrzem KRYTYKI

Dlaczego Ekspozytura Morska Centrali Zbytu Węgla utrudnia pracę trymerom

W czasie przeładunku węglowego, wydała nawet w gła wytwarzają się tumany pyłu, które w dużym stopniu utrudniają pracę, a przede wszystkim są szkodliwe dla zdrowia (powodują do pylicy płuc). Unoszący się w powietrzu pył dokucza robotnikom, szczególnie w okresie upałów. ZPGG w trosce o zdrowie trymerów, pragnął już dawno roz-

przeładunkowe, wydała nawet w sprawie stosowne zarządzenie. Jedynie Ekspozytura Morska CZW w Gdańsku staje „okoniem” i nie zgadza się na zraszanie węgla wodą tłumacząc się tym, że skrapia nie węgla może spowodować sakom, szczególnie w okresie upałów. Stanowisko to jest niesłuszne i nie wytrzymujące krytyki nawet womerów, pragnął już dawno roz-



wiązać ten problem przez zastosowanie chociażby minimalnego zraszania węgla wodą. Przygotowano już nawet odpowiednie rozpylacze na odcinkach przeładunku węgla.

Wszystkie jednak starania, rozpoczęte w marcu 1950 roku, spalały na panewce wobec nieuzasadnionych sprzeciwów CZW Ekspozytury Morskiej. Korespondencja w tej sprawie do wszystkich placówek zainteresowanych przeładunkiem i dostarczaniem węgla do portów, obejmuje już taką ilość pozycji, że wagę zużytego papieru można liczyć na kilogramy.

CZW w Katowicach, która niewątpliwie zna lepiej trudności

Pracownik Portu (nazwisko znane redakcji)



„Polcarga” w Gdańsku jeszcze raz pod rozważę

W odpowiedzi na krytyczną notatkę pt. „Kilka słów o bumelantach w porcie” opublikowaną w nr 14 naszego pisma otrzymaliśmy z ekspozytury „Polcarga” w Gdańsku obszernie wyjaśnienie stwierdzające, że krytyka naszego korespondenta jest zgola niesłuszna i niezasadzona. Z argumentów przytoczonych w tym wyjaśnieniu wynika, że gry na wolnym powietrzu i opalanie się na boisku przed biurem są właściwszą formą wykorzystania przez kontrolerów i liczmanów czasu wyczekiwania w rezerwie na przydzielenie pracy, korzystną pracodawcy dla pracownika jak pracodawcy.

Sądymy, że zadośćuczyniliśmy prośbie „Polcarga” zamieszczając powyższe „sprostowanie”.

Stwierdzamy jednak, że stanowczo za słabo napiętnowaliśmy stanowisko ekspozytury „Polcarga” w Gdańsku i rady zakładowej tego przedsiębiorstwa (na wyjaśnieniu widnieją podpisy kierownika ekspozytury i rady zakładowej „Polcarga” w Gdańsku (pomijając fakt, że wypływa ono li tylko z przekory i nie nosi nawet śladu samokrytyki) — kłóci się wyraźnie z ustawą o zabezpieczeniu socjalistycznej cypliny pracy i duchem socjalistycznego stosunku do pracy.

Popieramy intencje autorów wyjaśnienia w przedmiocie krzewienia sportu i podnoszenia ciężkiej fizycznej wśród pracowników — lecz nie w go dzinach służbowych.

Dokonane w Polsce Ludowej przemiany społeczno-polityczne gwarantują masom dra

cującym dostateczne warunki wypoczynku i regeneracji sił i energii. Mając na uwadze obowiązujące ustawodawstwo pracy i zdobycze socjalnego świata pracy, nie znajdziemy uzasadnienia dla praktykowanych w „Polcarga” sposobów rozszerzenia świadczeń socjalnych, chociażby kosztem czasu wyczekiwania w rezerwie na pracę.

Czy nie można by uzgodnić, aby w okresie słabszego nasilenia prac przeładunkowych w porcie zbędni pracownicy byli kierowani do innych zakładów pracy? Albo czy nie należało by zorganizować dla nich w tym czasie szkolenia ideologicznego, zawodowego, lub przydzielić im pewne kategorie prac pomocniczych na terenie własnego przedsiębiorstwa? Czy rzeczywiście „Polcarga” nie może zdobyć się na bardziej produktywny sposób rozwiązania problemu robót zastępczych poza grą w siatkówkę i kąpielami słonecznymi?

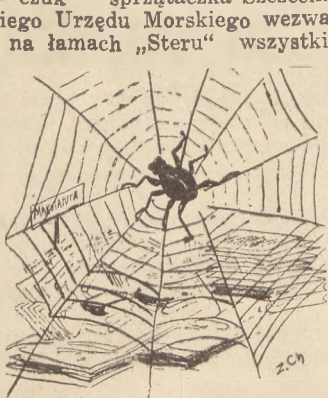
Szkoda, że kierownictwo przedsiębiorstwa i rada zakładowa nie zdobęda się na tyle dobrej woli, by samokrytycznie ustosunkować się do ujawnionych przez korespondenta faktów.

W tym wypadku część winy spada również na organizację partyjną, która jak dotąd nie reaguje na stosowane praktyki, nie potrafi wychować pracowników w duchu socjalistycznego stosunku do pracy i wpoić w nich poczucie odpowiedzialności społecznej za marnotrawstwo czasu.

Sądymy, że w świetle tych uwag ekspozytura „Polcarga” w Gdańsku i rada zakładowa

Zapomniany apel

Swego czasu tow. Zofia Kowalczyk — sprzątaczką Szczecińskiego Urzędu Morskiego wezwała na łamach „Steru” wszystkie



sprzątaczkę, aby systematycznie zbierały makulaturę, przekazując

ją następnie do Centrali Odpadków Użytkowych.

Pracownicy SUM nagromadzili już w ciągu dwóch miesięcy przeszło 500 kg makulatury. Jak widać na przykładzie, apel Zofii Kowalczyk był celowy.

A jak wyglądała ta sprawa w innych przedsiębiorstwach i urzędach podległych Ministerstwu Żegluga? Czy apel znalazł właściwy oddźwięk i rezerwy surowców zostały właściwie wykorzystane?

T. P.

UWAGA REDAKCJI! Jeżeli sprzątaczkę SUM umiałby zebrać pół tony makulatury, to nasaśwa się pytanie, czy biurokratyzowana administracja Urzędu Morskiego nie może ograniczyć nadmiernego zużycia papieru?

Przekora czy złośliwość?

W bazie rybackiej Świnoujście jest jeden zaledwie sklep PPS „Pokój”, zaopatrujący w artykuły spożywcze wszystkich mieszkańców osiedla robotniczego. Decyzją Prezydium PRN ustalono, że sklep będzie czynny od godziny 7 do 20, bez przerwy obiadowej. Zarządzenie WRN w Szczecinie polecające bezwzględnie przywrócić pierwotny czas handlu również nie odniosło skutku,

zwracał uwagę na niewłaściwe ustosunkowanie się do wymagań bazy rybackiej przypominając, że roboty w bazie prowadzone są na 3 zmiany, co powoduje jednak konieczność dostosowania handlu do potrzeb pracowników budowy. Zarządzenie WRN w Szczecinie polecające bezwzględnie przywrócić pierwotny czas handlu również nie odniosło skutku,



Kropskiemu i ref. personalnemu ob. Agata nie podobało się jednak tego rodzaju rozwiązanie sprawy, wobec czego od 20 maja br. samowolnie wprowadził nowy czas pracy i sklep otwarty jest od 9—18.

Nie pomogły żadne interwencje wskazujące, że sklep ten znajduje się na terenie budowy i musi obsługiwać świat pracy. Dyrekcja PSS „Pokój” zlekceważyła list Okr. Zw. Spółdz. Spożywczych w Szczecinie z dnia 30. 6. br., który

gdyż dyr. Kropski twierdzi, że obowiązują go tylko zarządzenia Ministerstwa Handlu Wewnętrznego.

M. S.

OD REDAKCJI

Sądziłmy, że wiadomości z Nowej Huty o pracy tamtejszych sklepów, dochodzą też i do Świnoujścia. Jeżeli ten przykład nie pomoże to przypomniemy pewne stare powiedzonko o tabakierze i nosie...

Prezydium MRN w Głogowie nie troszczy się o zaopatrzenie pracowników stoczni w węgiel

Sprawa zaopatrzenia ludności w węgiel na zimę jest przedmiotem szczególnej troski prezydium rad narodowych. Jednak nie wszędzie. Ostatnio pracownicy Stoczni w Głogowie skarżyli się, że nie są zaopatrywani w węgiel na zimę. W wyniku interwencji Rady Zakładowej w ORZZ w Zielonej Górze i PRZZ w Głogowie

Wypada nadmienić, że sprawą tą nie dość energicznie zajmuje się ORZZ w Zielonej Górze oraz KP PZPR i PRZZ w Głogowie.

F. GMIŃSKI

»Ster« dopomógł

W n-rze 14 „Steru” zamieściliśmy wyjaśnienie dyrekcji Zarządu Małych Portów w Słupsku na krytyczną notatkę pt. „W Darłowie należy stworzyć nowy punkt opieki socjalnej”. W tej samej sprawie otrzymaliśmy odpowiedź Ministerstwa Żegluga, która informuje nas o budowie urządzeń socjalnych dla rybaków w Darłowie. Łaźnia zostanie oddana do użytku w roku przyszłym. Również w planie inwestycyjnym na rok 1952 przewidziano wyposażenie świetlicy, która w chwili obecnej znajduje się w remoncie.

W odpowiedzi na notatkę pt. „Podwyższyć komin na s/s „Jarosław Dąbrowski” w n-rze 14 „Steru” Polskie Linie Oceaniczne powiadomiły nas, że przebudowa kolumny nastąpi w czasie najbliższego dokowania statku t. j. w grudniu br.

Szczeciński Urząd Morski wydał polecenie wywieszenia gazetek ściennych, plakatów i wszelkiego materiału propagandowego na specjalnie na ten cel przeznaczonych tablicach drewnianych. (Notatka pt. „Dbajmy o estetykę miejsca pracy” w n-rze 10 naszego pisma).

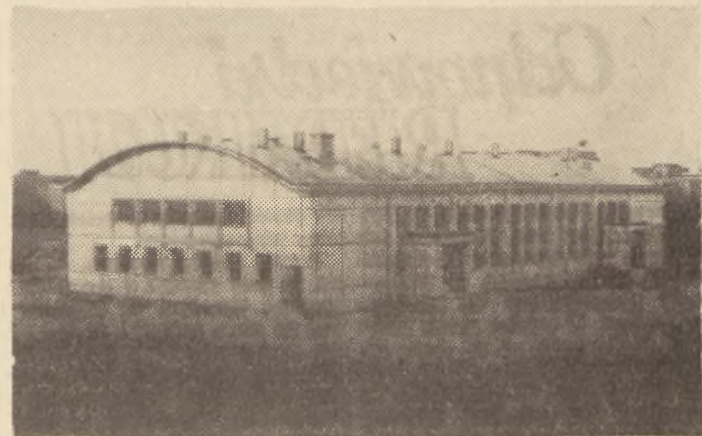
Odpowiadając na notatkę pt. „Troski Kapitanatu Portu” (nr 5 „Steru”) ZPGG zawiadomił nas, że z początkiem maja br. dostarczono Kapitanatowi Portu w Gdyni lotniet obserwacyjną.

Biuro Projektów Budownictwa Morskiego opracowało projekt nowej wieży Kapitanatu Portu, której budowę ujęto w planie inwestycyjnym na 1952 rok.

Narazie umocniono wieżę obserwacyjną dodatkową liną stalową.

W notatce pt. „W „Belonie” nie wszystko w porządku” umieszczonej w n-rze 4 wskazaliśmy na trudności transportowe i komunikacyjne Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego w Dziwnowie.

W wyniku naszej interwencji Związek Branżowy Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego w Gdyni poinformował nas, że trudności te zostały przezwyciężone, bowiem spółdzielnia otrzymała samochód ciężarowy i jedną przyczepę. Przysłał drugiego samochodu naczepowego nastąpi w drugim półroczu br.



Co jest ze sceną w Domu Kultury?

Portowcy gdyńscy otrzymali no znalazło funduszy na wybudowy, wspaniały Dom Kultury — wanie sceny i zaspokojenie potrzeb kulturalnych wielkiej, pięć tysięcy rodzin portowców?

Otrzymało tam lokale wiele sekcji i zespołów — zapomniano tylko o kółku teatralnym. Tymczasem amatorski zespół stworzenie jak najlepszych warunków teatralny zabrał się w br. do wy-

teżonej pracy. Poszczycić się możemy najważniejszymi sukcesami — wystawiona przez portowców sztuka radziecka „Tu mówi Taj-czyński” cieszyła się niesłabnącym powodzeniem.

I tu właśnie leży cała trudność... Gdzie ma występować zespół teatralny? Budując Dom Kultury nie pomyślano, czy zapomniano o konkursie teatralnym brało u-szenie. — Nie było podobno funduszy na ten cel. A tymczasem sem świetlica, z której dotychczas korzystał zespół ma być zbu-rzona. Zresztą chodzi tu przecież nie tylko o zespół teatralny a jących 600.000 osób.

również o sekcje baletowe i lokal dla urządzania uroczystości.

Czyżby ZPGG nie wiedział o przedsiębiorstwo jak ZPGG nie

KOSTEK

Statki PMH nie są magazynami butelek

Szczecińska „Baltona” dostarcza na statki m. in. także pivo ponad tonę szkła.

Tego rodzaju postępowanie in-porządku, gdyby owa instytucja stykuła się z zaopatrującą nasze jed-nie zapominała o systematycz-nym odbiorze pustych butelek, które ulokowane w skrzyniach zajmują miejsce i przeszkadzają w załadunku w pracy.

Trzeba było aż wielokrotnych interwencji, ażeby „Baltona” ze-

K. O.

z s/s „Pstrowski”

WYJAŚNIENIA

W wyniku naszej interwencji (notatka pt. „Młynarze — sportowcy czekają na sprzęt” — w n-rze 11) Zarząd Okręgu ZPPZ w Szczecinie organizuje na wszystkich jednostkach pływających PZM w Szczecinie koła sportowe, które otrzymają sprzęt z ZS „Kolejarz”.

Dyrekcja Zarządu Portu Gdynia, uznając słusność krytycznych uwag zawartych w notatce pt. „Dlaczego warsztaty ZPGG Wisłoujście pracują bez kart roboczych” w n-rze 12 naszego pisma wyjaśniła, że niedociągnięcia na odcinku kalkulacji były zjawiskiem spowodowanym m. in. tygodniowym urlopem szkoleniowym wszystkich kalkulatorów.

Organizacja pracy w warsztatach ulegnie usprawnieniu pod nadzorem głównego mechanika rejonu gdańskiego.

Na skutek notatki w n-rze 5 pt. „Niedostateczny transport i ciemności w magazynie MCH” Dyrekcja Morskiej Centrali Zaopatrzenia, po reorganizacji służby transportowej wszczęła starania o uzyskanie nowych samochodów. Niedostateczne oświetlenie magazynów było bolączką przejsiową, którą natychmiast usunięto.

W odpowiedzi na notatkę pt. „Kiedy SUM wypłaci premię racjonalizatorom”, zamieszczoną w n-rze 8 naszego pisma. Departament Techniki Ministerstwa Żegluga powiadomił nas, że premie za projekty racjonalizatorskie pracowników SUM, nie mające pokrycia w ramach przewidzianego na ten cel limitu, zostały przekazane do Państwowego Komisji Planowania Gospodarczego, która ma uregulować wszystkie powstałe dotychczas z tego tytułu należności.

Dyrekcja PPIUR „Arka” w Gdyni, wyjaśniła nam, że projektowy budynek, w którym mieści się warsztat pogotowia technicznego, nie jest dostatecznie przestronny a ponadto w najkrótszym czasie ulegnie rozbiorze. Z tych względów przeprowadzono w pomieszczeniach warsztatowych jedynie najbardziej konieczne urządzenia socjalno-sanitarne.

Z końcem br. warsztat pogotowia technicznego zostanie przeniesiony do nowych, odpowiednio wyposażonych pomieszczeń, gdzie robotnikom zostaną zapewnić odpowiednie warunki pracy, stosownie do przepisów BiHP (notatka pt. „O krytyce i kłajstrze” w n-rze 13 „Steru”).

W związku z notatką w n-rze 10 pt. „Ułatwić marynarzom słuchanie polskich audycji” Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej poinformował nas, że na statkach — w miarę możliwości — będą instalowane silniejsze radiodiodniarki koncertowe.

Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej zawiadomił nas, że „arystokrata-bumelant” Jan Radziwiłł został zwolniony z pracy z powodu nieprzestrzegania dyscypliny pracy i niesumiennego wykonywania obowiązków służbowych (notatka w n-rze 4 „Steru”).

W odpowiedzi na notatkę pt. „Zła organizacja skupu ryby w „Barce” zniechęca rybaków do połowów”, zamieszczoną w n-rze 12 „Steru” — Dyrekcja PPIUR „Barka” w Kołobrzegu nadesłała wyjaśnienie stwierdzające, że natychmiast po otrzymaniu z CZRM cennika na ryby stokodowne wypłacono rybakom należne kwoty. PPIUR „Barka” przyznaje, że istotnie zdarzył się wypadek późniejszego odbioru ryb. „Rybakcy jednak nie ponieśli żadnych strat — czytamy w wyjaśnieniu — gdyż wyrównano je w pieniądzu”.

OD REDAKCJI

Odpowiedź uważamy za niewystarczającą i jednostronną w tym znaczeniu, że dyrekcja „Barki” nie dopatrywała się strat dla gospodarki narodowej na skutek wadliwego skupu ryby i nie wyciągnęła dla siebie wniosków, zmierzających do usprawnienia organizacji pracy na tym odcinku usług.

Odpowiedzi REDAKCJI

Pracownicy bazy rybackiej w Swinoujściu. — List Wasz w sprawie zlikwidowania linii żeglugaowej na odcinku Szczecin — Swinoujście — Miedzyzdroje skierowaliśmy do Ministerstwa Żegluga. W wyniku naszej interwencji komunikacja na tej trasie została przywrócona.

Zaloga „Marsa” i „Polarisa”. — Dziękujemy za nadesłane życzenia dla czytelników naszego pisma i jednocześnie życzymy dalszych sukcesów w wyszkoleniu morskim.

Zbigniew Hejduk, Szczecin. — Z nadesłanego materiału niestety nie skorzystamy. Prosimy o podanie dokładnego adresu, gdyż pragniemy nawiązać z Wami stały kontakt.

J. S., Gdynia. — Zapytanie, czy udzielony Wam 2-dniowy urlop z okazji urodzenia się dziecka pracodawca ma prawo potraktować jako urlop wypoczynkowy. Wyjaśniamy, że urlop o którym piszecie, jest urlopem okolicznościowym i nie zalicza się go na poczet urlopu wypoczynkowego.

Ce-Wu, Kąty Rybackie. — Jesteście rybakami indywidualnym i chcielibyście zapewnić sobie zaopatrzenie na starość. Egzystencję na starość możecie zapewnić sobie zapisując się na członka rybackiej spółdzielni pracy. Jeżeli nie zamierzacie wstąpić do spółdzielni, możecie skorzystać z ubezpieczenia gospodarczego w Powiatowym Zakładzie Ubezpieczeń Wzajemnych, który w razie zawarcia umowy ubezpieczeniowej, wypłaca od określonego wieku tytułem dożywocia sumę ubezpieczeniową. Jeżeli uczestniczyliście w Społecznym Funduszu Oszczędnościowym, po przekroczeniu 65 roku życia otrzymacie zwrot wpłaconych wkładów.

Stefan B-ski, Koźle Port. — Komisia lekarska z uwagi na stan zdrowia skierowała Was na leczenie sanatoryjne. Proście o wyjaśnienie, czy pracodawca może uważać okres leczenia jako urlop wypoczynkowy. Wyjaśniamy, że o ile nie są to wczasy lecznicze — zakład pracy nie może uważać

okresu leczenia w sanatorium za urlop wypoczynkowy.

Marian Oczyk, Wrocław. — Pisząc, że przy umowie o pracę nieznaczono wyraźnie, że angażuje się Was na okres próbny i w związku z tym pytacie się, czy w tym wypadku obowiązuje pracownika umysłowego i pracodawcę okres 3-miesięcznego wypowiedzenia. Wyjaśniamy, że jeżeli umowie nie wyszczególniono, że przyjmujecie się Was do pracy na okres próbny, należy rozumieć, że umowę zawarto na czas nieokreślony. W tym wypadku obowiązuje 3-miesięczny okres wypowiedzenia.

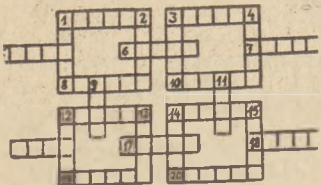
Te-Ka, Ustka. — Dziękujemy za wyrażenie uznania dla naszego pisma i wyjaśniamy postawione nam pytania. Pracownik umysłowy zachowuje prawo do pełnego wynagrodzenia w czasie choroby przez okres 3 miesięcy. Po upływie tego okresu pracodawca ma prawo niezwłocznie rozwiązać umowę pracy. Jeżeli więc choroba Wasza trwać będzie ponad 3 miesiące, pracodawca może skorzystać z prawa natychmiastowego rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia i w związku z tym utraciście prawo do urlopu wypoczynkowego. Jeżeli natomiast stosunek pracy po ukończeniu choroby będzie trwał nadal, możecie żądać udzielenia Wam urlopu wypoczynkowego.

J. Z-k, Szczecin. — W związku z Waszym zapytaniem, czy dla syna studenta, który ukończył 24 rok życia wypłaca się zasiłek rodzinny, wyjaśniamy, że zasiłek rodzinny dla tej kategorii dzieci ma charakter świadczenia przejściowego, wypłacanego w okresie powojennym, w którym rozpiętość wieku studiującej młodzieży była znaczna. Decyzją Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej z dnia 12 sierpnia 1950 roku zasiłek ten zniesiono. W stosunku do uczącej się młodzieży po przekroczeniu 24 roku życia, Syn Wasz może się jednak ubiegać o stypendium na nadchodzący rok szkolny.

Rozrywki UMYSŁOWE

Krzyżówka

Znaczenie wyrazów: Poziomo: 1) inaczej ciało, 3) przesilenie ekonomiczne w państwach



kapitałistycznych, 5) latarnia morska na wschód od Łeby, 6) kraj i miasto w półn.-zachodniej Afryce, 7) statek żeglugał nierregularnie, 8) miasto nad rzeką Jenisej, 10) tylna część parowozu, 12) roślinna koleczka krajów pustynnych, hodowana u nas w doniczkach, 14) imię faraona, znane z powieści Prusa, 16) miasto nad rzeką Ob, 17) jezioro w ZSRR, 18) wyspa na Atlantyku, 19) gryzoł — plaga porów, 20) przykład jednej z wysp w NRD, świątynia słowiańska na Rugli. Pionowo: 1) kury wodzące psikięta, 2) rosyjskie okrycie zimowe, 3) część rośliny, z której powstaje owoc, 4) bówek leśny, znajdujący się w orszaku Dionizosa, 9) przedsiębiorstwo połowów rybnych na Wybrzeżu, 11) jezioro w Afryce (wspak), 12) kobyła mleko, 13) powódz, lina, 14) wyspa na Bałtyku, 15) miejscowość nad Pilicą.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 14

Krzyżówka
Znaczenie wyrazów: Poziomo: 1) karp, 3) sago 5) rano, 6) twór, 7) Leningrad, 8) transport, 12) kruk, 13) tran, 14) Ebro, 15) pies. Pionowo: 1) korał, 2) profil, 3) sztafl, 4) ogród, 8) takie, 9) Nakło, 10) „Potop”, 11) Tunis.

Czytajcie

pisma „Wydawnictwa Morskich”

„MŁODY ŻEGLARZ”
ilustrowany miesięcznik, popularyzacyjny-szkoleniowy, pren. kwartalna zł 2,55, półroczna zł 5,10, roczna zł 10,20. Wpłaty na konto PPK „Ruch” Warszawa, Srebrna 12, PKO 1-11107/110.

„RYBAK I PRZETWORCA”
mies. fachowo-popularny. Pren. kwartalna zł 6,00, półroczna zł 12,00, roczna zł 24,00. Wpłaty na konto PKO Nr XI-55380/431 Gdańsk PPK „Ruch”.

„MORZE”
ilustrowany miesięcznik dla wszystkich. Pren. kwartalna zł 3,90, półroczna zł 7,80, roczna zł 15,60. Wpłaty na konto PPK „Ruch” Warszawa, Srebrna 12, PKO I-16846/110.

P. Torowiec

A.R. Zynram

N. Dowiak

C. Seniotowicz

Z podanych wizytówek określ środowisko zawodowe.

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

Otoczyć większą opieką kulturę fizyczną w PMH

Przed paru miesiącami pisaliśmy, że nie objęto dotychczas zagadnieniami kultury fizycznej szerokiego rzesz marynarzy zatrudnionych w Polskiej Marynarce Handlowej. Wskazywaliśmy na ujemne strony tego zaniedbania i podaliśmy pewne wskazówki na przyszłość.

Z przykrością trzeba stwierdzić, że dotychczas nie w tej sprawie się nie poprawiło. Poza wyjątkami, w dalszym ciągu zdecydowana większość marynarzy nie korzysta z dobrodziejstw wychowania fizycznego i sportu. Czyja to wina? Czy samych marynarzy? Wydaje się, że nie.

Rozmawialiśmy z wieloma członkami załóg; wszyscy wykazywali duży entuzjazm dla sportu. Równocześnie jednak w ich słowach brzmiała nuta rozczarowania.

— Jak możemy uprawiać boks, podnoszenie ciężarów, tenis stołowy, piłkę nożną czy siatkówkę (na postojach), jeżeli ani Rada Okręgowa Zrzeszenia Sportowego Kolarza (sprawująca opiekę sportową nad marynarzami), ani nasz związek zawodowy, ani CZ PMH nie nie robią, albo prawie nie, żeby dostarczyć niezbędne sprzęty sportowe.

I tu tkwi główna przyczyna zła. Większość naszych statków nie posiada ani piłki, ani siatki, ani ciężarów do podnoszenia, nie mówiąc o rękawicach bokserskich, czy też matach do zapasnictwa.

Przecież w wolnych chwilach od zajęć, czy też w czasie postojów w obcych portach, ileż to radości, zadowolenia i nowych sił do pracy daje umiejętnie uprawiana siatkówka, tenis stołowy, piłka nożna, czy zapasnictwo.

Niedawno temu m/t „Karpaty” przez dłuższy czas stał w porcie antwerpskim. Obok stały zakotwiczone 2 statki radzieckie. Marynarze radzieccy mieli siatki, parę piłek i często grali ze sobą. Nasi marynarze wprawdzie mieli piłkę (kupioną za składkowe pieniądze) ale zamiast siatki musieli przewiesić... sznupek. Czyż to nie wstyd?

O zapale wielu marynarzy do sportu dowodzi fakt, że załogi statków „Pułaski”, „Kiliński” i „Waryński” zainicjowały składkę między sobą kupując piłki, a oficer k. o. z „Tobruka” za własne pieniądze zakupił trochę sprzętu.

Stan jaki obecnie istnieje, musi ulec zmianie. Wymaga tego dobro marynarzy. Nikogo nie trzeba chyba przekonywać jak bardzo ważne jest umożliwienie marynarzom po ich ciężkiej pracy, korzystanie ze sportu. Na postojach zamiast zaglądania do podejranych tawern, można np. grać w siatkówkę, czy piłkę nożną.

Bierzmy przykład z marynarzy radzieckich. Sport jest wśród nich bardzo popularny i osiągnął wysoki poziom. Mają oni swe koła i kluby tak na lądzie jak i na statkach, a w spotkaniach z załogami innych państw wykazują świetne walory sportowe, które zadowolają m. in. właściwie zorganizowanej kulturze fizycznej.

Nasi marynarze mają możność obserwowania niekiedy postępów swych kolegów radzieckich, podziwiają ich i zazdroszczą. Nie widzi tego jednak i nie docenia tego zagadnienia Związek Zawodowy Pracowników Żegluga. Zapytujemy głośno i prosimy o odpowiedź — ile razy związek zawodowy postawił na swych zebraniach zagadnienie kultury fizycznej? Czy związek zna uchwałę Biura Politycznego KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu? Prawdopodobnie nie. Radzimy więc przestudiować jak najszybciej uchwałę i zrealizować jej wytyczne.

Również niefrasobliwy stosunek wykazał Centralny Zarząd PMH. Thumaczy się on brakiem funduszy na ten cel, ale wydaje się, że poza tą poważną przyczyną istnieją jeszcze inne. Po prostu, nikt się tą sprawą nie interesował. Jak nas poinformował CZ PMH, na rok 1952 uwzględniono w budżecie pewne kwoty na sprzęt sportowy. Obecnie czekamy na zatwierdzenie budżetu i jeżeli ministerstwo tych sum nie skreśli, będziemy mieli w przyszłym roku sprzęt na statkach.

Ważnym zagadnieniem jest również sprawa szkolenia kadr instruktorów i działaczy. Obok zrzeszenia „Kolejarza”, winien się tym zainteresować Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej w Gdańsku. Proponujemy na początek przeszkolić 15 chętnych i wykazujących w tym kierunku zainteresowanie marynarzy (na kursach 6-tygodniowych WF), a następnie przekazać ich na 15 statków, by tam zaszczepić i spopularyzować zagadnienia wychowania fizycznego i sportu. Jednocześnie zaznajamiali by oni z normami na odznakę SPO. Czyż to nie dziwne, że odznaka „Sprawny do Pracy i Obrony” — symbol sprawności i tężyzny fizycznej narodu — nie widnieje na piersiach marynarzy? Wierzymy, że stan ten ulegnie zmianie. Apelujemy do naszych korespondentów ze statków, ażeby temat przez nas poruszony, bardziej rozszerzyli, ażeby częściej pisali o osiągnięciach i brakach w sporcie.

Zaloga m/s »Curie-Skłodowska« propaguje nowy sport

Przez długie miesiące żegluga Pierwsze mistrzostwa „tenisa po morzach południowych załoga lukowego” zostały otwarte na mo m/s „Curie-Skłodowska” pozbawio na była możliwości korzystania ze sprzętu sportowego. Zakupiono w Rosario piłka nożna rozwią zała zagadnienie jedynie na lądzie, a szachy nie wszystkim wystarczały.

I oficer Jerzy Pinno wpadł na pomysł zainicjowania nowej gałęzi sportu, nazywanego przez załogę „tenisem lukowym”.

Boisko stanowią pokrywę luku statków, a dwa krążki, zrobione z kawałków węża gumowego — są całym sprzętem. Dwóch zawodników rzuca przez długość luku do siebie jednocześnie krążkami i momentalnie odrzuca złapanie. Niepochwytywanie krążka oznacza punkt karny. Gra toczy się do 21 punktów.

Mecz piłkarski »Arkowców« na budowę stolicy

W Gdyni na stadionie „Ogniwa” odbył się mecz piłkarski pomiędzy pracownikami Kombinatu PPIUR „Arka” z drużyną Bazy PPIUR „Arka” Gdynia. Całkowity dochód przeznaczono na budowę Warszawy. Mecz zakończył się zwycięstwem Kombinatu w stosunku 4:2. Jedenastka Kombinatu była dobrze zgrana, szybsza i lepsza technicznie, a atak przeprowadzała przemyślane akcje.

W pierwszych minutach gry prowa dziła Baza, strzelając pierwszą bramkę. Ale następnie inicjatywę przejął Kombinat. W 20 minucie sędzia Czajkowski podyktował wolnego. Z odległości 17 m Fritsch egzekwuje wolny rzut, wyrównując pięknym strzałem 1:1.

Kombinat w dalszym ciągu utrzymuje przewagę. Bednarek i Ciupa zdobywają doskonałymi rzutami dla Kombinatu dalsze 2 bramki. W o-

statnich minutach przed przerwą Kryński z rzutu karnego zdobywa dla Bazy drugą bramkę. Stan meczu do przerwy 3:2 dla Kombinatu.

Po zmianie pół Kombinatu zaskakuje graczy Bazy pięknymi kombinacjami. Pomoc: Korchoł, Fritsch i Jeleni dobrze współpracują atak. Baza wprawdzie próbuje zagrozić bramce przeciwnika, lecz dobra postawa obrony Kombinatu — Głombiewski i Bandurowski ratuje zagrożoną sytuację. W ataku Kombinatu wyróżnił się gracz Bednarek, zupełnie na poziomie grał również bramkarz Niwiński.

Z Bazy wyróżnił się Krystiński dobrym technicznym opanowaniem oraz Klemke i Stelgerwald. Pomoc grała również dość dobrze. Najlepszą natomiast była obrona.

Sędzią głównym Czajkowski — dobry, obiektywny i spostrzegawczy.

Pamiętajmy, że sport obok wielu wartości, wnosi równie i duże walory propagandowe. Dobra postawa naszych marynarzy-sportowców w obcych portach, świadczyć będzie nie tylko o ich sprawności fizycznej, ale i gotowości obrony swej ludowej ojczyzny.

ALEKSANDER SKOTNICKI

W dniach Letniej Spartakiady



W Warszawie trwa Wielka Letnia Spartakiada Sportowców całej Polski. Setki zawodników robotniczych i ludowych zrzeszeń sportowych w szlachetnym współzawodnictwie o tytuł najlepszego sportowca i zrzeszenia, wykazują swoją tężyzną fizyczną oraz przygotowanie do pracy i obrony Ludowej Ojczyzny.

Wiecej zrozumienia dla sportu w porcie gdańskim

W związku z zamieszczonym w n-rze 9 „Steru” artykułem, podsumowującym 5-letnią działalność koła sportowego przy Zarządzie Portu gdańskiego, kierownictwo Rejonu gdańskiego, kierownictwo Rejonu zawiadomiło nas, że administracja w miarę możliwości pomaga sportowcom portu gdańskiego. W wyjaśnieniu tym czytamy m. in.: „Sprawa przydzielenia lokalu kołu sportowemu na urządzenie kąpielni nie napotykała by na większe trudności, gdyby się o to zarząd koła zwrócił do kierownictwa”. A dalej tak brzmi konkluzja: „Sądzimy, że przy wzajemnym zrozumieniu idei wychowania fizycznego oraz konieczności pogłębiania współpracy na tym polu, kultura fizyczna w porcie będzie miała zapewnione właściwe warunki rozwoju”.

Byłoby to rzeczywiście piękny prezent. A sportowcom radzimy energicznie upominać się o lokal. (O.)

Szczera odpowiedź kierownictwa Rejonu na temat lokalu w ze-

GDYBY KOLUMB ODŻYŁ...



— Gdziekolwiek płynę, wszędzie odkrywam Amerykę...

(Morskiej Floty).

Zdjęcia w numerze: Uklejewskiego, Komorowskiego, Flisiuka, Kosycarza