

Wrak „Gneisenau” wydobyty



W dniu 12 września zalopotała bandera Rzeczypospolitej Polskiej na wydobytych z morza wraku pancernika „Gneisenau” (do reportażu na str. 3).

W drugą rocznicę powstania Chińskiej Republiki Ludowej

W dniu 1 października mija druga rocznica powstania Chińskiej Republiki Ludowej.

W związku z tym Zarząd Główny Związku Pracowników Żeglugi RP oraz rada zakładowa przy Dyrekcji Oddziału Państwowej Żeglugi Śródlądowej w Warszawie wystosowały do związków chińskich następujące listy:

DO
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW
ŻEGLUGI, DOKERÓW I RYBAKÓW
w Chinach

DROBZY TOWARZYSZE!

Z okazji drugiej rocznicy powstania Chińskiej Republiki Ludowej — Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi Rzeczypospolitej Polskiej w imieniu wszystkich marynarzy, dokerów, rybaków i pracowników Żeglugi Śródlądowej przesyła Wam gorące, braterskie pozdrowienia.

W dniu tym, my polscy robotnicy morza i portów, jesteśmy całym sercem z Wami, bo święto wyzwolenia narodu chińskiego jest równocześnie naszym świętem.

Naród polski w okresie panowania kapitalizmu i okupacji faszystowskiej, boleśnie odczuł niewolę i obozy koncentracyjne. Dlatego też zdajemy sobie w pełni sprawę, jaką krzywdę wyrządzono Wam, naszemu narodowi będącemu w wiekowej niewoli imperializmu.

Obecnie naród Wasz pod przewodem Partii i Waszego Wodza Mao Tse-tunga łączy całą siłą do zbudowania dobrobytu i jasnej przyszłości.

Osiągnięcia Waszego narodu i bohaterka postawa, która cechuje żołnierzy — ochotników walczących ramie w ramie z żołnierzami koreańskimi przeciwko zbirom gnijącego imperializmu jest ostatecznym zwycięstwem.

Walka ta zostanie uwieńczona pełnym sukcesem, bo gwarancją tego jest głęboka, trwała przyjaźń między narodami i wielka miłość międzynarodowego proletariatu dla genialnego wodza i przyjaciela tow. Józefa Stalina, który prowadzi masę pracującą świata do całkowitego wyzwolenia społecznego i ostatecznego zwycięstwa.

NIECH ŻYJE SOLIDARNOŚĆ KLASY ROBOTNICZEJ CAŁEGO ŚWIATA!

NIECH ŻYJE NARÓD CHIŃSKI I JEGO WÓDZ MAO TSE-TUNG!

NIECH ŻYJE ZWIĄZEK ZAWODOWY MARYNARZY, DOKERÓW I RYBAKÓW!

Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi
Zarząd Główny

DROBZY TOWARZYSZE!

W dniu Waszego święta, święta, które cieszy cały świat pracy, święta rocznicy zerwania przez naród chiński łańcuch imperialistycznej niewoli — przesyłamy Wam braterskie pozdrowienia od wszystkich pracowników Żeglugi na Wiśle. Naród Wasz, tak jak i nasz, dobrze poznał życie w niewoli najazdów i rodzimego kapitalizmu. Kraje nasze w latach walk wyzwoleniczych zostały poważnie zniszczone. Przed naszymi narodami stanęło zadanie jak najszybszej odbudowy i socjalistycznej rozbudowy. Życzymy Wam z całego serca, aby Wasza żegluga śródlądowa w szybkim tempie stała się potężnym organem komunikacyjnym, poważnym czynnikiem budowy nowych Chin Socjalistycznych.

Zjednoczeni u boku naszego najwierniejszego sojusznika — Związku Radzieckiego, wywalczymy pokój, pokój potrzebny Wam, pokój potrzebny nam, pokój potrzebny wszystkim ludziom pracy. do dalszej rozbudowy swojej ojczyzny. Kierowani przez Wodza proletariatu całego świata tow. Stalina, stawiamy wszyscy w jednym szeregu walczących o pokój, sprawiedliwość i socjalizm.

NIECH ŻYJE CHORAŻY POKÓJ — GENERALISSIMUS STALIN!

NIECH ŻYJE MAO TSE-TUNG — PRZYWÓDCA BOHATERSKIEGO NARODU CHIŃSKIEGO!

NIECH ŻYJE MIĘDZYNARODOWY FRONT WALKI O POKÓJ!

Rada Zakładowa przy Dyrekcji Oddz.
Państwowej Żeglugi Śródlądowej
w Warszawie

Cena 30 gr



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 1

1 PAŹDZIERNIKA 1951

NR 17

Do walki o sprawne wykonanie przeładunków jesiennych w portach

Rokrocznie w okresie jesiennym wzrasta obrót towarowy z zagranicą, notujemy wzrost przeładunków w portach.

Szczytowe nasilenie masy towarowej w portach spowodowane jest wzrostem przerzutu towarów sezonowych jak np.: cukier, zboże czy drzewo; dążeniem central handlu zagranicznego do zrealizowania rocznych planów obrotu towarowego oraz koniecznością przyspieszenia obrotu wagonów PKP w okresie przewozów jesiennych.

Stąd przed naszymi portami stałoby się boje zadanie:

Terminowo obsłużyć statek, sprawnie rozładować zwiększoną masę towarową. Dlatego należy zmobilizować wszystkie rezerwy techniczne portów i zapewnić dostateczną ilość rąk roboczych, aby porty nasze bez trudności mogły opanować zwiększone napływy masy towarowej w obu kierunkach.

Z TRUDNOŚCI LAT UBIEGŁYCH NIE WYCIĄGNIĘTO WNIOSKÓW

Pomimo sprostżeń lat ubiegłych, zarządy portów nie umiały jeszcze dostosować poziomu organizacyjnego przeładunków do istotnych potrzeb okresu jesiennego. Przyczynę doświadczenia roku ubiegłego powinny być być dostateczną przestrogą do mobilizacyjnego podejścia i właściwej organizacji pokonania szczytów. Sytuacja była tak poważna, że ad ministracja portowa musiała się zwrócić o pomoc interwencyjną nie tylko do własnych pracowników umysłowych, ale również do robotników innych zakładów pracy miast portowych, młodzieży szkolnej, studentów PCWM i PO „Służba Polsce”.

Niemniej jednak rok ubiegły przyniósł w pracy portów dużo pozytywnych osiągnięć. Porty nasze zaczęły stosować szybkościowe metody przeładunkowe i przystąpiły nawet do zorganizowania prób stosowania systemu potokowego. Wspaniałe osiągnięcia sprawnego przeładunku towarów workowanych na radzieckie statki „Tungus”, „Marszałek Górowo” i „Rjazan” nie zostały jednak w pełni wykorzystane i upowszechnione.

Analizując trudności sytuacji zeszłorocznej ustalono na szczególnym centralnym szczegółowe wytyczne zarówno dla portów, jak również taboru pływającego żeglugi, PKP i placówek resortu handlu zagranicznego. Zorganizowany Zakład Robót Zastępczych zamiast stać się akumulatorem rezerw dla okresu jesiennego, sprowadzony został do roli czynnika wyrównawczego dla zapewnienia pracy robotnikom portowym w okresie zmniejszonych przeładunków.

OŚIĄGNIĘCIA PIERWSZEGO PÓŁROCZA 1951 ROKU

W pewnym stopniu usprawniony został przerzut masy towarowej, a szczególnie podniosła się sprawność transportu kolejowego. Z miesiąca na miesiąc zacieśniała się współpraca Polskiej Marynarki Handlowej, „Polfrachtu” i Morskiej Agencji oraz spedytatorów z przedsiębiorstwami kontrolnymi i zarządami portów.

Dzięki usprawnieniom porty Gdańsk - Gdynia wykonywały w pierwszym półroczu 99 proc. planu przeładunków, uzyskując wzrost wydajności pracy przy węglu o 67 proc., przy rudzie o 49 proc. i drobnicy 13 proc. Wynikiem mobilizacji rezerw technicznych była odprawa 623 statków w czasie o 90 proc. krótszym niż przewidywała umowę charakterowe. Poprawę współczynników przeładunku drobny zawiązać należy stosowaniu mechanicznych urządzeń pomocniczych na nabrzeżach i w magazynach oraz upowszechnieniu lepszych metod pracy.

Tabor sprzętu pomocniczego: transporterów, wózków - podnośników i elektrycznych wózków magazynowych został znacznie zwiększony. Dla sprawniejszej obsługi zorganizowano specjalne bry-

gady sprzętowe, które dostarczają urządzenia pomocnicze na miejsce pracy i po zakończeniu przeładunków, zabierają je z powrotem do bazy, na której prowadzona jest systematyczna konserwacja. Jednakże sprzęt ten nie jest jeszcze w 100 proc. wykorzystany i wózki elektryczne mają często przerwy w pracy z powodu braku dostatecznej ilości urządzeń do ładowania akumulatorów.

PIERWSZE SYGNALY SZCZYTÓW

W II dekadzie sierpnia br. w zespole portowym Gdańsk-Gdynia nastąpił nienotowany od dłuższego czasu zbieg tonażu. W związku z tym powstały przestoje statków, spowodowane brakiem rezerw robotniczych, chociaż Zarząd Portu zmobilizował rezerwy wewnętrzne.

Rozładunek m/s „Hugo Kołłątaj” w porcie gdańskim miały prowadzić cztery brygady. Pracewały natomiast jedynie dwie, a w trzeciej zmianie nawet tylko jedna. Podobnie nie można było prowadzić należytej odpawy statku „Pułaski” i kursujących na krótkich liniach s/s „Lech” i m/s „War-mia”, s/s „Wisła” i „Wieluń” czekały 48 godzin na rozpoczęcie przeładunku. Brak robotników w okresie pełnego nasilenia dochodził do kilkuset osób na dobę. Zaważono równocześnie objaw spadku wydajności przy przeładunku cementu.

ZADANIA PORTÓW

Uchwała rządu o planowym przeprowadzeniu przewozów jesiennych obowiązuje nie tylko PKP i transport lądowy, ale również porty i żegluga. Dlatego egzekutywy Komitetów Wojewódzkich zajęły się analizą sytuacji i ustaliły wytyczne, które muszą być realizowane z socjalistyczną konsekwencją. Utrzymanie w przewozach jesiennych wysokiego współczynnika obrotu wagonu, mobilizować musi aktyw portowy do zwiększenia wysiłków dla dopomoczenia kolejarzom w sprawnym przewiezieniu zwiększonej masy towarowej. W związku z tym należy pogłębić planowanie operatywne, przyspieszyć procesy przeładunkowe, przestrzegać równomiernego rozłożenia przeładunków na poszczególne dekady i dni tygodnia, a nawet poszczególne zmiany w ciągu dnia.

Zwiększenie przeładunków w firmach maklerskich muszą w okresie jesiennym przestrzegać obowiązujących zasad awizowania nadchodzących statków, dostarczając placówkom portowym sztaf-płazowozowych i taboru pływającego. Ważnym momentem dla usprawnienia przeładunków w okresie zwiększonego nasilenia jest szersze stosowanie bezpośredniego przeładunku ze statku na wagon ładunkowy.

Przedsiębiorstwa spedycyjne i centrale handlu zagranicznego muszą usprawnić do najwyższego stopnia dopływ i odpływ towarów eksportowych. Dokładne znierowanie przesyłek oraz dostosowanie opakowań do wymogów ruchu portowego przyspieszą mania-pulację towarem i przyczynią się do systematycznego, bezpośredniego zwiększenia wydajności pracy brygad przeładunkowych, ułatwia-

jąc równocześnie pracę kontrolerów „Polcarga”.

Pracownicy PKP, którzy poza portowcami doceniają najlepiej za-gadnienie opanowania trudności nasilenia jesiennego, mogą najbardziej pomóc robotnikom portowym w zwiększeniu wydajności pracy.

Do zadań PKP należy przedawianie transportów kierowanych do portu z ważniejszych węzłów, dokładne uzgadnianie terminów i ilości podstawianych na poszczególne odcinki nabrzeży wagonów, sprawna kontrola techniczna kierowanych do portu wagonów i ilości podstawianych na poszczególne odcinki nabrzeży wagonów, sprawna kontrola techniczna kierowanych do portu wagonów i ilości podstawianych na poszczególne odcinki nabrzeży wagonów, sprawna kontrola techniczna kierowanych do portu wagonów i ilości podstawianych na poszczególne odcinki nabrzeży wagonów.

Wyciąganie wagonów co 4 zamiast jak dotychczas co 8 godzin, znacznie usprawniłoby tempo przeładunków i odpławę wagonów. Kolejarze mogą stać się najlepszymi pomocnikami portowców w pokonywaniu specjalnych zadań okresu jesiennego. Najważniejszym momentem współpracy między PKP a portami jest szybkie i sprawne podstawianie i zabieranie wagonów z nabrzeży oraz zwiększenie częstotliwości obsługi manewrowej.

WALKA O UTRZYMANIE I POGŁĘBIANIE DYSCYPLINY PRACY

Olbrzymie znaczenie dla pokonania szczytów przeładunkowych posiada walka o utrzymanie i pogłębienie dyscypliny pracy. Według danych statystycznych, ilość dni opuszczonych przez pracowników bez usprawiedliwienia, wynosiła na każdego zatrudnionego pracownika dla portu gdańskiego 2,2 dla Gdyni 1, a ilość dni usprawiedliwionych 3,2 w Gdańsku i 2,4 w Gdyni. Straty spowodowane przez zwolnienia chorobowe wynoszą w Gdyni 23 dni, a w Gdańsku 17 dni rocznie. Przekracza to 3 wzgl. 2 razy normatywy.

Grupy partyjne i związkowe muszą uswiadomić masę robotniczą o stratach, wynikających z tego tytułu dla gospodarki narodowej. Egzekutywy Komitetów Zakładowych powinny regularnie analizować przyczyny nieobecności pracowników.

Obok codziennych narad dyspozytorów należy w porcie stosować regularne tygodniowe narady dyspetytorów PMH, makle- rów, „Polcarga” i PKP, współpracujących z portem dla usunięcia niedomagań i pogłębienia współpracy.

ZADANIA DLA PMH, INTERESANTÓW PORTÓW I PKP

Polska Marynarka Handlowa i firmy maklerskie muszą w okresie jesiennym przestrzegać obowiązujących zasad awizowania nadchodzących statków, dostarczając placówkom portowym sztaf-płazowozowych i taboru pływającego. Ważnym momentem dla usprawnienia przeładunków w okresie zwiększonego nasilenia jest szersze stosowanie bezpośredniego przeładunku ze statku na wagon ładunkowy.

Przedsiębiorstwa spedycyjne i centrale handlu zagranicznego muszą usprawnić do najwyższego stopnia dopływ i odpływ towarów eksportowych. Dokładne znierowanie przesyłek oraz dostosowanie opakowań do wymogów ruchu portowego przyspieszą mania-pulację towarem i przyczynią się do systematycznego, bezpośredniego zwiększenia wydajności pracy brygad przeładunkowych, ułatwia-

W NUMERZE:

NA WIELKICH BUDOWLACH
KOMUNIZMU (str. 2)

ZWYCIĘSKI REJS
M/S „WARTA” (str. 4)

LIST TOWARZYSZY
RADZIECKICH DO MARYNARZY PMH (str. 4)

KONKURS PT. „KAŻDY
CZŁONEK ZZPZ PRENUMERATOREM „STERU” (str. 6)

Już 6 statków PMH wykonało roczny plan przewozów

Nie tak dawno donosiliśmy o wykonaniu rocznego planu przewozów przez s/s „Kołno”. Z morza nadchodzą dalsze depesze od załóg statków, które przedterminowo wykonywały roczny plan przewozów.

M/s „WARTA”, powracając z wielomiesięcznego rejsu wykonał z poważną nadwyżką swoje zadania planowe, pracując w trudnych warunkach eksploatacyjnych. Bezsrocznie po nim wykonał plan s/s „KRAKÓW”, należący do PZM w Szczecinie, a z jednostek będących w eksploatacji PLO, wykonywały do dnia 25 września roczne zadania przewozowe m/s „MORSKA WOLA”, m/s „HUGO KOŁŁATAJ” i s/s „RATAJ”. Marynarze polscy zdławiają swoje wysiłki dla zapewnienia lepszej eksploatacji i szybszego wykonania rejsów, a przez obniżkę kosztów własnych powiększają wkład floty handlowej w dzieło budowy socjalizmu w Polsce.

Przegląd WYDARZEŃ MIĘDZYNARODOWYCH

MY BUDUJEMY POKÓJ — ONI WOJNĘ

LUDZIE radzieccy odnieśli nowy triumf. Wody rzeki Don popłynęły nowym korytem — w kierunku wskazanym przez budowniczych wielkiego Cimlińskiego hydrożelaz. Zmienia się geografia wielkich polaci Kraju Rad, przyroda podporządkowuje się woli człowieka — budowniczego komunizmu, pochłoniętego pokojową, twórczą pracą dla dobra i szczęścia człowieka.

Budownictwem zajęci są również amerykańscy imperialiści. Budują bazy wojenne, lotnicze i morskie. Nie u siebie, lecz w innych krajach. W wielu rejonach Francji, Amerykanie zniszczyli zboże na pniu, aby na polach tych budowal koszary i lotniska. Ostatnio — jak donosi prasa amerykańska — „osiągnięto porozumienie” w sprawie budowy 30 nowych baz lotniczych we Francji i Belgii. Amerykańscy pretendenci do panowania nad światem projektują również „przesiedlenie” miliona Japończyków na Alaskę. Mają oni tam brać udział w przygotowaniach wojennych Stanów Zjednoczonych.

WASZYNGTONSKI SPISEK

PRZYGOTOWANIOM wojennym poświęcona była ostatnia konferencja waszyngtońska Achesona — Morrisona — Schumana. Jako część kładową „armii atlantyckiej”, postanowiono włączyć Niemcy zachodnie do bloku atlantyckiego, stwarzając regularną armię niemiecką, oczywiście pod dowództwem byłych generałów hitlerowskich. Na miejsce statutu okupacyjnego wchodzi w życie dwustronna umowa między mocarstwami zachodnimi i Bonn. Przygotowuje się separatystyczny traktat „pokojowy” z Niemcami zachodnimi na wzór traktatu z Japonią.

Jednym słowem, jak pisze „Prawda” w artykule pt. „Strategia światowej agresji” — już nie tylko skrytykowały się ogólne założenia i kierunki agresywnych planów amerykańskiego imperializmu, lecz znalazły również konkretne umiejscowienie przyczółki, na których pragnie się on oprzeć, rozpętając nową, światową rzęsę. Na Dalekim Wschodzie rolę takiego przyczółka wyznacza się Japonii, w Europie — Niemcom zachodnim.

Dla realizacji swych agresywnych celów w Europie, amerykańscy i angielscy imperialiści znaleźli godnych pachołków: Plevana i Schumana. Sprzedającym ministrom francuskich imperialistów przypadała rola wystąpienia z planami zorganizowania niemieckiego przyczółka. Schuman wystąpił z planem połączenia przemysłu stalowego i węglowego Niemiec zachodnich i Francji, a Plevan wystąpił z planem włączenia nowego Wehrmachtu do armii atlantyckiej. „Plan Schumana” plus „plan Plevana” to właściwie nowe Monachium, oznaczające otwarcie drogi dla nowej agresji.

Plany te godzą bezpośrednio w żywotne interesy narodów Europy zachodniej, a zwłaszcza narodu niemieckiego.

PROPOZYCJE KTÓRE SĄ NADZIEJĄ WSZYSTKICH UCZCIWYCH NIEMCÓW

W TYM samym dniu tj. 15 września br. gdy prasa zachodni-niemiecka ogłosiła komunikat o waszyngtońskiej konferencji Acheson-Morrison-Schuman odbyło się nadzwyczajne posiedzenie Izby Ludowej Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Na wniosek premiera Grotewohla, Izba zwróciła się do parlamentu w Bonn z propozycją zwołania ogólnoniemieckiej konferencji dla rozpatrzenia dwóch kwestii:

- 1) sprawy przeprowadzenia wolnych wyborów ogólnoniemieckich w celu utworzenia zjednoczonych, demokratycznych, miłujących pokój Niemiec,
- 2) przyspieszenia zawarcia traktatu pokojowego z Niemcami.

Na tymże posiedzeniu Izby, premier NRD Grotewohl oświadczył: „Walka przeciwko remilitaryzacji i o jak najszybsze zawarcie traktatu pokojowego jest wołaniem o pomoc narodu niemieckiego, który czuje, że żądną polityką rządu w Bonn zagrożony jest jego istnienie”. „Nadeszła chwila — oświadczył dalej Grotewohl — w której konieczność powzięcia kroku w celu uratowania narodu niemieckiego stała się nieodwołalną”.

Apel Izby Ludowej i oświadczenie Grotewohla wywołały głęboki wstrząs w narodzie niemieckim. Ale wierni pachołkowi amerykańskiego imperializmu Adenauer odrzucił pokojowe propozycje Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

W związku z odmownym stanowiskiem „rządu” w Bonn na propozycje Izby NRD wzrosło zaniepokojenie nawet wśród kół bliskich Adenauerowi. „Rząd w Bonn — pisze zaniepokojony „Der Tagesspiegel” — wzmocni przekonanie, że jedynie komunisty występują z energią i konsekwentnie w obronę interesów narodowych”.

Propozycje Izby Ludowej NRD zyskały poparcie wszystkich narodów, miłujących pokój. Również naród polski popiera walkę narodu niemieckiego o zjednoczenie, demokratyczne i pokojowe Niemcy, gdyż tylko takie Niemcy są gwarancją zachowania pokoju w Europie.

WZMAGA SIĘ WALKA O PAKT POKOJU

AMERYKAŃSCY i angielscy imperialiści odkrywają nowe karty swojej strategii agresji. Na konferencji „atlantydy” w Ottawie postanowiono przyjąć do paktu atlantyckiego Grecję i Turcję. Państwom tym przeznaczają się role południowych przyczółków agresji przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej.

Naród grecki nie miał nic do powiedzenia w Ottawie. Lecz w Atenach podczas wyborów do parlamentu, podniósł swój głos.

Mimo okrutnego terroru policyjnego „Zjednoczona demokratyczna partia lewicowa”, wysuwająca hasła walki o pokój i demokrację uzyskała około 12 procent głosów. Wyniki wyborów w Grecji wykazują, że naród grecki nie chce polityki wojny i głodu, prowadzonej przez koła rządzące w myśl rozkazów Waszyngtonu.

Wybory w Grecji i wydarzenia w Australii wykazują, że strategia agresji budowana jest wbrew woli narodów. Już sesja rady australijskich związków zawodowych; mimo machinacji prawicowych przywódców, wypowiedziała się przeciwko remilitaryzacji Japonii i Niemiec zachodnich. Naród Australii odrzucił reakcyjne plany rządu Menziesa w sprawie poczynienia zmian w konstytucji, wynimionych przeciwko partii komunistycznej. Referendum, jakie odbyło się 22 września w Australii, przyniosło kłeszkę reakcji, dążącej do ograniczenia swobód demokratycznych narodu australijskiego.

Grecja i Australia to wymowne przykłady. Wykazują one, że siły pokoju wciąż rosną.

LIST GALLACHERA

CZYNAMI pokojowego budownictwa przepełnione jest również życie Polski Ludowej. Już wkrótce ruszy największa w Polsce elektrownia wodna w Dychowie. W Toruniu powstaje nowoczesna fabryka aparatów niskiego napięcia. W Stoczni Szczecińskiej rozpoczęto budowę drugiego rudowęglowca. Powstają nowe miasta i osiedla robotnicze. Nie ma dnia, żebyśmy się nie dowiedzieli o nowym sukcesie naszego budownictwa socjalistycznego.

Jeden z czołowych przywódców Komunistycznej Partii Wielkiej Brytanii, William Gallacher, ogłosił w dzienniku „Daily Worker” list otwarty do ministra Morrisona. W liście tym — zawierającym wrażenia z pobytu w Polsce i stanowiącym odpowiedź na oszczerstwa Morrisona, — Gallacher pisze:

„Co tydzień uruchamia się tam (tzn. w Polsce — przyp. red.) nowa fabryka. Są to stalowne, fabryki budowy maszyn, fabryki włókiennicze, fabryki mebli oraz różnego rodzaju wyrobów ciężkiego i lekkiego przemysłu...”

W zakończeniu swojego listu Gallacher stwierdza:

„Może Pan mówić, co Pan chce na wiecach, lub nawet na konferencjach Labour Party, lecz historia wypowie swój straszny sąd o wielkiej zdradzie, której wyrazem jest służalczość rządu labourystowskiego wobec milionów amerykańskich...”

Historia wyda swój sąd nie tylko o angielskich pachołkach amerykańskiego imperializmu. Historia wyda swój sąd o tych wszystkich, którzy prą do wywołania nowej wojny. Sąd ten historia już wydaje.

Na wielkich budowlach komunizmu

W tygodniku „Nowe Czasy” ukazał się artykuł członka Akademii ZSRR A. Wintera — omawiający budowę ogromnych obiektów hydrotechnicznych i energetycznych na Włodze, Dnieprze i Amu-Darii. Artykuł ten przedrukujemy w skrócie.

W sierpniu i wrześniu narody Związku Radzieckiego obchodzili pierwszą rocznicę uchwały ZSRR o budowie ogromnych obiektów hydrotechnicznych na Włodze, Dnieprze i Amu - Darii oraz o nawadnianiu ziem w rejonach nadkaspjskich, w dorzeczu ujścia Amu - Darii, w zachodniej części pustyni Kara-Kum, w południowych rejonach Ukrainy i północnych rejonach Krymu. Rozmiary tych budowli są zaprawdę gigantyczne, olbrzymie jest również ich znaczenie dla gospodarki kraju.

Spuścizna elektro-energetyczna, którą młode państwo radzieckie odziedziczyło po reżimie carskim, była niezwykle nędzna. W roku 1913 łączna moc wszystkich elektrowni Rosji wynosiła nie wiele ponad milion kilowatów. Łączna ich produkcja dawała zaledwie 1.600 milionów kilowatogodzin energii elektrycznej.

Pod względem produkcji energii elektrycznej, Rosja carska zajmowała piętnaste miejsce na świecie, mimo posiadania niezliczonych niemal zasobów węgla, ropy naftowej, żupków i innych rodzajów paliwa, nie mówiąc już o bogactwach wodnych potężnych rzek kraju.

W roku 1920 — w wyniku pierwszej wojny światowej oraz wojny domowej, interwencji i blokady — łączna produkcja energetyczna wszystkich czynnych elektrowni Kraju Radzieckiego spadła do 1/2 miliarda kilowatogodzin. Trzeba było budować bazę energetyczną, niezbędną dla rozwoju gospodarki narodowej, prawie z niczego, wykorzystując lokalne zasoby paliwa oraz rzeki.

W roku 1920, po decydujących zwycięstwach Republiki Radzieckiej nad interwentami, VIII Ogólnorosyjski Zjazd Rad rozpatrzył i zatwierdził pierwszy państwowy plan elektryfikacji kraju — plan GOELRO, obliczony na 10—15 lat. Lenin uczył, że w warunkach radzieckiego ustroju państwowego elektryfikacja przeobrazi oblicze Rosji i z trybuny Zjazdu rzucił nieśmiertelne hasło: „Komunizm — to władza radziecka plus elektryfikacja całego kraju”.

Plan GOELRO przewidywał rekonstrukcję starych i budowę trzydziestu nowych elektrowni (w tym dziesięciu elektrowni wodnych), o łącznej mocy 1.500 tysięcy kilowatów. Roczna produkcja wszystkich elektrowni kraju wynosiła miała według planu 8,8 miliarda kilowatogodzin.

Już u progu roku 1932 plan ten został znacznie przekroczony. Obecny stan elektryfikacji kraju przekroczył 15-krotnie plan GOELRO!

Związek Radziecki, który w dziedzinie produkcji elektrycznej zajmował piętnaste miejsce na świecie, wysunął się na pierwsze miejsce w Europie i drugie miejsce na świecie, wyprzedzając pod względem tempa wzrostu produkcji wszystkie kraje kapitalistyczne.

Zadania powojennego planu pięcioletniego w dziedzinie ener-

gii elektrycznej wykonane zostały ze znaczną nadwyżką. Obecnie produkcja energetyczna Związku Radzieckiego sięga już niemal 100 miliardów kilowatogodzin rocznie, to znaczy wynosi 200 razy więcej, niż otrzymywał kraj w roku 1920.

Obiekty hydrotechniczne komunizmu, których budowa rozpoczęła się w roku ubiegłym i które naród radziecki słusznie nazywa wielkimi budowłami stalinowskimi, znamionują nowy etap w realizacji historycznego zadania — stworzenia materialno - technicznej bazy społeczeństwa komunistycznego. Obecnie na wszystkich nowych budowlach rozwinęły się olbrzymie roboty przygotowawcze. Dobięgać końca roboty przy budowie kanału żeglownego Wołgi — Don oraz Cimlińskiego obiektu hydrotechnicz-

Stanów Zjednoczonych Grand-Coule oraz Boulder Dam, a łączna moc nowych radzieckich elektrowni wodnych przewyższa łączną moc dwudziestu innych wielkich elektrowni wodnych Stanów Zjednoczonych (Bonneville, McNary, Wilson, Garrison, Clark Hill, Davis i in.). Podkreślić należy, że Amerykanie budowali je w ciągu kilkudziesięciu lat.

Roczna produkcja energii nowych elektrowni wodnych wyniosła przeszło 22 miliardy kilowatogodzin, co równa się produkcji wszystkich elektrowni Danii, Finlandii, Holandii, Belgii i Hiszpanii razem wziętych; jest to półtora razy więcej, niż łączna produkcja elektrowni wodnych Francji i więcej niż łączna produkcja wszystkich elektrowni Włoch. Dla porównania zaznaczymy również, że produkcja nowych radzieckich elektrowni wodnych przekracza

nie tylko wywarł wielki wpływ na rozwój przemysłu w rejonach położonych bezpośrednio nad Wołgą, lecz będą również służyły jako baza szerokiej elektryfikacji ośrodków przemysłowych, położonych w znacznej odległości od elektrowni wodnych — ob-

Nowe elektrownie na Włodze nie tylko wywarł wielki wpływ na rozwój przemysłu w rejonach położonych bezpośrednio nad Wołgą, lecz będą również służyły jako baza szerokiej elektryfikacji ośrodków przemysłowych, położonych w znacznej odległości od elektrowni wodnych — ob-



nego. O rozmiarach nowych obiektów hydrotechnicznych oraz ich znaczeniu dla gospodarki narodowej świadczą następujące fakty.

Z chwilą zakończenia budowy nowych elektrowni wodnych, obliczonej na okres 5 — 6 lat, łączna ich moc wyniesie 4 miliony 220 tysięcy kilowatów, tj. cztery razy więcej niż moc wszystkich istniejących elektrowni wodnych Ameryki Południowej (Argentyna, Boliwia, Brazylia, Wenezuela, Kolumbia, Paragwaj, Peru, Urugwaj, Chile, Ekwador), krajów, posiadających wielką ilość rzek o olbrzymiej energii potencjalnej.

Historyczne uchwały rządu radzieckiego o budowlach komunizmu wywołały ogromne zainteresowanie wśród inżynierów zagranicznych. Zainteresowanie to jest zupełnie zrozumiałe. Elektrownie wodne Kujbyszewska i Stalingradzka będą największymi elektrowniami świata. Każda z nich przewyższa pod względem mocy najpotężniejsze elektrownie

niemal 20-krotnie łączną produkcję wszystkich elektrowni wodnych Anglii (moc elektrowni wodnych Szkocji, Anglii właściwej i Walii wynosi nieco więcej niż 300 tysięcy kilowatów).

Zwiększenie produkcji energii elektrycznej o 22 miliardy kilowatogodzin będzie miało ogromne znaczenie dla gospodarki narodowej.

Wołgę przekształci się w największą w świecie magistralę wodną. Ta arteria wodna, łącząca część północną z południem, przecina szereg biegnących równoleżniaków magistrali kolejowych, łączących obwody przemysłowe europejskiej części Związku Radzieckiego z przebiegającymi rejonami Uralu, Azji Środkowej i Syberii. Obecnie arteria rzeczna Wołgi obsługuje niemal jedną trzecią terytorium europejskiej części naszego kraju, tj. obszar większy niż łączna powierzchnia Niemiec, Francji i Anglii. W dorzeczu Wołgi wytwarza się około 50 proc. produkcji przemysłowej

wodno moskiewskiego, centralnych obwodów czarnoziemnych i innych.

Energia elektryczna z nowych elektrowni wodnych będzie bodźcem dla dalszego rozwoju produkcji kauczuku syntetycznego, włókna sztucznego, mas plastycznych, barwników, nawozów sztucznych, przemysłu farmaceutycznego itd.

Niebywalego rozmachu nabierze rozwój przemysłu przetwórczego surowców rolniczych, których do surowców dostarczy przeszło 28 milionów hektarów nowo nawodnionych obszarów. Przez teren ta przewyższa łącznie powierzchnię terytorium Anglii, Belgii, Holandii, Szwajcarii i Danii. Ten nowy masowy żywny jest dziełem wielokrotnie większym od całej nawadnianej doliny Nilu, gdzie system irygacyjny istnieje od tysiącleci, trzy i pół razy większy od nawadnianego obszaru Stanów Zjednoczonych, który Amerykanie zagospodarowywali około 100 lat.

VII. — MACHINACJA POLICJI NIE UDAŁA SIĘ...

Przedwczesna była radość policjantów i ich wspólników, kiedy nieszczerzy Heimbürger dał się sprowokować, a na Henri Martina rzuceno oskarżenie. Naród francuski szybko został poinformowany o intrydze, mającej na celu zrobienie z Henri Martina sabotażyisty. Oburzenie w całym kraju było ogromne, a tysiące rezolucji, napływających do przewodniczącego trybunału wojskowego, dawały temu wyraz.

Kwatermistrz Heimbürger, osadzony w więzieniu. Zastanawiał się...

Charles Heimbürger, Alzateczyk, wcielony w roku 1943 przez mocą do Wehrmachtu i wysłany wbrew swej woli na front rosyjski, w 1944 roku zbiegł z armii, której nienawidził.

Z chwilą uwolnienia, z radością wkłada znów mundur francuski i zaciąga się do marynarki. Wysłany razem z Henri Martinem do Indochin pojmując, że wojna, w której każą mu brać udział, jest taką samą jak ta, do której zmuszał go faszyści.

Lecz przewidywany do walki w pojedynkę, Heimbürger nie wierzy, aby akcja podjęta zespołowo mogła wytrzymać wojnę. Jest gotów do akcji indywidualnej. Dlatego z łatwością wpada w sidła prowokacji, nastawione przez Lieberta.

I dopiero w więzieniu pojmując, że stał się narzędziem okropnej zbrodni, że za jego winę odpowiadać będzie — niewinny. Podczas procesu Heimbürger wykazał dużo odwagi. Jego zeznania spowodowały załamanie się machinacji wymierzonej przeciwko Henri Martinowi.

„Przyznaje — powiedział — że ja sam jestem winien w tej akcji sabotażowej. Żałuję swego postępowania, ale nie chcę, by niewinny pokutował za czyn, za który odpowiadać powinien tylko ja, o ile zapadnie wyrok skazujący. Nie otrzymywałem żadnych zarządzeń od Henri Martina”.

Zeznanie to wywarło piorunujące wrażenie. Obrzydliwy podstęp nie udał się. Usłuchawszy głosu ludu, domagającego się uniewinnienia Henri Martina, trybunał odrzucił potworne oskarżenia, ciężące na dzielnym podoficerze marynarki...

Nie przeszkadza to jednak i dziś jeszcze dziennikom reakcyjnym, począwszy od „L'Aurore”, a skończywszy na „Franc-Tireur” nazywając Henri Martina „sabotażystą”. Ale naród francuski nie daje się oszukać.

(c. d. n.)

Henri MARTIN marin de France

Lecz czy zarzut ten jest wystarczający, aby postawić Henri Martina przed trybunałem, który go surowo ukarze? Oczywiście że nie. Henri Martinowi groziło najwyżej kilka tygodni, powiedzmy kilka miesięcy więzienia; mógł być nawet uniewinniony. Ci, którzy go mieli w swej mocy, nie chcieli jednak tak łatwo wypuścić zdobywcę.

Uniewinnienie Henri Martina wywołało by wielki entuzjazm wśród ludności francuskiej, która nie omieszczała by wzmocnić walki przeciwko wojnie w Indochinach.

Trzeba więc było wymyślić co innego, aby uderzenie było celne i wymierzone.

Podjęła się tego policja.

Jeden z policjantów, kwatermistrz Liebert przedstawił się do środowiska marynarki, którzy razem z Henri Martinem prowadzili walkę przeciwko wojnie w Indochinach.

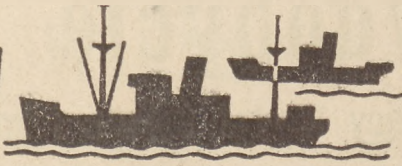
Ow clemny typ postarał się o odszukanie najsłabszej jednostki w grupie marynarki rozpowszechniających broszury i nalepających ulotki. Znalazł ją w osobie kwatermistrza Heimbürgera, którego namówił do sabotażu na lotniskowcu „Dixmunde”, wypływającym do Ameryki — „do Indochin” — jak mówił Liebert.

Heimbürger, nie nie podejrzewając, dał się sprowokować. W ten sposób powstało oskarżenie o „współudziale w usiłowanym sabotażu”. Sprawa była „w porządku”, a policja zacięła rękę.

W areście wymuszono od niego zeznanie, że Henri Martin wiedział o sabotażu.

„Mieli” Henri Martina.

Życia PMH



Zwycięski rejs m/s „Warta”

Po stalowych pomostach, ze zgrzytem i szcękami, przesuwają się olbrzymie dźwigi. Co chwile chwytaki znikają w lukach statku, by później łagodnym łukiem opaść na niskie, pękate barki, stojące między keją a burzą statku i wrzucić w ich nienasycone wnętrza nową porcję rudy. To m/s „Warta” rozładowuje się na nabrzeżu „Huk” w Szczecinie.

Ani zewnętrzny ani wewnętrzny wygląd tego szarego kolosa niczym nie świadczy, że „Warta” wróciła z trwającego blisko 8 miesięcy rejsu do Chin Ludowych i przebyła trasę 35 046 mil morskich. Panująca na całym pokładzie wzorowa czystość i porządek niczym nie przypominają stanu, w jakim znajdowała się „Warta” wychodząc w dniu 26 stycznia br. z Gdyni w swój drugi rejs do Chin.

PIERWSZE TRUDNOŚCI

Już wtedy załoga napotkała pierwsze trudności w realizacji planu rejsu, nakreślonego przez kpt. Cielewicza na pierwszym z comiesięcznych zebrani załogi. Okazało się mianowicie, że po kwarantannie, jaką odbył statek po powrocie z pierwszego rejsu na Daleki Wschód, centralne ogrzewanie, na skutek zamrożenia i popękania przewodów nie działa, a na statku jest dużo prac, które mogą statek przez trzymać miesiąc w porcie. Groziło to opóźnieniem wyjścia „Warty” w rejs. Wówczas na zebraniu, po przedyskutowaniu wszystkich „za” i „przeciw”

postanowiono, że statek wyjdzie radzieckie zboże do Bombaju dla nem planu rocznego przewozu towarów. Właśnie ta świadomość konieczności sprawiła, że czyszczenie luków i przygotowanie ich pod załadunek zboża trwało — przy wyjątku pracy całej załogi — zaledwie 11 godzin i statek został podstawiony pod załadunek w Noworossyjsku na 5 godzin przed terminem.

Przy wymianie panewek głównego silnika, odlanych w Port Said, załoga maszynowni, porwana przykładem motorzysty tow. Józefa Sowy i III mechanika tow. Wojciecha pracowała prawie po 24 godziny na dobę; pierścienie tłokowe wymieniano w rekordowym tempie, kolejno, podczas postojów w portach, że by nie zatrzymać statku i nie korzystać z pomocy obcych stoczników. Zetempowcy z pokładu Kamiński, Petlicki i Kubow nie powiedzieli, że motory to sprawa motorzystów, a zesłali do maszynowni pomagać. Do dnia 1 czerwca zaoszczędzono 98 ton ropy.

Później, już w drodze powrotnej do kraju, gdy radiotelegrafista przyjął depechę z Gdyni, że ładunek wieziony z Chin trzeba wyładować w radzieckim porcie czarnomorskim i zabrać z Noworossyjska zboże dla głodujących Indii, niektórzy członkowie załogi mieli wątpliwości czy statek da radę.

— Nasze maszyny ledwie dyszą, w czerwcu mieliśmy iść na stocznice. — Nie damy rady przedłużyć rejsu — mówili.

Znowu odbyło się zebranie całej załogi. Dyskutowano tak długo, aż wszyscy zrozumieli konieczność przedłużenia rejsu i wszyscy zostali przekonani, że trzeba jak najszybciej zawieźć

Wprawdzie oszczędności te „pożarli” nam nasze remonty i przedłużony, a później znowu przez nas przyspieszony rejs, ale jeszcze ze 20 ton zaoszczędzonej ropy przywieźliśmy do Szczecina — mówi tow. Wojciech, który przejął pod socjalistyczną opiekę wszystkie urządzenia i zbiorniki paliwa na statku.

I tak jedenasta podróż m/s „Warta” zakończyła się na 107 obrotach silnika (z Gdyni wyszła na 80), z 20 tonami zaoszczędzonej ropy, przedłużonym okresem bezremontowego pływania o 3 miesiące i 20 dni przed termi-

nam planu rocznego przewozu towarów.

KIEROWAŁA ORGANIZACJA PARTYJNA

W czym tkwi przyczyna tak wielkich sukcesów załogi m/s „Warta”? Przede wszystkim w tym, że organizacja partyjna, której sekretarzem jest asystent pokładowy tow. Zenon Lewiś faktycznie pełniła kierowniczą rolę na statku, że organizacja związkowa mimo wielu braków była transmisją łączącą członków partii z bezpartyjnymi marynarzami, a organizacja ZMP była pierwszym pomocnikiem organu zacji partyjnej. Działło się tak dlatego, że organizacja partyjna kierowała pracą związkową i opiekowała się kołem ZMP, interesowała się zagadnieniami produkcyjnymi statku i potrafiła wspólnie z kierownictwem gospodarczym wytworzyć wśród załogi atmosferę troski o wspólne dobro, jakim jest statek. O przejawach tej troski i jej wynikach pisaliśmy już wyżej, ale należy przypomnieć, że załoga „Warty” nie czekając na odgórne wnioski i wskazówki, sama, z własnej inicjatywy przejęła statek pod socjalistyczną opiekę.

SZYBCIEJ, WIĘCEJ, LEPIEJ

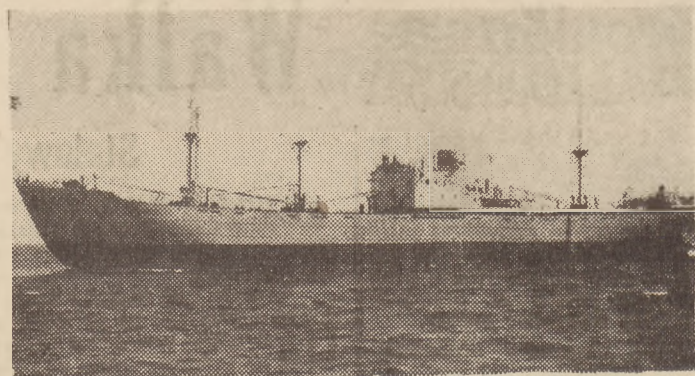
Podczas współzawodnictwa w walce o skrócenie czasu podróży i przedłużenie rejsu, bez strat dla statku i państwa, wyrosli tacy przodownicy pracy jak st. marynarz tow. Jerzy Rybak, wybrany ostatnio delegatem załogowym, wspomniany już tow. tow. Sowa i Wojcik, IV mechanik tow. Maczuga, motorzysta-zetempowiec Szawczyk, bosman Moshouti, jeden z trzech greckich marynarzy pływających na „Warcie”, zetempowcy z załogi pokładowej Kubow, Łyszkowski i Kamiński oraz tow. Aleksander Żolnierka z załogi hotelowej.

O tej walce, toczony w tropikalnych warunkach, w maszynowni, gdzie dosłownie nie było czym oddychać opowiada po prostu III mechanik tow. Wojcik: — „Nie mogliśmy przecież dopuścić do tego, by statek utknął gdzieś w jakimś kapitalistycznej stoczni i nie wykonał swojego zadania”.

— A Sowa dodaje: — „W żadnym wypadku nie mogliśmy zawieść zaufania, jakim obdarzono nas w kraju, powierzając zadanie przewiezienia radzieckiego zboża do Indii. Wiemy, że przyczyniliśmy się tym do uratowania od śmierci głodowej setek istnień ludzkich, do wzmocnienia sił światowego obozu obrońców pokoju”.

Tak myślą i czują na „Warcie” nie tylko Wojcik i Sowa. Słowa wypowiedziane przez nich, są słowami całej załogi, która świadomie, pod kierownictwem swojej organizacji partyjnej pracuje nad realizacją hasła: „Dla Planu 6-letniego, dla pokoju pracujemy szybciej, wydajniej i lepiej”.

Zed.



M/s „Warta”

List towarzyszy radzieckich do marynarzy PMH

Rada zakładowa ZPPZ przy Polskich Liniach Oceanicznych napisała list do towarzyszy, marynarzy - związkowców obwoła murmańskiego zapoznać ich z osiągnięciami załóg PMH i metodami pracy związku. W odpowiedzi związkowcy-marynarze radzieccy nadesłali obszerny list z życzeniami, w którym opisują wspaniałe osiągnięcia marynarzy radzieckich i zapoznają naszych związkowców z osiągnięciami socjalnymi marynarzy i ich rodzin w Kraju Rad. List ten podajemy w tłumaczeniu.

DO RADY ZAKŁADOWEJ „POLSKICH LINII OCEANICZNYCH” W GDYNI

DRODZY TOWARZYSZE!

Bardzo dziękujemy za Wasz przyjazny list, z którego dowiedzieliśmy się wielu interesujących rzeczy z życia polskich marynarzy i ich walki o wykonanie Planu 6-letniego. Pozdrawiamy Was serdecznie w związku z Waszymi osiągnięciami. Cieszymy się, że mieliście okazję zapoznać się z metodami pracy marynarzy statku „Akademik Kryłow” i wykorzystania ich doświadczeń u siebie.

Marynarze Murmańskiego Morskiego Basenu razem ze wszystkimi pracującymi, pod kierownictwem partii bolszewików i naszego ukochnego wodza i nauczyciela tow. Stalina, ofiarnie walczą o szybsze zbudowanie komunistycznego społeczeństwa w naszym kraju. Budownictwo komunizmu, w którym biorą aktywny udział miliony pracujących naszego kraju, zrodziło potężny entuzjazm pracy wśród szerokich mas. Leninowska idea socjalistycznego współzawodnictwa została wcielona w życie. Socjalistyczne współzawodnictwo stało się najważniejszą podstawą naszych gospodarczych zwycięstw.

W żegludze, tak samo jak i we wszystkich dziedzinach go spodarki narodowej, socjalistyczne współzawodnictwo rodzi twórczą energię i inicjatywę mas pracujących. Na statkach wyrosli wybitni nowatorzy, którzy przyczyniają się do rozwoju transportu morskiego. Za przykładem przodujących załóg morskiej żeglugi, marynarze ze statków Murmańskiej Żeglugi wzięli swe jednostki pod socjalistyczną opiekę.

Sens tego współzawodnictwa leży w tym, że załoga podejmuje socjalistyczne zobowiązania celem zapewnienia wzorowego utrzymania i bezawaryjnej pracy mechanizmów i urządzeń statkowych oraz całej jednostki. Biorąc pod socjalistyczną opiekę statki, członkowie załogi utrzymują je we wzorowym stanie i drogą codziennej, uważnej opieki nad nimi osiągają przedłużenie czasu ich eksploatacji bez przeprowadzania remontu stoczninowego. Marynarze murmańscy wytrwale i uparcie walczą o zastosowanie grafiku czasu, o oszczędność paliwa i smarów. Obecnie do współzawodnictwa tego rodzaju przystąpiły wszystkie statki naszej żeglugi. Grafik czasu, jest to rozplanowanie w czasie wszystkich prac na statku według wacht i czynności dokonywanych. Wprowadzenie grafiku czasu umożliwiło każdemu członkowi załogi zorientowanie się, na jakich konkretnie czynnościach ile czasu można zaoszczędzić, jaka wachta i kto spośród załogi osiąga najlepsze wskaźniki pracy, jak są wykonywane socjalistyczne zobowiązania w sprawie skrócenia czasu rejsów, oszczędności paliwa i obniżenie kosztów własnych oraz przewozów. Marynarze Murmańskiej Żeglugi są całkowicie pochłonięci sprawą wykonywania zadań pokojowego budownictwa. Jesteśmy szczęśliwi i dumni z tego, że żyjemy w kraju walczącym o utrwalenie pokoju na całym świecie. Partia i rząd otaczają ojcowską opieką i szczególną wagą podlegających marynarzy radzieckiej marynarki handlowej. Z roku na rok coraz bardziej wzrastają nasze place.

Rokrocznie setki marynarzy i członków ich rodzin otrzymują skierowania do najlepszych uzdrowisk Związku Radzieckiego, do sanatoriów i domów wypoczynkowych. Z funduszy państwowych, ubezpieczeń socjalnych, w ramach bezpłatnie otrzymywanych skierowań lub najwyżej z pokryciem 30 proc. kosztów leczenia się i odpoczywają marynarze i robotnicy portowi. Wielką troską są otoczone dzieci marynarzy. W naszym porcie istnieje ogródek jordanowski. Dzieci marynarzy wyjeżdżają w lecie na obozy pionierskie. Szczególną wagę poświęca się sprawie zorganizowania właściwego i dobrze zrozumianego odpoczynku marynarzy po pracy. Na wszystkich statkach są kajuty wypoczynkowe i dobrze zaopatrzone biloteczki. Wszystkie jednostki posiadają aparaturę kinową, instrumenty muzyczne, aparaty radiowe, szachy, warcaby oraz różnorodny sprzęt sportowy.

W Murmańsku istnieje klub marynarzy, kilka boisk sportowych, biblioteki i inne instytucje kulturalne. Komitet Basenu Związku Zawodowego Pracowników Transportu Morskiego rokrocznie asygnuje poważne sumy na inwestycje na statkach i w domach kultury. Wielu marynarzy i członków ich rodzin bierze aktywny udział w zespołach teatralnych, muzycznych, chórach i kołach sportowych.

Drodzy Towarzysze — z wielką przyjemnością będziemy prowadzić z Wami korespondencję i wymianę doświadczeń. Jesteśmy przekonani, że kontakt między nami będzie sprzyjał sprawie dalszego wzmocnienia przyjaźni między robotnikami naszych krajów.

Przyjmijcie Towarzysze nasze gorące, przyjacielskie pozdrowienia z okazji siódmej rocznicy wyzwolenia narodu polskiego spod jarzma hitlerowskiego faszyzmu oraz życzenia nowych sukcesów w Waszej szlachetnej pracy dla dobra polskiego narodu.

Z przyjacielskim pozdrowieniem
Z polecenia Murmańskiego Basenowego Komitetu
Związku Zawodowego Pracowników Morskiego
Transportu
(—) MICHIN
Z-ca przewodniczącego

S/s „Narocz” dba o kadry

S/s „Narocz”, który w III kwartale współzawodnictwa pracy wyprzedził na jedno z czołowych miejsc PMZ, bijąc inne statki w tej kategorii, specjalnie troskliwie Złoga s/s „Narocz” spodziewa się, że nowoawansowani nie zawiodą zaufania, jakie im okazał zetempowcy pokładowi Władysław Kolenda na młodszego a Józef Koleccki na starszego marynarza. Wyróżnili się oni socjalistycznym stosunkiem do pracy, pracowitością, pilnością oraz koleżeństwem.

WAWRZEK
korespondent

Technikum Morskie w Gdyni kuźnią kadr przyszłych oficerów

Szare mury Technikum Mechanicznego Morskiego w Gdyni ożyły w dniu 16 września gwarem rozmów i żywą ZMP-owską piosenką. Wszędzie tętni życie i radość. Duża sala auli szkolnej jest odświeżona przybraną; zdobia ją portrety przywódców proletariatu, wodzów klasy robotniczej Lenina, Stalina i transparenty. Granatowe mundury opięte są na zdrowych, silnych ramionach i piersiach synów robotniczych i chłopów, przyszłych wilków morskich, którzy w tych murach zdobywać będą wiedzę, by wyrosnąć na dzielnych marynarzy Polski Ludowej. Za stołem prezydyjnym za siedli przedstawiciele szkoły, Międzyzawodniczej, Komitetu ZPPR PMH, ZMP, przodownicy nauki i pracy społecznej. Na sali uczniowie i ich rodziny. Z wszystkich twarzy bije radość i duma. Bo jakże się tu nie cieszyć w przededniu rozpoczęcia nauki, gdy widzi się szczęśliwą przyszłość, gdy odczuwa się troskę i opiekę państwa o naszą młodzież, która przez naukę w szkole wykuwać będzie lepszą przyszłość

i nowe życie, podobnie jak ich rodzice swą pracą na roli czy przy warsztacie.

Przedstawicielka Ministerstwa Żeglugi tow. Żeglerowa mówi o zadaniach młodzieży, która wybrała trudną, lecz zaszczytną pracę na morzu. „Młodzież ta musi wychowywać się w duchu patriotyzmu, miłości ojczyzny i internacjonalizmu. Świadomy marynarz, obywatel państwa zdążającego do socjalizmu wyżył się mroźne i awanturniczych przygodach, o których marzyła kiedyś „złota młodzież” w sanacyjnej Polsce. Tej metodzie wychowawczej holduje jeszcze część młodych Amerykanów ogłupianych przez imperialistyczne kino, radio i prasę. Wychowankowie Technikum — kobiety mówczyni — muszą być jak radiecy marynarze — świadomi swych celów i dążeń”.

— Wasi starsi koledzy w czasie swych rejsów do portów ZSRR dużo nauczyli się od młodzieży radzieckiej — powiedział dyr. szkoły tow. Jurkiewicz. — Widzieli jej wspaniałe osiągnięcia w pracy i w nauce pod kierownictwem leninowskiego Komso motu, za przykładem Komso motu

uczyć się rozszerzać swe horyzonty polityczne i wiedzę fachową”.

Powitany burzą oklasków wchodzi na trybunę sekretarz ZPPR Kom. PMH tow. Stula, który kończy swe przemówienie słowami: „Uczcie się drodzy koledzy, ponieważ trudne zadania budowy socjalizmu wymagają dużego wysiłku i wysokich kwalifikacji”.

Uroczystość zakończono odśpiewaniem Międzynarodówki.

Od jutra uczyć się będą razem Ryszard Kozielec syn robotnika z Ostródy, Henryk Warnawin syn inteligenta pracującego o Edward Mądrzek syn chłopca. Szkoła zmieniła swoje oblicze, w jej murach uczą się teraz synowie robotników i chłopów. Szkoła nie jest już jak kiedyś, przed wojną „przywilejem bogaczy”.

Teraz wychodzą z niej rokrocznie tacy ludzie jak mechanik Koczański, Wieczorek i inni, którym przodując w pracy, swym twórczym wysiłkiem zbliżają nas do wielkiego celu — socjalizmu. Takimi staną się kiedyś ci, którzy rozpoczęli dziś naukę w Technikum.

na których dzieci odpoczywają po obiedzie.

W całym budynku panuje wesoła czystość. Z przedszkola ko-

rzysta spora gromadka — 120 dzieci. Są to córki i synowie marynarzy. Nauczyły się już wierszyków, piosenek i śmiało produkują się przed zebranymi.

Małenka, 4-letnia Teresa Bartosiak jest córeczką stewarda z „Piasta”, a mamusia jej również pracuje. Teresa poprzecznie chodziła do żłobka, ale tu w przedszkolu bardzo jej się podoba — panie wychowawczynie są bardzo dobre, jest dużo zabawek i smaczne jedzenie. Teresa dwa miesiące nie widziała tatusia — troszkę za nim tęskni i boi się, że tatęs jej nie pozna, bo taka duża już urosła..

Dzieci podzielone są na 3 grupy. Opiekują się nimi wykwalifikowane wychowawczynie, które wypełniają im czas nie tylko zabawą ale i „poważną” pracą. Dwie i pół godziny dziennie poświęcone są na prace ręczne i dydaktyczne. Dziewczynki i chłopcy uczą się kolektywnej pracy, współzawodnictwa i systematyczności.

Setki i tysiące dzieci wychowywanych w żłobkach i przedszkolach Polski Ludowej — to przyszli pełno wartościowi obywateli szczęśliwej Ojczyzny.

J.

Pierwsze przedszkole dla dzieci marynarzy

Najmłodsi nasi obywatele — dzieci, otoczone są w Polsce Ludowej troskliwą opieką. Otwarcie pierwszego przedszkola dla dzieci pracowników PMH w Gdyni — to dalsza cegiełka w realizacji wielkiego planu zdobyci socjalnych światła pracy.

Oficjalnego otwarcia przed szkoła dokonał w dniu 16 września br. tow. Schmidt, wiceprzewodniczący MRN, przy udziale przedstawicieli Komitetu ZPPR, ZPPZ, rady zakładowej, Ligi Kobiet, dyrekcji i licznie zebranych marynarzy i ich rodzin.

Zebrani zwiedzili gabinet lekarski, izolatę szatnią, umywalnię, natryski i kuchnię. Podziwiali jasną i dużą salę zajęć o nizinnych stołkach i miniaturach krzeselkach oraz świetlicę — salę zabaw wyposażoną bogato w lalki, konie, wózek, rowery, pociągi, klocki itp. — we wszystko, co bawi dziecko.

Kierownik socjalny PMH tow. Irena Jędraszkowa wraz z koleżanką przedszkola Bronisławą Pietkiewicz pomyślały rzezywiście o każdej drobnostce potrzebnej dla wygody i zabawy dzieciaków. Przedszkole zaopatrzone jest w układowe i łamigłówki, wyrabiające orientację w przestrzeni i doświadczenia z drzewem polyskula leżaki.



Portowcy gdyńscy

przygotowali się do wzmożonych przeładunków jesiennych

Okres jesienny jest w przeładunkach portowych okresem masowego przerzutu towarów. Walka o skrócenie czasu postoju statków, o szybszy wyładunek i załadunek, szybszy obrót wagonów kolejowych niezbędnych dla obsługi masy towarowej, a wreszcie techniczne przygotowanie portów do tej akcji stały się ostatnio tematem obrad rozszerzonych egzekutyw komitetów portowych PZPR.

Na odbytej w pierwszej połowie października naradzie egzekutywy portu gdyńskiego, omówiono i ustalono wytyczne planowego przeprowadzenia akcji przerzutu masy towarowej w porcie. W oparciu o wytyczne utworzono m. in. specjalne brygady sprzętowe na poszczególnych odcinkach rejonu oraz komórki sprzętu mechanicznego, zapoznano robotników z metodą inż. Kowalowa, przystąpiono do uruchamiania na nabrzeżu wag pomyślnie ob. Kosza. Przeprowadzane są również prace nad oświetleniem wnętrza wagonów i rampy przy wadze towarów masowych, budowa przejazdów i nawierzchni przy magazynach poszczególnych nabrzeży. Powzięto również uchwały w sprawie przyśpieszenia obrotu wagonów węglowych z 36 godz. na 24, tranzytowych z 12 na 8 i pozostałych z 8 na 6 godzin. W związku z tym kolejowa służba ruchowa - handlowa w porcie winna przyjąć warunki obsługi nabrzeży w odstępach czasu co 4 godziny. Organizacja partyjna i związkowa przy stały do mobilizacji całej załogi. Zorganizowano wspólną naradę sekretarzy organizacji oddziałowych i mężów zaufania, na której aktywnie partyjni i związkowi omówili i wskazali wytyczne do sprawnego wykonania jesiennych przeładunków. Powołano na poszczególnych odcinkach „trójki” przystąpiły do pracy.

Tow. Bronisław Kowalski jest sekretarzem organizacji partyjnej na nabrzeżu Duńskim i mężem zaufania załogi taśmowca stalowego. Na drugi dzień po naradzie z 35 brygady. Stefan Uryga z 33, Wilhelm Brzeziński z 42, Sufczyński i inni ruszyli do pracy. Jeszcze w tym dniu zaczęły wpływać zobowiązania poszczególnych brygad. Pierwsze podjęły uchwały zwiększenia wydajności pracy brygady nr nr 52, 61 i 67. Niemalże wszystkie brygady, które w tym dniu rozpoczęły pracę, przewidywały, że wydadzą podwyższenia wydajności. Brygada 34 tow. Chyryka jest jedną z przodujących w porcie. Wyraża przekonanie, że wydadzą 171 proc. normy. Robotnicy tej brygady postanowili podnieść wydajność do 200 proc. normy.

Liczenie napływały meldunki: „Brygada 67 zobowiązuje się podwyższyć wydajność z 164,5 proc. do 180 proc.”, „brygada 68 z 161 proc. do 190 proc.”, „brygada 42 z 142 proc. do 162 proc. normy”.

„Czołg pokoju” tow. Przybylskiego



KIEDY w Komitecie Portowym PZPR rozmawialiśmy z sekretarzem tow. Kniga o robotnikach-racjonalizatorach portu gdyńskiego, zapytał: „A słyszeliście o tow. Przybylskim i jego „czołgu pokoju”? Krótka rozmowa, kilka wyjaśnień o dużym znaczeniu tego przyrządu dla wyładunku statków wykazały, że organizacja partyjna portu gdyńskiego otacza opieką ruchy społeczne i racjonalizację w porcie.

Tow. Przybylski pracuje w warsztatach ZPGG na nabrzeżu Duńskim. Jest to stary fachowiec-słusarz. Zastajemy go wspólnie z sekretarzem oddziałowej organizacji tow. Guzińskim przy regulacji swego najnowszego wynalazku, któremu nadano nazwę „czołg pokoju”. Jest to przyrząd mechaniczny do trzymywania rudy ze statków. Maszyna długości ponad 5 m. szerokości 1 m, wysokości 1,20 m kadłubie w kształcie elipsy, wokół którego jest umieszczona taśma z 20 kółkami — rzeczywiście na pierwszy rzut oka do złudzenia przypomina mały czołg.

— Jak powstał pomysł? — pyta pytanie tow. Przybylski. — Dwa lata temu na zjeździe racjonalizatorów w Politechnice Gdańskiej — odpowiada — podsunęto nam myśl, żeby skonstruować przyrząd ułatwiający pracę trymerów.

W czasie swojej długoletniej pracy w porcie przechodziłem nie jedno, nie obcą mi jest i trymerka. Praca w lukach statków jest ciężka i niebezpieczna. Myśl o tym przyrządzie utkwiła mi w głowie. Wspólnie z kolegą Stanisławem Blochowiakiem zaczęliśmy kombinować, jakby pomóc trymerom i usprawnić pracę. Zaobserwowałem, że dźwig w ciągu 8 godzin wyładuje 600 ton rudy.

Jaskuła z 35 brygady. Stefan Uryga z 33, Wilhelm Brzeziński z 42, Sufczyński i inni ruszyli do pracy. Jeszcze w tym dniu zaczęły wpływać zobowiązania poszczególnych brygad. Pierwsze podjęły uchwały zwiększenia wydajności pracy brygady nr nr 52, 61 i 67. Niemalże wszystkie brygady, które w tym dniu rozpoczęły pracę, przewidywały, że wydadzą podwyższenia wydajności. Brygada 34 tow. Chyryka jest jedną z przodujących w porcie. Wyraża przekonanie, że wydadzą 171 proc. normy. Robotnicy tej brygady postanowili podnieść wydajność do 200 proc. normy.

Liczenie napływały meldunki: „Brygada 67 zobowiązuje się podwyższyć wydajność z 164,5 proc. do 180 proc.”, „brygada 68 z 161 proc. do 190 proc.”, „brygada 42 z 142 proc. do 162 proc. normy”.

Do dnia 22 września wszystkie brygady przeładunkowe oddziału II zgłosiły swoje zobowiązania. Dadzą one w sumie poważne przyspieszenie i ułatwienie sprawnego przeprowadzenia jesiennych przeładunków.

BYŁO to na naradzie wytwórczej... — opowiada tow. Urbanik, przewodniczący rady oddziałowej Kapitanatu Portu w Gdyni. — Omawialiśmy sprawę przygotowania portu do jesiennych przeładunków. Padła wówczas myśl utworzenia spośród naszych pracowników fizycznych i umysłowych brygady zastępczej, która pracując poza godzinami swej pracy pomogłaby by robotnikom, w momentach nasilenia ruchu statków. I tak powstała nasza brygada. Ochotnicy zgłosili się sami. St. bosman Śmierzyński, obserwator Olszewski, pilot Dąbrowski, mł. oficer portu Kłapka, cumownicy Kowalski i Liban — ogółem 22 osoby. Ażeby zapobiec bezplanowości pracy, nawiązaliśmy ścisły kontakt z głównym dyspozytorem, który zawsze w przeddzień powiadamia nas o za potrzebowaniu na dany odcinek. Taka organizacja pomoże nam uniknąć bezproduktywnego poszukiwania statków i nabrzeży.

Ogółem, do dnia 24 września ponad 50 pracowników Kapitanatu, cumownictwa i taboru pływającego, złożyło meldunki o podjęciu zobowiązań.

DZIEKI sprawniej pracy kierownictwa, organizacji związkowej a przede wszystkim partii, do świadomości każdego członka załogi, każdej grupy, brygady czy oddziału rejonu gdyńskiego, przeniknęło zrozumienie ważności usprawnienia akcji jesiennych przeładunków. Nie jeden już raz robotnicy portowi podejmowali zobowiązania zwiększenia wydajności przeładunku. Dzięki temu wydajność ich pracy zwiększa się z każdym dniem. Nasilenie masy towarowej nie zastanie portu gdyńskiego nieprzygotowanym. Załogi portowe walczą o każdą godzinę skrócenia postoju statków i wagonów w porcie, stosując nowe metody organizacji pracy i pomysły usprawniające przeładunki.

Palacz Pieczyński posiada dobrą metodę opalania

Tow. Maksymilian Pieczyński jest st. palaczem kotłowym w gmachu Zarządu Portu w Szczecinie. Obecnie — w przededniu zimy — Pieczyński ma wiele zajęć. Znajduje jednak nieco czasu,



by podzielić się sukcesami, jakie odniósł w swej pracy w roku ubiegłym. Metody te pragnie w najbliższym sezonie zimowym udoskonalić.



Zawody portowych straży pożarnych

egzaminem bojowej sprawności naszych strażaków

BEZPIECZEŃSTWO przeciwpożarowe naszych portów jest jednym z ważniejszych zagadnień, które w Polsce Ludowej zostało we wszystkich portach należycie rozwiązane.

Możemy śmiało powiedzieć, że na straży mienia państwowego w portach, na straży bezpieczeństwa jednostek pływających, magazynów, towarów itp. stoją dobrze zorganizowane portowe straże pożarne.

Egzaminem sprawności strażaków są doroczne międzyportowe zawody portowych straży pożarnych. Celem ich jest wykazanie w szlachetnym współzawodnictwie poziomu wyszkolenia zarówno jednostek, jak i całych zespołów. Pierwsze zawody w roku ubiegłym zakończyły się zwycięstwem Gdyni, która zdobyła 573 punkty i proporzec przechodzi Ministerstwa Żeglugi. Drugie miejsce zajął Szczecin — 552 punkty, a trzecie Gdańsk — 507 punktów.

W roku bieżącym zawody odbyły się w Szczecinie w dniach 15 i 16 września. W pierwszym dniu odbyły się zawody sportowe (biegi, pchnięcie kulą, pływanie itp.). W tej dziedzinie zwyciężył Szczecin przed Gdańskiem i Gdynią.

Najważniejsze jednakże pokazy sprawności strażaków i ich gotowości bojowej odbyły się w niedzielę po południu w obecności wielotysięcznej rzeszy widzów, głównie pracowników portu szczecińskiego. Na program zawodów złożyło się wspinanie się na bosa kach i drabinach hakowych, zdobywanie toru przeszkód (przebywanie dołów, płotków, tuneli, kładek itp.), ćwiczenia w maskach gazowych, sprawianiu drabin i linii wezowej itp. Wszystkie pokazy wy-

kazy, że nasi portowi strażacy wykonują je znacznie poniżej dozwolonego czasu.

Strażak Kobylec z Gdyni wspinał się na trzecie piętro wspinalni w 35,3 sek. (norma 45 sek.). Ten sam strażak w masce gazowej wszedł na wspinalnę w 41 sek. (norma 80 sek.). Bardzo ładne wyniki w zdobywaniu toru przeszkód osiągnęli strażacy Skotarczak z Gdańska (59,2 sek.) i Mieczkowski ze Szczecina (60,3 sek.). W rozgrywaniu wezowej zwyciężyli szczecińscy (9 sek.).

Najciekawsze jednakże były ćwiczenia bojowe polegające na lokalizowaniu pożaru, ratowaniu ludzi itp. Średni czas dla tego pokazu wyniósł 285 sekund. Zespół gdyński zużył 171,6 sek. szczeciński 185,8 sek., a gdański 206,9 sek.

Ostatecznie pierwsze miejsce zdobyła ponownie Portowa Straż Pożarna z Gdyni (1.047,8 pkt.); drugie miejsce uzyskała Szczecin (953,1 pkt.), a trzecie Gdańsk (789,7 pkt.).

Proporzec Ministra Żeglugi wręczył zwycięskiej Gdynińskiej Straży Portowej dyrektor departamentu portów — Jerzy Pański. Gdynianie zdobyli znaczną ilość nagród indywidualnych i zespołowych. Według oceny fachowców wszystkie ćwiczenia były na wysokim i wyrównanym poziomie. W poszczególnych konkurencjach uzyskano czasy znacznie niższe niż w roku ubiegłym.

(cp)

Portowy Ośrodek Zdrowia otoczył opieką spółdzielnię produkcyjną

SPÓŁDZIELNIA produkcyjna skierowała 110 osobom, wstawił 69 w Sulminie jest oddalona bar plomb porcelanowych, usunęli 84 dzo od najbliższego Ośrodka zepsutych zębów i udzielili innej Zdrowia, a tym samym członkowie pomocy dentystycznej.

Wiele jej pozabawieni byli stałej opieki lekarskiej. Członkowie spółdzielni produkcyjnej z wdzięcznością przyjmują bezinteresowną pomoc POZ. Opinię kolegów wyraził tow. Went, członek spółdzielni — „Nie do po myślenia było, aby w Polsce sa- mym POZ także otoczyli tę nacyję do chłopów przyjeżdżali ekipy lekarskie. Dopiero w Polsce Ludowej wieśniak otoczony jest prawdziwą opieką”.

Raz na miesiąc, w niedzielę, wyjeżdża portowa ekipa lekarsko-dentystyczna do Sulmina. Z Ośrodka Zdrowia jest godny naniecierpliwości oczekują na nią śladowania. Ich praca przyczyniła się do podwyższenia zdrowotności, ale także pracownicy nosi mieszkańcy Sulmina. Pradwóch sąsiadnych PGR, nad którymi POZ także rozłożył opiekę. Lekarze przeprowadzają na miejscu badania profilaktyczne, udzielają porad i pomocy.

W okresie 3 miesięcy pracownicy POZ udzielili pomocy lekarskiej 110 osobom, wstawił 69 zębów, usunęli 84 zepsute zęby i udzielili pomocy dentystycznej.

HALINA WARCHOL korespondent

Usprawnić egalizację wagonów

Jesienią do portu zawija znacznie więcej statków i wyladunek się zwiększa partie towarów. Towary ze statku wdrażają albo na barki, albo też — a tak jest najczęściej — na wagony kolejowe.

„Zagadnieniem dość trudnym jest tu sprawa egalizacji wagonów, tj. załadowania wagonu przepisową ilością towaru. W tym celu wagon po załadowaniu „zapycha się” na wagę kolejową i tam uzupełnia braki, względnie „zdejmuje” nadwyżki. Od sprawnego egalizacji zależy możliwość ponownego szybkiego wykorzystania wagonów.

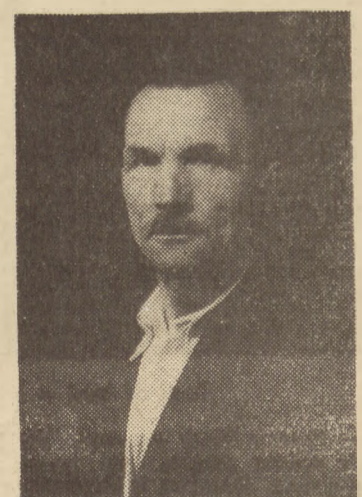
Niestety sprawa egalizacji w porcie szczecińskim nie przedstawia się pomyślnie. Port odczuwa brak większej ilości wag kolejowych, a i te, które są, nie zawsze działają należycie. My robotnicy, staramy się pracować możliwie dokładnie, by na wagon swą właściwą ilość towaru, ale nie zawsze daje to pożądane wyniki — opowiada przewodnik pracy, robotnik portowy tow. Stanisław Kardas. — Mimo jednak trudnych warunków pracujemy się poszczycić znacznymi sukcesami”.

Tow. Stanisław Kardas razno pracuje w porcie jako trymer. Wykonwał jednak również roboty szlifiera. W ramach awansu społecznego objął pierze nad egalizowaniem wagonów i obecnie szczególnie się intensywnie usprawnianiem tej dziedziny pracy.

„U nas wszystko zależy od dwu czynników: od organizacji pracy i warunków technicznych — ciągnie dalej tow. Kardas. — Przy dobrej organizacji pracy, przy kolektywnym współdziałaniu, w ciągu jednego dnia egalizujemy nawet do 70 wagonów, podczas gdy norma wynosi tylko 25. Bywa jednak i inaczej, gdy wagi nie działają należycie. Wagon nadchodzi wówczas przeładowany albo niedopełniony tak, że nawet normalnie trudno wypracować

Przykład egalizowania wagonów jest więc typowym dla kolektywnego współdziałania. Tutaj jednostka nie nie robi. Tu musimy pracować „ręka w rękę”.

Obecnie, w okresie przewozów jesiennych ten odcinek pracy powinien być otoczony specjalną opieką. My robotnicy zrobimy wszystko co możliwe, aby egalizować dziennie jak największą ilość wagonów. Ale chcielibyśmy, aby od strony technicznej okazano nam również pomoc. Zwiększenie ilości wag, postawienie wag lepszych technicznie i pracujących sprawniej umożliwiło by znacznie wydajniejszą pracę. Uważam, że są to inwestycje pilne, które przyczyniły by się w dużej mierze do szybszej i przedterminowej realizacji planów przewozowych i przeładunkowych w porcie oraz do szyb-



szego obrotu wagonów kolejowych, niezbędnych w akcji wzmożonych przewozów jesiennych”.



Wodniacy radzieccy przodują w walce o oszczędność węgla

W poprzednim numerze „Steru” w artykule pt. „Metoda inż. Kowalowa w żegludze śródlądowej” omówiliśmy doświadczenia radzieckich śródlądowców w dziedzinie ulepszenia metod pracy taboru rzeczno — obecnie drukujemy jego zakończenie, w którym autor omawia możliwości zastosowania metody inż. Kowalowa w pracy załóg maszynowych, zajmując się szczególnie analizą pracy palaczy kotłowych.

Bardzo ważnym momentem jest także analiza pracy załogi maszynowej, szczególnie pracy palaczy. Celem dokładnego zbadania podzieleno tę pracę na następujące elementy: wrzucanie paliwa, rozgarnianie paliwa pod kotłem, czyszczenie paleniska. Palacze s/s „M. Gorkij” czyszczą paleniska kolejno, zmieniając się na kotły i paleniska, nie obniżając jednak przy tym ciśnienia pary. Na s/s „W. Czkatow” czyszczy się paleniska jednocześnie pod dwoma kotłami, co powoduje obniżenie ciśnienia pary z 13 do 11 — 10,5 atm.

Szczególnie wydatną metodą pracy stosuje palacz s/s „M. Gorkij” — Kunicyń. Na 30 — 40 minut przed czyszczeniem paleniska Kunicyń rozdrabnia żar, usuwając większe kawałki węgla, które utrudniają czyszczenie. Przed czyszczeniem paleniska spala się najlepszy węgiel, który został uprzednio specjalnie w tym celu przygotowany. Podczas czyszczenia jednego paleniska zwiększa się zasilenie innych, aby utrzymać niezmiennie ciśnienie pary. Kunicyń czyszczy palenisko w

na rozgarnianie, wykonując je już jako ostatnią fazę zasilenia.

Czyszczenie palenisk przeprowadza Diemientjew wraz ze swoimi pomocnikami Winokurowem także znacznie szybciej, a niżeli inni palacze, utrzymując przy tym wysokie ciśnienie pary w kotłach. Osiąga to dzięki temu, że przed czyszczeniem paleniska wrzuca 10 — 12 a nie 25 — 33 łopaty węgla jak to czynią inni palacze. Tym samym unika większych strat, które powstają w wyniku wygarnięciem niespalonych kawałków węgla wraz z popiołem.

Tak przedstawiałyby się zasadnicze wyniki pracy brzoży inżynierów — techników, która badała stachanowskie metody pracy na dwu statkach radzieckich żegluga śródlądowej w oparciu o wytyczne metody inż. Kowalowa. Pomimo, że miejsce ich pracy jest od nas bardzo odległe — możemy w całej pełni skorzystać z ich doświadczeń zarówno produkcyjnych, jak i metodyczno-organizacyjnych. Sprawy te powinny być wzięte pod uwagę przez naszą żeglugę śródlądową i w miarę możliwości powinno się przystąpić do podobnego badania sposobów pracy na kilku przodujących statkach w oparciu o wytyczne twórczej metody inż. Kowalowa.

CZ. WOJEWÓDKA

Walka z przestojami barek jest tak samo ważna jak walka o przyspieszenie obiegu wagonów

Żałogi odrzańskich barek 1408, 1409 i 2445 skierowały do redakcji „Steru” list z apelem o zmniejszenie przestojów barek, szczególnie w okresie jesiennym.

Wszystkim znane są przestoje wagonów, natomiast przestoje barek mało kto się zajmuje. Należy pamiętać, że jeden dzień przestoju barki, to strata dziennej zdolności przewozowej prawie całego pociągu towarowego.

W Szczecińskiej żegludze przestoje nie są spowodowane winą wodniaków lub dyrekcji żeglugi, która w porozumieniu i ścisłej współpracy z załogami stara się je zupełnie zlikwidować. Powstają one natomiast przede wszystkim z winy klientów, którzy nie wyladowują towarów.

W liście czytamy: „My wodniacy z przestojami walczymy dlatego: 1. że wiemy, iż nienależyte wykorzystanie barek to cios w nasz plan przewozowy i utrudnienie jego realizacji, 2. wolimy pływać niż stać. Z po

nik lekkomyślności kierownictwa Pomorskich Zakładów Przemysłu Fosforowego”.

Wodniacy domagają się zmiany obecnego stanu i wzywają robotników Pomorskich Zakładów Przemysłu Fosforowego do walki o likwidację przestojów, pełne wykorzystanie barek dla umożliwienia realizacji Planu 6-letniego.

Wierzymy, że cele te są bliskie również towarzyszom z Pomorskich Zakładów Przemysłu Fosforowego i że apel wodniaków nie przejdzie bez echa.

Ostatnio członkowie załóg barek stojących na przestoiu dokonali we własnym zakresie bilansu strat powstałych dla naszej gospodarki narodowej. W ciągu pierwszego półrocza w przeliczeniu na barkę 500-tonową przestój wynosił 635 barko/dni tj. ponad dwa lata, bowiem rok żeglugi na Odrze wynosi 275 dni.

635 barko/dni równa się 15.200 pełnych wagono/dni. Opłaty za przestój, jakie musiałoby opłacać przedsiębiorstwo, wynoszą dziesiątki tysięcy złotych. A dalsze straty to niemożliwość wykorzystania barek dla innych potrzeb gospodarczych.

Wodniacy stwierdzają, że: „tak olbrzymie przestoje to wy

Rusłanowski holownik „Mestwin” pierwszy wykonał roczny plan przewozów na Odrze

W końcu sierpnia szczeciński holownik „Mestwin” wykonał roczny plan przewozów. Kpt. Ciesielski zapytany, czemu zawdzięcza swój poważny sukces, odpowiada, że jest to zwycięstwo systemu pracy całej załogi „Mestwina”. Załoga składa się z ludzi młodych, aktywnych, zetempowców, którzy są należycie politycznie wyszkoleni i doskonale rozumieją znaczenie współzawodnictwa.



Drugi od lewej — kpt. Ciesielski z żoną

Pracowaliśmy wszyscy. Na nasz sukces złożyła się praca maszynisty Henryka Gaszynskiego i jego pomocnika Mariana Gaszynskiego, palacza Józefa Basy i bosmana Zygmunta Grochowicza — opowiada Ciesielski.

Wykonaliśmy roczny plan przewozów w tonokilometrach jako pierwsi, ponieważ zastosowa-

ku była przeprowadzana w czasie pływania. Stosowanie zasad rusłanowskich pozwoliło holownikowi „Mestwin” na zaoszczędzenie kilku tygodni, które mu umożliwiły ważne przekroczenie zakreślonego planu przewozowego.

(p.)

Węgierscy budowniczowie dróg wodnych w gościnie u gdańskich wodniaków

Niedawno przebywali na Wybrzeżu w Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych przedstawiciele Departamentu Dróg Wodnych i Rzek Ministerstwa Komunikacji Węgierskiej Republiki Ludowej, którzy zapoznali się z naszymi metodami pracy przy konserwacji i utrzymaniu szlaków wodnych.

Za naszym pośrednictwem inżynierowie węgierscy przesyłają serdeczne życzenia dla czytelników „Steru” i wszystkich pracowników resortu żeglugi.

W tłumaczeniu polskim reprodukowany tekst brzmi: „Pozdrawiamy czytelników „Steru”, robotników polskich dróg wodnych i żeglugi. Jesteśmy przekonani, że zdobyte tutaj doświadczenia służą będą dla pogłębienia współpracy, socjalistycznego budownictwa i dobrobytu bratnich narodów”.

SABATHIEL JOSEF
NAJMANI LASZLO

Na bursy dla dzieci wodniaków muszą się znaleźć kredyty

Jedną z największych bolączek barkarzy i załóg holowników żegluga śródlądowej to troska o należyte wychowanie i zapewnienie nauki szkolnej dorastającym dzieciom. Od wielu lat panuje na Odrze i Wiśle zwyczaj, że dzieci pływają razem z rodzicami na jednostkach. Tylko w nielicznych wypadkach dzieci w wieku szkolnym oddawane są pod opiekę bliźszych lub dalszych krewnych na lądzie.

Ostatnio w kołach barkarzy była żywo dyskutowana sprawa organizacji burs. Myśl została przyjęta przez wszystkich zainteresowanych z wielkim uznaniem. Niestety realizacja napotyka na poważne trudności.

Referat socjalny i rada zakładu wa ekspozytury bydgoskiej żegluga śródlądowej zorganizowały bursę na 15 miejsc w Chełmnie. Rodzice chętnie zgłaszali swoje dzieci i bursę niewątpliwie spełniła by swoje zadanie, gdyby nie brak kredytów na jej prowadzenie. Interwencje w Dyrekcji Naczelnej Żegluga Śródlądowej i w Wydziale oświaty Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej nie odniosły żadnego skutku i w końcu postanowiono, że rodzice mają płacić za pobyt dziecka w bursie po 150 — 180 zł miesięcznie. Z uwagi na to, że wiele rodzin wodniaków ma dwoje i więcej dzieci w wieku szkolnym, opłaty te zbyt poważnie obciążały budżety rodzinne. Dlatego też krótko po otwarciu bursy rodzice zabierali z niej jedno dziecko po drugim.

„Mint a három hét óta a
festői kápolnájában tartó-
skoló magyar víziművelők
szülőföldjén „Ster” olvasóit
és a lengyel vízépítési és
hajózási dolgozóit. # hgy-
vágunk róla gőzölni, hogy az
itt tapasztaltak a két barát
még együttműködésének a
szociális fejlődésének javára
fogadjunk kölcsön.”
Gdańsk, 1951. IX. 13.

Kajmánji Várkonyi
Schallert Ferenc

Państwo ludowe kładzie wielki nacisk na rozwój oświaty i wychowanie młodzieży wyznaczając na oświatę oraz utrzymanie burs poważne kwoty. Przypuszczając więc należy, że jedynie biurokratyczne podejście niektórych czynników administracyjnych utrudnia realizację tego ważnego zadania w odnie sieniu do dzieci kilku tysięcy pracowników załóg pływających żegluga śródlądowej.

Ten brak zrozumienia sytuacji dzieci wodniaków spowodować może wtórny analfabetyzm. Zadaniem władz związkowych i wydziałów oświaty Wojewódzkich Rad Narodowych jest dokładne i wszechstronne rozpatrzenie zagadnienia, opracowanie planu rozmieszczenia burs w ten sposób, aby młodzież mogła uczęszczać nie tylko do szkół podstawowych, ale i średnich, ogólnokształcących i zawodowych. Wreszcie należy zająć się uruchomieniem kredytów potrzebnych na zorganizowanie i prowadzenie burs.

Obecnie, krótko po rozpoczęciu roku szkolnego można jeszcze naprawić popełnione przez nieustępliwych biurokratów błędy i zapewnić setkom dzieci natchemistowe podjęcie nauki szkolnej. Pierwsze kwoty potrzebne dla prowadzenia burs można bez trudności uzyskać z funduszy akcji socjalnej żegluga śródlądowej, przenosząc niektóre pozycje (jak np. dotacje na ogródki działkowe), których z uwagi na specyficzne warunki przedsiębiorstwa

Apel wodniaków wynikający z głębokiej troski o dzieci, przyszytych obywateli Polski Ludowej, nie może pozostać bez echa.

R.

Żegludowcy bydgoscy wykonali plan przewozu pasażerów w 135 proc.

Przeprowadzone po zamknięciu letniego sezonu nawigacyjnego obliczenia wykazały, że ekspozytura bydgoska żegluga śródlądowej przekroczyła plan przewozu pasażerów o prawie 35 proc. Wypada zaznaczyć, że ekspozytura nie posiada specjalnych statków pasażerskich i komunikacja wycieczkowa obsługiwana była wyłącznie holownikami.

Dzięki umiejętnemu planowaniu rejsów holowniczych możliwe było zorganizowanie transportów w ten sposób, że holowniki wracały na niedziele i święta do Bydgoszczy celem obsługi ruchu turystycznego. Ofiarą praca wodniaków pozwoliła na poważne przekroczenie planów i wykorzystanie dodatkowych źródeł dochodów dla zwiększenia wyników gospodarczych żegluga śródlądowej.

W.

Rada zakładowa gdańskiej PZS mobilizuje załogi jednostek pływających do wzmoczonych przewozów jesiennych

W końcu sierpnia br. rozpoczęła się w Ekspozyturze Państwowej Żegluga Śródlądowej w Gdańsku kampania przewozów jesiennych. Plan operatywny przewozów towarowych za sierpień załogi wykonały w tonach — 144,7 proc., w t/km — 196,8 proc.

Zagadnienie pełnego wykonania przewozów jesiennych na wodach śródlądowych zmobilizowało członków rady zakładowej ekspozytury gdańskiej PZS do wzmocnienia akcji uświadamiającej wśród załóg na temat nowych zadań gospodarczych i politycznych.

Według oświadczenia przewodniczącego rady zakładowej tow. Stanisława Pochopienia i sekretarza tow. Tadeusza Rzeszotarskiego główny akcent położono na współzawodnictwo pracy oraz pracę polityczną.

Rada zakładowa w porozumieniu z egzekutywą organizacją partyjnej rozpoczęła wydawanie ulotki „Błyskawica”, spełniającej rolę informatora i agitatora załóg.

Wśród załóg które już obecnie mogą się poszczycić wysokimi osiągnięciami dzięki stosowaniu przodujących form pracy zespołowej, na czoło wysuwa się załoga holownika „Kwidzyn” w składzie: kierownik Teofil Bienkowski, mechanik Henryk Cendrowski, palacz Augustyn Potrykus, marynarz Ryszard Nazdrowicz. Przebieg onych metod pracy radzieckiego statku „Ruslan”, który prowadzi walkę o zwiększenie częstotliwości rejsów Dzięki temu „Kwidzyn” wykonał już w ciągu 4 miesięcy 52 proc. rocznego planu przewozów. W ślad za „Kwidzynem” włączyła się do ruchu rusłanowski załoga holownika „Irena” (kierownik — Władysław Korczyński, mecha-

nik — Czesław Konec, marynarz — Wacław Kozłowski) która uzyskała nawet lepsze wyniki eksploatacyjne, realizując w tym samym okresie 57 proc. rocznego planu.

W zakresie socjalistycznej opieki nad maszynami i sprzętem technicznym przoduje statek pasażerski „Olsztyn”, który mimo, że plan przewozu osób wzrósł w porównaniu z rokiem ubiegłym o 20 proc., przewiózł do połowy września br. 72 proc. zaplanowanej ilości pasażerów. Jest to zasługa kierownika statku Adolfa Plitta i mechanika Gustawa Cendrowskiego, którzy stosując metody radzieckich towarzyszy z „Akademika Kryłowa”, „Olsztyn” pozostając pod stałą opieką załogi, przez cały sezon letni nie został ani razu wytrącony z planowej pracy eksploatacyjnej.

W gdańskiej ekspozyturze Żegluga Śródlądowej swoją socjalistyczną postawą, zasługującą na wyróżnienie motorzysty Edwarda Liczmańskiego ze statku „Dembowski”, który we własnym zakresie naprawił uszkodzenia tulei od wału, dzięki czemu statek pozostał w eksploatacji. Zetępowie Stanisław Sitek — motorzysta z holownika „Orłowo” wyremontował samodzielnie i przejął pod socjalistyczną opieką dwa motory na tym statku.

Mobilizując przykład przodujących załóg, marynarzy, mechaników i motorzystów spotęgowały wzmoczoną akcją uświadamiającą, przemawianą w formie krótkich odpraw i narad aktywność związkową i partyjną z załogami holowników i barek przyczyni się niewątpliwie do pogłębienia i rozszerzenia ruchu współzawodnictwa i do objęcia nim wszystkich załóg pływających, a tym samym do zwycięskiego zakończenia kampanii przewozów jesiennych.

H. O.

Konkurs

p. l.

- Każdy członek ZZPŻ 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 Żeglugi.
2. Uczestnicy konkursu winni nadesłać do administracji „Wydawnictw Morskich” w Gdańsku, Wały Piasłowskie 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 przesyłania pod adres: „Wydawnictwa Morskie” 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 „ —teczka skórzana
- 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 ZZPŻ, które wykazą się najwyższym procentowym wskaźnikiem nowych prenumeratów w stosunku do ilości zatrudnionych pracowników.

Pod ostrze KRYTYKI

Pracownikom Żeglugi Śródlądowej należy zapewnić sprawną aprowizację

Na łamach „Steru” poruszaliśmy już kilkakrotnie bolączki aprowizacyjne załóg i jednostek Żeglugi Śródlądowej. Notatki nasze ograniczały się jedynie do wskazywania błędów w niektórych miejscowościach, leżących nad szlakami wodnymi. Stałe napływające do redakcji naszej listy ze skargami, wymagają specjalnego zainteresowania się zagadnieniem usprawnienia zaopatrzenia wodniaków.

Pociągi holownicze i barki są przez cały dzień w ruchu i zatrzymują się jedynie w późnych godzinach wieczornych. Dlatego wskazane jest, aby Prezydium rad narodowych wytypowały na ważniejszych punktach węzłowych żeglugi śródlądowej sklepy, w których członkowie załóg pływających będą mogli zaopatrywać się w artykuły pierwszej potrzeby w godzinach wieczornych lub wczesnym rankiem.

Wodniacy żalą się słusznie, że nie mogą wykorzystać przynależnych talonów na zakup mięsa i wyrobów mięsnych, które opiewa-

Komisja współzawodnictwa PMH musi zerwać z biurokratycznym stylem pracy

Na statnie naradzie pokładowej na m/s „Hugo Kołłątaj” skrytykowano niedostateczną współpracę komisji współzawodnictwa z załogami statków i biurokratyczne podejście do oceny pracy poszczególnych jednostek. Po wyjściu statku w morze w poprzedni rejs, został zmieniony system współzawodnictwa we flocie. Do powrotu do Gdyni statek nie otrzymał nowej instrukcji i nie mógł odebrać wzmianek, nadawanych przez „Głos Marynarza”. Z tych przyczyn m/s „Hugo Kołłątaj” nie był w ogóle klasyfikowany.

W tym wypadku załoga nie ponosi winy. Podobne orzeczenia komisji współzawodnictwa wpływają demobilizująco na załogi po miniętych jednostek, które przy takiej metodzie nie mają pewności, czy znów nie „odpadną w przedbiegach” z powodu zmian i braku... instrukcji.



Próba torpedowania krytyki

Nie wszyscy kierownicy instytucji, urzędów i przedsiębiorstw przychodzą do siebie metodę samokrytyki. Co więcej — próbują w mniej lub więcej przemyślny sposób wprowadzić w błąd opinię publiczną, nadsyłając na krytyczne artykuły naszych korespondentów wyjaśnienia — jak to się mówi — „szyte grubymi nićmi”.

A oto konkretny przykład: W notatce pt. „Centrala Zbytu Węgla musi zrozumieć pracę portów” zamieszczoną w n-rze 13 naszego pisma, wskazaliśmy na konieczność skoordynowania transportu węgla do portów dla zapewnienia szybkiego i sprawnego załadunku statków. W odpowiedzi Centrala Zbytu Węgla w Katowicach nadesłała wyjaśnienie, którego wyjątki — zgodnie zresztą z życzeniami CZW — publikujemy:

„Skoordynowanie transportów węgla z ruchem statków natrąca na trzy zasadnicze trudności:

1. Znaczna odległość kopalni od portów (około 600 km) uniemożliwia szybką dostawę potrzebnej ilości węgla.

2. Przybycie statków do portu uzależnione jest od warunków atmosferycznych, dających się trudno przewidzieć, jak sztormy, mgły itp. Posiadane przez EM dane stwierdzają, że około 70 proc. statków opóźnia się na skutek różnych czynników, najczęściej wskutek niepozytywnych warunków atmosferycznych.

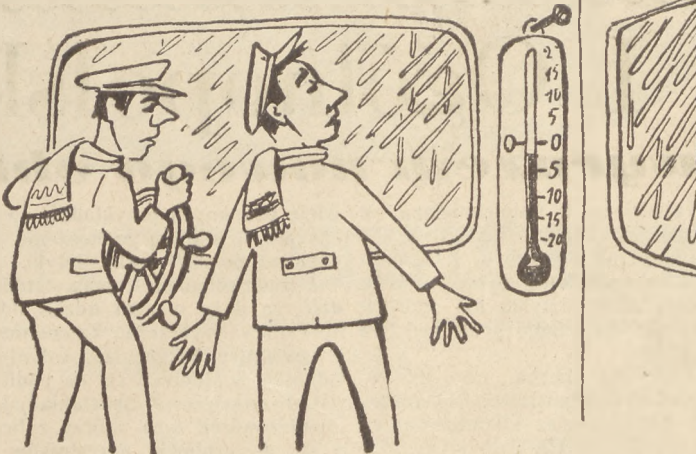
3. Zgodnie z obowiązującymi warunkami załadowczyimi węgla w portach polskich, wybór dnia przybycia statku do portu należy do armatora pod warunkiem, że zezwoli na tym Ekspozytura Morska CZW na 5 dni naprzód. Jest rzeczą oczywistą, że w takiej sytuacji EM jest zawsze narażona na ewentualne w tym samym dniu kilku statków, ładujących te same sortymenty węgla.

Trudności te, zakłócające pracę dyspozytora, zostały przytoczone

na określone punkty sprzedaży i ważne są tylko jeden dzień. Nawet w wypadku koleżeńskich pomocy ze strony pracowników łagowych przedsiębiorstw żeglownych, dokonywanie zakupów jest utrudnione i powoduje często dodatkowe przestoje jednostek pływających. Dlatego wskazane jest wydanie dla wodniaków talonów specjalnych, ważnych na terenie całego województwa.

W obecnej chwili, kiedy walczy my o sprawniejszy obieg towaru wodnego na równi z obiegiem wagonów, konieczne jest większe zainteresowanie się zagadnieniami bytowymi wodniaków i zapewnienie im dostawy niezbędniejszych artykułów pierwszej potrzeby. Wskazane byłoby, aby ekspozytura Żeglugi Śródlądowej w wypadku braku sklepu w pobliżu przystani, oddała do dyspozycji miejscowych spółdzielni lub MHD odpowiednie pomieszczenia w zabudowaniach Żeglugi Śródlądowej.

E.



Dlaczego „Dalmor” nie dba o załogi dalekomorskie

Już kilka miesięcy pływamy na wodach Morza Północnego. Nasza załoga z „Korabia II” dumna jest, że może poszczycić się wzorową pracą i dobrymi osiągnięciami produkcyjnymi. Złotymi w okresie dwóch miesięcy tysiąc beczek śledzia, wprowadziliśmy racjonalizację pracy przy soleniu ryby, staramy się pogłębiać naszą wiedzę. Pisaliśmy już o osiągnięciach załogi „Korabia II”, teraz należałoby napisać również o naszych bolączkach oraz niedociągnięciach ze strony administracji „Dalmoru”.

Asystent nasz zamówił w „Dalmorze” dla całej załogi ubrania robocze, watówki i ubrania szportowe. Nie otrzymaliśmy jednak ani „watówek” ani kapturów. Tymczasem w dni sztormowe na Morzu Północnym jest bardzo zimno — więc marzniemy.

Posiadamy tylko po dwa koce, bez prześcieradeł i pokrowców. Materace i koce są tak brudne, że nie widać nawet ich właściwego koloru. Nie mamy również ręczników. W Szczecinie obiecano nam wprawdzie, że wszelkie braki będą uzupełnione, ale obiecani zostają obietnicami, a czas mija, nie przynosząc żadnych zmian w naszym zaopatrzeniu.

(Na podstawie korespondencji opracowała ESTE).

Kto zaopiekuje się strażakami?

Portowa Straż Pożarna bazy rybackiej w Świnoujściu niedawno została zorganizowana. Strażacy, poza przepisowymi godzinami ćwiczeń mają dużo wolnego czasu, z którym nie wiedzą co mają robić. Poza tym czują się obco na nowym terenie, a gospodarstwo bazy „Dalmoru” ani żadna inna instytucja nie zainteresowała się, aby stan ten zmienić. Nie pomyślano o tym, aby zaopatrzyć strażaków w gry świetlicowe, sprzęt sportowy lub w biblioteczke.

M. S.

Współpraca ze stoczniami tematem narady wytwórczej Kapitanatu Portu

Narady wytwórcze gdańskiego Kapitanatu Portu odbywają się wó! sama musiała otwierać most, z udziałem szerokiego aktywnego i związkowego, przodowników pracy, racjonalizatorów i załóg taboru pływającego. Omawia się na nich bolączki i niedociągnięcia i wysuwa się wnioski szybkiej ich likwidacji.

Ostatnia narada wykazała, że poruszone poprzednio niedociągnięcia zostały usunięte. Załatwiono np. sprawę oświetlenia sygnalizacyjnego, ustalono ilość pasażerów na pilotówkach, interweniowano w sprawach rzutek holowniczych, nieporządków na nabrzeżach, biblioteki itp.

Jedynie zagadnienie współpracy Kapitanatu ze stoczniami nie znajduje — mimo przeprowadzonych rozmów — odpowiedniego rozwiązania. Zebrani na naradzie wysunęli ponownie szereg zarzutów przeciwko Stoczni Gdańskiej. Tow. Doroszewski przypominał, że mimo wyraźnego zlecenia obojmu mającego jedynie przeholowanie „Marchlewskiego” stocznia „podrzuciła” mu 5 dodatkowych prac. Tow. Wrona stwierdził, że ostatnio holowniki „Atlas” i „Bawół” oczekiwały półtorej godziny na wydokowanie „Generała Waltera”. Również często zdarzają się 2 i 3-godzinne przestoje. Poważne kłopoty mają holowniki z mostem stoczniowym. Holownik „Atlas” ciągnął niedawno ciężki dźwąg i musiał długo czekać na otwarcie mostu, a załoga jego była zmuszona do bardzo niebezpiecznych manewrów, które mogły dźwąg zatopić. Tow. Motąg stwierdził, że w jednym z takich wy-

padków, kiedy w czasie podnoszenia dźwaga, który miał być podniesiony, dźwąg uderzył w most, a załoga jego była zmuszona do bardzo niebezpiecznych manewrów, które mogły dźwąg zatopić. Tow. Motąg stwierdził, że w jednym z takich wy-

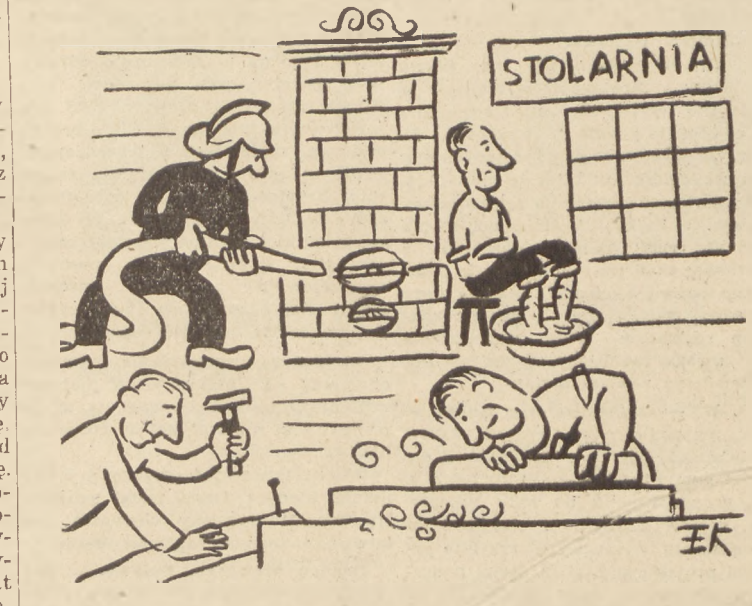
padków, kiedy w czasie podnoszenia dźwaga, który miał być podniesiony, dźwąg uderzył w most, a załoga jego była zmuszona do bardzo niebezpiecznych manewrów, które mogły dźwąg zatopić. Tow. Motąg stwierdził, że w jednym z takich wy-

O.

Kiedy dyrekcja ZPGG zainteresuje się warsztatami stolarskimi na Westerplatte

Po przeniesieniu warsztatów, się w kanale portowym, ale przeszkutniczo-silnikowych z Holandii, nie można w ten sposób umu na Westerplatte, wybudowano przeszczać sobie życia w okresie z inicjatywy tow. Bidasa, kierownika warsztatu, hale, którą przeznaczone na warsztat stolarski, magazyni drzewny i pomieszczenie dla remontu jednostek w okresie zimowym. Warsztat pracuje cała para. Co będzie jednak w zimie? Przecież pomieszczenia stolarni nie mają urządzeń ogrzewawczych. Wprawdzie zaistniało murowany piec na drzewo, jednak nie może być on wykorzystany z uwagi na bezpieczeństwo pożaru. Nadto starożytni skarżą się, że nie mają szatni i umywalni. W lecie — mówią — myśliśmy

Robotnicy jednak stoją na stanowisku, że miejsce pracy winno być wyposażone przynajmniej w najbardziej elementarne urządzenia, zgodnie z przepisami BiHP. Czy nie należało by zatem wszcząć starania o uzyskanie dodatkowych środków finansowych na przeprowadzenie koniecznych urządzeń? X.



Bosmani pytają dlaczego?

Z okazji Święta Odrodzenia, w uznaniu za długoletnią pracę wyższe stanowiska odjęto im do na morzu i wzorowe pełnienie obowiązków służbowych awansowano m. in. pięciu st. marynarzy — pominięto ich z taboru pływającego ZPGG w Gdańsku na stanowiska bosmanów. Są to: Eugeniusz Godlewski, m/s „Wodnik”, Piotr Błaszowski, m/s „Bawół”, Paweł Konkol z czech. W wyniku tego zarobki ich

Wynikło tego zarobki ich



m/s „Zbik”, Stanisław Kołacki z zniżeszli się po awansowaniu s/s „Miroslaw” i Władysław La- o około 75 zł.

Był to dla nich zasłużony a- wans społeczny szkoda tylko, że awansowani zostali pokrzywdzeni materialnie.

Ypsilon.

ŚLADEM naszych interwencji

W wyniku naszej interwencji Zarząd Portu Szczecin zaopatrzył robotników portowych w lekki maski aluminiowe. Niezależnie od tego ZPS zabiega o zaopatrzenie pracowników portu w wygodne maski innego typu z zaworami kasku pt. „Pracownicy ze szczecińskiej Parnicy czekają na maski pylechłonne” w n-rze 13).

Dyrekcja ZPGG uznając słusność krytyki w notatce pt. „Kilka słów o bumelanach w porcie” zawiadomiła nas, że wydano zarządzenie, które zapobiega powtórzeniu się wypadków naruszania dyscypliny pracy.

Jak nas informuje Ministerstwo Żeglugi w związku z notatką pt. „Szkoląc więcej fachowców i drografii” (w n-rze 9 „Steru”), GUM otrzymał polecenie zorganizowania w br. kursu z zakresu sondowania i obsługi znaków nawigacyjnych.

W wyniku naszej interwencji w sprawie stworzenia marynarskiego Żeglugi Przybrzeżnej w Świ- „Podpatrzone w Szczecinie”

W wyniku naszej interwencji w sprawie stworzenia marynarskiego Żeglugi Przybrzeżnej w Świ- „Podpatrzone w Szczecinie”

JAWA

Odpowiedzi REDAKCJI

Marynarze odrznięcy z bazy w Bieliniku. — Zagadnieniem zaopatrywania w żywność załóg barek w Bieliniku zainteresowało się Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Dębnie. Po zbadaniu sprawy stwierdzono, że podniesione przez Was zarzuty pod adresem sklepu spożywczego w Bieliniku nie są słuszne, bowiem placówka ta jest dostatecznie zaopatrzona w produkty żywnościowe. Sklep ten nie prowadzi detalicznej sprzedaży mleka z uwagi na małe zapotrzebowanie na ten artykuł ze strony robotników zwirorni i załóg barek PZS. Praktyka wykazała, że sprzedawano najwyższej 12 litrów mleka dziennie.

„Notis”. Darłowo. — Na skutek notatki pt. „Barbara” nie pływa planowo. Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku wyjaśniła, że przedsiębiorstwo stosuje zasadę pierwszeństwa na korzyść wycieczek zamawiających statki wcześniej. Ponieważ w dniu 15. 8. br. „Barbara” przewoziła zgłoszone wycieczki z Ustki i Kołobrzegu, statek ten nie mógł obsłużyć pasażerów z Darłowa, skąd na ten dzień nie zgłoszono żadnej wycieczki. Żegluga Przybrzeżna zwraca uwagę, że na każdym rozkładzie jazdy umieszczona jest uwaga zastrzegająca zmiany bez specjalnego zawiadomienia.

J. W. — racjonalizator z Gdyni. — Jak wyjaśniła nam Centrala ZPGG w Gdańsku, przyczyną zmniejszenia się ilości pomysłów racjonalizatorskich w br. w porównaniu do roku ubiegłego należy szukać w stopniowym zwiększaniu wymagań w zakresie jakości projektów. Szybka ocena pomysłów nie zawsze zależy wyłącznie od samej komisji usprawnień przy centrali ZPGG, bowiem niektóre projekty są również odsyłane do komisji rzeczoznawców względnie do sprawozdania przydatności i praktycznego obli-

czenia oszczędności, co przedłuża procedurę rozpatrywania projektów. Jak stwierdza dyr. ZPGG, racjonalizatorzy są bieżąco informowani o losach ich pomysłów. Wprowadzone w życie zarządzenia Przewodniczącego PKPG z dnia 7 lipca br. w sprawie przyjmowania i oceniania pracowniczych wynalazków, udoskonalień technicznych i urządzeń przyczyni się niewątpliwie do dalszego rozwoju nowatorstwa również w ZPGG.

A. Sobiecki, Szczecin. — List Wasz w sprawie odrzucenia projektów racjonalizatorskich skierowaliśmy do Zarządu Portu w Szczecinie, który wyjaśnił, że „Zaczep amortyzacyjny do lin od podciągarek” pomysłu Romulda Sadowskiego i Władysława Jadwiszcza komisja wynalazczości odrzuciła z następujących względów: 1) w okresie zgłoszenia projektu ZPS stosował w praktyce urządzenie o prostej budowie, spełniające z powodzeniem swoje zadanie i gwarantujące całkowite bezpieczeństwo. 2) przeprowadzona kalkulacja wykazała, że koszty produkcji proponowanych zaczepów przy wykonaniu ich sposobem warsztatowym podrażają znacznie efekty ich eksploatacji i są wyższe niż urządzenia obecnie stosowane.

W sprawie usprawnienia wymiany chwytaka na „ósemce” nie możemy udzielić wyjaśnień z uwagi na to, że projekt taki nie wpłynął do rozpatrzenia.

W związku z tym prosimy o informację, kiedy i dokąd został wniesiony pomysł wymiany chwytaka; ułatwi nam to ponowną interwencję.

Bogdan Szewczyk, Puławy. — Radzimy zwrócić się do Wydziału Oświaty Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie, skąd otrzymacie adresy szkół korespondencyjnych istniejących na terenie województwa lubelskiego.

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

I Ogólnopolska Spartakiada

wyrazem nowego oblicza kultury fizycznej

Największa i najpiękniejsza z dotychczas zorganizowanych w kraju imprez sportowych — I Ogólnopolska Spartakiada była wielkim wydarzeniem nie tylko dla sportowców, ale dla całego społeczeństwa polskiego.

Olbrzymia liczba uczestników, wspaniała ich postawa, 14 rekordów polskich oraz kilkadziesiąt rekordów życiowych — to tylko drobna część korzyści Spartakiady. A było ich dużo więcej. Poprzedziła je nie notowana w naszych dziejach mobilizacja czterech milionów sportowców — młodzieży i dorosłych, dziewcząt i chłopców, kobiet i mężczyzn, ludzi miast i wsi, którzy brali udział w eliminacjach poprzedzających tę wielką imprezę.

Nie tylko 300 000 widzów, którzy oglądali Spartakiadę w Warszawie i Łodzi zaimponowała wspaniała organizacja zawodów, ale i goście zagraniczni byli pełni podziwu dla naszych igrzysk. Wszystko odbywało się z sekundową wprost punktualnością. W oznaczonym momencie zawodnicy każdej z konkurencji wkraczali na boisko, wyniki były szybko i dokładnie podawane, a poszczególne punkty programu sprawnie przeprowadzane.

Ocenę sportową zaczęliśmy od pływaków, którzy na to najbardziej zasłużyli. Zrobili oni milowy krok w rozwoju i postępują dalej po tej drodze. Obok ustanowienia na Spartakiadzie 8 rekordów polskich stwierdzono przede wszystkim podniesienie się średniego poziomu. Dziś nie ma już w pływactwie polskim zdecydowanych faworytów (podobnie jak i w lekkoatletyce), gdyż do tytułu kandyduje paru równych sobie pływaków.

Zasłużony mistrz sportu Gremłowski był zagrożony na swym ulubionym dystansie — 200 m. st. dow. przez 17-letniego olbrzyma z Wrocławia Tolkaczewskiego, a wynikiem zaciętej walki tych dwóch talentów był nowy, wspaniały rekord Polski. Na tym dystansie dysponujemy siłą i wyrównaną stawką pływaków i w sztafecie 4 x 200 m. st. dow. możemy na Olimpiadzie w Helsinkach zająć punktowaną miejscę.

Pływacy pod jeszcze jednym względem biją rekord. Byli oni najmlodszy na Spartakiadzie, a czternaście i piętnastoletni zawodnicy i zawodniczki osiągnęli wyniki na europejskim poziomie. Spartakiada pozwoliła na ujawnienie się setkom nowych talentów.

Dobre przyszłości się sprawie propagandy Spartakiady — lekkoatleci. Skoki o tyczce na wysokość ponad 4 m, emocjonujące biegi mężczyzn na 800, 1500 i 5000 m, zażarta walka sztafet zdobyły dla lekkoatletyki dalsze tysiące nowych miłośników. Kilkunastu biegaczy zeszło na 800 m poniżej 2 minut, kilkanaście kobiet przebiegło 100 m poniżej 13 sekund a skakało w dal ponad 5 m. Można cytować

wiele podobnych przykładów świadczących o stałym podnoszeniu się poziomu polskiej lekkoatletyki.

Z zadowoleniem trzeba stwierdzić, że dużo w tym udział mieli sportowcy Wybrzeża. Zawodniczki i zawodnicy Szczecina, Gdyni i Gdańska znajdowali się na podium wśród zwycięzców Spartakiady jak również wśród tych, którzy zaliczali się do czołówek uczestników igrzysk.

Najlepszym lekkoatletą Spartakiady na średnich dystansach okazał się 24-letni pracownik portowy z Gdyni Roman Korban, zdobywając 2 mistrzostwa na 800 i 1500 m. Od czasów Kusocińskiego i Kucharskiego nie posiadaliśmy w Polsce podobnej klasy lekkoatletyki. Obok niego wyróżnił się rekordzista Polski Potrzebowski ze Szczecina.

We wszystkich dyscyplinach toczyły się przez cały okres Spartakiady żaźarte i emocjonujące boje. Strzelcy ustanowili 3 nowe rekordy Polski przy czym do pozytywnych osiągnięć tak ważnego dla obronności kraju sportu jakim jest strzelectwo, należy podnieść się i wyrównanie poziomu we wszystkich zrzeszeniach.

Siatkarze i koszykarze nie mogli narzekać na brak dopingu. Dzień w dzień korty CWKS przepełnione były publicznością żywo reagującą na wystąpienia ich pupili. Zawody obfitowały w niespodzianki. Do finału nie dostała się reprezentacja Kolejarska, która przez wiele lat dzierżyła tytuł mistrza Polski. Jest to dowodem znacznego podniesienia się klasy wśród tych zrzeszeń, które dotychczas miały w koszykówce mało do powiedzenia.

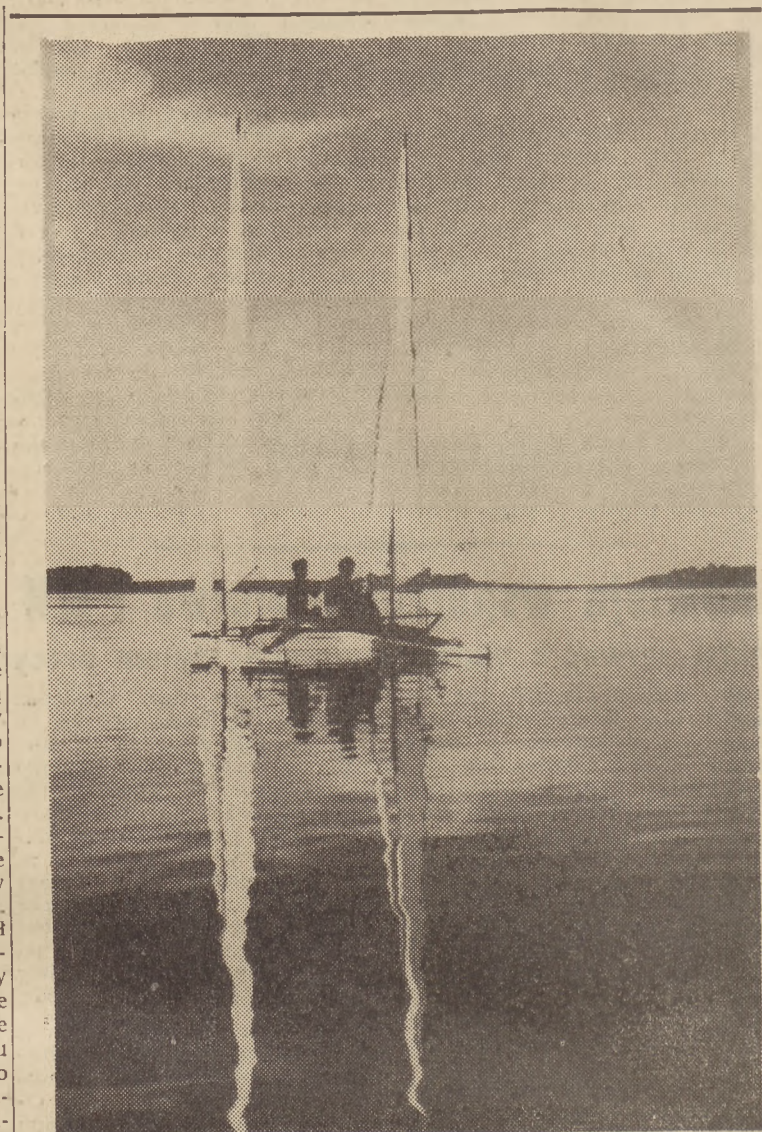
7-dniowy maraton bokserki był dość uciążliwy i męczący. Wymagał on żelaznej kondycji i woli zwycięstwa. Finałisti turnieju uczciwie zasłużyli na tytuły mistrzów i wice mistrzów. Dzięki turniejowi wielu utalentowanych bokserów miało możliwość wykazania swych umiejętności. Podobnie było w kolarstwie torowym, gdzie mają dotychczas znanymi kolarze walczyli z renomowanymi przeciwnikami, o tytuł mistrza, który przypadł Janickiemu z Wrocławia. Zawody kolarzkie i bokserkie w Łodzi oglądało 90 000 widzów.

Dużą popularnością cieszyły się mistrzostwa gimnastyczne, przyciągając się do popularyzacji tego pięknego sportu. W tym samym czasie, gdy na bieżniach skoczniach, ringach, piwialniach i boiskach toczyły się szlachetne współzawodnictwo o lepsze wyniki i rekordy, w tym samym czasie dla uczczenia Spartakiady setki tysięcy robotników, chłopów, młodzieży i dorosłych przygotowało się i zdawało próby na odznakę „Sprawny do Pracy i Obrony”.

Dzięki Spartakiadzie zrozumieli oni jak ważnym czynnikiem w podniesieniu stanu zdrowotnego spo-

łeczeństwa, we wzmocnieniu sił do pracy i podniesienia wydajności produkcji oraz przygotowaniu do obrony granic Ojczyzny jest posiadanie odznaki SPO — symbolu radości i zdrowia obywateli Polskiej Ludowej.

I Ogólnopolska Spartakiada jest zakończona. Zawodnicy, działacze i sędziowie rozjechali się, wywołując doświadczenie i zapał które pozwała na szybsze, lepsze i wyższe podniesienie poziomu naszej ludowej kultury fizycznej.



Nowy pływający sprzęt sportowy „Katamaran” konstrukcji ob. ob. Powalajewa i Pawłowskiego odznacza się nie wyrotnością, osiągając szybkość do 40 km na godzinę. Próby przeprowadzono na jeziorze Mamry.

CZ PMH nie interesuje się sportem

W kwietniu br. z inicjatywy kilku miłośników sportu powołano do życia koło sportowe przy PMH, wciągając do współpracy pracowników wszystkich podległych przedsiębiorstw. Utworzono sekcję piłki nożnej, siatkówki i szachową. Koło rozwinęło ożywioną działalność. Sekcja piłki nożnej rozegrała z drużynami miejscowymi oraz z marynarzami angielskimi szereg meczów, wychodząc zwycięsko ze spotkań.

Drużyna siatkówki wzięła udział w turnieju zorganizowanym przez f-mę „Hartwig” zajmując 3 miejsce na 22 startujące drużyny. Osiągnięcie to w dużej mierze było zasługą tow. Popienigisa, organizatora drużyny.

Sekcja szachowa urządziła wewnątrz turniej, którego zwycięzcą został sekretarz koła tow. Janusz Lewandowski.

Koło ponadto zorganizowało kilka wycieczek świątecznych dla pracowników PMH, zabawę bezalkoholową oraz zaprawę na zdobywanie odznaki SPO, w której wzięło udział 60 pracowników PMH.

Zarząd koła projektuje uruchomienie dalszych sekcji: lekkoatletycznej, gimnastycznej, bokserkiej, pływackiej oraz ping-pongowej.

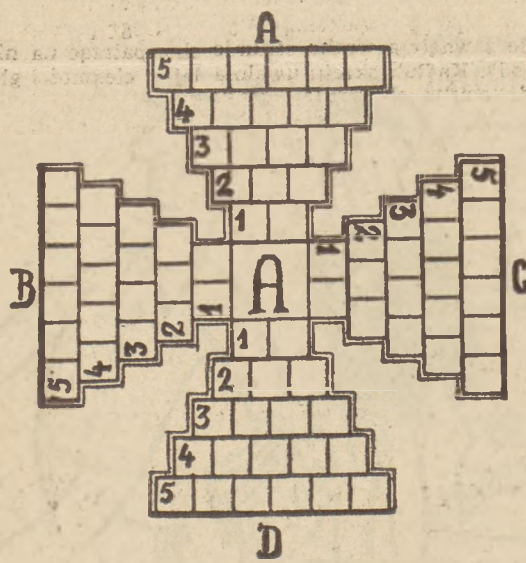
Wszystkie jednak plany uzależnione są od poparcia dyrekcji CZ PMH, który dotychczas odnosi się do sportu obojętnie. Spodziewamy się jednak, że dyrekcja przypomni sobie wskazania KCPZPR i zmieni swoje dotychczasowe stanowisko przychodząc z pomocą zarządowi koła w umasowieniu sportu i zaspakajając przynajmniej jego dwie bolączki: przydział świetlicy oraz dotację pieniężną, która umożliwi dalszy rozwój poszczególnych sekcji.

Zdrowie i sprawność fizyczna są najważniejszymi warunkami wydajnej pracy, a wydajna praca w biurze, warsztacie czy na statku — to szybsze wykonanie Planu 6-letniego. Na żadnym odcinku naszej pracy nie wolno więc hamować rozwoju sportu.

W. BORODAJKIEWICZ

Rozrywki UMYSŁOWE

Krzyżówka

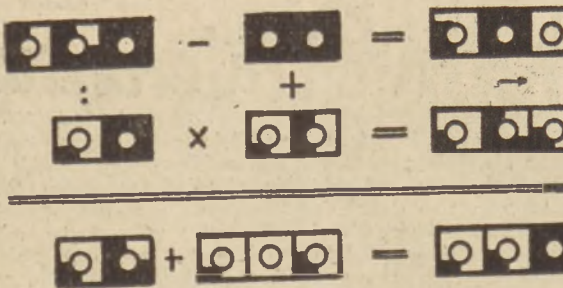


Od środkowego pola począwszy, stopień marynarski 3) zaporą wodną, wpisywać słowa, z których każde z na 4) opera Flotowa, 5) człowiek mający wstępny zawierać powinno te same do czegoś zamyślenie.

literę z dodawaniem jednej dalszej. Pole C: 1) miara powierzchni, 2) bryła, 3) skróty jednego z państw imperialistycznych, 4) człowiek ugodliwy do sztuk magicznych, 5) inaczej wykres. Pole D: 1) organizacja podziemna Izraelskie imię żeńskie w gwarze, 4) podczas okupacji (inlejały), 2) piwo nianka w obcym języku, 3) rzeka na Syberii, 4) skiego trawiera.

Pole B: 1) inicjały jednego z najwybitniejszych wieszczów polskich, 2) skiej jednostki PMH.

Licz i zgaduj



Każdy kwadrat oznacza jedną liczbę. Jednakowe kwadraty — jednakową liczbę. Rozwiązanie zadania polega na znalezieniu odpowiednich liczb, które wstawiane do kółeczek w kwadratach rozwiążą poniższe i pownow naznaczone działania matematyczne.

Rozwiązanie zadań z nr 15

Krzyżówka. Poziomo: 1) was 3) ropa. 6) Żeba, 10) oko, 12) zew, 13) marynarze, 14) kaja 15) masa 17) dok, 18) MIR, 19) lina, 22) raut, 23) spichlerz, 25) Ale, 26) ile, 27) kocz, 29) Post (wspak), 30) rum. Szyfrówka. Znaczenie wyrazów: cesarz, wilga, Sopot, rower, limit, pokój, „Facit”, skwen Kruza, nasyt, Gracz.

Planowo: 1) woda 2) stół 3) Roma, 4) Oka, 5) portowiec, 7) sieciarze (wspak), 8) bez, 9) mewa (wspak), 11) szula Wawrzyńak, 12) szula Wawrzyńak, 13) szula Wawrzyńak, 14) 15) Jerzy Szaferak, 16) 17) Jerzy Szaferak, 18) 19) Jerzy Szaferak, 20) 21) aha, 22) rzep, 24) PLO, 28) zbir, 29) tłum (wspak).

WYJAŚNIENIA

Na skutek notatki pt. „Uregulować ujście rzeki Więpszy” w n-rze 10, dyrekcja Zarządu Małych Portów w Ślupsku wyjaśniła, że rozpoznać w ub. r. prace przy umocnieniu brzegów rzeki przebiegającej zgodnie z harmonogramem robót i zostaną ukończone w roku 1952 — stosownie do państwowego planu inwestycyjnego.

Robotnicy portowi z rezerwy są zatrudniani w razie potrzeby w portach Kołobrzegu i Ustki.

W wyjaśnieniu na notatkę pt. „Dokładniej ustalać zapotrzebowanie statków na słodką wodę” (nr 8 „Steru”) Polskie Linie Oceaniczne informują, że dokładne jednorazowe zamówienie wody słodkiej, zwłaszcza dla trampów oceanicznych, jest często uzależnione od celu podróży, ilości zabieranego ładunku itp.

Zdarzają się niestety wypadki, że załogi statków w chwili ustalania zapotrzebowania na wodę nie mają ścisłych danych, potrzebnych do ostatecznego i dokładnego zamówienia.

Odpowiadając na notatkę prasową pt. „Robotnikom Centrali Rybnej należy dać odpowiednie narzędzia i ubrania ochronne” w n-rze 6, Zakłady Rybne Nr 1 CR w Sopocie wyjaśniają, że zakupione noże do patroszenia ryb nr 6 przy stosowaniu odpowiednio do po-

treb. Również wymiana fartuchów odbywa się już regularnie. Uznając żądania robotników za słuszne wystąpiono do PKPG o wyrażenie zgody na wydanie pracownikom przetwórci obuwia skózanego zamiast gumowego.

* * *

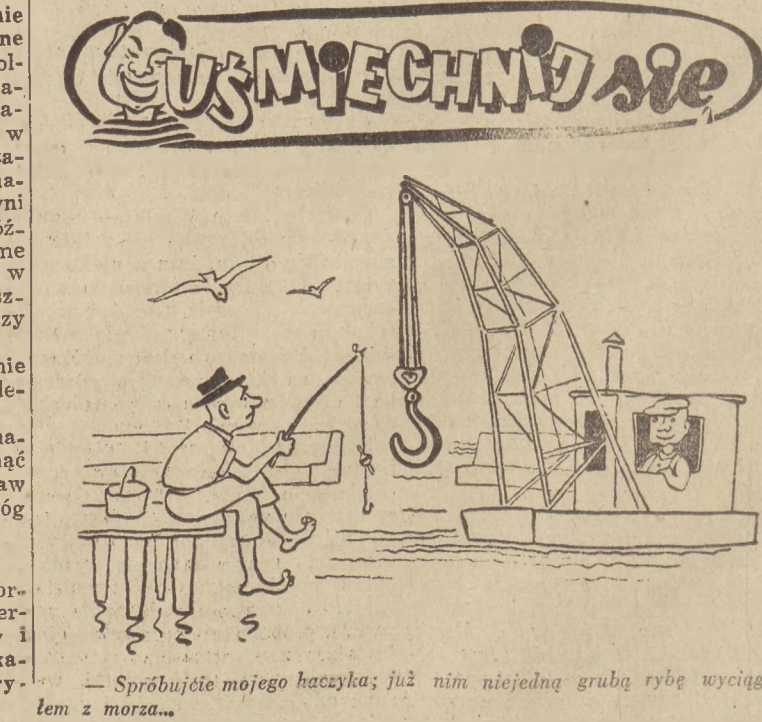
W związku z notatką „Czy nie szkoda pieniędzy na chaotyczne depesze?” (nr 14 „Steru”) Polskie Linie Oceaniczne wyjaśniają, że na s/s „Tobruk” skierowana tylko 2 telegramy: pierwszy w dniu 25 lipca br. kierujący statkiem do Gdańska, drugi dnia następnego z dyspozycją do Gdyni na nabrzeże Hołenderskie i z późniejszą zmianą na nabrzeże Amerykańskie, przeprowadzone już w urzędzie telegraficznym, ale jeszcze przed przekazaniem depeszy na statek.

Wydział Eksploatacji PLO nie stwierdził kto nadał trzecią depeszę.

Podawanie w telegramach nabrzeża, przy którym ma stanąć statek, praktykuje się od niedawna na skutek licznych żądań załóg pływających.

* * *

Ministerstwo Żeglugi poinformowało nas, że od lipca br. serwis rybacki został rozszerzony i pogłębiony (notatka pt. „Czekamy na usprawnienie serwisu rybackiego” w n-rze 9 „Steru”).



— Spróbujcie mojego haczyka; już nim niejedną grubą rybę wyciągnęłam z morza...

Zdjęcia w numerze: Uklejewskiego, Komorowskiego, Syrowatki, Arch. Fot. „Wydawnictwo Morskie”.