

W NUMERZE:

PRZEWYCIĘŻAMY TRUD-
NOŚCI

str. 1 i 2

WZMÓC TROSKĘ ZAŁÓG
O BEZPIECZEŃSTWO PRACY

str. 3

ZWIAZEK ZAWODOWY
PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI
ZACIESNIA ŁĄCZNOŚĆ
Z KORESPONDENTAMI
„STERU“

str. 7

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 1

15 LISTOPADA 1951

NR 20

Nowe ambitne zadania postawili sobie pracownicy żeglugi na rok 1952

Miesiące wrzesień i październik 1951 r. były okresem tworzenia projektu planów żeglugi morskiej i śródlądowej, stoczni rzecznych i rybołówstwa morskiego.

Były to narady aktywnie pracownicze, aktywnie związkowe i partyjne. W naradach brało udział łącznie około 1500 osób. Zaproszono na nie przede wszystkim wyróżnionych pracowników: przodowników pracy, aktywistów, racjonalizatorów. Kierownictwo narad spoczywało w rękach rad zakładowych. Głównym celem narad była ocena projektu planu przez tych, którzy ten plan będą w uporządkowany codziennie walce wykonywali. Na naradach obecni byli przedstawiciele Ministerstwa Żeglugi, a w wielu z nich brał udział również minister żeglugi.

Robotnicy współtwórcami planów

Różna była skala narad, różny był ich poziom. Były narady, które ograniczały się do tego, że kierownictwo przedsiębiorstwa i jego urzędnicy bronili projektu planu przed bardziej mobilizującymi wnioskami. Niektóre narady miały charakter urzędniczy, inne charakter robotniczej konferencji nad planem (np. w CZRM w dużym stopniu również w PLO i PZM). W większości jednak wypadków tymi, którzy atakowali cyfry planu i wykazywali źródła nowych rezerw, nowych oszczędności byli robotnicy, załogi, rybacy.

Zrobiliśmy w planowaniu na odcinek gospodarki morskiej i rzecznej od ubiegłych lat poważny krok naprzód. Postęp wyraża się nie tylko w treści i formie planowania, w pogłębianiu planowania i doskonaleniu jego metod, ale w dużym wzroście bezpośredniego udziału aktywnie pracowniczego w tworzeniu planu. Aktywnie pracownicy czują coraz bardziej, że sam jest gospodarzem w swoim warsztacie pracy. Robotnicy wysuwali wnioski o większą oszczędność, wykazywali wypadki marnotrawstwa materialnego, krytykowali przerosty w zatrudnieniu pracowników administracyjnych (narada ZPGG), niedostateczne wykorzystanie czasu pracy pracowników obsługujących (np. palaczy, łaziennych — głos w dyskusji na naradzie w ZPS ob. Jadvyszczaka, przodownika pracy) wskazywali na wypadki niedostatecznego wykorzystania pracy ko-

biet (przedstawicielka Ligi Kobiet w ZPS).

Narady wytwórcze nad projektem planu na 1952 r. w przedsiębiorstwach rybołówstwa morskiego wykazały troskę aktywnie o zwiększenie połowów. W obecnej trudnej sytuacji aprowizacyjnej każda dodatkowa tona złowionej ryby ma ogromne znaczenie. Na naradach walczone z zaniżonymi planami połowów. We wszystkich przedsiębiorstwach plan połowów na 1952 r. został w rezultacie narad podwyższony w stosunku do projektu planu zgłoszonego przez kierownictwo przedsiębiorstwa. I tak np. przedstawiony przez przedsiębiorstwo „Dalmor” plan połowów został w rezultacie narad podwyższony o przeszło 15 proc.

Głównym jednak zadaniem, dookoła którego obracała się dyskusja, było w tym roku zagadnienie oszczędności i kosztów własnych oraz walka o korzystniejszy wynik finansowy. W zrozumieniu wagi tego zagadnienia coraz więcej było głosów w dyskusji, domagających się mobilizacji wszystkich czynników, wpływających na obniżenie kosztu własnego, a więc przede wszystkim stawianych konkretnie zagadnień: wzrostu wydajności pracy dzięki lepszej organizacji, mechanizacji i wykorzystaniu rezerw czasu robotniczego, zdecydowanego wypełnienia wszelkich przejawów marnotrawstwa groźba publicznego, ścisłego przestrzegania norm zużycia materiału, walki z wszelkimi przerostami w zatrudnieniu.

Zwiększamy produkcję

W większości wypadków narady wytwórcze pozwoliły na bardziej napięte, bardziej mobilizujące, bardziej realne ustawienie planów.

W rezultacie narad przyjęto wiele poprawek, dzięki którym zadania planowe zostały powiększone, bądź tak ustawione, że uzyskało się obniżkę kosztu własnego i lepszy wynik finansowy. Np.: „Arka” wystąpiła z projektem planu przewidującym deficyt, jako wynik działalności gospodarczej, a w rezultacie ostrej krytyki na naradzie, plan finansowy skorygowano i wynik zamknięcia się zyskiem.

Rok 1952 jest trzecim rokiem Planu 6-letniego. Zadania postawione na 1952 r. i ich realizacja będzie kamieniem problemowym realizacji Planu 6-letniego na jego półmetku. We wszystkich prawie dziedzinach gospodarki morskiej i rzecznej projekty planu na 1952 r. uwzględniały zadania produkcyjne postawione przez Plan 6-letni dla roku 1952, a w żegludze morskiej i śródlądowej znacznie zadania te przekraczały.

Projekt planu żeglugi morskiej przewiduje (w stosunku do przewidywanego wykonania 1951 r.) przewozić flotą własną: w tonach więcej o 38 proc., a tonomilach — o 30 proc.

W żegludze śródlądowej wzrost zadań w dziedzinie przewozu towarów, ze względu na zastosowanie nowych metod pracy, jest bardzo duży: w tonach o 38 proc., w tonomilach — o 85 proc. (w stosunku do przewidywanego wykonania 1951 r.).

Połowy ryb wzrosną w stosunku do przewidywanego wykonania 1951 r. o ponad 40 proc.

go musi być prowadzona w na-cy, szerszego rozwoju współzawodniczej gospodarki morskiej i rzecznej jednocześnie dwiema drogami. Pierwsza to zwiększenie wydajności, a więc wzrost wydajności przeładunku w portach, skrócenie cyklu przewozów w żegludze morskiej i rzecznej, zwiększenie wydajności połowowej taboru rybackiego. Projekt planu przewiduje wzrost wydajności pracy w stosunku do przewidywanego wykonania 1951 r. w żegludze morskiej o ponad 12 proc. (ilość ton na 1 członka załogi) w portach o około 15 proc., w rybołówstwie o ponad 46 proc. (ilość ton połowu na 1 pracownika na morzu). Wymaga to nieustannego wysiłku w kierunku zwiększenia wydajności przez wzrost mechanizacji, lepszej organizacji, lepszej dyscypliny pra-

cy, szerszego rozwoju współzawodniczej gospodarki morskiej i rzecznej jednocześnie dwiema drogami. Pierwsza to zwiększenie wydajności, a więc wzrost wydajności przeładunku w portach, skrócenie cyklu przewozów w żegludze morskiej i rzecznej, zwiększenie wydajności połowowej taboru rybackiego. Projekt planu przewiduje wzrost wydajności pracy w stosunku do przewidywanego wykonania 1951 r. w żegludze morskiej o ponad 12 proc. (ilość ton na 1 członka załogi) w portach o około 15 proc., w rybołówstwie o ponad 46 proc. (ilość ton połowu na 1 pracownika na morzu). Wymaga to nieustannego wysiłku w kierunku zwiększenia wydajności przez wzrost mechanizacji, lepszej organizacji, lepszej dyscypliny pra-

Walka o czas

Równoległe z walką o obniżenie kosztów własnych winna być prowadzona na wszystkich odcinkach gospodarki morskiej i rzecznej — walka o czas. Jest to walka o skrócenie nieproduktywnych postojów, o likwidację przestojów statków handlowych i rybackich. Często jeszcze dziś wypadki przestojów statków zdarzają się najczęściej z winy portu. Dużo jest jednak przestojów z winy załadowcy (np. nie nadejście na czas ładunku) lub z winy przedsiębiorstwa żeglugowego (np. nie załatwienie na czas formalności). Czas produkcyjnego postoju statku w porcie należy skrócić przez lepszą organizację pracy przeładunkowej, zwiększenie wydajności pracy, coraz częstsze stosowanie metody potokowej przeładunku. Wiele tu może uczynić sprawniejsza organizacja pracy przeładunkowej, stosowanie wzorów radzieckich, aż do godzinowego grafiku przeładunku włącznie. Należy usprawnić działalność Zakładu Robot Zastępczych, który powinien zawsze na każde żądanie portu sprężyć się dostarczać potrzebną siłę roboczą, a z drugiej strony właściwie wykorzystywać prace robotników chwilowo niezatrudnionych w porcie. Do skutecznej walki o czas, winny również przyczynić się sankcje w postaci kar umownych za przestoje i premie za przedterminowy przeładunek, stosowane nie jak dotąd tylko między załadowcą i armatorem, lecz w umowach planowych, które winny być zawierane między załadowcą i portem oraz między armatorem i portem.

W rybołówstwie morskim główną przyczyną nadmiernych postojów jednostek rybackich są różne defekty techniczne jednostek, w szczególności w motorach a więc, nie rozwiązane należycie zagadnienie remontu taboru oraz słaba dyscyplina pracy.

Chcąc zwiększyć ilość dni połowowych taboru, należy położyć poważny nacisk na zwiększenie dyscypliny pracy. Przed aktywnym partyjnym i związkowym stoi zadanie podniesienia poziomu uświadomienia załóg, co niewątpliwie doprowadzi do wzrostu dyscypliny i coraz lepszych wyników.

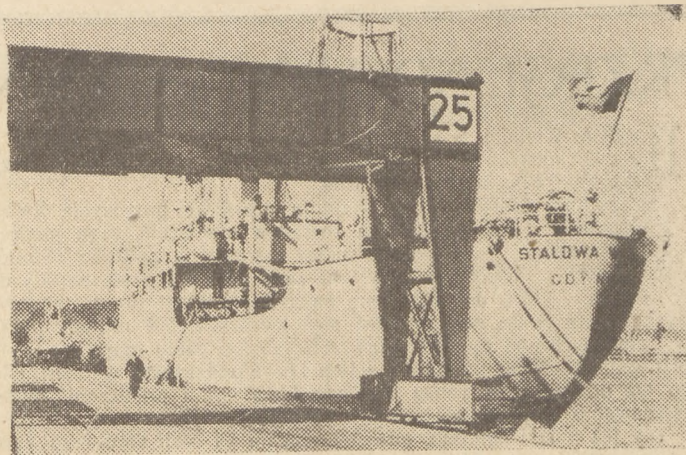
Szczególną uwagę jednak winniśmy zwrócić na zagadnienie remontów taboru pływającego

PMH jak i rybackiego. Od terminowości jakości remontów zależy w dużym stopniu wykonanie zadań planowych. Jeżeli nie zapewnimy terminowego wejścia do eksploatacji jednostek nowobudowanych i remontowanych na stoczniach, nie doprowadzimy do zawarcia umów podpartych harmonogramami oddania taboru do eksploatacji, oraz sankcjami za przekroczenie terminów przez stocznię — plan przewozów względnie połowów na 1952 r. może być poważnie zagrożony. W celu większego urealnienia planu remontów i pewnego odciążenia stoczni o remontów, stoi przed nami poważne zagadnienie zwiększenia i maksymalnego wykorzystania potencjału własnych baz remontowych i warsztatów. Należy poważnie zmoczyć pracę wychowawczą polityczną wśród załóg w kierunku podejmowania przez załogi socjalistycznej opieki nad mechanizmiem, zwiększenia zakresu remontów przeprowadzanych przez same załogi bez wyłączenia statku z eksploatacji, wreszcie lepszego przygotowania planu remontów przez personel maszynowy na statkach. Zastosowanie tych metod stosowanych z powodzeniem we flocie radzieckiej, nie tylko pozwoli na zwiększenie ilości dni eksploatacyjnych statków, ale ponadto urealni plan remontów i uchyli zagrożenie niewykonania planu.

Ważnym czynnikiem zabezpieczającym wykonanie planu portów i żeglugi jest realność dopływu masy towarowej do portu. Niestety, plany operatywne, kwartalne i miesięczne obrotów towarowych przez nasze porty są często dalekie od ich rzeczywistego wykonania. Jednym ze środków zapewnienia wykonania planu na rok 1952 jest więc ściślejsza współpraca między portami, przedsięwzięcia żeglugowymi i „Polfrachtem” z jednej strony, a centralami handlu zagranicznego i Hartwigiem z drugiej; stałe wzajemne konsultowanie się i informowanie; lepiej zorganizowane i bardziej realne planowanie operatywne.

Oto najważniejsze zadania, na które winny zwrócić uwagę organizacje związkowe i partyjne oraz cały aktywnie pracowni przy realizacji planu na 1952 r.

IGNACY TARSKI



Polska Marynarka Handlowa wykonała roczny plan przewozu towarów na dwa miesiące przed terminem. Na dzień 31 października plan ten wykonany został w tonach — 104 proc., we wpływach — 124 proc. Do tych imponujących wyników przyczynił się zbiorowy wysiłek zarówno załóg naszych statków jak i Eksploatacji PMH. Na czoło jednostek pływających, w III etapie współzawodnicstwa wysunął się m/s „Stalowa Wola” wykonując roczny plan przewozów w tonach w 224 proc., w tonomilach — 137 proc. i we wpływach — 190 proc. Załoga m/s „Stalowa Wola” przejęła proporzec przodującego statku PMH od s/s „Kolno”.

Wymowa Czynu Październikowego

Robotnicy polscy uczcili 31 Rocznicę Rewolucji Październikowej wyjątkową pracą, zaoszczędzając gospodarce narodowej wiele milionów złotych.

Ruszyły nowe wielkie budowle Planu 6-letniego: Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu, Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie, nowoczesny kombinat przemysłu włókienniczego w Piotrkowie i wielki taśmowiec do przeładunku węgla w porcie szecińskim.

Nowy nasz taśmowiec to jedno z najsprawniejszych tego rodzaju urządzeń na świecie. Zwiększa on znacznie zdolność przeładunkową portu szecińskiego i zwalnia wielu ludzi od ciężkiej pracy fizycznej.

Robotnicy szecińscy w ramach podjętych zobowiązań uzyskali wspaniałe wyniki przeładunkowe. Zespół znanego przodownika pracy tow. Bachmatu podjął zobowiązanie przeładunku 192 ton towaru, a przeładował 393 tony w ciągu godziny, wykonując zobowiązanie swoje w 258 proc. Na nabrzeżu Odra grupa sztafetu tow. Lucjana Sparzyńskiego ustanowiła nowy rekord załadunku w czasie jednej zmiany na statek radziecki s/s „Olonets” 309,5 ton drobnych workowanej, co odpowiada 334,3 proc. normy. Portowcy szecińscy z dumą mogli zameldować o wykonaniu swoich zobowiązań na wszystkich odcinkach pracy.

Na Wybrzeżu gdańskim najważniejszym wydarzeniem było długofalowe zobowiązanie robotników portowych skrócenia czasu załadunku i rozładunku wagonów w wyniku którego porty Gdańsk i Gdynia codziennie zwalniają do innych celów przewozowych cztery pociągi towarowe po 60 wagonów.

Pracownicy portu gdynińskiego, którzy zobowiązali się zaoszczędzić 52.189 rob. godzin wartości 248.693 złotych, przekroczyli zobowiązanie już w dniu 30 października o 10 proc., podwyższając zaoszczędzoną kwotę do 273.562 zł. Najwyższe — o 63 proc. — przekroczenie zanotowano na I Odcinku.

Portowcy rejonu gdańskiego zaoszczędzili ponad 360 tys. złotych. Realizując swe zobowiązania dźwigowi Ireneusz Zdrojewski, Marcin Bartoszewski i Marian Martuszecki wykonywali ponad 170 proc. normy.

Załogi Polskiej Marynarki Handlowej nadeszły z dalekich mórz i oceanów liczne telegramy o podjętych zobowiązaniach. Dotychczas ustalono, że marynarze PMH wygosparowali ponad 200.000 złotych, a wartość zaoszczędzonych dewiz przekracza sumę 75.000 zł. Wśród prac, wykonanych przez załogi we własnym zakresie na wyróżnienie zasługuje Czyn Październikowy załogi m/s „Warszawa”, którego wartość wyraża się sumą 50.000 zł i 5.000 funtów. Wykonała ona m. in. na 2 tygodnie przed terminem przegląd silnika pomocniczego i uruchomiła motor pomocniczy nr 3.

Marynarze m/s „Hugo Kollataj” przez pracę swoją przy sztaubowaniu ładunku znacznie skrócili postoje w obcych portach, co dało 3.000 dolarów oszczędności. Wartość zaś wykonanych przez nich na pokładzie prac wynosi około 30.000 zł. Poważne roboty remontowe we własnym zakresie wykonały załogi s/s „Pułaski”, m/s „Waryński” i wielu innych statków. M/s „Pekoj” wyróżnił się zaoszczędzeniem materiałów pędnych, a motorowce „Lechistan” i „Warmia” realizują poważne przewozy popzaplanowe. Pracownicy administracji PMH zobowiązaniami swoimi dali gospodarce morskiej dalszych 664.500 złotych oszczędności.

Rybacki dalekomorscy i kutrowi w ramach Czynu Październikowego złowili dodatkowo ponad 1.000 ton ryb, zapewniając robotnikom hut i fabryk zwiększone dostawy białka wartości około 3 milionów złotych. Rybacy trawlera „Saturn” wykonali plan połowów w 110 proc., a palacze s/t „Jowisz” zaoszczędzili 40 ton węgla. Załogi kilku kutrów „Barki”, które dotychczas miały trudności w realizowaniu planu, obecnie zameldowały już o wykonaniu planów jednostkowych. Rybacy PPIUR „Arka” zrealizowali z nadwyżką podjęte zobowiązania przekroczenia planu operatywnego. Na podkreślenie zasługuje zaoszczędzenie 105 kutrów, dzięki czemu złowiono prawie 120 ton ryb ponad plan operatywny. Ogólna wartość podjętych zobowiązań „Arkowców” wynosi ponad 380.000 złotych. Rybacy-spółdzielcy z „Jedności Rybackiej” wygosparowali prawie 90 tys. złotych, realizując swoje zobowiązania w ponad 105 proc.

Również i załogi prywatnych jednostek rybackich włączyły się aktywnie do Czynu Październikowego, wykonując ponad 100 zobowiązań połowowych o wartości ćwierć miliona złotych. W odnocy zatrudnieni na jednostkach Żeglugi Śródlądowej swoim Czynem Październikowym nie tylko zaoszczędzili bardzo poważne sumy, lecz także przez usprawnienie przewozów zwolnili do obrotu dla transportu surowców i wyrobów przemysłowych dodatkowo znaczną ilość wagonów.

Pracownicy Żeglugi czynem zmanifestowali swoje oddanie Polsce Ludowej, dając poważnym wkładem pokojowej pracy najlepszą odprawę podlegaczom wojennym.

Międzynarodowe Zrzeszenie Marynarzy i Dokerów żąda zwolnienia tow. tow. Glezosa i Ambatelosa

Międzynarodowe Zrzeszenie Marynarzy i Robotników Portowych wzmocnionej akcji na rzecz uwolnienia Ambatelosa, Manolisa Glezosa i innych uwięzionych towarzyszy oraz na rzecz powszechnej amnestii w Grecji. Wzywamy was — głosi protest — do walki o zwolnienie dziesiątków tysięcy więzionych w katowniach faszystowskich mężczyzn i kobiet greckich, przeciwko którym wysunąć można jedynie ten zarzut, że walczylili konsekwentnie o prawa, wolność, demokrację i pokój.

„Od 1947 roku Ambatelos, sekretarz generalny Zrzeszenia Związku Zawodowego Marynarzy Grecji, przeciwko którym wysunąć można jedynie ten zarzut, że walczylili konsekwentnie o prawa, wolność, demokrację i pokój.”

Międzynarodowe Zrzeszenie Marynarzy i Robotników Portowych apeluje ponownie do wszystkich organizacji marynarskich i robotniczych, aby włączyły się do akcji na rzecz uwolnienia Ambatelosa, Manolisa Glezosa i innych uwięzionych towarzyszy.

Przewyćczamy trudności

ABY WYJASNIC przyczyny ostatnich kłopotów żywiołowych i nasze metody ich zwalczania, cofnijmy się na chwilę w niedaleką, a jakże odległą przeszłość. Wielu z naszych pracowników morza do brzeżnej pamięci czasu przedwojennego w Gdyni. W porcie tym, który propaganda sanacyjna przedstawiała jako największe osiągnięcie gospodarki ówczesnego reżimu, robotnicy doznali krwawej lekcji „dobrej drożystwa” ustroju kapitalistycznego.

Obok wielkich gmachów zagranicznych spółek, eksploatujących polskiego robotnika, rosły tu z każdym dniem jak grzyby po deszczu, bi-

dy z tektury, dykty i blachy na Grabówku, Leszczynkach, Chyloni i Podgórzu. Rosła wraz z nimi i dła i beznadziejność ludzi, których załadowano stało się wieczne poszukiwanie pracy. Kociotek wodnistej „społecznej” zupy nie pozwalał umrzeć z głodu wielu rodzinom portowców, rybaków i marynarzy.

Długie godziny, dnie a nawet miesiące wystawali portowcy o godzinę i chłodzie przed urzędami pośrednictwa pracy. Pamiętają oni do brzeżnej pamięci wędrowni po mieście w poszukiwaniu zapłaty za nie swoje godziny dorywczej pracy przy rozładunku towarów.

Rybacki „kundowali” miesiącami w poszukiwaniu zatrudnienia. Nie było dla nich miejsca, bo pierwszeństwo na polskich trawlerach mieli „niezastąpieni fachowcy” holenderscy, a kutry i łodzie stały w porcie, ponieważ nie było komu sprzedać łowionego w „nadmierze” szprotła.

Marynarze włożyli się po miesiące w poszukiwaniu jakiegokolwiek pracy, bowiem te nieliczne statki, które pływały pod polską banderą stały często „na sznurku”, czy to ze względu na kryzys, czy też na nieopłacalność eksploatacyjną dla armatora.

Bedziemy mieli właściwy obraz większości życia mieszkanców tej

„perły” sanacyjnej gospodarki, jeśli jeszcze przypomnimy opłakane warunki życia dzieci bezrobotnych, które obdarły, głodne i dziesiątkowane przez choroby, pozbawione były wszystkiego — nawet szkoły.

Wszystkie próby walki przeciwko tym nieludzkim warunkom bytu, przeciwko wyzyskiwaczom, były krwawo tłumione przez granatowych pachołków. Kto się buntował — ten gnął w więzieniu i nie mógł już nigdy liczyć na jakąkolwiek pracę.

Mimo tego stanu rzeczy do Gdyni corocznie ściągalo tysiące no-

(Dokończenie na str. 2)

PRZEGŁAD WYDARZEŃ

HASŁA Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej są z całą konsekwencją realizowane w ciągu 34 lat przez Związek Socjalistycznych Republik Rad.

Szczególnie szerokie echo znajdują pokojowe propozycje Związku Radzieckiego, mające na celu rozładowanie istniejącego napięcia międzynarodowego, wywołanego przez agresywną politykę Stanów Zjednoczonych. Propozycje te witane są z radością przez narody całego świata, które domagają się zakazu produkcji broni atomowej oraz zawarcia paktu pokoju przez pięć mocarstw. 562 miliony podpisów, złożonych pod żądaniem zawarcia takiego paktu mają tak wielki ciężar gatunkowy, że muszą się z tym liczyć podżegacze wojenni. Dlatego też od czasu do czasu pod naciskiem opinii publicznej, muszą występować z rzekomo pokojowymi propozycjami.

Tak też było i ostatnio, gdy Acheson na VI sesji Ogólnego Zgromadzenia ONZ wysunął rozreklamowane uprzednio przez reakcyjną prasę „sensacyjne środki, zmierzające do utrwalenia pokoju”.

„Góra zrodziła mysz”

PROPONUJE nam się — powiedział w swoim przemówieniu minister spraw zagranicznych ZSRR Wyszynski na VI sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ — abyśmy się zajęli sporządzeniem spisu sił zbrojnych i uzbrojenia pod kierownictwem nowej, połączonej komisji zbrojeń klasycznych i energii atomowej. Zapomina się jednak, że narodem nie jest potrzebny spis broni, nie jest potrzebna inwentaryzacja uzbrojenia, ani opis i rejestracja wyprodukowanych bomb atomowych, co proponują nam obecnie panowie Truman i Acheson...

Minister Wyszynski, charakteryzując reklamowane przez prasę burżuazyjną „sensacyjne środki utrwalenia pokoju”, powiedział: „Można nieomylnie stwierdzić, że góra zrodziła mysz, tak znikome i jawnie fałszywe są propozycje płynące z obozu atlantyckiego”.

Narodem świata potrzebna jest prawdziwa redukcja zbrojeń, zakaz produkcji bomby atomowej i skuteczna kontrola nad tym zakazem, a nie „spis” i „inwentaryzacja broni”.

Propozycje ZSRR wyrażają wolę narodów

W TYM samym czasie, gdy Acheson w ONZ wysunął swoje fałszywe propozycje, gdy występował w roli „aniola pokoju”, jego kolega po fachu w podżeganie do nowej wojny generał Bradley zażądał nowej porcji dolarów dla kontynuowania zbrojeń.

Wymownym dowodem tej polityki jest kręciackie stanowisko delegacji amerykańskiej na czele z Ridgwayem w rokowaniach o rozejm w Korei. Gdy delegacja Koreańskiej Republiki Ludowej i ochotników chińskich zgodziła się na przyjęcie obecnej linii frontu jako linii demarkacyjnej w celu ustanowienia rozejmu, amerykańscy agresorzy wysunęli nowe propozycje, usiłując wszelkimi sposobami zerwać rokowania.

Już ten fakt demaskuje istotę „pokojowych” propozycji bloku amerykańsko - angielskiego.

Całkowitym przyzwrońdzeniem podżegaczy wojennych, usiłujących występować w skórze jagnięcia, są propozycje Związku Radzieckiego. W celu usunięcia groźby wojny i utrwalenia pokoju i bezpieczeństwa między narodami, ZSRR zaproponował Zgromadzeniu Ogólnemu ONZ następujące propozycje do uchwalenia:

1. Udział w agresywnym bloku atlantyckim i tworzenie przez Stany Zjednoczone i inne państwa baz wojennych nie daje się pogodzić z członkostwem w ONZ.
 2. Kraje uczestniczące w działaniach wojennych w Korei powinny zawrzeć rozejm i wycofać swe wojska poza 38 równoleżnik w terminie 10-dniowym. Wszystkie obce wojska winny być wycofane z Korei w terminie 3-miesięcznym.
 3. Zwolnić międzynarodową konferencję w celu rozpatrzenia sprawy istotnej redukcji sił zbrojnych i zbrojeń oraz zakazu broni atomowej i ustanowienia międzynarodowej kontroli nad tym zakazem.
 4. Wezwać Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię, Francję, Chiny oraz Związek Radziecki do zawarcia paktu pokoju.
- Te cztery punkty propozycji radzieckich odpowiadają życzeniom i pragnieniom wszystkich ludzi, pragnących pokoju. Siła tych propozycji wypływa z polityki pokojowej Związku Radzieckiego i jego potęgi.

Dwa światy

CALY świat słuchał z uwagą przemówienia towarzysza Berli na akademii w Moskwie, poświęconej 34 Rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej. Ze słów tow. Berli bił spokój i poczucie niezwykłej mocy socjalistycznego mocarstwa.

Z uczuciem dumy słuchaliśmy o wielkich sukcesach Związku Radzieckiego, kroczącego zwycięsko do komunizmu. Kraj Rad wytępił obecnie więcej stali niż Anglia, Francja, Belgia i Szwecja razem wzięte. Coroczny przyrost węgla w ZSRR wynosi 24 miliony ton, 4,5 miliona ton wynosi roczny przyrost wydobycia ropy naftowej. Tylko w 1951 roku rolnictwo radzieckie otrzymało 177 tysięcy nowych traktorów i 54 tys. kombajnów. Baza energetyczna Związku Radzieckiego jest obecnie 7-krotnie wyższa niż w Rosji przedrewolucyjnej. Tylko nowobudujące się wielkie elektrownie wodne dadzą tyle energii ile posiadają obecnie Włochy.

W przeciwieństwie do kraju budującego się komunizmu, w krajach imperialistycznych gospodarka ugina się pod ciężarem zbrojeń. Świadcza o tym gorzkie wyznania proangielskiej gazety francuskiej „Combat”, 6 listopada br. gazeta ta pisała:

„Upadający pod ciężarem produkowanego przez siebie uzbrojenia, strażnik Zachodu ryzykuje, że uduśi się w swojej zbroi...” i dalej: „Stanom Zjednoczonym udało się w najlepszym wypadku zamienić „wolny świat” w związek zawodowy żebraków...”

Stalowe kleszcze kryzysu gospodarczego, które ścisnęły kraje agresywnego bloku atlantyckiego, próbują amerykańscy imperialiści rozewrzeć przy pomocy dalszych zbrojeń. Odrzucając tęzę o możliwości współistnienia dwóch odmiennych systemów, kurcząc wymianę handlową ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej, Stany Zjednoczone pchają kraje zachodu na drogę awantur wojennych.

Światowa Rada Pokoju wskazuje kierunek walki

W IMIENIU przeszło pół miliarda ludzi, którzy złożyli swe podpisy pod apelem o zawarcie paktu pokoju między pięcioma mocarstwami, rozległo się z Wiednia jeszcze jedno ostrzeżenie pod adresem podżegaczy wojennych.

Światowa Rada Pokoju, która zebrała się w Wiedniu, uchwaliła nowe rezolucje i apel do ONZ i narodów świata, mobilizujące ludy do dalszych wysiłków w walce o utrwalenie pokoju.

W apelu do ONZ Światowa Rada Pokoju wskazuje na konieczność stopniowej redukcji zbrojeń, zakazu broni atomowej oraz ustanowienia międzynarodowej kontroli dla zrealizowania tych postulatów. Apel domaga się następnie zlikwidowania ognisk agresji, jakimi są w Europie odbudowywany militarystyczny Niemiec, a na Dalekim Wschodzie — militarystyczny Japonia. Dla zlikwidowania ognisk agresji konieczna jest współpraca w Organizacji Narodów Zjednoczonych i zawarcie paktu pokoju.

Ruch obrońców pokoju uzyskał nowe wskazówki do dalszej walki o okiełznanie podżegaczy wojennych.

Braterska współpraca

NARÓD polski utrzymał front pokoju bohaterską pracą, wznosząc fundamenty socjalizmu. 7 listopada, realizując Czyn Październikowy, ruszył przedterminowo nowe obiekty naszego Planu 6-letniego: Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu, Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Uruchomiony został w Szczecinie największy w Europie taśmowiec. Ruszył kombinat przemysłu bawełnianego w Piotrkowie.

W walce o pokój naród polski wiernie stoi u boku Związku Radzieckiego.

Tow. Aleksander Zawadzki w przemówieniu, wygłoszonym na uroczystej akademii w Warszawie, która odbyła się dla uczczenia 34 Rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej powiedział:

„Pierwszym warunkiem umocnienia pokoju i wykonania historycznych zadań, jakie stoją przed naszym narodem, jest dalsze pogłębianie przyjaźni, solidarności i współpracy ze Związkiem Radzieckim”.

Przewozy towarowe w Żegludze Przybrzeżnej

odciążą kolej i ożywią małe porty

(Artykuł dyskusyjny)

W SOCJALISTYCZNEJ gospodarce planowej, zanim zapadną wiążące decyzje, ustawiające właściwy proces gospodarczy, wszystkie elementy tego procesu podlegają wszechstronnym badaniom.

Ostatnio przeprowadzone studia wstępne wykazały, że w małych portach masa towarowa dla przewoźników żeglugi przybrzeżnej istnieje i stale wzrasta. Potwierdziła to konferencja zorganizowana ostatnio przez Wojewódzką Komisję Planowania Gospodarczego w Koszalinie.

Należy się więc zastanowić nad tym, czy obok komunikacji kolejowej, wzdłuż naszego Wybrzeża wskazane jest uruchomienie i rozwoju stałej żeglugi towarowej.

Znaczenie polityczne komunikacji przybrzeżnej staje się jasne, gdy się spojrzy na mapkę polskiego Wybrzeża. Na północno - zachodnim krańcu leży Szczecin, w pobliżu północno - wschodniej granicy — zespół portowy Gdynia-Gdańsk, a pomiędzy tymi dwoma punktami na przestrzeni prawie 500 km rozmieszczone są małe porty: Ustka, Darłowo i Kołobrzeg. Poza pasażerskimi statkami przybrzeżnymi, które pływają jedynie w okresie sezonu letniego, polskie statki towarowe nie zawiązywały dotychczas do małych portów. Natomiast, szczególnie do Ustki, przybywa wiele statków zagranicznych.

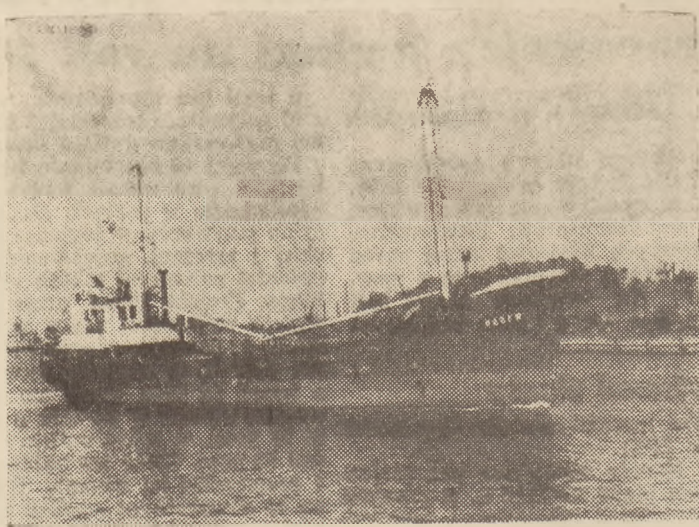
Dla ludności, zamieszkującej centralne Wybrzeże, duże znaczenie moralne ma fakt, że w małych portach panuje ożywiony ruch. Fakt ten dodaje ludności bodźca do nowych wysiłków i osiągnięć gospodarczych, kulturalnych i politycznych; stwarza poczucie pewności i trwałości.

Przerzucanie ładunków znajdujących się w małych portach lub w zasięgu ich ciężenia gospodarczego, z drogi lub szyny na statek, zwiększy tempo pracy portu i zwolni tysiące wagonów kolejowych, cennych dla naszej dynamicznej gospodarki narodowej.

Włączenie przewoźników towarowych do zakresu działania przedsiębiorstw żeglugi przybrzeżnej daje pełniejsze zatrudnienie, przyczynia się do zmniejszenia kosztów własnych przedsiębiorstwa, a więc i do potaniaenia transportu.

Przewozy towarowe staną się z czasem podstawą działalności żeglugi przybrzeżnej. W ten sposób nastąpi zasadniczy zwrot w opłacalności przedsiębiorstw, które przedstawione zostaną z zakładów usługowych (nie lekceważymy tu sezonowych przewoźników pasażerskich i właściwie doceniamy ich znaczenie) — na przedsiębiorstwa pracujące dla przemysłu i produkcji.

URUCHOMIENIE przybrzeżnej komunikacji towarowej zrywa ze starą tradycją i rutyniarstwem Gospodarka socjalistyczna stosuje takie środki transportowe, jakie pod względem gospodarczym są najbardziej uzasadnione i najbardziej opłacalne.



Regularne zawiązywanie polskich statków towarowych do małych portów, spowoduje także duże ożywienie miast portowych. Ciągły załadunek towarów będzie podstawą zwiększenia i stałości zatrudnienia dla portowców.

Nowa linia przybrzeżna komunikacji towarowej będzie miała również poważny wpływ na rozwój bezpośredniego zaplecza gospodarczego, a nawet na rozlokowanie przemysłu miejscowego.

Według dotychczasowych obliczeń, żegluga przybrzeżna może przewieźć w ciągu kwartału około 25.000 ton towarów masowych.

Zwolni to 25 pociągów 60-wagonowych do innych celów transportowych. Jedną trzecią wymienionej masy towarowej stanowią materiały budowlane; prawie tyle samo ziemiopłody i ich przetwory. Na następnej pozycji należy wymienić paliwa płynne i nawozy sztuczne. Drobnica stanowi narazie tylko 3-4 proc ogólnej masy.

DUŻE ilości masy towarowej nasuwają pytanie czy żegluga przybrzeżna będzie zdolna do przewiezienia tych ładunków i przy pomocy jakich statków będzie mogła się tego podjąć.

Należy tu zaznaczyć, że poza przewoźnikami przybrzeżnymi — w ca-

łym tego słowa znaczeniu — istnieje ponadto ładunki do przewiezienia w zasięgu żatokowym i portowym. W obrotach pomiędzy portami Gdańskiem i Gdynią przewozi się codziennie kilkadziesiąt ton (ładunki te przewożone były dotąd samochodami i koleją). Ponadto żegluga przybrzeżna ma do obsługi Zatokę Gdańską, a więc transport towarów z Helu do Gdyni (ryby i przewozy między Swinojściem a Szczecinem). Do przewoźników w Zatoce Gdańskiej nadają się m/s „Tuła” i m/s „Zofia”. Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie przewozi

towary pomiędzy portami Zalew Szczeciński na m/s „Dziwna”, której możliwości przewozowe nie są jeszcze w pełni wykorzystane. Do holowania barek na zalewie przystosowany jest m/s „Elżunia”.

Do przewoźników przybrzeżnych nadaje się doskonale m/s „Narew”, który w ciągu kwartału może przewieźć około 6.360 ton ładunku, a do przewoźników pływających m/s „Turnia”, nie będących dotychczas należycie wykorzystany.

Z pobieżnych obliczeń wynika, że przedsiębiorstwa żeglugi przybrzeżnej, i to zarówno Gdańska jak i Szczecińska, narazie posiadają niedostateczną ilość statków towarowych, dostosowanych do przewożenia masy towarowej z małych portów.

Zachodzi więc potrzeba powiększenia floty żeglugi przybrzeżnej przynajmniej o jeszcze jeden statek typu „Narew” oraz o dwie barki morskie z własnym napędem, lub zamiast barek — o jednostkę typu „Nysa”.

Wiemy, że transport wodny jest znacznie tańszy od kolejowego. W pewnych warunkach bywa on nawet szybszy, a ponadto zdolny jest do jednorazowego przetrzutu większej masy towarowej niż kolej. Poważną rolę w akwizycji ładunków odgrywa atrakcyjna stawka frachtowa.

Ustalone na podstawie wstępnej kalkulacji stawki frachtowe dla ładunków normalnie sztafujących są niższe od stawek kolejowych. Towary załadowane przy pomocy elevatora uzyskują dodatkowo 20 proc. zniżki. Natomiast przy załadunkach przestrzennych stawki frachtowe są o 20 proc. wyższe od podstawowych.

Życie pokazuje, że taryfa ta wytrzymuje próbę i jakie zmiany będą musiały być tu dokonane po zdobyciu pewnego doświadczenia.

Spodziewać się należy, że na od cinku nowej dla siebie pracy — przewoźników towarowych — żegluga przybrzeżna wykaże prężność i elastyczność, że potrafi przystosować się szybko do postawionych jej nowych zadań.

B. W.

Przewycięzamy trudności

(Dokończenie ze strony 1)

wych ludzi z głębi kraju. Czyżby nie wiedzieli? Owszem — wiedzieli, ale w Gdyni była jeszcze jakaś tam szansa znalezienia pracy, natomiast w kraju nie było żadnej. Nie się nie budowało, nie się nie działo — martwość i beznadziejność. Przesada — właśnie, że się działo! Przecież wysyłano rozpracowanych nędzą rolników na polonierkę i zatrudniać na puszce Brazylii... Tak bowiem rozwijał się rząd sanacyjny, który piał bez przerwy o mocarstwach i koloniach, problem niepotrzebnych mu ludzi.

Jakże zasadniczo zmieniły się warunki w naszym kraju w ciągu 7 lat władzy ludowej. Gdziekolwiek się na Wybrzeżu znajdziesz, usłyszysz: brak nam ludzi do pracy! Nie rosną już budy na Grabówku. Mnożą się za to nowe osiedla pięknych, jasnych domów na Wzgórzu Focha i Redowie. Powstają z gruzów olbrzymie dzielnice mieszkaniowe w Gdańsku. Przebudowano port szczeciński. Rosną nowe fabryki, pracują potężne stocznie i kombinaty rybne. Ożyły małe porty. Poszerzyły się drogi i elektryfikuje się kolej. Wszędzie tętni rytm wyjątkowej pracy — nadbrabiani załogi ponurych lat wykrywa. A piękna i olbrzymia szkoła — pomnik na Grabówku stała się symbolem naszych czasów.

Choćby na najbliższym Wam przykładzie dynamicznego wzrostu floty handlowej i wielkiego rozwoju rybołówstwa możemy łatwo stwierdzić prawdę naszych czasów — głód ręk do pracy.

Oczywiście, wszyscy zdajemy sobie sprawę, że życie robotnika w Polsce jest jeszcze dalekie od tego, co nazywamy luksusem, ale pamiętajmy, że są to przecież nasze pierwsze kroki do socjalizmu. Jednak na zawsze zaponiemyśmy, co to znaczy bezrobocie, nędza i beznadziejność.

Ogromny wzrost zatrudnienia wywołał zwiększone zapotrzebowanie na wszystko. Wystarczy przytoczyć jeden przykład fabryki, aby stało się jasne i przekonujące.

Przed wojną pracowało poza rolnictwem 2.733.000 pracowników najemnych, a dziś — przy zmniejszonym zaludnieniu — 5.200.000. Do miasta, do przemysłu przyszło więc ponad 2 miliony dawniej niepotrzebnych nikomu ludzi. Wyszli oni spod swoich głodnych strzech, aby stanąć na fundacjach wielkiej budowlanej socjalizmu. Wre-

szcze stali się oni wraz z rodzinami ludźmi, którzy zarabiają i kupują, którzy jedzą, ubierają się i chcą mieszkać po ludzku. To samo stało się z niedgdyś bezrobotnym proletariatem miast. Ciągły załadunek towarów będzie podstawą zwiększenia i stałości zatrudnienia dla portowców.

Nowa linia przybrzeżna komunikacji towarowej będzie miała również poważny wpływ na rozwój bezpośredniego zaplecza gospodarczego, a nawet na rozlokowanie przemysłu miejscowego.

Według dotychczasowych obliczeń, żegluga przybrzeżna może przewieźć w ciągu kwartału około 25.000 ton towarów masowych.

W swoim niedawnym przemówieniu zreferował nam to wszystko jaśno i szczerze w imieniu Partii i Rządu wicepremier tow. Hilary Minc. Dał on równocześnie odprawę tym wszystkim ludziom małego ducha, którzy za podstępem wrogości propagandy, chcieliby u nas pod pretekstem uniknięcia trudności żywnościowych zwolnić tempo

rozbudowy przemysłu. Wicepremier tow. Minc przytoczył znamiennie słowa Józefa Stalina, wypowiedziane do radzieckich działaczy gospodarczych w 1931 roku:

„Zapytując czasem, czy nie można nieco zwolnić tempa, nieco powstrzymać ruch. Nie, nie można towarzysze! Przeciwnie w miarę sił i możliwości należy je zwiększać... Zwolnić tempo — znaczy to pozostać w tyle. A ci, co pozostają w tyle, są bici. Ale my nie chcemy być bici. Nie, nie chcemy!”

Słowa te, szczególnie w obecnej sytuacji międzynarodowej, pełne dla nas aktualnej treści, najlepiej rozumieją załogi pływające naszych jednostek. One przecież na codzień spotykają się z prowokacyjnymi szykanami wobec polskiej bandery w portach państw obozu wojny i mogą obserwować na własne oczy przygotowania podżegaczy do rozpękania nowej katastrofy światowej.

Umiemy właściwie ocenić poważną sytuację międzynarodową i dlatego, mimo oczywistego faktu, że rolnictwo nie nadąża, my tempa rozwoju przemysłu nie zwolnimy. Bez uprzedzenia myślenia bowiem nie może być mowy o budowie socjalizmu, o sile naszego kraju. Natomiast energicznie walczymy z trudnościami — podnosimy wszelkimi sposobami produkcję rolną i wykrywamy istniejące rezerwy.

Rząd nasz celem zwiększenia dostaw mięsa realizuje w pełni poprzednio podjęte uchwały o premiovaniu hodowców. Weszła już w życie ustawa o 2-letnim planie rozwoju produkcji mięsnej. Wprowadzono racjonowanie mięsa i Huszczono, aby docierały one równomiernie i szybko do wszystkich ludzi pracy.

Likwidujemy spekulantów; opierając się na biedocie wiejskiej, demaskujemy kulaków nie wykonywających zobowiązań w stosunku do państwa; przez szeroką akcję uświadamiającą walczymy o trwałą i sprawiedliwą sojusz ze średniakiem.

Liczne meldunki z całego kraju o planowym przebiegu kontraktacji kulturalnych, o realizowaniu z nadwyżką skupie zboża i o przedterminowej dostawie ziemniaków. Świadczą najlepiej, że jedną po drugiej bitwę o trwałą sojusz robotniczo-chłopski wygrywamy.

Mówią, że przyjaciel poznaje się w biedzie. My takich prawdziwych w ich realizacji

przyjaciół mamy. Niemiecka Republika Demokratyczna dla robotników wielkich ośrodków przemysłowych dostarczała już 100 tys. ton wysokogatunkowych ziemniaków.

Wzrok wszystkich ludzi w Polsce skierował się obecnie na rybołówstwo morskie, jako na jedną z najważniejszych rezerw. Każda tona ryby ponad plan — to jeszcze jedna wygrana bitwa w walce z trudnościami. Wielka więc odpowiedzialność ciąży na naszych rybakach. Muszą oni dołożyć wszelkich starań i wysiłków, aby swoją postawą i wynikami pracy udowodnić, że pojęli głęboki sens naszej walki.

Wszystkie poczynania Partii i Rządu wskazują na to, że w możliwie najkrótszym czasie opanujemy doświadczenia dla wszystkich trudności żywnościowe. Jednak do szybkiego i pełnego ich przewyciężenia potrzebna jest szeroka praca uświadamiająca.

Wszyscy ludzie morza, którzy mają możliwość bezpośrednio poznać w swych dalekich rejsach prawdę o imperializmie, muszą o niej szerzej mówić. Trzeba udzielać zdecydowanej odprawy tym „życiowym” znaniom z ładu, którzy „czują się w obowiązku” Was podczas pobytu w kraju „gruntownie” informować o trudnościach i wyplakować się Wam w kamilkę. Niech się oni dowiedzą od Was prawdy o pokojowej postawie zdecydowanej większości mas pracujących na całym świecie, o odradzanym militarystyce i bezrobociu w Niemczech zachodnich, o zaniechaniu na dno dwóch robotników włoskich, o bezrobociu we Francji, o nędzy i ruchach wyzwolniczych narodów Bliskiego Wschodu, o piekle życia na Cabo Verde, o jedynym ucieczce przed głodem śmiercią wielu kobiet Brazylii i Argentyny — a wtedy zrozumieją i przestaną tracić czas na plotki.

Wobec tego, co się tam dzieje, wobec groźby nowej wojny, przewidywanej przez zaleńców i morderców spod znaku dolara — my chcemy być silni i dlatego nie zwolnimy tempa rozbudowy przemysłu.

Od nas wszystkich, od naszej sławy w tej walce zależy jak prędko pokonamy czasowe trudności. Najlepsze zarządzania, najlepsze chęci Rządu nie odniosą szybkiego i należytego skutku, jeśli każdy obywatel nie poprze ich swą postawą i działaniem, jeśli nie okaże pomocy w biedzie. My takich prawdziwych w ich realizacji

Życia PMH

W 34 ROCZNICĘ WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

pracownicy morza podsumowali swe osiągnięcia

W okresie 7 lat powojennej odbudowy i rozbudowy naszej gospodarki, pracownicy morza nie potkali w swej pracy na wiele trudności. Nie przeszkadzały im jednak przeszkody i dyskryminacyjne metody państw kapitalistycznych. Krok po kroku, uparcie i zdecydowanie realizowali oni swe zadania. Na przekór wrogiemu propagandzie Polska Marynarka Handlowa rośnie z każdym dniem; statki handlowe pod naszą banderą obiegają glob ziemski, łącząc liniami regularnymi i trampingowymi najodleglejsze porty świata.

Jak co roku, w 34 rocznicę powstania pierwszego na świecie państwa zwycięskiego socjalizmu — pracownicy morza podsumowali swe osiągnięcia.

Uroczysta akademія żegluga-ców w Szczecinie, w której obok pracowników PZM i PRO wzięli udział przedstawiciele konsulatu radzieckiego i czechosłowackiego zamieniła się w manifestację na cześć Rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Po odczytaniu meldunków o wykonaniu zobowiązań odbyło się uroczyste wręczenie nagród pracownikom oraz dekoracja zasłużonych ratowników.

Załogi s/s „Wieluń” i s/s „Kra-ków” otrzymały nagrody pieniężne. Ratownicy: Stanisław Szczepkowski — bosman ekipy „Żuk” i Jan Lekki — motorzysta ekipy „Krab” zostali odznaczni Brązowymi Krzyżami Zasługi.

Część artystyczna urozmaiciła występy zespołów Polskiej Żeglugi Morskiej i Morskiego Technikum Nawigacyjnego.

Na centralnej akademii pracownik PMH salę Państwowe go Teatru „Wybże” w Gdyni niesienia wraka hitlerowskiego pancernika „Gneisenau” stanowi chlubną kartę tego młodego przedsięwzięcia.

Za pełną poświęcenia pracę, synów Ludowej Ojczyzny nie miały zasłużona nagroda. 170 ofice

Kołataj”, „Rataj”, „Warmia” i inne. Załogi tych jednostek daly przykład prawdziwie socjalistycznego stylu pracy. Nie pozostali w tyle pracownicy Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Dzień podniesienia wraka hitlerowskiego pancernika „Gneisenau” stanowi chlubną kartę tego młodego przedsięwzięcia.

Za pełną poświęcenia pracę, synów Ludowej Ojczyzny nie miały zasłużona nagroda. 170 ofice



stale wzrasta. Już w końcu sierpnia załoga s/s „Kołno” zameldowała o przedterminowym wykonaniu rocznego planu przewozów. Z morza nadchodził meldunki o przedterminowym wykonaniu planu przez statki: „Warta”, „Kra-ków”, „Morska Wola”, „Hugo

rów i marynarzy naszej floty handlowej i 50 pracowników Polskiej Ratownictwa Okrętowego otrzymało wysokie nagrody pieniężne. 30 członków ekipy PRO, która podniosła wrak „Gneisenau”, zostało wyróżnionych zaszczytnymi odznaczeniami państwowymi.

Na czoło jednostek pływających, w III etapie współzawodnictwa wysunął się m/s „Stalo-wa Wola”, odbierając od s/s „Kol-no” proporzec przechodni PMH. Załoga tego statku wykonała plan przewozów: w tonach — 224 proc., w tonomilach — 137 proc. i we wpływach — 190 proc. Drugie miejsce zajął m/s „Waryński”, uzyskując w tonach — 145 proc., w tonomilach — 108 proc. i we wpływach — 149 proc. Trzecie zdobył s/s „Bytom” wynikiem 124,1 proc. w tonach, 164 proc. w tonomilach i 155 proc. we wpływach.

Międzynarodowy hymn świata pracy, odpiewany przez całą salę zakończył oficjalną część akademii.

W części artystycznej wystąpił Zespół Pieśni i Tańca Marynarki Wojennej pod kierownictwem Adolfa Wiktorowskiego oraz chór „Echo”.

Siedzący obok siebie, marynarze floty handlowej i marynarze floty wojennej wspólnie przeżywali zryw robotników Petersburga i Moskwy. Razem święcili rocznicę pamiętnego dnia, gdy polscy „Aurory” padli na Pałac Smolny, otwierając drogę do wyzwolenia ludziom pracy na całym świecie. Stoją oni dumnie na straży naszych granic morskich i niosą w świat prawdę o ludziach, budujących socjalizm — na otuchę narodom uciskającym, na ostrzeżenie imperialistom amerykańskiemu i angielskiemu.

Rocznice Wielkiego Października obchodziliśmy w Antwerpii...

Na zebraniu załogowym „Narwika” z końcem września padło pytanie: jak uczymy zbliżającą się 34 Rocznicę Rewolucji Październikowej?

Po krótkiej dyskusji podjęliśmy zobowiązanie: załoga pokładowa wyreperuje brezenty lukowe i szalupowe, załoga maszynowa naprawi pompy i wyczyści kocioł. Zabrałmy się do pracy z wielkim zapałem. Równolegle szły przygotowania do akademii. Na zebraniu egzekutywy podzieliłmy funkcje części artystycznej przygotować koło ZMP, dekoracje i program części oficjalnej potwierdzono łow. tow. Nawroto-wi i Losiowi.

Ostatnie 2 tygodnie przed uroczystością cała załoga była pochłonięta przygotowaniem. Ogólny przebieg był dużym sukcesem. Ojciec k. o. tow. Zurawskiego, który własnym przykładem i agitacją wciągnął wszystkich do pracy. Zelempowcy z entuzjazmem uczyli się wierszy, przeprowadzali próby chóru, a dekoratorzy radzili nad projektami dekoracji.

Akademie postanowiliśmy urządzić w Antwerpii. Pod kierownictwem podstawowej organizacji partyjnej, przy wybitnej pomocy zelempowców załoga cel osiągnęła. Wszystko było gotowe na czas.

W przeddzień akademii przyszedł do świetlicy statkowej jeden z robotników belgijskich. Oglądając nasze dekoracje i hasła powiedział:

„Byłem partyzantem, 2 razy ranny, siedziałem w obozie w Oświęcimiu, znam ślad Polaków i Rosjan. Patrząc dzisiaj na wasze uroczystości, obserwując waszą rozbudowującą się flotę i konsekwentną, pokojową politykę waszego rządu — jestem przekonany, że pokój obronnie. My robotnicy belgijskiej i robotnicy innych krajów zmarszczonych liczymy na was. Dopomóżcie nam, abyśmy w naszej wspólnej walce”.

Ochodząc długo ścisnął nasze dłonie i nie mógł oderwać oczu od czerwonego sztandaru.

W sobotę wieczorem przybyli zaproszeni goście: konsul z pracownikami konsulatu w Brukseli oraz 2 małżeństwa z dziećmi z pracowników ambasady, ubrane w stroje

krakowianek. Przybyła również delegacja załogi m/s „Warszawa”. Przed rozpoczęciem uroczystości odśpiewaliśmy „Międzynarodówkę”. Akademii zagrał kpt. Mikszta, a tow. Andrzejczuk wygłosił okolicznościowy referat. Następnie zespół ZMP śpiewał i deklamował wiersze rewolucyjne. Zebrani oklaskami przyjmowali amatorskie występy — były one naprawdę udane. Gdy jednak pięcioletnia dziewczynka dziecięcym głosem zadeklamowała wiersz o pokonaniu oklaskom nie było końca. Nastrój uderzył się wszystkim „Leć gołębiczkę biały nad miastem Warszawy” — padały słowa dziecięcej deklamacji. Nie jednemu z obecnych wymknęło się przekleństwo pod adresem zbrodniarzy kapitalistycznych, prących do nowej wojny.

Akademii na „Narwiku” w kapitalistycznym porcie została zakończona. Pełni wiary w słuszność naszej sprawy, z jeszcze większym zapalem, powróciliśmy do naszych codziennych zajęć.

W DNIU 1 listopada Konsulat RP w Belgii zaprosił delegację ze statków PMH, stojących w Antwerpii do udziału w uroczystości złożenia wieńców na grobach żołnierzy polskich, poległych na ziemi belgijskiej.

Na cmentarzu, odległym o 120 km od Antwerpii, znajduje się 257 mogił. W uroczystości wzięli udział pracownicy ambasady z konsulem i attaché wojskowym, delegacja armii belgijskiej oraz około 700 osób polskiej emigracji.

Flagi narodowe Polski i Belgii załapały na maszcie. Orkiestra zagrała obydwa hymny. Delegację złożyły na grobach wieńce i kwiaty. Pochyliły się szandary...

Staliśmy nad mogiłami ofiar ostatniej wojny, naszych rodaków, którzy zginęli za wspólną sprawę. Wiemy o przygotowaniach imperia listów amerykańsko-angielskich do nowej rzezi. Ale wiemy również, że miliony ludzi pracy na całym świecie nie dopuszczą do niej. Zwarta postawa proletariatu całego świata odstraszy szaleńców.

ZBIGNIEW NAWROT
Korespondent s/s „Narwik”

Wzmoc troskę załóg o bezpieczeństwo pracy

NASZE Państwo Ludowe zwraca baczna uwagę na polepszenie warunków pracy. Jednym z ważniejszych zagadnień tej dziedziny jest sprawa bezpieczeństwa i higieny pracy.

Nie zawsze jednak ekipy BIHP spotyka się z pełnym zrozumieniem członków załóg pływających. Jestesmy często świadkami bagatelizowania przepisów i ostrzeżeń. Często wprost ignorujemy niebezpieczeństwem, popisując się akrobaczną zwinnością czy też odwagą. Wszelkie tego rodzaju przejawy są karygodne i winny być ostro ścigane przez kierownictwo statku.

A oto przykład — wypadek przy pracy na statku s/s „Kiliński”, który został spowodowany lekkomyślnością i lekceważeniem ostrzeżeń.

Przy konserwacji szalupy ratunkowej pracowali mł. marynarz Kiliński i mł. marynarz Kollun. Mi mo uwagę bosmana Jana Kędzierskiego, nie zabezpieczyli oni szalupy linami stalowymi przy czyszczeniu zaczepu odrzutowego. W pewnym momencie szalupa osunęła się o pół metra w dół, powodując zepchnięcie mł. marynarza Kolluna za burtę. Spadając z wysokości około 6 m na molo, doznał on poważnej kontuzji głowy, złamania nogi oraz prawej ręki.

Wypadek ten jest jeszcze jednym ostrzeżeniem dla tych, którzy bagatelizują przepisy BIHP oraz rady i uwagi doświadczonych kolegów.

Statek nasz wyróżnia się poważnymi osiągnięciami produkcyjnymi — jednak z punktu widzenia BIHP nie przejawiano na nim prawie

żadnej inicjatywy. Dopiero po wypadku marynarza Kolluna, przewodem Radoży Rady Zakładowej tow. Bronisław Botlej odczytał nam okoliczności o BIHP i omówił je, nawiązując do wypadku.

Przytoczył także inny przykład. Podczas postoju w porcie Karachi musieliśmy opuścić łódź ratunkową na wodę. Udało się nam to po wielu trudnościach i przy dużym wysiłku, ponieważ żaden z bloków nie pracował. Czynność, która winna trwać kilka minut, przeciągnęła się do przeszło pół godziny. Gdy szalupa była już na wodzie, okazało się, że ogólni marynarzy nie umie ustawiać żagli. Je-

dynie st. marynarz — Grek, Kala-fatis Mitros i st. marynarz Mieczysław Chelminiński, wykazali pełną znajomość zawodu marynarskiego.

Jeszcze jedno, co rzuciło się w oczy na naszym statku, to brak należytej opieki nad sprzętem ratowniczym. Pasy ratunkowe i węże pożarnicze leżały czysto porzucone po kabinach i na pokładzie, co prawda.

Po takim przygotowaniu załogi do pracy na statku — wypadki, spowodowane lekkomyślnością czy zaniedbaniami nie powinny zaistnieć.

WACŁAW HUCZAK
s/s „Kiliński”

Stachanowski rejs s/s „Rataj”

ROZPOCZĘŁO się normalnie. Jako port wyładunkowy w podróży ze Szczecina wyznaczono nam Koping w Szwecji, gdzie dobieśliśmy w niedzielę o godz. 8 rano. Załoga starym zwyczajem wyruszyła z piłką na pobliską łąkę. Po powrocie dowiedzieliśmy się, że Szwedzi rozpoczynają wyładunek dopiero w nocy. Po-wariowały „Słimaki”. Widać, że obecni socjalistyczne współzawodnictwo pracy — podrywa kłosa. Na miejscu sprawa się wyjaśnia. — Zmiana planu podróży — informuje kapitan.

Poniedziałek — produkcyjne zebranie załogi. Głos zabiera kpt. Zaczek.

— Chłopczy — zaczyna — Musimy 1000-tonowy ładunek zabrać z trzech kolejnych portów do soboty godzina 12. O ile tego nie zdołamy

zrobić, na skutek zwykłej ceny o 20 koron na tonie towaru, państwo straci 20.000 koron szwedzkich, tj. 4.000 dolarów. Brak nam będzie również bunkru, gdyż w związku z nowym planem, podróż przedłużą się. Należy liczyć się z tym, że Szwedzi mogą robić nam trudności. Już obecnie tłumaczą się brakiem trymerów. Bunkrować chcą nas dopiero jutro... O ile zabunkrujemy statek sami, to wyruszymy dzisiaj wieczór. Jest to nasza jedy-na szansa.

Rozumiemy bez dyskusji. Decyzja jest natychmiastowa: wszyscy do bunkru! Kapitan natychmiast zamawia węgiel i kran u zaskoczonego agenta. Resztle robimy sami. Ogólna mobilizacja łopaty, zmiana „ciuchów” i jesteśmy gotowi — od kapitana do chłopaka. W ciągu 45 minut załadowaliśmy 40 ton bunkru. Tymczasem Szwedzi, marudząc po swoim, skończyli wyładunek o 11 wieczór.

Jest chłodno. Zgodnie z naszymi obawami zaczyna się tworzyć mgła i czeka nas przeprawa przez płytki, wąski kanał. Pilot jest na buncie, ale grzecznie oświadcza, że wyjść w takich warunkach nie może, chyba że kapitan złoży na piśmie oświadczenie, że zrobi to na własną odpowiedzialność. Kapitan wyraża zgodę. Jedziemy wolno i z trudem przepychamy się ku fiordowi błotnistym i wąskim kanałom. Słabo i niepewnie migoczą zamazane światła nabieżnika. W pewnym momencie jedno z nich gaśnie.

— Na dziebie! Uwaga na tył! — pada rozkaz z mostku. Jeszcze parę chwil męczącego napięcia i wychodzimy z kanału. Jak na złość napływają coraz gęstsze tumany mgły i otulają nas zimnym, nieprzeprzeczystym całunem. Nie ma rady. Zmusamy kółka, by

krótkim czasie — w momentach przejaśnień — podnieść ją i posuwać się dalej po ustalonym szlaku. Obszarze wodnym. Powtarzamy kilkakrotnie uparcie pchając się naprzód. Musimy bowiem zdążyć na otwarcie mostów w Sztokholmie. W przeciwnym razie — dwie godziny opóźnienia.

Maszyny pracują „cała naprzód”. Na parę minut przed zamknięciem, wibrując od zwiększonych obrotów nasz „starek” dopada mostów. Zdążyliśmy! Zmiana pilota i w drogę. Zaczyna się męcząca i wyczerpująca walka o kwadrans i minutę. Walka z mgłą i niewyspaniem. Walka o to, by zdążyć na termin do każdego z portów.

Kapitan kilka dni z rzędu nie rozbiiera się. Załoga w dzień pracuje przy odkrywaniu i zamykaniu ładowni, liczeniu ładunku w nocy — wachły morskie. Tak bowiem uplanowano podróż, że we dnie wpadamy do kolejnych portów, po drobne partie ładunku, a nocą przecho-dzimy do następnych.

Dla załogi maszynowej problemem są windy. Cały ładunek idzie na naszych starych i wysłużonych „trajkotach”. Egzamin wypadł „na pigę” — żadnej awarii i przerwy w pracy.

Idziemy do ostatniego portu Fagervik. Ostatni „liw” poszedł do ładowni na 5 minut przed terminem. Wygraliśmy!

Załoga „Rataja” dumna jest z tego rejsu. Dumni jesteśmy także i z poprzednich. Dumni jesteśmy z tego, że już w końcu czerwca wykonaliśmy w tonach roczny plan prze-wozów, a na początku lipca w tonomilach. Dumni jesteśmy z naszego „starek”.

R.

Korespondent s/s „Rataj”

M/s „Waryński” zmienił kurs

REJS m/s „Waryński” do Poludniowej Ameryki miał być ostatnim przed czteroletnią klasą statku. Podróż zakończył w Sandors (Brazylia), skąd z radością wracaliśmy do kraju.

W porcie antwerpskim, prawie u wrót Bałtyku — „zmiana kursu”. Otrzymałmy nowe zadanie: do Antwerpii mamy zabrać ładunek do Aleksandrii, a potem w jednym z portów radzieckich na Morzu Czarnym ładujemy zboże do Indii dla wielomilionowej, głodującej ludności.

Przed załogą stanął poważny problem. Z Ameryki Południowej szliśmy już na wyłączonym jedynym

Czy ludzie radzieccy zdążą załadować statek w tym terminie? — zapytywaliśmy jeden drugiego. Odpowiedzi były na ogół twierdzące.

A czy my zdążymy przygotować statek na czas? Czekają nas długa podróż, trzeba przeprowadzić konieczne remonty dwóch cylindrów i pompki paliwowych — a jutro jest niedziela i chcielibyśmy zwieźć miasto radzieckie. Zwolnijmy krótką naradę. Załoga zdecydowała — w niedzielę pracujemy od 6 rano do południa, a w poniedziałek od 4 rano, aż do zakończenia remontu — zdążymy do wyjazdu, to jest do wtorku.



cylindrze. Części zapasowych do motoru, które mieliśmy otrzymać w Antwerpii nie ma — a przed nami przeszło 12 tysięcy mil drogi.

Nie tracimy więc czasu — przeprowadzamy możliwe remonty we własnym zakresie. Stocznia w Antwerpii zgodziła się wprowadzić naprawić nam dwie głowice do motorów głównych, ale bez żadnej gwarancji. Co to za podróż z dwiema niepewnymi głowicami!

W tej ciężkiej sytuacji przychodzi nam z bratnią pomocą radziecki statek „Akademik Krylow”, stojący właśnie w Antwerpii. Kierownictwo tego statku dowiadując się o naszych kłopotach wypożycza nam dwie nowe głowice („Akademik Krylow” posiada ten sam typ motorów co m/s „Waryński”) jeszcze raz dokumentując przyjaźń i pomoc Związku Radzieckiego. Teraz jesteśmy już pewni, że terminowo wykonamy plan podróży.

Z ANTWERPII poprzec Aleksandrię popłynęliśmy do Noworosijska. Przewidywany był 3-dniowy postój.

Nie doceniliśmy jednak robotników radzieckich — jak oni potrafili pracować!

W poniedziałek, w południe st. mechanik oświadczył nam: — Maszyna musi być gotowa na godz. 18.

— Przecież mieliśmy ładować do jutra rano — padły głosy protestu. — Tak mieli, ale skończą przed terminem. Przyspieszają wyjście statku o 12 godzin.

Pozostawało nam tylko 5 godzin czasu — a tu jeszcze dwa górne tłoki rozebrane. Praca ruszyła w rekordowym tempie i gdy zapowiadano o zmierzchu, że ładunek skończy st. mechanik odpowiedział: — Maszyna gotowa.

Wykonaliśmy nasze zadanie — przewieźliśmy zboże do Kalkuty dla czekających na nie milionów głodnych ludzi — ale i tym razem zawdzięczamy to robotnikom radzieckim.

L. B.

Korespondent z m/s „Waryński”

Starszy mechanik Józef Cygan usprawnia pracę maszynowni s/s „Tobruk”

St. mechanik Józef Cygan odbył dopiero jedną podróż na s/s „Tobruk”. W czasie tych czterech miesięcy wprowadził szereg drobnych zmian, ale korzystnych dla eksploatacji statku, usprawnień.

Jednym z poważniejszych było zastosowanie nowego systemu chłodzenia oliwy w karterze dynamo. Do tej pory bowiem przy wysokiej temperaturze, oliwa po 800 godzinach pracy nie nadawała się do dalszego użytku.

W czasie postoju statku w Durazzo, st. mechanik Cygan zaistniałował wewnątrz agregatu chłodzenia wodą słoną, przebiegającą systemem węzłowym i miedzianych. Pomijając fakt, że przez obniżenie temperatury w karterze mniej zużywają się łożyska — po zastosowaniu tego usprawnienia nawet w tropiku — oliwa po przepracowaniu ponad 1.500 godzin nie utraciła swoich właściwości smarujących. Według prowizorycznych obliczeń usprawnienie to dało około 70 kg oszczędności oliwy karterowej.

Drugie usprawnienie tow. Cygan podyktowane było troską o bezpieczeństwo obsługi maszynowej. Przy odkręcaniu zaworów zasilały cych, marynarz musiał wychodzić na greting. Ponieważ obok przeładunków znajdowały się szklane wodowskazy, przy przechylach statku zawsze istniało niebezpieczeństwo uderzenia kluczem lub nawet ciałem w szkło i spowodowanie uszkodzenia, a jednocześnie poważnego poparzenia parą znajdującą się w szklach pod dużym ciśnieniem.

St. mechanik Cygan przedłożył manipulację zaworów do maszyny. Usprawnienie to, nie tylko ułatwiło pracę załodze eliminując bieganie po gretingach, ale jednocześnie stworzyło lepsze warunki bezpieczeństwa pracy w maszynowni „Tobruku”.

Mamy nadzieję, że mechanicy z innych statków zainteresują się tymi usprawnieniami i w miarę możliwości wprowadzą je na swoich jednostkach.

RYBOLÓWSTWO morskie

Spółdzielnie rybackie w walce o plan wykrywają nowe rezerwy

WE wszystkich spółdzielniach rybactwa trwa walka o przedterminowe wykonanie planu połowów na rok 1951 i jak najlepsze wyniki planu bieżącego kwartału.

W niektórych spółdzielniach, jak np. w „Mierzei” w Kątach Rybackich, zmontowano specjalne tablice zegary podające aktualne wyniki poszczególnych baz. Coraz częściej zaglądały do swoich notesów szyprowie załóg kutrowych, porównując plany z sumą już uzyskanych wyników.

Przejrzysty się wynikom odłowów maszyn po dziesięciu miesiącach pracy połowowej. Ile procent połowu wykonano w stosunku do planu całorocznego? W dniu 31. 10. br. spółdzielnia „Rybak Morski” w Lebie pierwszą wykonała swój plan całoroczny. Drugą była „Jedność Rybacka” w Gdyni. Obie te spółdzielnie wykroczyły już w trzeci rok Planu 6-letniego. Na dalszych miejscach znajdują się „Jesiotr” w Uście (83,8 proc.) i „Belona” w Dziwnowie (79,4 proc.).

W realizacji planu spółdzielnia zalewowych produkuje „Pokój” we Fromborku, który już 17. 10. br. zameldował o wykonaniu swojego planu rocznego, a po połączeniu z „Mierzeją” plan łączny wykonał 7 listopada. Na dalszych miejscach znajdują się spółdzielnie: „Śpięwo” w Swibnie (87,3 proc.) i „Piast” w Wolinie (86,2 proc.). Zle wykonują plany „Certa” w Szczecinie (77,8 proc.) i „Gryf” w Pucku (77,7 proc.). Szczególnie niebezpieczne jest niskie wykonanie planu w „Cercie”, która ma jeszcze duży tonaż do wylowa.

Łącznie cała spółdzielczość rybacka ma po 10 miesiącach 92,2 proc. ilościowego planu rocznego. Teraz już każdy dzień zbliża nas do przedterminowego, zwycięskiego wykonania planu.

W stosunku do globalnego planu rocznego spółdzielnie rybactwa razem wzięte wykonywały już z nadwyżką plan odłowu węgorka (106 proc.). Dorsza złowiono 98,7 proc., a śledzia i szprotka 90,4 proc. Niemysłinie przedstawia się odłow

ryb zalewowych (64 proc.) i lososia (tylko 38 proc.).

Ostatnie tygodnie roku bieżącego, winny szczególnie zmobilizować załogi i kierownictwo spółdzielni „Certa” w Szczecinie i „Śpięwo” w Swibnie, które mają duże zaległości w połowie ryb zalewowych. Należy w tych spółdzielniach zwiększyć kontrolę nad dostawą ryb do spółdzielczych punktów skupu.

Zwłaszcza na Zalewie Szczecińskim mniej uświadomieni rybacy sprzedają swój połów „na lewo”, po za punkt odbioru spółdzielni, co jest wyraźnym nadużyciem.

Obserwując tegoroczne połowy węgorka, szczególnie pomyślnie na wybrzeżu zachodnim, stwierdzić należy, że można było uzyskać znacznie lepsze wskaźniki planu, gdyby cała ryba odłowiona była dostarczona do spółdzielczego punktu skupu. Znacznie utrudniło sytuację na tym odcinku powstanie prywatnych punktów skupu ryb (np. w Trzebieży).

SZCZEGÓŁOWA analiza obszernej warsztatów pogotowia technicznego za minionie 10 miesięcy br. wykazuje, że mamy duże rezerwy do uruchomienia, mamy poważne możliwości osiągnięcia jeszcze lepszych wyników.

Do niedawna — poza kilku małymi warsztatami pogotowia technicznego — właściwie nie mieliśmy warsztatów remontowych.

Obecnie już przygotowuje się szereg warsztatów do naszych potrzeb remontowych.

Przystosowanie tych obiektów do obsługi taboru spółdzielczego (i częściowo prywatnego), pozwoli w pełni uruchomić nasze rezerwy. Rezerwy te — to strata wielu dni połowowych w oczekiwaniu na przewlekłe remonty, które wykonywano w nieodpowiednich warunkach, bez niezbędnych maszyn, bez własnych ślupów itd. W samych tylko spółdzielniach morskich w okresie od stycznia do października br. 28 proc. cent jednostek połowowych całkowicie nie wychodziło w morze. Odpo-

wiada to stracie ponad 2500 ton ryb.

Przystosowanie warsztatów do pełnej obsługi technicznej własnego taboru pozwoli na wydatne zmniejszenie tej olbrzymiej dotychczas ilości dni przestojów jednostek.

Te poważne oszczędności dodatkowego tonażu potrzebnego krajowi białka, decydują o celowości i potrzebie nakładów inwestycyjnych na usprawnienie obsługi technicznej we wszystkich spółdzielniach rybactwa.

POWAGNE rezerwy uruchomić rosnący z każdym dniem ruch współzawodnictwa i racjonalizatorskiego wśród rybaków i pracowników lądowych. Trzeba stwierdzić, że ten odcinek działalności dotychczas nie był odczynnym elementem, jak zarówno w związku branżowym jak i w samych spółdzielniach. Ostatnia narada robocza wszystkich spółdzielni rybactwa, poświęcona wyłącznie sprawom racjonalizatorskim i współzawodnictwa niewątpliwie przyniesie pomyślne rezultaty. Rybactwo spółdzielcze musi wyzwać bezpośredni kontakt z Kłusem Racjonalizatorskim Zarządu Portu Gdańsk — Gdynia i obecnie ma już zapewnioną jego pomoc.

Dalsze rezerwy — to podniesienie poziomu pracy aparatu administracyjnego w spółdzielniach i zwiększenie troski o sprawy bytowe rybaków.

Wydałmy zdecydowaną walkę z „innym” dniem bezpołowowym. Nie wolno dopuścić do straty dnia połowowego z powodu niedopiętowania formalności zgłaszania załóg; nie wolno tracić dnia pracy na morzu z powodu braku no. deki trałowej, co jest wynikiem niedbalstwa lub niezaradności administracji spółdzielni.

Styl pracy obsługi lądowej wielu spółdzielni wyraźnie bowiem nie nadaje się do wysiłkiem załóg rybactwa. Poprawa stylu pracy aparatu administracyjnego i skasowanie tych „innych” (czytaj: zawiłanych) dni niepołownych, uruchomi nasze niewykorzystane jeszcze rezerwy, da więcej ryb, obniży koszty własne.

TADEUSZ LUBOWIECKI

Osiedle rybackie w Świnoujściu rośnie w oczach

POMYŚLNIE przebiega tempo prac przy budowie osiedla mieszkaniowego rybaków dalekomorskich w Świnoujściu.

Do użytku rodzin rybactwa od danych zostało już ponad tysiąc izb po obu stronach kanału (na wyspach Wolin i Uznam). W najbliższych miesiącach wyremontowane i unowocześnione będą setki i tysiące dalszych mieszkań dla gdynińskich i szczecińskich pracowników „Dalmoru”, którzy osiedlają się w Świnoujściu.

Równocześnie z budową i rozbudową osiedla zaopatruje się je w obiekty użyteczności publicznej. Już teraz posiada ono wózownie urządzonej hotel robotniczy, świetlicę, stołówkę, stałe kino, ośrodek zdrowia, żłaznię, przedszkole, żłobek, bar mleczny, sklepy różnorodnościowe itd.

Jeszcze w roku bieżącym leśna dzielnica rybactwa osiedla mieszkaniowego otrzyma oświetlenie elektryczne, a w przyszłym — gładkie nawierzchnie ulic i chodniki.

W stadium budowy znajduje się okazały, zdławostawowy gmach szkoły podstawowej.

W roku przyszłym w Świnoujściu przybędzie wiele nowych budynków, m. in. wielobranżowy Dom Towarowy. Zagwarantowane, obfite i pożywne posiłki pracownikom „Dalmoru” i ich rodzinom. Ponadto powstają „Dom Rybaka”, apteka, zakład dentystyczny, hotel, gospoda itp. — słowem całe nowoczesne miasteczko rybactwa.

Przy budowie osiedla wyróżniają się osiagające stale ponad 200 procent normy betoniarze Władysław Złoczowski i Eugeniusz Zuchliński, murarz Stanisław Samek oraz grupa elektryków kierowana przez Kazimierza Brzeskiego.

DWIE ekipy kotłarskie „Dalmoru” w Świnoujściu wykonywały przy wytyżeniu cz. zezwoleniu kotłowni na trawlerach paro-

wych „Perseusz” i „Syrтусz” o około 300 proc. normy.

Spośród kotłarzy pracujących pod bezpośrednim kierownictwem majstra bazy remontowej w Świnoujściu, Tadeusz Zurka, wyróżnili się: na „Perseuszu” — Aleksander Mielniczek (300 proc. normy), Mendel Kohn i Kazimierz Buski (po 250 proc.), a na „Syrтусzu” — Edward Andrzejewski (300 proc.) i Henryk Sawicki (280 proc.).

PRACUJĄCE od 19 sierpnia br. przy budowie Bazy Ryba

(Ste)

Korespondent.

Rekordowy połów ługra „Korab II”

Nienotowanym dotychczas połowem na Morzu Północnym może się poszczycić załoga „Korabla II”.

Z jednego zastawu pławnic użyzaliśmy za jedną noc 795 beczek śledzia. W ubiegłym roku pewien holenderski ługr miał prawie taki sam połów, lecz potopił przy tym sieć, ponieważ nie zdołał ich wyciągnąć. My natomiast pracowaliśmy bez wytchnienia 24 godziny, nie chcąc dopuścić do tego, by sieć obciążona taką masą śledzia poszła na dno.

Holenderscy rybacy z innych jeńców, znajdujących się obok nas na łowisku twierdzili, że nie zdołamy naszych sieci wyciągnąć. Widzieli bowiem, że z każdej pławnicy mieliśmy ponad 7 beczek, a w morzu było 110 sieci. Nasz szypier Holender już ciałuż wzywać pomocy i pozwolił innym ługrom wyciągnąć część sieci. My jednak nie chcieliśmy o tym nawet słyszeć. Wyciągnęliśmy sami wszystkie pławnice i przywieźliśmy do portu pełen ładunek.

Na specjalne wyróżnienie i pochwałę zasługuje sternik Michał Hincke, który ma już poza sobą

kiej w Świnoujściu trzy kompanie 16 Brygady Powstającej Organizacji „Służba Polsce” (z woj. warszawskiego) przyczynili się w datnie do przyspieszania budowy bazy.

Wielu junaków kończących służbę turnusową 31 października złożyło już podania o przyjęcie do pracy w „Dalmorze”. Pragną oni pływac na rybactwem jednostkach dalekomorskich jako rybacy.

(Ste)

Korespondent.

Oszczędność zdecydowała o zwycięstwie załogi kutra „Arka 3”

PROPAGOWANE ostatnio w rybolóstwie formy współzawodnictwa oszczędnościowego, prowadzące do obniżki kosztów własnych i wzrostu rentowności, znalazły już oddźwięk wśród załóg rybactwa „Arki”.

Obok zobowiązań socjalistycznej opieki nad statkiem i sprzętem, załogi wprowadzają w życie zasady współzawodnictwa oszczędnościowego.

Obecnie w odróżnieniu od okresu poprzedniego, o miejscu zajmowanym przez załogi we współzawodnictwie nie decyduje wyłącznie ilość złowionej ryby. Wyniki pracy poszczególnych kutrów oceniane są teraz na podstawie 3 elementów: wykonania podejmowanych zobowiązań produkcyjnych, wykonania normy połowowej i obniżenia kosztów własnych.

W III kwartale br. na czoło spośród rybaków „Arki” wysunęła się załoga kutra „Arka 3” w składzie: szypier — Józef Glembin, motorzysta — Hilary Kohnke, st. rybak — Franciszek Kohnke, rybak — Paweł Barlarz i praktykant — Jan Netzel, jakkolwiek pod względem ilości złowionej ryby kuter



Szypier Józef Glembin

ten znalazł się na drugim miejscu za „Arką 4”. Drugie miejsce zajął kuter „Arka 122” (szypier — Karol Dahl, motorzysta — Paweł Kunkol, rybak — Brunon Kunkol i Wacław Walkowc, praktykant — Mieczysław Sokolowski), a trzecie — kuter „Arka 121” z załogą

młodzieżową (szypier — Edmund Konkol, motorzysta — Teodor Konkol, rybacy — Krystian Jerszak i Jerzy Bożyński, praktykant — Zbigniew Pelikse).

Zobowiązania i wysiłki zmierzające do obniżenia kosztów połowów, podejmowane przez poszczególne załogi, świadczy najlepiej o tym, że rybacy rozumieją wagę za gadnienia oszczędności, że widzą rezerwy finansowe w procesie połowów i że świadomie rezerwy te mobilizują i wykorzystują.

Mimo to akcja obniżki kosztów w rybolóstwie ma dotychczas charakter sporadyczny i żywiołowy. Administracja przedsiębiorstwa nie zrobiła wiele w kierunku upowszechnienia wśród rybaków zasad współzawodnictwa oszczędnościowego i nie dołożyła starań, aby walkę o obniżkę kosztów własnych połowów postawić na tej samej płaszczyźnie, co walkę o wykonanie planu połowów. Należy jak najszybciej zdrową inicjatywę załóg rybactwa ująć w odpowiednie ramy organizacyjne, gwarantujące planowość i powszechność bitwy o dostarczenie krajowi taniej ryby morskiej. K.

Frontem do spółdzielczych „Domów Rybaka”

OGROMNA rola jaką mają do spełnienia „Domy Rybaka” na wybrzeżu jest oczywista i nie wymaga dodatkowych wyjaśnień. Wystarczy przypomnieć, że od właściwej ich pracy zależy poziom świadomości rybaków i przekraczanie przez nich planów połowowych. Przykładem, który najlepiej to ilustruje od zleń strony jest brak „Domu Rybaka” we Władysławowie. Rybacy z innych portów i osad rybactwa, którzy bawia tu obecnie ze względu na bliskość najwydajniejszych łowisk, pozabawieni są elementarnych warunków noclegowych. Trudności bytowe i brak pracy kulturalno-oświatowej, powodują oderwanie się rybaków od rozwoju wydarzeń w kraju i zagranicą.

„Domy Rybaka” w Gdyni, Uście Dąlowie i Kołobrzegu prowadzą państwowe kombinaty rybne, a wszystkie inne przejęła w pierwszych miesiącach br. spółdzielczość. Dotychczas uruchomiła ona 9 placówek. Należy jednak podkreślić, że właściwej pracy, a szczególnie kulturalno-oświatowej ciągłe w nich nie ma. Stan ten widnieć jak najszybciej ulec zasadniczej poprawie.

Plan Związku Branżowego Spółdzielni Rybackich na rok 1952 przewiduje znaczną rozbudowę wzdłuż całego wybrzeża sieci „Domów Rybaka”, ze specjalnym uwzględnieniem mniejszych osad rybactwa. Powstać ma ogółem 21 domów, z których 11 będzie wyposażonych w pokoje noclegowe. W osadach, któ-

re nie posiadają gospód ludowych, spółdzielcy planują utworzenie stołówek celem ułatwienia rybakom otrzymania gorących i smacznych posiłków. Na drodze do realizacji tych podstawowych i decydujących o dalszej pracy zamierzeń stoi fakt, że ani ZSP w Warszawie ani Ministerstwo Przemysłu Drobniejszego i Rzemiosła dotychczas nie zdecydowały kto z nich ma zatwierdzić preliminarz i zabezpieczyć fundusze.

Jest już najwyższy czas, aby pieczęć na pełne uruchomienie „Domów Rybaka” znalazły się i aby Zw. Branżowy Spółdz. Ryb. przystąpił energicznie do wypełnienia odpowiedzialnych zadań, jakie postawiono przed nim na tym odcinku. (w)

Poznajemy załogę Rybackiej Bazy Remontowej w Pucku

ROBOTNICZY Bazy Remontowej „Arki” uczcili 34 Rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, podejmując zobowiązanie skrócenia czasu przebudowy superkutra należącego do „Jedności Rybackiej” o 11 dni. Rozumieją oni bowiem, że każdy dzień połowów tej jednostki — to zwiększenie naszej bazy żywnościowej o tysiące kilogramów ryby.



Stefan Markowski wykonuje 300 proc. normy. Niedawno został awansowany na majstra warsztatu ślusarskiego Rybackiej Bazy Remontowej w Pucku

Na superkutrze panuje ożywiony ruch. Brygady z entuzjazmem realizują podjęte zobowiązania październikowe. Mechanicy z Bernardem Kuchnowskim i Piotrem Lerkowskim na czele montują silniki. Szkutnicy Jan Konkol, Jan Janusz i Edward Stachecki już przed kilku dniami zakończyli prace w pomieszczeniach załogi, a teraz wspólnie zaciągają ze ślusarzami, taklarzami i elektrykami o przedterminowe wykonanie robót na pokładzie, aby już w dniu 30 listopada br. jednostka mogła wyjść w morze.

W walce o skrócenie postoju kuterów w remoncie wyrosli nowi racjonalizatorzy. Szkutnik Józef Skoczko skonstruował cęgi do obcinania śrub. Józef Hoge obmyślił nóż do wykrawania otworów na iluminatory w drewnianych sterówkach. Józef Bigott i Leon Remusz wykonali wspólnie przyrząd do wyginania wsporników. Wszyscy oni przyczynili się w dużym stopniu do usprawnienia przebiegu napraw.

Dzięki ofiarnej pracy załogi, Baza wykonała do końca września br. roczny plan w 80 proc. Wyeliminowano już całkowicie przestoje i — o ile nie zmniejszy się tempo robót — plan zostanie wy-

konany na 3 tygodnie przed końcem roku. Jest to termin wystarczający na przeprowadzenie jeszcze 3—4 kapitalnych remontów kutrów ponad plan.

Przepustowość remontową jednostek rybactwa Baza podniosła już wydatnie. Teraz walka toczy się o skrócenie do minimum okresu remontowego. Przy niskim nakładzie kosztów wybudowano w bazie rybactwa we Władysławowie prowizoryczny ślip do wyciągania jednostek na ląd. Dzięki tej inwestycji pogotowie techniczne usuwa na miejscu często poważne awarie bez kierowania jednostek do Bazy Remontowej lub na stocznię. Pobieżne obliczenia wykazały, że dzięki ślipowi znacznie zwiększono ilość dni połowowych kutrów bazujących we Władysławowie, przysparzając na szereg gospodarce narodowej miesięcznie ponad 300 ton ryby.

Obecnie Baza nastawia się na produkcję dostatecznego zapasu części wymiennych do typów motorów, najczęściej spotykanych na naszych kutrach.

Centralizacja warsztatów Bazy w nowych budynkach stanowi ważny krok w usprawnieniu procesów produkcyjnych zakładu. Jedynie brak wykwalifikowanych rzemieślników i sił technicznych utrudnia pełną realizację tych zamierzeń. Celem pokonania tych

trudności, dyrekcja Bazy zapewniła sobie pomoc katedry silników spalinowych Politechniki Gdańskiej przy opracowaniu dokumentacji technicznej części zamiennej. Niemniej jednak, fakt ten nie zwalnia CZRM i Kombinatu „Arka” od obowiązku zapewnienia dopływu z zewnątrz nowych kadr fachowców.

Z walką o usprawnienie remontu kutrów wiąże się organicznie zagadnienie systematycznego podnoszenia świadomości klasowej i patriotycznej wśród załogi oraz ożywienia pracy kulturalno-oświatowej, która — szczególnie przy dynamicznym wzroście robotników przybywających ze wsi — winna nabrać charakteru działalności polityczno — wychowawczej. Troska o sprawy mieszkaniowe załogi odgrywa tu również poważną rolę. Nietoświadczony aktyw partyjny i związkowy Bazy nie podoła tym poważnym zadaniom, jeśli Komitet Gminny PZPR i Prezydium MRN w Pucku oraz Zarząd Okręgowy ZZPZ w Gdańsku szybko nie przyjdą mu z praktyczną pomocą.

Smiałe posunięcia administracji poparte wzmoczoną pracą polityczną wśród załogi zapewnią jeszcze większe sukcesy Bazy w walce o przyspieszenie remontu jednostek rybactwa, a tym samym — o zwiększenie połowów. (o)

KRONIKA

W Toruniu odbyła się w tych dniach narada racjonalizatorów i przodowników pracy Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Gdańsku.

Na naradzie podkreślono konieczność uaktywnienia ognia związkowych oraz podniesienia poziomu polityczno — społecznego i fachowego pracowników na drogach wodnych, szerszej popularyzacji współzawodnictwa oraz zorganizowania klubów racjonalizatorskich, koniecznych dla rozwiązania zagadnień mechanizacji niektórych robót na drogach wodnych.

System samokształcenia załóg pływających dla zdobycia cenowskich ogólnostatkowych (mala i duża natura) uległ pewnej zmianie. Dotychczas skrypty i podręczniki były rozpraszane przez Wydział Szkolenia PMH. Od nowego roku szkolnego każdy zainteresowany marynarz staje się bezpośrednim uczniem — korespondentem Państwowej Szkoły Koresponden-

cyjnej we Wrszczu. Pierwsza grupa maturzystów opuściła tę uczelnię przed miesiącem.

Modelarnia szkutenka Ligi Morskiej w Szczecinie w wyniku przeprowadzonych inwestycji, może pomieścić znacznie więcej szkutenek, przagnąc poznać tajniki szkutenictwa. W nowym roku szkolnym zaplanowano zwiększenie liczby uczestników kursu o 125 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Brygady przeładunkowe zespołu portowego Gdyni — Gdynia dla uczczenia Wielkiej Rewolucji Październikowej zaciągnęły „Farty Pokojni”.

Pracując systemem szybkościowym robotnicy gdańscy przyspieszyli ładunek radzieckiego statku „Venta” o 52 godziny. Wy wyróżniła się brygada tow. Sikory.

W Gdyni brygada do zmiany tow. Zalkowskiego skróciła postój duńkiego statku „Cyryl” o 8 godzin. Wyróżnili się robotnicy: Franciszek Lewnau i Bernard Miotk.

JÓZEF BOROWSKI
Korespondent z „Korabla II”

Wielki taśmowiec w porcie szczecińskim uruchomiony

W 34. rocznicę Rewolucji Październikowej został uruchomiony wielki taśmowiec w porcie szczecińskim — tys. ton żwiru, sęki ton żelaza — dzięki braterskiej pomocy Związku Złotyń, 600 tys. metrów kabli elektrycznych, a czerpalnicy wybagrowali ponad 200 tys. metrów ziemi. Meldunek o zwycięskim, przedterminowym wykonaniu zobowiązania październikowego złożył wśród burzy oklasków załoga portu szczecińskiego i zgromadzonych go przybyli przedstawiciele Rządu i Partii z ministrami — Popielem i Rapackim oraz sekretarzem KW PZPR Prymą. Na trybunie zajęły miejsce liczne delegacje robotnicze całego kraju w tej liczbie przewodniczący państwowych przedsiębiorstw — Antoni Piłuski z kopalni „Kleofas”, Konstanty Kowalski i wielu innych.

Po przywitaniu gości z całego kraju, bawiącej w Szczecinie delegacji Związku Marynarzy Holandii, licznie zgromadzonych delegacji chłopskich i zebrań załóg robotniczych Szczecina, dyrektor naczelny portu szczecińskiego tow. Biliński omówił znaczenie nowego urządzenia przeładunkowego dla dalszego rozwoju portu, wzrostu zdolności przeładunkowej i obniżki kosztów własnych przeładunku.

„Uruchomione dziś w Szczecinie wysokowydajne urządzenia przeładunkowe są symbolem coraz bardziej zacieśniającej się przyjaźni i współpracy ze Związkiem Radzieckim, symbolem naszej walki o pokój i Plan 6-letni” — powiedział dyr. Biliński.

O ogromie tej wielkiej inwestycji socjalizmu świadczy fakt, że składa się ona z 15 tys. części składowych i 400 motorów elektrycznych, tow. Biliński, inżynierowie: Pirszel, Madziar, Sokolowski oraz technik Zysek i robotnik Tadlewski oznaczeni zostali Złotymi Krzyżami Zasługi, 27 pracowników — Srebrnymi Krzyżami Zasługi oraz 14 — Brązowymi Krzyżami.

Wśród gorących oklasków i ostrych krzyków na cześć Związku Radzieckiego i jego wodza Generalissimusa Stalina — minister Popiel wprawił w ruch naciśnięciem kontaktu wielki agregat przeładunkowy. Beben wyrotu wysypuje zawartość węglarki, która szybko płynie na długiej taśmie do windy załadowczej. Poprzez ogromne teleskopy windy załadowczej popłynął węgiel do ładowni polskiego rudowłóczęgo s/s „Brygada Makowskiego”.

Marynarze i kapitan statku „Brygada Makowskiego”, do którego luku syją się pierwsze tony węgla przeładowanego taśmowcem są wzruszeni. „Jest to wspaniały sukces polskich robotników” — mówi dowódca „Brygady Makowskiej” kpt. Brański.

„Brygada Makowskiego” znacznie wcześniej wyruszyła w swój jubileuszowy rejs ze śląskim węglem, przeładowanym już za pomocą taśmowca w Szczecinie w dniu 34. rocznicy Wielkiego Października.

Wielka budowa Socjalizmu jaką jest nowozbudowany taśmowiec w Szczecinie jest dowodem, że klasa pracująca naszego kraju kroczy od zwycięstwa do zwycięstwa dzięki serdecznej, bezinteresownej i braterskiej pomocy kraju zwycięskiego Socjalizmu, który wznosząc u siebie wielkie budowle Komunistyczne służy nam przykładem i dowiadaniem.

Ponad milion zł zaoszczędzili Państwu portowcy gdyńscy we współzawodnictwie pracy III kwartału

WSPÓLZAWODNICTWO pracy w III kwartale, oparte na długich i krótkofalowych zobowiązaniach podniosło wysoko wydajność pracy w stosunku do II kwartału. We współzawodnictwie brało udział ponad 75 proc. pracowników. 349.243 zaoszczędzonych roboczogodzin na łączną sumę 1.088.401 zł to jeszcze jeden dowód pogłębiającego się uświadomienia gdyńskich portowców — to wkład w walkę o pokój i dobrobyt.

Długa jest lista przodujących ludzi i zespołów w III kwartale współzawodnictwa — nie sposób jednak wszystkich wymienić.

Żałoga Odcinka I przyspieszają



W dniu 5 bm. odbyła się w nowoutwórzonym Klubie Robotniczym ZPGG w Gdyni uroczysta akademii, poświęcona 34. rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej. Uroczystym momentem była dekoracja 7 zasłużonych robotników odznaczeniami przodowników pracy. Ponadto 293 portowców wyróżniających się we współzawodnictwie III kwartału otrzymało nagrody pieniężne i bony do realizacji w PDT.

Na zdjęciu: naczelny dyrektor ZPGG tow. Bukowski dekoruje tow. tow. — brygadzystów HENRYKA JURKOWSKIEGO, STEFANA RÓŻKĘ, LEONĘ LEHMANA, dzwigowca EDMUNDA CZOLBĘ, trzymiera STANISŁAWA SŁEZYNGERA, wieźniwego CZESŁAWA CZALKOWSKIEGO i WITOLDA RUDZIŃSKIEGO — odznaczeniami przodowników pracy

MORSKA

Morski Instytut Techniczny — Dział Prawa Morskiego w Gdyni, a Komisja Prawa Morskiego przy Zrzeszeniu Prawników Polskich zorganizowały ostatnio konferencję, poświęconą zagadnieniom powoływania teorii z praktyką.

W związku z incydentem na s/s „Wieluń” i pogwałceniem zasad międzynarodowego prawa morskiego, zebrani uchwalili rezolucję, potępiającą bezprawne postępowanie władz szwedzkich w stosunku do polskiego statku.

* * *

Dotychczas 89 kutrów wykonało roczny plan pomyślnie. Są to kutry z Gdyni, Gdańska, Władysławowa, Helu, Łeby, Jastarni, Górcza Wschodnich i in. Trawler dumorowski s/t „Saturn” powrócił do bazy rybackiej w Świnoujściu z potowem na Morzu Północnym z bogatym ładunkiem najwyższego gatunku śledzi; załoga wyłowiła 5 ton ryb ponad plan rejsowy.

wy- i załadunek zaoszczędziła 80.650 roboczogodzin na sumę ponad 266 tysięcy złotych, osiągając przeciętnie 152 procent normy. Przodujące brygady Odcinka I to brygady nr 9 i 1. Przodujący ludzie — Józef Sadłowski i Stefan Rybiński.

82.667 zaoszczędzonych roboczogodzin na sumę 272.800 zł — to plan załogi II Odcinka. Trzymierzy tego odcinka zaoszczędzili ponad 54 tysiące rob.-godzin na sumę 180.007 złotych.

Na Odcinku V przoduje brygada 86 wykonująca 126 proc. normy. Przodownikiem pracy został Franciszek Turzyński. Ogółem Odcinek V zaoszczędził 18.611 rob.-godzin wartości 64.207 zł.

Nie pozostały w tyle inne załogi. Warsztaty Mechaniczne i Oddział Elektryczny zaoszczędziły w wyniku współzawodnictwa 69.983 rob.-godzin na sumę 189.052 zł.

Pracownicy Oddziału Wodociągów i Kanalizacji wykonując przeciętnie 152 proc. normy zaoszczędzili 871 rob.-godzin wyrażające się sumę 2.352 zł.

Pokażną sumę oszczędności, bo aż 99.937 zł zaoszczędzili pracownicy Oddziału Inżynierjno-Budowlanego wykonując przeciętnie 171 proc. normy.

Motorzysta Jan Linda, kierownik maszyn holownika „Dzik” tow. Antoni Cyran i mł. marynarz Solak oraz marynarze i ciemownicy taboru pływającego: Brunon Kuczański, Jan Kończak, Jan Przymorska, Lucjan Majewski, Józef Walos, Woźniak, Jan Daring, Teofil Bania, Józef Tyrkowski, Władysław Dominowski i Antoni Kosiński — to przodujący ludzie Kapitanatu Portu w III kwartale współzawodnictwa. Ich zobowiązanie przeprowadzenia we własnym zakresie remontów, odcienienia socjalistycznej opieki mechanizmów, zwiększenia wydajności pracy dały poważne oszczędności i przedłużyły zdolność eksploatacyjną taboru.

W Oddziale Urzędzeń Przeładunków Masowych i Drobnicy przodownikiem pracy został Wincenty Szafranski.

Za pracę organizacyjną, propagandową i osiągnięcia zostali wyróżnieni dźwigowcy: Franciszek Kuras, Feliks Sztrajk, Kazimierz Hibner, Franciszek Kwiatkowski, Jan Jeszke.

Osiągnięte sukcesy to nie jednoznaczny wysiłek gdyńskich portowców. To cenny drogowskaz w przyszłej pracy. Podejmując zobowiązania i realizując je załoga portu gdyńskiego skracła coraz bardziej czas postoju statków przyspieszając gospodarkę narodowej wielomilionowej oszczędności. Osiągnięcia te przyczyniają się wydatnie do przedterminowej realizacji zadań postawionych gospodarcze morskiej w Planie 6-letnim.



„Dobry brygadzysta nie tylko dozoruje...” — mówi tow. Trzebiatowski

BRYGADA Nr 5 tow. Trzebiatowski jest jedną z przodujących portu gdyńskiego. Ostatnio wyrabia ona 196 proc. normy. Przed paroma miesiącami nie mogło być jeszcze mowy o tak poważnej wydajności pracy. Jednym z najgłówniejszych czynników, hamujących zwiększenie wydajności była płynność kadr brygad przeładunkowych i brak stałych brygadzystów. Reorganizacja grup przeładunkowych, zmieniła w sposób zasadniczy dotychczasowy styl pracy. Od tego czasu brygada Nr 5, jak również wiele innych brygad, zaczęły podwyższać dotychczasowe normy.

Przed reorganizacją tow. Trzebiatowski pracował na WOC jako zwykły robotnik. Awansowany na brygadzystę poważnie zabrał się do swych obowiązków. Przede wszystkim — rozumował — muszę dokładnie poznać każdego z członków swojej brygady. Wiedział bowiem dobrze, że znając możliwości robotników będzie mógł odpowiednio i właściwie dysponować pracą. Drugą nie mniej ważną rzeczą jest dobra organizacja pracy, jej właściwe rozplanowanie — i o tym także nie zapominał tow. Trzebiatowski. Nie na próżno przecież uczęszczał na szlakerski kurs planowania i jak sam mówi: „kurs ten nauczył mnie pracy i opieki nad sprzętem”.

Ale to jeszcze nie wszystko. Tow. Trzebiatowski pracując od wielu lat w porcie miał możność dokonania ciekawych obserwacji. Widział takich brygadzystów, którzy nie tylko dyrygowali robotą, ale potrafili również przyłożyć własne ręce do za- lub wyładunku i własnym przykładem pomagać robotnikom w pracy na lądzie czy też w ładowni. Takich jednak było niewiele. Większość brygadzystów ograniczała się do dozoru pracy załogi. Trzebiatowski posiadając bogate doświadczenia robotnika wiedział, że tam gdzie brygadzysta sam pracuje i daje przykład kolegom, tam wzrasta wydajność pracy, a załoga ceni takiego kierownika. I dlatego właśnie tow. Trzebiatowski postanowił zostać brygadystą, który nie tylko dozoruje, lecz również sam pracuje.

A oto co mówi tow. Trzebiatowski o pracy swojej brygady: „Codziennie, przed rozpoczęciem pracy, po otrzymaniu planu operatywnego, robię ze swoją brygadą krótką naradę i zapoznaje ludzi z planem. Mówię jak i ile ton mamy załadować na statek względnie na wagon, i do magazynu i jaki będzie przeciętny zarobek. Następnie dzielmy pracę, Przyznajomości ludzi i ich szczególnych uzdolnień, nie sprawia to żad-



spory trudności; nie tracimy czasu na sejnę, jak to nieraz bywa w innych brygadach.

Należyte rozstawienie ludzi to bardzo ważna rzecz, gdyż od tego przede wszystkim zależy sukcesy pracy. Np. gdy ładunek musimy dowieźć z dalszych magazynów do statku wówczas zwiększamy załogę lądową, a czasem jest odwrotnie. Ważne jest też należyte przygotowanie sprzętu. Właściwy jego dobór i prawidłowy rozdział mają duży wpływ na całą pracę. Tej sprawy dopilnowuję osobiście. W brygadzie mam 7 stałych, doświadczonych szlakersów. Wystarczy im wskazać luk, lub „ganel” i dźwig, na jakich będzie im pracować. Pozostaje szybko zwrócić załogę na lądzie — „na magazynie”. Muszę wiedzieć stan towaru. Gdy wszystko jest w porządku, idę na statek, a w wolnych chwilach sam pomagam, czuwając równocześnie nad pracą na statku i lądzie.

Wydatnie ułatwia nam pracę sprzęt zmechanizowany, którego zastosowanie przy przeładunkach daje duże oszczęd-

ności w czasie i zmniejsza wysiłek ludzi.

Ostatnio np. wykorzystując transportery mogliśmy przeładowywać towar bezpośrednio z wagonów na statek do magazynu. Wyładunek szedł o wiele szybciej, bo 4 wagony na 1 godzinę, podczas gdy przedtem używając jedynie łopatek, wyładunek 1 wagonu trwał do 40 minut. Podobnie przy balastach. Przed wprowadzeniem sztaplerek potrzebowaliśmy do wyładunku 1 balasta aż 8 ludzi. Teraz po zastosowaniu sztaplerów, które biorą od razu po 2 balasty i układają je na górze — wystarczy 4 ludzi, a i wysiłek ich jest o wiele mniejszy. Podwyższając wydajność pracy i nie dopuszczając do przestojów statków i wagonów w porcie, zwiększamy dochód narodowy. Rozumie to razem ze mną cała brygada. Dlatego też skłoniłem i udzieliłem wykorzystujemy każdą minutę pracy.

Zdarza się, że do niektórych robót nie potrzebujemy całej załogi, toteż np. kiedy kolej podstawi wagony weznie o kilka godzin, od razu posyłam tam część ludzi. Byna czasem, że zarobek przy wyładunku jest mniejszy niż w pracy poprzedniej. Nikt się jednak nie ociąga. Ogólny zarobek brygady dzieje równo pomiędzy wszystkich, bez względu na to, gdzie byli zatrudnieni. Przy tym systemie nie ma różnic w zarobkach, a robota jest wykonana należyście.”

Tow. Trzebiatowski jest wzorem brygadzysty. Przeprowadzając tak w pracy zawodowej, jak i społecznej. Był robotnik wie, że nie tylko wykształcenie fachowe jest mu potrzebne, ale i ideologiczne. Mimo, że nie należy do partii, umiał znaleźć drogę do pogłębienia swych wiadomości ideologicznych. Pomogła mu organizacja partyjna, do której się przynależał. Skierowano go na partyjne kursy ideologiczne. Dziś jako uczestnik kursu II stopnia zapałem studiując historię WKP(b) — uzbierała się w poleżny oręż marksizmu-leninizmu. Bierze też czynny udział w pracy związkowej, jako przewodniczący Rady Oddziałowej zmechanizowania, którego zastosowanie przy przeładunkach daje duże oszczęd-

Kierownictwo zakładu pracy winno znać obowiązki społecznych inspektorów pracy

W październiku — z inicjatywą Centralnej Rady Związków Zawodowych została zorganizowana narada Społecznych Inspektorów Pracy Związku Zawodowego Pracowników Żegluga w Szczecinie.

Narada ta ujawniła szereg niedociągnięć na odcinku BIHP

in. w Zarządzie Portu Szczecina. Na nabrzeżu Bytomskim brak padków. Porównując ilość straconych roboczogodzin, spowodowanych wypadkami przy pracy w styczniu z wrześniem, stwierdzamy, że spadek straconych roboczogodzin wyraża się w 50 proc. Jest to jeden z dowodów, że społeczni inspektorzy pracy przejawiają aktywną działalność.

Pozostaje jednak faktem, że Zarząd Okręgu Zw. Zaw. Prac. Łaskowskiego, że nie ma żegluga RP w Szczecinie jeszcze mu prawa nie zalecać. Tenże sam kierownik namawiał tow. Kie dach pracy, nie poinstruowano równictwo Zarządu Portu Szczecina nie wynagradza dodatkowo SIP w myśl instrukcji, nie przewiduje na ten cel sum w preliminarzu budżetowym.

Mimo jednak usterek ujawnionych na naradzie, można po wiedzieć ogólnie, że sytuacja na odcinku BIHP w porcie szczecińskim uległa dużej poprawie,

Zarząd Małych Portów wykonał roczny plan przeładunków

W dniu 11 października br. załoga Zarządu Małych Portów wykonała roczny plan przeładunków. Ostatnia tona została przeładowana w porcie Ustka przez brygadę tow. Jana Kłoszowskiego, w skład której wchodzi robotnicy: Stefan Kozioł, Jerzy Kowalczyk, Leon Kowalkowski i Miłkołaj Romaniuk.

Rejon portowy Ustka zrealizował największy procent planu, wykonując przeciętnie 152,1 procent normy przeładowanej masy towarowej.

W walce o wykonanie planu brała udział cała załoga. Na wyróżnienie zasługują przodownicy pracy: Franciszek Jeliński, Feliks Franciszek, Lewandowski, Kazimierz Cieplawski, Józef Kucharczyk i racjonalizator Franciszek Nowakowski.

W rejonie Darłowo wyróżnili się: Jan Mastwiecki, Bernard Rzepka, Bolesław Gajdas, Dominik Ejma i Stefan Radziński a z Kołobrzegu — Roman Zgrzebnicki.

LEONTYNA AKININ

Kierownik biura portowego tow. Muraszewski, zapominając o ustawie o SIP, oświadczył po ięczeniemu inspektorowi pracy tow. Łaskowskiemu, że nie ma żegluga RP w Szczecinie jeszcze mu prawa nie zalecać. Tenże sam kierownik namawiał tow. Kie dach pracy, nie poinstruowano równictwo Zarządu Portu Szczecina nie wynagradza dodatkowo SIP w myśl instrukcji, nie przewiduje na ten cel sum w preliminarzu budżetowym.

Mimo jednak usterek ujawnionych na naradzie, można po wiedzieć ogólnie, że sytuacja na odcinku BIHP w porcie szczecińskim uległa dużej poprawie,

Darłowo przyspiesza obrót wagonów

PRACOWNICY Zarządu Małych Portów opierając się na doświadczeniach roku ubiegłego, wydatnie przystosowali wagonów w małych portach. W porcie Darłowo walka ta rozwija się pomyślnie. Do dnia dzisiejszego nie notowano żadnych przestojów, a natomiast skrócono czas przeładunków o 30 proc. W celu dalszej skutecznej akcji należałoby więcej jeszcze pogłębić współpracę między Zarządem Ma-

Wi. JÓZWIAK
Korespondent

ych Portów, Centralą Węglową i PKP. Również należy przeprowadzić szeroką akcję uświadamiającą wśród robotników portowych, gdyż znajdują się jeszcze tacy, którzy nie rozumieją konieczności skrócenia czasu postojów wagonów. Przez szybsze przeładunki zwiększamy obrót wagonów przyczyniając się do przedterminowego wykonania planu przewozów w tegorocznym okresie jesiennym.

HINC



Wodniacy Gdańskiej Żeglugi Śródlądowej realizują plan przewozów jesiennych w przyspieszonym tempie

GDAŃSKA Ekspozytura Żeglugi Śródlądowej już w sierpniu rozpoczęła realizację przewozów jesiennych. Uchwała Rady w sprawie przewozów postawiła przed żeglugą śródlądową poważne zadanie: odciążyć transport kolejowy przez przewiezienie drogą wodną jak największej ilości produktów rolnych. Gdańska Żegluga Śródlądowa dociera do najodleglejszych spółdzielni produkcyjnych, PGR i chłopskich gospodarstw indywidualnych na Żuławach, skąd dowóz produktów do stacji kolejowej jest znacznie utrudniony i bardzo kosztowny. W tym wypadku usługi żeglugi śródlądowej zmniejszają koszty własne gospodarstw położonych na tych terenach, a dzięki sprawnym pracom umożliwiają szybkie zabezpieczenie dostaw produktów rolnych do miast i zakładów przemysłowych.

Żalugi żeglugi gdańskiej świadome celu i zadań walki o wagon, przygotowały na czas barki i holowniki. Kampanię jesienną rozpoczęło transportem słomy linijnej i kopii z Żulaw do Malborka, przewożąc w br. o 120 proc. więcej tego surowca niż w r. ub. W ten sposób w okresie 2 miesięcy zwolniono ponad 1.000 wagonów kolejowych do innych pilnych zadań przewozowych.

Przewóz buraków cukrowych z Żulaw do cukrowni w Nowym Stawie rozpoczął już w październiku. W porównaniu z rokiem ubiegłym masa przewożonych buraków powiększyła się o 5 proc.

Kampania jesienna trwa. Współzawodnictwo pracy i zobowiązania podjęte przez żalugi pływające dają rekiniejsze pomysły wykonania zadań. Żaluga holownika „Ire-

na” przekroczyła już roczny plan przewozów; „Kwidzyn” pracujący według metod radzieckiego holownika „Ruslan” oraz „Westerplatte” kierowane przez przodowników pracy towarzyszy Teofila i Lucjana Bieńkowskich przodują w wykonaniu powierzonych zadań. W przewozach jesiennych wyróżnia się również żaluga barki motorowej „BM 8” z kierownikiem tow. Leonem Kichlerem i tow. Urbaniakiem na czele, która miała poważne osiągnięcia w okresie wiosennym i letnim. Towarzysze: Józef Sajdowski, Feliks Zur, Gerard Berent i Antoni Dąbrowski wyremontowali przedtem minowo na cześć Wielkiej Rewolucji Październikowej swoje barki, aby jak najprędzej stanąć w szeregu walczących o szybki przewóz buraków. Tow. Wiesław Komorowski i Konrad Junker z żalugi barki motorowej „BM 9” wykonali już w sierpniu roczny plan przewozów i zobowiązali się do końca roku przekroczyć plan o dalsze 100 proc.

Istnieją jednak odcinki, na których zdolność przewozowa żeglugi śródlądowej nie została jeszcze w pełni wykorzystana. Przykładem są trudności we współpracy z Zakładami Roszarniczymi w Malborku. We wrześniu np. przewieziono tylko 40 proc. zaplanowanej dla roszarni słomy a od 20 października transport jej został całkowicie wstrzymany na żądanie kierownictwa tego przedsiębiorstwa. Nieodpowiednie rozplanowanie pracy roszarni w Malborku dezorganizuje plany przewozów Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku, zmuszając ją do przedysponowania taboru przeznaczanego na obsługę roszarni na inne odcinki.

ŻALOGI Ekspozytury Gdańskiej osiągnęły już poważne rezultaty. Do dnia 15. 10. br. wykonano plan przewozów pasażerskich w 105 proc. Dnia 31 października wykonano plan przewozów towarów drobniczych statkami pasażerskimi, a 7 listopada został wykonany całoroczny plan przewozów. Do osiągniętych przyczyniła się w pierwszym rzędzie wzrastająca świadomość społeczna i polityczna marynarzy oraz robotników. Wynikiem tego jest duży rozwój współzawodnictwa pracy o-

raz liczne zobowiązania produkcyjne, podejmowane przez żalugi pływające i warsztaty pogotowia technicznego.

Poważne sukcesy całego przedsiębiorstwa zawdzięcza Gdańska Ekspozytura Żeglugi Śródlądowej ścisłej współpracy podstawowej organizacji partyjnej PZPR z Radą Zakładową i administracją.

STANISŁAW POCHOPIEN

Korespondent

Wyniki współzawodnictwa pracy Gdańskiej Żeglugi Śródlądowej

ZOBOWIĄZANIOWE współzawodnictwo pracy coraz pomyślniej rozwija się wśród wodniaków Ekspozytury Gdańskiej. Żalugi podjęły zobowiązania długofalowe o przedterminowe wykonanie rocznego planu przewozów swoich jednostek, rozwinęły socjalistyczną opiekę nad mechanizmami i urządzeniami, zwróciły uwagę na oszczędność paliwa, przyspieszenie rejsów oraz skrócenie postojów.

Najwięcej, bo 96 proc. stanu żalugi brało udział w I etapie współzawodnictwa, i mimo, że w II etapie cyfra ta spadła do 78 proc., wartość oszczędności z tytułu podjętych zobowiązań podniosła się o 1/4. Świadczy to o wzrastającej świadomości współzawodniczących i podejmowaniu coraz bardziej wartościowych zobowiązań.

Obniżka ilości współzawodniczących tłumaczy się wzrostem stanu zatrudnienia, gdyż w tym czasie przyjęło na stały etat prywatnych szypów bark, który w tym etapie współzawodnictwa udziału nie brał. Należało ich wprawdzie uświadomić, pokazać cele i zadania współzawodnictwa. Dzieła tego dokonała podstawowa organizacja PZPR, a także z radą zakładową oraz agencją żalóg pływających. Praca ta dała już wyniki w III etapie. Wskaźnik ilości współzawodniczących wzrósł do 93 proc., a wartość oszczędności podniosła się o ponad 100 proc. w stosunku do II etapu.

W III etapie wyróżniła się żaluga promu w Sobieszewie. Podjęła ona z inicjatywy tow. Stanisława Parszo zobowiązanie wartości 11.501 zł. Na wyróżnienie zasługuje również tow. Edward Liczmański motorzysta z „Orłowa”. W wolnych chwilach wyremontował on motor barki „BM 9” umożliwiając w ten sposób załodze przedterminowe wykonanie rocznego planu przewozów. Ponadto na uznanie zasłużyli: tow. Komorowski, kierownik barki „BM 9” za wykonanie rocznego planu przewozów, a za socjalistyczną opiekę nad taborem towarzysze: Nazdrowicz — marynarz z „Kwidzyna”, Rutkowski i motorzysta Forsiak z „Jordana”, Szmidt — palacz z „Elbląga”, Krasucki — motorzysta z „Mewy”, Konicki — robotnik działu gospodarczego i technik Bzresko.

Mamy jeszcze półtora miesiąca czasu do podsumowania IV etapu, a już oszczędności z tytułu podjętych zobowiązań przewyższyły osiągnięcia III kwartału; w stosunku do I etapu podniosły się o ponad 150 proc. Wodniacy Ekspozytury Gdańskiej pragnąli więc wkładem pracy uczcić rocznicę Rewolucji Październikowej. Marynarze i barkarze remontowali więc we własnym zakresie swoje jednostki dając ponad 22.000 zł oszczędności, przyspieszyli także realizację planu przewozów. Ten ich wysiłek odzwierciedla się w dobrych wynikach współzawodnictwa pracy. (i)

Rada Zakładowa Szczecińskiej Żeglugi na Odrze dopomaga w realizacji planów przewozów

WARUNKI pracy rad zakładowych w wodniaków są bardzo trudne. Żegluga to nie zakład zamknięty, w którym rada zakładowa ma ułatwioną pracę. Żalugi bark i holowników pracują na przełazach setek kilometrów i w tych warunkach trudno np. zorganizować odprawy zespołowe; trzeba więc stosować specjalne metody pracy.

Rada Zakładowa Szczecińskiej Żeglugi na Odrze trudności te rozwiązała.

Rada zakładowa dotarła z planami do każdej jednostki i każdego zespołu i z chwilą, gdy na którejś z nich wykonanie planu natrafia na trudności, rada zakładowa organizuje dla żalugi takiej jednostki specjalną naradę na miejscu postoju, w czasie której omawia się trudności i analizuje przyczyny niewykonania planu.

Doświadczenie wykazało, że trudności są przeważnie dwójakiego

rodzaju: dotyczą one albo spraw technicznych względnie zagadnień bytowych.

O ile chodzi o sprawy techniczne — np. o przestoje powodowane zbyt długim remontem — rada zakładowa bada przyczyny przedłużającego się remontu i skutecznie interweniuje w warsztatach względnie stoczni.

Stara się ona również szybko rozwiązywać kłopoty bytowe pracowników. Przykładem właściwego podejścia była sprawa zaopatrywania wodniaków w mięso. Rada zakładowa specjalnymi samochodami zorganizowała dowóz mięsa i fluszców na barki szczecińskie, kozielskie i wrocławskie, znajdujące się często w odległości około 100 km od Szczecina.

Oto przykład konkretnej pracy rady zakładowej, która pomaga wodniakom szczecińskim w realizacji planów przewozowych.

WŁODZIMIERZ LEONOW

Korespondent

Wprowadzamy wspólne kuchnie na holownikach i barkach Żeglugi Śródlądowej

Zdawałoby się, że wspólna kuchnia na jednostkach pływających żeglugi śródlądowej jest sprawą, której nie warto poświęcać wiele czasu. Jednak bliższe zapoznanie się z pracą żalóg holowników czy barków wskazuje na coś innego.

Holownik wychodzi na kilka dni w rejs — żaluga musi przygotować sobie na ten okres prowiant. Wszyscy członkowie żalugi rozchodzą się więc do miasta po zakupy. Bardzo często bywa tak, że holownik musi czekać kilka godzin na poszczególnych członków żalugi, gdyż nie zdążyli oni jeszcze wrócić z zakupów. Naraża to holownik lub barkę na zbyt długie przestoje, których przecież należałoby unikać.

Żaloga maszynowa nie ma czasu podczas rejsu odrywać się od swej odpowiedzialnej pracy do gotowania czy przyrządzania sobie kawy, o ile chce, aby maszyny funkcjonowały dobrze.

Wszystkim tym trudnościom można zaradzić w sposób bardzo prosty.

Większość holowników szczecińskich obsługuje jako marynarze żony kapitanów jednostek. I one właśnie powinny pomyśleć o zorganizowaniu wspólnej kuchni.

Każda kobieta-marynarz powinna zająć się przyrządzaniem posiłków dla całej żalugi, która stanowi przecież jakby jedną rodzinę.

Zakupem prowiantu dla całej żalugi również powinna zająć się

Wodniacy i chłopci Żulaw walczą o cukier dla klasy robotniczej

Kanały wodne w delcie Wisły „cukrowkę”. Dziś ich praca jest na spełnianiu poważną rolę w transporcie leżących odcinających państwo. Tam gdzie nie dochodzi ko- latego — byle szybko — byle dalej — docierają barki żeglugi śródlądowej. Przewożą one bogate plony żyznej ziemi Żulaw do miast, fabryk i przetwórn, a wsi gdańskiej dostarczają towarów przemysłowych potrzebnych dla gospodarki rolniczej. W Polsce Ludowej miasto i wieś bowiem uzupełniają się i wspólnie budują swą szczęśliwą przyszłość pod kierownictwem klasy robotniczej.

— Buraki wozimy od połowy października — objaśnia sternik barki Antoni Dąbrowski. — Obsługujemy już PGR Hady, Grochowo II i gromadę Tujsk, a w tym tygodniu zabierzemy wszystkie barki z Kobyłej Kepy i Laszek. Dwuosobowa żaluga holownika Kobyła Kępa. Tuż obok pietrzyły „Warmiak” przegadala na postoju trzy haldy buraków cukrowych, tu motor i urządzenie sterowe. — które przed kilkoma dniami zwieźli Trzeba utrzymać holownik w stałości Aleksander Pacholek i Józef Kowalski. Napręde zbudowano z niej, aby nie opóźnić jesiennej kampanii przewozowej — mówi motorzysta barki z ładem. Zaczął się rzyść Józef Stykowski. — Wpraw- załadunek. Po pomoście przesuw- dzie jest nas tylko dwóch, zamiast



ja się ludzie pochylili pod ciężarem. Co chwila wysypują oni zawartość słoików „pływających wagon”. Sternik barki Feliks Zur również nie próżnuje; liczy ilość załadunku, pomaga przy załadunku. — Cukier to ważny produkt — powiada — więc trzeba się spieszyć, aby jak najszybciej dowieźć buraki do cukrowni.

— Zatrzymamy się późnym wieczorem na krótki wypoczynek i znowu z braskiem dnia udamy się w dalszą drogę. O ile stan wody pozwoli, jeszcze w tym miesiącu zakończymy przewozy buraków — kończy kapitan.

Wodniacy przewożą niestrudzenie w dzień i w nocy produkty rolne. Rozumieją bowiem, że wspólny wysiłek robotnika i chłopca — to więcej cukru dla nas pracujących — to wspólny wkład w przezwyciężenie obecnych trudności żywiołowych.

HO

Odnaczenie zasłużonych wodniaków w Krośnie Odrzańskim

JUŻ w czerwcu 1945 roku utworzył się w Krośnie na Odrze Państwowy Zarząd Wodny, który przystąpił niezwłocznie do usuwania z koryta rzeki zatopionego taboru pływającego.

Dzięki niespożytej energii i pracy polskiego robotnika, technika i inżyniera, w krótkim stosunkowo czasie Państwowy Zarząd Wodny w Krośnie Odrzańskim zdołał pokonać wszelkie trudności i oddać Odrę na swym odcinku zdolną do bezpiecznej żeglugi. Ogółem w latach 1945 — 1946 wydobyło z dna rzeki 69 wiekszych i mniejszych jednostek pływających, z których prawie wszystkie są dzisiaj w użytkowaniu.

Za ten ofiarny i cenny wkład do odbudowy Polski Ludowej nadano najbardziej zasłużonym w pionierskiej pracy na Odrze pracownikom Państwowego Zarządu Wodnego inż. Kazimierz Bogusz.

Oprócz tego wręczono 27 pracownikom nagrody pieniężne za sukcesy osiągnięte we współzawodnictwie pracy.

Podniosła uroczystość została zakończona odśpiewaniem „Międzynarodówki”.

BEZMIAN

Korespondent terenowy

Żalugi Szczecińskiej Ekspozytury Żeglugi na Odrze wykonały plan roczny

SZCZECIŃSKA Ekspozytura Żeglugi na Odrze niezależnie od udziału w wykonaniu planu ogólnego na Odrze, posiada swój własny plan przewozów. Dotyczy on przewozów kruszyzny z Bielinka do Szczecina oraz przewozów w porcie na Dolnej Odrze i Zalewie Szczecińskim.

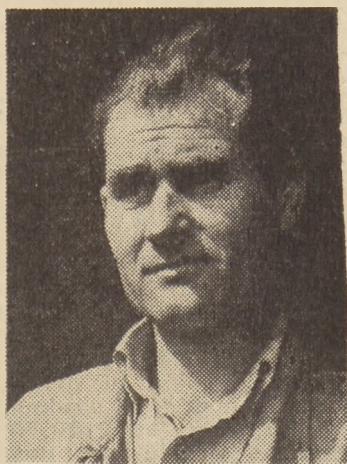
W jaki sposób podeszliśmy do wykonania planów? Po otrzymaniu planu ogólnego na 1951 rok, omówiliśmy go z żalugami, które samorzutnie podniosły miernik pracy o 30 proc. w stosunku do roku ubiegłego. Opracowano także plany indywidualne dla każdej jednostki pływającej.

Na podstawie konkretnych wskazań, żalugi rozpoczęły walkę o wykonanie planu. Podniesienie miernika pracy wpłynęło mobilizując na przebieg wykonania. Do tego przyczyniło się także przystąpienie wielu żalóg do ruchu ruslanowskiego. Inne żalugi podejmowały zobowiązania indywidualne lub zbiorowe. W walce o wykonanie planu przewozów wyróżnili się starzy fachowcy jak kpt. Lengowski, Cieślowski, Wagner, maszyniści: Reinhart, Gaszyński, Chmara; sternicy: Żurek, Wiśniewski, Dawidowicz, Panfil. Nie można pominąć także pracowników warsztatów, a zwłaszcza brygadzysty Pościęcha i kotlarza Szulca, którzy przez szybkie naprawy dopomagały jednostkom do wykonania planu.

Charakterystyczną cechą była równomierność wyników pracy w poszczególnych miesiącach, w których stale wykonywano 14 proc. planu państwowego.

Ekspozytura Szczecińskiej Żeglugi na Odrze wykonała w październiku roczny plan przewozów, a na Rocznicę Rewolucji Październikowej podjęła się przewieźć 25.000 ton towaru ponad plan.

Walka o plan odbywała się w trudnych warunkach. Zdarzały się braki ładunków, co pociągało za sobą konieczność dorywczej akwizycji towarów.



TOW. KAROL SOWA — jeden z najlepszych ślusarzy—hydraulików warsztatów żeglugi śródlądowej w Szczecinie. Otrzymał dyplom przodownika pracy oraz nagrodę pieniężną. W II etapie współzawodnictwa zajął pierwsze miejsce a w III znajduje się w czołowie współzawodniczących robotników.

SZCZECIŃSKA STOCZNIA RZECZNA realizuje zobowiązania październikowe

Żaluga Szczecińskiej Stoczni Recznej częściowo już wykonała podjęte zobowiązania dla uczczenia 34 Rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej. Pierwsze meldunki o tym złożyły brygady towarzyszy: Windorpskiego, Bustera, Deskiewicz, Produkowicza, Bławata, Kuczkowskiego, Postaremczuka, Spalczńskiego, Stacińskiego i Michalskiego. Do końca października wykonanie zobowiązań dało 19.000 zł oszczędności, realizacja dodatkowych przyniesie dalsze 10.000 zł.

JAN RYMARZ

Korespondent

Ster na samokrytykę

Szanuj cudzy czas

W DNIU 15 października br. zawiadomiono zainteresowanych pracowników „Dalmoru”, że w Swinoujściu w świetlicy przy ul. Armii Czerwonej o godz. 17 tego samego dnia nastąpi otwarcie szkolenia ideologicznego.

Miejsce wybrano niezbyt trafnie, bowiem zainteresowani mieszkańcy osiedla robotniczego bazy rybackiej, aby dostać się do świetlicy, muszą przeprawić się przez Świnę Polączyne — to jest zawsze ze stratą czasu i powrotem do domu ciemnymi ulicami.

Mimo to wiele osób stawiało się punktualnie na godz. 17. W ciągu następnych 20 minut grono słuchaczy liczebnie się zwiększyło. Jednak wszyscy byli zdziwieni, że świetlica nie przygotowana do otwarcia szkolenia. Na scenie stało w nieładzie kilka krzeseł a młodzież w nieładzie przy kilku stołach, inni okupowali stół ping-pongowy, przy którym rozgrywano



emocjonującą partię. Nikt z obecnych nie mógł udzielić jakiegokolwiek informacji o mającym nastąpić szkoleniu, bowiem organizatorzy w ogóle nie pojawili się na sali. W tych warunkach uczestnicy szkolenia — partyjni i bezpartyjni

— opuścili świetlicę o godz. 17.30. Co na to egzekutywa organizacji partyjnej przy PPIUR „Dalmor” w Swinoujściu?

T. S.
Korespondent

Wzmóc pracę klubów techniki i racjonalizacji i komisji usprawnień Żegluga Śródlądowej

NA I Krajowej Naradzie Racjonalizatorów Żegluga Śródlądowej, która odbyła się we Wrocławiu, wskazano na osiągnięcia i istotne braki tego ruchu, które hamują jego prawidłowy rozwój. Osiągnięcia wynalazczości robotniczej Żegluga Śródlądowej za lata 1949, 50 i pierwszą połowę 1951 roku wyrażają się cyfrą 311 zgłoszonych pomysłów, z czego na drogi wodne przypada 112, a na stocznie rzeczne 199.

Jednym z poważniejszych niedociągnięć jest przewlekłe wprowadzanie w życie zatwierdzonych projektów, co szczególnie obserwuje się w stoczniach rzecznych. Notuje się tam często wypadki, że projekty mimo ich zatwierdzenia nie są stosowane w praktyce z braku dostatecznego zainteresowania administracji lub z powodu powolnego tempa prób wstępnych. Typowym przykładem zaniedbania jest projekt ulepszonej kotwicy tow. Adama Środy, który mimo zatwierdzenia nie został dotychczas zrealizowany z powodu nie przeprowadzenia koniecznych prób. Niedbalstwa tego rodzaju demobilizują racjonalizatorów i zniechęcają ich do wydajnej pracy nad opracowaniem usprawnień.

Poważnym niedociągnięciem na odcinku nowatorstwa jest mechaniczny i bezduszny sposób rozpatrywania wniosków racjonalizatorskich przez komisję wynalazczości. Utańczyło się przekonanie, że komisja jest powołana jedynie do zatwierdzania lub odrzucania projektów usprawnień. Rozumowanie to jest błędne, gdyż na członkach komisji ciąży moralny obowiązek stałego czuwania nad dokonywaniem prób, wypłacaniem premii i pobudzaniem administracji do stosowania w praktyce zatwierdzonych projektów.

Bardzo poważne braki zanotowano również w dziedzinie współpracy administracji z klubami techniki i racjonalizacji.

Kluby techniki i racjonalizacji

Kiedy znajdzie się właściwe pomieszczenie dla przedszkola portowego?

W Szczecinie przy ul. Wieniawskiego nr 27 znajduje się przedszkole ZPS. Do przedszkola tego uczęszcza blisko 100 dzieci portowców ze wszystkich nabrzeży.

Niestety przedszkole to nie posiada jeszcze należytych pomieszczeń. Zarząd Portu w Szczecinie starał się już niejednokrotnie również i za pośrednictwem Zarządu Okręgowego ZPP o powiększenie lokalu przez dołączenie do przed. szkola mieszkanek znajdujących się na p'ewszym piętrze.

Sprawa toczy się od miesięcy w Miejskiej Radzie Narodowej, która dla dzieci portowców nie dotychczas nie uczyniła.

Może wreszcie interwencja „Steru” umożliwi pozytywne załatwienie sprawy naszego przedszkola.

E. KACZMAREK



Jedni budują — drudzy likwidują

Uczniowie 11-letniej Ogólnokształcącej Szkoły dla Pracujących w Swinoujściu zostali zawiadomieni dnia 25. X. br., że szkoła z dniem 1. XI. br. zostanie zlikwidowana.

W związku z tym wielu z nich opuszcza Swinoujście i wyjeżdża do miejscowości, w których będą mogli uczyć się dalej. Dzieje się to z wielką krzywdą dla bazy rybackiej, bowiem większość uczniów tej szkoły zatrudniona była w przedsiębiorstwach związanych z budową bazy.

M. S.
Korespondent

OD REDAKCJI — W Swinoujściu codziennie powstają coraz to nowe urządzenia socjalne i instytucje, które mają zapewnić mieszkańcom normalne i kulturalne warunki życia. Mając to na uwadze dziwnym wydaje się zarządzenie o zamknięciu szkoły dla dorosłych. Wydział Oświaty Prezydium WRN w Szczecinie winien poważnie rozpatrzyć tę sprawę i umożliwić słuchaczom kontynuowanie nauki na miejscu.

Związek Zawodowy Pracowników Żegluga zacieśnia łączność z korespondentami „Steru”

PRZED prasą związkową stała poważna zadania ściślejszego powiązania swej pracy z pracą ogólni związkowych wszystkich respondentów „Steru” tow. Około sześciu, szeroka pomoc ogniowemu

związkowemu i aktywistom w rozwijaniu i pogłębianiu pracy politycznej związkowców, szeroka popularyzacja współzawodnictwa pracy, racjonalizacji oraz ożywienie pracy kulturalno - oświatowej w organizacjach związkowych.

Ożywienie tej współpracy powinno przynieść w efekcie pobudzenie masowej działalności polityczno - wychowawczej organizacji związkowej, wzmoczenie czułości klasowej w zakładach pracy i w ruchu zawodowym oraz pełne zabezpieczenie realizacji planów gospodarczych.

Aby te zagadnienia mogły znaleźć właściwy oddźwięk na łamach naszego pisma, redakcja „Steru” zorganizowała w dniu 28 października terenową naradę korespondentów w Szczecinie przy udziale przedstawicieli Zarządu Okręgowego ZPPZ i rad zakładowych, aktywu partyjnego i administracyjnego przedsiębiorstwa resortu żegluga okręgu szczecińskiego.

Celem narady było wskazanie korespondentom terenowym nasze pisma nowych, aktualnych zadań stojących przed prasą związkową oraz ściśle powiązanie ich działań z pracą rad zakładowych

Akcent ten znalazł swój wyraz w referacie programowym wygłoszonym przez kierownika działu korespondentów „Steru” tow. Około sześciu, szeroka pomoc ogniowemu

Łączność korespondentów z pracą ogniów związkowych to przede wszystkim docieranie przez nich do źródeł sytuacji gospodarczej i politycznej zakładów pracy, to konkretna pomoc radom zakładowym w ujawnianiu braków i niedociągach terenu oraz pomoc w ich rozwiązywaniu. Powinniśmy pisać o tym — stwierdził referent — jak rozwija się praca kulturalno - oświatowa w zakładach pracy, jak pracują komisje i organizatorzy kulturalno - oświatowi, zapoznawać czytelników z wynikami i formami tej pracy i przekazywać jej doświadczenia rzeszom zainteresowanych aktywistów związkowych. Korespondenci winni pisać w swoich korespondencjach pracę organizacji związkowych w kierunku podnoszenia świadomości klasowej i patriotycznej załóg, wznagania walki z marnotrawstwem i brakiem dyscypliny pracy i popularyzować w szerszym zakresie współzawodnictwo, racjonalizatorstwo i kierowniczą rolę związku zawodowego w tej akcji. Korespondenci nie mogą przy tym zapominać o zaniechaniu odcinku zagadnień bytowych pracowników, o sprawach higieny i bezpieczeń-

stwa pracy oraz o estetyce swoich warsztatów pracy.

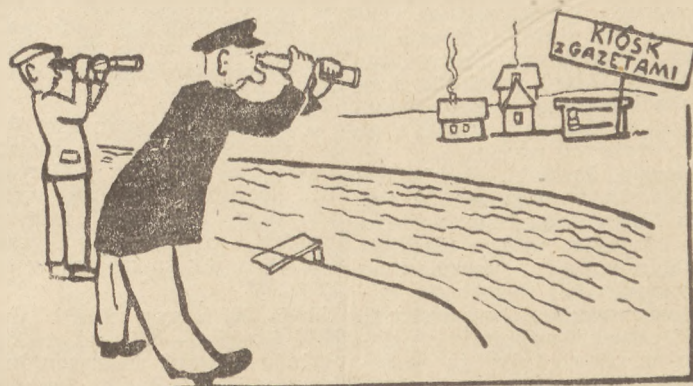
Dyskusja, która się potoczyła na odprawie korespondentów, była wyrazem troski o lepsze wykonanie zadań związkowych w dziele realizacji Planu 6-letniego.

Dyskusję podsumował przewodniczący Zarządu Okręgowego ZPPZ tow. Sekunda, który zapewnił, że okręg dołoży wszelkich starań, aby rady zakładowe zmieniły swój stosunek do własnego pisma związkowego i korespondentów terenowych i udzielały im wydajnej pomocy. Korespondenci będą brali udział w posiedzeniach rad zakładowych, będą się zapoznawali z planami pracy ogniów związkowych tak, aby „Ster” poprzez swoich korespondentów stał się prawdziwym instrumentem oddziaływania na szerokie masy pracowników żegluga śródlądowej w związkowej pracy polityczno - wychowawczej.

Na zakończenie najbardziej aktywni korespondenci szczecińscy otrzymali cenne nagrody książkowe. Wśród nagrodzonych znajdują się tow. tow.: Zofia Dusówna, Franciszek Kaczorek, Włodzimierz Leonow, Tadeusz Łukaszewicz, Józef Palkiewicz, Tadeusz Palusiński, Edward Kaczmarek, Michał Skorupski i Bronisław Beniewicz.

HAO

Czy PPK „Ruch” nie zależy na popularyzacji prasy?



NA skutek licznych interwencji Dyrekcji budowy bazy rybackiej w Swinoujściu PPK „Ruch” ka „Ruchu” znajduje się dopiero uruchomił w maju br. w Warszawie ul. Armii Czerwonej.

Wież kiosk z gazetami. Mieszkańcy tej dzielnicy Swinoujścia otwarto tylko dla ujęcia, przeważnie pracownicy „Dalmoru” i budowniczy bazy czowie bazy rybackiej i pracownicy przyjęli z uznaniem otwarcie tego „Dalmoru” także chcą czytać prasę, o czym widocznie zapomnieli pracownicy Ekspozytury „Ruch” w Szczecinie.

Ostatnio jednak „Ruch” wystąpił z inicjatywą likwidacji punktów sprzedaży gazet i czasopism w Swinoujściu. Zamknięto jedyny kiosk w Warszawie oraz drugi w centrum miasta na Placu Wolności.

Aby kupić gazetę, ludzie pracy z Warszawy muszą przeprawić się

M. S.
Korespondent

Uregulować dostawę mleka dla wodniaków

ZALOGI jednostek pływających Gdańskiej Ekspozytury Żegluga Śródlądowej skarżą się na wadliwe rozwiązanie dostawy mleka. Załogi maszynowe w czasie czyszczenia kotłów powinny otrzymywać 1/2 litra mleka dziennie, narażone są bowiem przy tej pracy na wdychanie szkodliwego, pyłu, rdzy i sadzy. Tymczasem w praktyce często się zdarza, że otrzymują je za 2—3 dni razem. Taki sposób zaopatrywania mija się z celem, gdyż zdrowie ludzi nie jest systematycznie zabezpieczane przed szkodliwymi wpływami.

Zdarzają się również wypadki, że załogi w czasie postoju na stoczni wykonują roboty szkodliwe dla zdrowia — a mleka mimo to nie otrzymują. Kupują je więc za własne pieniądze. Np. „Kwidzyn” stał w roku bieżącym na stoczni w Pleniewie, a załoga jego przez 16 dni pracowała przy gruntownym czyszczeniu kotła; mleko w tym czasie kupowała za własne pieniądze. Odpowiedni wykaz został już dawno oddany kierownictwu Ekspozytury — jednak do dnia dzisiejszego nie zwrócono za łódź należności.

Załogi skarżą się ponadto na zbyt mały przydział mydła 15 klg mydła miesięcznie dla maszynistów i palaczy, wykonujących brudne roboty w sadzy, węglu i smarach, to stanowczo za mało.

Rada zakładowa i kierownictwo Ekspozytury winny włączyć w te sprawy i postarać się o szybkie usunięcie bolączek marynarzy.

(e)

ŚLADEM naszych interwencji

Dyrekcja PPIUR „Dalmor” wyposażała załogi trawlerów w watówki, bieliznę poscielową i ręczniki. Zorganizowano również dostarczenie prasy na jednostki pływające. Dla zapobieżenia wypadkom nierównomiernego wypłacania zarobków załogom, wprowadzono zasadę wypłaty zaliczek na wynagrodzenie od połowów. (Notatka pt. „Dlaczego „Dalmor” nie dba o załogi dalekomorskie” w n-rze 17).

Kierownictwo „Dalmoru” w Swinoujściu zawiadomiło nas, że w miarę możliwości finansowych zaspokaja potrzeby Portowej Straży Pożarnej w Swinoujściu. W najbliższym czasie Straż Portowa otrzyma gry świetlicowe, łódka i posciel.

Nadto zwrócono się do Ministerstwa Żegluga o decyzję w sprawie administracyjnego przydziału tej jednostki. (Notatka pt. „Kto zaopiekuje się strażakami?” w n-rze 17).

Dyrekcja ZPGG powiadomiła nas, że warsztaty stolarskie na Westerplatte zostały wyposażone w specjalne piecyki trocinowe do ogrzewania pomieszczeń warsztatowych. Piecyki te wykonano według wskazań Portowej Straży Pożarnej.

Umywalnia i szatnia zostaną oddane do użytku z początkiem grudnia br. Do tego czasu robotnicy będą korzystać z prowizorycznej umywalni. (Notatka pt. „Kiedy dyrekcja ZPGG zainteresuje się warsztatami stolarskimi na Westerplatte?” w n-rze 17).

Jak informuje nas PPIUR „Arka” w Gdyni, obecnie łazienki w bazie Rybackiej Władysławowie są czynne codziennie w godz. od 9 do 15. Także załogi kutrowe mogą korzystać z kąpeli higienicznych w srody i piątki do godz. 24-tej. (Notatka pt. „Udostępniać rybakom korzystanie z łaźni we Władysławowie” w n-rze 18).

Dział Zatrudnienia i Płacy rejonu wódzkiego ZPGG wydał polecenie, aby objecha regulaminem premiowania za holowanie również bosmanów oraz wypłacania im dodatku i wyrównania zaległych należności z tego tytułu. (Notatka pt. „Bosmani pytają dlaczego?” w n-rze 17).

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Mieczysław Pietras, Gdańsk „Ruch” w sprawie natychmiast — Prosimy o podanie adresu, towej realizacji Waszego zamówienia, na który mamy przesłać nagrodę autorską.

Jan Szadkowski, Rumia-Zagórze — Poruszoną przez Was sprawą zainteresowaliśmy Prezydium Gminnej Rady Narodowej w Rumli-Zagórze. O wyniku zostanie powiadomieni. listownie.

Stacy czytelnik „Steru” z Kępna — W sprawie przyjęcia do pracy na statkach PMH, radzimy zwrócić się do Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni przy ul. Portowej nr 13/15. O ile chcecie zostać oficerem marynarki handlowej powinniście ubiegać się o przyjęcie — w załączniku do ogłoszenia jest formularz — do Technikum Morskiego Nawigacyjnego w Gdyni lub Technikum Morskiego Mechanicznego w Szczecinie. Do szkół tych przyjmowana jest młodzież po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej. W tym roku przyjęcie Was do szkoły nie jest możliwe, bowiem rok szkolny 1951/52 w szkolnictwie morskim rozpoczął się w dniu 15 września. Czytając pisma „Ster”, „Morze” i „Młody Żeglarz” natraficie w odpowiednim czasie na ogłoszenie o warunkach przyjęcia do szkół morskich.

Marynarz z Gdyni — Jak nas informuje Zarząd Okręgowy ZZZP w Gdańsku, dla wszystkich jednostek pływających PMH zaprenumerowano prasę codzienną i wydawnictwa periodyczne. Dostarczaniem czasopism na statki zajmuje się zorganizowana przy Delegaturze ZZZP w Gdyni specjalna placówka biblioteczna, skąd możecie pobierać gazety w czasie postoju statku w porcie.

Marian Jasiński, Rembertów — Zwiłoka w dostawie 20 egz. n-ru 18 naszego pisma, powstała z przyczyn od nas niezależnych, a została spowodowana obowiązującymi w zakresie kolportażu, zasadami i warunkami. PPK „Ruch” wykonuje w danym miesiącu tylko te zamówienia, które wpłynęły i zostały opłacone do dnia 15 poprzedniego miesiąca. Niemniej jednak interweniowaliśmy w PPK

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

Rada Miejskowa ZZZP przy PZW Górzów — W sprawie kolportażu „Steru” interweniowaliśmy w PPK „Ruch”. Nadmieniamy, że do końca br. „Ster” wychodzić będzie jako dwutygodnik.

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

Piłkarze i atleci radzieccy podnoszą na wyższy poziom naszą kulturę fizyczną

PRZESZŁO dwadzieścia rekordów Polski uzyskanych przez naszych atleci w czasie kilkunastodniowego pobytu sztagistów radzieckich w naszym kraju — to najlepszy dowód przyjaźni i pomocy sportowców Związku Radzieckiego dla naszej kultury fizycznej.

Przez dwadzieścia pięć lat atleci polscy nie nauczyli się tyle i nie pobili tylu rekordów ile w czasie dwutygodniowego pobytu mistrzów ZSRR i rekordzistów świata w naszym kraju. Triumfalny przejazd gości przemienił się w żywiołową manifestację sportowców naszego kraju ku czci Związku Radzieckiego, a poza tym obok podniesienia się o całą klasę poziomu naszych ciężarowców, przyczynił się również do spopularyzowania tej dyscypliny sportowej w całej Polsce. Dzięki osobistym wskazówkom rekordzisty świata Nowaka, trenera ekipy radzieckiej b. rekordzisty świata Mechanika i innych zawodników ZSRR, nasi ciężarowcy prawie w każdym mieście w którym odbywały się pokazy, bili swoje rekordy życiowe i Polski.

Pobyt w naszym kraju gruzińskich piłkarzy — wicemistrza ZSRR „Dynamo” (Tbilisi) mieć będzie nie wątpliwie duże znaczenie dla dalszego kształtowania się piłkarstwa polskiego. Ich doskonała technika, sposób treningu i zagrania taktyczne wzbudziły podziw we Wrocławiu, Zabrzu, Warszawie i Krakowie. Wspólne narady robocze trenerów radzieckich z trenerami polskimi i stała obserwacja gry naszych gości pozwoliły niewątpliwie na opracowanie takiego systemu szkolenia, które podniesie na wyższy poziom nasze piłkarstwo. (a.)

Robotnicy portowi bez sportu

Pisaliśmy już o pewnych niedociągnięciach w pracy Koła Sportowego przy ZPPG w Nowym Porcie. Wydawało się, że w czasie sezonu letniego akcja na odcinku kultury fizycznej nabierze rozmachu i koło to będzie mogło okazać się lepszym osiągnięciem.

Z przykrością należy stwierdzić, że zamiast poprawy notujemy znaczne zubożenie pracowników portowych dla zagadnień kultury fizycznej. Najlepszym dowodem są tu cyfry zdobytych oznak SPO, będące miernikiem rozwoju wychowania fizycznego i sportu. Na dwieście zaplanowanych na rok 1951 oznak zdobyto dotychczas... 49. Jest już połowa listopada, a plan na odcinku SPO wykonano tylko w 33 proc. W tym samym czasie Koło Sportowe przy ZPPG Gdynia na 150 oznak zdobyło 172. To porównanie cyfr mówi samo za siebie.

Wydaje się, że Rada Zakładowa i Dyrekcja winny bardziej niż do tej pory zająć się w tym zagadnieniu. Na parę tysięcy robotników portowych wymaga natychmiastowej poprawy na odcinku kultury fizycznej w ZPPG — Nowy Port, tak że strony miejscowych czynników jak i Rady Okręgowej Kolejarzy.

A. Skot.

Echa naszego konkursu

W ramach ogłoszonego przez redakcję „Ster” konkursu propagandowego, napiwają dalsze, coraz liczniejsze zgłoszenia z całego kraju.

Ostatnio wpłynęły zobowiązania od przewodniczących rad miejscowych i zakładowych, którzy w imieniu pracowników zgłaszają przystąpienie do naszego konkursu. Są to m. in. tow. tow.: Mieczysław Worcel — przewodniczący Rady Zakładowej przy Zjednoczonych Zakładach Eksploatacji Żwiru w Krakowie, Franciszek Michalski — przewodniczący Rady Zakładowej przy Stoczni Głównej w Krakowie, Edmund Babiarz — przewodniczący Rady Miejskowej przy Państwowym Zarządzie Wodnym w Gliwicach, Stefan Wawrzyniak — zastępca przewodniczącego Rady Zakładowej przy Państwowym Zarządzie Wodnym w Opolu.

Indywidualnie przystąpił do konkursu tow. tow.: Ignacy Chudala — przewodniczący Rady Zakładowej przy Stoczni Pomocniczej w Opolu, Józef Szary — przewodniczący Rady Zakładowej przy Stoczni Rzecznej w Koźlu-Port, Idris Pietrusiak — przewodniczący Rady Zakładowej przy Czechosłowackiej Żegludzie na Odrze, Adam Groff — przewodniczący Rady Zakładowej przy Stoczni Pomocniczej we Wrocławiu, Piotr Zdziański — przewodniczący Rady Miejskowej przy Państwowym Żegludzie Śródlądowej — Ekspozytura, Koźle-Port, Jan Szaferberg — sekretarz Rady Miejskowej przy Zjednoczonych Zakładach Eksploatacji Żwiru, Koźle-Port, Stanisław Jasiński — sekretarz Rady Zakładowej przy ZPPG. Również tow. Bohdan Barszcz — pracownik Państwowego Zarządu Wodnego w Krośnie Odrzańskim przystąpił do naszego konkursu, nadysłując spis zwierzbowanych przez siebie 34 prenumerat kwartalnych oraz 1 półroczną.

Ze względu na szczupłość miejsca, nie możemy podać wszystkich towarzyszy, rad zakładowych i miejscowych oraz przedsiębiorstw, które zgłaszają przystąpienie do konkursu.

Cieszy nas, że nasz konkurs zyskuje coraz większą popularność, co jest niezbitym dowodem, że „Ster” staje się łącznikiem, przyciągającym i informującym szerokie rzesze pracowników żeglugi.

Kto będzie następny?

pokoju i wolności. Wierzę w niego i jestem pewien, że podwoi swe wysiłki, aby wywalczyć dla mnie uwolnienie, w imię prawa i sprawiedliwości”.

X. — A TERAZ WYRWIJMY GO Z WIEZIENIA, UZYSKAJMY WYROK UNIEWINNIAJĄCY...

Henri Martin jest bohaterem, bohaterem narodu francuskiego. Zdjęcie jego zauważyć można w wielu domach, gdyż stał się on wzorem godnym naśladowania.

Henri jest człowiekiem czynu. Jest on pierwszym wojskowym, który zorganizował AKCJĘ ZBIOROWĄ wśród swoich kolegów — marynarzy.

Oszczerość, kłamstwa prasy reakcyjnej i rządu, których celem było zrobienie z Henri Martina „sabotażyzy”, nie dały wyniku.

Wbrew wszystkiemu, wbrew surowemu rygorowi więzienia morskowego, Henri Martin nie wyrzeka się ani swych czynów ani swych ideałów.

Henri Martin — komunista... W swym więzieniu Henri Martin uznaje tylko jeden wyrok: wyrok narodu, który go osądził i uznał za jednego ze swoich.

„Twarzą do ściany” — krzyczy nadzorca podczas „spacera” na odosobnionym dziedzińcu więziennym. Henri Martinowi nie wolno nikogo widzieć. Jeden po drugim mijają długie, ponure dni — niesmaczna zupa, kraty, okienka, niska powała. Nie ma dnia, nocy, poranka, wieczora, nie ma godzin, nie ma oddźwięku życia, nie bliskiego, osobistego... Marzenie się zimą, dusi się w lecie... Są cztery ściany i jest czas, który zatracił wszelkie znaczenie. Rok i pięć miesięcy w tym bezgłośnym piekle, z którego po piętnastu dniach człowiek wychodzi chorym. Rok i pięć miesięcy, ponad pięćset dni, dwanaście tysięcy godzin...

Skandal ten trwa aż nazbyt długo: w więzieniu siedzi człowiek za zbrodnie powiedzenia prawdy.

Bohaterska historia Henri Martina nie jest zakończona, nie podpisujemy więc naszego artykułu słowem

KONIEC.



Sport na m/s „Batory” w czasie rejsu do Indii

Piłkarze Wybrzeża w Klasie Państwowej

OPINIA sportowa Wybrzeża z zadowoleniem przyjęła wiadomość o awansie drużyny piłkarskiej „Budowlanych” (Gdańsk) do pierwszej Ligi. Po dwuletniej przerwie reprezentanci Wybrzeża znów dostali się do ekstraklasy, gdzie będą walczyć z najsilniejszymi zespołami w kraju o zaszczytne miejsce w tabeli. O tym, że sportowcy Wybrzeża przykładają do tego faktu duże znaczenie świadczy najlepiej wyjazd 5.000 gdańszczan do Warszawy na decydujący mecz z „Gwardią”.

Dzięki awansowi „Budowlanych”, oglądać będziemy na Wybrzeżu najlepsze drużyny piłkarskie w Polsce, co obok emocji „kibicowania” przyniesie niewątpliwie dalszy rozwój piłkarstwa w naszym okręgu.

Rozgrywki ligowe zostały zakończono, tytuł mistrzowski przypadł zaskoczeniu krakowskiej „Gwardii”, która okazała się najrowniejsza w ciągu całego sezonu. Tytuł wicemistrza przypadł rewalacyjnej drużynie górników z Radlina, którzy szczególnie na własnym boisku byli bardzo groźni. Szeregi ekstraklasy opuścili zespoły szczecińskiej „Gwardii” i krakowskiej „Wiśniarza”. Drużyna ze Szczecina mimo dużej ofiarności nie miała dostatecznej rutyny w tak wyczerpujących rozgrywkach. O dużych możliwościach tego zespołu dowodzi zwycięstwo 3:0 osiągnięte w ostatnim meczu ligowym nad mistrzem Spartakiadem chorzowską „Unią”. Niechże to będzie dla szczecinian zachętą w ich pracy w przyszłym sezonie, ażeby podobnie jak i gdańszczanie mogli z powrotem dostać się do szeregów I Ligi.

(s)

WYJAŚNIENIA

Na zamieszczoną w n-rze 18 notatkę pt. „Dlaczego baza rybacka w Ustce nie dba o materiały opatrunkowe” otrzymaliśmy wyjaśnienie, z którego wynika, że wina za niedostateczny stan zaopatrzenia apteczek podrocznych w warsztatach remontowych, chłodni i przetwórci spada na dyrekcję nieistniejącego już kombinatu PPIUR „Barka” w Kołobrzegu. Obecnie stan wyposażenia apteczek uległ znacznej poprawie.

W związku z notatką opublikowaną w n-rze 18 pt. „Marynarze domagają się udostępnienia zakupów biletów na imprezy w Gdańsku i Gdyni” Zarząd Okręgowy ZZZP w Gdańsku poinformował nas, że CZ PMH i PLO otrzymują bilety na imprezy artystyczne według rozdzielnika ustalonego przez ORZZ.

W odpowiedzi na notatkę pt. „CZ PMH nie interesuje się sportem”, zamieszczoną w n-rze 17 otrzymaliśmy wyjaśnienie, że Centralny Zarząd PMH okaże pomoc kołu sportowemu w granicach swoich możliwości. Koło sportowe będzie mogło bez trudności korzystać ze świetlicy w siedzibie CZ PMH i PLO, po ukończeniu przebudowy pomieszczeń socjalnych.

W n-rze 18 „Steru” opublikowaliśmy artykuł pt. „Portowcy gdyni domagają się lepszej współpracy z armatorem i spedytorem”, którego autor wskazał na niedociągnięcia, jakie zdarzały się w pracy przeładunkowej w porcie gdyni.

W odpowiedzi na notatkę pt. „CZ PMH nie interesuje się sportem”, zamieszczoną w n-rze 17 otrzymaliśmy wyjaśnienie, że Centralny Zarząd PMH okaże pomoc kołu sportowemu w granicach swoich możliwości. Koło sportowe będzie mogło bez trudności korzystać ze świetlicy w siedzibie CZ PMH i PLO, po ukończeniu przebudowy pomieszczeń socjalnych.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Chłodnia Składowa w Gdyni odpowiedziała nam, że opóźnienie w wydaniu towaru na s/s „Lublin”, nastąpiło z braku dyspozycji ze strony spedytora. Niestety wezwanie 1-majowe robotników ZPPG nie było znane Radzie Zakładowej chłodni.

Henri Martin marin de France

7)

Pewnego dnia Henri Martin otrzymał w więzieniu poemat wielkiego patrioty tureckiego Nazima Hikmeta, więzionego przez rząd jego kraju i uwolnionego dzięki fal protestów, pochodzących z całego świata. Pisze o nim:

„Po trzydziestu latach więzienia ma on jeszcze odwagę czuć się szczęśliwym. Martin, bierz przykład z niego! Nie wolno dać się zniechęcić aż do utraty świadomości, że się jest człowiekiem. Hikmet daje dobry przykład”.

To znowu wspomina o nędznych ludziach, którzy sprawują rządy i kazali go zamknąć, aby słufić głos ludu, żądający pokoju w Vietnamie.

„Będą jednak musieli usłuchać głosu Francji, tak jak byli do tego zmuszeni w sprawie marynarza czarnomorskiego. Wówczas też chciano postawić dyscyplinę ponad sprawiedliwość...” „W 1919 roku, nie mogąc wypowiedzieć wojny Rosji, posłaliśmy tam, aby „utrzymać porządek”. Piękny to porządek, kiedy oficerowie francuscy zamordowali Jeannę Laboure. Piękny porządek, kiedy się walczy u boku białych wojsk i wojsk niemieckich... Historia powtarza się w Vietnamie...”

Skazany na 5 lat więzienia, Henri Martin nie stracił ani spokoju ani nadziei.

Miał rację Henri, licząc na naród, 19 maja zakomunikowano mu w celę dobrą nowinę: jego wyrok uległ kasacji.

Gdy w kilka godzin później odwiedził go ch. Jouffret, członek Komitetu Obrony Henri Martina, Henri, pełen entuzjazmu, powiedział: „Naród, który odniósł to pierwsze zwycięstwo, dobrze pracował dla

Zdjęcia w numerze: Ukłejewskiego, Komorowskiego, Martusewicza, Syrowalki.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — PPW „Wydawnictwa Morskie” — Redaguje Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk — ul. Wały Piastowskie (gmach ZPPG) IV o, — Telefon redakcji 332-97 — Prenumeratę przyjmuje PPK „Ruch” — K-ko PKO Gdynia — XI-55152/431 — Druk PZG „Dom Prasy” Gdańsk. W 2 19423