



Ster

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 1

1 GRUDNIA 1951

NR 21

Praca polityczno-wychowawcza podstawą osiągnięć załóg PMH

WSZYSTKIE osiągnięcia krajów demokratycznych, wywołujące odruchy wściekłości w obozie imperialistycznym.

Żałogę statków Polskiej Marynarki Handlowej, odwiedzając porty krajów kapitalistycznych, szczególnie narażone są na oddziaływanie propagandy imperialistycznej pod żegawcy wojennych i emisariuszy wysługujących się im emigracji politycznej. Im bardziej wzrasta Polska Marynarka Handlowa, im większe są osiągnięcia naszej socjalistycznej gospodarki — tym większa wściekłość wroga i nacisk jego propagandy.

ZRÓDŁA OSIĄGNIĘĆ

Wykonanie przez flotę na dwa miesiące przed terminem rocznego planu przewozów w tonach z nadwyżką jest nie tylko wynikiem pracy kierownictwa przedsiębiorstwa żeglownego, ale przede wszystkim zasługą naszych załóg. Zwiększenie wydajności pracy dzięki stosowaniu nowych, postępowych metod pracy, wypróbowanych we flocie na dzieckiej — to wynik politycznej pracy partii wśród marynarzy. Osiągnięcia socjalistycznego wśnół zawodnictwa i związane z nimi przedterminowe wykonanie zadań eksploatacyjnych jest wynikiem pracy politycznej oraz wzrostu aktywności organizacji partyjnych i kół ZMP-owskich, które nie spoczywają na laurach mobilizując załogi statków do jeszcze lepszych wyników przewozowych w bieżącym roku.

Można przytoczyć wiele przykładów ofiarnej pracy załóg. Najbardziej charakterystyczne są rejsy żeglowne naszych jednostek, które brały udział w akcji pomocy radzieckiej dla głodujących Hindusów. Obok s/s „Kiliński” i m/s „Waryński”, na szczególnie wyróżnienie zasługują m/s „Warta”. Załoga statku wracającego już z rejsu na Daleki Wschód do portu macierzystego, wykonała jeszcze dodatkową podróż z portów Morza Czarnego do Indii. Marynarze nasi przetrzymali to nowe zadanie z pełnym jero zrozumieniem, czym okazała się braterska pomoc milionom głodujących, uciskanych i wyzyskiwanych przez imperialistów Hindusów. Na taką postawę załóg wpłynęła systematyczna działalność polityczno-wychowawcza, prowadzona przez aktywny partyjny, świadomość przemian, jakie dokonywały się w naszym kraju, świadomość, że tworzy ona masowy, zwarty kolektyw całego społeczeństwa budującego socjalizm. Na głębokie przeżycie naszych ludzi morza do ich pływających warsztatów pracy mają również wielki wpływ coraz lepsze warunki bytowe.

Poza flotami obozu postępu, żądna marynarki handlowa krajów kapitalistycznych nie zna bowiem stałości zatrudnienia i nie daje możliwości korzystania z płatnych urlopów oraz dobrodziejstw zdobytych socjalnych. Marynarzowi i jego rodzinie przysługują bezpłatne leczenie, możliwość korzystania z wczasów pracowniczych. Domów Marynarza itd.

Pomieszczenia na polskich statkach zapewniają załogom najlepsze warunki pracy i odpoczynku. Doskonałe warunki pracy przywiązują jeszcze mocniej marynarzy do bandery Polskiej Marynarki. Żałogi nasze cechuje socjalistyczny stosunek do pracy i własności społecznej. Na wielu statkach — jak np. na m/s „Warta” — żałogi zespołowo omawiają zadania i kolektywnie podejmują decyzje.

METODY DZIAŁALNOŚCI WROGA

Imperialiści amerykańsko-angielscy obserwując nasz stały rozwój i postęp gospodarczy, społeczny i polityczny starają się za wszelką cenę powstrzymać nasz marsz ku lepszej przyszłości. Robią to nie stawiając marynarzy konkretnie, lecz najdobitniej świadczą prowokacji na uchwałę Kongresu Stanów Zjednoczonych, przyjęła na wniosek Tru-

mana, przewidującą wyasygnowanie 100 mln. dolarów na robotę dywersyjną i szpiegowską w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej.

Aparat propagandowy imperialistów anglo-amerykańskich zorganizował sieć obejmującą prawie wszystkie porty, do których zawijają polskie statki. Nie tylko w wielkich ośrodkach wymiany towarowej, ale i w małych portach grają płatni agenci Andersa i jego mocodawców z Wall Street. Upadli na dno niedźw moralnej przedstawicieli zgangrenowanej emigracji, za czepiają naszych marynarzy na ulicy i w lokalach publicznych, a nawet przychodzą pod statki, aby namawiać ich do zdrady ojczyzny.

Agenci ci posługują się frazeologią „Głosu Ameryki”, „BBC” i innych szczekaczek, zachwalając rzekome dobrodziejstwa i „wolność” w krajach kapitalistycznych. Władzą, że dotychczas stosowane metody rozpowszechniania i prowadzenia dywersji odporne są przez polskich marynarzy w sposób zdecydowany, propaganda wroga stosuje coraz perfidniejsze sposoby. Wobec niepowodzenia agentów andersowskich, zaangażowano w charakterze „łowców dusz” kobiety — „Polki” i cudzoziemki — poszukujące na polskich statkach „swoich narzeczonych”.

Tam, gdzie wszelkie próby prowokacji spotykają się ze zdecydowaną odmową załóg, wrogowie występują brutalnie, łamiąc tradycje zwyczajne morskie i przepisy prawa międzynarodowego. Przekonali się o tym w swoich rejsach do Nowego Jorku marynarze m/s „Batory”, a także załoga s/s „Wieluń”, z pokładu którego policja szwedzka siłą zabrała marynarza Stanisława Kulke. „Neutralna” Szwecja podjęła podstawowe zasady wolności żeglugi i tezy prawne zawarte w dokumentach dyplomatycznych swego rządu oraz zasady ustalone przez Instytut Prawa Międzynarodowego. Bezpośrednio po naruszeniu praw suwerenności statku „Wieluń”, policja szwedzka napałała brutalnie na członka załogi m/s „Curie” Skłodowska” Aleksandra Macka, pozbawiając go wolności. Takich przypadków żałogi nasze znają więcej.

ROSNIĘ ZWARTOŚĆ ZAŁÓG

Zwartość załóg PMH stanowi najsilniejszą oręż w walce z prowokacją i zakusami wroga, dla tego obok mobilizacji załóg do wykonania zadań produkcyjnych, podstawowym celem pracy politycznej we flocie jest podniesienie poziomu moralnego załóg i jeszcze mocniej ich uodpornienie na wpływy propagandy imperialistycznej.

Wracając z ostatniej podróży, marynarze m/s „Warta” dali w odcinku norweskim Porsmünd solidną odmowę andersowskim agentom, którzy starali się podważyć dyscyplinę i wewnętrzną solidność marynarki, nie dopuszczając ich na statek.

Członkowie załogi wykazali, że wielomiesięczna rozłaka z krajem ani trochę nie osłabiła więzów z ludową ojczyzną, a przeciwnie — zcementowała marynarską wrażliwość, patriotyczny kolektyw. Systematyczna praca polityczno-wychowawcza i rozwijająca się na jej bazie ścisła współpraca członków partii, ZMP i bezpartyjnych w przezwyciężaniu trudności i przeciwdstawianiu się wszelkim próbom dyskryminacji, wzmacnia jedność wewnętrzną załóg i ich odporność na ataki wroga.

Marynarze s/s „Olsztyn” w jednym z portów duńskich przepędzili prowokatorke — Szwedkę, poszukującą na statku swego „narzeczonych”.

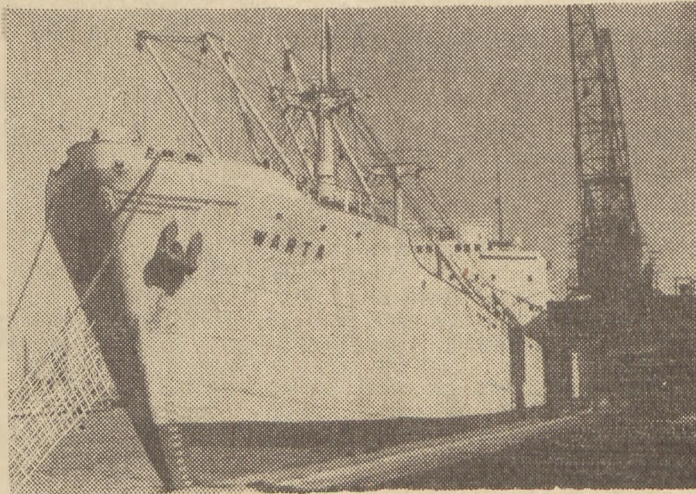
Frazeom „łowców dusz” o dobrodziejstwach kapitalizmu przeciwstawiają marynarze konkretne fakty niedźw i bezrobocia, które obserwują nieomal codziennie w portach i miastach Europy zachodniej.

Członkowie załóg statków zachodzących do portów kapitalistycznych spotykają często — obok sprzedających prowokatorów, również takich emigrantów, którzy niedowierzając czekaczkom radiowym i prasie reakcyjnej pragną od naszych marynarzy dowiedzieć się prawdy o panujących w Polsce stosunkach. Były też często wypadki, że zawiadzeni i zlekani „dobrodziejstwem” gościnności z łami w oczach prosili o zabranie do ojczyzny. W porcie kopenhaskim zgłosił się np. b. marynarz E. S. z taką prośbą do załogi s/s „Jarosław Dąbrowski”. Skierowano go dla ułatwienia formalności do najbliższego konsulatu polskiego. A już to naszych przedwojennych emigrantów, którzy doznali „opieki” sanacji i „błogosławionych” warunków pracy puszcza brazylijskich i innych — dziś widząc przyszłość Polski Ludowej wraca do kraju i pomaga przy jej odbudowie.

W WALCE O DALSZE OSIĄGNIĘCIA

Dotychczasowe osiągnięcia w pracy masowo-politycznej nie mogą nam jednak przesłonić pewnych jej niewątpliwych braków. Ujawniać je należy z całą ostrością, stosując niezawodną broń krytyki i samokrytyki. Nie na wszystkich bowiem jednostkach doceniono już znaczenie pracy polityczno-wychowawczej.

Na jeden odcinek trzeba przy tym zwrócić szczególną uwagę. Pod specjalnym ostrzałem wrogiej propagandy znajduje się młodzież pływająca na statkach i dlatego należy się na specjalnie zaopiekować. Młodzież ta nie pamiętająca warunków życia klasy pracującej są rządów sanacyjnych — stykając się z zewnętrznym błichtem krajów kapitalistycznych i agentami przedstawiającymi w „cudownych kolorach” warunki życia tych krajów, nie mając często sprawdzianu tych „ponek” nie jest uodporniona na prowokacje i namowy. Zadaniem starszego aktywu, a przede wszystkim egzekutyw podstawowych organizacji partyjnych, jest rozłożenie systematycznej kontroli nad pracą kół ZMP-owskich i bezustanne uświadamianie młodszych towarzyszy o fałszu i obłudzie imperialistycznej propagandy oraz uzbrajanie młodzieży we właściwe argumenty w walce z tą propagandą. Należy aktywniej zwalczać wszelkie przejawy „amerykańskiego stylu życia”, malpowanie kosmopolitycznych wzorów i uleganie ich destrukcyjnym wpływom. Należy



bezwzględnie zwalczać pijaństwo powodujące osłabienie odporności, czujności, zanikanie dyscypliny pracy, zmniejszenie wydajności pracy i wprowadzające demoralizację oraz ożywić akcję szkoleniową i świetlicową, które najbardziej odciągają młodzież od bezmyślnego trwonięcia czasu w portach.

Prowadząc stałą, planową pracę wychowawczo-polityczną, aktywując ogół załóg wokół realizacji najważniejszych zadań, uzbrajamy — w oparciu o doświadczenia i wzory bratniej floty radzieckiej — nasze zespoły marynarskie do walki o nowe sukcesy, o dalszy rozwój naszej socjalistycznej żeglugi morskiej.

WCZORAJ I DZIŚ morskiej inteligencji technicznej

W POLSCE przedwzręsiowej deklamowano dużo o mocarstwowości, głoszone puste frazesy o rozwoju gospodarczym, snuto nawet „śmiecie” projekty rozwoju gospodarki morskiej. Propaganda sanacyjna w próżności kłamała się w „wielką armię” i „wielką flotę”.

A tymczasem zagraniczne koncerny i współpracujący z nimi kapitaliści krajowi utrzymywali stopę życiową Polski na najniższym poziomie, bogacąc się na pracy źle opłacanego robotnika i chłopca. Rozwój i niezależność gospodarcze oraz ponrwa warunków bytowania trzydziesto milionowej ludności nie leżały w interesie tych, którzy wyzyskiwali Polskę na sposób kolonialny.

Mielśmy niedużą flotę, złożoną z przestarzałych jednostek „laskawie” sordzanych nam przez imperialistycznych armatorów lub wybudowanych za drogie pieniądze na zagranicznych stocznich.

Ze względów emocjonalnych zorganizowano z początkiem okresu międzywojennego Państwową Szkołę Morską. Wielu spośród jej absolwentów długo wyczekiwało nadaremnie w przedpokojach wszechmożnych dyrektoriów „polskich” przedsiębiorstw żeglownych. Absolwenci PSM powiększali systematycznie szeregi bezrobotnych. Czasem udawało się któremś z nich znaleźć pracę jako zwykły marynarz, trimer lub smarownik. Wskwalifikowani nawigatorzy byli szczęśliwi, gdy znaleźli zatrudnienie w żegludzie przybrzeżnej lub na statkach kursujących na Wiśle.

Mechanicy z ukończoną Szkołą Morską z trudem znajdowali pracę w kolejniectwie lub obsługi maszyn wciągowych w kołach. Jedną kapitalistyczną przekreślił ich śmiecie zamławy pływania na polskich statkach po dalekich oceanach.

W miarę powiększania się koniunktury, kontrolujący naszą

flotę kapitaliści polecieli w pierwszym rzędzie „uwiązać na sznur” polskie statki.

Młodzi entuzjaści budownictwa okrętowego, którzy mimo szynkan szowinistów niemieckich odważyli się przed wojną ukończyć wydział budowy okrętów Politechniki Gdańskiej, powiększali, tak jak absolwenci PSM, szeregi bezrobotnych lub podejmowali pracę w innych dziedzinach przemysłowych, a tylko w jatkowi „szczęściarze” dostąpili zaszczytu pracy na stoczni rzecznej w Modlinie.

Młoda inteligencja techniczna nie miała możliwości wykorzystania posiadanych wiadomości i rozszerzenia swej wiedzy fachowej. Polskie stocznie i statki budowane rekami polskiego robotnika były przed wojną jedynie marzeniem.

Stworzenie polskiego przemysłu stocznianego, zatrudnienie bezrobotnych metalowców i otwarcie szerokiej perspektywy dla młodej morskiej inteligencji technicznej nie leżało w interesie Tyssenów, Flicków i Harrimanów, wzywających bezrozkładnie ślaskich hutników i górników. Budowa statków polskich na stocznich zagranicznych przynosiła im większe zyski — a przede wszystkim osłabiała polski potencjał gospodarczy, o co przecież im chodziło.

Kapitalistyczna Polska przedwzręsiowa nie miała w otoczeniu kapitalistycznym żadnych szans rozwojowych, a hasło „Polski mocarstwo na morzu” było po prostu fałszem.

W 1935 r. jeden z mechaników, nadzorujący budowę m/s „Batory” na stoczni w Montefalcone, opuszczając w „Przedzie Mechanicznym” opis nowego statku, po analizie organizacji i pracy przemysłu stocznianego — „osiemlił się” wysunąć projekt zorganizowania polskich stoczn. Ówczesna dyrekcja GAL-u wysłała do niego telegram z zapewnieniem, że pozwolił na ogłoszenie artykułu bez porozumienia się z dyrektora

towarzystwa żeglownego. Jednocześnie zagrożono śmiatki, że zostanie zwolniony z pracy.

Dziś to się zmieniło. Kapitalizm już nie ścisła swoimi maczami Polski. Dzięki bohaterstwu żołnierzy radzieckich odzyskałmy wolność i Wybrzeże. Obok innych wielkich zakładów przemysłowych, Polska Ludowa rozwija się planowo, z socjalistycznym rozmachem, swoją flotą i uruchomiła stocznie, w których pracuje kilkanaście tysięcy robotników.

Zmiana ustroju spowodowała, że nasza flota ma pełno roboty i będzie jej miała coraz więcej — stworzyła jej takie realne warunki rozwojowe, że jest ona potrzebna już nie tylko nam, ale i innym krajom, którym niesie my pomoc.

Władza ludowa poważnie rozszerzając możliwości rozwoju naszej gospodarki morskiej dała utalentowanym fachowcom szerokie pole do popisu. Absolwenci naszych szkół morskich mają zapewnioną pracę na polskich statkach, pływających po wszystkich oceanach. Inżynierowie specjalności mają możliwość pogłębienia swoich wiadomości przy budowie polskich statków na polskich stocznich.

Polska Ludowa nie zna przedwojennego elitaryzmu. Obok absolwentów szkół morskich doświadczeni marynarze i mechanicy — po uzupełnieniu swoich wiadomości na kursach teoretycznych — korzystają z szeroko stosowanego awansu społecznego, zasilać kadry oficerskie PMH.

Bezwzględnie znikły koszmara bezrobocia i troska o przyszłość, które prześladowały młodą polską inteligencję techniczną.

Polska Ludowa realizując konsekwentnie zadania Planu 6-letniego zapewnia pełne wykorzystanie i zatrudnienie przedwojennym absolwentom szkół fachowych i systematycznie szkoli zastępy młodych fachowców dla pracy na morzu i stocznich.

Podnieść na wyższy poziom styl pracy związkowej

PLAN 6-letni realizujemy w okresie wzrastającej agresji imperializmu anglo-amerykańskiego na całym świecie i wzmożonej działalności wewnętrznej wroga klasowego usiłującego osłabić tempo naszego socjalistycznego budownictwa.

W tej sytuacji w wszystkich instancjach związkowych ciąży szczególnie obowiązek: wzmożenia i pogłębienia pracy organizacyjnej i polityczno-wychowawczej.

Poważny jest wkład pracowników żeglugi okręgu gdańskiego w dzieło podniesienia naszego potencjału gospodarczego na morzu. Flota handlowa wykonała na dwa miesiące przed terminem roczny plan przewozów, robotnicy portowi zespołu Gdańsk — Gdynia jako pierwsi na Wybrzeżu podjęli zobowiązania państwowe dając gospodarce narodowej ponad pół miliona złotych oszczędności; rybak „Arki” wykroczył już w dniu 16. X. hr. w trzeci rok Planu 6-letniego, na początku listopada wodniacy gdańskiej żeglugi śródlądowej zameldowali o wykonaniu zadań przewozowych na rok bieżący.

Przykładem tego są zle bilizować pracowników do pokonywania trudności, do walki o zmniejszenie kosztów własnych, tam wreszcie trzeba toczyć bój o socjalistyczną dyscyplinę pracy.

W obecnej sytuacji gospodarczej, kiedy wykonanie zadań planowych i ich przekraczanie stanowi najsukcesowniej oręż w przewyciężaniu naszych czasowych trudności — przed Zarządem Okręgu ZZZP w Gdańsku trzeba postawić bojowe zadanie. Okręg musi zdecydowanie zmienić swój styl pracy, zacieśnić współpracę z radami zakładowymi i nałożyć się na masowo-polityczną pracę wychowawczą związkową.

Jakie drogi prowadzą do tego celu?

Widzimy je w pogłębieniu pracy i podniesieniu poziomu ogniw związkowych szczególnie w rybołówstwie i PMH oraz we wzmożeniu kontroli wykonawstwa. Należy natychmiast zająć się politycznym przeszkoleniem aktywu związkowego na jednostkach naszej floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego. Należy przeprowadzić stałą, systematyczną analizę działalności rad zakładowych i zwrócić uwagę na pracę aparatu politycznego zarządu. Dla umocnienia pracy związkowej trzeba włączyć do ścisłej współpracy niepełnowartościowy aktywny związkowy, wyrastać w różnych akcjach masowych, którzy trzeba systematycznie szkolić. Należy w szerszym niż dotąd stopniu otoczyć opieką rodzin marynarzy i rybaków, a za pośrednictwem rad kobiecych zwerbować do wspólnej pracy żony członków naszych załóg. Czas także najwyższy wykonać inicjatywę związkową w kierownictwie ruchem wsółzawodniczą i racjonalizacji pracy, które nie pozostają do tej pory w rękach administracji. Oszczędzanie paliwa i smaru można np. wzmocnić przez zwolnienie nadzorca palaczy i motorzystów PMH. Trzeba, aby okręg gdański docenił oręż, jaki stanowi prasa związkowa prasa związkowa a m. in. „Ster” i aby zwrócić uwagę na umiejętne wykorzystanie prasy dla realizacji zadań związkowych.

Na przykładzie pracy Zarządu Okręgowego ZZZP w Gdańsku pozostałe zarządy okręgowe naszego związku winny samokrytycznie skontrolować ich pracę i czy uważa ich jest skoncentrowana na najważniejszych i chwili obecnej zagadnieniach. Droga ta wymaga dużego wkładu rzecznej pracy od aktywu związkowego, ale tylko ona prowadzi do pełnego i skutecznego wykonania zadań przedłożonych w Planie 6-letnim.

Prace okręgu charakteryzuje także niedostateczna troska o sprawy bytowe i socjalne pracowników i ich rodzin. Jednym z dowodów są niewykorzystane w pełni skierowania na wczasy, z których korzystają w minimalnym stopniu marynarze, rybacy, portowcy i wodniacy (członkowie zarządu okręgowego nie są w stanie określić ich było), korzystają z nich natomiast w szerokim zakresie pracownicy administracji iadowej. Jest faktem, że fundusze akcji socjalnej przysługujące na rok bieżący były do dnia 15. XI br. wykorzystane zaledwie w 60 proc.

Jakie są źródła tych niedociągnięć?

Trzeba stwierdzić, że działalność zarządu okręgu cechuje biurokratyczny styl pracy odrzucający okręg od mas marynarskich, portowców i rybaków, brak planu i zespołowego wysiłku, że nie docenia się masowej pracy związkowej. Prawie cały zespół pracowników okręgu pracuje w zupełnym oderwaniu od dołów, a jego instruktorzy nie docierają w ogóle, względnie w stopniu niedostatecznym do grup związkowych, na statki i trawery, nie pomagając radom zakładowym i przeprowadzając jedynie jednostronne lustracje dostosowane funkcjonalnie do specjalności instruktorów.

A przecież bitwa o realizację zadań transportu morskiego, rybołówstwa i żeglugi śródlądowej toczy się wyłącznie w brzygdach, na statkach, kulach i trawlerach, a nie tam, gdzie prowadzi się ofensywę przeciwko wrogiej propagandzie, mo-



Przegląd Wydarzeń

OD PALACU CHAILLOT DO FORUM MUSSOLINIEGO

JEDNO z reakcyjnych pism francuskich stwierdziło zjadliwie, aczkolwiek nie bez pewnego wyrzutu, że „ofensywa pokojowa”. Stwierdzenie, tak szeroko reklamowane na zachodzie, trwała zaledwie kilka godzin, bo „od przemówienia Achesona do przemówienia Wyszyńskiego”. Minister spraw zagranicznych Związku Radzieckiego wygłosił to przemówienie 8 listopada br. na obecnej sesji Ogólnego Zgromadzenia ONZ. I minęły zaledwie dwa tygodnie gdy słowa Wyszyńskiego, demaskujące obłudę i fałsz „pokojowych” propozycji Achesona znalazły potwierdzenie w faktach.

22 listopada br. przybył do Paryża na naradę z Achesonem, Edenem i Schumanem „Herr Kanzler” Konrad Adenauer w towarzystwie zbrodniarza wojennego, hitlerowskiego generała Hansa Speidla. Spotkanie odbyło się w kwatrze głównodowodzącego „atlantyckich” sił zbrojnych w Europie — Eisenhowera.

O czym radzono w tej kwatrze podlegających wojennych? Czy o „pokojowych” propozycjach Achesona? Komunikat ogłoszony po tej naradzie wyraźnie wskazuje na to, że frazesy Achesona o pokoju pozostawiono w Pałacu Chailloit, gdzie odbywa się sesja ONZ. W kwatrze zaś Eisenhowera dobito targu: wzajemnie za przyjęcie do „atlantyckiej” rodziny byłych hitlerowskich generałów i zbrodniarzy wojennych na zasadach „równości” i wzajemnie za poparcie dla rewizjonistycznych roszczeń imperialistycznych kół Trizonii, Adenauer nie dopuści do zjednoczenia Niemiec i dostarczy mięsa armatniego dla rzeźników z Waszyngtonu.

Gdy targ z Adenauerm i Speidlem został dobity ministrowie spraw zagranicznych USA, Anglii i Francji opuścili Paryż i udali się na Forum Mussoliniego w Rzymie, gdzie 24 listopada br. zebrała się sesja rady atlantyckiej.

Na sesję tę oprócz ministrów spraw zagranicznych i innych członków rządów krajów uczestniczących w agresywnym bloku atlantyckim przybyli również przedstawiciele Grecji i Turcji.

O czym radzono na Forum Mussoliniego? Czy o „pokojowych” propozycjach Achesona? Tutaj — na Forum Mussoliniego — radzono nad wzmożeniem wysiłku zbrojnego, nad eisenhowerowskim programem „błyskawicznej remilitaryzacji” Niemiec i środkami walki ze światowym ruchem komunistycznym.

NA ULICACH PARYŻA I RZYMU

PODCZAS gdy minister spraw zagranicznych Francji Schuman witał serdecznie Adenauera w Paryżu, lud paryski odczuł obecność tego pacholka amerykańskich imperialistów, jako policzek. Mimo, iż rząd francuski zakazał demonstracji i dla pilnowania tego zakazu wysłał tysiące uzbrojonych policjantów, lud Paryża wyległ na ulice, witał przywódcę rewizjonistów niemieckich, okrzykami „heraus”, „go home” i potężnym śpiewem Marsylianki. Na murach stolicy Francji ukazały się napisy: „Adenauer wyńs się”, „Nie chcemy hitlerowców w Paryżu” — „Chcemy pokój”. Afisze głosiły: „Nie dawać broni hitlerowcom”. W wielu fabrykach robotnicy przewalili pracę na znak protestu przeciwko knowaniom z odwołaniami niemieckimi. Na ulicach Paryża lud przysięgał, iż walczyć będzie przeciwko remilitaryzacji Niemiec.

Również i robotnicy Rzymu manifestowali swoje głębokie uczucia gniewu wobec uczestników sesji rady atlantyckiej. Szczególne oburzenie wywołał we Włoszech fakt, że rada atlantycka obradować będzie nad zwiększeniem wydatków na zbrojenia w chwili, gdy setki tysięcy ludzi, dotkniętych katastrofalną powodzią nie otrzymują odpowiedniej pomocy od rządu.

Rząd de Gasperiego, zdając sobie sprawę z wielkiego oburzenia mas pracujących otoczył gmach, w którym odbywa się sesja rady silnymi kordonami policyjnymi.

Ala żadnymi kordonami policyjnymi nie można zagłuszyć głosu narodu. Na ulicach Rzymu i Paryża, a nie w kwatrze Eisenhowera i na Forum Mussoliniego, rozległ się głos, który będzie decydującym.

SNY O IMPERIUM A RZECZYWISTOŚĆ

SPISEK przeciwko pokojowi, uknuty przez imperialistów amerykańskich, wymierzony jest również przeciwko narodom Bliskiego i Środkowego Wschodu. O celach tego spisku pisze wyraźnie amerykańska gazeta „New York Post”, snując zamierzenia o imperium amerykańskim. Oto co pisze ta gazeta: „Kto oprócz naiwnych ludzi uwierzy w to, że walka na Bliskim Wschodzie rozgrywa się między Anglią i Egiptem, albo Anglią i Iranem? To co się dzieje na Bliskim Wschodzie — to... reje stracja faktu dokonanej — faktu zmiaru brytyjskiej potęgi. Nasza zaś rola na Bliskim Wschodzie to zbudowanie nowej potęgi Ameryki. Właśnie my możemy obecnie powiedzieć, że słońce nigdy nie zachodzi nad imperium amerykańskim...”

Ala snom imperialistów o „imperium amerykańskim” przeciwstawia się rzeczywistość. Walka narodowo-wyzwoleńcza obejmująca Egipt, Iran, Maroko i Irak spęda sen z ich oczu. I dlatego też przeciwko tym ruchom narodowo-wyzwoleńczym Amerykanie usiłują stworzyć „alianckie dowództwo na Środkowym Wschodzie”.

Przed niebezpieczeństwem tego „alianckiego dowództwa” ostrzega narody Bliskiego i Środkowego Wschodu nota radziecka. Wprowadzenie w życie tego planu, tj. atlantyckiego dowództwa Środkowego Wschodu, doprowadziłoby — czytamy w nocie radzieckiej — do faktycznej okupacji wojskowej krajów Bliskiego i Środkowego Wschodu przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych i Anglii.

Zdają sobie sprawę z tego narody Egiptu i Iranu, Maroka i Iraku. I dlatego w Kairze i Teheranie, Casablance i Bagdadzie rozlega się okrzyk: Precz z imperializmem amerykańskim i angielskim!

Okrzyk ten podchwytują narody Pakistanu i Birmy, Indii i Archipelagu Malajskiego. Trzeszczy w podstawach gmach imperializmu. Takie są fakty — a fakty to rzecz uparta.

W tej sytuacji, mimo prób zerwania rokowań w sprawie rozejmu w Korei, przy pomocy różnych prowokacji, Amerykanie zmuszeni zostali do porozumienia w sprawie linii demarkacyjnej.

WSPÓLNIK PENDERGASTA PRZY ROBOCIE

IŚCIOTĘ agresywnej polityki Stanów Zjednoczonych demaskuje protestacyjna nota radziecka w sprawie podpisania przez Trumana haniebnej ustawy o finansowaniu „wszelkich specjalnie dobranych osób, zamieszkujących w Związku Radzieckim, Polsce, Czechosłowacji, na Węgrzech, w Rumunii, Bułgarii, Albanii... lub osób, które zbiegły z tych krajów, bądź to dla skupienia ich w oddziałach sił zbrojnych popierających organizację paktu atlantyckiego, bądź dla innych celów”.

Tak cynicznie i jawnie mógł postąpić tylko woskownik gangstera amerykańskiego Pendergasta — Truman. „W obliczu takiego postępowania rządu USA powstaje pytanie — powiedział Wyszyński — jak można, nie wpadając w obłęd i fałsz, mówić o dążeniu do osłabienia napięcia w stosunkach międzynarodowych. Jak można wysuwać sprawę osłabienia napięcia w stosunkach międzynarodowych jako warunek wstępny dla uchwalenia rezolucji o redukcji zbrojeń i sił zbrojnych?”

Gangsterskie metody szpiegostwa i dywersji, sabotażu i prowokacji, jawnie i ustawą usankcjonowane — są bez precedensu w stosunkach międzynarodowych. Haniebna ustawa podpisana przez Trumana ujawnia, do jakich celów użyte zostaną grupy zdrajców emigracyjnych, mających pełne usta frazesów o patriotyzmie.

ODPOWIEDZ MAS PRACUJĄCYCH

NARÓD polski odpowie na ten nowy prowokacyjny krok rządu USA jeszcze większym wzmożeniem czujności, odpowie bezlitosnym tępieniem zdrajców, czyhających na zgubę naszej Ojczyzny.

Masy pracujące Polski na licznych masówkach i wiecach odpowiedziały potężną falą protestów i oburzenia przeciwko odbudowie hitlerowskiej maszyny wojennej i rozpętywanej przez adenauerowców i schumacherowców hecy szowinistycznej i antypolskiej.

Łączymy się we wspólną walkę z robotnikami francuskimi i włoskimi, z robotnikami i narodami Europy i całego świata przeciwko nikczemnym planom imperializmu amerykańskiego i jego pacholków.

W n-rze 109 „Literaturnaia Gazeta” wychodzącej w Moskwie ukazał się artykuł A. Chaikowskiego pt. „Tragedia Missouri”, który zamieszcza my poniżej z nieznacznymi skrótami.

Wyobraźcie sobie olbrzymią plać ziemi, która nał „pokryła się huczącymi potokami” wody. Zmieniają one po drodze wszystko — niszczą dojrzewające plony, podmywają fundamenty zamieszkałych domów. Wyobraźcie sobie miasto liczące pół miliona mieszkańców, w którym na zatopionych ulicach pływają ciała topielców i sprzęty domowe.

Taki właśnie obraz przedstawiała w tym roku dolina rzeki Missouri w Stanach Zjednoczonych po katastrofalnej powodzi i pożarach. Powódź o niesłychanych rozmiarach zalała rozległe obszary w stanach Kansas, Missouri i Oklahama. Woda przerwała dwie olbrzymie tamy i zalała tereny przemysłowe — w ciągu kilku zaledwie dni zatopione zostały w dwóch dużych miastach domy mieszkalne, fabryki, koleje, rzeźnie i inne zakłady użyteczności publicznej.

Według niedokładnych wiadomości, pół miliona rodzin stanów Missouri i Kansas pozbawionych zostało przez nieokreślony żywioł chleba i dachu nad głową. Wiele mieszkańców doliny zginęło.

Kłeska, która dotknęła ten wielki obszar jest olbrzymia.

W wyjątkowo tragicznej sytuacji znaleźli się farmerzy. Na skutek strasliwej powodzi stracili oni nie tylko zabudowania i bydło — zniszczone zostały także dojrzące plony. Jednym słowem rolnicy doliny Missouri za jednym zamachem stracili wszystko. Według amerykańskiego zwyczaju nie mogą się oni spodziewać pomocy i ratunku z żadnych źródeł. Gospodarstwa nieszczęśliwych małych i średniorolnych farmerów są i tak już obciążone olbrzymimi długami hipotecznymi. Po katastrofie żaden bank nie udzielił nowych kredytów, aby rolnikom pomóc do odbudowania gospodarstw.

Rząd Stanów Zjednoczonych nie ma wcale chęci ujawniać całej prawdy o rozmiarach klęski i wyjaśnić powodów tej olbrzymiej katastrofy.

Bezosrednią przyczyną powodzi — jak donosi prasa — były długotrwałe deszcze, które wywoływały wylewy rzeki Missouri i jej dopływów, Kansas.

Byłoby niesłuszne sądzić, że strasliwa powódź — to zło nieuniknione, niemożliwe do przewidzenia. Katastrofa w dolinie Missouri — to rezultat karygodnej gospodarki amerykańskich monopolów.

Były gubernator stanu Kansas senator Karlson oświadczył wprost, że nieszczęście to spowodował Kongres, który odmówił

przyznania funduszy, niezbędnych na budowę tam i grobli w dolinie Missouri. Chociaż były gubernator wniósł Kongres, w rzeczywistości jednak nie w mniejszym stopniu zawinił rząd, a w pierwszym rzędzie — bankierzy z Wall Street.

Powódź w dolinie Missouri są dość częstymi zjawiskami. W ciągu ostatnich stu lat oficjalna statystyka amerykańska wymienia 12 dużych i mnóstwo małych i średnich powodzi. Ostatnie powódzie o rozmiarach katastrofalnych wydarzyły się w dolinie Missouri w latach 1937 i 1947. Niezależnie od tego w ciągu ostatnich 10 lat w dolinie Missouri-Mississippi było aż 95 powodzi lokalnych.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Przyczyną wściekłych ataków było to, że projekt godził w interesy spółek elektroenergetycznych, kontrolowanych przez największe ugrupowania Wall Street. Plan olbrzymich inwestycji obiecywał nie tylko uchronienie ludności doliny Missouri od powodzi, ale równocześnie wyprodukowanie 25 — 30 miliardów kilowat-godzin energii elektrycznej. Tania energia z rządowych central hydroelektrycznych to postrach dla morganowskich towarzystw elektrycznych, które w pogoni za dochodami, sztucznie podtrzymują opłaty za energię elektryczną na poziomie 10 — 20 razy wyższym od gospodarczo uzasadnionego.

Prz

Życie PMH



Właściwa obsługa i samoremonty

zapobiegają przestojom statków

Analizując pracę PMH w ostatnim roku musimy stwierdzić, że załogi nasze pracowały znacznie lepiej niż w latach ubiegłych. Świadczy o tym przedterminowe wykonanie rocznych planów przewozów.

Mimo dobrych osiągnięć całego zespołu, nie wszystkie jednak załogi naszych jednostek zorganizowały swą pracę we właściwy sposób. Nie wszyscy jeszcze doceniają wielką rolę socjalistycznej opieki nad urządzeniami, która przy dobrej pracy kolektywnie poważnie skraca przestoje remontowe i przedłuża żywotność mechanizmów.

NA CO NALEŻY ZWRÓCIĆ SZCZEGÓLNA UWAGĘ?

Podstawą dobrej pracy mechanizmów okrętowych jest należyte smarowanie. Niedostateczne smarowanie, względnie używanie zanieczyszczonej oliwy, powoduje nadmierne zużycie części trących łożysk i cylindrów, a zatem konieczność napraw i wymiany.

Zbyt obfite smarowanie, szczególnie cylindrów maszyn parowych, powoduje natomiast przeciekanie oliwy do kotłów i staje się przyczyną wielu awarii. W silnikach spalinyowych powoduje np. tworzenie się osadów i zatykanie kanałów sterujących w cylindrach.

Wadliwa i nieumiejętna obsługa kotłów, powolne i nierównomierne podgrzewanie, nienależyte czyszczenie rusztów, zbyt szybkie rozpalamie czy wygaszanie oraz gwałtowne wystudzenie kotłów, przyspiesza zużycie, a nawet powoduje awarie armatury i kotła.

Na statkach parowych i motorowych należy zwrócić uwagę na należyty stan rurociągów, właściwe ich ogrzewanie i odwadnianie. Zbyt szybkie otwieranie zaworów na przewodach pary przelotowej, powoduje przez gwałtowne uderzenie wody poważne uszkodzenia.

W zbliżającym się okresie mrozów, należy zwrócić uwagę na należyte odwodnienie przewodów rurowych. Jest to szczególnie ważne w tych miejscach, gdzie rury biegną przez ładownie lub po pokładzie.

Ważnym również odcinkiem jest walka z korozją. Należy przy tym zwracać baczną uwagę na przestrzenie pod windami, w zenzach

itp., o czym niejednokrotnie się zapomina. Nie wolno także lekceważyć — co niesłusznie najczęściej się zdarza — należytej konserwacji podwójnego dna pod kółkami oraz zbiorników, których remont jest bardzo utrudniony i kosztowny.

Wyciszanie wszystkich zadań obsługi i konserwacji statku przekracza granice popularnego artykułu. Jednak każdy dyplomowany oficer i doświadczony marynarz powinien dokładnie wiedzieć, na co należy zwracać uwagę. Szkoda, tylko, że jeszcze nie wszyscy pracują z pełnym poczuciem odpowiedzialności.

Wszystkie przestoje, spowodowane niewłaściwą obsługą, zaliczamy do remontów awaryjnych. Każdy przestój statku obniża dochody, a usuwanie uszkodzeń wymaga często dużych nakładów pieniężnych. Przed miesiącem pisaliśmy o poważnej awarii kotłów na s/s „Torun”, spowodowanej niedbalstwem załogi. Takie wypadki w przyszłości nie mogą się zdarzyć.

SAMOREMONTY DECYDUJĄ O SKROCENIU PRZESTOJÓW STATKÓW

Ważnym czynnikiem zachowania stałej gotowości eksploatacyjnej statku i dalszego obniżania kosztów własnych jest wykonywanie przeglądów i drobnych remontów własnymi siłami załogi. Znajdzie ona na to zawsze czas podczas postojów w obcych portach. Niedawno jeszcze, na wykazach remontowych sporządzanych przez załogi spotykało się takie pozycje jak: dorobienie klucza, naprawienie uniwalni, przepychanie przewodów ściekowych itp. Takie pozycje w wykazach świadczą wyraźnie, że załogi te zobowiązanie socjalistycznej opieki nad statkiem podjęły jedynie na... papierze.

Trzeba jednak stwierdzić, że w ostatnim okresie znacząco się pod tym względem zmieniła postawa. Załogi nasze w większości rozumieją już znaczenie remontów i usuwania usterek w pracy poszczególnych mechanizmów i urządzeń, rozumieją istotę socjalistycznej opieki nad statkiem. Świadczy o tym również wyraźny spadek roboczo-godzin, przepracowanych na jednostkach PMH przez Remontową Obsługę Statków. Charakterystyczne wnioski pozwala wyciągnąć ilość przepracowanych robogodzin przez ROS na statkach zbliżonego typu.

I tak s/s „Śląsk” wysuwa się wyraźnie na pierwsze miejsce, jako statek wymagający najmniej pracy warsztatowej. Natomiast nowy s/s „Puck” wymagał ostatnio 9 razy większego wkładu pracy ROS niż identyczny s/s „Śląsk”. Wzrost roboczo-godzin w pracach przy s/s „Lublin” świadczy dobitnie o tym, że w bieżącym roku załoga tego statku beztrudno podchodziła do pracy i zaniedbała swoją jednostkę. Takich porównań można przytoczyć znacznie więcej. Na s/s „Morska Wola” warsztatowcy przepracowali w ostatnich dwóch latach 3 razy tyle godzin co na s/s „Stalowa Wola”. Ze statków typu „Narwik” — s/s „Tobruk” i s/s „Bałtyk” wymagały w dwóch ostatnich latach tylko połowę tych godzin pracy, jakie musiano poświęcić m/s „Białystok”.

Jak widać z tych porównań, ilość roboczo-godzin, przepracowanych na statkach przez warsztaty remontowe, nie jest zależną od jego wieku, ani od rodzaju rejsów. Zależna jest natomiast przede wszystkim od załogi, od jej rzeczywistego wkładu pracy w socjalistyczną opiekę nad mechanizmami i urządzeniami statku.

Załogi nasze poprawiły ostatnio swój styl pracy. Zadania tego roku wykonano przed terminem. Ale naszym celem na przyszłość jest dalsze, stałe poprawianie wyników. Zaczniemy od maszyny, gdyż — jak widzimy — znajdziemy tam duże rezerwy.

WŁADYSŁAW MILEWSKI

Marynarze i górnicy zacieśniają więzy przyjaźni

Oczywiście obchodzono tegoroczne Święto Górnika w Katowicach. Przybyli na nie delegacje robotnicze z całej Polski. Nie zabrakło również przedstawicieli marynarki. Polską Marynarkę Handlową reprezentowali tow. Leszek Lech, Grzegorz Romanow, Karpiński i Jan Trybula. Górnicy przyjeżdżali naszymi marynarkami, a marynarze przyjeżdżali do Katowic. Łączy ich przecież... Delegacja wręczyła górnikom węgiel. Wydobytą w ciężkim trudzie przez górnika — wędrówkę swą przez kraj nasz kończy często na polskim statku.

Na centralnej akademii i wszystkich imprezach marynarze zajmowali honorowe miejsca. Rozmowy z czołowymi górnikami Wiktorcem Markiewiczą — odznaczonym Sztandarem Pracy II klasy i Czesławem Zielińskim — przodownikami kopalni „Wieczorek” oraz wielu in-

Wzorowa nawigacja zimowa warunkiem sprawnej i bezawaryjnej pracy statków

ZIMA to najbardziej odpowiedzialny okres pracy transportu morskiego. Pływanie w tym okresie związane jest z dużymi trudnościami i wymaga od załóg statków szczególnej sprawności. Ciemne noce, burze śnieżne, mgła, możliwość spotkania lodowców — wszystko to zobowiązuje kierownictwo i załogi statków do wzmoczenia czujności. Duże znaczenie posiada przy tym dokładne przestrzeganie regulaminu pracy i przepisów transportu morskiego. Przed załogami stoi teraz poważne zadanie: zabezpieczyć bezawaryjne pływanie statków w tym najtrudniejszym okresie nawigacyjnym.

Kierownicy poszczególnych przedsięwzięć żeglugowych zajęli się gruntownie przygotowaniem floty handlowej do pracy w okresie zimowym. Na statkach sprawdzono wodoszczelność kadłuba, grodzi i drzwi oraz szczelność przykrycia luków, iluminatorów itp. Dużo uwagi poświęcono urządzeniu kotwicznemu i sterowemu, jak również mechanizmom nawigacyjnym. Załogi zaopatrzone w sprzęt awaryjny, ratowniczy, niezbędne materiały i ciepłą odzież. Pracownicy inspektoratów morskich przedsięwzięć żeglugowych opracowali instrukcję dla załóg i zapoznali ich ze specyfiką nawigacji zimowej w rejonach, w których dana jednostka będzie pływać.

Mimo trudniejszych warunków pływania, marynarze nie dopuszczają do zmniejszenia tempa przewozów. Walczą oni uporczywie o terminowe zakończenie rejsów i zaoszczędzenie każdej godziny czasu eksploatacyjnego. Na statkach z jeszcze większą siłą rozwinięto socjalistyczne współzawodnictwo o tytuł „wzorowej wachty”. Dobrze zorganizowana służba wachtowa jest bowiem decydującym czynnikiem w zabezpieczeniu bezawaryjnej pracy floty w zimie.

Bezawaryjne pływanie statków w okresie zimowym zabezpiecza ich sprawne przygotowanie do wyjścia w morze. Jeżeli na statku dla spotkania ze sztormem wszystko zostało przewidziane, to pływanie będzie pomyślne. Prawidłowe funk-

cjonowanie urządzeń odpływowych, sprawność systemów osuszających i przyrządów mierniczych, wodoszczelność grodzi i luków ładunkowych warunkują bezpieczeństwo statku. Dlatego też przed wyjściem w morze należy dokładnie sprawdzić urządzenia ładunkowe, sprzęt i instalacje techniczne oraz mechanizmy. Niezbędne jest również skrupulatne przymocowanie ładunków pokładowych. W czasie nawigacji zimowej w żadnym wypadku nie należy załadowywać statku powyżej jego określonej linii ładunkowej.

W praktyce morskiej znane są wypadki, że w czasie sztormu fala odkrywała luki. Aby temu zapobiec należy stosować (szczególnie na statkach o niskiej burcie) dodatkowo umocowanie linami luków i brezentów. Statek, właściwie przygotowany do pływania, z dobrze zamkniętymi lukami, czystymi urządzeniami odpływowymi i z pełnym

wzmocnieniem dyscypliny pracy i połączonym przywiązaniem marynarzy do statku.

Zimowe pływanie to poważny egzamin dla załóg statków. W sztor nowych rejsach sprawdza się wytrzymałość ludzi, szybkość reagowania na wszelkiego rodzaju wypadki, zdolność trafnego rozwiązania trudnych, niespodzianych powstających zadań. Zalety te powinny cechować wszystkich marynarzy, szczególnie zaś kierownictwo statku. Kapitan jednostki oczywiście nie może mieć gotowych formuł na wszelkiego rodzaju wypadki. Aby znaleźć słusze rozwiązanie w każdej sytuacji, powinien on posiadać gruntowną wiedzę fachową i dużą praktykę. Od kierownictwa statku należy wymagać, aby przyswajalo sobie doświadczenia czołowych kapitanów oraz głęboko i praktycznie analizowało ich pracę.

Dlatego też na wielu jednostkach organizuje się doszkalanie kierowni-



zapasem sprzętu antyawaryjnego jest zdolny do odparcia najsilniejszego sztormu.

W okresie pływania zimowego marynarze powinni być przygotowani do walki z oblodzeniem statku. Dla tego też przed wyjściem w morze należy usunąć z pokładu wszelkie go rodzaju liny, cumy i inne przedmioty hamujące odpływ wody. Trzeba również nakryć mechanizmy pokładowe pokrowcami, przygotować węzeł do pomp z gorącą wodą przed muchą przewody parowe i wodne.

Jednak samo przygotowanie statku do pływania to jeszcze nie wszystko. Najwięcej zależy od sprawnej i harmonijnej pracy ludzi i dobrze zorganizowanej służby wachtowej. Kapitan statku zobowiązany jest dać od swoich pomocników ścisłego przestrzegania regulaminu pracy i postanowień dotyczących eksploatacji floty handlowej; stałe

ctwa statku. Oficerowie analizując wypadki awarii i stwierdzając przyczyny ich powstania. Przynosi to konkretną korzyść i wpływa na podniesienie jakości służby wachtowej.

Na wachcie każdy marynarz musi sobie dokładnie zdawać sprawę z wielkiej jego odpowiedzialności za bezpieczny rejs statku i przejawiać jak największą czujność i ostrożność.

Nieprzerwana praca floty w okresie zimowym — to najtrudniejszy odcinek walki marynarzy o terminowe i przedterminowe wykonanie rocznego planu przewozów. Naszym celem jest właśnie taka praca statków w zimie, aby wykonywały one rejsy zgodnie z ustalonymi planami podłóży i pracowały bez awarii.

(Na podstawie „Morskiej Floty” opracował H. S.)

Służba w Marynarce Wojennej przyciąga nas do nowego zawodu

Szybki wzrost naszej floty handlowej postanowił przed Wydziałem Szkoleniowym Centralnego Zarządu PMH poważne zadanie: wyszkolenie odpowiedniej ilości fachowców do pracy na statkach. Zadanie to jest systematycznie realizowane. Na licznych kursach fachowych szkoła się nowe kadry marynarki.

Jednym z takich ośrodków szkoleniowych jest odtapiony CZ PMH na okres zimowy Wojskowy Dom Wypoczynkowy w Sopocie. Obecnie w pomieszczeniach WDW prowadzone są 3 kursy: ochmistrzów, radiotelegrafistów i stewardów.

Uczestnicy kursu ochmistrzów mają już za sobą przeszło 2 miesiące nauki. Założono podstawową organizację partyjną, której sekretarzem jest tow. Stanisław Godniewicz. Czynna jest również rada zakładowa i koło TPPR. Co 2 tygodnie wydawane są gazetki, a 12-osobowy chór, przygotowuje się do występów. Dzięki właściwej pracy organizacji partyjnej, która potrafiła zmobilizować członków do maksimum wysiłku w nauce oraz dobrej współpracy rady zakładowej z kierownictwem, kursanci przygotowują się do nowego zawodu z pełnym zrozumieniem odpowiedzialności, jaka czeka ich w przyszłej pracy na statku.

Poziom przygotowania ogólnego kursantów był różny i niektórzy napotykali w początkach na poważne trudności w nauce, zwłaszcza w opanowaniu języka angielskiego. Założono wówczas kilka samokształceniowe po 5-6 osób. W tej chwili czynnych jest 5 kolekt. Prowadzą je najbardziej zaawansowani koledzy jak: tow. Sarota, Habus, Ratajczak, Sledziwski i Dintowski. Ten system nauki dał dobre rezultaty i należy przypuszczać, że ostateczne egzaminy, przewidziane na koniec grudnia br. wypadną dobrze.

Kurs radiotelegrafistów dla zaawansowanych nie może poszczycić się taką organizacją nauki, gdyż tak, jak i kurs stewardów, rozpoczął się dopiero przed paroma dniami. Prawie 90 proc. uczestni-

ków stanowią zdembilizowani marynarze. Z Marynarki Wojennej bowiem flota handlowa czerpie najlepszy, przeszkolony już element ludzi, załadowanych i przygotowanych do służby na morzu.

Nie zdążyliśmy się jeszcze zorganizować, gdyż dopiero przybyliśmy — opowiada tow. Jerzy Fudał — ale już w tym tygodniu odbędzie się zebranie ZMP. Wszyscy jesteście członkami tej organizacji jeszcze z wojska. Założymy kilka samokształceniowe i nauka musi pójść dobrze. Łączy nas wszystkich koleżeństwo pracy i dążeń, chociaż każdy pochodzi z innych stron Polski i z innego środowiska. Zdaje sobie doskonale sprawę, że tylko dzięki przemianom społecznym zdobywam fach, o którym przed wojną nie mógłbym marzyć, jako syn robotnika. Państwo nasze otacza szczerą opieką opieką młodzieży. Służba we flocie przygotowała mnie do pracy na morzu, poznałem jej dobre i złe strony. Gdy pójdę po kursie na statek, jako asystent radio-oficera — nie zawiodę zaufania.

Tow. Baltazar Nowak z kursu stewardów przybył również z floty wojennej. I jemu służba wojskowa otworzyła drogę do nowego zawodu. Dzieciatko ma łorolnego chłopca z Brzostowni w powiecie Srem, przestanie być ciężarem dla licznej rodziny.

Gdy przy demobilizacji poprosiłem dowódcę o poparcie w PMH, od razu skierowano mnie na ten kurs. Flota dała mi przeszkolenie i po odbyciu służby wojennej zatrudniono się o dalszy ciąg los. Ofiarną pracą na statku dowiodę, że właściwie ocenilem opiekę, jaką mnie otoczono.

Historia wszystkich słuchaczy kursów jest podobna. Te dzieci ludu, skazane w latach przedwojennych na nędzę i głód w zaułkach miast i na małych gospodarstwach, żyjących liczne rodziny — dzisiaj stają się pełnowartościowymi obywatelami Polski Ludowej, wartościowymi fachowcami morskimi. Deceniają oni troskę państwa o ich byt — będą na pewno ofiarnymi pracownikami morza.

Marynarze odpowiadają imperialistom

CAŁY naród polski w słowach pełnych oburzenia piętnuje zbrodnicze plany imperialistycznych agresorów, omawiane obecnie na sesji rady paktu atlantyckiego.

Koledzy! Rząd Stanów Zjednoczonych oficjalnie uchwalił 100 milionów dolarów na szerzenie dywersji w ZSRR i krajach demokracji ludowej — mówił marynarz Witczyński z m/s „Lechistan” na masówce załóg pływających PMH. — W naszym kraju znajdują się również tacy, którzy w głuchej nienawiści do Polski Ludowej zdolni są nawet do zdrady ojczyzny. Tych właśnie szuka Ameryka, by pracowała w swym kraju dla wroga. Naszą odpowiedzią musi być wzmocnienie czujności. Musimy zdecydowanie i ostro piętnować wszelkie przejawy destrukcyjnej roboty...

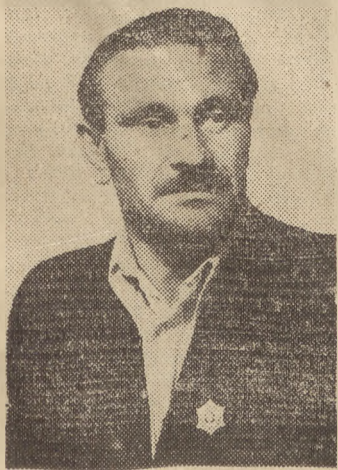
Marynarze naszej floty handlowej, którzy w codziennej pracy stają się z wroga propagandą imperialistów, szczególnie ostro protestowali przeciw haniebnym, bezcelnym knoowaniom podpalaczy świata. Zebrani na masówce członkowie z łóg m/s „Stalowa Wola”, s/s „Hel”, m/s „Warta”, „Przyjaźń Narodów”, m/s „Warszawa”, s/s „Kutno”, s/s

„Gliwice”, m/s „Lechistan”, m/s „Narew”, m/s „Warmia” oraz rezerwa Polskiej Marynarki Handlowej, uchwaliли rezolucję:

„My, marynarze, ostro protestujemy przeciwko nowej prowokacji podżegaczy wojennych, jaką stanowią posiedzenie rady agresywnego paktu atlantyckiego. Rada ta zebrata się w Rzymie celem przygotowania nowych awantur, a w szczególności celem przyspieszenia remilitaryzacji Niemiec zachodnich i utworzenia nowego, hitlerowskiego Wehrmachtu. Pod kreślamy swą solidarność z uchwałami Rady Pokoju i Światowej Federacji Związków Zawodowych w sprawie zakazu stosowania broń atomowej, wprowadzenia ogólnej redukcji zbrojeń, zawarcia paktu pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami i demilitaryzacji Niemiec zachodnich.

Dla poparcia tych żądań, żądań całego obozu pokoju, zobowiązujemy się nie szczepić wąsilków dla przedterminowego wykonania naszych zadań eksploatacyjnych, dla wzmocnienia siły gospodarczej i obronnej naszej ojczyzny...”

Racjonalizatorstwo droga do awansu

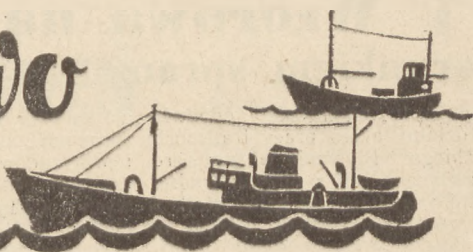


Bernard Dongowski jest nurkiem zawodu. W Szczecinie pracuje już od kilku lat, m. in. brał udział w podnoszeniu wraku s/s „Hilda”. „Andros” i wielu innych.

Za liczne pomysły racjonalizatorskie, z których najcenniejszym jest usprawnienie przeprowadzania stropów pod wrakiem, otrzymał odznakę racjonalizatora produkcji.

Niedawno tow. Dongowski został awansowany na stanowisko kierownika ekipy ratowniczej „Zuk”, której ostatnim sukcesem jest podniesienie wraku statku „Mars”.

Rybołówstwo MORSKIE



Na marginesie konferencji szkoleniowej w CZRM

Kadry — najważniejszy problem w rybołówstwie

W CENTRALNYM Zarządzie Rybołówstwa Morskiego odbyła się ostatnio konferencja, na której przedstawiciele instytucji i przedsiębiorstw rybackich omówili sprawę szkolenia rybaków morskich.

Jak wynikało z wystąpienia przedstawicieli brzo rybackich, szczególnie z zachodniego Wybrzeża, rybołówstwo nasze już teraz odczuwa dotkliwy brak załóg pływających. Nie pozwala to na pełne wykorzystanie naszych możliwości połowowych. W Darłowie i Kołobrzegu np. kilka kutrów jest zupełnie nieczynnych, a niemal w każdej bazie zdarzają się dłuższe przestoje taboru spowodowane okresową niezdolnością do pracy niektórych rybaków i brakiem rezerwy. Jak obliczono na konferencji, do pełnego wykorzystania obecnej floty potrzebujemy 3000 rybaków, a nie mamy ich. W tym celu musimy zwiększyć produkcję, a to z tej skromnej liczby odpadło 30.

Ten znikomy napływ nowych kadr jest oczywiście niewielki w stosunku do wzrostu taboru w tymże roku i nie pokrywa nawet normalnego ubytku w kadrach rybackich.

Świadczy to wymownie jak dalece sprawa kadra została w rybołówstwie zaniedbana i jak dalece plany szkoleniowe nie były powiązane z planami produkcyjnymi.

A przecież nasza flota rybacka ciągle rośnie. Obecnie trudności żywotnościowe zmuszają nas nie tylko do zwiększenia połowów przez powiększenie taboru, ale i przez wzrost wydajności połowowej jednostek rybackich. Do tego zaś potrzebne jest nie tylko szkolenie ludzi nowych, ale i podnoszenie poziomu fachowego rybaków.

Jakkolwiek o braku kadr rybackich mówi się od dawna, to jednak CZRM, ciągle nie zdaje sobie sprawy z całej wagi tego zagadnienia, nie rozumie, że dalsze zaniedbanie w tej dziedzinie przekreśli możliwości wykonania planów połowowych. Tym tylko można tłumaczyć fakt, że CZRM nie ma dotychczas sprecyzowanego planu szkolenia kadr nawet na rok najbliższy i że dopiero teraz prowadzi się dyskusję nad szkoleniem, kiedy niektóre kutry stoją już bez załóg.

Zresztą nawet dyskusja na ostatniej konferencji nie była właściwie skierowana. Kreśliła się głównie wokół sprawy Technikum Rybołówstwa Morskiego — sprawy, aczkolwiek ważnej, to jednak nie najważniejszej. Pięcioletnie technikum rybackie ma bowiem szkolić tylko oficerów i to

przed wszystkim na statki dalekomożne, jest więc tylko drobnym fragmentem w całym problemie kadr rybackich.

A problem wygląda tak:

Wobec już odczuwanych braków w załogach i wobec zaplanowanego wzrostu floty rybackiej, w roku 1952 nasze kadry rybackie (tylko



Gmach Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni

pływającej) muszą wzrosnąć o 2000 ludzi. Należy więc przeszkolić 2000 rybaków „nowych” i około 500 „starych”, których trzeba awansować na bosmanów, sterników, motorzystów i szyprow — razem 2500 ludzi. Jeśli tego nie zrobimy, przepadnie w porę i z dobrymi wynikami, nasze jednostki rybackie nie będą w pełni wykorzystane.

Jeśli podsumować dyskusję (czego organizatorzy nie uczynili), to z wypowiedzi uczestników konferencji wynika, że przede wszystkim należy zapobiec dalszemu odpływowi kadr — rybaków dalekomorskich do floty handlowej, a rybaków łowczych w głąb kraju — przez odczucie rybołówstwa morskiego większą niż dotychczas opieką.

Równocześnie należy przeprowadzić masowy dobór nowych ludzi najbardziej wypróbowanych i wymagających najmniej szkolenia, tzn. należy szerzej sięgnąć po zdemobilizowanych marynarzy i WOP-istów oraz niektórych pracowników łowczych przedsiębiorstw rybackich i synów rybaków. Ludzie ci, po krótkim przeszkoleniu mogą się stać pełnowartościowymi rybakami, podczas gdy obecnie np. synowie rybaków helskich idą do pracy leśnych, budowlanych itp.

Trzeba także zorganizować rekrutację i szkolenie młodzieży z całego kraju. Wielką pomocą może tu okazać „Liga Morska” i „Służba Polsce”

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Wobec tak licznych i różnorodnych potrzeb kadrowych w rybołówstwie konieczne jest stworzenie systemu różnych i stopniowanych form szkolenia. Pozwoli to na łączenie ludzi szkolonych w grupy, nie tylko o jednej specjalności, ale i o jednakowym mniej więcej poziomie i na stosowanie metod uno-

Słaba kontrola wykonania uchwały Woj. R. N.

obniża poziom pracy rybaków

20 MARCA, w rocznicę wydania ustawy o terenowych organach jednolitej władzy państwowej, odbyła się we Władysławowie sesja wyjazdowa Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej. Na sesji tej, po analizie przebiegu realizacji planu w rybołówstwie i wysłuchaniu skarg mieszkańców osiedli rybackich, podjęta została uchwała, która postawiła przed instytucjami go

spodarczym, organizacjami społecznymi i kulturalno - oświatowymi oraz powiatowymi i gminnymi radami narodowymi wiele odpowiedzialnych zadań w zakresie opieki nad rybakami i ich rodzinami, w zakresie organizacji życia kulturalnego w osiedlach nadmorskich.

Od tego czasu minęło przeszło 8 miesięcy. Na pozór wystarczająco długi okres, nawet na realizację tak poważnych zadań, jak te, które uwzględniała uchwała Woj. R. N. Okazuje się jednak, że wielu jej punktów nie tylko nie kłębno dotychczas, lecz po prostu zapomniano o ich istnieniu, a co gorsze — przedstawiciele poszczególnych instytucji, uczestniczący w sesji wyjazdowej Woj. R. N. zapomnieli już o swoich zobowiązaniach.

CO ZROBIONO

W pierwszym okresie, trzeba przyznać, widoczne były dość znaczne wysiłki, mające na celu realizację podjętej uchwały. Zrewidowano zaniżone plany połowów, zwiększyła się ilość wyjazdów kutrów rybackich w morze, wzrosła dyscyplina wśród załóg, odczuwano się systematyczny wzrost poczucia odpowiedzialności rybaków za plany połowów.

W znacznym stopniu rozwiązano również dotychczasowe trudności komunikacyjne, o których na sesji we Władysławowie tak obszernie mówili rybacy. W rejonie Półwyspu Helskiego uruchomiono dodatkowe pociągi i autobusy, ułatwiające rybakom dojazd do domów.

Usprawił również swoją pracę aparat zaopatrzenia, dostarczający artykuły przemysłowe i spożywcze do sklepów i osiedli rybackich. Zwiększył się zarówno asortyment towarowy, jak i ich ilość. Mieszkańcy osad rybackich, traktowanych do tej pory jako ośrodki kulturalne, zostali zaopatrzeni w niezbędne artykuły, podobnie jak robotnicy PGR i POM. Dla zabezpieczenia zaś systematycznej kontroli wykonania uchwały Woj. R. N. w terenie powołano przy powiatowych i miejskich radach narodowych, a nawet przy niektórych gminach, komisje rybackie.

NIEDOCIĄGNIĘCIA

Obok tych wielu niewątpliwych osiągnięć, nie załatwiono jednak dotychczas wielu spraw, nieraz być może drobnych, lecz jakże istotnych w życiu każdego rybaka i jego rodziny. Problemów zaopatrzeniowych nie rozwiązano do końca. Załogi kutrów nie otrzymują jeszcze niektórych materiałów. Zaniedbany jest także odcinek pracy kulturalno - oświatowej. Nie zabezpie-

Wyniki rybaków „Belony”

W dniu 15 listopada br. odbyła się w kołobrzelskiej bazie spółdzielni „Belona” narada wytwórcza, zorganizowana przez radę zakładową.

W wyniku ożywionej dyskusji, rybacy postanowili wzmoczyć dyscyplinę pracy i zwiększyć ilość wyjazdów w morze oraz przystąpili do współzawodnictwa „o najlepszy wynik dnia”.

Do dnia 31 października br. spółdzielnia „Belona” wykonała roczny plan w 82 proc. Wynik ten byłby znacznie lepszy, gdyby wszystkie jednostki po remoncie planowo weszły do eksploatacji. W nadrobieniu strat wyróżniają się załogi kutrów „Kol 9”, „Kol 22”, „Dzi 80” i „Dzi 81”, które wykonały już ponad 200 proc. swego planu. W październiku spółdzielnia osiągnęła 121 proc. wykonania planu miesięcznego.

Załoga kutra haczykowego „Kol 9” spółdzielni „Belona” w Kołobrzegu może pochwalić się poważnymi osiągnięciami. Już 3 czerwca br. szypier Antoni Kunat, motorzysta Zygmunt Rentfeisz i rybak Jan Cieciewicz wykonali roczny plan połowowy swojej jednostki. Mimo, że kutry wymagały naprawy głównej, załoga wyremontowała go własnymi siłami i dopiero po przekroczeniu 200 proc. planu odstawia jednostkę na słozenie. Członkowie załogi, rozumiejąc znaczenie zwiększenia ilości odłowu ryb dla przeżywania obecnych trudności aprowizacyjnych, wyremontowali sposobem gospodarczym łódź wioślową „Kol 8” i wypływają w morze, łowiąc flakdry i dursze siekami zastawnymi.

Wszystkie opisane przykłady świadczą o rożumnej i troskliwej opiece tych załóg o majątek spółdzielni, o obywatelskiej postawie rybaków. Ich przykład musi znaleźć szerokie naśladowanie. Dowiedli bowiem oni swą pracą, że połowy kutrowe mogą i muszą być zyskowne.

T. K.

Korespondent

czono odpoczynku rybakom i nie o-
taczono dostateczną opieką ryba-
ków najemnych.

Oto przykład. Dziś jeszcze w wielu osiedlach rybackich nie wiadomo, jak właściwie przedstawia się sprawa zaopatrzenia w węgiel. Czy rybak powinien go otrzymać na zasadach obowiązujących chłopów czy na zasadzie ustalonej dla pracujących ludności miast? Różne są zdania w tej sprawie. Dlatego też w wielu osadach rybackich omawia się bez przerwy sprawę — będzie węgiel czy nie będzie.

Skąd mogą się brać rozbieżne zdania w tej sprawie jeśli nie stąd, że nie rozwiązano jej dotychczas generalnie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, jeśli nie stąd, że nie było komu dopilnować właściwej organizacji zaopatrzenia rybaków w opał.

ZANIEDBANA PRACA KULTURALNO - OŚWIATOWA

Uchwała mówiła m. in. również o stworzeniu rybakom warunków do nauki, do szerszego korzystania z oświaty, książki i prasy, z kina i teatru. Uchwała mówiła o konieczności reorganizacji świetlic i Domów Rybaka, o stworzeniu w osadach rybackich stałych pracujących ośrodków kultury.

Tymczasem do dziś jeszcze Dom Rybaka i świetlica, w których zazwyczaj jesienią panuje gwar i ożywienie, świecą pustką; nie mogą bowiem zapewnić rybakom i ich rodzinom ani odpoczynku po pracy, ani kulturalnej rozrywki. Podczas sesji marcowej Woj. R. N. dyrektor „Arki” tow. Groch zobowiązał się doprowadzić do końca sprawę Domu Rybaka we Władysławowie. Mimo tego zobowiązania sprawa nie została załatwiona, a przecież zajmująca Dom Rybaka instytucja kilkakrotnie zwracała się do „Arki” z propozycją oddania tego budynku w całości na jeden z baraków, znajdujących się w posiadaniu „Arki” z kręgu zainteresowań rad narodowych.

Ten przykład jest najlepszą bodaj ilustracją braku troski o sprawy bytowe i o rozwój pracy kulturalno - oświatowej wśród rybaków.

Drugi tego typu przykład może stanowić biblioteka w Jastarni. Nikt nie wątpi w to, że Jastarnia jest jednym z większych skupisk rybaków, a jednak w miejscowej bibliotece znajduje się długa lista bezczynnych zagadnień alarmowych. Ze względu na zakres różnych zagadnień gospodarki wiejskiej, naciąg w zakresie hodowli drobiu, lecz nie ma ani jednej, która by nawią-

zywała do pracy w rybołówstwie, do życia rybaków w naszym kraju lub w Związku Radzieckim. Nie dziwnego, że przy takim doborze książek, trudno mówić o większych osiągnięciach w dziedzinie czytelnictwa w osiedlach rybackich.

Sprawa Domów Rybaka wiąże się również z tą częścią uchwały, która mówi o zabezpieczeniu załógom pływającym warunków odpoczynku po powrocie z morza. Tymczasem we Władysławowie, bazujący tu rybacy z Leby, mieszkają po 6 — 3 osób w pokoju, a jedna z ich mieszkanek w połowie jest właścicielką składem sprzętu, który niedługo jest używany jako dodatkowe posłanie.

GDZIE JEST ZWIĄZEK ZAWODOWY I ZMP?

Na kutrach prywatnych we Władysławowie pływa około 600 rybaków najemnych. W większości nie należą oni do związku zawodowego, i co gorsze — znają go tylko ze słyszenia.

To oderwanie związku zawodowego od załóg rybackich i brak jakiegokolwiek jego pracy politycznej wśród rybaków spowodowały poważną demobilizację, która przyniosła niewykonanie zadań połowowych w listopadzie rb.

Wojewódzki Komitet ZMP także zapomniał o osadach rybackich. Na całym Półwyspie Helskim nie można się doszukać jakiegokolwiek pracy organizacyjnej i wychowawczej politycznej, którą winien wśród młodzieży prowadzić Związek Młodzieży Polskiej.

Poważną część winy za ten stan rzeczy ponoszą poszczególne wydziały Wojewódzkiej Rady Narodowej i rady terenowe, a szczególnie ich komisje rybackie, które nie prowadzą w dostatecznym stopniu kontroli wykonania uchwały. Na skutek tego braku kontroli, wyszły z kręgu zainteresowań rad narodowych takie sprawy jak zaopatrzenie w opał, jak praca świetlic i Domów Rybaka, jak systematyczne czerpanie do osad rybackich kin objazdowych, ekip TWP i „Artosu”. W listopadzie plan połowowy został wykonany przez rybaków stojących w Władysławowie załóg ledwie w 60 proc. Powinno to stać się sygnałem alarmowym, że ułaskawienie rybaków w Władysławowie, a nie w całej rozciągłości, jest lością zrealizowaną.

(ts)



W III kwartale, w gdynskiej spółdzielni „Jedność Rybacka” załoga kutra „Gdy 118” z szyprem Józefem Ofiarą (pośrodku) zdobyła we współzawodnictwie 1 miejsce, osiągając 231 proc. planu

Połowy kutrowe muszą być opłacalne

W ŚROD wielu pracowników administracyjnych rybołówstwa morskiego pokutuje przekonanie o nierentowności połowów kutrowych. Musimy przeciwdziałać tym poglądom, nawet wbrew oczywistym liczbom zamknięć rachunkowych. Przeciwdziałanie nasze powinno polegać na pokazywaniu i upowszechnianiu przykładów rentownej pracy wielu załóg kutrowych. Analizę taką trzeba szczegółowo omawiać na naradach pracowników administracyjnych i naradach roboczych załóg pływających. Okoliczności, w jakich osiąga się te właściwe wyniki, muszą być wszechstronnie poznane. Ta znaczna już ilość kutrów, które pracują opłacalnie, powinna na zawsze przełamać szkodliwą teorię o nieopłacalności połowów.

W gdynskiej spółdzielni „Jedność Rybacka” znajdziemy przykłady jednostek łowiących rentownie. Załoga kutra „Gda 3” z szyprem Władysławem Labudą, motorzystą Stefanem Gołą, st. rybakiem Władysławem Boleą i rybakami Ksawerym Konkolem dala nadwyżkę 37 000 zł. Wynik ten osiągnięto na kucie długości 14 m, o starym kadłubie (budowa 1934 r.) i nowym silniku Volund 70/80 KM z roku 1950. Załoga złowiła za 9 miesięcy 243 t ryby. Na bieżące naprawy zużyto przy tym kucie ogółem 362 rob/godz. warsztatowych. Załoga w dniu sztoru wykonywała we własnym zakresie naprawy sieci i ma najwyższą ilość dni łownych (177 dni).

Załoga kutra „Gdy 5” z szyprem Józefem Głowienką, motorzystą Janem Heweltem, rybakami Antonim Markowcem i Franciszkiem Kunatem osiągnęła dla spółdzielni 33 tys. zł nadwyżki. 154 t ryby złowiła na jednostce długości 13 m, z silnikiem Volund 65/75 KM z 1943 r. Napraw bieżących kadłuba i silnika było 621 rob/godz. warsztatowych, nadto kuter przeszedł remont kapitalny, trwający 400 rob/godz. Znaczną część napraw bieżących wypadła na marzec, tzn. na okres dobrych połowów, mimo to załoga uzyskała drugie miejsce w walce o obniżkę kosztów własnych i opłacalne połowy. Miała ona najmniejszą stratę w sieciach (2 sztuki).

Trzecie miejsce w tabeli opłacalności jednostek zajęł kuter „Gda 38” z szyprem Ludwikiem Konkolem, motorzystą Władysławem Kamilińskim, rybakami Juliuszem Murzą i Antonim Detlafem. Załoga ta dala za 9 miesięcy 25 000 zł nadwyżki na połowach. Odłowiła 193 t ryby, miała najmniej godzin napraw bieżących (253 rob/godz.). Kapitałny remont kutra wyniósł 400 rob/godz. Załoga „Gda 38” pracowała na kucie długości 13 m o nowym silniku (1948 r.) Volund 65/75 KM, mając 161 dni łownych.

PRZYJRZYMY się jeszcze niektórym szczegółom, dotyczącym pracy tych załóg. Przeciętne wykorzystanie dni łownych za 9 miesięcy wynosi w „Jedności Rybackiej” 46 proc. w stosunku do ogólnej liczby kuto-dni. „Gda 3” łowi

przez 63 proc. tych dni. „Gdy 5” — 60 proc., a „Gda 38” — 58 proc. W cyfrach bezwzględnych, przeciętna przeciętna była 126 dni łownych, załogi w omawiane wypływały od 161 do 177 dni. Przeciętne straty w sieciach wynosiły 4,5 sztuki, natomiast załogi kutrów produkujących straciły od 2 do 4 sieci. Podobnie z ilością napraw wykonywanych w warsztacie. Załoga szypiera Labudy oddała warsztatowi przez cały okres tylko 14 napraw. Załoga „Gda 3” miała 39 dni wypoczynku, podczas gdy przeciętna dla całej spółdzielni w tym okresie wynosi 41 dni.

O opłacalności tych kutrów zdecydował w dużej mierze fakt, że straciły one na remonty: „Gda 3” dni 23, „Gdy 5” — 38, a „Gda 38” — 41, podczas gdy średnia dla spółdzielni wyniosła 79 dni.

Nie więc dziwnego, że wskaźniki kosztów zależnych od załogi, są na tych kutrach o wiele niższe jak dla całego taboru spółdzielni. Szczególnie widoczne jest to na przykładzie „Gda 3”.

Wszystkie opisane przykłady świadczą o rożumnej i troskliwej opiece tych załóg o majątek spółdzielni, o obywatelskiej postawie rybaków. Ich przykład musi znaleźć szerokie naśladowanie. Dowiedli bowiem oni swą pracą, że połowy kutrowe mogą i muszą być zyskowne.

KRONIKA

W dniu 7 bm. odbyła się w Koszalinie narada przewodniczących rad zakładowych ZMP okręgu koszalińskiego. Na obradzie omówiono m. in. zadania aktywów związkowych na odnowę współpracy z redakcją pisma pracowników żegluga „Ster”.

S/s „Kuno” prawie w każdej podróży zabiera 100 ton ładunku więcej niżeli przewidziano w planie. Przyczyniło się to do zwiększenia wpływu za fracht prawie 3 procent. Dzięki długoletniemu doświadczeniu kierownictwa statku można było w portach szwedzkich zrezygnować z pomocy pilotów i holowników.

Przyniosło to oszczędność w wysokości 7.500 koron szwedzkich.

Dążąc do uzyskania jak największej oszczędności, załoga warszawskiej mechanicznej bazy rybackiej w Kołobrzegu zobowiązała się wyremontować w godzinach wolnych od pracy system gospodarczym wyścigi, zaoszczędzając 120 tysięcy zł.

W czasie rejsu m/s „Warszawa” na Daleki Wschód tracił oficer Piotr Swinder przy udziale młodszych marynarzy Andrzeja

Dziadka i Jerzego Wołosza wczoraj komandosi utworzyli młodzieżową wachtę okrętową.

W czasie podróży pociągowej ZMP-owcy z m/s „Warszawa” zorganizowali stałą młodzieżową brygadę roboczą dla prac pokładowych, która przesiadnięta w osiedlach wszystkich pozostałych zespołów pokładowych. Jest to pierwszy młodzieżowy kolektyw na polskich statkach petnomońskich.

30. XI. br. przewoźnia szwedzkiej spółdzielni „Pracy Ryb. Morski”, „Ceria” wykonała miesiąc przed terminem roczny plan w 104 proc. Na wyróżnienie zasługują następujący pracownicy przewoźni: Jan Antoni Budziński, który usprawnił solenie śledzi w przetwórnictwie, skracając czasokres solenia z 8 na 2 godz., tow. Pawłowska, zatrudniona przy zamknięciu puszek oraz tow. tow. Stefania Pilarczyk, Katarzyna Bednarz, Maria Renis i Antonina Stępińska.

W jednym z portów zagranicznych załoga m/s „Warszawa” przepracowała 3 doby przy oczyszczaniu zbiorników (desparynków).

Biorąc pod uwagę, że robocizna naliczana płacić w dewizach, wartość uzyskanych oszczędności wynosi ponad 730 funtów angielskich.

Przygotowujemy nasze porty do pracy w warunkach zimowych

OKRES zimowy wymaga od nas dokładnego zabezpieczenia wszystkich odcinków pracy w porcie. Nie możemy dopuścić w tym czasie do żadnych strat spowodowanych ewentualnymi uszkodzeniami urządzeń, budowli portowych lub taboru.

Celem łatwiejszego wyliczenia metod pracy przy zabezpieczeniu portu w okresie zimowym, całość zagadnienia podzielimy na cztery zasadnicze działy:

— urządzenia przeładunkowe i

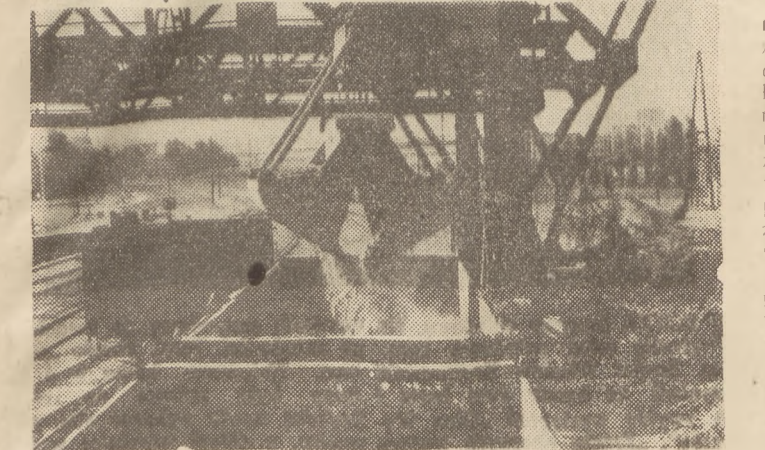
Tabor samochodowy należy zaopatrzyć w łańcuchy na koła. Kierowcy będą stosować olej zimowy i niezamarzająca mieszanka do chłodnic. W wypadku chwilowego braku tej mieszanki muszą pamiętać o spuszczeniu wody z chłodnic samochodów, pozostawionych w nieopalanym garażu.

Osobnym zagadnieniem jest zabezpieczenie budowli portowych. Pierwszym zadaniem, jakie się tu

świeć, jest oczyszczenie ze śniegu i posypywanie piaskiem w wypadku utworzenia się gołoledzi. Niemniej ważnym jest zabezpieczenie drewnianymi kratami miejsc pracy, w których robotnicy stoją przez dłuższy czas na betonie oraz wcześniej przygotowane kosze na koks, które w wypadku silniejszych mrozów powinny być natychmiast ustawiane na nabrzeżach. Nie wolno za pominiąć o zaopatrzeniu apteczki w lekarstwa przeciwko odmrożeniom.

Powyższe uwagi nie obejmują rzecz prosta wszystkich spraw związanych z przygotowaniem portów do pracy w okresie zimowym. Mamy one jedynie na celu podkreślenie wszechstronności tego zagadnienia. Czynność kierowniczą i kontrolną winna być skierowana na wszystkie miejsca i odcinki pracy portowej. Poza mobilizacją własnej załogi, konieczne jest również nawiązanie ścisłej współpracy z urzędami i instytucjami użyteczności publicznej jak Portowy Urząd Zdrowia, Zakłady Elektryczne itp.

Sprawa zabezpieczenia zimowego jest bardzo ważna. Warunkiem jej powodzenia jest jak najwcześniejsze zorganizowanie akcji przygotowawczej. Portowcy gospodarują wielkim majątkiem państwowym i za wartość tego majątku odpowiedzialna jest cała załoga. Dlatego też problem zimowego przygotowania i zabezpieczenia portów powinien być rozwiązywany przy ścisłej współpracy partii, związku i administracji.



- sprzęt zmechanizowany,
- tabor pływający i samochodowy,
- budowlę portowe, teren i drogę,
- zagadnienia BHP.

Urządzenia przeładunkowe, do których zaliczamy wszystkie taśmowce, dźwigi i mosty należy przygotować do zimy przez uszczelnienie kabli, naprawę dachów oraz zabezpieczenie pieców od strony ścian i podłóg płytami azbestowymi względnie blachą przed możliwością powstania pożarów.

W zimie trzeba zachowywać szczególną ostrożność przy uruchamianiu urządzeń, zwłaszcza po kilkugodzinnej ich przestojności na mrozie, gdyż smary przy niskiej temperaturze tężeją. Obsługa tych urządzeń powinna również pamiętać, że gwałtowne hamowanie w czasie mrozów może stać się przyczyną ukręcania wałów. Stosując specjalne oleje i smary zimowe należy je przed użyciem podgrzać przez zamoczenie baniek do naczyń z wrzącą wodą.

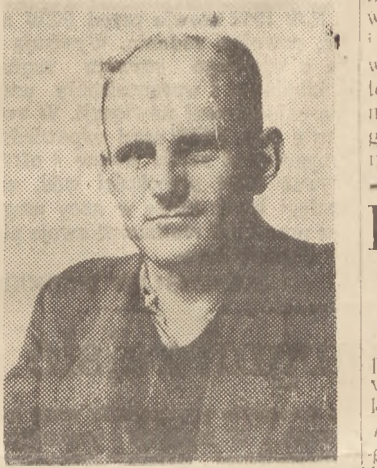
Bardzo ważnym jest ogrzewanie pomieszczeń mechanizmów na urządzeniach przeładunkowych (szczególnie ważne w czasie dłuższych przestojów wywołanych np. zamrożeniem basenów), aby nie dopuścić do zawilgocenia silników i reszty aparatury elektrycznej, jak przełączniki, rozruszniki itp. Nie należy również bagatelizować specjalnie w tym okresie, przewodów kanalizacyjnych odprowadzających kanały ściekowe, których czyszczenie należy systematycznie sprawdzać.

Wszystkie jednostki taboru pływającego przygotowujemy na okres zimy zabezpieczając ich mechanizmy i kadłuby. Jednostki o starych, drewnianych kadłubach, trzeba raczej wycofać z eksploatacji. Holowniki i lodolamce powinny być w stałym pogotowiu, aby w każdej chwili, gdy zajdzie potrzeba, mogły wyjść do akcji.

wylania jest szczelne zakrycie hydrantów nadziemnych słomą lub skrzynią napełnioną trocinami, obrysanie czerwioną lub szarą solą terenu wokół hydrantów i wodonierzy podziemnych oraz odwadnianie przewodów w ogrodach i nieopalanym budynkach.

Niemniej ważnym jest przygotowanie sprzętu do akcji odsnieżania, a więc kolejowych i drogowych plużów śnieżnych, kilofów, oskardów i łopat. Należy też nawiązać ścisłą łączność z PIHM. Uzyskane z tego źródła, możliwe jak najwcześniej, ostrzeżenia o spodziewanych dużych opadach śnieżnych pozwolą kierownikowi portu na wczesne zmobilizowanie ludzi do akcji odsnieżania. Nie wolno również zapominać o stałym usuwaniu śniegu z dachów.

Bezpieczeństwo i higiena pracy w okresie zimowym nabiera w porcie specjalnego znaczenia. Robotnicy pracujący w nieostronnych przestrzeniach nabrzeży i narażeni są na bezpośrednie działania śniegu, mrozów i wiatrów. Dlatego też musimy zwrócić szczególną uwagę na zabezpieczenie miejsc ich pracy. Śliskie i nierówne tereny winny być więc dostatecznie o-



Tow. Józef Mania jest dźwigowcem na nabrzeżu katowickim portu szczecińskiego. W III etapie współzawodnictwa międzyportowego uzyskał wynik 112,87 ton/godz. przysługując się na czoło wszystkich dźwigowców naszych portów.

Wnioski z I etapu współzawodnictwa międzybranżowego portowców i kolejarzy w Szczecinie

I etap współzawodnictwa międzybranżowego pomiędzy PKP i portowcami w Szczecinie został zakończony. Zwycięstwo w tym etapie uzyskali kolejarze różnicą 2,965 punktów.

Główną przyczyną porażki portowców (ZPS, „Hartwig”, „Sperdyt”, „Paged” i CPN) był niezawieszający styl pracy Zarządu Portu w Szczecinie, za co został on obciążony przez komisję 3,277,5 punktami ujemnymi.

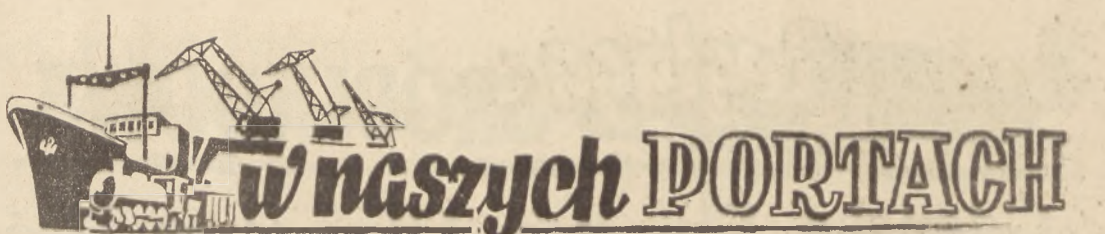
W myśl umowy o współzawodnictwie, podpisanej w czerwcu br. przez portowców i kolejarzy, przy ocenie wyników I etapu zwrócono szczególną uwagę na ujawnianie braków organizacyjnych we współpracy portu i kolei.

Analizując pracę portu w świetle wyników współzawodnictwa możemy stwierdzić niedociągnięcia i usterki powstałe właśnie ze złej organizacji pracy. Do najważniejszych z nich należą: zdawanie wagonów po za- i wyładunku w stanie nie odpowiadającym warunkom przepisów kolejowych i liczne uszkodzenia wagonów — za co ZPS jako przedsiębiorstwo przeładunkowe został obciążony aż 1,395 punktami ujemnymi. Również poważną ilość ujemnych punktów zaliczono ZPS za zbyt długie postoje wagonów. Nietarminowy odbiór listów przewozowych i nieprawidłowy załadunek wagonów zaważyły w równie ważnym stopniu na ogólnej ocenie pracy portu.

Braki w organizacji pracy w I etapie współzawodnictwa cechowały jednak nie tylko portowców. Również kolejarze, mimo odniesionego zwycięstwa, nie zawsze wypełniali wszystkie warunki umowy. Uwidoczniło się to w nieterminowym podstawianiu wagonów, nieprawidłowym i niedokładnym obliczaniu należności, oraz w nieczytelnym wpisywaniu wagi towaru do listów przewozowych. Okartowywanie wagonów często było także wadliwe.

I etap nowego współzawodnictwa międzybranżowego w porcie szczecińskim spełnił zasadniczo swoją rolę. Ujawnił on najsłabsze odcinki pracy u portowców i kolejarzy. Wskazał przyczyny niedociągnięć i usterek. Zadaniem ZPS, PKP i firm spedycyjnych w II etapie współzawodnictwa jest dalsza mobilizacja wszystkich sił w kierunku likwidacji dotychczasowych błędów i pogłębienia wzajemnej współpracy.

A. K.



Korzystajmy z doświadczeń Związku Radzieckiego Szybkościowa obsługa statków w porcie leningradzkim

Portowcy Leningradu walczą uładunkowej. Do karty dołączono parcie o terminowe wykonanie trzech tablic. Na pierwszej z nich wpisuje się nazwę i ilość urządzeń ładunkowych statku; w drugiej określa się rozstawienie robotników przy przeładunku i normę wypracowaną przez jednego robotnika na zmianę i godzinę. Na trzeciej tablicy uwidocznione jest rozliczenie z pracy mechaników, czynnych w danym wariancie, wskazana jest ciągłość cyklu, waga hiwu i wykonane normy.

Dla każdego rejonu przeładunkowego komplet kart uładka się w formie albumu. Albumy te oddaje się dyspozytorom, przodownikom, brygadziście i robotnikom magazynowym. Przed rozpoczęciem pracy wydawcza się karty na statku i w magazynie. Karty technologiczne stały się w ten sposób podstawą dla organizacji przeładunków.

Przygotowanie do rozładunku statku rozpoczyna się z chwilą otrzymania z morza zawiadomienia od kapitana o rodzaju ładunku, jego ilości, stanie i rozmieszczeniu w ładowniach. Po otrzymaniu tych informacji zestawia się operatywne, godzinowe plany — grafiki rozładunku, które stanowią podstawę dane dla kart technologicznych. Dzięki to możność wybierania najbardziej racjonalnego wariantu rozładunku, pozostawia czas na przygotowanie robotników i sprzętu zmchanizowanego.

Portowcy Leningradu walczą uładunkowej. Do karty dołączono parcie o terminowe wykonanie trzech tablic. Na pierwszej z nich wpisuje się nazwę i ilość urządzeń ładunkowych statku; w drugiej określa się rozstawienie robotników przy przeładunku i normę wypracowaną przez jednego robotnika na zmianę i godzinę. Na trzeciej tablicy uwidocznione jest rozliczenie z pracy mechaników, czynnych w danym wariancie, wskazana jest ciągłość cyklu, waga hiwu i wykonane normy.

Dla każdego rejonu przeładunkowego komplet kart uładka się w formie albumu. Albumy te oddaje się dyspozytorom, przodownikom, brygadziście i robotnikom magazynowym. Przed rozpoczęciem pracy wydawcza się karty na statku i w magazynie. Karty technologiczne stały się w ten sposób podstawą dla organizacji przeładunków.

Przygotowanie do rozładunku statku rozpoczyna się z chwilą otrzymania z morza zawiadomienia od kapitana o rodzaju ładunku, jego ilości, stanie i rozmieszczeniu w ładowniach. Po otrzymaniu tych informacji zestawia się operatywne, godzinowe plany — grafiki rozładunku, które stanowią podstawę dane dla kart technologicznych. Dzięki to możność wybierania najbardziej racjonalnego wariantu rozładunku, pozostawia czas na przygotowanie robotników i sprzętu zmchanizowanego.

Pracownicy „Marszał Goworow” byli rozładowy według grafiki czasu. W pierwszych dwóch godzinach pracy robotników portowych i do skrócenia postoju statków.

Motorowie „Marszał Goworow” byli rozładowy według grafiki czasu. W pierwszych dwóch godzinach pracy robotników portowych i do skrócenia postoju statków.

Kolektyw I rejonu przeładunkowego portu leningradzkiego zainicjował współzawodnictwo o załadunek statku w ciągu czasu zaoszczędzonego na rozładunku. Kolektyw wykonał swoje zobowiązanie z doskonałym rezultatem. Rozładował on motorowie „Pulkowo” w ciągu 27 godzin (norma przewidywała 51 godzin). Załadunek przeprowadzono kosztem zaoszczędzonego czasu.

Zastosowanie kart technologicznych wywarło poważny wpływ na podwyższenie tempa prac przeładunkowych w porcie leningradzkim. (Opracował na podstawie „Morskiej Floty” H. S.).

Pierwsze nabrzeża portu szczecińskiego wykonały plan państwowy

ZESPOL robotniczy pracujący na nabrzeżu Parnica już w pierwszej dekadzie listopada br. wykonał państwowy plan przeładunkowy. W robotach przeładunkowych na tym nabrzeżu wyróżnili się grupy sztafety: ZMP-owskie brygady tow. Henryka Ziekiewicza (184 proc. normy) i Zakimierza Burdy (183 proc.) oraz brygadę Wacława Piwko (173 proc.).

W dniu 14 listopada br. jako drugie z kolei nabrzeża, wykonała plan „Starówka”. Wyróżnili się tu brygady przodownika Bańdy (180,8 proc. normy) i młodzieńców Jana Brychego (180 proc.). Na „Starówce” przodują dźwigowcy ZMP-owcy Stanisław Orzeszek (174 proc.) i Henryk Jeszewska (162 proc.) oraz Józef Kujanka (170 proc.).

Robotnicy „Starówki” na uroczystej masówce w dniu 14 listopada podjęli zobowiązanie, w którym m.in. postanowili przekroczyć do dnia 31 grudnia br. wykonanie państwowego planu przeładunkowego o 20 proc., rozłozczyć i pogłębić socjalistyczną opiekę nad sprzętem przeładunkowym oraz ładować wszystkie statki bandery polskiej i radzieckiej metodą szybkościową. E. MOCZULSKI. Korespondent.

Spośród dźwigowców wymienić należy przodownika pracy Edwarda Thurowa przeładowniczego 85,5 ton/godz. i Stanisława Turbo — 80,4 ton/godz. Dwukrotnie przodownik pracy Józef Ols, który uzyskał

192 proc. normy i Jan Czyżyk wykonał 185 proc. normy — to najwybitniejsi sztafety nabrzeża Parnica.

W Szczecinie rozpoczął pracę zespół taneczny ZZPŻ

DO niedawna każde z przedsiębiorstw portowych w Szczecinie posiadało własne zespoły taneczne, które jednak nie wykazywały większej aktywności.

Sprawą tą zainteresował się Zarząd Okręgu ZZPŻ w Szczecinie i ostatecznie doprowadzono do połączenia się sekcji tanecznej świetlicy pracowników Polskiej Żeglugi Morskiej z taką samą sekcją Zarządu Portu Szczecin. Nowo utworzony zespół taneczny ZZPŻ pracujący obecnie pod kierownictwem ob. Janiny Wiśniewskiej, przy współpracy fachowej ob. Szmarlińskiej.

Mimo, że połączenie sekcji nastąpiło stosunkowo niedawno (półowa listopada br.), to zespół składający się z 30 osób opanował już kilka pięknych tańców m.in. rosyjską „bulbę” oraz kutawiaka i krakowiaka.

Obecnie zespół uczy się słynnej rosyjskiej „bierozki” i przygotowuje się do występów na uroczystości związane z rocznicą urodzin Towarzysza Stalina.

H. GOŁĘBIEWSKA Korespondent

MORSKA

Na zebraniu Ekspozytury Komisji Prawa Morskiego przy Gdanskim Okręgu Zrzeszenia Prawników Polskich domagano się ustanowienia stawek opłat portowych, umożliwiających wprowadzenie rachunku gospodarczego na najniższych szczeblach oraz uproszczenia urzędniczych portowych przez zmniejszenie ilości i należności portowych.

Załoga m/s „Michał” w morzu, podczas złej pogody przesładowała 120 ton ładunku, skracając w ten sposób postój statku w Genui i umożliwiając zabranie dodatkowego ładunku z tego portu.

Trymerzy Wistuliści załadowali s/s „Kraków” metodą szybkościową w ciągu dwunastu godzin, zaoszczędzając 36 proc. dozwolonego czasu.

W Gdyni odbył się drugi zlot przodowników wyszkolenia Ludowej Marynarki Wojennej z udziałem przedstawicieli partii, delegacji PMH i Ligi Morskiej.

Znacząco wzrosły szeregi przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego — wzrosła siła bojowa Ludowej Marynarki Wojennej. Sukcesy szkoleniowe jednostek pływających i oddziałów lądowych, były możliwe dzięki po-

mocy i przyjaźni Związku Radzieckiego, skąd otrzymaliśmy nowoczesnie wyposażone okręty oraz sprzęt techniczny.

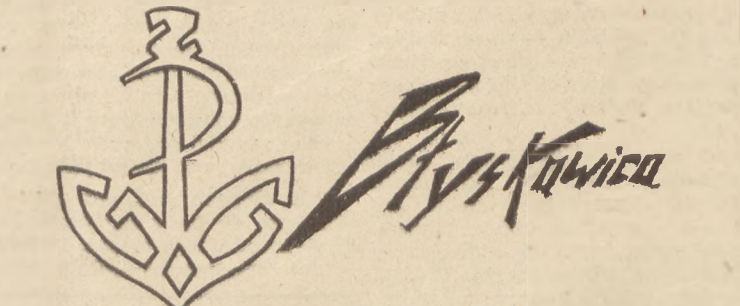
Na zakończenie zlotu odczytano rozkaz d-ey Marynarki Wojennej, w którym tytuł przodującego okrętu i nagrodę przechodzącą przysłał O. R. P. „Błyszcząca”

Na naradzie technicznej w Państwowym Zarządzie Wodnym w Krakowie, zainicjowano wprowadzenie metody inż. Kowalowa przy robotach wodnych. Robotnicy korzystający z metody radzieckiego inżyniera pracują przy wzmacnianiu brzozy Wistły o wiele szybciej, przyczyniając się do wzrostu produkcji, a tym samym do przedterminowego wykonania planu.

Komitet PZPR Polskiej Marynarki Handlowej zorganizował w Gdyni jednodniowe seminarium dla sekretarzy statkowych organizacji partyjnych, zastępców kapitanów i aktywów ładowego.

Ożywiona dyskusja pogłębiła znajomość metod pracy polityczno-partijnej na statkach. Omówiono także niedociągnięcia w pracy poszczególnych organizacji partyjnych.

Podobne seminaria urządzone w przyszłości częściej, wpłyną dodatnio na styl i poziom pracy partyjnej w poszczególnych organizacjach partyjnych PMH.



Zwyciężyliśmy we współzawodnictwie międzyportowym ze Szczecinem

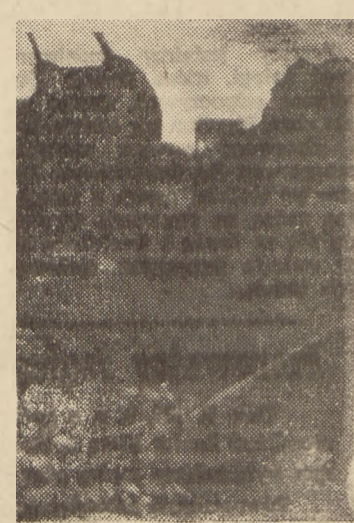
Dzięki rewolucyjnej realizacji podjętych zobowiązań, po niepowodzeniu w ostatnich 3 etapach międzyportowego współzawodnictwa pracy, załoga portu Gdańsk — Gdynia osiągnęła zwycięstwo, uzyskując w ogólnej klasyfikacji 833 pkt. w stosunku do 817 punktów zdobytych przez załogę portu Szczecin.

Wyższość robotników portowych Gdańsk — Gdynia nad portowcami szczecińskimi uwidoczniła się w III etapie br. przede wszystkim w walce o obniżenie kosztów własnych oraz podniesienie wydajności pracy. Koszty własne w ZPGG w stosunku do II kwartału br. zostały obniżone o dalsze 16,84 proc., wobec 13,23 proc. w ZPS. Wydajność pracy robotników portowych, zatrudnionych przy przeładunkach, wzrosła w tym samym okresie w ZPGG o 35 proc. podczas gdy w ZPS tylko o 5 proc. Osiągnięcia naszych trymerów są o 9,9 proc. wyższe od wyników, uzyskanych przez trymerów portu szczecińskiego. Również w dążeniu do skrócenia cyklu fakturowania, wynik o-

słagnięty przez zespół Gdańsk — Gdynia jest lepszy o 13,6 proc. od wyniku zespołu szczecińskiego. Niekorzystnie natomiast przedstawiają się wyniki osiągnięte przez odnośną załogę zwycięstwo, uzyskując w ogólnej klasyfikacji 833 pkt. w stosunku do 817 punktów zdobytych przez załogę portu Szczecin.

Nasze zwycięstwo w III etapie współzawodnictwa międzyportowego jest wynikiem wspólnego wysiłku i ofiarnej pracy całej załogi. Specjalne uznanie należy się tym robotnikom, którzy w minionym etapie wybitnie się wyróżnili.

Są to: sztafeterzy Antoni Paraliński, Jan Ciesielski, Mieczysław Strycharski, Józef Sadowski, Stefan Rybicki, Leon Łomiński i Józef Łukaszewski oraz trymerzy Julian Maj i Bernard Tomaszewski.



Tow. Julian Maj — przodujący trymer zespołu portowego Gdańsk — Gdynia. W III etapie współzawodnictwa międzyportowego osiągnął średnią wydajność 187,80% normy.

Żegluga Śródlądowa

Gdańska Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych wykonała roczny plan

ZASADNICZYM zadaniem Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Gdańsku jest regulacja oraz utrzymywanie odpowiednich głębokości rzek i kanałów. Pracuje ona przede wszystkim dla żegluga śródlądowej, zapewniając jej jednostkom bezpieczną nawigację.

Wczesną wiosną Państwowe Zarządy Wodne przystępują do oznakowania szlaków żeglownych: badają dna rzek, sondując głębokości, oznaczają miejsca niebezpieczne i ustawiają wzdluz całego szlaku znaki na wodzie i tarczy brzegowe. Z tą chwilą żegluga jest otwarta. Równocześnie wypływają pogłębiarki, eskawatory, dźwigi, których zadaniem jest pogłębianie rzek i kanałów oraz usuwanie przemiałów, raf kamiennych i innych przeszkód.

Rzeki Żuław i trasa turystyczna Elbląg — Ostróda mają specjalny charakter: wody są stojące, podlegają wpływowi morskim i nie tak często występują tu zanieczyszczenia. Natomiast wymagają one utrzymania specjalnych budowli wodnych: śluz, pochylni itp. Koryta rzek zaś zarastają i trzeba je systematycznie wykaszac.

Roczny plan robót eksploatacyjnych, obejmujący właśnie te prace, został już wykonany, a do końca roku będzie znacznie przekroczony. Wskazują na to meldunki z terenu. PZW Tczew na przykład wykonał na miesiąc przed terminem swój roczny plan wartościowy w 100,4 proc.

Poza tymi robotami prowadzono w br. poważne prace regulacyjne i inwestycyjne na Wiśle. Wykonano je na 30 dni przed terminem. Wśród nich należy wymienić: rozbudowę portów, usuwanie przeszkód

z nurtu, budowę falochronu i odbudowę wielu urządzeń na kanałach.

Oddzielną pozycję stanowi odbudowa i budowa nowych jednostek pływających, jak barki, pogłębiarki, barki mieszkalne dla robotników, holowniki itp. Roboty te wykonują stocznie rzeczne w Gdańsku i Toruniu. 80 proc. obiektów zostało już oddanych do eksploatacji, a pozostałe są na ukończeniu. Plan remontów jednostek pływających wykonano dotychczas w 93 proc.

Do tak poważnych osiągnięć w

punktów za unikanie przestoi, regularne przewozy materiałów budowlanych itp.

Zobowiązania robotnicze z całego okręgu gdańskiego przyniosły 143.581 zł oszczędności. Dzięki racjonalnej gospodarce materiałami ludowlanymi i paliwem, robotnicy zaoszczędzili ponadto około miliona złotych.

Dyrekcja, w trosce o robotnika, zelektryfikowała wiele służbowych budynków mieszkalnych na trasie Elbląg — Ostróda. Oddano do u-

PZW jest zapewnienie dzieciom barakarzy pobytu w bursach. Równie ważna jest sprawa otwarcia Domu Żeglarsza oraz zorganizowanie pływającej świetlicy-biblioteki.

Racjonalizatorstwo w br. rozwijało się słabo. Wpłynęło zaledwie 7 wniosków. Do najważniejszych za liczyć można pomysł nadzorca wodnego Leona Wojtaczaka, usprawniający wiązanie kieszek faszynowych oraz wniosek inż. Stefana Czernika, który przyniesie poważne oszczędności surowca przy stosowaniu materiałów walcowych. Byłoby znacznie więcej zarejestrowanych usprawnień, lecz niestety — mało uświadamieni przez organizację związkową brygadziści, majstrowie i robotnicy nie zgłaszają stosowanych przez siebie usprawnień.

Rok pracy Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych został zakończony przygotowaniem do akcji zimowej Floty lodolamaczy oczekuje już w pełnym pogotowiu. Zima w PZW jest okresem równie wytężonego działania, jak i pozostałe pory roku. Lodolamacze pracują przez 12 godzin na dobę, a w wypadkach groźnych, aż do zlikwidowania zatorów lodowych. Brygady robotnicze już wyruszyły wzdluz rzek. Przygotowują one i szasne do przyszłego sezonu budowlanego.

Rok 1952 stawia przed PZW nowe, poważne zadania. Wynikają one z wielkiego rozwoju żegluga śródlądowej i wprowadzenia przez nią całodobowej nawigacji. W związku z tym, PZW musi odpowiednio przygotować szlaki wodne i utrzymywać takie głębokości wód, aby pociągi barek także w nocy mogły bez przeszkód realizować swoje plany transportowe.

MIECZYSLAW MEHNKE

Zdobywamy doświadczenia w całodobowym rejsie

Zarząd Żegluga Śródlądowej na Odrze obliczył, że całodobowa nawigacja pozwoli na zwiększenie planu przewozów o 50 proc. Żegluga śródlądowa wraz z Okręgową Dyrekcją Dróg Wodnych wyłoniły specjalne komisje, które na przodujących statkach ruslanowskich przeprowadzały krótkie doświadczalne pływania nocne. Badano widoczność, sposoby oświetlenia dróg wodnych i możliwości manewrowania. Próby przeprowadzano na coraz dłuższych trasach, w ciemne i deszczowe noce. Wreszcie zapadła ostateczna decyzja: żegluga nocna jest możliwa w naszych warunkach, lecz trzeba wprowadzić pewne techniczne ulepszenia, tak na szlaku wodnym, jak i na obiektach pływających.

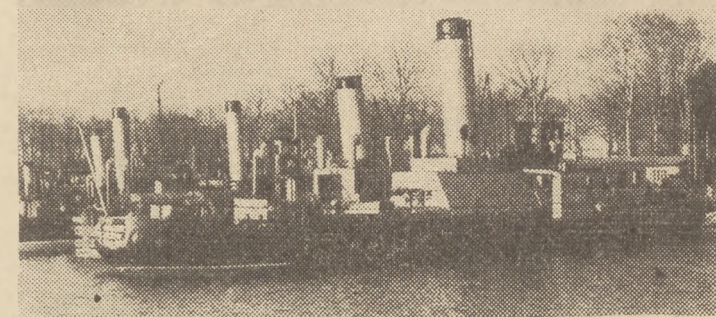
Holownik „Jarowid” zdobył pierwsze miejsce w III etapie współzawodnictwa. Statek ma dobrą załogę — prowadzi go przodownik pracy kpt. Karol Swiec, a nad maszynami czuwa przodownik Jan Wilczek.

Wieczorem 13 listopada „Jarowid” bierze na hol pięć barek. Wyruszamy w kilkodobowy rejs z odrzańskiemu portu w Nowej Soli. W księżycowym świetle wyraźnie widać brzegi. Zakręty rzeki i przesła mostów są dobrze oświetlone. Po północy często napotykamy zakotwiczone na noc barki. Niektóre z nich są bez świateł i źle ustawione. Nasz holownik musi je ostrożnie wymijać, tracąc na szybkości. Mamy pierwsze doświadczenia — należy załogom przypomnieć o przestrzeganiu przepisów postojowych.

Tymczasem chmurzy się i ściemnia. Kapitan „maca” reflektorami brzegi i „główki”, motory pracują równo. Stwierdzamy, że dużym ułatwieniem w nawigacji byłaby lornetka, gdyż nawet w ciemności można by odróżnić cień drzewa na wodzie od rzeczywistej przeszkody.

Wszyscy jesteśmy podnieceni. Część załogi, która dawno już powinna odpoczywać, czuwa na pokładzie. Kapitan nie oddaje kół sterowego swemu zastępcy Szczepanowi Raczkowskiemu. Palące po ciężkiej pracy, z rozmazaną sadzą na twarzach, wychylają się za burtę i troskliwie liczą światła pozycyjne holowniczych barek...

Tabor PZW przygotowany do akcji zimowej



znacznym stopniu przyczyniło się współzawodnictwo pracy. W br. poczyniono pierwsze pomyślne próby współzawodnictwa zobowiązaniowego. Najlepiej rozwija się ono w PZW Toruń, gdzie bierze w nim udział 75,3 proc. całej załogi robotniczej. Wśród toruniaków wyróżnili się: przy robotach regulacyjnych — Zygmunt Gawronski (188 proc. normy), przy robotach pogłębiarskich — Bolesław Mioducki (160 proc.) — a raz sternik Józef Jarecki, który współzawodniczył z 60 innymi barkarzami i zdobył największą ilość

żytku pracownikom 60 nowych izb mieszkalnych. Na kursach dla brygadzystów, maszynistów, palaczy, techników itp. 68 pracowników podniosło swoje kwalifikacje zawodowe.

Dyrekcja Dróg Wodnych nie zapomniała jednak dzieciom szyprow możliwości korzystania z akcji socjalnej. Ruchome bowiem ich miejsce zamieszkania utrudniając dzieciom korzystanie ze żłobków, przed szkołami, a nawet z normalnej nauki w szkołach podstawowych. Bardzo poważnym zagadnieniem, wychodzącym także poza zakres możliwości

Wrocławiu. Przysięgamy sobie: „Nie powtórzymy już w następnym rejsie popełnionych błędów i na organizowanych w okresie zimowym kursach szkoleniowych podzielimy się z innymi załogami naszym doświadczeniem”.

STANISŁAW TURCZAK
Korespondent

O świcie nasz holownik „Poznań” wyruszył z Santoku nad Notecią w próbny nocny rejs. Pro wadził go kpt. Bolesław Jasiński. Po południu weszliśmy na odcinek rzeki, gdzie silny prąd nie pozwolił na rozwinięcie szybkości większej, jak 4 km na godzinę. Na holu mieliśmy 3 barki. Szybko zapadał zmierzch, którego oczekiwaliśmy z niecierpliwością.

Była głęboka noc, gdy zbliżyliśmy się do pierwszego przeszkody — zwodzonego mostu. Podany sygnał zaalarmował obsługę, która

ra sprawnie przepuściła nasz holownik. W ciężkich warunkach odbywaliśmy dalszą nawigację. Brzegi i mosty ginęły w mgłę i deszczu. W tych warunkach słabe oświetlenie następnego mostu, łatwo mogło spowodować wypadek, zwłaszcza, że przejazd jest zaledwie 11 m szeroki.

Teraz płynęliśmy już bez przeszkód, gdyż widoczność znacznie się poprawiła i łatwiej było wymijać napotykane mosty.

Po 30-godzinny rejsie stanęliśmy w Wieluniu. Mimo zmęczenia załoga dumna jest z pomyślnie odbytego pionierskiego rejsu. Barkarze zgodnie oświadczyli: „Wiemy, że przemysł czeka na każdą tonę przewożonego towaru. Chcemy pracować jak najwydajniej. Nie potrzeba zwiększać nam załogi. Ci, którzy mają nam być przydzieleni, przydadzą się na innych odcinkach pracy”.

EDWARD JANIKULA
Korespondent

LODOŁAMACZE OCZEKUJĄ ZIMY

LATO było jeszcze w pełni, gdy warsztat Państwowego Zarządu Wodnego w Przegalinie zaczął przygotowywać rzeczne lodolamacze do akcji zimowej. Nic wielkiego podjęła się wykonanie znacznej przekraczającej jej możliwości zadanie. Liczyła bowiem na pomoc wodniaków — i nie zawiodła się. Maszyniści Paweł Mehlberg i Leon Pazda, palacz Franciszek Czarniecki i inni — przybyli na pomoc warsztatowcom.

W sezonie żeglownym pogłębiarki. W zimie zaś pływają na lodolamaczu. Obecnie wraz z warsztatowcami przygotowuje swojego „Tygrysa” do akcji „bojowej”. Zna każde drgnięcie maszyny, jej wady i zalety. Wskazuje je Franciszkowi Sowińskiemu i innym — warsztatowcom ułatwia to pracę. W tym samym czasie grupa kadłubowa — Alfons Klauza, Franciszek Zynde i Władysław Penke — naprawia poszczególnie jednostki, cieśle Mieczysław Kontowski i Leon Maliborski wymieniają część pokładu. Palacz Czarniecki doskonale zastępuje matlarza.

Na „Panterze” ZMP-owcy z warsztatu — Władysław Kreft i Bazyli Zmudziński — pierwszy raz pracowali przy kotłach. Opukiwanie, czyszczenie z rdzy — początkowo nieskładnie szła im ta robota. Na następnym lodolamaczu podjęli już wraz z innymi zobowiązanie

dla uczczenia Rewolucji Październikowej. Teraz praca poszła na „wyścigi”. Każdy czyści swoją połowę kotła — no a przecież nie można pozwolić się wyprzedzić, ani zrobić gorzej od kolegi.

„Robotnicy całej Polski przedterminowo wykonują plany. Prze-



Pracownicy robotnicy warsztatów w Przegalinie

galin przecież nie gorszy” — rozumie załoga. Skracają więc samą pierwy obiad. Często do późnej nocy warsztat tętni pracą. Maszynista tow. Jan Chrupek, sekretarz organizacji podstawowej, szczerze pracuje przy remontach. Wzorną postawą porywa innych. Równie

Taką pracę warto upowszechnić



KROTKA przerwa obiadowa. Na chwilę ustal załadunek buraków. Szyper Władysław Komorowski przysiadł na burtę swej barki i jak zwykle wyciągnął „Głos Wyrzeża”. „Zródła obecnych trudności w zaopatrzeniu i drogi wodzące do ich przezwyciężenia” — przeczytał głośno czołowy tytuł.

Przystanęło kilku chłopów... „Nie wolno zmniejszyć tempa rozwoju naszego przemysłu... wszystkie zobowiązania wsi muszą być w pełni i terminowo wykonane... obecne trudności zostaną przezwyciężone dzięki wysiłkowi całego narodu...” — padają słowa, którym z zacięciem przysłuchują się zebrani wokół Komorowskiego dostawcy buraków.

— Artykuł tow. Minca — opowiada szyper „BM 9” — naprowadził mnie i męgo towarzysza pracy, motorzystę Konrada Junkiera na ten pomysł. Przecież mimo pilnej roboty możemy znaleźć czas, aby porozmawiać z gospodarzami. Stykając się z nimi, mamy obowiązek powiedzieć im, że dobruł wszystkich ludzi pracy w Polsce Ludowej uzależniony jest tylko od nas samych.

Przez 7 tygodni woziła „BM 9” buraki z Żuław do cukrowni. Załoga przekonywała, przy każdej okazji gospodarzy o konieczności pełnej i terminowej dostawy zboża i ziemniaków dla państwa. Chłop Antoni Graczyk ze wsi Rybino zrozumiał słowa wicepremiera Minca i oddał dodatkowo 5 m kartofli i 2 m zboża.

— Nie dużo to — rozważa tow. Komorowski — ale kiedy każdy chłop ponad plan odda 1—2 m i wyhoduje tuczniaka, a rybak da więcej ryb, nie będziemy się skarżyć na trudności.

Wodniacy, pływając od wioski do wioski, mają ciągły kontakt z chłopem. Dobry obserwator — a są tacy wśród wodniaków — porównuje wyniki pracy indywidualnej i kolektywnej. Załoga „BM 9” na każdym kroku spostrzegała te różnice. Widzieli, że tam gdzie chłop pojedynczo ładował swoje buraki, załadunek barki trwał 6—8 godzin. We wsi Karczewek wodniacy

namówili gospodarzy do zespolowej załadunku. Teraz poszło „piorunem”. 70-tonowa barka w 4 godziny była gotowa do rejsu. Szybciej mogła wykonać plan przewozów, a chłopowie wcześniej wrócili do pracy w polu.

Chłopi z Karczewek patrząc na drugi brzeg Tugi, na jasno oświetlone chaty, wiedzą, że w najbliższym czasie i ich długie wieczory zimowe też rozjaśni żarówka. Nie będzie już nigdy tak, jak na ich głodowych gospodarstwach w lubelskim za „jaśniepańskiej” Polski, gdy podatki wyciskały ostatni grosz i często brakowało na naftę.

— Zebraliśmy więcej niż w innych dzielnicach kraju i nie będzie nasze ziarno czy ziemniaki leżały w szopie lub kopcu, gdy miasto czeka Państwo Ludowe dba o nas, a my musimy dopomagać państwu — tak rozumie teraz Roman Smich z Karczewek.

Jego sąsiad Józef Borkowski także oddał 140 kg buraków ponad plan. Robotnik PZW Czesław Czarniecki, który ma tylko 2 ha działkę, przywiózł na punkt skupu 100 kg i buraki.

— Praca zespolowa to ważna sprawa — kończy Komorowski. — Nie stykaliśmy się ze spółdzielniarstwem, ale braliśmy buraki cukrowe z PGR Halców. Grochowo I i II. Tam były one większe, czystsze, lepiej wybrane z ziemi. Nie zresztą dziwnego — chłop z gospodarstwa indywidualnego nie ma ani takich nowoczesnych narzędzi, jak PGR, ani nie daje tyle nawozów sztucznych. Gdyby się wszyscy chłopcy połączyli w spółdzielnię, to na pewno nie byłoby trudności żywnościowych.

Załoga „BM 9” dając przykład właściwej postawy społecznej nie zaniedbała swoich obowiązków zawodowych. Wykonała bowiem prawie w 300 proc. roczny plan przewozu towarów.

Wiele dobrego mogą wodniacy

działać przez pracę uświadamiającą wśród szerokiej masy chłopów. Gdy organizacje partyni i rady zakładowe więcej temu problemowi poświęcą uwagę, to na pewno znajdą się liczni naśladowcy Komorowskiego i Junkiera.

J.

Pracownicy żegluga na Odrze meldują

Dnia 8. XII. b. r. o godzinie 2 w nocy, barka „Z 5411” ze sternikiem Janem Kłorą dowiozła ładunek do portu Gliwice, którym wykonaliśmy roczny plan przewozów.

Równocześnie zobowiązujemy się przewieźć w 1951 r. ponad plan 30.000 ton towarów i dolożymy wszelkich starań, aby zabezpieczyć wykonanie planu na rok 1952.

Podstawowa Organizacja Partyjna
Rada Miejskowa
Zarząd Żegluga na Odrze

Już wkrótce załogi maszynowe zamusztrują na lodolamacze. Będą strzegły Wisły przed zatorami lodowymi, nie pozwolą krze uszkodzić mostów i nie dopuszczą do zalatowania nadwiślańskich pól — chłopów warsztatów pracy.

Tempo pracowników warsztatu przegalinińskiego nie słabnie. Zimować tu będą barki i motorówki PZW, które w minionym okresie żeglownym ciężko pracowały. Następnym zadaniem przegalinińskich ludzi będzie przygotowanie tego taбору do nowego sezonu nawigacyjnego.

S. JAWORSKA

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Stały czytelnik z Krakowa — Maciej runkiem, że do przewozu urządzenia wątpliwości co do właściwej interpretacji rozporządzenia Ministra Pracy i użyłcie najtańszych środków transportu. Opięć Społecznej z dnia 12 lutego 1951 r. w sprawie zmiany warunków nabywania uprawnień do zasiłków rodzinnych w wypadkach zwolnienia z pracy na własną prośbę oraz powodu reorganizacji zakładu pracy. Wyjaśniamy, że o ile rozwiązanie umowy o pracę następuje z powodu likwidacji lub reorganizacji zakładu pracy, pracownik zachowuje uprawnienia do pobierania zasiłków rodzinnych w no wym miejscu pracy bez tzw. okresu wyczekiwania. W tym wypadku istnieje je zastrzeżenie, że podjęcie w nowym zakładzie pracy winno nastąpić w ciągu 15 dni od chwili zwolnienia w daw nym miejscu zatrudnienia. Jeżeli natomiast pracownik zwalnia się z pracy na własną prośbę, uzyskuje on prawo do zasiłków rodzinnych w no wym zakładzie pracy dopiero po przepracowaniu bez przerwy 3 miesięcy. Za miesiąc pracy przyjmuje się co najmniej 20 dni przepracowanych w ciągu miesiąca.

J. K., Szczecin — W związku z Waszymi zapytaniem, od czego zależy wysokość renty, wyjaśniamy, że każdy ubezpieczony pracownik, który uległ wypadkowi w czasie pracy, ma prawo do renty wypadkowej. Wysokość jej zależy od wysokości ostatniego pobieranego wynagrodzenia i stopnia utraty zdolności do zarabkowania na skutek nieszczęśliwego wypadku. Niezależnie od tego pracownikowi przysługuje pomoc lekarska, tj. opieka lekarska, lekarstwa, środki opatrunkowe, lecznicze i środki pomocnicze przeciw kalectwu.

Pracownik umysłowy z Dąbowa. — Zostaliście przeniesieni na własną prośbę do Dąbowa i zapytujemy, czy w związku z tym przysługuje Wam jednorazowy ryczałt w wysokości jednomiesięcznego uposażenia. Wyjaśniamy, że w razie przeniesienia funkcjonariusza na jego własną prośbę, należność ta może być przyznana według uznania władzy naczelnej.

„Łosoś”, Świnoujście — Jak informujemy nas Dyrekcja Okręgowa Poczty i Telekomunikacji w Gdańsku pienia dze nie doręczone Henrykowi Roszarkowi urząd pocztowy Gdynia-Grabór Nr BA. 36231/51, macie prawo do zwrotu tych kosztów jednak pod wa-

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

Osiągnięcia i braki koła sportowego ZPGG w Gdyni

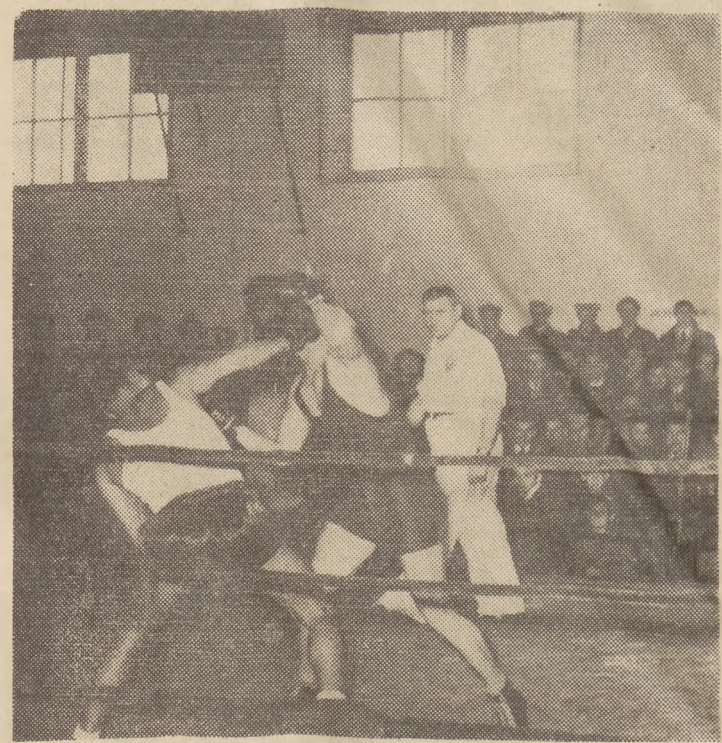
PRZYJRZYMY się bliżej pracy koła sportowego ZPGG w Gdyni. Zrzesza ono w tej chwili 305 członków, przynależnych do 13 sekcji. Najlepszą ilustracją osiągnięć, są cyfry zdobytych odznak SPO. Na zaplanowanych 150 odznak, członkowie koła zdobyli 180, przy czym na zaplanowanych 1800 norm uzyskano 2270. Nie tylko jednak na odcinku zdobywania odznaki SPO koło to osiągnęło duże sukcesy, może się nimi poszczycić również w piłce siatkowej, w tenisie stołowym, w piłce nożnej i innych dyscyplinach.

W ubiegłym miesiącu zorganizowano turniej tenisa stołowego, w którym udział wzięło 70 kobiet i mężczyzn. W rozgrywkach na szczeblu powiatowym startuje 7 drużyn tego koła. Nie zapomniano również o budowie urządzeń sportowych i zaopatrzeniu w odpowiedni sprzęt. W ostatnich miesiącach wykończono budowę kortu tenisowego, wyremontowano dwa kajaki, a dla sekcji strzeleckiej wykonano stojaki.

Mimo tych bezspornych osiągnięć i dużej aktywności członków koła, wśród których wyróżnia się ob. Ignacy Lipiński, praca wciąż jest ciągle niedostateczna. Większość robotników portowych bowiem nie uprawia żadnej dyscypliny sportowej. Poważną część winy za to ponosi dyrekcja i rada zakładowa, które prawie nic nie uczyniły dla szerszego popularyzowania kultury fizycznej wśród sportowców.

Zdajemy sobie sprawę z pewnych trudności, jakie istniały z powodu ograniczonej ilości sal treningowych. Na tym odcinku sytuacja ostatnio znacznie się jednak poprawiła i dziś już z powodzeniem można kontynuować na salach turnieje tenisa stołowego, piłki siatkowej, ćwiczenia gimnastyczne, ciężkoatletykę i boks.

Koło Sportowe ZPGG w Gdyni ma w swych szeregach przeszkolonych w 1951 r. pięciu przodowników WF, trzech organizatorów SPO oraz trzech sędziów. Dodając do tego jeszcze działaczy sportowych, stwierdzimy, że aktyw jest pokaźny i mógłby szerzej niż dotychczas propagować kulturę fizyczną wśród robotników portowych. (sa)



Sport pięściarski zdobywa sobie coraz większą popularność. W kołach sportowych przy zakładach pracy, w szkolnych kołach sportowych, a także i w Ludowych Zespołach Sportowych stał się on już jedną z najpopularniejszych dyscyplin sportowych. Na statkach istnieją realne możliwości uprawiania boksu, należy go więc jeszcze bardziej upowszechniać wśród załóg.

Na wczasy w góry po zdrowie i SPO

Wprawdzie nad morzem pogoda jest ciągle dość zmienna, to jednak w górach i w miejscowościach podgórskich śniegi już spadły i sezon zimowy jest w pełni.

Dla pracowników morza, a szczególnie dla załóg pływających, pobyt w górskich ośrodkach wczasowych jest wspaniałym odpoczynkiem. Słońce i balsamiczne powietrze górskie są doskonałym lekarstwem na różne dolegliwości charakterystyczne dla ludzi morza.

W porównaniu z latami ubiegłymi, obecnie górskie ośrodki wczasowe są lepiej przygotowane do przyjęcia wczasowiczów. Zaopatrzone są bowiem w dużą ilość sprzętu sportowego. Wypożyczalnie Funduszu Wczasów Pracowniczych dysponują obecnie 3.500 parami nart. Tak więc wszyscy chętni w wczasowicze mogą już pod kierunkiem instruktorów stawiać pierwsze kroki narciarskie, a dla zaawansowanych przewidziane są specjalne kursy przygotowujące do zdobywania norm na SPO. Szczególnie w ośrodkach Dniego Śląska jak np. w Świeradowie, Karpaczu, Szklarskiej Porębie, Międzygórzu i Białymogórze stworzono wczasowiczom doskonałe warunki do korzystania w pełni z pięknych sportu narciarskiego.

Zwracając się do rad zakładowych po skierowanie na wczasy górskie i zdrowie, słońce i narty czekają na was. A kiedy poznacie już niezbyt

Ostatnio nakładem „Wydawnictw Morskich” ukazały się następujące pozycje szkoleniowe, które są już do nabycia we wszystkich księgarniach „Domu Książki”	
J. J. Skozkiewicz NAJNOWSZE METODY POŁOWÓW RYB W ZSRR	str. 96 zł 7,50
A. Ledóchowski ASTRONOMIA ŻEGLARSKA	str. 176 zł 17,50
S. Gorazdowski SYGNALIZACJA MORSKA	str. 94 zł 3,—
A. Zieliński WIEDZA OKRĘTOWA — ŁODZIE OKRĘTOWE	str. 288 zł 25,—
K. Jurkiewicz WYŻSZE SZKOLENIE SZALUPÓWE	str. 71 zł 8,—
Praca zbiorowa ORZECZNICTWO IZB MORSKICH	str. 300 zł 32,—
Praca zbiorowa OBNIŻYĆ KOSZTY EKSPLOATACJI STATKÓW	str. 52 zł 4,50
Stefan Dubiński SIŁNIKI MORSKIE I ICH OBSŁUGA	str. 152 zł 14,—

POMYŚL

KONKÓWKA

		KU		
RAN	MOC	NIE	NIA	RA
GO	ZWIĄZ	CJA	PRZY	LET
PO	GWA	PLA	DZIEC	NA
JAZN	WY	GO	6-cio	KŁAD
TO	NU	PRZY	KO	KIE

Ruchem konika szachowego odczytać rozwiązanie, zaczynając od kwadratu zaznaczonego grubą linią.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR 20

1) sowa, 2) tara, 3) idea, 4) drga (agrd), 5) suma, 6) suta, 7) echa, 8) enór (róhe).

Za dobre rozwiązanie zadania z Nr 20 nagrody książkowe otrzymują: 1) Ryszard Krydel, Szczecin; Wały Chrobrego 2 — ZPS; 2) Stanisław Frenkiel — Warszawa, ul. Asfaltowa 13 m. 9; 3) Bernard Miotk, Jastarnia, ul. Szkolna 14; 4) Janina Rutkowska, Kraków, ul. Zwierzyniecka 17; 6) Ryszard Wójcik — Poznań, ul. Wierzbicice 56.

Książki wysyłamy pocztą.

ECHA NASZEGO KONKURSU

Na listę uczestników naszego konkursu werbowania prawników „Steru” przybywa z każdym dniem coraz więcej nazwisk i zakładów pracy. Ostatnio dała się zauważyć jak gdyby większa aktywność Szczecina, co potwierdza zamieszczona poniżej lista.

Przystąpienie do konkursu w imieniu swoich zakładów pracy zgłosili tow.: Helena Świdowska — radca związkowy przy Zegludzie Przybrzeżnej, Eugeniusz Kurasiewicz — sekretarz Rady Zakładowej przy Zarządzie Portu Szczecin, Feliks Ornat — wiceprzewodniczący Rady Zakładowej przy Techn. Bazie Portowej ZPS Bohdan Hewicz — pracownik Szlacheckiego Urzędu Morskiego, Zofia Wezińska — członek Rady Zakładowej przy Stoczni Rzemieślniczej, Antoni Ziemiński — radca Rady Zakładowej przy ZPS „Starówka”, Władysław Nitka — kierownik kulturalno — oświatowy Sp. P.R.M. „Certa”, Antoni Byszewski — pracownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego, Lucyna Długolecka — sekretarz Rady Zakładowej przy Polskiej Zegludzie Morskiej, Stefan Wolniak — sekretarz Rady Zakładowej P. P. „Polcarga”, Józef Kulik — mąż zaufania ZPS „Parnica”, Karol Zdrojewski — przewod. Rady Zakładowej przy Państw. Zarządzie Wodnym, Alojzy Mej — mąż zaufania PPIUR „Dalmor”, Helena Nowakowska — przewod. Rady Zakładowej CZRM, Jadwiga Piętkowska — sekretarz Rady Zakładowej ZPS Biuro Port „Odra”, Edmund Nowicki — pracownik ZPS, Irena Kowalska — pracownik Agencji Morskiej.

Odezwał się także Tarnów, skąd Rada Zakładowa przy Zarządzie Wodnym zgłosiła w imieniu całej załogi przystąpienie do konkursu „Steru”.

Na zakończenie „echa konkursowego” zadajemy znane już naszym czytelnikom pytanie: Kto będzie następny?

WYJAŚNIENIA

Odpowiadając na notatkę zamieszczoną w nrze 3 pt. „Rezerwa PMH należy też do świata pracy”, Przegląd MRN w Gdańsku wyjaśnił, że z uwagi na tymczasowy charakter „Domu Marynarza” w Gdańsku przyznawanie zagospodarowanych i zarobkowych ogódków działkowych na boisko sportowe nie było uzasadnione. Kierownictwo „Domu Marynarza” mogło otrzymać inny, nieuczyniony plac, lecz nie złożyło konkretnego wniosku.

W związku z notatką pt. „Kiedy MHD w Jastarni zaopatrzy w węgiel rybaków helskich” opublikowaną w nrze 18, Oddział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa MHD w Jastarni po-

informował nas, że w miejscowości Hel ceny węgla kształtują się podobnie jak w składach typu B, stosownie do zarządzeń Centrali Zbytu Węgla. Na notatkę pt. „Jedni budują — drzy likwidują” w nrze 20. Wydział Oświaty Prezydium WRN w Szczecinie nadał odpowiedź stwierdzającą, że likwidacja 11-letniej Szkoły Ogólnokształcącej dla Pracujących w Świdniejskiej nastąpiła z uwagi na niewielką liczbę słuchaczy zapisanych na bieżący rok szkolny.

W Świnoujściu natomiast otwarto punkt konsultacyjny Państwowej Szkoły Korespondencyjnej w Szczecinie, który zapewni pomoc w kontynuowaniu nauki na miejscu.



(Zakończenie)

Hasło wypisane metrowymi literami, zestawionymi z elektrycznych żarówek, paliło się przez półtorej godziny, dopóki policjantom i strażnikom nie udało się go usunąć. Rozwścieczona policja aresztowała prawie wszystkich elektryków, mieszkających i pracujących w rejonie Akropolu, przewodniczącego związku elektryków i dziesiątki „podejrzanych osób”. W gazecie „Eleftheri Ellada” ukazał się list Manolisa Glezosa, zawiadamiający władzę, że to on przygotował iluminację w „Akropolisie”, że gotów jest przyjąć za to całą odpowiedzialność i prosi o zwolnienie wszystkich aresztowanych w tej sprawie, gdyż są oni zupełnie niewinni.

W drugim liście Glezos podał do wiadomości angielskiej spółce „Nauet” — właścicieli miejscowej elektrowni, ile energii zużyto na iluminację i prosi o nadstanie rachunku celem jego uregulowania.

W roku 1947, gdy monarcho-faszyści aresztowali kolejno kilkunastu redaktorów centralnego organu partii komunistycznej „Rizospastis”, Manolis Glezos, licząc wówczas 26 lat, został redaktorem tej gazety.

Śmiało wystąpienia Glezosa, jego ogromna popularność wśród narodu, a szczególnie wśród młodzieży spowodowały wielką nienawiść całej reakcji do niego. Od roku 1947 Glezos odpowiadał jednakże raz przed sądem, przy czym pięć razy jego „sprawy” jedynopatrzywane były przez trybunały wojenne. W listopadzie 1947 gazetę „Rizospastis” rozbito i zamknięto.

Na początku 1948 roku partia, biorąc pod uwagę ciężki stan zdrowia Glezosa, zaproponowała mu wyjazd zagranicę. Glezos, z niedużą zaprawą studentów, udający się do Paryża celem kontynuowania studiów, odpłynął na małym statku do Włoch. Dopędziła ich jednak policja grecka. Od tej chwili Glezos znajduje się w więzieniu.

W październiku 1948 roku, ateński wojenny sąd specjalny skazał Manolisa Glezosa na karę śmierci za to, że przed rokiem będąc redaktorem „Rizospastis” wychodzący wtedy legalnie, opublikował „podburzający naród” artykuł generalnego sekretarza greckiej partii komunistycznej Nikosa Zachariadisa pod tytułem „Za ogniska i ołtarze”. Wydanie wyroku na Glezosa zbliżyło się z wizytą sekretarza stanu U.S.A. Marshalla w Atenach. Monarcho-faszyści nie odwazyli się jednak rozstrzelać patriotę, tym bardziej że nawet prawicowe pisma, jak na przykład „Katerimeri” wystąpiły przeciwko zabójstwu Glezosa.

Wówczas przeciwko Manolisowi Glezosowi i studentom, którzy usiłowali wspólnie z nim wyjechać z Grecji, sfabrykowano nową „sprawę”. Oskarżono ich o to, że usiłowali jakoby zbliżyć do partyzantów — a nawet stanąć na czele „rządu demokratycznego” w górach.

Trzeba było widzieć Glezosa w czasie tego nowego, trwającego

19 dni procesu, aby odczuć całą siłę jego charakteru, całą siłę jego przekonania i bezgraniczną wiarę w słuszność i zwycięstwo sprawy partii komunistycznej. Przyjaciele Glezosa — Leonid Kirkos, Kalistena Zbaruni i inni — zachowali wspaniałą postawę moralną na rozprawie, a wstrząsający spokój Glezosa wywoływał wściekłość prokuratora i sędziów.

W dniu 11 marca sąd wojenny wydał na Glezosa nowy wyrok śmierci, który wywołał szeroką falę protestów zarówno w Grecji jak i poza jej granicami.

Pod adresem rządu ateńskiego i generalnego sekretarza ONZ Trygve Lie stały tysiące depesz związków zawodowych, organizacji bojowników antyfaszystowskich, zrzeszenia studenckie, wybitni przedstawiciele nauki i sztuki. Jednocześnie domagano się zmiany wyroku i zapobieżenia zabójstwu Glezosa.

I wyrok nie został wykonany. Oprawcy ateńscy przestraszyli się gniewu narodu i oburzenia opinii publicznej całego świata. W tajemniczy wywieziono Glezosa do średniowiecznego więzienia na wyspie Korfu, gdzie poddano go torturom.

Jednak ani choroba ani straszne katatusze nie zmusiły Glezosa do milczenia. Jako jeden z pierwszych podpisał wezwanie sztokholmskie, a jego listy, pisane jeszcze na wolności, które przedostały się za granicę, przedstawiają światu wstrząsający obraz greckiej rzeczywistości.

W wyborach do parlamentu jedyna demokratyczna partia lewicowa wystawiła Manolisa Glezosa jako swego kandydata w okręgu ateńskim. Naród wybrał go na deputowanego. Na wyborczych biuletynach EDA, na których widniało hasło „Pokój, Demokracja, Amnestia” 28.702 krzyżyki odznaczały pierwszeństwo wyboru Glezosa; trzy razy więcej głosów aniżeli trzeba było dla wyboru na członka parlamentu.

Sąd pierwszej instancji, uznając legalność wyboru, zatwierdził poselskie pełnomocnictwo Glezosa.

Wobec tego, zgodnie z postanowieniami konstytucji, władze powinny były niezwłocznie wypuścić go na wolność. Jednak ówczesny premier Venizelos, gwałcąc prawo, oświadczył, że Glezos a także Ambatelos, który również został wybrany na deputowanego narodowego, „nie będą w żadnym wypadku uwolnieni”.

Wówczas, dnia 8 października Glezos ogłosił głodówkę, żądając natychmiastowego uwolnienia.

Ruch domagający się wypuszczenia Glezosa z więzienia przyszedł tak olbrzymie rozmiary, że w ciągu dwunastu dni władze były zmuszone zapewnić, że w najbliższych dniach rozprzążą tę sprawę. Biorąc pod uwagę przyrzeczenie rządu i ciężki stan zdrowia Glezosa, przywódcy EDA nalegali na przerwanie przez pewien czas głodówki przez więzionego bohatera.

Reakcja grecka nie szczędziła wysiłków dla dalszej rozprawy z deputowanymi narodowymi. Tak zwany „sąd specjalny dla spraw wyborczych” został wezwany do anulowania ich mandatów poselskich, aby w ten sposób „ulegalizować” powrót posłów narodowych za kraty.

Wolność greckim patriotom! Wolność Glezosowi! — brzmi z nową siłą żądanie wszystkich uczciwych ludzi świata.

KONIEC

(Literaturna Gazeta nr. 126)

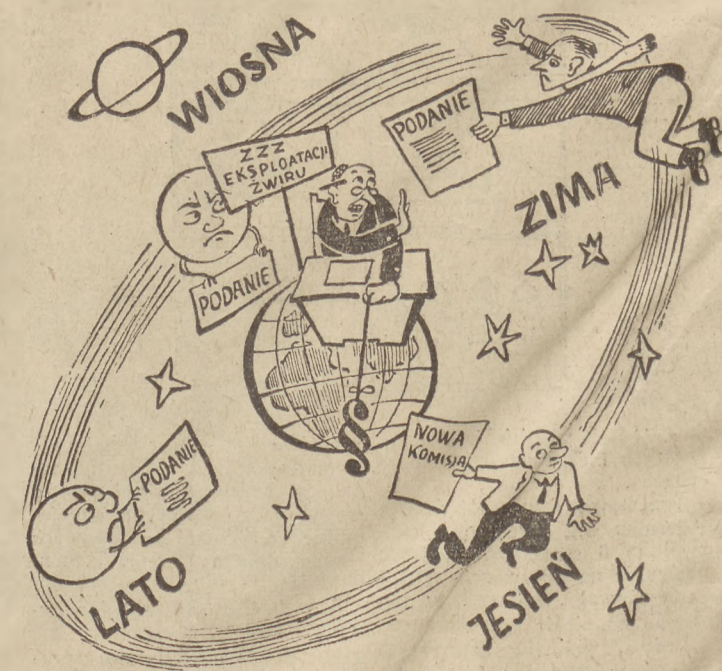
Zagadka astronomiczna dla biurokratów

Zarząd Zjednoczonych Zakładów Eksploatacji Żwiru w Warszawie wyznaczył w listopadzie 1950 r. tow. Mieczysława Molewskiego na komisarza spisowego do sporządzenia remanentu w Zakładach Eksploatacji Żwiru w Opolu.

Z uwagi na wiążący termin ukończenia spisu, praca częściowo była wykonywana w godzinach nadliczbowych. Zarząd Zjednoczenia w Warszawie przyobiecał ryczałtowe wynagrodzenie dla komisarza spisowego za pracę w godzinach pozasłużbowych.

Zestawienie remanentu oraz przepracowanych nadgodzin wysłano do Warszawy dnia 25. 1. 1951 r. Ponieważ wielokrotnie upomnienia nie odnosiły skutku, kierownictwo zakładu w Opolu — Port wystosowało do Zarządu Zjednoczenia dnia 10. 11. br. pismo ponagające, na które niestety nie otrzymano do tej pory odpowiedzi. Tow. Molewski czeka nadal, choć powołano już nową komisję spisową.

J. RATUSZNY
Korespondent z Opolu



Ile czasu potrzebuje referat pracy i pracy Zarządu Zjednoczonych Zakładów Eksploatacji Żwiru w Warszawie na zlikwidowanie należności za godziny nadliczbowe? Ile? — To widać na obrazku

Zdjęcia w numerze: Komorowskiego, Syrowatki, CAF — Wdowińskiego.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — PPW „Wydawnictwa Morskie” — Redaguje Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk, ul. Wały Piastowskie (gmach ZPGG IV p. Telefon redakcji 332-97 — Prenumeratę przyjmuje PPK „Ruch” — K-to PKO Gdynia - XI-55152 431 — Druk PGZG „Dom Prasy” Gdańsk W 2 20558