

Stocznia

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 1

15 - 31 GRUDNIA 1951

NR 22

KARTA STOCZNIOWCA

gwarancją rozbudowy PMH i rybołówstwa

Ustawa o Planie 6-letnim przewiduje wielki rozwój naszej floty handlowej. Ilość jednostek pływających w stanie powiększona o 186 proc. a ich nośność wzrośnie o 208 proc. w stosunku do 1949 r. Założenia ekonomiczne mówią wyraźnie, że Plan 6-letni przemysłu okrętowego jest najbardziej dynamicznym planem w gospodarce morskiej.

Musimy pamiętać, że przemysł stocznioowy jest młoda gałęzią naszej wytwórczości. Przed wojną, w Polsce wyzyskiwanej przez bankierów zagranicznych i współpracujących z nimi rodzimych kapitalistów nie mieliśmy stoczni. Nie miałyśmy inicjatywy zorganizowania chociażby skromnego warsztatu tego typu nad morzem, tłumiona była w zarodku.

Dziś przemysł okrętowy stał się ważną dziedziną produkcji, jednym z kluczowych elementów naszej gospodarki narodowej oraz czynnikiem budowy i utrwalenia niezależności gospodarczej. Stworzenie i rozwój tego przemysłu w Polsce Ludowej jest najlepszym dowodem wyższości ustroju demokracji ludowej nad zgnitym ustrojem kapitalistycznym.

W dotychczasowym okresie pracy naszych stocni, setki i tysiące robotników oraz młodzieży robotniczej i chłopskiej zdobyły fachowe kwalifikacje budowniczych okrętów. Wczorajsi robotnicy — tak jak tow. Stanisław Soldek — wracają po studiach na stocznię jako inżynierowie i technicy.

W momencie napiętej sytuacji międzynarodowej, kiedy imperialiści amerykańsko-angielscy usiłują rozpętać nową wojnę, kiedy prowokacyjnie i bezprawnie zatrzymują kupione przez Polskę statki, nasz Rząd i Partia podejmują doniosłą decyzję przyspieszenia tej pa. rozwoju tej tak szczególnie ważnej dziedziny przemysłu. Budownictwo okrętowe tylko w nowym ustroju Polski Ludowej, w atmosferze

wymagają podniesienia organizacji produkcji na nowy, znacznie wyższy poziom. Wymagają one dalszego wzmocnienia socjalistycznej dyscypliny pracy przez ogół stocznioowców. Zadania te nakazują stale i systematycznie wprowadzać i udoskonalać metody pracy, ulepszać technologiczne procesy budowy okrętów i podnosić jakość produkcji. Zadania te wymagają mobilizacji wszystkich wewnętrznych rezerw przemysłu okrętowego.

Biorąc pod uwagę:

- doniesie znaczenie przemysłu okrętowego w gospodarce ogólnonarodowej,
- stały wzrost zadań stojących przed tym przemysłem,
- dotychczasowe zasługi pracowników przemysłu okrętowego w opanowaniu nieznanej dotychczas u nas produkcji,
- szczególne warunki ciężkiej, ofiarnej pracy stocznioowców

— Prezydium Rządu w uchwale z dnia 1 grudnia br. przyznało stocznioowcom specjalne przywileje i uprawnienia w zakresie plac, praw honorowych, emerytalnych i warunków mieszkaniowych. Ponadto wprowadzono specjalne premiovanie za wysługę lat dla robotników, majstrów, techników i inżynierów zatrudnionych w produkcji okrętowej.

Poza ustaleniem daty Świąta Morza jako Dnia Stocznioowca, wprowadzono umundurowanie służbowe i dla podniesienia godności zawodu ustalono specjalne odznaki i stopnie. Stocznioowcy, którzy nienagannie i nieprzerwanie pracują w produkcji zostaną odznaczeni krzyżami zasługi.

W zakresie warunków bytowych mieszkaniowych pracownicy przemysłu okrętowego otrzymają w okresie

większoną wydajnością i wzmocnieniem dyscypliny pracy, podniesieniem na wyższy poziom naszej walki o oszczędność i obniżenie kosztów własnych.

Bezpośrednio po zapoznaniu się z uchwałą Rządu, stocznioowcy wszystkich oddziałów poczęli zgłaszać konkretne zobowiązania mające na celu przedterminowe wykonanie zadań produkcyjnych.

W Stoczni Gdańskiej już w pierwszym dniu 40 proc. załogi podjęło zobowiązania. Pierwsze zobowiązanie przyspieszenia montażu windy na nowobudowanym statku, zgłosiła brygada Kazimierza Albeckiego. Kilkaset dalszych zgłoszeń indywidualnych i grupowych, skracających terminy wykonania robót o kilkadziesiąt tysięcy godzin ma poważne znaczenie dla realizacji planu rocznego.

Przedterminowe wykonanie remontów s/s „Gliwice” i m/s „Warminia” pozwoli załogom na wykonanie dodatkowych rejsów.

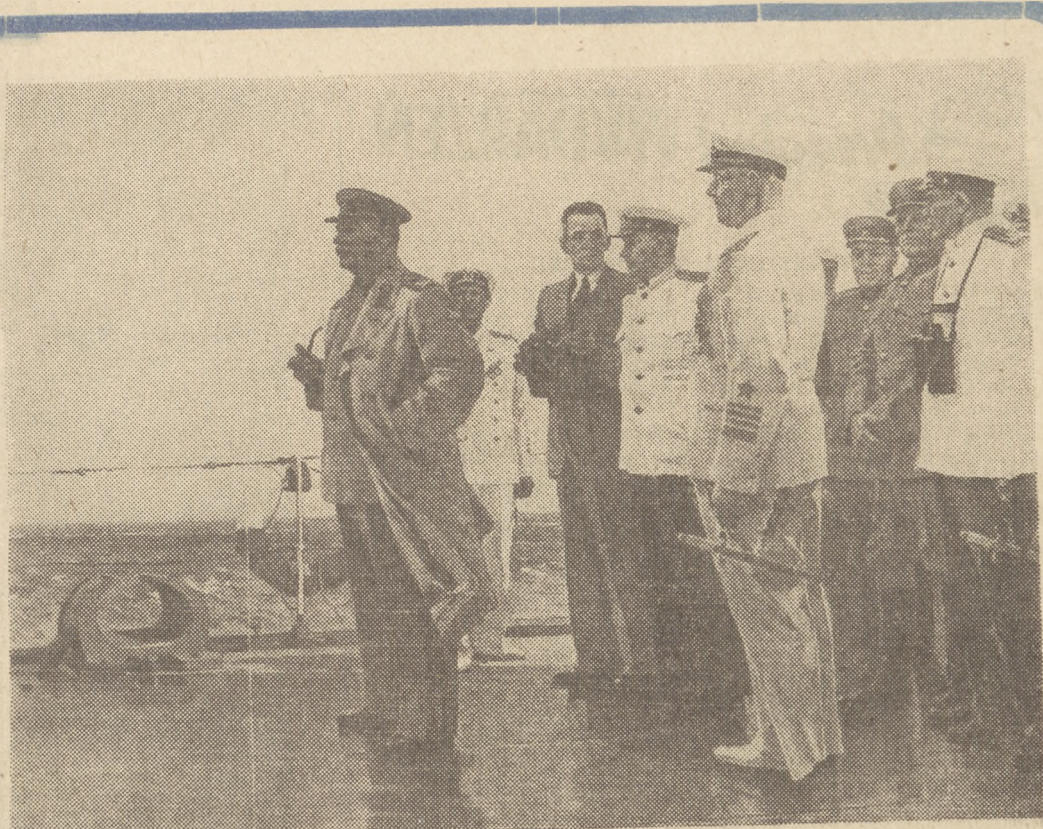
Wartość zobowiązań Stoczni im. Komuny Paryskiej przekracza dotychczas 150 tysięcy złotych.

W Stoczni Północnej ponad 500 zobowiązań indywidualnych i zbiorowych świadczy o entuzjazmie wywołanym wśród załogi tej stoczni przez uchwałę Rządu.

Na odbytej masówce stocznioowcy szczerze zobowiązali się do przedterminowego wykonania planu grudniowego.

Zobowiązania stocznioowców zostały przez załogi statków PMH oraz jednostek rybackiej flotyli dalekonośnej, stocznioowcy, którzy nienagannie i nieprzerwanie pracują w produkcji zostaną odznaczeni krzyżami zasługi.

Flota i rybołówstwo w Polsce zrosły w pierwszych dwóch latach Planu 6-letniego, dzięki stosowaniu przedłożonych radzieckich metod eksploatacyjnych i współzawod-



GDZIE STALIN — TAM ZWYCIĘSTWO

W DNIU 21 grudnia 1951 roku masy pracujące całego świata obchodzą uroczystość 72 rocznicę urodzin Józefa Wissarionowicza Stalina. Głębokie przywiązanie i miłość ludów otacza Chorażego Pokoju, Wielkiego Wodza i Nauczyciela międzynarodowego proletariatu. Imię Jego nierozdzielnie jest związane ze zwycięstwem Rewolucji Październikowej, która otworzyła w dziejach ludzkości nową erę — erę triumfu idei marksizmu-leninizmu i klęski kapitalizmu. Pod mądrym kierownictwem towarzysza Stalina naród radziecki prowadzony przez okrytą chwałą Partię Bolszewicką, zbudował socjalizm, rozgromił w bohaterskich bojach armię faszystowskich najeźdźców, a dziś buduje komunizm, przeobraża przyrodę, wznosi gigantyczne tamy i elektrownie wodne.

Dla wielkiego dzieła budownictwa komunizmu nieprzemijające, historyczne znaczenie posiada wkład teoretyczny towarzysza Stalina w twórcze rozwinięcie marksizmu-leninizmu, w organizację partii nowego typu i opracowanie „metod” bolszewickiego kierownictwa gospodarczego.

Zwycięstwo Armii Radzieckiej nad hitleryzmem i pomoc radziecką stworzyły warunki dla powstania i rozwoju państw demokracji ludowej, idących niepowstrzymanym marszem ku socjalizmowi.

Naród polski, zawdzięczając swą wolność zwycięstwu radzieckiemu orężu, budując socjalizm w oparciu o wzory i ponoc radziecką, ma w Józefie Stalinie swego wielkiego przyjaciela. Prezydent Bolesław Bierut stwierdził: „Kraj nasz doświadcza hardzo wielu przejawów przyjaźni i pomocy ze strony towarzysza Stalina, który ze szczególną życzliwością i troską odno-

si się do naszych spraw i potrzeb, jak i do potrzeb innych zaprzyjaźnionych krajów”. Polskie masy pracujące z klasą robotniczą na czele czerpią z czynów i pism towarzysza Stalina naukę, jak walczyć z wrogiem klasowym i zwyciężać go, jak przełamywać wszelkie trudności na drodze do realizacji wielkiego celu.

Słowa Józefa Stalina mobilizują wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie do wzmocnienia walki o pokój przeciwko groźbie nowej wojny, którą pragnęliby rozpętać imperialiści. Treść wywiadów, udzielonych przez Stalina korespondentom „Prawdy” posiada doniosłe znaczenie historyczne. Wskazują one na ogromną wolę pokoju, ożywiająca cały naród radziecki, są one dowodem pokojowej polityki ZSRR, dążącego do wprowadzenia bezwzględnie zakazu broni atomowej i międzynarodowej redukcji zbrojeń. Z wypowiedzi tych tchnie olbrzymia siła — siła narodu, który pragnie pokoju, ale nie ulegnie się żadnej groźbie i stwierdza, że w wypadku napaści „agresora należy spotkać w pełnym uzbrojeniu”.

Wielki ruch obrońców pokoju, mobilizujący miliony ludzi na całym świecie, czerpie ze słów Stalina otuchę i entuzjazm dla dalszej walki przeciwko agresywnym dążeniom obozu wojny, kierowanego przez wrogów ludzkości — Trumana i Achesona.

I my, wykonując plany produkcyjne, czujnie śledząc i odparując wszelkie próby dywersji i prowokacji ze strony wroga, zwracamy jeszcze silniej nasze szeregi w pracy nad podniesieniem potencjału gospodarczego i obronnego naszej ludowej ojczyzny jako ważnego ognia obozu antyimperialistycznego.

Wierzmy i wiemy: Z NAMI JEST STALIN — NASZE BĘDZIE ZWYCIĘSTWO!

Masy pracujące całego świata w walce o pokój

RADA Naczelna Światowej Federacji Związków Zawodowych zebrała się w Berlinie w dniach od 15 — 22. XI. br. Była to jej pierwsza sesja od II Kongresu SFZZ. Rada Naczelna miała zanalizować w świetle ostatnich wydarzeń międzynarodowych i perspektyw rozwoju sytuacji, realizację wskazań Kongresu Mediolanńskiego oraz omówić działalność Biura Wykonawczego i Sekretariatu.

Wszyscy biorący udział w dyskusji nad referatem sprawozdawczym Sekretarza Generalnego tow. Louis Saillant podkreślali, iż rzeczywistość w pełni potwierdziła ocenę międzynarodowej sytuacji ekonomicznej i politycznej, dokonaną przez Kongres.

Rada Naczelna zajęła się następnie przede wszystkim zagadnieniem jedności ruchu robotniczego i walki o pokój. Ciężkie położenie ekonomiczne mas pracujących w krajach kapitalistycznych uległo po roku 1949 dalszemu wyraźnemu pogorszeniu. Zmniejszyła się zdolność nabywcza klasy robotniczej i rośnie bezrobocie, osiągając rozmiary dotąd nie notowane. Pogłębia się nędza i wyzysk. Rządy kapitalistyczne stosują wobec robotników walczących o pokój — przeciwko im ciskowi i nędzy, wściekłe represje, usiłując nawet ograniczyć ich prawo do zrzeszania się.

Imperialiści rozwijają w przyspieszonym tempie przygotowania do nowej wojny. Wysiłki ich zmierzają do rozbudowy bazy wojskowych i rozprawienia się z walczącymi o swą wolność ludami kolonialnymi. Jednocześnie rozpętali oni wścieklą kampanię kłamstw, oszczerstw i różnorodnej dywersji, zwróconą przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej. Wysiłki reakcji i jej różnych agentów w kierunku rozbicia jedności klasy robotniczej przybiegają też na intensywności i są coraz bardziej czynne.

Przedstawiciele robotników krajów kapitalistycznych przeciwsta-

wiali w dyskusji sytuację w tych krajach warunkom bytu robotników w Związku Radzieckim i państwach demokracji ludowej, gdzie zjawisko bezrobocia jest nieznane, a zarobki stale rosną w miarę podnoszenia produkcji i wydajności pracy.

Z analizy uchwał II Kongresu w Mediolanie, jak i innych ważnych dokumentów związkowych ostatniego okresu wynika jasno, że SFZZ odgrywa w coraz większym stopniu rolę organizatora walki klasy robotniczej o obronę jej praw. Na klada to na Federację jeszcze większą odpowiedzialność i jeszcze większe obowiązki. Masy pracujące całego świata oczekują od organizacji związkowych tak w skali narodowej jak i międzynarodowej, konkretnych wskazań, nakreślających kierunek i środki walki.

Głównym tematem obrad były też dlatę sprawy omawiane w referacie tow. Benoit Frachon p.t. „Jedność robotników w walce o podwyższenie stopy życiowej — przeciwko gospodarczym i społecznym skutkom polityki przygotowań wojennych”. Tow. Frachon w swej wnikliwej analizie walki robotników kapitalistycznych o wolność i chleb, wskazał jednocześnie na wysiłki rozbijający międzynarodowego ruchu związkowego z tzw. „Wolnych związków zawodowych” i ITF. Usiłują oni, maskując się kłamstwem propagandą „obrony wolności”, rozbroić klasę robotniczą wobec powtarzających się ataków międzynarodowej reakcji. Tow. Frachon wskazał na doświadczenia ostatniego strajku dokerów Hamburga i Bremy, którzy wbrew knowaniom swych prawicowych przywódców, stoczyli bohaterską walkę, zakończoną uzyskaniem podwyżki plac. Przeprowadzony w tym samym czasie strajk 30.000 dokerów nowojorskich wykazał, że zdrada i zaprzękanie reformistycznych przywódców związkowych nie mogą osłabić bojowości klasy robotniczej, której jedność umacnia się w walce o słuszne postulaty. Tow. Frachon zwrócił uwagę na stałe rozszerza-

nie się ruchu strajkowego w państwach kapitalistycznych, wymieniał szereg strajków, które wybuchły wbrew woli rozbijających działaczy związkowych jak np. strajk dokerów szwedzkich w 1950 r., strajk dokerów angielskich w kwietniu i sierpniu 1950 i w lutym 1951 r., strajk dokerów w Antwerpii w kwietniu i sierpniu 1950 r.

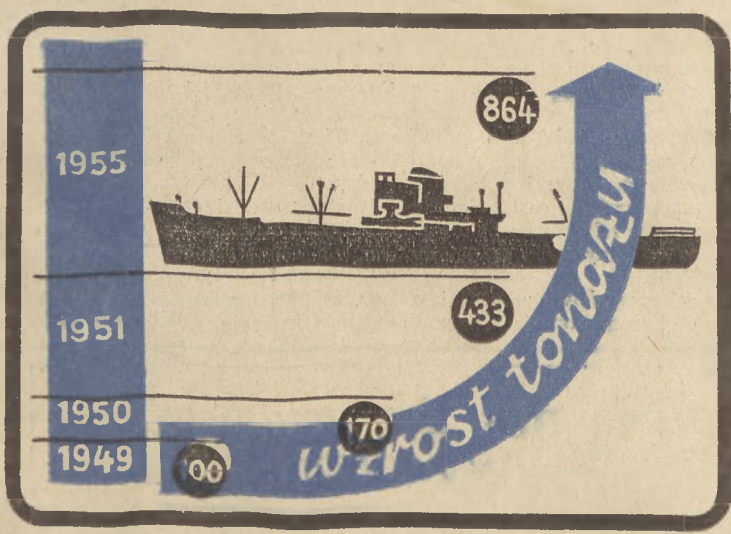
W masach robotniczych krajów kapitalistycznych rośnie świadomość, że ich walka o podwyżkę plac, o ludzkie warunki bytu, łączy się nierozdzielnie z walką o prawa polityczne. Dokerzy krajów zachodniej Europy aktywnie przeciwstawiając się wyładunkom uzbrojenia dla „atlantyckich” armii, zdają sobie coraz jaśniej sprawę, że polityka przygotowań wojennych skazuje ich na pogłębiającą się nędzę i wzmagać swój głos przeciwko amerykańskiej kolonizacji.

Wyrazem wzrostu międzynarodowej jedności związkowej jest m.in. odbyta w dniu 11 listopada br. w Genewie konferencja marynarzy i dokerów Francji, Włoch, Tunisii, Algieru i Tryestu, na której utworzono specjalny Komitet Łączności Działalności tego komitetu utrudni w znacznym stopniu rozbijackie manewry kapitalistów w organizacjach związkowych portów śródziemnomorskich.

Przebieg sesji berlińskiej przyczyni się niewątpliwie do nakreślenia właściwego kierunku walki o jedność związkową, do pogłębienia międzynarodowej solidarności klasy robotniczej. Światowa Federacja Związków Zawodowych z jeszcze większą energią mobilizować będzie masy pracujące całego świata do walki o ich słuszne prawa, do walki o pokój. Sesja berlińska pokazała, że jasne są perspektywy tej walki i stwierdziła, że siły postępu i pokoju odniosą w niej pewne zwycięstwo.

ANDRÉ FRESSINET
Sekretarz Generalny
Unii Międzynarodowych Związków Marynarzy i Dokerów

WSKAŹNIK WZROSTU PRODUKCJI NASZYCH STOCZNI



serdecznej przyjaźni i współpracy ze Związkiem Radzieckim, korzystając z wiedzy i doświadczeń naukowych i inżynierów produkcyjnego kraju socjalizmu ma pełne perspektywy wspaniałego rozwoju.

Na obecnym etapie, przed młodym, rozbudowującym się przemysłem okrętowym stoją dalsze, bardzo poważne zadania. W najbliższych latach z pochłoni naszych stocni spłynie kilkadziesiąt tysięcy nowych statków. Polska musi — w braku tradycji budownictwa okrętowego — stanąć obok, a nawet przekroczyć osiągnięcia wielu państw kapitalistycznych o długoletniej tradycji stocznioowej. Marynarze PMH już wykazali, że pracują lepiej niż floty kapitalistyczne.

Zadania postawione przez Rząd i Partię przed przemysłem okrętowym

najbliższych czterech lat 7.300 izb mieszkalnych, z tego 1.400 już w roku przyszłym. Ponadto stocznioowcom zapewniono pierwszeństwo w przydziale innych mieszkań.

Uchwała Rządu może być słuszną nazwana „Kartą Stocznioowca”. Została ona przyjęta z wdzięcznością przez pracowników przemysłu okrętowego, którym przyznano — obok górników — najwyższe przywileje, jakie może otrzymać robotnik w Polsce Ludowej.

W liście skierowanym przez stocznioowców do tow. Prezydenta Bieruta m.in. czytamy:

„Przyrzekamy Wam Towarzyszu Prezydencie, wzmocnić naszą czujność i ofiarności, wytyczyć wszystkie siły. Zobowiązujemy się odpowiedzieć na troskliwą opiekę Partii i Rządu

nictwu pracy, olbrzymie postępy. Dotychczasowe wyniki wykonania planu i uzyskane wskaźniki uprawniają do postawienia tezy, że marynarze i rybacy w oparciu o żywą pomoc stocznioowców, wcześniej i lepiej wykonają swoje zadania w Planie 6-letnim.

Dlatego konieczne jest również jak najwcześniejsze wyjście do eksploatacji nowych statków handlowych i rybackich, budowanych rękami polskich stocznioowców.

Krocząc nową drogą, ramię przy ramieniu, stocznioowcy, marynarze i rybacy mają jeden wspólny cel: przedterminowym wykonaniem Planu 6-letniego zwiększyć dobrobyt narodu — przyspieszyć budownictwo socjalizmu w Polsce Ludowej.

Przegląd WYDARZEŃ

NA ATLANTYCKIM TARGOWISKU

RZYMSKA narada agresorów tzw. sesja rady atlantycznej, która odbyła się z końcem listopada br. ujawniła szereg sprzeczności w tonie bloku państw objętych paktem atlantycznym. Komunikat, ogłoszony po tej naradzie stał się przedmiotem licznych komentarzy prasy reakcyjnej we Francji, Anglii i Ameryce, która nie mogła ukryć faktu „zaostrożenia nieporozumień między partnerami”.

Rąbka kurtyny dolarowej, za którą odbywała się sesja rady atlantycznej, uchyla amerykański dziennik „New York Times”, który podał: „Głównym pytaniem wśród europejskich uczestników sesji rzymskiej było, po wyrażeniu zgody na żądania amerykańskich kół wojskowych, (tj. przyspieszenia zbrojeń, remilitaryzacji Niemiec zachodnich — przyp. red.), jak i za co mamy je zrealizować”.

Kraje paktu atlantycznego, a przede wszystkim Anglia i Francja, przeżywają wielkie trudności gospodarcze, wywołane wysiłkiem zbrojeń. „Więcej kryzysu gospodarczego, dmiący nad brzegami Tamizy, objął także i Francję” — przyznał francuski dziennik „Monde”. Wzrasta w tych krajach walka mas pracujących o podwyżkę płac, rośnie ilość strajków.

W obawie przed zaostrożeniem sytuacji wewnętrznej, filary paktu atlantycznego nie są w stanie zwiększać i tak już olbrzymich ciężarów zbrojeń. Odbywają się więc targi o nowe dolary. A minister skarbu USA Snyder oświadczył, że nadzieje satelitów na pomoc dolarową „są tylko marzeniem”...

WASZYNGTONSKI MAKLER PRZY ROBOCIE

SESIJA rady atlantycznej zakończyła swoje obrady, ale targi trwają nadal. Osia tych targów, zwłaszcza między Anglią i Stanami Zjednoczonymi jest tzw. „plan Schumana”. Plan ten, jak wiadomo, polega na połączeniu przemysłu stalowego i węglowego Francji i Niemiec — skupionego w Alzacji, Lotaryngii i Zagłębiu Ruhry — i stworzeniu w ten sposób militarnej kuźni agresji pod kierownictwem monopolu amerykańskiego.

Imperialiści angielscy nie kwapią się jednak z przyjęciem „planu Schumana”. Chodzi im oto, aby wytargować lepszą pozycję w tym agresywnym kartelu.

Stanowisko to wywołuje niepokój monopolistów amerykańskich. Wizyta Adenauera w stolicy W. Brytanii ma właśnie związek z tymi targami anglo-amerykańskimi. Jak pisał londyński korespondent „Prawdy”: „Adenauer został wybrany przez Waszyngton jako makler przy transakcji anglo-amerykańskiej”.

Niezależnie jednak od wyników tych rozmów, jedno jest pewne — rozmowy Adenauera w Londynie to jeszcze jeden krok na drodze do remilitaryzacji Niemiec i odbudowy Wehrmachtu. Sens tej wizyty maklera z Bonn pojął robotniczy Londyn, który tak samo jak robotniczy Paryż przyjął Adenauera hasłem: „Adenauer heraus nach Haus”.

ADENAUER — TO NIE SĄ NIEMCY

PODZAS gdy Adenauer jeździł po atlantyckich stolicach bloku agresorów, w ONZ trwa narzucona przez Amerykanów „debatka niemiecka”. Stany Zjednoczone wysunęły bowiem wniosek o utworzenie Komisji ONZ, która miałaby się zająć zbadaniem warunków i możliwości przeprowadzenia ogólnoniemieckich wyborów.

Jak wiadomo Izba Ludowa Niemieckiej Republiki Demokratycznej zwróciła się do parlamentu w Bonn, a prezydent Pieck zwrócił się do prezydenta Niemiec zachodnich Heussa o przeprowadzenie wyborów do ogólnoniemieckiego parlamentu, jako wstępnego kroku do zjednoczenia Niemiec. Zarówno apel Izby Ludowej NRD jak i list prezydenta Piecka zostały odrzucone.

Ale propozycje Niemieckiej Republiki Demokratycznej zostały przyjęte przez masy pracujące z entuzjazmem. Lud niemiecki nie chce być mieniem armatnim imperialistów i coraz głośniejsze domaga się bezpośrednich rozmów między Niemcami wszystkich stref o utworzenie jednolitych i pokojowych Niemiec Demokratycznych.

Chcąc oszukać społeczeństwo w Niemczech zachodnich St. Zjednoczone wysunęły więc wniosek o utworzenie wspomnianej komisji ONZ.

Jak wykazał delegat radziecki Malik i delegat Polski Wierbłowski, wniosek ten jest sprzeczny z kartą ONZ, nie należy on do jej kompetencji i sprzeczny jest z układami międzynarodowymi zawartymi w Jafcie i Poczdamie.

Jaki jest sens tego wniosku? Wyraźnie stwierdził to delegat radziecki Malik: „Stawiając sprawę Niemiec na forum ONZ, Stany Zjednoczone, Anglia i Francja mają nadzieję, że tą drogą przeszkodzą utworzeniu jednolitych, pokój milujących i niezależnych Niemiec”.

Trzy mocarstwa, narzucając ONZ swój wniosek, powoływały się na to, że działają na propozycję bońskiego kanclerza Adenauera. Jednakże, jak powiedział Malik — „Adenauer — to nie są Niemcy”.

HAMBURG, BREMA, NOWY JORK, HAIFA...

PRAWDZIWI Niemcy — to lud niemiecki, domagający się zjednoczenia i utworzenia demokratycznych i pokojowych Niemiec. Prawdziwe Niemcy — to proletariaty Hamburga i Bremy, strajkujący przeciwko obniżce płac, która jest wynikiem wzrastających ciężarów militarzacji i zbrojeń.

Wbrew zdradzieckim machinacjom schumacherowskich bonzów związkowych, robotnicy portów Hamburga i Bremy, wypowiedzieli się za kierowniczym komitetem strajkowym, złożonym przeważnie z komunistów, dając tym samym godną odpowiedź na machinacje parlamentu bońskiego, zdążającego do zdelegalizowania KPD.

Proletariat niemiecki wykazał na przykładzie strajku hamburskiego, że jest solidarny w swojej walce przeciwko neohitlerowskiej polityce marionetek z Bonn. Świadczy o tym najlepiej fakt, że sprowadzeni do portu hamburskiego bezrobotni, mimo, iż zaproponowano im o 100 proc. wyższe wynagrodzenie, przeszli na stronę strajkujących.

Piękny wyraz solidarności proletariackiej wykazały załogi statków Kanady i Indii, stojące w Hamburgu, które odmówiły wyładowania statków.

Ciężary polityki zbrojeń odczuł również dotkliwie i dokerzy nowojorscy. Mimo zwerbowania łamistraszków i gangsterów, dokerzy nowojorscy wykazali bohaterką postawę. Pod naciskiem strajkujących, kierownictwo Związku Zawodowego Marynarzy w Nowym Jorku musiało oświadczyć, że „marynarze nie wypłyną z portu na statkach, załadowanych przez łamistraszków”.

Od dłuższego czasu trwa również strajk marynarzy i pracowników floty handlowej Izraela. „Podobnie jak dokerzy Nowego Jorku, Hamburga i Bremy — czytamy w oświadczeniu Międzynarodowego Zrzeszenia Dokerów i Marynarzy — marynarze Izraela wyrażają za pomocą strajku — jedynego środka, jaki im pozostał — oburzenie z powodu gniebnej ich coraz bardziej nędzy...”

Dokerzy i marynarze państw kapitalistycznych walczą przeciwko polityce nędzy i zbrojeń, wysuwają się jednocześnie na czoło walki o pokój.

WZMACNIAJĄC SIŁĘ POLSKI — WZMACNIAMY OBÓZ POKOJU

W LISIE do Józefa Stalina uczestnicy III Wszechzwiązkowej Konferencji Obróńców Pokoju piszą: „Stalinowska pokojowa polityka zagraniczna, oparta na wzrastającej potęgze ekonomicznej i na niezłomnej jedności moralno-politycznej społeczeństwa radzieckiego przeciwstawia się zbrojeckiej, agresywnej polityce podlegaczy wojennych”.

Po tej drodze kroczą również naród polski. Robotnicy i chłopcy pracujący meldują swojemu rządowi i narodowi o wykonywanych planach gospodarczych na rok 1951.

4 grudnia cały naród obchodził święto górnika. Wielu przodujących górników otrzymało wysokie odznaczenia państwowe. W liście do Prezydenta RP, Bieruta, górnicy wyrażają niezłomną wolę walki o pełną realizację zadań, jakie postawiła przed nimi partia i rząd.

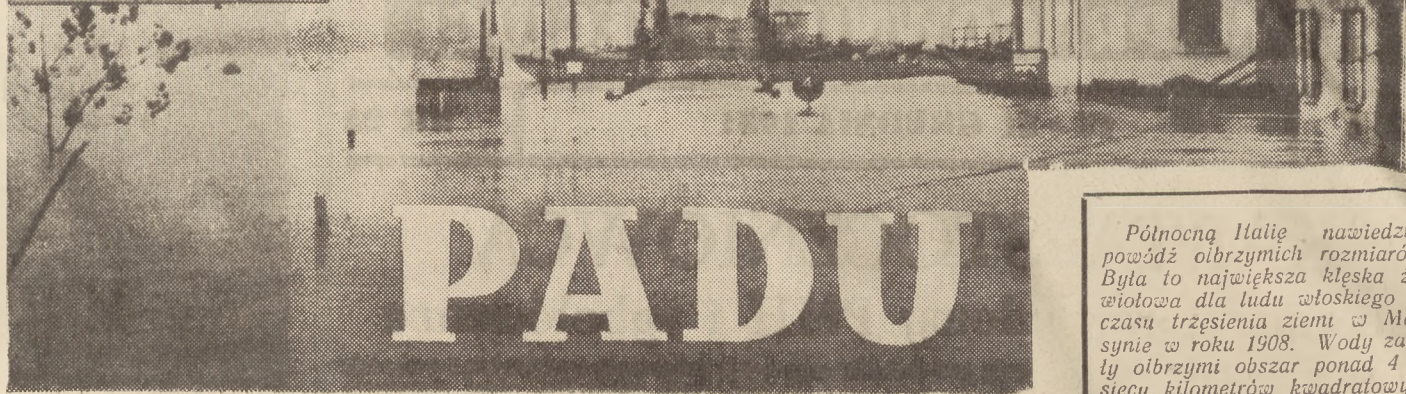
Jak wiele troski wykazuje partia i rząd o masy pracujące świadczy uchwalona niedawno „Karta Stoczniołowa”.

Nie tylko górnicy i stoczniołowie ale cały naród polski zjednoczony wokół partii i rządu zapewnia, że zadania w budownictwie socjalizmu będą wypełnione.

Taka jest postawa naszego narodu, pracą swoją wzmacniającą siłę Polski, jako niezłomnego ognia w światowym obozie pokoju.



Tragedia w dolinie



PADU

W PIERWSZEJ połowie listopada w Alpach szalały niezwykle silne burze, połączone z długotrwałymi deszczami. Rzeki a nawet nie wielkie potoki wystąpiły z brzegów, przekształciły się w groźne rozlewiska.

„Rzeka Pad, największa z włoskich rzek przerwała w kilku miejscach zapory i zalała przylegające do niej równiny, zamieniając je w ogromne przestrzenie wodne. Fala powodziowa niosła się z ogromną siłą po równinie, zmywając chłopskie domki, sady i krzaki winne. Setki hektarów niedawno zasianych pól znalazło się całkowicie pod wodą. Powódź przyniosła ludowi włoskiemu ogromne cierpienia. W jednej tylko prowincji Rovigo uciekało 25 tys. rodzin. W większości są to robotnicy rolni i biedni chłopcy” — tak opisuje w dniu 19 listopada sytuację w dolinie Padu O. Czeczetkina korespondent „Prawdy”.

Najtragiczniejsze chwile przeżyła jednak ludność północnych Włoch dopiero w kilka dni później, gdy już faktem, rząd nie okazał prawie bezustannie padające deszcze spowodowały nowy przybór wód, które wtargnęły do miast i zalały dalsze setki wsi. Dopiero w ostatnich dniach listopada wody zaczęły bardzo powoli opadać, odsłaniając ołtarz strasznego spustoszenia, zniszczonych zasiewów i zrujnowanych domów wiejskich oraz proletariackich rudier na przedmieściach Rovigo czy Ferrary.

Kto ponosi odpowiedzialność za straszną klęskę, jaka nawiedziła północną Italię? Czy winien jest tu, tylko żywioł? Pad wylał nie po raz pierwszy, lecz nigdy dotąd z taką ogromną siłą. Tym razem jednak nie wytrzymały naporu wód tamy iwały ochronne.

Już od kilku lat partia komunistyczna i organizacje związkowe zaczęły na ten cel zaledwie 6 miliardów lirów wobec jednoczesnego przekazania 600 miliardów na zbrojenia, dyktowane przez Waszyngton. Prezydent Einaudi odwiedził co prawda dotkniętą powodzią prowincję, ale „uspokoił” powodzią stwierdzeniem, że „na wschodzie Italii los ludności jest może jeszcze gorszy”. „Duża aktywność” przejawili natomiast przedstawiciele Watykanu, którzy rozdawali zgłodniałym i wynędzniałym powodzią dotkniętym żywy świętych i publikacje skierowane przeciwko ruchowi obrony pokoju, a w miasteczku Scio rozdali nawet głodnym dzieciom... bilety do kina.

Pierwszą prawdziwą pomoc nieszącą ofiarom powodzi okazała

przedstawiciele proletariatu Ferrary, Florencji, Modeny, i Bolonii. Sekretarz generalny Komunistycznej Partii, ukochany przewodca ludu włoskiego Palmiro Togliatti stwierdził w swym wystąpieniu, że pomoc dla powodzi jest właśnie najważniejszym obowiązkiem wszystkich komunistów, wszystkich uczciwych Włochów. Włoska Konfederacja Pracy ogłosiła zaś ogólnonarodową subskrypcję na fundusz pomocy dla powodzi. Komuniści z dotkniętych klęską prowincji stanęli na czele akcji ratowniczej, organizując szampomoc ludności. W Komitetach Solidarności skupili się przedstawiciele wszystkich organizacji demokratycznych. Szczególną aktywność wykazała Unia Kobiet Włoskich (U. D. J.) z Maddaleną Rossi i Liną Piatę na czele.

Przebieg walki z klęską powodzi we Włoszech potwierdził raz jeszcze, że komuniści są najlepszymi przyjaciółmi i przywódcami ludu w każdej jego potrzebie; zdemaskował on również antyludowe oblicze rządu de Gasperiego i Seelby, który wysługując się amerykańskiemu imperializmowi, rwał sprawę po-

powódź olbrzymich rozmiarów. Była to największa klęska żywiołowa dla ludu włoskiego od czasu trzęsienia ziemi w Mesynie w roku 1908. Wody zalały olbrzymi obszar ponad 4 tysiące kilometrów kwadratowych w trzech prowincjach: Liguria, Rovigo i Adria. Około 350 tys. osób utraciło dach nad głową. Wartość strat materialnych wynosi ponad 500 miliardów lirów. W splenionych nurtach straciło życie wielu ludzi.

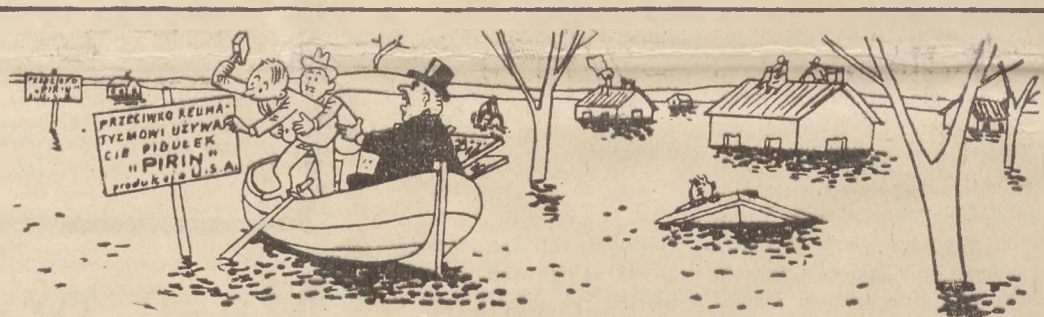
Wielkie masy pracujące jeszcze lepiej pojęły znaczenie wielkich stalinowskich budowli wodnych — dzieła pokojowej pracy, w zestawieniu ze zbrodniczym postępowaniem burżuazyjnego rządu de Gasperiego. W krajach, gdzie rządy znajdują się w rękach klasy robotniczej nawet klęska żywiołowa, której nie sposób zapobiec, nie staje się dla szerokiej mas obywateli przyczyną nędzy i strasliwych cierpień. Oto np. tegoroczna klęska suszy, której kraj nasz nie przeżył w tych rozmiarach już od blisko stu lat, spotkała się z natychmiastową reakcją władzy ludowej, która uczyniła wszystko, by zapewnić zaopatrzenie ludności w chleb i kartofle.

O tym tylko, że rząd ludu zabezpieczyć może lud przed groźbą rozszalałego żywiołu przekonali się także mieszkańcy wielkich połaci południowej Francji, które pod koniec listopada dotknęła również klęska powodzi, spowodowana przez wylew nieuregulowanego Rodanu i Saony. Rząd Plevena i Schumana, który nie żałuje pieniędzy na koszty amerykańskiej okupacji, nie zadbął o wzmocnienie tam ochronnych.

Lud Italii przekonał się już jednak jak wielką jest siła międzynarodowej solidarności ludzi pracy. Radzieckie związki zawodowe, Centralny Związek Spółdzielni Spożywców ZSSR i Antyfaszystowski Komitet Kobiet Radzieckich przesyłali jako pomoc dla ofiar powodzi tysiące cetnarów maki i cukru, tysiące puszek mleka skondensowanego i miliardy lirów. Na apel Sekretariatu CKZZ pośpieszyli również z pomocą i polscy związkowcy, przekazując poważne sumy dla ofiar powodzi.

W ten sposób radzieckie i polskie masy pracujące dały wyraz swej solidarności z masami pracującymi Włoch, które walczą przeciwko odrodzeniu faszyzmu, przeciwko wojnie — o lepsze jutro, o wolność i chleb.

W dni powodzi szczególnie dużo mówiono w Italii o budowie gigantycznych tam i elektrowni wodnych w Związku Radzieckim, mówiono o tym, że podobna klęska byłaby nie możliwa w kraju, gdzie wola czło-



Pomoc rządu de Gasperiego dla powodzi

(Vie Nuove)

ZAWINELISMY do Algieru. Jest to stolica kolonii francuskiej o tej samej nazwie w Afryce Północnej, która obok Maroka, Tunisu i krajów arabskich zaczyna wielo kłopotów.

Podobnie jak we wszystkich odwiecznych przez nas krajach kolonialnych i tu zwraca przede wszystkim uwagę wielka nędza tubylczej ludności arabskiej i murzyńskiej, wyzyskiwanej w strasliwy sposób przez francuskich kolonizatorów.

Ludzie gromadami walczą o pracę i dach nad głową w pogoni za kawałkiem chleba, który szczególnie w tym kraju przesycony jest potem ciężkiej pracy.

Natychmiast po przybyciu do portu odczuł nas tłum Murzynów i Arabów, hałaśliwie zachęcających do kupna różnych własnych przedmiotów codziennego użytku, których sprzedaż miała ratować właścicieli przed dotkliwym głodem.

Nędze, rzucającej się w oczy przy pierwszym zetknięciu z ludnością w porcie, obserwujemy także w centrum miasta i całej rozległej kolonii. Do normalnych zjawisk należą tu grupy żebraków kłócących się o resztki jedzenia porzuconego na

środku ulicy przez białego „dobroczyncę”. Zgity grzbiet bezrobotnego, szukającego na chodniku niedo palików papierosów — to bardzo często spotykany motyw algerskiej ulicy.

Wyżyci z praw synowie tej ziemi, zachęcani przykładem mas ludowych Iranu i Egiptu, zaczynają już wspólną walkę o swoje prawo do życia. Wczoraj płomień wybuchu w Iranie, dziś w Egipcie, a jutro może wybuchnąć w Algierze. Ludy arabskie i narody muzułmańskie szczerze pragną pokoju. Nie mogą jednak zrezygnować z prawa gospodarzenia we własnym kraju i wyłączonego dysponowania bogactwami, które dotychczas eksploatuje zachłanny kapital międzynarodowy.

Nie wiele lepiej niż masom bezrobotnych powodzi się w Algierze tym, którzy mieli szczęście otrzymać pracę. Widziałem Murzyna za trudnionego przy naprawie ulicy

tak obdartego, że trudno wyobrazić sobie gorszą nędzę.

Przechodząc głównymi ulicami miasta widzi się przepych i komfort wystaw sklepowych. Wystarczy jednak spojrzeć na ceny, aby zorientować się, kto może to wszystko kupować; ceny są fantastycznie wysokie — nawet dla ludzi stale zarabujących. Sądząc po zachowaniu się ludności, zdawało się ona już przyzwyczalać zarówno do luksusowych wystaw jak i cen; tłum uliczny przechodzi obok nich całkiem obojętnie. Tylko ludzie „wyższej rasy” stworzyli sobie wśród tego morza nędzy możliwości przyjemnego życia. Korzystają z niego Francuzi i Hiszpanie, a ostatnio nowi okupanci — Amerykanie. Pelna zgnilizna moralnej atmosfery barów i lokali nocnych „uprzyjemnia” niefragołowe hulanki tych „wybrańców”. Wszystko to odbywa się oczywiście kosztem podopiecznej godności ludzkiej, nędzy i

krwi wylanych ze wszystkiego gośpodarzy tego kraju. Szczególnie godny pożałowania jest los kobiet i dzieci algerskich, dla których często kawałek czarnego chleba stanowi przedmiot marzeń.

Masy pracujące Algieru coraz energiczniej domagają się niezależności gospodarczej i narodowej. Z każdym dniem mocniej zwierają się szeregi klasy robotniczej wokół swego kierownika w walce o wyzwolenie — wokół Komunistycznej Partii Algieru. W chwili, kiedy agresorzy bloku atlantyckiego prowokują i rzucają nowe groźby pod adresem obozu pokoju i postępu, kiedy montują oni blok śródlądowy, a równolegle z nim tworzą sieć punktów strategicznych na Bliskim Wschodzie i w Afryce Północnej — lud algerski coraz wyraźniej zdaje sobie sprawę, że losy jego związane są ściśle z obywatelami pokoju. W Algierze, tak jak wszędzie, potęgę się świadomość narodowa, wzrasta nienawiść do brutalnej okupacji imperialistów, którzy przekształcają cały kraj w bazę agresji przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej.

JERZY LESNIEWSKI

Korespondent z m/s „Warszawa”

Na m/s „Warszawa” W ALGERZE

Życia PMH



Świetlica statkowa zmieniła życie marynarzy

„Psia jest marynarska dola” — pieśni i recytacje. Chór złożony mówili marynarze o swej pracy z 6 zetempowców, pod kierownictwem dawnych, przedwrzeczniowych la-tach. Nic dziwnego, że narzekali żone okłaski kolegów. Czasem bo-Nielatwo bowiem było znaleźć pra-czyli się niektórzy na „artystów”, bo-ce na statku, a jeżeli już ktoś ją-miał — to obok ciężkiej pracy cze-kał go ciasny kub, k, podły posiłek i zle traktowanie.

Świetlica statkowa — to niezna-ne pojęcie w kapitalistycznych flo-tach. W naszej flocie jest niemal na każdej jednostce. Dziś zupełnie

pracowali przy zmianach dekoracji. Również biblioteka statkowa cie-szyła się dużym powodzeniem. W czasie tego rejsu załoga przeczyta-ła 120 tomów.

Co parę dni świetlica zmieniała się w salę wykładową: padały sło-wa o planie gospodarczym i kraju, o walce o pokój milionów ludzi i wojennych knowaniach imperialis-tów... W inne dni — skompliko-wane obliczenia nawigacyjne, zasady rozmieszczania ładunku na statku lub budowa agregatów i ich konserwacja były tematem ożywo-nych dyskusji.

Swoją wdzięczność za stworzenie takich warunków pracy, możliwość kształcenia i awansowania, mary-narze wyrażają walką o przedter-minowe wykonanie planów swych jednostek, o przodujące miejsce na-szej floty handlowej w gospodarce narodowej.

Czy było tak na „Przyjaźni Na-rodów” od początku rejsu? Nie. W podróży docelowej załoga nie od razu wpadła we właściwy rytm pracy. Zdarzały się wypadki bumel-antstwa. Chłopiec hotelowy Urban-ski długo nie mógł „oswoić” się z dyscypliną statkową. Ostra kry-tyka kolegów na zebraniach ZMP i koleżeńskie rady odniosły jednak skutek. W powrotnej podróży Ur-bański wykonywał już dobrze swo-je obowiązki. Wśród załogi znalazł się nawet — jak mówią z oburze-niem koledzy — „jeden z amery-kańskim krawatem”. Miał go jed-nak na sobie tylko przez chwilę. Sztyderstwa kolegów z tej próby naśladowania zdegenerowanych chuliganów kraju dolara (podobnie przecież zaczynała niedawno ska-zana szajka młodocianych „biki-niarzy” w Warszawie) — odniosły natychmiastowy skutek. Krawat znalazł się za burtą. Przy okazji załoga rzuciła pytanie pod adre-ssem handlu i uspołecznionego trój-miasta: dla kogo reklamujemy na swych wystawach te blażenkie krawaty w nimfy, żaglowce i byki?

Rejs m/s „Przyjaźni Narodów” został ukończony. Zadanie planowe wykonane. Oszczędności: 199 ton ropy, 835 kg różnych smarów i 550 ton wody.

Marynarze z zadowoleniem wspo-minają ten rejs. Nie zmarnowali czasu. Wolne chwile przyjemnie i pożytecznie spędzili w świetlicy, a w czasie pracy — osiągnęli po-ważne sukcesy.

Przyjaźń — której nie można kupić za dolary

Podczas postoju w jednym z por-tów chińskich, odwiedziła s/s „Ki-liński” grupa studentów z uniwer-sytetu Chun Hua w Pekinie.

W czasie wizyty zawiązała się nić szczerzej, braterskiej przyjaźni. Chińczycy — członkowie Związku Nowodemokratycznej Młodzieży Chińskiej — żywo interesowali się naszą jednostką i pracą załogi. Z zaciekawieniem słuchali opowiadań o życiu polskich marynarzy, ich wrażeniach z podróży, o pracy spo-lecznej i politycznej oraz o rozwoju naszego kraju.

Po powrocie do Pekinu studenci chińscy nadesłali załodze następu-jący list:

Droży Towarzysze z s/s „Kiliński”!
Jesteśmy już teraz w szkole. Dzięki jemy bardzo za serdeczne przyjęcie na Waszym statku. Mimo, że było to nasze pierwsze spotkanie, rozmawialiśmy jednak jak bracia. Traktowaliście nas jako swych najlepszych przyjaciół, my zaś uważaliśmy s/s „Kiliński” za swój dom.

Z radością dowiedzieliśmy się od zastępcy kapitana, że — mimo przes-kód i presji ze strony imperialistów — Wy, drodzy towarzysze, korzystacie z każdej okazji, aby nieść narodom uciśnionym prawdę. Wykorzystujecie na swym statku zle nalogi, a szlachet-ne współzawodnictwo pracy rozwija-cie u Was wspólnie; wprowadzacie coraz to nowe formy pracy. Wasz duch, Wasza umiejętność rozróżniania wroga od przyjaciela, nieustępliwość w walce z trudnościami, troskliwość, jaką otaczacie własność społeczną — wszystko to natchnęło nas głęboką wo-lą naśladowania Was. Postanowiliśmy uczyć się od Was.

Towarzysze! Gdy przy pożegnaniu obejmowaliśmy się w braterskim uści-sku — był to symboliczny uścisk na-szych bratnich narodów: Polski i Chin. Imperialiści chcieli przeszkodzić naszej współpracy. Ale wbrew ich za-mierzeniom sgdery nasze są zwarte i silne, podczas gdy ich obóz rozpadają-wewnętrzne sprzeczności i wyraźna słabość.

Żadna siła na świecie nie osłabi naszej przyjaźni — jak mówił Wasz kapitan — „przyjaźni tej nie można kupić nawet za miliony amerykań-skich dolarów”.

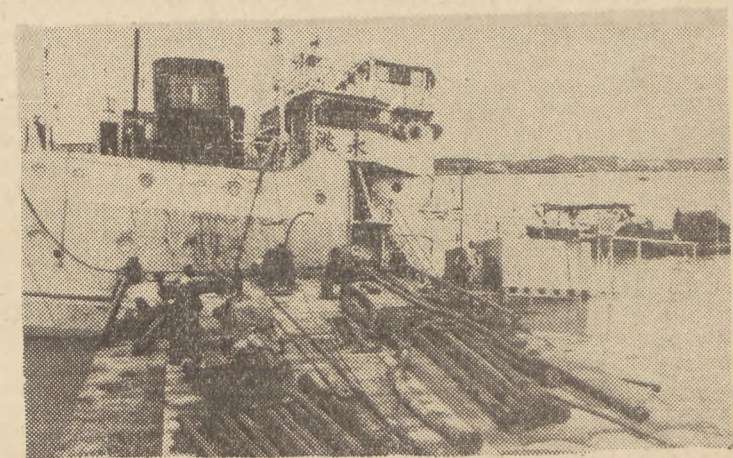
Towarzysze! Narody całego świata walczą z imperializmem. Słusznie mó-wiliśmy, że nigdy nie zapomnimy nie-szczęść, jakie przyniósł nam niemiec-ki i japoński faszyzm. Nie wolno nam zapomnieć o barbarzyństwach, popeł-nianych na Korei przez imperialistów amerykańskich. Będziemy czerpać od Was energię w nieustannej walce z imperializmem. Zapewniamy Was pow-tórnie: „Młodzież chińska zawsze bę-dzie broniła pokoju, będzie walczyła przeciwko imperializmowi — aż do ostatecznego zwycięstwa”.

Wolność naszą i nieograniczone mó-życie. Nie rozumiemy języka polskie-go, rozwoju uzyskaliście tak, jak go, ale będziemy prosić o pomoc pol-skich towarzyszy w Chinach.

Krajowi Wielkiego Statka zawiadzą my piękne chwile, jak i mogliśmy spe-dzić na Waszym statku.

Na zakończenie prosimy, abyście pi-sali do nas w wolnych chwilach i prze-syłali nam listy z którejkolwiek por-tu po drodze. Piszcie nam o waszym

Z serdecznymi, braterskimi pozdra-wieniami —
CZŁONKOWIE DELEGACJI
STUDENTÓW UNIWERSYTETU
CHUN HUA W PEKINIE



Robotnicy Chin Ludowych przy podnoszeniu statku, zatopionego w czasie walk wyzwoleniczych przez kuomintangowskich zdrajców

„Vorwärts” — statek szkolny NRD

Na burcie napis: „Vorwärts — Jej wspaniały rozwój, zdobycze so-Straalsund”. Na rufie powiewa ban-dera Niemieckiej Republiki Demo-kratycznej. Jesteśmy na niemieckim

frachtowcu przybyłym z Ros-tocku, który w ramach zawartej ostatnio umowy przywodzi do Gdań-ska ładunek cennej drobnicy.

Nazwa statku „Vorwärts” (Naprzód) to symbol odbudowy naszego kraju i floty handlowej — mówi kierownik kulturalno-oświa-towy Horst Wentzel. — Marynar-ka NRD jest jeszcze skromna, ale w planie 5-letnim przewiduje się budowę 59 statków oraz odbudowę zniszczonych stoczni. W związku z planowanym rozwojem floty, zmieni się również organizacja szkolenia kadr marynarskich. Na razie NRD posiada jedną dwuletnią szkołę morską w Wustrow koło Rostocka. Praktyczne szkolenie odbywają absolwenci na statkach szkolnych. Takim właśnie jest „Vorwärts”. Załogę jego stanowią w większości członkowie FDJ.

Nigdy nie zapomnimy przyję-cia, jakiego doznaliśmy podczas pierwszego pobytu w Gdyni — mó-wi tow. Wentzel — Młodzież ZMP umożliwiła nam poznanie waszych osiągnięć. Podziwialiśmy tempo odbudowy zniszczonych portów Gdyni i Gdańska. Możecie być dumni z waszej floty handlowej

Cenny dla żeglugi wynalazek pracownika hut

Tow. Jan Zarzycki, emerytowa-ny ślusarz precyzyjny hut „Batory” zgłosił wynalazek ulep-szający odwadnianie pary.

Nowy aparat pomysłu tow. Za-rzyckiego pozwala na szybszy do-pływ skondensowanej pary do tzw. kadłuba zbiornika głównego oraz eliminuje wszystkie przerwy. Aparat ten potęguje ponadto siłę pary, dzięki czemu zmniejsza się zużycie węgla. Nowy odwadniacz ma za-stosowanie zarówno przy niskim ciśnieniu pary (dwie atmosfery) jak i przy wysokim (100 atmo-sfer). Jest on łatwy do wykonania.

Próby nowego odwadniacza, do-konane w hucie „Batory” dały doskonałe wyniki, mimo, że aparat ten został wykonany ręcznie i nie jest dostatecznie precyzyjny. Pod-lączony do pierwszego przewodu parowego, odciągnął w krótkim czasie paręset litrów destylowanej wody. Podłączony do kilku odpły-wów, przyniesie kilka tysięcy litrów destylatu. Pozwoli to jednocześnie na znaczne zmniejszenie zużycia wody zasilającej.

Aparat Zarzyckiego może być wmontowany wszędzie tam, gdzie znajduje się upust, a więc m. in. przy kotłach stałych na statkach. Wynalazek ten ma ogromne znacze-nie dla gospodarki cieplnej i dlate-go celowe jest, aby inspektorat techniczny PMH i mechanicy stat-ków parowych zainteresowali się po-mysłem tow. Zarzyckiego.

ERNEST KRAWIEC
Chorzów — „Batory”

O. K.

Mimo wykonania planu tempo naszej pracy nie słabnie

Pod koniec III kwartału br. m/s „Warmia” — wykonał państwowym tek-nas pójdzie na roczny prze-plan przewozów. Sukces ten załoga gład. Załoga „Warmii” przysto-sowała się do tego dokładnie. Mimo domę pracy całego zespołu, który nie szczędził wysiłku w codziennej walce o maksymalne wykorzystanie zdolności przewozowych swych jed-nostek.

II mechanik Bartłomiej, as. maszynowy Poptawski, motorzysta Szpil, st. oficer Chodorski, bosman Berger i st. marynarz Pomieczyski — zostali wyróżnieni na na-szym statku w III etapie wspólna wodnictwa br. Styl ich pracy jest przykładem dla całej załogi.

Korespondent z m/s „Warmia”

List marynarza do matki

Poniżej cytujemy urywek listu marynarza z m/s „Warta” Henryka Kamińskiego do jego matki Marii Kamińskiej, zamieszkałej w Grzybowie, pow. Nowy Sącz. Kamiński nie jest wyjątkiem — tak myśli i czuje większość marynarzy naszej floty.

Kochana Mamo!

W Twoich słowach wyczułem zaniepokojenie: braci, niektórych artykulów żywiościowych. Pragnę Ci napisać co ja o tym myślę.

Pamiętasz przedwojenne lata? Troski gospodarki, gdy trzeba było wyżyć naszą gromadkę ze skromnej, kolejącej pensji ojca? Pamiętasz, gdy Szepepek, jako najstarszy, poszedł do szkoły — to reszta nas musiała z niego zrezygnować? I tak przecież trudno było o-dolać wydatkiem. A wiesz przecież, że takich rodzin, jak my, było tysiące. A ile tysięcy było takich, którzy byli bez pracy i często nawet na chleb nie mieli pieniędzy?

A dziś — jakże wszystko się zmieniło! Właśnie chcę Ci za-wiać, o nowej zmianie w moim życiu. Po PCWM-ie pływałem na m/s „Warta” jako starszy marynarz. Obecnie skierowano mnie na kurs poruczników żeglugi malej! Mamo! Będiesz wiec miała syna — oficera floty handlowej! Czyż kiedyś mogliśmy, ja i Ty o tym ma-rzyć? A ilu jest w Polsce takich jak ja. Młodzież nasza nie zna troski o naukę o byt. Przed każdym, kto szczerze pracuje, stoi otwarta droga do awansu i lepszych zarobków. Nie znamy, co to bez-robocie. Czy w latach tak doniosłych i zasadniczych przemian w na-szym życiu można narzekać, że przez pewien okres żółdek mniej mi się dostanie?

Nie słuchaj więc plotek o „raju za oceanem”, bo tam widziałem tylko jednaki rezydencje w pałacach, a obok, pod murami, na uli-cach i nabrzeżach — tysiące głodujących bezrobotnych. Tam sklepy są pełne, bo ludzie nie mają za co kupować!

Nie słuchaj więc panikarzy. Powiedz im, że my tutaj swoje za-dania wykonujemy. Nasza flota to, co miała przewieźć w ciągu całego roku wykonała przez 10 miesięcy. Tak pracują wszystkie zakłady przemysłowe. Powiedz naszym znajomym z okolic, niech nie pozostają w tyle. Niech nie ociągają się w terminowych dostawach zboża, ziemniaków i innych produktów. Niech orzą głębiej i więcej nowozu dają ziemi, a lepiej obrodzi. A gdyby jeszcze wszyscy drobni gospodarze połączyli się w spółdzielnie — a państwo da im kredyty na zakup inwentarza i sprzętu — to wyruszą wówczas w pole nie z bronią i plugiem, lecz traktorami i kombinatorami. Wtedy, praca ich będzie lżejsza i więcej gotówki wpłynie im do kieszeni, a produktów rolnych naszej ziemi starczy wbród dla każdego...

Twój HENRYK

Nasza młodzież wie skąd czerpać wzory

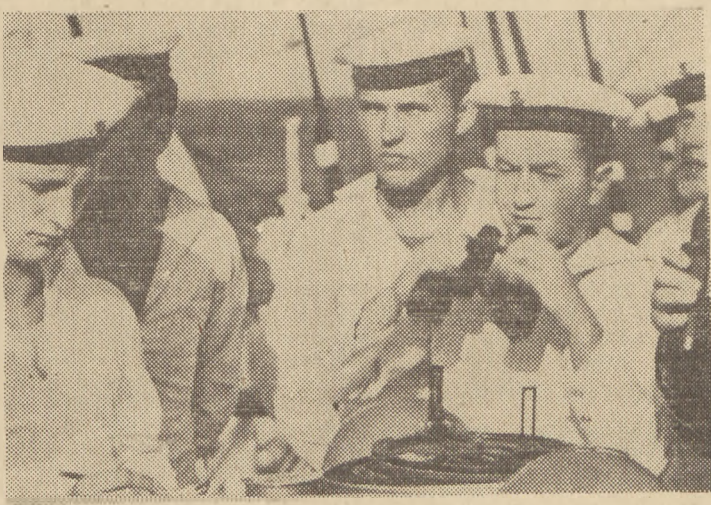
Mówiąc o zmianach, jakie zachodzą w naszej flocie handlowej, mamy na myśli nie tylko zmiany ilościowe. Z dumą patrzymy na jej wzrost, ale z największą dumą i radością oceniamy przemiany, jakie dokonują się wśród załóg na-szych statków.

Młodzież zajęła zdecydowanie stanowisko w stosunku do „złotych” młodzieńców na wzór USA.

W szeregach naszych nie ma miejsca dla naśladowców oślawio-

radzieckiej młodzieży i marynarzy. „Jak hartowała się stal”, „Statek Derbent”, „Młoda Gwardia”, „Morska bracia” — oto tytuły ksi-żek, które wśród wielu innych po-wieści i opowiadań przeczytali zetempowcy z „Elbląga”.

W ożywionych dyskusjach nad czytelnymi książkami utrwalamy w swej pamięci postępowanie bo-haterów, których staramy się naśladować — mówi młodszy marynarz Zygmunt Skłodowski. — Książki te



Uczniowie Morskiego Technikum Na wigacynego w czasie praktyki na po-kladzie „Daru Pomorza”

„amerykańskiego stylu życia” uczy nas socjalistycznej moralności — oświadczają młodzi zetempowcy i ofiarnej służby dla dobra kraju, z drobnicowca s/s „Elbląg”. Czują wstępną pogardę do „bażantów” — wstępują do szeregów próby ich naśladowania.

Szkolenie zetempowskie i czuj-ność organizacji partyjnej na s/s Morskim Nawigacyjnym w Szczeci-„Elbląg” wszechstronną opieką ola-nie jeszcze w roku ubiegłym sze-cza młodych marynarzy w czasie roko rozwinięło się indywidualne rejsów i postoju w portach. Wzo-współzawodnictwo o lepsze wyniki rejsu w pracy, w nauce i życiu co-wieźniem są dla nich marynarze. Podczas ostatniej praktyki letniej radziecy. W wolnych od pracy na statku szkolnym „Dar Pomor-cha” czytają książki o życiu rza” zastosowali oni po raz pierw-

szy, na wzór studentów lenin-gradzkich, współzawodnictwo ze-społowe. Z morza przeniesli je uc-zniowie do murów TMN w Szczeci-nie. 10-osobowe zespoły pod kie-rownictwem najlepszych uczniów przygotowują się wspólnie do lek-cji i egzaminów, organizują zbiorowe „powtórki” i wykłady. W każdą brygadę jest kilku agitatorów — aktywistów ZMP, którzy współdzia-lają z prymusami w organizowaniu pracy całego zespołu. Wyniki współ-zawodnictwa ogłaszane są co ty-dzień.

Ta nowa forma kolektywnej nau-ki i wzajemnej pomocy dała bardzo dobre rezultaty — oceny niedosta-tecznie już się prawie nie zdarzają.

Zetempowcy „Elbląga” i uczniowie TMN w Szczecinie znaleźli właściwą drogę w pracy i nauce. Zdecydowanie odgródzili się od szkodliwych wpływów amerykańsko-faszyzowskiej moralności. Wzorem dla nich jest marynarz radziecki.

Dzieci dziękują załodze m/s „Lewant”

DO naszej redakcji wpłynął list m/s „Lewant” a Myszkowskimi od Kierownictwa Przedszkola Zakładami Papierniczymi, prze-nr 2 przy Fabryce Papieru w ślane nam rzeczy rozdaliśmy Myszkowie. Przedszkolem tym dzieciom podczas uroczystości od dłuższego czasu opiekuje się załoga „Lewanta”, niejednokrot-nie przysyłając działwie upominki, laski i zabawki.

W imieniu dzieci, kierownik Krzysztof pisze:

— Za pamięć i przesłane dary serdecznie dziękujemy w imieniu dzieci, personelu i Komitetu Ro-dzicielskiego oraz prosimy o od-wiedzenie naszego przedszkola. Podarek Wasz otrzymaliśmy przed rozpoczęciem nowego roku szkolnego. Celem podkreślenia ścisłej więzi, między statkiem

Rada Zakładowa i Kierownik Przedszkola

Rybołówstwo MORSKIE

KRAJ CZEKA NA RYBĘ

Czyn Październikowy zmobilizował załogi jednostek państwowych i spółdzielczych przedsiębiorstw połowowych oraz kutrów prywatnych do wzmocnienia połowów. W wyniku zbiorowego wysiłku liczne załogi wykonały plan roczny. Nawet „Dalmor” i „Barka” wykazały znacznie lepsze, niż w poprzednich miesiącach, wykonanie zadań produkcyjnych. Rybołówstwo morskie za plan pierwszy nie tylko wykonało plan miesięczny, ale przekroczyło go o 15 proc. ZOBOWIĄZANIA PAŹDZIERNIKOWE DAŁY GOSPODARCE NARODOWEJ 1000 TON RYBY PONAD PLAN MIESIĘCZNY.

Wykonanie w niektórych przedsiębiorstwach rocznego planu połowów wywело w dyrekcji CZRM, kombinatu i spółdzielni oraz u załóg demobilizujące samouskoki. Świadczy o tym wyraźnie odlew w pierwszej połowie listopada. Na dzień 12. 11. plan miesięczny został zrealizowany w niespełna 20 proc. „Dalmor” w tym terminie wykonał zaledwie 14,8 proc. swoich zadań.

POMIMO PODJĘCIA KONKRETNEGO ZOBOWIĄZANIA WYŚCIEPA NA POŁOWY W NIEDZIELĘ DNIA 18 LISTOPADA, OROK KOMPLETU ZAŁÓG „JEDNOŚCI RYBACKIEJ” WYSZŁO TYLKO 6 KUTRÓW „ARKI”. INNE POZOSTAŁY W PORCIE. Kierownicy i rybacy uspokojili się faktem, że ich plan roczny został już wykonany. A czy wykonanie planu zaważyło na dalszym wysiłku w następnych miesiącach? Ostatecznym wykonaniu planu decyduje nie tylko praca przedsiębiorstw, ale załogi każdego kutra i łodzi rybackiej.

Na dzień 24 listopada stosunkowo najlepsze wskaźniki (66 proc.) miała baza „Barki” w Darłowie. Natomiast złe wyniki „Dalmoru” (30 proc.) i bazy w Kołobrzegu (33

proc.) obniżyły ogólne wykonanie planu miesięcznego do 60 proc. Mimo wysiłku załóg w drugim połowie miesiąca, plan listopadowy, ani w całości, ani przez poszczególne — nawet dotychczas produkujące przedsiębiorstwa — nie został wykonany. Nie potrafiiono zorganizować pracy i zmobilizować załóg. W pięknych dniach lata kiedy ryba szła masą, praca była łatwa, natomiast kiedy nastały sztormy i warunki pracy stały się trudniejsze nie umiano nie tylko stanąć na wysokości zadania. PLAN MIESIĘCZNY NIE ZOSTAŁ WYKONANY W MOMENCIE, GDY KRAJ CZEKA NA RYBĘ.

Czekają górnicy i hutnicy, budowniczy Nowej Huty, włókniarze nowowbudowanego kombinatu w Piotrkowie, robotnicy nowouruchomionych fabryk samochodów na Żeraniu i w Lublinie. Oni i miliony innych robotników mają prawo żądać, aby rybacy pracowali na morzu tak, jak pracują obecnie załogi czołowych zakładów przemysłowych i budownictwa Warszawy — W TEMPIE ZOBOWIĄZAN PAŹDZIERNIKOWYCH.

Rybacy muszą dotrzymać kroku. Aczkolwiek niektóre przedsiębiorstwa połowowe wykonały już plan roczny w tonach, to jednak należy podkreślić, że dla pełnego wykonania planu państwowego pozostało jeszcze do złowienia kilka tysięcy ryb. Ponadto należy jeszcze wyłowić różnicę powstałą z przeliczenia niewykonania zadań połowu ryb szlachetnych, jak np. lososia. Ostatnia narada aktywno partyjnego rybołówstwa w Gdańsku uświadliła, ile wewnętrznych rezerw kryje się jeszcze i jest niewykorzystanych na skutek braku mobilizacji załóg przez rady zakładowe i lekkie wzięcie doświadczenia pracy, niesprawne działania baz remontowych, niedostatecznej opieki nad sprzętem i maszyną. Dlatego należy

niewykonanie planu listopadowego wyrównać bez względu na wielkość niedoboru z nadwyżką w grudniu. W oparciu o doświadczenia z ubiegłych miesięcy i w rozumieniu po ważnej roli rybołówstwa dla gospodarki aprowizacyjnej musimy zmobilizować wszystkie rezerwy. Trudno zrozumieć, że jedna trzecia taboru „Arki” nie jest w eksploatacji.

Poważne zadania produkcyjne wymagają dalszego usprawnienia pracy na morzu, wykorzystania wszystkich jednostek i załóg. Nie wolno dopuszczać nawet do kilku godzinowego przestoju kutrów czy trawlerów z braku załóg lub niewykonania remontów. Trzeba również poddać analizie tak liczne ostatnio wypadki „zachorowań jesiennych”. O wynikach naszego rybołówstwa decyduje teraz każda minuta.

Hasło — kraj czeka na rybę — obowiązuje nie tylko wszystkich rybaków łączących w tym wypadku swoje własne korzyści z interesem ogółu, ale również każdego pracownika ładowego: warsztatowca, sieciarza, robotników zatrudnionych przy przeładunku, patrolowaniu czy ekspedycji. Tak jak rybakom potrzeba swarów, butów i płaszczów, jak potrzeba im słoniny itp. — tak klasie robotniczej potrzeba, aby rybacy wykazali solidarność z wysiłkiem całej klasy robotniczej, tym bardziej w okresie obecnych trudności. Do wysiłku rybaków musi się włączyć administracja oraz aktywność związkowa i partyjna, zwalczająca wszelkie biurokratyczne nawyki, usuwające trudności i mobilizujące załogi do zwiększenia wydajności. — GŁOŚNY PLAN RÓCZNY RYBOŁÓWSTWA MUSIMY WYKONAĆ NIETYLKO W PEŁNYM ZROZUMIENIU WŁASNEGO DOBRZE POJĘTEGO INTERESU ALE PRZED W SZYBKIM W PEŁNEJ ŚWIADOMOŚCI CZYNNEGO WŁĄCZENIA SIĘ RYBAKÓW W CAŁOŚĆ GOSPODARKI NARODOWEJ.

Pełne i właściwe wykorzystanie czasu pracy przez rybaków przyniesie wzrost wydajności połowów

W PPIUR „Arka” metoda racjonalnego inż. Kowalowa dyskutowana i analizowana była już od roku, jednak analiza ta szła jedynie w kierunku zastosowania oszczędnej gospodarki materiałami na kutrach, z pominięciem racjonalnego i pełnego wykorzystania czasu pracy rybaków na morzu i w porcie.

Wiele czasu i wysiłków poświęcono na wykreślenie ze słownika rybaka pojęć: „łos”, „szczęście” i „przypadek”. Dzisiaj zarówno rybacy jak i pracownicy administracji rozumieją już, że w połowach, tak jak w innych dziedzinach produkcji, podstawą osiągnięcia jest właściwa organizacja pracy i warsztatu produkcyjnego oraz wysiłek załogi.

W powojennych latach dynamicznego rozwoju polskiego rybołówstwa kutrowego wydajność połowów ulega ciągłemu wzrostowi. Wzrost ten osiągnięty jest przede wszystkim dzięki współzawodnictwu oraz stosowaniu coraz lepszych narzędzi produkcji, tj. dzięki unowocześnieniu konstrukcji samych kutrów, instalacji echosond i radiotelefonów, używaniu najwydajniejszych sieci rybackich itd.

Właściwa organizacja pracy w rybołówstwie częściowo stosuje się podczas postoju w porcie oraz we wprowadzeniu połowów zespołowych, natomiast metody pracy na poszczególnych kutrach w morzu nie uległy zmianom. Operacje, chwyt i ruchy stosowane przez rybaków na łowisku oraz sama organizacja czasu pracy kutrów opiera się w zasadzie ciągle jeszcze na starzych wzorach przekazywanych sobie wśród rybaków, często z ojców na syna. Stan ten sprzyja konserwatywnemu i rutynowemu w metodach pracy i podziale czasu roboczego na poszczególne elementy.

Stosowana dotychczas w przedsiębiorstwach połowowych analiza czasu pracy kutrów polegała jedynie na obserwacji wykorzystania poszczególnych dni na połowy oraz przestoje kutrów w porcie. Analiza ta natomiast nie badała sposobu wykorzystania czasu pobytu kutra w morzu, nie zajmowała się zużyciem czasu na dojazd do łowiska, łowieniem, klarowaniem sprzętu, ilością zaciągów itp. Dlatego też trudno było niejednokrotnie odpowiedzieć na pytanie: dlaczego dwa kutry, spędzając te samą ilość dni w morzu na tych samych łowiskach, mają daleko odbiegające od siebie wyniki połowów?

„Arka” już rozpoczęła prace, zmierzające do zastosowania w połowach kutrowych metody inż. Kowalowa. Badania nad wykorzystaniem czasu pracy w morzu i metod pracy, stosowanych w procesie połowów przez produkujące za-

łogi podzielono na dwa etapy. W pierwszym etapie poddane zostaną analizie cykle i operacje procesu łowienia, w drugim — ruchy i chwyt stosowane przez poszczególnych rybaków. Ze względu na specyfikę pracy na kutrach, opis czasu trwania poszczególnych elementów wykonywanych być musi przez samych rybaków. W tym celu opracowano i rozdano na produkujące kutry pierwszą ankietę, która wypełniana jest przez załogi dla każdego rejsu. Ankietę dzieli proces pracy na następujące cykle i operacje:

CYKL I — PRZYGOTOWANIE W PORCIE DO REJSU. Operacje — a) pobranie materiałów i sprzętu, b) drobne naprawy i konserwacja kutra, c) zapuszczenie silnika, d) odpocznik.

CYKL II — DOJAZD DO ŁOWISKA. Operacje — a) drobne naprawy i konserwacja kutra, b) klarowanie sprzętu, c) odpocznik.

CYKL III — ZACIĄG PIERWSZY. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL IV — ZACIĄG DRUGI. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL V — ZACIĄG TRZECI. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL VI — ZACIĄG CZWARTY. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL VII — POWRÓT DO PORTU. Operacje — a) drobne naprawy i konserwacja kutra, b) klarowanie sprzętu, c) sortowanie, układanie i ładowanie ryby z ostatniego zaciągu, d) odpocznik.

Metoda inż. Kowalowa wyeliminuje bezproduktywne postoje urządzeń kutrowych i rybaków w czasie połowów i zbędne czynności oraz ruchy, czyniąc pracę na kutrach lżejszą i bardziej wydajną. Przez właściwe wykorzystanie sprzętu rybackiego metoda ta spowoduje obniżenie kosztów połowów i wzrost rentowności kutrów.

Zwiększenie odłowu ryby w poszczególnych zaciągach i rejsach, przy niezmiennych kosztach zużycia paliwa i sprzętu, obniży koszt jednostkowy połowów i przyniesie załógom korzyści w postaci wyższej premii oszczędnościowej. Dlatego też załogi kutrów pomagają nieustannie administracji kombinatu „Arka” w pracach nad wprowadzeniem na kutrach metody inż. Kowalowa.

Należy się również spodziewać, że Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego przeniesie próby nad zastosowaniem tej metody nie tylko do przedsiębiorstw państwowych, ale także do spółdzielni rybackich i rybaków indywidualnych.

WŁODZIMIERZ KORCHOT

Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego przewiduje w 1952 roku organizację szeregu kursów dla przygotowania nowych kadr i podniesienia kwalifikacji rybaków. Przeszkoleniu zostanie 600 rybaków dla połowów bałtyckich i około 400 kandydatów na rybaków dla nowych jednostek „Dalmoru”.

Trzynastoosobowa grupa betoniarzy z majstrem Janem Prymą zatrudniona przy budowie bazy rybackiej w Świnoujściu, wykonuje przeciętnie 275 proc. normy.

Przedownikami pracy są synowie matornych chłopów: Jan Wierzb, Tadeusz Graczyk i ZMP. owiec Józef Kaluża, osiągający ponad 300 proc. normy.

Pracownicy fizyczni i umysłowi „Dalmoru” w Świnoujściu wybrali komitet redakcyjny swojej gazetki zakładowej — „Głos Dalmoru”. Gazetka będzie omawiać aktualne zagadnienia pracy „Dalmoru” i budowniczych bazy rybackiej oraz sprawy bytowe rybaków i mieszkańców bazy. Zorganizowano również koło korespondentów „Steru” i „Głosu Pracy”.

Załoga stacjonująca w Szczecinie nie pontonu „Rak” należący do Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosła przedteminowo wrak hitlerowskiego statku s/j: „Ruhr”. Statek ten o nośności ponad 1000 BRT po kapitalnym remoncie w naszych stocznich, będzie wcielony do PMH. Jednocześnie załoga PRO odholowała na bezpieczne miejsce wrak s/s „Spitzbergen”. Jest to szósty z kolei podniesiony statek z siedmiu jednostek, którymi uchodzący hitlerowcy usiłowali zablokować dolny bieg Odry.

Rybacy indywidualni w walce o plan

„My, rybacy indywidualni z kutrów i łodzi zobowiązujemy się dołożyć wszelkiej siły i starań, aby przekroczyć ilościowo roczny plan państwowy o 15 proc. Chcemy w ten sposób przyspieszyć likwidację czasowych trudności żywnościowych, które dotknęły naszych braci pracujących w miastach. Przez intensywną pracę i stosowanie dwudniowych połowów zaspokojmy potrzeby kraju, wzmocnimy naszą więź z robotnikiem, górnikiem i hutnikiem, którzy tworzą wielki socjalistyczny przemysł. Będzie to szczyty wyraz naszego sojuszu z klasą robotniczą, która pod przewodnictwem Partii i Rządu Ludowego buduje lepsze jutro dla nas i naszych dzieci. Szybkie uprzemysłowienie wzmocni naszą Ludową Ojczyznę, która staje się silnym ogniem w obozie pokoju kierowanym przez Wielki Związek Radziecki.

Każda tona ryby ponad plan — to nasza odpowiedź tym, którzy nienawidzą silnej gospodarczo Polski Ludowej, tym, którzy podlegają światu do nowej wojny.

My, rybacy, piętnujemy wroga wystąpienia rządu szwedzkiego wobec polskiej bandery, piętnujemy i wyłączaemy z naszego grona tych rybaków, którzy przez pozostanie zagranicą stali się narzędziem niemieckich kłamstw i plotek imperializmu światowego o naszej Ludowej Ojczyźnie.”

Oto treść rezolucji podjętej przez rybaków indywidualnych okręgu gdańskiego na nadzwyczajnej sesji, która odbyła się w dniu 11 listopada br. w świetlicy „Arki” we Władysławowie.

Referat sprawozdawczy Zarządu Głównego Zjednoczenia Rybaków Morskich z realizacji planu za 10 miesięcy br. stwierdził na wstępie wykonanie w dniu 2 listopada globalnego planu rocznego okręgu gdańskiego.

Takim rybakom jak: Józef Muza, Leon Najder, Jan Smidke, Teodor Bolda, Alfred Frank, Emil Budzisz, Jan Mach, Ignacy Budzisz, Fryderyk Walkowe, Antoni Hermann i Michał Sotołczyk — należy zawnioskować o wielkie osiągnięcia.

Obok nich jest jednak wiele załóg kutrowych i łodziowych,

które planu nie wykonały. Przyczyny tego należy szukać w wielkiej — w okręgu gdańskim 623 dni — ilości straconych bezproduktywnie i nieusprawiedliwionych dni połowów. Tacy ludzie jak Józef Bolda, Antoni Długi i Jan Szczurkowski nie zrozumieli dotychczas istoty walki o rybę i powodują, mimo sprzyjającej pogody, karygodne postoje swoich jednostek.

Przejeżdżając od rybaków radzieckich nowa forma organizacyjna połowów — połowy zespołowe — podciągnęła już wielu rybaków. Trzeba jednak stwierdzić, że zespoły istnieją jeszcze na ogół tylko w porcie, a rozpadają się na łowiskach. Ich kierownicy nie pracują dostatecznie nad utrzymaniem zwartej grupy w czasie połowów. Jednym z nielicznych, którzy właściwie wykonują zadania

Załogi jednostek, które nie wykonały planu za pierwsze 10 miesięcy, winne z całą energią wzmocnić wysiłek, aby nadgonić stracony czas. Nie wolno również zapominać, że obowiązkiem każdego szypira i załogi jest stała troska o stan techniczny jednostki oraz oszczędność sprzętu rybackiego i paliwa.

W dyskusji po referacie, rybacy poruszyli wszystkie swoje bolączki i błędy organizacyjne, które utrudniają im pracę. Apelowali o usprawnienie obsługi technicznej bazy remontowej we Władysławowie. Wytknęli, że jednoosobowa obsługa placówki Centrali Produktów Naftowych w tym porcie nie jest w stanie szybko i sprawnie wydawać im paliwo. Zwrócili się także do władz administracyjnych, aby spowolnili one sprawniejsze zaopatrzenie ich w sprzęt rybacki oraz umożliwiły nabywanie wysokich butów skórzanych, co wpłynie korzystnie na stan zdrowotny rybaków.

W dyskusji brał również udział przedstawiciel Morskiego Instytutu Rybackiego dr Mańkowski, który omówił konkretną formę współpracy naukowców z rybakami nad dokładnym poznaniem stad ryb polowanych na Bałtyku. Zebrani wskazali spośród siebie dwóch szypirów, którzy będą stale współpracować z MIR-em.

W podsumowaniu, przewodniczący Związku Głównego Zjednoczenia Rybaków Morskich, Hermann, podzielił się z zebranymi wynikami rozmowy z ministrem żeglugi. Minister żeglugi zatwierdził pozytywnie prośby rybaków indywidualnych, dotyczące przydziału kredytów krótkoterminowych, węgla i bonów mięsno — tłuszczowych, lecz jednocześnie wezwał ich do natychmiastowej likwidacji „przebieków” ryby, szybkiego uruchomienia wszystkich jednostek rybackich oraz do wykonywania planów operacyjnych.

Na zakończenie narady rybaków zadeklarowali zwiększenie planu globalnego okręgu gdańskiego na rok 1952 o 6 proc.

(wt)

Bohaterska postawa rybaków z Łeby

Rybacy morsew realizują swój plan połowowy w twardej walce z żywiołem. Mimo trudnego powrotu do portu przy silniejszych wiatrach północnych, rybacy z Łeby wychodzą na połowy nawet przy stanie morza 3 w skali Beauforta. Czynem bowiem chcą zadokumentować swoją jedność z klasą robotniczą. Na rybę przecież czeka cały kraj. A wzrost połowów — to poważna pomoc w przezwyciężeniu naszych trudności żywnościowych.

Obok troski o przedterminowe wykonanie planu swojej jednostki, rybacy muszą pamiętać o tym, co w naszym ustroju jest najcenniejsze — o człowieku, o tych, którzy znajdują się na morzu w niebezpieczeństwie.

Załoga łodzi motorowej „Leb 17” — Józef Bergański i Eugeniusz Gaura — dała dowód, że dobrze to rozumie. Wezwani przez kontrolera rybackiego w nocy z 11 na 12 listopada do udzielenia pomocy załodze „Leb 23” — natychmiast przygotowali się do wyjścia w morze. Decyzja nie była to łatwa. Wiatr północny powodował dużą falę przybojową przed wyjściem z portu w Łebie. Jednak myśl, że koledzy Henryk Ryng i Zbigniew Ratajczak już od 36 godzin pozostają w morzu, przynaglała do szybkiego przyjazdu im z pomocą.

O godzinie 1.30 dnia 12 listopada załoga „Leb 23” mogła już o nowość kolegom swoje przygotowanie oraz podziękować za wchłowa nie do portu Bergańskiemu i Gaurze.

Zła widoczność i rosnąca fala zdecydowały, że w drodze powrotnej z łowiska skierowali się do Władysławowa. Po drodze jednak zabrakło paliwa. Rzucili więc kotwicę o 1 milę od Łądu pod Białą Górą i postanowili czekać na poprawę warunków. Po kilku godzinach wiatr, który zmienił kierunek na północno — wschodni, pomógł im przy pomocy wiosel podejść do Łeby. Jednak o wejściu do portu na wiosłach przy takiej fali nie było mowy. POMÓGI! KOLEDZY BERGAŃSKI I GAURA.



„Dlaczego dwa kutry, spędzając te samą ilość dni w morzu, na tych samych łowiskach, mają daleko odbiegające od siebie wyniki połowów?”

d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) odpocznik.

CYKL IV — ZACIĄG DRUGI. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL V — ZACIĄG TRZECI. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL VI — ZACIĄG CZWARTY. Operacje — a) wyrzucanie sieci, b) trawienie, c) wybieranie sieci, d) wybieranie ryby, e) klarowanie sprzętu, f) sortowanie, układanie i ładowanie ryby poprzedniego zaciągu, g) odpocznik.

CYKL VII — POWRÓT DO PORTU. Operacje — a) drobne naprawy i konserwacja kutra, b) klarowanie sprzętu, c) sortowanie, układanie i ładowanie ryby z ostatniego zaciągu, d) odpocznik.

Metoda inż. Kowalowa wyeliminuje bezproduktywne postoje urządzeń kutrowych i rybaków w czasie połowów i zbędne czynności oraz ruchy, czyniąc pracę na kutrach lżejszą i bardziej wydajną. Przez właściwe wykorzystanie sprzętu rybackiego metoda ta spowoduje obniżenie kosztów połowów i wzrost rentowności kutrów.

Zwiększenie odłowu ryby w poszczególnych zaciągach i rejsach, przy niezmiennych kosztach zużycia paliwa i sprzętu, obniży koszt jednostkowy połowów i przyniesie załógom korzyści w postaci wyższej premii oszczędnościowej. Dlatego też załogi kutrów pomagają nieustannie administracji kombinatu „Arka” w pracach nad wprowadzeniem na kutrach metody inż. Kowalowa.

Należy się również spodziewać, że Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego przeniesie próby nad zastosowaniem tej metody nie tylko do przedsiębiorstw państwowych, ale także do spółdzielni rybackich i rybaków indywidualnych.

WŁODZIMIERZ KORCHOT

Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego przewiduje w 1952 roku organizację szeregu kursów dla przygotowania nowych kadr i podniesienia kwalifikacji rybaków. Przeszkoleniu zostanie 600 rybaków dla połowów bałtyckich i około 400 kandydatów na rybaków dla nowych jednostek „Dalmoru”.

Trzynastoosobowa grupa betoniarzy z majstrem Janem Prymą zatrudniona przy budowie bazy rybackiej w Świnoujściu, wykonuje przeciętnie 275 proc. normy.

Przedownikami pracy są synowie matornych chłopów: Jan Wierzb, Tadeusz Graczyk i ZMP. owiec Józef Kaluża, osiągający ponad 300 proc. normy.

Pracownicy fizyczni i umysłowi „Dalmoru” w Świnoujściu wybrali komitet redakcyjny swojej gazetki zakładowej — „Głos Dalmoru”. Gazetka będzie omawiać aktualne zagadnienia pracy „Dalmoru” i budowniczych bazy rybackiej oraz sprawy bytowe rybaków i mieszkańców bazy. Zorganizowano również koło korespondentów „Steru” i „Głosu Pracy”.

Załoga stacjonująca w Szczecinie nie pontonu „Rak” należący do Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosła przedteminowo wrak hitlerowskiego statku s/j: „Ruhr”. Statek ten o nośności ponad 1000 BRT po kapitalnym remoncie w naszych stocznich, będzie wcielony do PMH. Jednocześnie załoga PRO odholowała na bezpieczne miejsce wrak s/s „Spitzbergen”. Jest to szósty z kolei podniesiony statek z siedmiu jednostek, którymi uchodzący hitlerowcy usiłowali zablokować dolny bieg Odry.

Załoga stacjonująca w Szczecinie nie pontonu „Rak” należący do Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosła przedteminowo wrak hitlerowskiego statku s/j: „Ruhr”. Statek ten o nośności ponad 1000 BRT po kapitalnym remoncie w naszych stocznich, będzie wcielony do PMH. Jednocześnie załoga PRO odholowała na bezpieczne miejsce wrak s/s „Spitzbergen”. Jest to szósty z kolei podniesiony statek z siedmiu jednostek, którymi uchodzący hitlerowcy usiłowali zablokować dolny bieg Odry.

Załoga stacjonująca w Szczecinie nie pontonu „Rak” należący do Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosła przedteminowo wrak hitlerowskiego statku s/j: „Ruhr”. Statek ten o nośności ponad 1000 BRT po kapitalnym remoncie w naszych stocznich, będzie wcielony do PMH. Jednocześnie załoga PRO odholowała na bezpieczne miejsce wrak s/s „Spitzbergen”. Jest to szósty z kolei podniesiony statek z siedmiu jednostek, którymi uchodzący hitlerowcy usiłowali zablokować dolny bieg Odry.

Załoga stacjonująca w Szczecinie nie pontonu „Rak” należący do Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosła przedteminowo wrak hitlerowskiego statku s/j: „Ruhr”. Statek ten o nośności ponad 1000 BRT po kapitalnym remoncie w naszych stocznich, będzie wcielony do PMH. Jednocześnie załoga PRO odholowała na bezpieczne miejsce wrak s/s „Spitzbergen”. Jest to szósty z kolei podniesiony statek z siedmiu jednostek, którymi uchodzący hitlerowcy usiłowali zablokować dolny bieg Odry.

Załoga stacjonująca w Szczecinie nie pontonu „Rak” należący do Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosła przedteminowo wrak hitlerowskiego statku s/j: „Ruhr”. Statek ten o nośności ponad 1000 BRT po kapitalnym remoncie w naszych stocznich, będzie wcielony do PMH. Jednocześnie załoga PRO odholowała na bezpieczne miejsce wrak s/s „Spitzbergen”. Jest to szósty z kolei podniesiony statek z siedmiu jednostek, którymi uchodzący hitlerowcy usiłowali zablokować dolny bieg Odry.



Szyper Michał Sotołczyk produkuje wśród rybaków indywidualnych okręgu gdańskiego

Kolektywna praca decyduje w walce o wagon

MINAL już przeszło miesiąc od chwili gdy robotnicy portu Gdyni i Gdyni rzucili hasło skrócenia czasu obrotu wagonów w im porcie i eksporcie z 8 na 6 godzin, w transzycie z 12 na 10 godzin, w eksporcie węgla z 36 na 30 godzin. Analizując dotychczasowy przebieg realizacji zobowiązania należy stwierdzić, że walka o wagon nie na wszystkich odcinkach naszych portów przebiega pomyślnie. Daje się to zauważyć szczególnie w przeladunku drobnicy w porcie gdyni. Tu właśnie, w przeciwieństwie do poważnych sukcesów jakie portowcy osiągają przy przeladunkach towarów masowych w Gdańsku i Gdyni, akcja ta nie dała dotychczas prawie żadnych rezultatów. Dlaczego tak się dzieje? Czyżby robotnicy zawiedli? Nie, przyczyna jest inna.

O skróceniu czasu postoju wagonów nie decyduje jedynie wysiłek i ofiarna praca robotników portowych. Niezmiernie ważnym czynnikiem w tej batalii jest dobra i harmonijna współpraca całego zainteresowanego aparatu: portowców, kolejarzy i pracowników firm spedycyjnych. Wspólny wysiłek, a więc szybkie wykonanie przeladunku przez robotników, terminowe postawienie i odbiór wagonów przez kolej, sukcesywne nadawanie przez spedytorów i wreszcie sprawna odprawa wagonu przez ekspedycję towarową PKP — to podstawa czynników zapewniających dobre rezultaty.

Na tych odcinkach portu, gdzie te wszystkie warunki zostały spełnione, akcja przebiega sprawnie. Tu właśnie obsługa nabrzeży wygląda tak, jak sobie to wyobrażali robotnicy portowi podejmując zobowiązanie. Zamiast jak dawniej, parowóz zabiera połowę rozładowanych wagonów już po 4 godzinach, a pozostałe — po 8 godzinach. Ten system obsługi daje średnio 6 godzin postoju i ułatwia pracę robotnikom, gdyż odbiór wagonów przez kolej odbywa się w czasie przerwy posiłkowej. Również przy przeladunku węgla walka o wagon przebiega pomyślnie — zobowiązanie skrócenia czasu postoju wagonów o 6 godzin jest konsekwentnie realizowane.

Inaczej jednak wygląda na WOC-u i innych nabrzeżach przeladunku drobnicy. Kolej, tłumacząc się brakiem parowozów, pozostawia tu obsługę 8-godzinną, zmniejszając jedynie czas wolny od postojowego z 8 na 6 godzin. A więc wagony muszą być rozładowane względnie załadowane w ciągu 6 godzin. Przy tym systemie

pracy wagony pozostają niewykorzystane przez okres 2 godzin. Również i robotnicy w tym czasie tj. od godziny 13-tej do 15-tej, do zakończenia swej zmiany, nie są wykorzystani. Przerzucanie ich na 2 godziny od innego miejsca pracy jest przecież niecelowe.

I tu trzeba się cofnąć wstecz o kilka tygodni. W pierwszych dniach listopada br., przed przystąpieniem do realizacji zobowiązania, aktyw gospodarczy i partyjny ZPGG oraz PKP odbył szereg wspólnych narad poświęconych omówieniu współpracy tych instytucji. Szczególnie zaczęło być staczać musiało kierownictwo portu o uzyskanie 4-godzinnej obsługi dla przeladunku drobnicy. Kolej stała bowiem na stanowisku, że zwiększenie częstotliwości obsługi na tych nabrzeżach jest nieopłacalne, gdyż ilość przechodzącej masy towarowej jest nieproporcjonalnie niska w stosunku do koniecznego zwiększenia ilości parowozów i drużyny kolejarzy. W rezultacie na nabrzeżach, gdzie ruch jest większy dano 4-godzinną obsługę, a na innych pozostawiono 8-godzinną z dozwolonym czasem postoju 6 godzin (?). Rzecz zrozumiała, że port zgadzając się na tę koncepcję uważał, że równoległe z 6-godzinny terminem przeladunku będzie iść w parze sukcesywne nadawanie wagonów przez spedytorów i odprawa wagonów przez ekspedycję towarową kolei. Tylko taka współpraca dawała by pożądane wyniki. W praktyce jednak, jak już widzieliśmy, wyszło inaczej.

Właśnie ten problem był tematem obrad jednej z ostatnich konferencji kierownictwa ZPGG, kolei i firm spedycyjnych. Należy przypomnieć, że współpraca między tymi instytucjami, która w pierwszych momentach walki o wagon nie nabrała od razu właściwego rytmu, obecnie zaczyna układać się bardziej harmonijnie. Spedytorzy „Hartwiga”, rozumiejąc wagę akcji, zobowiązali się nadawać wagony równoległe z ich załadunkiem. Spodziewać się należy, że i pracownicy ekspedycji towarowej kolei zerwą z dotychczasowym stylem swej pracy włączając się w ogólny nurt walki. W ten sposób, na razie wagony będą już po 6 godzinach nadane, opracowane, a po 8 godzinach — wyciągnięte z nabrzeży i wysłane w głąb kraju.

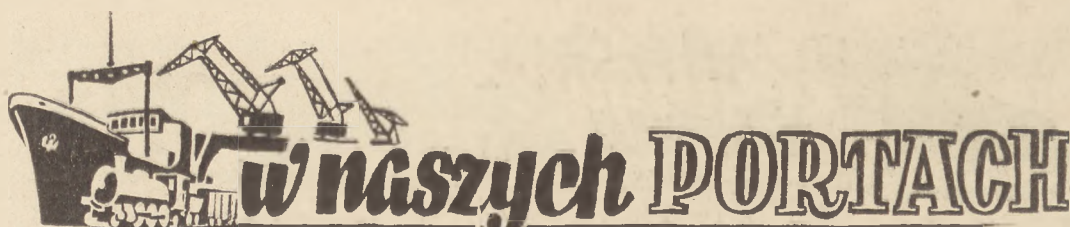
Scisie z tym wiąże się wykorzystanie robotników przez pozostałe 2 godziny ich pracy. Wobec sunkowo małej ilości parowozów

pracujących na nabrzeżach słuszną byłoby rzeczą zatrudnienie tych brygad roboczych przy pracach pomocniczych związanych z przeladaniem gotowych wagonów za pomocą „koni mechanicznych”. Zmniejszyłoby to w dużym stopniu czas manipulacji parowozów, pozwalając na obsłużenie w szybszym tempie poszczególnych nabrzeży. I o tym należy jak najszybciej pomyśleć. Ministerstwo Żegluga powinno przyjść z pomocą wyposażając port gdyni w potrzebną ilość „koni mechanicznych” i podciągarek.

PODOBNE problemy utrudniające w poważnym stopniu realizację cennej inicjatywy robotniczej istnieją również na terenie portu szczecińskiego i Zarządu Małych Portów. Dlatego też na specjalne uznanie zasługuje zobowiązanie podjęte przez pracowników szczecińskiego „Spedrapidu”, którzy zdając sobie doskonale sprawę z ważności przyspieszenia obrotu wagonów i decydującej roli spedytora, rozszerzyli inicjatywę portowców postawiając: zadysponować awizowany wagon już po 15 minutach, a nie jak dotychczas w czasie jednej godziny oraz zdawać wagony do ekspedycji PKP bezpośrednio po ukończeniu za- lub wyładunku.

Przy umiejętnym wykorzystaniu obu form zobowiązań przez kolej można przedterminowo zwolnić z portu dużą ilość wagonów. Pracownicy naszych portów wydaliby zdecydowaną walkę przestopu wagonów i konsekwentnie ją realizując. Organizacje partyjne oraz związki PKP i portów powinny w większym niż dotychczas stopniu zainteresować się przebiegiem tej walki, zwrócić baczną uwagę na wszelkie najdrobniejsze nawet ustępki i niedociągnięcia. Wysiłek portowców nie może pojsć na marne. Dopomagają oni przecież koleją do pełnego wykonania zadań transportowych. Walcząc o wagon portowcy przyczyniają się do zwiększenia tempa dostaw cennych surowców dla naszych hut i fabryk — i o tym należy pamiętać.

M.



Naukowcy współpracują z robotnikami

NA PORTOWYCH naradach wytwórczych niejednokrotnie poruszano problem współpracy Wyższej Szkoły Handlu Morskiego i Morskiego Instytutu Technicznego z robotnikami portowymi. W przeciwnieństwie bowiem do Politechniki Gdańskiej, która już od dłuższego czasu ściśle współpracuje z portowcami — WSHM i MIT dotychczas ograniczały się tylko do deklaracyjnych oświadczeń. Dziś sytuacja zmieniła się zasadniczo — WSHM i MIT zrozumiały swój błąd. Przykładem tego jest czynny udział pracowników obu instytucji naukowych przy wprowadzeniu metody inż. Kowalowa w naszych portach. Praktyczne zastosowanie tej metody wymaga w pierwszym rzędzie dokładnego jej poznania przez robotników. I tutaj właśnie pomógł MIT. Dział Ekonomiczny tej instytucji opracował obszerny referat, omawiający zasady przodującej metody radzieckiego inżyniera. Referat ten został wygłoszony i przedyskutowany na wspólnej naradzie portowców Gdyni i Gdańska.

Z kolei trzeba było wskazać kilka najważniejszych odcinków pracy, na których należało przede wszystkim zastosować twórcze wytyczne inż. Kowalowa. Dyskutowali nad tym naukowcy i aktywni robotnicy ZPGG na kilku naradach. W rezultacie Rejon Gdańsk ustalił konkretny przedmiot badań i obserwacji załadunek węgla 7-tonowymi dźwigami. Gdynia natomiast, która w zasadzie była inicjatorem wprowadzenia metody Kowalowa — zaniechała całkowicie tej sprawy. Należało teraz przeprowadzić odpowiednie obserwacje i pomiary czasu, na podstawie których można by ustalić najbardziej wydajne metody pracy przy przeladunku. Obserwacje i pomiary czasu pro-

dujących dźwigowych mogłyby przeprowadzić technicy normowania. Jest ich jednak niewiele i mają oni poważne zadania do realizacji. Brak chronometristów — to pierwsza poważna przeszkoda w rozwijającej się dotąd pomyślnie akcji. Z pomocą przyszła WSHM. Utworzono spośród tegorocznych absolwentów tej uczelni brygadę roboczą, która miała przeprowadzić chronometraż pracy przodujących robotników. Są to studenci Katedry Ekonomiki Portów Morskich, kierowanej przez prof. dr. B. Kasprowicza. Z inicjatywy i przy współpracy wszystkich zainteresowanych instytucji — ZPGG, WSHM i MIT — zorganizowano kurs dla studentów wspomnianej brygady. Na wykładach i ćwiczeniach słuchacze poznali technikę swej przyszłej pracy. Na pierwszym wykładzie dźwigowemu portu gdańskiego tow. Oset i inż. Jarosz z ZPGG zapoznali studentów z podstawowymi wiadomościami z zakresu konstrukcji i pracy dźwigu. Ponieważ prace nad wprowadzeniem metody inż. Kowalowa pokrywają się w dużym stopniu z technicznym normowaniem pracy, drugi więc wykład poświęcono temu zagadnieniu. Wygłosił go inż. Grosser, główny technik normowania pracy ZPGG. Na ostatnim wykładzie inż. Sójka omówił już samą metodę inż. Kowalowa.

gdyńskiego skorzysta z doświadczeń Gdańska i w jak najszybszym czasie wskaże naukowcom u siebie konkretny przedmiot badań i obserwacji.

Współpraca naukowców nie może jednak ograniczyć się wyłącznie do wspomnianych powyżej momentów. Metoda inż. Kowalowa nie kończy się bowiem na obserwacji i pomiarze pracy przodujących robotników. Obejmuje ona ponadto dokładną analizę zebranego materiału, celem ustalenia przodującej metody pracy. Z ustalonymi, przodującymi metodami pracy, musimy zapoznać wszystkich robotników. Naukowcy i na tym odcinku powinni pomóc: trzeba opracować popularne omówienia tych metod, zorganizować wspólnie z ich wykonawcami pokazy praktyczne, współdziałać przy ewentualnym opracowaniu materiałów poglądowych jak plakaty, filmy itp.

Metodę inż. Kowalowa należy upowszechnić w całym resorcie żegluga. Powinna i musi ona objąć żeglugę morską i śródlądową, stocznie rzeczne. Przedsiębiorstwo Robót Ciepłowniczych i Morskich Instytutu Technicznego nawiązał już kontakt z niektórymi przedsiębiorstwami, uczestniczył w ich naradach i pomaga w praktycznym zastosowaniu metody inż. Kowalowa.

W KONCU LISTOPADA PRZYSTĄPIAMO DO PIERWSZYCH POMIARÓW CHRONOMETRAŻOWYCH

Tak przedstawia się dotychczasowy stan prac nad wprowadzeniem metody inż. Kowalowa w porcie gdańskim. Należy spodziewać się, że kierownictwo rejonu

Biorąc przykład z WSHM — studenci i wykładowcy Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Wyższej Szkoły Inżynierskiej, Technikum Eksploatacji Żegluga i Portów w Szczecinie oraz Wyższej Szkoły Ekonomicznej we Wrocławiu powinni wziąć aktywny udział przy wprowadzeniu metody radzieckiego inżyniera w portach, flocie handlowej, rybołówstwie i żegludze śródlądowej. C. W.

Szczecińscy portowcy pomagają wsi

EKIPY szczecińskich portowców coraz częściej wyjeżdżają w teren pomagając rolnikom w remoncie maszyn. Ostatnio w dniu 11 listopada br. z inicjatywy Rady Zakładowej przy Technicznej Bazie Portowej ZPS, grupa portowców udała się do spółdzielni produkcyjnej w gromadzie Strzelcu, pow. nowogardzki. Ekspedycja była podzielona na dwie grupy: polityczną i remontową. W skład pierwszej wchodził tow. Stepieński, Nowiński, Guzjak, Kołodziejczyk i Pionki. Całością kierował tow. Michał Lancman.

Natychmiast po przybyciu na miejsce ekipa techniczna przystąpiła do remontu maszyn. W czasie jednodniowego pobytu naprawiono 3 rozrząsaczki, 2 kultywatory, 1

sieczkarnię i wiele drobnych uszkodzeń. Elektrycy przeprowadzili generalny remont adaptera radiowego znajdującego się w świetlicy spółdzielczej.

W tym czasie zespół polityczny wziął udział w konferencji gminnej zaznajamiając chłopów z głównymi założeniami Planu 6-letniego. Serdecznie żegnali chłopów odjeżdżających robotników. — Wdzięczni jesteśmy wam za pomoc. Dzięki niej jesteśmy w stanie wykonać nasze prace jesienne i szybko dostarczyć miastu nasze produkty — powiedział spółdzielca Sniwalski.

W drodze powrotnej do Szczecina ekipa zatrzymała się w gromadzie Świerczewo, gdzie członkowie jej dokonali przeglądu silnika elektrycznego używanego do omładowania.

M. USIELSKI



Komisja kulturalno-oświatowa śpi a Klub Robotniczy czeka

Od chwili wyboru nowej komisji kulturalno-oświatowej przy Radzie Zakładowej portu gdynińskiego minęło już 6 miesięcy. Spory to okres czasu i należało się spodziewać już pewnych wyników jej działalności. Rzeczywistość jednak wygląda inaczej. Komisja kulturalno-oświatowa portu gdynińskiego wprawdzie istnieje... ale tylko na papierze. Od momentu wyboru nie odbyła ona jeszcze ani jednego posiedzenia. Nie opracowała żadnego planu pracy, nie zainteresowała się działalnością poszczególnych placówek oświatowych w ZPGG-Gdynia. Długo można by wymieniać to, czego nie zrobiono.

Przejdźmy jednak do wniosków — zresztą nasuwa się tylko jeden. Rada Zakładowa i aktywni zwyczajowo nie docenili poważnej roli pracy kulturalno-oświatowej. Zadowolono się jedynie biurokratycznym wyborem członków komisji, nie troszcząc się dalej o ich pracę. Rada Zakładowa do października br. w ogóle nie zażądała od przewodniczącego komisji złożenia sprawozdania. O stosunku członków komisji najlepiej świadczy fakt, że na trzykrotnie zwoływane w październiku br. zebrania komisji przychodziły tylko dwie lub trzy osoby. Oczywiście zebrania te nie odbyły się.

Nie jest bez winy organizacja partyjna portu gdynińskiego, która wiedząc o istniejącej sytuacji nie pomogła Radzie Zakładowej w uaktywnieniu działalności komisji. Komitet Portowy ZZPR wspólnie z członkami Rady Zakładowej sam kierował dorywczo akcjami kulturalno-oświatowymi. Rzecz jasna, że taka praca — nie oparta na planie, ale przypadkowo do przypadku — nie mogła przynieść pożądanych rezultatów. Uwidocznili się to przede wszystkim w stylu pracy poszczególnych referatów kulturalno-oświatowych przy radach oddziałowych, które nadal śpi.

Rada Zakładowa portu gdynińskiego winna wreszcie zwrócić baczną uwagę na masową pracę polityczno-wychowawczą. Pierwszym krokiem w tym kierunku musi być uzdrowienie działalności komisji kulturalno-oświatowej. Plan pracy komisji i jej zadania muszą być stałym przedmiotem dyskusji na posiedzeniach Rady Zakładowej. W nowopowstałym Klubie Robotniczym ZPGG powinno zakwitnąć nowe życie i powinien on stać się głównym ośrodkiem pracy polityczno-wychowawczej w porcie gdynińskim.

Komitet Portowy ZZPR oraz Zarząd Okręgowy ZZPR, który ponosi poważną część winy za zły styl pracy związkowej portowców gdyni, niewątpliwie dopomogą Radzie Zakładowej w jak najszybszym uzdrowieniu dotychczasowej sytuacji i skierowaniu na nowe tory pracy kulturalno-oświatowej. (m)

Pomyślnie rozwija się życie kulturalne na szczecińskiej Starówce

Do sierpnia br. praca kulturalno-oświatowa na nabrzeżu „Starówka” w porcie szczecińskim nikt się nie interesował. Problemem tym zajęła się dopiero nowowytwarzająca rada zakładowa z przewodniczącym tow. Janem Peretem. Dawny sztauer, a późniejszy brygadziści docenił sprawy oświatowe i natychmiast po wyborze nawiązał kontakt z wydziałem kulturalno-oświatowym Zarządu Okręgu ZZPR w Szczecinie. Od tej chwili na „Starówce” nastąpiła zasadnicza zmiana.

W dużej mierze do rozwoju życia kulturalnego przyczyniło się ukończenie na „Starówce” nowoczesnego budynku socjalnego, który posiada również piękną świetlicę. Dobro wolnie otoczyła ją

całną opieką towarzysząca Siewiera. Jej wielki wkład pracy sprawił, że życie świetlicowe zaczęło się pomyślnie rozwijać. W ciągu kwartału zorganizowano około 60 pogadanek na aktualne tematy. W miesiącu Pogłębiała. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej odbyły się 3 odczyty o racjonalizatorstwie w ZSR, połączone z wyświetlaniem filmów. Stałe czynne są 2 kursy języka rosyjskiego i 5 kół Wszechnicy Radiowej.

Świetlica na „Starówce” nie posiada jeszcze dotychczas etatowego kierownika. Sprawa ta w najbliższym czasie zostanie pozytywnie rozwiązana i wówczas rozwój życia kulturalnego na tym odcinku portu będzie jeszcze pełniejszy. H. GOŁĘBIEWSKA

BIURO Portowe Odra jest przodującym rejonem przeladunkowym w Szczecinie. Zwiększając się z każdym dniem wydajność pracy całej załogi tego odcinka jest wynikiem świadomej, ambitnej i kolektywnej współpracy podstawowej organizacji partyjnej, rady zakładowej, kierownictwa i brygad roboczych.

W pracy poszczególnych brygad na czoło wysuwa się grupa pierwsza zmiany „B” tow. Stanisława Dudy. Brygada ta, biorąc aktywny udział we współzawodnictwie pracy, podwyższa stale swoje osiągnięcia, uzyskując w I kwartale br. 153 proc., w II kwartale — 188, a w III — 205 procent normy.

Brygadziści tow. Duda pracuje w porcie od 1946 r. i zna wszystkie tajniki sztauerki. Wie on dobrze, że organizacja pracy brygady to w pierwszym rzędzie przygotowanie dziennego planu pracy, dobranie odpowiedniego sprzętu i ustawienie każdego robotnika na właściwym miejscu, zależnie od jego kwalifikacji i zdolności.

— Wiadoma rzecz, że wykonanie Planu Sześciolatniego — mówi tow. Duda — wymaga od każdego z nas wydajniejszej i lepszej pracy. Czy znaczy to, że mamy a) pracować do wyczerpania? Wcale nie! Tak może myśleć tylko nieświadomy robotnik portowy. Naturalnie, jeśli się pragnie więcej zrobić i więcej zarobić, to trzeba się i więcej nakłopotać, trzeba staranniej podejść do roboty. Należy pracę przygotować i le-

piej zorganizować, dobrać odpowiedni sprzęt. Bez tego ani rusz. Przygotowania przez dysponenta i majstra „karta pracy” to podstawa do planowania roboty w brygadzie. Karta ta określa zadanie dla brygady i podaje przeciętny zarobek, jaki możemy uzyskać. Przy omówieniu organizacji roboty ze swoją brygadą, zaczynam od wskazania błędów popełnionych przez poprzedzającą nas zmianę przy wyładunku lub załadunku. Mówię o racjonalnym wykorzystaniu sił. Często podłożenie walki pod skrzynię, lub jej podnieście nie łozem znacznie ułatwia pracę. Wskazuję, że ile ustawiony wózek czy złe założenie stropu opóźnia składowanie towaru przez dźwig. Kładę narkis, aby pracować równomiernie, bez nagłych zrywów. Każdą pracę, a zwłaszcza przerwę na posiłek wykorzystujemy na odbycie krótkiej narady. Omawiamy to co zrobiliśmy i jak możemy naszą robotę jeszcze bardziej usprawnić. Prawie zawsze w czasie takiej narady ktoś zgłosi jakieś drobne usprawnienie, ułatwienie przedier minowe wykonanie zadania.

— Dużo zawdzięczamy też podstawowej organizacji partyjnej i związkowej — kończy tow. Duda. — Nigdy nie osiągnęlibyśmy tak wysokich wyników, gdybyśmy sili samopas, bez współdziałania z tymi organizacjami. Trzeba przyspieszyć podstawianie wagonów przez kolej czy też remont sprzętu w warsztatach — to zwracamy się do podstawowej organizacji partyjnej lub rady zakładowej, która nam zawsze w tym skutecznie pomaga.

Szkolenie zawodowe, wspólne na rady i dyskusje pozwalają wszystkim członkom brygady, tow. Dudy na podniesienie kwalifikacji zawodowych, a tym samym — na osiągnięcie wyższych zarobków. W IV etapie współzawodnictwa brygad tow. Dudy podjęła młodzieżowe współzawodnictwo z brygadą tow. Bryczego ze „Starówki” i nie wzięła, że w walce tej zwyciężył. Młodzież ZMP-owskiej z brygady tow. Dudy — Czesław Olejniczak, Jan Nowak, Stanisław Odziało, Władysław Olejniczak i Ludwik Dąbrowski — wzięła w swe sily. Przekonali się przecież nauce, że przez kręczenie norm, to nie żaden „cud” — wystarczy trochę pomyśleć i chcieć pracować, a wynik będzie na pewno dobry.

„PAJOT”

MORSKA

Na statkach linii dalekomorskich zostają zaokrętowani pierwsi jełczery, którzy w czasie podróży będą udzielali fachowej pomocy chorą pasażerom i członkom załóg oraz przeprowadzali zabiegi lekarskie w oparciu o instrukcje radiowe Morskiego Urzędu Zdrowia.

Inspektorat BiHP przy Centralnym Zarządzie PMH zorganizował kursy sztaurów dla pracowników PLO i ROS. Wykłady prowadzą delegowani przez Morski Urząd Zdrowia inspektorzy i lekarze. Kursy mają na celu przygotowanie pracowników niosących pierwszą pomoc lekarską.

W trzecim etapie współzawodnictwa międzystatkowego Polskiej Żegluga Morskiej w Szczecinie, pierwsze miejsce zajęła załoga s/s „Kraków” wykonując przewóz towaru w tonach w 100 proc. Marynarze postanowili do końca roku wykonać plan w 150 proc. S/s „Kraków” uzyskał proporcję przodującego statku, a wyróżnia

jący się marynarze otrzymali premie pieniężne i dyplomy.

Na drugim miejscu znalazł się s/s „Wieluń”, a na trzecim s/s „Toruń”.

W liście, skierowanym do Morskiej Agencji, armator statku linowego m/s „Okoloma” (Bandera szwedzka — Transatlantic A. B. w Göteborgu) wyraził zadowolenie z despatchu, jaki statek uzyskał przy załadunku drobnicy w Gdyni w dniach 3 i 4 b.m., dzięki wyjątkowej pracy robotników rejonu gdynińskiego.

W kanale Notekim portu szczecińskiego wydobyto wrak niemieckiego motorowca m/s „Mars” o wyporności 4,5 tys. ton. Wrak spoczywał na dnie kanału przechylony pod kątem 95 stopni, oparty o dno całą lewą burtą. Praca została wykonana w niezwykle krótkim czasie, bo zaledwie w dwa miesiące, przez członków ekipy ratowniczej „Zuk” pod kierownictwem specjalisty — nurka Bernarda Dongowskiego.



Wprowadzenie rozrachunku gospodarczego to wyższa forma gospodarki socjalistycznej

DUZO mówiono o obniżeniu kosztów własnych, wzroście wydajności pracy i o konieczności oszczędnej gospodarki, ale nie wiecie, jak planowo i realnie podejść do tych zagadnień. Dopiero wprowadzenie metody rozrachunku gospodarczego stosowanej powszechnie w Związku Radzieckim, dało nam podstawy do przejścia na tę wyższą formę gospodarki socjalistycznej.

Drugą trudnością w żegludze był jej czysto usługowy charakter.

Przedsiębiorstwa produkcyjno-przemysłowe, otrzymując od państwa pewne limity środków obrotowych, z których rozliczają się produkcją. Siegnęliśmy więc do wzorów radzieckich. W ZSRR transport podwyższa wartość przez dostawę do miejsc konsumpcji i uważany jest jako dalszy cykl produkcji. A zatem przystosowując plan produkcji przemysłowej do planu usług, możemy wprowadzić również i w żegludze rozrachunek gospodarczy oraz rozliczać się do konanymi usługami jak przewozy osobowe, towarowe, przeładunki, magazynowanie i składowanie. W zależności od dokonywanych usług wylaniają się jeszcze koszty: pogotowie technicznego, terenowy i placówek portowych, budynków, transportu lądowego itp.

Analiza miejsc powstawania tych kosztów i rozliczenia między wydziałowe dadzą nam koszt właściwy, pokażą wydajność pracy, oszczędności i całą naszą gospodarkę.

W Związku Radzieckim wprowadzono już nawet rozrachunek gospodarczy indywidualny, to znaczy, że

na poszczególnych robotników przypisuje się pewne środki obrotowe, z których rozliczają się oni gotową produkcją.

U nas na razie od 1 stycznia 1952 roku wprowadzamy rozrachunek gospodarczy między ekspozyturami i niektórymi wydziałami zasadniczymi. Po zdobyciu doświadczeń planujemy dalsze pogłębienie rozrachunku gospodarczego, doprowadzając go do dźwigni, holownika i barki. Sprowadzając wynik pracy na poszczególnych stanowiskach do jednolitej jednostki wymiarowej, jaką jest złotówka, uzyskujemy możliwość analizowania osiągnięć poszczególnych komórek organizacyjnych oraz stwierdzenia, czy zastosowano właściwe metody pracy.

Wiedzy wszelkie nasze dotychczasowe osiągnięcia we wznawianiu, racjonalizatorstwie i nowatorstwie znajdują w rozrachunku gospodarczym swój realny wyraz. Będziemy mogli dokładnie określić ile nasz pomysł, wynalazek, czy usprawnienie przyniesie korzyści, a najważniejsze — będziemy mogli ustalić o ile obniżyliśmy koszt własny przez ich wprowadzenie.

Po zastosowaniu rozrachunku gospodarczego każda komórka organizacyjna będzie miała swój plan i w zależności od jego wykonania otrzyma premie. Rozrachunek gospodarczy oparty jest bowiem na konsekwentnej, socjalistycznej zasadzie właściwego podziału pracy i jej planowym systemie opłacania, co stanowi podstawę sprawiedliwości społecznej.

W pierwszej fazie prace znacznie pomogła żegludze Katedra Rachun-

kowości Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie oraz Biuro Organizacji Rachunkowości we Wrocławiu.

Wprowadzamy tym samym w życie zasadę ścisłej łączności nauki, jej osiągnięć i zdobyczy z potrzebami szerokich mas ludzi na tę nową formę gospodarki.

Dalsze konsekwentne korygowanie i ulepszanie metod pozwoli na wypracowanie odpowiedniego stylu pracy. W ciągłej walce o lepsze jutro, w oparciu o doświadczenia i przykładem Związku Radzieckiego wprowadzimy w niedalekiej przyszłości także i indywidualny rozrachunek gospodarczy.

STANISŁAW TURCZAK

Wynalazczość pracownicza dźwignią realizacji planów

Zarząd Okręgu ZPPZ w Krakowie zorganizował dla pracowników żegludgi województwa krakowskiego, katowickiego, rzeszowskiego i kieleckiego naradę na temat wynalazczości pracowniczej. Dokonano na niej podsumowania dotychczasowej działalności.

Dyskusja wykazała, że dzięki wynalazczości robotniczej uzyskano 2.000.000 zł dodatkowych oszczędności.

Poważnym osiągnięciem było także to, że akcjonalizatorstwo stało się jednym z czynników przyspieszających realizację planów. Stwierdzili to wyraźnie tow. Fraś meldując o wykonaniu przez Zjednoczone Zakłady Eksploatacji Żwi-

ru w Oświęcimiu planu rocznego o 59 dni przed terminem. Potwierdził to również przedstawiciel Rady Zakładowej Stoczni i Warsztatów w Sandomierzu, mówiąc o realizacji tegorocznych zadań na 2 miesiące przed terminem i uzyskanej nadwyżce 6,4 proc. pod względem wartości.

Dyskusja wykazała jeszcze niedostateczny rozwój ruchu racjonalizatorskiego. Wypływa to z braku poważniejszego zainteresowania się sprawą wynalazczości tak ze strony administracji jak i zakładowych organizacji związkowych oraz Prezydium Zarządu Okręgu ZPPZ.

Na zakończenie narady zebrani podjęli szereg uchwał. Mają one na celu umasowienie ruchu racjonalizatorskiego, współzawodnictwa i socjalistycznej opieki nad mechanizmami i urządzeniami oraz upowszechnienia radzieckich metod pracy i doświadczeń.

MIECZYSLAW DANEK
Korespondent

Wzór dla innych



Na żwir czekają socjalistyczne budowy — czeka Warszawa — Świnoujście — port szczeciński... Produkcje żwiru w Bielinku może przyspieszyć odbudowana przez stocznię rzeczny w Szczecinie olbrzymia sortownia „Gigant”. Brygada ślusarzy stoczni w Szczecinie pod kierownictwem tow. Stanisława Gołębnika (na zdjęciu) na 5 dni przed terminem wykonała montaż kruszarek na „Gigancie”. Dzięki niemu i ludziom jego brygady, nie będzie przerwy w dostawie żwiru na nasze wielkie budowy.

KOSTEK

Noc nie zatrzyma wodniaków odrzańskich

Wzorując się na przykładzie radzieckich wodniaków załogi odrzańskich holowników i barek rozpoczęły nocne pływania.

15 listopada wieczorem ze Szczecina wyszły dwa pierwsze 5-barkowe pociągi. Jeden z nich na trasie Szczecin — Gryfino holował „Mściwoja”. Na dalszym odcinku barki przejeżdżały wrocławskie holowniki trasowe „Perkun” i „Kupała”. Wszystkie te holowniki zostały wyposażone w sprzęt niezbędny do nocnego pływania. Mocne reflektory rozpraszają już mroki nocy, hamujące dotychczas żeglugę na Odrze.

Doświadczenia zdobyte w tym rejsie będą stanowiły podstawę do opracowania szczegółowych założeń dla wprowadzenia regularnej żeglugi nocnej na Odrze w 1952 r.

cp

Takich czynów potrzeba nam więcej



Przy promie w Sobieszewie do niedawna mokli i marali oczekujący pasażerowie. Nie było poczekalni. Załoga promu sama usunęła to niedociągnięcie. Rozebrała niepotrzebne nikomu pomieszczenie i z tego materiału wybudowała na przystani poczekalnię oraz dyżurkę (patrz zdjęcie). Wodniacy realizowali swój czyn wykorzystując przerwy między przejazdami promu oraz czas odpoczynku. Stanisław Parszo, Czesław Szablowski, Franciszek Kozak, Franciszek Makowski, Adam Miszczyk, Aleksander Zaorski, Aleksander Gryczko, Marceli Piotrkowski, Antoni Wojciechowski i Jan Milewski to ludzie, którzy dali dowód, że czują się współgospodarzami przystani i promu.

I dziś nie osłabło tempo ich pracy. Przewozy ziemniaków jesienią, a w okresie zimowym utrzymanie komunikacji promowej przy zamarzającej Wiśle wymaga od załogi wytrzymałości i siły. Przyjemnie jest im teraz w przerwie między przejazdami schronić się przed jesiennym wichrem w ciepłym pomieszczeniu.

Bezpośredni przeładunek barki — statek usprawni pracę portów

Położenie Szczecina u ujścia Odry stwarza dla tego portu doskonałe warunki do ścisłej współpracy transportu rzeczno- i morską. Rzeka wiąże potężną magistralą komunikacyjną, poprzez Kanał Kłodnicki, największy obszar przemysłowy naszego kraju — Górny Śląsk z morzem. Należy jednak stwierdzić, że mimo posiadanych warunków żegluga odrzańska nie odgrywa jeszcze dotychczas odpowiedniej roli w ogólnokrajowym transporcie.

Zespolenie żeglugi śródlądowej w jedno przedsiębiorstwo, pozwoliło przy stosowaniu socjalistycznych metod planowania i eksploatacji na znacznie lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów. Podjęcie w 1952 r. regularnej nawigacji nocnej na Odrze znacznie przyspieszy rejsy barek i wyzwoli nowe rezerwy.

Dalsze rezerwy tkwią jeszcze w przestojach jednostek w porcie. Zmniejszają one zdolność przewozową floty odrzańskiej przeciętnie o 20 proc. Przyczyną przedłużenia postojów jest niedostateczne wyposażenie portu szczecińskiego w odpowiednią ilość urządzeń dla relacji barki — statek i brak zrozumienia przez załadowców doniosłości roli gospodarczej żeglugi śródlądowej.

Transport rzeczny jest znacznie tańszy od kolejowego. Również tańszy i sprawniejszy jest bezpośredni przeładunek z barki na statek. Przeprowadzone w Szczecinie przy pomocy dźwigu 7,5-tonowego doświadczenia wykazały, że prowadzony w tych samych warunkach przeładunek węgla z barki na statek odbywa się prawie dwa razy szybciej niż z wagonu na statek. Także wyładunek rudy ze statku na barkę jest prowadzony

I. ŁUKASZEWICZ

W Gdańsku nie ma Domu Żeglarskiego

JEDNOSTKOM pływającym Żegluga na Wiśle wypadają często postoje w różnych miejscowościach. W porcie gdańskim stoją np. jednostki nie tylko ekspozytury gdańskiej, ale także bydgoskiej, szczecińskiej i innych. Nieraz jest to krótki, ale zdarzają się i dłuższe.

Marynarze posiadający rodzinę w Gdańsku mają gdzie spędzić wolne chwile od pracy. Wśród gdańskich załóg pływających jest jednak znaczna ilość wodniaków samotnych oraz młodzieży odbywającej praktykę. Oni właśnie, jak również marynarze i barkarze innych ekspozytur, nie mają co robić z wolnym czasem, zwłaszcza że świetlica czynna jest tylko w godzinach pracy. Widać się więc po ulicach lub

lokalach, co dla młodzieży jest szczególnie demoralizujące.

Dom Żeglarski rozwiązałby wszystkie te bolączki. W Domu Żeglarskiego wodniacy znaleźliby odpowiedniejsze zajęcia: prasę, radio, książki, szachy, tenis stołowy i inne. Młodzież mogłaby się doświadczać czy to drogą samokształcenia czy też wysłuchując ciekawych pogadanek.

Cóż, kiedy w Gdańsku nie ma Domu Żeglarskiego — kawalerowie i młodzież muszą więc szukać takich rozrywek, jakie są im dostępne. A szkoda!

Może jednak ktoś kompetentny wejrzy w te sprawy?

F. K.
Korespondent



Takie oto statki pływają na kanale Moskwy.

Akcji socjalnej nie można traktować mechanicznie

Zdobycze socjalne — to wielkie osiągnięcie świata pracy. Dziś już każdy robotnik w Polsce wie, że może liczyć nie tylko na to, co efektywnie otrzymuje na rękę, ale również na żłobki, przedszkola, kolonie, domy turnusowe dla swoich dzieci, na doroczne zwolnienia, zapomogi w razie potrzeby i wiele innych.

Każdy zakład pracy dysponuje na ten cel funduszem socjalnym. Niestety, zdarzają się wypadki, że przez mechaniczne planowanie akcji socjalnej fundusze te pozostają niewykorzystane.

Tak było właśnie w żegludze śródlądowej. Przy planowaniu trzymano się tam ściśle wytycznych nie dających się zachować w warunkach pracy wodniaków. Nie wzięto pod uwagę, że większość wodniaków, a szczególnie szyprów, mieszka po prostu na barce wraz z całą rodziną. Wyjeżdżając na kilka tygodni, a nawet miesięcy, nie mają oni możliwości posyłania swych dzieci do przedszkola lub żłobka, na półkolonie, do świetlicy dziecięcej czy ośrodka jordanowskiego. A na wszystkie te pozycje zaplanowano schematycznie

ważne sumy. W rezultacie tego Gdańska Ekspozytura Żegludgi Śródlądowej nie wykorzystata prawie 50 proc. posiadanych funduszy socjalnych.

Osobno trzeba potraktować zagadnienie niewykorzystania sum na kolonie letnie. Wodniak „podrzuca” starsze dzieci przeważnie na cały rok szkolny gdzieś do rodziny. W okresie wakacyjnym chce nacieszyć się nimi — bierze więc je na barkę. Wspaniale i pouczające są to wakacje, gdy zwiędza się nadbrzeżne wioski i miasta. W tych warunkach nie można się dziwić, że ani szyper, ani jego dziecko nie chcą korzystać z kolonii. Zresztą zdarzały się wypadki, że dziecko po powrocie z kolonii nie znajdowało rodziców, bo właśnie barka popłynęła gdzieś aż pod Wrocław — a więc biłako się bez opieki.

Planując nie pomyślano natomiast o funduszach zabezpieczających dzieciom barkarzy korzystanie z burs, a tym samym umożliwienie im ciągłości nauki w szkołach podstawowych. Wodniak obarczony 2—3 dziećmi w wieku szkolnym, jeżeli nawet znajdzie miejsce w bur-sie, czy może zapłacić z własnej kieszeni za każde z nich po 160 zł?

Należałoby sprawę rozdziału funduszy socjalnych przemysłu dołączyć do Trzeba zapewnić dzieciom wodniaków korzystanie z wszelkich zdobyczy socjalnych. To zadanie nie rozwiązać może stworzenie sieci specjalnych domów w miastach, w których znajdują się siedziby ekspozytur. Tam dziecko w wieku szkolnym czy przedszkolnym winno znaleźć właściwą opiekę i wychowanie. Nie byłoby ono już wówczas narażone na przypadkowe wpływy wychowawcze. Domy takie w okresie letnim mogą służyć również jako ośrodki kolonijne.

Takie postawienie problemu pozwoliłoby wykorzystać w pełni fundusze socjalne tak w Ekspozyturze Gdańskiej, jak i we wszystkich innych placówkach żegludgi śródlądowej.

KOSTEK

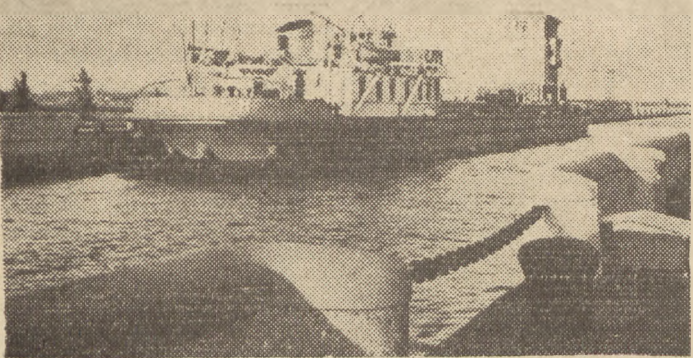
Czy wiecie że...

...Żwierek Rudziecki posiada największy na świecie system dróg wodnych.

...wszystkie rzeki radzieckie razem wzięte ciągną się na przestrzeni wielu milionów km, a w tym ponad 500 tys. km nadaje się do żegludgi.

...Żegluga uprzedzona jest na trasie długości około 115 tys. km, a na pozostałych rzekach odbywa się spław drewna.

...statki radzieckie z Astrachania (nad Morzem Kaspijskim) do Moskwy przez Kanał Moskiewski przebywają 3.142 km a Oka — 3.312 km, z Astrachania natomiast do Leningradu trasa wynosi 3.839 km, a do Archangielska — 4.599 km.



Jeden z typów statków towarowych kursujących na rzekach i kanałach ZSRR

...na rzekach syberyjskich komunikacja wodna odbywa się na równie długich trasach. Od ujścia Leny do m. Kaczug droga wodna wynosi 4.144 km. Z Nikołajewsk na Sretniejską rzeką Amur płynie się 3.227 km, a rzeką Irtysz z Pawłodaru do Salechardu — 3.309 km.

...transport rzeczny dla wielu rejonów kraju radzieckiego jest komunikacją podstawową. W kraju Jakutów i na północy w rejonie rzek Jenisej i Ob ponad 90 proc. całej masy towarowej przewozi się wodą, a w okręgu leningradzkim, w Karelii, w śródlądowej i dolnej Włodze, w kraju Baskirów oraz na Białorusi — prawie 40 proc.

...okres żegludowy na rzekach radzieckich trwa od 180 — 200 dni.

...w stosunku do przewozów kolejowych i morskich transport śródlądowy ZSRR w skali rocznej odgrywa bardzo poważną rolę. Droga wodna transportuje się 34 proc. ogólnej ilości przewożonego drewna, 16 proc. paliw płynnych, 23 proc. soli, 10 proc. zboża i 3 proc. wyrobów metalowych, a ponadto 11 proc. innych ładunków.

...według obliczeń docenta Sofuzowa, dzienny załadunek wszystkich przedsiębiorstw żegludgi śródlądowej w lipcu 1940 r. wynosił ok. 27.400 wagonów, gdy w tym samym czasie ogólny załadunek kolejowy sięgał 97.300 wagonów.

...przewozy drogą wodną w ZSRR wzrosną jeszcze bardziej, gdy zostaną wykonane wielkie budowy epoki stalinowskiej — Kanał Wołga—Don i Kanał Tułmeński.

Ster na samokrytykę

Biurokracja utrudnia życie mieszkańcom bazy w Swinoujściu

BUDOWĘ osiedla robotniczego w Swinoujskiej bazy rybackiej prowadzi szwedzka Dyrekcja Budowy Osiedli Robotniczych.

wygospodarowania zaplanowanego na ten cel kredytów. Odmawia z bezduszną biurokacją zaspokojenia drobnych potrzeb osiedla,



Byłoby wskazane, by wspomina na DBOR nawiązała już teraz kontakt z tamtejszym terenem i bazą rybacką celem właściwego zaplanowania koniecznych inwestycji na rok 1952. W ten sposób uniknie się błędów i niepotrzebnych rozgoryczenia mieszkańców, jak to jest obecnie.

Rybacki i budowniczy bazy rybackiej zamieszkujący wspomniane osiedle, ubiegali się w DBOR od połowy bieżącego roku — przez Swinoujską Dyrekcję Budowy Bazy Morskiej — o drobne uzupełnienie instalacji wodociągowej-kanalizacyjnej w łazienkach kilku domów, wyremontowanych już w 1950 r. oraz o powiększenie sklepu zbytu cennego, jak na potrzeby osiedla. Zwrócono także uwagę na Ośrodek Zdrowia i szereg innych drobnych potrzeb osiedla, lecz DBOR odmówiła z całą formalistyczną bezduszą, uzasadniając to tym, że wyżej wymienione obiekty nie są objęte planem inwestycyjnym 1951 roku.

Niewątpliwie jest to przeszkoda, którą można jednak pokonać przy odrobinie dobrej woli. Wystarczy by bowiem wprowadzenie formalnych poprawek do planu, tym bardziej, że zaplanowane fundusze amortyzacyjne nie zostaną wyczerpane. Projektowane na rok bieżący nowe budowle: żłobek, przedszkole, sklep wielobranżowy — na skutek opieszałości DBOR nie zostaną wykonane. W tym wypadku — rzecz charakterystyczna — DBOR bez trudności plany zmieniła.

Poza tym zaplanowany był remont szkoły, który miał od 15. X. br. ruszyć w przyspieszonym tempie. W rzeczywistości, przez kilka tygodni pracowali tam dwóje ludzi przy odgruzowaniu. Obecnie nawet i tych pracowników zabrano na inną budowę, nie zważając na bazę.

Wiadomo jest ogólnie, że plan układają ludzie i jeśli robią to w oderwaniu od istotnych potrzeb, to samo życie plan poprawia.

Kierownictwo szwedzkiej DBOR niebardzo się przejmuje potrzebami bazy rybackiej i koniecznością

„bo obiekty te nie są objęte planem na rok 1951”.

Dlaczego tak się dzieje? Odpowiedź jest prosta: DBOR za mało interesuje się terenem. My zaś wiemy, że dziś nie ekscytują się w Polsce słusznymi żądaniami ludzi pracy, a szczególnie na tak ważnym odcinku jakim jest Swinoujście.

M. S.
Korespondent

„Ster” dopomógł ale jeszcze...

DOBRO się stało, że „Ster” poruszył sprawę hotelu dla robotników portowych prowadzonego przez Zarząd Portu w Szczecinie.

Efekty są już widoczne: Zarząd Portu w Szczecinie przydzielił do hotelu stałego świetlicowego, który rozpoczął prowadzenie normalnej akcji oświatowej w świetlicy a i w zaopatrzeniu jest duża poprawa. Zarząd Główny ZPPZ zakupił — w wyniku starań Zarządu Okręgu — doskonały radioaparat. W świetlicy są już książki, czasopisma, liczący gry towarzyskie itp.

Pierwsze właściwe posunięcia już zostały dokonane. Nowy świetlicowy zorganizował koło samokształceniowe (bardzo ważne ponieważ ważną część mieszkańców hotelu stanowią polonabiele), koło Wszechniczy Radiowej i kurs języka rosyjskiego.

Trzeba jednak stwierdzić, że można by zrobić znacznie więcej, gdyby Zarząd Portu w Szczecinie nawiązał ściślejszą współpracę z Zarządem Okręgu ZPPZ, gdyż tylko wspólnie prowadzona akcja może przynieść pozytywne rezultaty. Należy przyznać, że mieszkańcy hotelu ponoszą znaczną winę za panującą sytuację. By zmienić tę sytuację potrzebny jest wspólny plan akcji szkoleniowo-wychowawczej.

Ścisła współpraca da niewątpliwie jeszcze lepsze efekty i przyczyni się do wychowania mieszkańców hotelu na świadomych obywateli.

E. KACZMAREK

Kierownictwo „Certy” winno zmienić swój stosunek do rady zakładowej

ZARZĄD Okręgowy ZPPZ w Szczecinie nawiązuje ścisłą współpracę z poszczególnymi zakładami pracy, aby skuteczniej mobilizować załogi do zadań produkcyjnych.

Praca spółdzielni rybackiej „Certa” w Szczecinie jest trudna z uwagi na rozległy obszar jej działalności i dlatego pomoc organizacji związkowej jest tu szczególnie niezbędna.

Niestety, wszelkie dotychczasowe wysiłki związku w kierunku lepszego powiązania się ze spółdzielnią nie dają pozytywnych rezultatów wobec dziwnego stanowiska kierownictwa spółdzielni, ignorującego działalność związkową.

Można by podać wiele dowodów lekceważenia pracy związkowej przez kierownictwo „Certy”. Wystarczy jednak wspomnieć, że radę zakładową na skutek „zakuliszo-

wych akcji” zarządu spółdzielni zrezygnowali z pracy społecznej. Nadto kierownictwo „Certy” starało się przerzucić na radę zakładową obowiązki należące do administracji, nie okazując mu przy tym jakiegokolwiek pomocy.

Kierownictwo także nie poparło inicjatywy aktywności związkowej w mobilizacji pracowników do przejęcia zobowiązań październikowych. Fakt, że zaledwie 34 proc. załogi spółdzielni włączyło się do czynu świadczy dobitnie o szkodliwości stosunków, panujących między kierownictwem a radą zakładową.

Sądymy, że ta notatka przyczyni się do zmiany stylu pracy i stosunku do zagadnień związkowych w „Cercie”, co niewątpliwie doprowadzi do lepszego powiązania się z radą zakładową i organizacją związkową.

M. S.

Korespondenci pomagają w organizowaniu pracy kulturalno - oświatowej

DZIAŁALNOŚĆ kulturalno-oświatowa jest poważnym instrumentem pracy masowo - politycznej i wychowawczej wśród załóg robotniczych. Z tego więc względu zagadnienie jej rozszerzenia i pogłębiania w zakładach pracy nabiera obecnie szczególnego znaczenia.

Ośrodkami, w których koncentruje się życie kulturalne zakładów pracy są świetlice, Domy Marynarza i Rybaka, kluby robotnicze, domy kultury i t.p. placówki. Praca świetlic przejawia się w różnych formach w zależności od istniejących warunków i możliwości. Dzięki temu świetlice stały się miejscem wypoczynku, godziwej rozrywki po pracy i jednocześnie szkołą socjalistycznego wychowania.

Kierownikami i organizatorami pracy kulturalnej w zakładach pracy są komisje kulturalno-oświatowe przy radach zakładowych i organizatorzy kulturalno-oświatowi w grupach związkowych.

Nie wszędzie jednak działalność kulturalno-oświatowa postawiona jest na odpowiednim poziomie, bowiem wielu aktywistów związkowych — nawet na odpowiedzialnych stanowiskach — nie rozumie jeszcze, że bez masowej pracy wychowawczej nie można skutecznie i systematycznie mobilizować mas pracujących do realizacji zadań produkcyjnych.

Niedawno np. otrzymaliśmy list, w którym nasz korespondent z m/s „Warmia” skarżył się na niedostarc-

zenie prasy na statki. A przecież gazeta — jak mówił Lenin — „to nie tylko kolektywny propagandysta i kolektywny agitator, lecz również — kolektywny organizator”. O tym — niestety — zapominają niektórzy działacze społeczni.

Nasi korespondenci, którzy doceniają znaczenie rozwijania i pogłębiania aktywności pracowników żeglugi przy pomocy pracy kulturalno-oświatowej, winni stać się głównymi pomocnikami ogniw związkowych w organizowaniu i ożywianiu życia kulturalnego na lądzie i morzu.

Dużą pomoc w pracy kulturalnej przyniosą korespondencje, popularyzujące przodujące metody pracy, poszczególnych świetlic i zespołów artystycznych. Przyczynią się one bowiem do upowszechnienia ich do świadków wśród słabo pracujących placówek świetlicowych.

Korespondenci winni czuwać nad tym, aby praca artystyczna zespołów świetlicowych była odpowiednio upolityczniona, aby organizowane imprezy propagandowe i artystyczne były organicznie związane z życiem zakładu pracy i statku oraz z propagandą zadań postawionych w Planie 6-letnim przed marynarzami, rybakami, portowcami i wodniakami.

Z drugiej strony należy sygnalizować o brakach i niedociągnięciach w pracy świetlic, pisać o warunkach ich pracy, o tym, czy odczuwają je należytą opieką rady zakładowe i administracja. Niedawno nasz korespondent „Łosoś” napisał w korespondencji do naszej redakcji brak dbałości ze strony związku zawodowego o świetlicę „Dalmoru” w Swinoujściu. W wyniku naszej interwencji Zarząd Okręgowy ZPPZ w Szczecinie przyszedł tej placówce z pomocą materialną i fachową.

Lecz problem świetlic nie wyczerpuje zagadnienia działalności kulturalno-oświatowej w zakładzie pracy. Korespondent powinien więc zwrócić uwagę na metody i formy pracy organizacyjnej np. czy wysłuchuje się sprawozdania komisji kulturalno-oświatowych na radach zakładowych i konferencjach zakładowych, czy kontroluje się wykonanie uchwał i poleceń, czy przeprowadza się narady z organizatorami kulturalno-oświatowymi — bowiem o sukcesach każdej pracy decydują właściwy styl i prawidłowa organizacja pracy, inicjatywa i twórczy zapał całego kolektywu.

Wyniki pracy komisji i organizatorów kulturalno-oświatowych można ilustrować przykładami, pokazując najbardziej czynnych ludzi.

Ale rola korespondenta nie powinna się na tym kończyć. Korespondent winien brać czynny udział w redagowaniu gazetki ściennej i w miarę swych sił pomagać w ustalaniu właściwych form pracy świetlicowej.

Biorąc bezpośredni udział w życiu świetlicowym, wykazując braki i niedociągnięcia oraz popularyzując dobre formy pracy kulturalno-oświatowej, korespondent przyczyni się do wzmocnienia i pogłębiania życia kulturalnego własnego zakładu pracy.

Brak ciepłej wody utrudnia nam również tzw. „przepierki”. Jest wprawdzie kocioł do prania bielizny, wymaga on jednak drobnych napraw, aby można było go używać. Nieczynna jest także łazienka, a szkoda — mieszkańcom Domu przydałaby się chociaż raz w tygodniu gorąca kąpiel.

Erka
Korespondent

OD REDAKCJI

Sądymy, że kierownictwo Bazy Rybackiej w Kołobrzegu zainteresuje się bolączkami mieszkańców Domu Rybaka i spowoduje ich szybkie usunięcie. Narazanie użytkowników Domu na choroby i przeziębienia z powodu zaniedbania w przygotowaniu instalacji centralnego ogrzewania, jest nie- dopuszczalne.

Dlaczego nie ogrzewa się Domu Rybaka w Kołobrzegu?

NAJPOWAŻNIEJSZĄ bolączką mieszkańców Domu Rybaka w Kołobrzegu jest brak centralnego ogrzewania. Mamy już chłodne dni, a centralne ogrzewanie ciągle się jeszcze „robi”, choć prace te należało ukończyć przed nadjeściem zimy.

Kierownictwo Domu pociesza nas że firma, która pracę tę prowadzi, „przyspieszy” tempo robót. Na razie jednak marznięciem, a panujące w pokojach zimno przyprawia nas o dreszcze. Wstając z łóżka trzeba wciągać wilgotne skarpety i inne części garderoby.

Ze sprawą centralnego ogrzewania wiąże się brak ciepłej wody, co szczególnie odczuwają koledzy zatrudnieni w warsztatach mechanicznych, bowiem w zimnej wodzie nie mogą obmyć się z oliwy i smaru.



Smutne — ale prawdziwe

W październiku br. organizowaliśmy akademię ku czci 34 rocznicy Rewolucji Październikowej. Nasz zespół artystyczny Straży Obiektów Portowych w Gdyni przygotował występy taneczne. Nie posiadając jednak odpowiednich kostiumów zwróciliśmy się do Zarządu Okręgowego ZPPZ w Gdańsku z prośbą o pomoc. Okręg zlecił nam pobrać kostiumy ze świetlicy ZPPG w Nowym Porcie. Po uzyskaniu akceptacji tow. Dworakowskiego, referenta kulturalno - oświatowego przy Radzie Zakładowej ZPPG w Nowym Porcie, udaliśmy się do tow. Piłskiego, kierownika świetlicy. Byliśmy przekonani, że tow. Piłski ja-

nie okazał najmniejszego zainteresowania trudnościami i pracą bratniego zespołu artystycznego. Przyjął nas sucho i potraktował „z góry”.

Swoje postępowanie uzasadniał rzekomymi trudnościami, jak np. „wydanie strojów wymaga zgody dyrektora administracyjnego” (?) „kostiumy są w praniu”, „niektórzy członkowie zespołu mają je w domach”.

W związku z tym nie byliśmy w stanie zorganizować występów, gdyby nie pomoc zespołu Marynarki Wojennej, który wypożyczył nam brakujące kostiumy. Uważamy jednak, że postępowanie



ko doświadczony aktywista związkowy chętnie udzielił nam pomocy. Spółkało nas jednak rozczarowanie. Nie będziemy „powtarzać przebiegu długotrwałej rozmowy, w wyniku której otrzymaliśmy tylko kilka niekompletnych kostiumów i to... najgorszych. Nadmieniamy tylko, że tow. Piłski

nie tow. Piłskiego powinno być napytowane. Świetlicowego, który uchyla się od udzielenia pomocy innemu zespołowi i utrudnia im pracę, należy odpowiednio pouczyć.

SZYJKOWSKI, RESZOTARSKA
i ZAWADZKI —
organizatorzy akademii

Dlaczego?

w Domu Rybaka w Kołobrzegu wydaje się śniadania dopiero od godz. 8.00 podczas gdy



mieszkańcy Domu rozpoczynają pracę o tej samej porze?

„Dalmoru” wbrew umowie zbiorowej nie dostarczał dotychczas załogom pływającym ciepłej bielizny osobistej: skarpet, koszul, swetrów itp.?

„Apteczka w Domu Rybaka w Kołobrzegu nie jest dostateczna



zaopatrzona w potrzebne leki i środki opatrunkowe?

„Dyrekcja PPIUR „Dalmoru” w Gdyni nie wypłaca regularnie uposażenia miesięcznego i dodatków rodzinnych rybakom i robotnikom administracyjnym, przeniesionym przed trzema miesiącami z Gdyni do Swinoujścia?

„Hartwig” opóźnił w dniu 13 listopada br. wyjście statku s/s „Hel” dostarczając połowę



ładunku o godz. 10.20, a resztę o 11.10 — zamiast całości na godz. 7.00?

„nie zabezpieczono i nie zaopatrzone tablicami ostrzegawczymi urządzenia wysokiego napięcia, znajdujących się w gmachu chłodni bazy rybackiej w Swinoujściu?

„pokoje w domu noclegowym dla rybaków przy ul. Jaracza w Swinoujściu są nieopalone i nienależycie utrzymane?

ŚLADEM naszych interwencji

Powiatowy Związek Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Gdańsku wycofał z GS Marzęcinu towary nie mające popytu na wsi i przekazał je pionowi miejskiemu. Nadto Oddział Okręgowy CRS „Samopomoc Chłopska” w Gdańsku polecił zarządowi GS w Marzęcinie zwrócić szczególną uwagę na zaopatrzenie ludności rybackiej w potrzebny i właściwy asortyment towarowy. (Notatka pt. „Więcej rozsądku w zaopatrywaniu osad rybackich” w n-rze 15).

Zarząd Okręgowy ZPPZ w Gdańsku przeprowadził kontrolę działalności organizacji związkowej przy ZPPG w Nowym Porcie na odcinku społecznej inspekcji pracy. Wobec stwierdzenia niedociągnięć w tej dziedzinie, wydano Radzie Zakładowej odpowiednie wskazówki i polecono raz w miesiącu wysłuchac sprawozdania zakładowego społecznego inspektora pracy. Niezależnie od dotychczas przeprowadzonych narad instrukcyjnych, Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi organizuje masowe szkolenie wszystkich społecznych inspektorów pracy (Notatka pt. „Kiedy Rada Zakładowa portu gdańskiego zainteresuje się działalnością społecznych inspektorów pracy” w n-rze 14).

Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych w Poznaniu zawiadomiła nas, że zmechanizowanie obsługi służ w Bydgoszczy wymaga odbudowy i przebudowy istniejących urządzeń elektrycznych. Zamówiono już potrzebne materiały i przystąpiono do opracowania dokumentacji technicznej założeń projektu. Wypłacono również wynagrodzenia za służowanie w godzinach nadliczbowych. (Notatka p. t. „Obsługa służ ma prawo do lepszych warunków pracy” w n-rze 18).

Gdański Urząd Morski dostarczył przetwornice na m/s „Kozłorożec” oraz wszczął starania o uzyskanie wentylatora elektrycznego i zlecił Morskiej Obsłudze Radiowej Statków zainstalowanie radiodłobnika na tej jednostce. (Notatka p. t. „Biurokracja w GUM-ie” w n-rze 18).

Stocznia Gdańska zmieniła dotychczas praktykowany sposób zamawiania holowników i pilotów. Obecnie podaje się oddzielny numer zamówienia na przeholowanie lub dokowanie każdej jednostki. Nadto wprowadzono 3 zmiany dysponentów, którzy utrzymują bezpośrednią łączność z Kapitanatem Portu. Miejsce służbowe dysponentów oznaczono odpowiednią tablicą. (Notatka p. t. „Współpraca ze stoczniami tematami narady wytwórczej Kapitanatu Portu” w n-rze 17).

Ministerstwo Żeglugi przystąpiło do opracowania okólnika regulującego sposób rozprawiania materiałów reglamentowanych w rezerwie żeglugi. (Notatka p. t. „Rybak łodziwi nie otrzymali korka z MCZ w Darłowie” w n-rze 13).

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Adam Lewandowski. Elbląg — Na grodzie za udział w konkursie pt. „Organizujemy sieć korespondentów” wysłaliśmy pocztą pod wskazanym adresem. Prosimy o potwierdzenie odbioru.

Zeglarz ze Szczecina — Nowy układ zbiorowy dla żeglugał śródlądowej jest w trakcie opracowania i być może, że jeszcze w bieżącym roku będzie wprowadzony w życie. Niewątpliwie zlikwiduje on te niedociągnięcia i bolączki, o których pisałeś.

Tadeusz Woźniak, Gdańsk — W wyniku naszej interwencji, Dyrekcja Żeglugał na Wiśle otrzymała polecenie ponownego przyjęcia Was do pracy na poprzednim stanowisku.

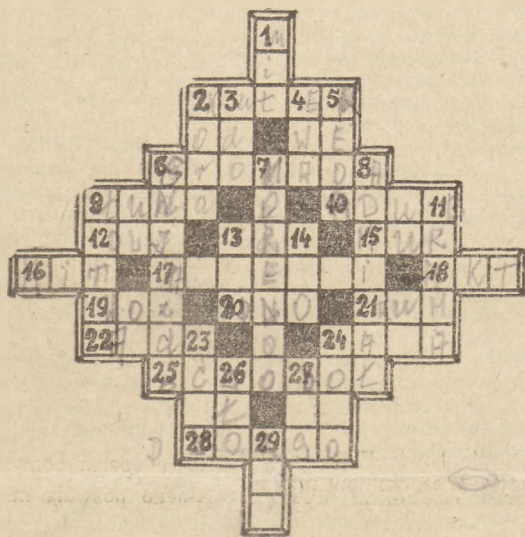
Ryszard Czerwiński, Gdańsk — Na Wyjaśnienie Wasze z dnia 13. 11. br. kurs radiotelegrafistów w PMH przyjęliśmy do wiadomości.

POMYSŁ

KRZYŻÓWKA

Poziomo: 2) mała jednostka rybacka, 6) niezorganizowana grupa ludzi, 9) obłask, 10) psi dom (wspak), 12) imię żeńskie zdrobniałe (drugie przypadek), 13) imię żeńskie zdrobniałe, 15) masa do zalepiania szpar i szklenia okien, 17) główne przewody krwionośne (drugie przypadek), 18) część sztuki teatralnej, 19) pojazd, 20) spody naczyń, 21) alkohol wyrabiany z trzcin, 22) nazwa opery Verdiego, 24) duża ilość, 25) wnęk w zawartość czaszki, 26) przeciwieństwo czasze, w której mieści się oko, 28) kwiatnik, trawnik, klomb (wspak).

Pionowo: 1) przedmiot podobny do gwoździa, używany do łączenia blach, 2) okrycie pnia drzewnego, 3) część nogi, 4) imię żeńskie, 5) wejście do portu, 6) mieszkanie ptaków, 7) kolor ściana, 16) masa do zalepiania szpar i szklenia okien, 17) główne przewody krwionośne (drugie przypadek), 18) część sztuki teatralnej, 19) pojazd, 20) spody naczyń, 21) alkohol wyrabiany z trzcin, 22) nazwa opery Verdiego, 24) duża ilość, 25) wnęk w zawartość czaszki, 26) przeciwieństwo czasze, w której mieści się oko, 28) kwiatnik, trawnik, klomb (wspak).



ROZWIĄZANIE ZADAN Z NR 19

Logogryf — znaczenie wyrazów: 1) rulon, 2) kobuż, 3) racia, 4) szuja, 5) Inn, 6) Split, 7) ocean, 8) kadz, 9) Jadwiga Strąkowska, Sopot, 10) Maj, 11) Kikar, 12) cisza, 13) Lenin, 14) aloe, 15) Ryszard Krydel, Szczecin, Waly, 16) Ikar, 17) piano, 18) tenis, 19) ewkle, 20) ferwor, 21) 19, 22) 19, 23) 19, 24) 19, 25) 19, 26) 19, 27) 19, 28) 19.

Rozwiązanie — ROCZNICA WIELKIEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ.

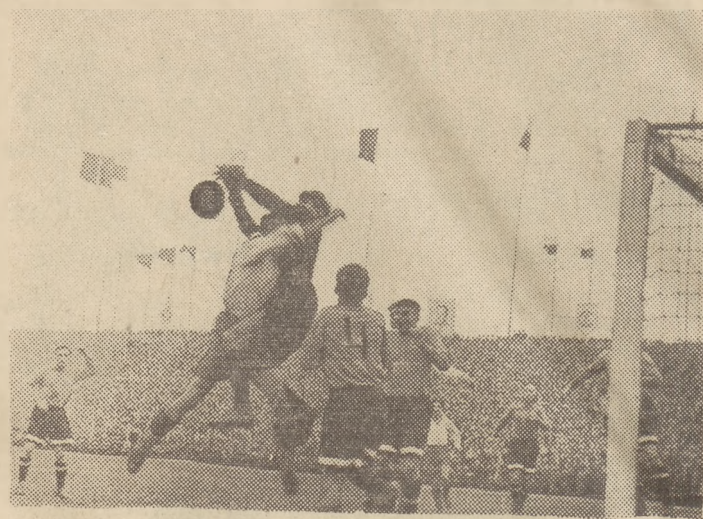
Książki przesyłamy pocztą.

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

Sukces siatkarzy ZPGG w rozgrywkach o Puchar Polski

Przed paru dniami rozpoczęły się pracownica Działu Zaopatrzenia Serwa Wybrzeżu rozgrywki w piłce siatkowej kobiet i mężczyzn o Puchar Polski impreza ta cieszy się dużym powodzeniem, o czym świadczy wielka ilość widzów w niej udział wzięli.

Fedkreślić należy dobrą postawę siatkarzy Kół Sportowych ZPGG — Gdańsk, którzy po uzyskanych zwycięstwach nad rywalami zdobyli mistrzostwo swych grup kwalifikując się do dalszych rozgrywek. W siatkówce kobiet reprezentantki ZPGG zwyciężyły Gwardię 2:1 (15:3, 8:15, 15:6) i AZS 2:0 (15:12, 15:9). W zespołach Zespołu Portu wyróżniły się A. S.



Piłkarze Dynamo (Tbilisi) w czasie swego pobytu w Polsce uzyskali 3 zwycięstwa i 1 remis. We Wrocławiu zremisowali z Unią 1:1, w Zabrzu zwyciężyli reprezentację Górnik 4:0, w Warszawie pokonali CWKS w stosunku 2:0 i wreszcie w Krakowie uzyskali zwycięstwo nad Gwardią 3:0. Ogólny stosunek bramek wynosi dla gości 10:1.

Na zdjęciu: doskonały bramkarz Margania piąstkowaniem ratuje groźną sytuację w czasie meczu z CWKS

Kronika sportowa PMH

W Szczecinie bawiła niedawno reprezentacja sportowa PMH z Gdyni rozgrywając zawody z drużynami marynarki ZPM. Impreza ta została zorganizowana staraniem Kół Sportowych w Szczecinie przy pomocy Naczelnej Dyrekcji PZM.

W meczu piłkarskim o puchar przechodni PZM zwyciężyła drużyna Szczecina 4:1 uzyskując bramki ze strzałów Chodora — 2 oraz Grzebienia i Rucińskiego — po jednej. Szczecińskie kondycyjnie byli lepiej przygotowani i wytrzymywali szybką tempo gry. Wyróżnili się wśród nich Urbaniak, Ernst i bramkarz Dąbrowski. U gdynian — zdobywcą honorowej bramki Janas oraz Marszałek i bramkarz Lewandowski.

W siatkówce mężczyzn Szczecin pokonał Gdynię 3:1 (10:15, 15:2, 15:3, 15:10). U gości widoczny był wyraźny brak treningu. W zespole zwycięzców wyróżnili się Jędrzejewski i gdynian — Pociągalski i Kukliński.

W meczu szachowym Szczecin pokonał Gdynię 5:3. Punkty dla gości uzyskali: Smoleński, Szubelak i Wojciechowski.

W meczu tenisa stołowego zwyciężyła drużyna Szczecina 6:3. Wzrostła 3 punkty dla gdynian uzyskał najlepszy zawodnik spotkania Skupień.

Impreza ta niewątpliwie przyczyniła się do spójnizowania kultury fizycznej wśród marynarki i pracowników PMH.

W. BORODAJKIEWICZ
Korespondent PMH

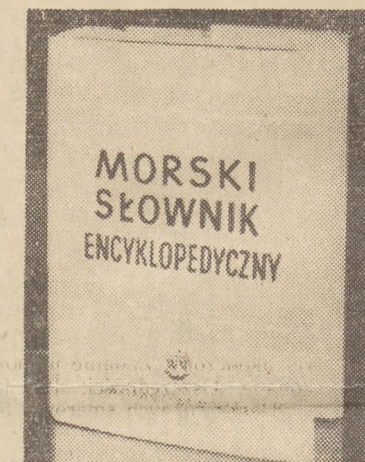
Przygotowanie Morskiego Słownika Encyklopedycznego

Wydawnictwa Morskie przystąpiły do opracowania Morskiego Słownika Encyklopedycznego przy współudziale licznych grona fachowców wszystkich dziedzin techniki i gospodarki morskiej, wykładowców WSHM, profesorów Politechniki i Szkół Morskich oraz inżynierów stoczniowych. Prace nad słownikiem rozdzielono pomiędzy prawie 200 współpracowników, dążąc do osiągnięcia możliwie najlepszego wyniku i poziomu.

Zaznaczamy, że ujęliśmy już około 12.000 słów i haseł. Powiększone one będą poważnym zbiorem inż. Bomasa, inż. Szewernowskiego, inż. Cwikla, inż. Stoliągiewicza i kpt. Wysockiego, którzy na własną rękę opracowali słownik z ich specjalności. Uważamy, że należało się posunąć jeszcze dalej i osiągnąć szerzej. Nie jest wykluczone, że wśród nieznanych nam osób znajdują się tacy, którzy posiadają choćby najskromniejsze materiały i mogliby się przyczynić do tej pracy. Do tych właśnie zwracamy się z prośbą o nawiązanie z nami kontaktu i zawiadomienie nas, jakie posiadają materiały, które dałyby się wykorzystać do Słownika.

Prosimy więc tych wszystkich czytelników naszego pisma, którzy mogliby być choćby w najskromniejszy sposób przyczynić się do uzupełnienia tej poważnej pracy o zgłaszanie swoich propozycji.

Morski Słownik Encyklopedyczny ukazuje się w styczniu 1953 r. Osoby pragnące nabyć go po niższej cenie zechcą podać nam na pocztówce swój adres. Odwrotną pocztą otrzymają



ustalona została za pełny egzemplarz w oprawie płócienną na 120 zł. Cena księgarska za to bogato ilustrowane dzieło zawierające 1000 stron druku, formatu 26 x 17 cm będzie oczywiście znacznie wyższa.

Komitet Redakcyjny Słownika Morskiego „Wydawnictwa Morskie” Gdańsk, Wały Piastowskie 2.

O wolność Glezosa

Tysiące ludzi zbierają się przed więzieniem Awerow, oczekując na chwilę, gdy za kratami okna ukaże się papierowa tuba, przez którą więźniowie ogłaszają ostatni biuletyn o stanie zdrowia Manolis Glezosa. Rząd grecki otoczył więzienie silnymi formacjami policyjnymi, które mają rozpraszac tłum.

W całym kraju zorganizowały się samorządnie narodowe komitety prowadzące walkę o uwolnienie Glezosa, któremu grozi utrata życia. W skład tych komitetów wchodzi robotnicy i chłopci, literaci, intelektualiści, duchowni. Setki delegacji odwiedzają codziennie działaczy politycznych, ministerstwa i więzienie Awerow, żądając uwolnienia ukochanego bohatera i narodowego poety do parlamentu.

Kim jest Manolis Glezos, którego losom tak bardzo interesują się naród grecki oraz wszyscy postępowi i uczciwi ludzie świata? Dziesięć lat temu był to nieznany 19-letni młodzieniec z małej malowniczej wyspy Naksos, student wyższej szkoły handlowej.

Był to dla Grecji ponury czas. Po nieszczęśliwym entuzjastycznym, spowodowanym rozgromieniem armii Mussoliniego, który wtargnął do Grecji, nastąpił: napad hitlerowców, zdrada rządu, kapitulacja i wkroczenie Niemców do Aten. 27 kwietnia 1941 roku hitlerowcy wciągnęli flagę ze swastyką nad narodową świątynią Grecji — Akropol.

Ten majestatyczny pomnik starożytnej cywilizacji góruje nad całym miastem. W Atenach trudno było znaleźć miejsce, skąd nie byłby widoczny powiewający nad kolumnami Panteonu sztandar ze swastyką, wyrażający całą gorycz okupacji.

Oto w jaki sposób Manolis Glezos opowiada o tym: — Razem z Apostolisem Santosem kroczylismy ulicami Aten, przegnę bieni straszliwą niedzą. Było to 30 maja 1941 roku.

— Czy widziałeś to? — zapytałam Apostolis. Symbol faszyzmu zastąpił ateneńskie niebo. — Zrozumielismy się, nie wypowiedzieliśmy słów.

...Od zachodu, około Propylejów, gdzie podchodzi droga do Akropolu, stali wartownicy niemieccy, druga jednak strona cytadeli uchodząca za niedostępna, nie była strzeżona. Młodzieńcy wychodzili chwilę, gdy księżyc skrył się za chmurę przeczołgali się przez druciane zapory i poczęli wspinać się po spadzistej skale. Myśleli o jednym — czy u stóp masztu ze sztandarem stoi wartownik. Dobrawszy się do ściany, znikli w wąskiej szczelinie, z której według starożytnej legendy — wychodziły święte żmije Panteonu. Wartownika nie było... Lina nie poddawała się jednak. Należało wejść na maszt i pracować zębami...

A rano, 31 maja, mieszkańcy stolicy ujrzeli nad Akroplem zamiast swastyki — flagę grecką.

Więść o bohaterstwie czynnie patriotów rozniosła się po całym mieście. Za godzinę wdział o tym Pyreus, a następnie cała Grecja. Dla wielu tysięcy patriotów był to sygnał, że można działać i że są ludzie, którzy już działają. Szukali i znaleźli tych ludzi, znaleźli organizację, która wskazała im drogę i pokierowała nimi. Organizacją tą była bohaterska Komunistyczna Partia Grecji. Drogę do niej znalazł również Glezos.

Do roku 1945 nikt nie znał tych, którzy dokonali pierwszego bohaterskiego czynu.

Dopiero po wyzwoleniu kraju gazety podały ich nazwiska.

Ateńskie oddziały rezerwowe greckiej narodowo-wyzwoleńczej armii — EAM, składające się z robotników i drużyn młodzieżowych, nazwano „Armią Podziemną”. Jednak była ona podziemna tylko w samym śródmieściu Aten i Pyreus, aczkolwiek i tam karząca ręka mścicieli nie raz dosięgała zdrajców. W robotniczych przedmieściach i biednych dzielnicach, otaczających Ateny i Pyreus, „Armia Podziemna” występowała jawnie. Tam robotnicze drużyny w białe dni przysyłały sobie takowe walk ulicznych. Okupanci nie odważyli się wejść na ulicę Kokim lub Kesariani inaczej jak w asyście czolgów.

Manolis Glezos był bohaterem tego ateńskiego podziemia. Jemu powierzano najbardziej odpowiedzialne zadania, wymagające pomysłowości, pełnej odwagi i ofiarności, bezwzględnej oddania sprawie.

Hitlerowcy dwukrotnie go sądzili i raz skazali zaocznie na karę śmierci. Sądził go również trybunał włosko-faszystowski okupantów i sąd greckich quisingowców. Okupanci zastrzelili jego młodszego brata Nektora za pomoc, udzieloną Manolisowi. W roku 1942 udało się gestapowcom schwycić Glezosa. Hitlerowcy jednak nie wiedzieli, że w ich rękach znajduje się człowiek, skazany już na śmierć. Skatowali go, nie wydobywszy z niego ani słowa i osadzili Glezosa w więzieniu Awerow, w tym samym więzieniu, w którym znajduje się obecnie.

Wyzwolenie Grecji od hitlerowskich najeźdźców nie przyniosło wolności narodowi greckiemu. Nowi, anglo-amerykańscy okupanci przy pomocy siły ustanowili rząd zdających, zniechędzonych przez naród. Przemocą i kłamstwem rozbrojono wyzwoleną armię narodową, rozpoczynając krwawą rozprawę z jej bojownikami i dowódcami, z bohaterami podziemia.

Nieustraszenie i z niewzruszoną energią walczy Manolis przeciwko neofaszystowskiemu reżimowi o amnestię dla więźniów politycznych.

Wieczorem dnia 30 stycznia 1947 roku, kiedy tak zwana komisja Rady Bezpieczeństwa, po zbadaniu sytuacji na północnych granicach Grecji, zebrała się na pierwszą swoją sesję, na ścianie hotelu „Akropolis”, gdzie odbywało się posiedzenie pojawił się niespodzianie ogromny napis świetlny: „Na figure i angli” — „Precz z Anglikami”.

Była to odpowiedź na zasadnicze zagadnienie porządku dziennego komisji, na zagadnienie, co należy uczynić, aby zaprzęść wojny domowej w kraju.

(Dokończenie w następnym numerze)

Kto jest gospodarzem poczekalni przypromowych w Świnoujściu?

Mieszkańcy Świnoujścia mają wielki kłopot z odszukaniem... właściciela poczekalni przypromowych. Chodzi bowiem o to, że w tych poczekalniach nikt nie sprząta, nikt nie kwapi się, aby opałać je w okresie zimowym, aby uzupełnić sprzęt, instalację elektryczną i wstawić brakujące szelby.

Portowy Urząd Zdrowia w trosce o utrzymanie czystości w tych poczekalniach zwracał się do Świnoujskiej Ekspozytury Żeglugał Przybrzeżnej, do Prezydium Powiatowej i Miejskiej Rady Narodowej, lecz jak dotychczas, nikt nie chce przyjąć na siebie obowiązków gospodarza.

Korespondent ze Świnoujścia



Sądzymy, że ten konkurs w „Sterce” odniesie pożądany skutek i uświadomi „właścicieli” poczekalni przypromowych, którzy doprowadzi je do należytego porządku i roztoczy nad nimi opiekę.

Zdjęcia w numerze: Ukłejewskiego, Komorowskiego, Syrowatki, Szasewskiego, CAF — W. Jorowski.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugał 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 PGZ „Dom Prasy” Gdańsk

W 2 19438