



W styczniu bieżącego roku mija 10 lat od chwili, gdy w ciemną noc hitlerowskiej okupacji Polska Partia Robotnicza — spadkobierczyni najpiękniejszych tradycji rewolucyjnych naszego narodu, podjęła walkę o wolność i niepodległość ojczyzny, o władzę ludu.

Polskie masy pracujące czczą rocznicę powstania PPR w pełnej świadomości jej historycznych zasług, które stworzyły przesłanki dla obecnej ofensywy socjalistycznej w naszym kraju. Uchwala Biuro Polityczne KC PZPR w sprawie 10-lecia PPR, będąca ważnym dokumentem ideologicznym, zawiera ocenę drogi jej walki i zwycięstw, jej wielkopomnego znaczenia dla dziejów polskiej klasy robotniczej, dla sprawy wyzwolenia narodu i społeczeństwa.

W okresie okupacji PPR organizowała i kierowała walką zbrojną z najeźdźcą faszystowskim — o Polskę niezależną od imperialistów, wolną od obszarników i kapitalistów, Polskę ludu pracującego. Głosząc i realizując hasła wiecznej przyjaźni z wielkim Związkiem Radzieckim, walczyła o Polskę, opartą o Odrę, Nysę i Bałtyk, z szerokim pasem morskiej granicy.

Wspaniałe zwycięstwo Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku ludowego Wojska Polskiego stworzyło warunki dla urzeczywistnienia zadań, jakie przed masami pracującymi i całym narodem stawiała Polska Partia Robotnicza. Nieśmiertelną jej zasługą stało się to, że krocząc na czele polskiej klasy robotniczej, budząc jej świadomość i bojowość doprowadziła masy pracujące do wykonania wielkiego dzieła: stworzenia podstaw uстроju demokracji ludowej, skutecznie spełniającego funkcję dyktatury proletariatu.

Władza ludowa pod kierownictwem PPR, w zacieklej walce z reakcją konsekwentnie realizowała rewolucyjne przeobrażenia gospodarczo-społeczne, opierając się na sojuszu robotniczo-chłopskim i wszechstronnie rozwijając twórczą inicjatywę szerokich mas we wszystkich dziedzinach życia kraju.

I tak jak w bohaterskiej walce z okupantem oddało swe życie wielu najlepszych synów Partii, tak samo w okresie gruntownej walki ludowej, ginęli od kul zbirów faszystowskich liczni PPR-owcy, idąc w awangardzie wal i o złamanie oporu wroga wewnętrznego — burżuazyjno-obszarnczej reakcji.

Pod kierownictwem PPR wykonany został z nadwyżką Plan Trzyletni, stanowiący bazę wyjściową dla budowy podstaw socjalizmu w Planie Sześciolletnim. Pomagając pracującej wsi w walce z wyzyskiem kulakim i w systematycznym podnoszeniu produkcji rolnej, Polska Partia Robotnicza wskazała jedynie słuszną i skuteczną drogę wzrostu zamożności i kultury wsi — drogę spółdzielczości produkcyjnej.

Źródłem siły i zwycięstw PPR był też ścisły, nieprzerwany związek z masami. Była ona kon'ynuatorką rewolucyjnych partii polskiej klasy robotniczej — Pierwszego Proletariatu, SOKPiL i przede wszystkim Komunistycznej Partii Polski. PPR zwyciężyła dlatego, że w działalności swej kierowała się rewolucyjną teorią marksizmu-leninizmu, opierając się na doświadczeniach WKP(b) i naukach Wielkiego Stalina. Historyczną zasługą jej jest też to, że wychowywała ona polskie masy pracujące, cały naród polski, w duchu głębokiego przywiązania do Związku Radzieckiego, którego pomoc, przyjaźń i przykład odegrały decydującą rolę w odzyskaniu niepodległości przez naszą ojczyznę i objęciu władzy przez lud.

Dzięki wierności zasadom proletariackiego internacjonalizmu i stosowaniu w praktyce nauki Lenina i Stalina, oraz doświadczeń historii WKP(b) — czołowego oddziału między narodowego rewolucyjnego ruchu robotniczego — Polska Partia Robotnicza, pod kierownictwem towarzysza Bolesława Bieruta rozzeretowała proletarno-nacjonalistyczną grupę Gomulki, na którą liczył amerykańsko-angielski imperializm. Rozbił on prawicę PPS i odchłenił on prawicowo-nacjonalistyczne w PPR oraz współpracę PPR z lewym skrzydłem PPS — stworzyły warunki dla historycznego zjednoczenia obu partii na oświecenie jedynie słuszną, niezwykłej ideologii marksizmu-leninizmu. Uchwala Konferencja Zjednoczeniowa wybrała drogę budownictwa podstaw socjalizmu w naszym kraju, ukazały wspaniałą perspektywę Planu Sześciolletniego.

Polskie masy pracujące, realizując wytyczne I Kongresu PZPR ołarnie walcą o wykonanie planów gospodarczych, wzmagając swoją czujność wobec wszelkich prób dywersji ze strony imperialistycznych agentów, wrogów naszej ojczyzny.

Chylimy okryte chwałą bojową sztandary, czcząc pamięć bohaterskich przywódców PPR — najlepszych synów polskiej klasy robotniczej i narodu polskiego: Marceliego Nowotki, Pawła Findera, Małgorzaty Fornalskiej, Karola Świerczewskiego. Postacie ich to wzór dla wszystkich członków partii, dla wszystkich patriotów, umacniających dziś siłę ludowego państwa, budujących jego jasną przyszłość. Wyraz temu dali robotnicy Wybrzeża, Rudownicowcy naszych okrętów, załoga Stoczni Gdańskiej, robotnicy wojennego zakładu dla uczczenia 10 rocznicy powstania PPR. Podejmują również zobowiązania załogi statków i maszynistów żeglugi.

W historyczną rocznicę masy pracujące jeszcze mocniej skupiają się wokół kontynuacji wielkiego dzieła PPR — wokół Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, jej marksistowsko-leninistycznego Komitetu Centralnego z Prezydentem Polski Ludowej towarzyszem Bolesławem Bierutem na czele — w narodowym froncie walki o pokój i realizację Planu Sześciolletniego.

Sten

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

15 - 31 STYCZNIA 1952

NR 2 (24)

Czego nas uczy II Konferencja Komitetu PMH Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej

W

dniach 5 i 6 stycznia obradowała w Gdyni, przy udziale ponad 100 delegatów II konferencja partyjna Komitetu PMH. W obszernym referacie i ożywionej dyskusji omawiano działalność Komitetu PMH i podstawowych organizacji PZPR na statkach.

Przedterminowym wykonaniem zadań drugiego roku Planu 6-letniego Polska Marynarka Handlowa stanęła w rządzie prdujących gałęzi naszej gospodarki narodowej. Plan ub. r. wykonany został wcześniej niż w roku poprzednim. Już w październiku przekroczono zadania przewozowe w tonach, a ponad 10 statków całkowicie zrealizowało swoje plany roczne. Tow. Stula — I sekretarz Komitetu PMH po dał w swoim referacie, że do końca roku przewieziono 121 proc. zaplanowanej masy towarowej, plan w tonomilach wykonano w 113 proc., a we wlotach uzyskano 141 proc. przewidzianych sum. Osiągnięcia te wypracowane w okresie wzmożonego nacisku imperializmu amerykańsko-angielskiego, w okresie stale rosnącej dyskryminacji i bezprawia wobec polskiej bandery, są poważnym sukcesem naszych załóg.

PRACA POLITYCZNA DECYDUJE O WYNIKACH

Flota nasza stała się bardzo ważnym instrumentem handlu zagranicznego Polski Ludowej, służy ona również krajowi demokracji ludowej. Jednostki PMH przewiozły w 1951 roku trzykrotnie więcej towarów niż w 1947 r. Wysokie przekroczenie zadań planowych było wynikiem wzrastającego nieustannie poziomu pracy politycznej. Działalność organizacyjną partyjnych na m/s „Warta”, m/s „Waryński” i s/s „Bytom” jest właśnie tego przykładem. Można śmiało twierdzić, że na tych statkach, gdzie aktywnie mobilizowali załogi do wykonywania zadań produkcyjnych — wykonanie planów nie napotykało na trudności; i odwrotnie — tam gdzie tej mobilizacji nie było, gdzie organizacja partyjna nie żyła ekonomiką i planem — tam wykonawstwo napotykało na dość poważne trudności.

Wyniki pracy załóg m/s „Stalowa Wola” czy s/s „Bytom” wykazują, że na tych statkach marynarze doskonale zrozumieli, iż od pracy każdego z nich zależą wyniki eksploatacyjne jednostki. Ich stosunek do statków, do swych warsztatów pracy, cechowała socjalistyczna troska o dobro społeczne. Odbryzmia rolę wychowawczą odegrała tu systematycznie prowadzona wśród załóg praca uświadamiająca agitatorów.

WALCZYMY O DALSZY ROZWÓJ WSPÓŁZAWODNICTWA

Jednym z najważniejszych zagadnień, którym konferencja poświęciła dużo czasu, była sprawa dalszego, prawidłowego rozwoju współzawodnictwa pracy we flocie. Jeszcze nie na wszystkich bowiem statkach załogi rozumiały należycie gospodarczą i polityczną wartość ruchu współzawodnictwa.

Załogi s/s „Gopio”, m/s „Lechistan”, m/s „Morska Wola” i s/s „Olsztyn” jeszcze nie doceniły mobilizującej roli współzawodnictwa i dlatego wyniki pracy eksploatacyjnej tych statków są niezadowalające.

Dotychczas w PMH nie podjęto jeszcze współzawodnictwa kompleksowego o prowadzącą jednostkę.

— Organizacja związkowa nie zainicjowała jeszcze współzawodnictwa o najlepszą wachtę, o najlepszego palacza, nawigatora czy innego specjalistę pracy okrętowej — stwierdził w swoim referacie tow. Stula. — Nie wykorzystano w

tym zakresie bogatych doświadczeń floty radzieckiej. Również współzawodnictwo w zakresie socjalistycznej opieki nad mechanizmami — mówił tow. Lenk z s/s „Pułaski” — jeszcze na wielu jednostkach nie zostało należycie spopularyzowane i rozwinięte.

Rozwój opieki nad maszynami i urządzeniami, systematyczna konserwacja profilaktyczna i samoremonty — to podstawowe elementy warunkujące skrócenie przestojów statków na stoczniach. Zrozumieli to doskonale towarzysze z s/s „Słask”. Stalek ten od dwóch lat odznacza się najmniejszą ilością godzin wykorzystanej pomocy warsztatowej. Co można uzyskać dzięki sumiennej pracy załogi maszynowej najlepiej wykazała m/s „Stalowa Wola”.

Socjalistyczny stosunek do maszyn i maszyn polega na tym, aby codziennie usuwać drobne usterki, konserwować, zabezpieczać — nie dopuszczać do ich uszkodzeń. Tylko takie podejście do własności społecznej pozwoli na skrócenie do minimum przestojów — przysparzy milionowych oszczędności gospodarce narodowej.

Metody pracy prdujących mechaników jak Chowaniec, Czarny, Ochłowski, Ubanek, Waś i Węzorek winny być jak najszybciej rozpowszechnione na wszystkich statkach PMH.

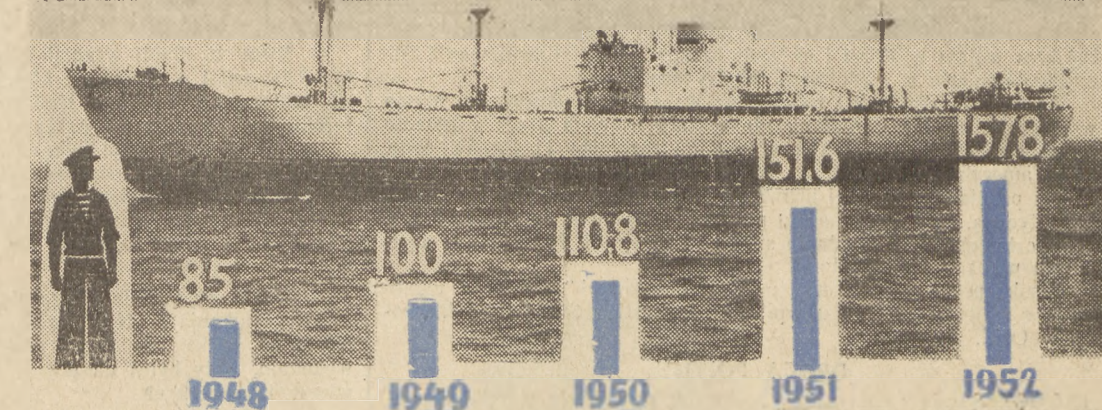
WZMOC CZUJNOŚĆ

Problem remontów, samoremontów i socjalistycznej opieki, wiąże się bardzo ściśle z zagadnieniem awarii. Należy stwierdzić, że na statkach i w administracji brak jeszcze zdecydowanej woli walki. Jeszcze za dużo wynadków przynosi się tzw. „siłę wyższą” nie widząc zaniechania, niechlujstwa czy ręki wroga.

Wypadek uszkodzenia kotłów na s/s „Toruń” wskazuje na to, że trzeba wzmoczyć czujność i nauczyć się patrzeć politycznie na zjawiska awarii, wyraźniej widzieć i demaskować niedbalstwo, pijaństwo i działalność wroga, pragnącego wytrącić nasze statki z eksploatacji.

Dyskutanci dzieląc się swoimi doświadczeniami podkreślali, że zagadnienie wzmoczenia czujności łączy się ściśle z wychowaniem świadomego marynarza.

WZROST WYDAJNOŚCI PRZEWOWOZOWEJ P.M.H. WSKAŹNIK WYKONANYCH TONO-MIL NA 1 CZŁONKA ZAŁOGI



miego marynarza Polski Ludowej. Stykając się codziennie w obcych portach z działalnością agentów imperialistycznych podżegających wojennych, marynarz polski musi być uodporniony na demoralizujące wpływy wroga.

Należy także wzmocnić walkę z naleciałościami kosmopolityzmu, małpianiem „amerykańskiego stylu życia”, chuligaństwem i pijaństwem.

Zasadniczą rolę odgrywa tu uświadamiająca praca partyjna — szkolenie ideologiczne. Wychowany w duchu internacjonalizmu, solidarności proletariackiej i miłości do Polski Ludowej, marynarz odepże wszystkie usiłowania obcych agentów. Głęboko przywiązany do Ojczyzny, widząc stały wzrost jej potencjału na lądzie i morzu rozumie, że jego interes osobisty jest ściśle związany z interesem państwa i społeczeństwa.

że od jego postawy moralnej i politycznej zależy dobre imię polskiego marynarza.

POGŁĘBIĆ SZKOLENIE I AGITACJĘ

Dzięki wzmoczeniu w ub. r. akcji szkolenia partyjnego i ujednolicenia programu oraz terminarzy zajęć na statkach — poziom uświadczenia naszych załóg wzrósł znacznie. Świadczył o tym wysoki poziom dyskusji na konferencji. Delegaci krytycznie i samokrytycznie wskazywali na źródła niedociągnięć w swojej pracy i Komitetu PZPR w PMH.

Na licznych statkach szkolenie partyjne zostało również udostępnione bezpartyjnym członkom załóg. Wpływa to na coraz lepsze rozpoznawanie przez marynarzy metod imperialistycznej propagandy, na demaskowanie kłamstw i obłudę podżegaczy wojennych, na wzmacnianie moralne naszych załóg.

Dla wzmocnienia frekwencji na wykładach należy w sposób umiejętny wiązać przerabiany materiał z aktualnymi zagadnieniami politycznymi i zjawiskami życia codziennego; np. walka klasy robotniczej kraju, do którego statek pływie, winna być tematem referatu i szerokiej dyskusji. Obok pracy zbiorowej trzeba tak że więcej niż dotychczas zwrócić uwagę na agitację indywidualną. W przyjaźnielskich rozmowach prowadzonych podczas pracy, w przerwach i przy posiłkach nie wolno pomijać politycznego rozwinięcia nawet na pozór drobnych wydarzeń z codziennego życia załogi.

W pracy politycznej na statkach, zwracamy jeszcze zbyt mało uwagi na przedstawianie załogom całej obłody stosunków panujących w krajach kapitalistycznych. Szczególnie na przykładzie krajów zamorskich można dosadnie pokazać wyzysk imperialistyczny i kolonialny, które powodują głód i skrajną nędzę milionów ludzi.

WIEKSZĄ OPIEKĄ OTOCZYĆ MŁODZIEŻ

Wróg liczący na małe doświadczenie i słabą odporność młodych marynarzy, szczególnie na nich zarzuca sieci. Nie wolno nam dopuszczać do tego, aby młodzież pływająca na naszych statkach czuła się pozostawiona sama sobie w obliczu

W NUMERZE:

JAK „STAŁOWA WOLA” WALCZYŁA O PLAN

str. 2

JAK WYCHOWUJEMY NOWE KADRY (z doświadczeń radzieckich)

str. 3

ZABEZPIECZYĆ NATYCHMIAST PLANOWE REMONTY JEDNOSTEK DALEKOMORSKICH

str. 4

O POGŁĘBIENIE WSPÓŁPRACY RAD ZAKŁADOWYCH ZE „STEREM”

str. 7

wiecz doświadczeń swoją postawą pełną dojrzałości polityczną, wymaganą od kandydatów wstępujących do partii.

Nie na wszystkich jednak statkach powiększenie szeregów partyjnych jest już oparte na prawidłowym doborze kandydatów spośród marynarzy prdujących w pracy zawodowej oraz aktywnych ZMP-owców. Na tym odcinku należy dalej pogłębiać pracę podstawowych organizacji partyjnych.

UAKTYWNIĆ PRACĘ ZWIĄZKU

Związek Zawodowy Pracowników Żeglugi dotychczas nie spełniał w PMH należycie roli czynnika mobilizującego załogi do wykonania zadań i transmisji partii do mas bezpartyjnych. Jak oświadczyli liczni delegaci, na większości statków poważnie niedomaga praca kulturalno-oświatowa. Nie zostały jeszcze rozpowszechnione osiągnięcia aktywności m/s „Przyjaźń Narodów” i s/s „Bytom”. Zbyt mało świetlic wyposażonych jest dostatecznie w gry, książki i sprzęt sportowy. Na odcinku tym musi nastąpić zdecydowana poprawa.

Rady zakładowe na statkach, pozabawione opieki zarządów okrętów i materiałów propagandowych, nie prowadził również prawie żadnej pracy szkoleniowej. Organizacje związkowe są za mało związane z załogami i administracją oraz dotychczas nie znalazły właściwej formy współpracy z partią. Ten brak współpracy i powiązań z masami odbija się niekorzystnie na wynikach eksploatacyjnych statków i znajduje swój wyraz w niedostatecznym poziomie współzawodnictwa.

Bardzo poważnym brakiem, utrudniającym prowadzenie należytej pracy polityczno-wychowawczej na statkach jest nielosowa łączność z krajem. Prasa dociera na statki, kursujące na dalekich rejsach, z bardzo dużym opóźnieniem, a odbiorniki radiowe nie zawsze pozwalają na systematyczne słuchanie polskich audycji.

MIMO ujawnionych braków, II konferencja Komitetu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w PMH wykazała, że poważnie wzrosły w 1951 r. osiągnięcia gospodarcze i sukcesy polityczne naszej floty. Pogłębienie dotychczasowych zdo-

byczy oraz konsekwentna walka z ujawnionymi błędami pozwolą w 1952 r. na rozszerzenie pracy partyjnej dla dalszej mobilizacji załóg do walki z trudnościami i naciskiem wroga, do jeszcze lepszych wyników w realizacji planu — a przede wszystkim do podniesienia stylu pracy na tych statkach, które dotychczas pozostawały w tyle.

Zadania trzeciego roku Planu 6-letniego marynarze polscy realizować będą pod kierownictwem przewodniczący klasy robotniczej — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — w twardej walce o lepsze wyniki eksploatacyjne, o skrócenie czasu postojów i rejsów, o bezawaryjne przebieganie coraz większej masy towarowej. Przyswiecać im będzie cel: rozwój życia gospodarczego Polski Ludowej oraz rozwój współpracy nad utrwaleniem pokoju i wzajemnej solidarności proletariackiej krajów demokracji ludowej.



Przegląd WYDARZEŃ

ORĘDZIE J. W. STALINA

TRUDNA i ciężka jest walka narodu japońskiego o wyzwolenie spod amerykańskiej okupacji. Amerykańscy imperialiści, przetrzymując Japonię w bazę wojenną na Dalekim Wschodzie, przyniesli narodowi japońskiemu nędzę i chaos gospodarczy. „Na porządku dziennym — powiedział laureat Międzynarodowej Stalinowskiej Nagrody Pokoju Ikuo Ojama — stoi obecnie remilitaryzacja Japonii, co oczywiście stwarza niebezpieczeństwo dla życia i wolności mas ludowych i przybliża Japonię do wojny”.

Naród japoński wie, że przyczyną wciąż pogarszającej się sytuacji gospodarczej jego kraju jest amerykańska okupacja i polityka wyślugaństwa się władcem dolarowym, prowadzona przez antynarodowy rząd Joshidy.

Dlatego też z wielkim entuzjazmem przyjął słowa otuchy zawarte w noworocznym orędziu J. W. Stalina do narodu japońskiego, przesłanym na prośbę naczelnego redaktora agencji „Kiodo”.

„Proszę przekazać — powiedział w orędziu Stalin — narodowi japońskiemu, że życzę mu wolności i szczęścia, że życzę mu całkowitego powolenia w jego miłej walce o niezawisłość swej ojczyzny”.

Noworoczne orędzie Stalina do narodu japońskiego, umacniające wiarę japońskich patriotów w możliwość wyzwolenia kraju spod jarzma okupantów, odbiło się szerokim echem na całym świecie. Słowa Stalina dodały otuchy i innym narodom walczącym o swoją wolność, narodom Indii, Archipelagu Malajskiego, Iranu, Egiptu oraz wskazywały drogę do ich wyzwolenia.

IMPERIALISTYCZNY MOŁOCH

SŁOWA Stalina: „Życzę robotnikom japońskim wyzwolenia od bezrobocia i niskiej płacy robotczej, zniszczenia wysokich cen towarów powszechnego użytku i powolenia w walce o zachowanie pokoju” — zawarte w jego orędziu — odnoszą się również i do mas pracujących krajów kapitalistycznych.

Polityka wysługu zbrojowi niebie prostym ludziom w krajach kapitalistycznych stała się wzrost cen, ogromne brzemie podatków i wzrost nędzy. Kapitalistyczny srobie i tak już wysokie ceny. W USA wskaźnik cen jest 2,7 raza wyższy niż przed wojną. W Francji ceny towarów przemysłowych wzrosły o 3,500 proc. w porównaniu z poziomem przedwojennym, a ceny żywności o 2.000 procent. W Anglii w ciągu jednego tylko 1951 roku koszty utrzymania wzrosły o przeszło 25 proc.

„Los mas pracujących Francji, Włoch i innych krajów Europy zachodniej — wskazał w swoim orędziu noworocznym Prezydent R. P. Bolesław Bierut — świadczy wymownie o tym, jakie są skutki tzw. „pomocy” amerykańskiej, która miała podnieść stopę życiową tych narodów, faktycznie zaś jest pętlą na ich szyi, skazując je na poniżenie, niedolę i ciężkie ofiary na rzecz imperialistycznego mołocha”.

Przeciwko temu imperialistycznemu mołochowi. Ikwidującemu przemysł pokojowy w krajach Europy zachodniej, występują coraz energiczniej masy pracujące tych krajów. Świadczy o tym ostatni strajk powszechny w Turynie we Włoszech i walka robotników francuskich w zagłębiu naftowym departamentu Bas-Rhin.

KRYZYS POLITYCZNY WE FRANCJI

7 STYCZNIA br. pod naciskiem mas podał się do dymisji rząd francuski. Ustąpienie rządu Plevena — rządu, który przyniósł Francji wzrastające bezrobocie i dwukrotnie większe wydatki wojenne — jest wyrazem kryzysu politycznego, w którym znalazła się Francja. Naród francuski bowiem nie zgadza się na amerykańską politykę awantur i domaga się polityki pokoju i współpracy z innymi narodami, rząd zaś, reprezentujący interesy amerykańskich miliardów nie może już oszukiwać narodu starymi metodami.

Nacisk mas pracujących przeciwko dyktatorskim zakusom rządu Plevena i jego planom dalszego zwiększenia podatków i ograniczenia ubezpieczeń społecznych, był tak silny, że nawet socjaliści nie ośmielili się ponownie swego manewru sprzed kilku dni, kiedy to przez wstrzymanie się od głosowania uratowali go przed upadkiem.

Droga wyjsła z kryzysu, w jakim znalazła się Francja, wskazuje partia komunistyczna, która wzywa wszystkich Francuzów do jednoczenia się, aby — jak stwierdza deklaracja KPP — mogła zatłumaczyć politykę odpowiadającą ich pragnieniom, aby zapewnić utworzenie rządu pokoju, który otrzymałby walby rozkazy tylko od Francuzów”.

FIASKO AGRESORÓW

WZRASTAJĄCA walka narodów o pokój przeciwko amerykańskiemu planom awantur wojennych spowodowała również fiasko amerykańskiego planu tzw. „akcji zbiorowych” w ONZ. Amerykański plan tzw. „akcji zbiorowych”, jak stwierdził minister Wyszyński, — „pragnie pod szyldem ONZ przeformować metody koreańskie w stosunku do innych narodów”.

„Komitet Akcji Zbiorowych”, który powstał w sposób nielegalny w związku z amerykańską agresją na Korei, zaproponował, by każde państwo utrzymywało oddział wojskowy celem wysłania go do innych krajów „na polecenie Rady Bezpieczeństwa lub Zgromadzenia Ogólnego ONZ”. W ten sposób amerykańscy agresorzy, przez wstawienie do swojej rezolucji słowa „lub”, usiłowali naruszyć uprawnienia należące wyłącznie do Rady Bezpieczeństwa i obejść Kartę Narodów Zjednoczonych. „Takie akcje zbiorowe” — mówił m.in. Wyszyński — „ignorują całą kartę, wyrwywają z karty jej mózg i serce”.

Minister Wyszyński, reprezentujący pokojową politykę Związku Radzieckiego, krajów demokracji ludowej i narodów młodych pokoi wniósł rezolucję, proponującą znieść „Komitet Akcji Zbiorowych”, położyć kres wojnie w Korei i podjęcie kroków celem zlikwidowania istniejącego napięcia w stosunkach międzynarodowych.

Aczkolwiek rezolucja radziecka, wskazująca drogę do pokoju i współpracy między narodami, nie została przyjęta przez większość Komisji Politycznej, to jednak uchwalona rezolucja 11 krajów przekreśliła amerykański plan tzw. „akcji zbiorowych”.

Na podstawie rezolucji uchwalonej w obecnej formie przez Komisję Polityczną, rząd amerykański nie będzie się mógł domagać od krajów — członków ONZ wysłania swych sił zbrojnych do udziału w agresywnych planach Waszyngtonu.

Fiasko propozycji „Komitetu Akcji Zbiorowych” świadczy jednocześnie o poważnym spadku wpływów i prestiżu Stanów Zjednoczonych w ONZ.

DROGA POKOJU

POD CZAS gdy amerykańscy agresorzy starają się wszelkimi sposobami sabotować rozmowy w Panmunjonu w sprawie rozejmu i wymiany jeńców, podczas gdy amerykańscy imperialiści usiłują flagą ONZ pokrywać swoją strategię agresji — Związek Radziecki podejmuje konkretne kroki w celu rozładowania napięcia w sytuacji międzynarodowej i przygotowania warunków do współpracy ekonomicznej między wszystkimi krajami.

W całym świecie wywołano żywe zainteresowanie zapowiedzianą międzynarodową konferencją ekonomiczną, która ma się odbyć w Moskwie. O zainteresowaniu tym świadczy głośny prasowy burzawyjny.

Francuska gazeta „Paris Presse” pisała, że „rozszerzenie stosunków handlowych ze wschodem pozwoliłoby na przejście od polityki zbrojnej do polityki pokojowej ekonomii”.

Za przywróceniem normalnych stosunków handlowych z wszystkimi krajami wypowiedzają się również i przedstawiciele kół gospodarczych krajów kapitalistycznych. Tak np. dyrektor zakładów „Renault” we Francji oświadczył: „Jestem za przywróceniem normalnych stosunków handlowych”. W wielu krajach odbyły się już nawet przygotowawcze narady do konferencji moskiewskiej. W stolicy Pakistanu odbyła się niedawno taka narada przedstawicieli kół gospodarczych i rządowych. Również i w Japonii powstał komitet przygotowawczy do konferencji moskiewskiej.

Świadczy to o tym, że w krajach kapitalistycznych rośnie świadomość, że polityka zbrojnych prowadzi te kraje do katastrofy gospodarczej.

Jak załoga „Stalowej Woli” walczyła o plan

DZIWNE rzeczy działy się w roku ubiegłym z m/s „Stalowa Wola”. Statek nie najlepiej spisywał się 2 lata temu. Wstarczy powiedzieć, że we współzawodnictwie i w wykonaniu planu zajął w roku 1950 jedno z ostatnich miejsc.

— Ten „gruchoł” już nie bardzo nadaje się do eksploatacji. Planować dla niego zadania, to wielkie ryzyko — mówiono w dziale technicznym i eksploatacyjnym w początku 1951 roku.

Toteż w październiku ub. r. wielkie poruszenie wśród marynarzy wywołał fakt przyznania tytułu przodownika „Stalowej Woli”.

Żałoga uczciwie zarobiła na to wielkie wyróżnienie. Na 1 października ub. r. „Stalowa Wola” wykonała 323 proc. planu w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

Olbrzymie osiągnięcia, które wywoływały zdumienie załóg całej naszej floty, nie zamykają się tylko w podanych cyfrach.

Statek miał w lipcu pójść do remontu i... nie poszedł. Maszyny zostały zbadane i okazało się, że są w znacznie lepszym stanie eksploatacyjnym, niż na początku roku. Statek więc zamiał na stocznię, poszedł w rejs, zwycięsko wykonując nowe, wyznaczone dodatkowym planem zadania.

SKONCENTROWAĆ UWAGĘ NA MASZYNACH

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi się stanu technicznego statku, to w końcu trzeba będzie ze wstydem pozostać nadal na szarym końcu floty i planu się nie wykona.

— Innymi słowy, towarzysze, trzeba skoncentrować nasze głów

ne siły na maszynach — oświadczył w podsumowaniu narady nad planem oficer K. O.

Hasło zostało rzuczone, ale jak się do tego zabrać?

Trudność rozwiązał wniosek oficera K. O. tow. Szatkowskiego, który nie gorzej znał się na maszynach. Zaproponował on załozę maszynowej przebiegi pod socjalistyczną opieką maszyn i mechaników statku. Organizacja partyjna poparła wniosek tow. Szatkowskiego i zachęciła „maszynowców” do tej wypróbowanej przez marynarzy radzieckich metody pracy.

Dlaczego właśnie na maszynowców skoncentrowała się uwaga organizacji partyjnej i całego kolektywu?

Przecież udział załogi w wykonaniu planu jest bardziej

ważny, niż udział w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

Olbrzymie osiągnięcia, które wywoływały zdumienie załóg całej naszej floty, nie zamykają się tylko w podanych cyfrach.

Statek miał w lipcu pójść do remontu i... nie poszedł. Maszyny zostały zbadane i okazało się, że są w znacznie lepszym stanie eksploatacyjnym, niż na początku roku. Statek więc zamiał na stocznię, poszedł w rejs, zwycięsko wykonując nowe, wyznaczone dodatkowym planem zadania.

SKONCENTROWAĆ UWAGĘ NA MASZYNACH

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi się stanu technicznego statku, to w końcu trzeba będzie ze wstydem pozostać nadal na szarym końcu floty i planu się nie wykona.

— Innymi słowy, towarzysze, trzeba skoncentrować nasze głów

ne siły na maszynach — oświadczył w podsumowaniu narady nad planem oficer K. O.

Hasło zostało rzuczone, ale jak się do tego zabrać?

Trudność rozwiązał wniosek oficera K. O. tow. Szatkowskiego, który nie gorzej znał się na maszynach. Zaproponował on załozę maszynowej przebiegi pod socjalistyczną opieką maszyn i mechaników statku. Organizacja partyjna poparła wniosek tow. Szatkowskiego i zachęciła „maszynowców” do tej wypróbowanej przez marynarzy radzieckich metody pracy.

Dlaczego właśnie na maszynowców skoncentrowała się uwaga organizacji partyjnej i całego kolektywu?

Przecież udział załogi w wykonaniu planu jest bardziej ważny, niż udział w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

Olbrzymie osiągnięcia, które wywoływały zdumienie załóg całej naszej floty, nie zamykają się tylko w podanych cyfrach.

Statek miał w lipcu pójść do remontu i... nie poszedł. Maszyny zostały zbadane i okazało się, że są w znacznie lepszym stanie eksploatacyjnym, niż na początku roku. Statek więc zamiał na stocznię, poszedł w rejs, zwycięsko wykonując nowe, wyznaczone dodatkowym planem zadania.

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi się stanu technicznego statku, to w końcu trzeba będzie ze wstydem pozostać nadal na szarym końcu floty i planu się nie wykona.

— Innymi słowy, towarzysze, trzeba skoncentrować nasze głów

ne siły na maszynach — oświadczył w podsumowaniu narady nad planem oficer K. O.

Hasło zostało rzuczone, ale jak się do tego zabrać?

Trudność rozwiązał wniosek oficera K. O. tow. Szatkowskiego, który nie gorzej znał się na maszynach. Zaproponował on załozę maszynowej przebiegi pod socjalistyczną opieką maszyn i mechaników statku. Organizacja partyjna poparła wniosek tow. Szatkowskiego i zachęciła „maszynowców” do tej wypróbowanej przez marynarzy radzieckich metody pracy.

Dlaczego właśnie na maszynowców skoncentrowała się uwaga organizacji partyjnej i całego kolektywu?

Przecież udział załogi w wykonaniu planu jest bardziej

ważny, niż udział w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

SKONCENTROWAĆ UWAGĘ NA MASZYNACH

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi się stanu technicznego statku, to w końcu trzeba będzie ze wstydem pozostać nadal na szarym końcu floty i planu się nie wykona.

— Innymi słowy, towarzysze, trzeba skoncentrować nasze głów

ne siły na maszynach — oświadczył w podsumowaniu narady nad planem oficer K. O.

Hasło zostało rzuczone, ale jak się do tego zabrać?

Trudność rozwiązał wniosek oficera K. O. tow. Szatkowskiego, który nie gorzej znał się na maszynach. Zaproponował on załozę maszynowej przebiegi pod socjalistyczną opieką maszyn i mechaników statku. Organizacja partyjna poparła wniosek tow. Szatkowskiego i zachęciła „maszynowców” do tej wypróbowanej przez marynarzy radzieckich metody pracy.

Dlaczego właśnie na maszynowców skoncentrowała się uwaga organizacji partyjnej i całego kolektywu?

Przecież udział załogi w wykonaniu planu jest bardziej ważny, niż udział w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

Olbrzymie osiągnięcia, które wywoływały zdumienie załóg całej naszej floty, nie zamykają się tylko w podanych cyfrach.

Statek miał w lipcu pójść do remontu i... nie poszedł. Maszyny zostały zbadane i okazało się, że są w znacznie lepszym stanie eksploatacyjnym, niż na początku roku. Statek więc zamiał na stocznię, poszedł w rejs, zwycięsko wykonując nowe, wyznaczone dodatkowym planem zadania.

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi się stanu technicznego statku, to w końcu trzeba będzie ze wstydem pozostać nadal na szarym końcu floty i planu się nie wykona.

— Innymi słowy, towarzysze, trzeba skoncentrować nasze głów

ne siły na maszynach — oświadczył w podsumowaniu narady nad planem oficer K. O.

Hasło zostało rzuczone, ale jak się do tego zabrać?

Trudność rozwiązał wniosek oficera K. O. tow. Szatkowskiego, który nie gorzej znał się na maszynach. Zaproponował on załozę maszynowej przebiegi pod socjalistyczną opieką maszyn i mechaników statku. Organizacja partyjna poparła wniosek tow. Szatkowskiego i zachęciła „maszynowców” do tej wypróbowanej przez marynarzy radzieckich metody pracy.

Dlaczego właśnie na maszynowców skoncentrowała się uwaga organizacji partyjnej i całego kolektywu?

Przecież udział załogi w wykonaniu planu jest bardziej

ważny, niż udział w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

SKONCENTROWAĆ UWAGĘ NA MASZYNACH

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi się stanu technicznego statku, to w końcu trzeba będzie ze wstydem pozostać nadal na szarym końcu floty i planu się nie wykona.

— Innymi słowy, towarzysze, trzeba skoncentrować nasze głów

ne siły na maszynach — oświadczył w podsumowaniu narady nad planem oficer K. O.

Hasło zostało rzuczone, ale jak się do tego zabrać?

Trudność rozwiązał wniosek oficera K. O. tow. Szatkowskiego, który nie gorzej znał się na maszynach. Zaproponował on załozę maszynowej przebiegi pod socjalistyczną opieką maszyn i mechaników statku. Organizacja partyjna poparła wniosek tow. Szatkowskiego i zachęciła „maszynowców” do tej wypróbowanej przez marynarzy radzieckich metody pracy.

Dlaczego właśnie na maszynowców skoncentrowała się uwaga organizacji partyjnej i całego kolektywu?

Przecież udział załogi w wykonaniu planu jest bardziej ważny, niż udział w tonach, 157 proc. w tonomilach, 231 proc. we wpływach.

Olbrzymie osiągnięcia, które wywoływały zdumienie załóg całej naszej floty, nie zamykają się tylko w podanych cyfrach.

Statek miał w lipcu pójść do remontu i... nie poszedł. Maszyny zostały zbadane i okazało się, że są w znacznie lepszym stanie eksploatacyjnym, niż na początku roku. Statek więc zamiał na stocznię, poszedł w rejs, zwycięsko wykonując nowe, wyznaczone dodatkowym planem zadania.

Skąd wzięła się ta poprawa stanu technicznego statku, gdzie należy szukać wielkich osiągnięć załogi?

Długa i trudna droga przebył kolektyw marynarski na „Stalowej Woli” zanim z jednego z ostatnich miejsc wyprowadził statek na czoło naszej floty handlowej. Wielkie prace polityczne musiała dokonać organizacja partyjna: wzbudzić zapal, wiarę we własne siły całego zespołu, każdego członka załogi, zaszczepić i ugruntować ofiarności w pracy, dzięki której statek powoli ale stale miał w szlachetnym współzawodnictwie jednostkę za jednostką. Po półrocznej pracy znalazł się w czołowie, a w następnych kwartałach minął najlepsze statki i zdobył proporzec przodownika.

A zaczęła się ta droga poprawy od narady załogi nad planem roku 1951.

Plan przewidywał wykonanie rocznych zadań w dwóch ratach. Do lipca 1951 r. statek miał wykonać pierwszą część planu, po czym przewidziano skierowanie m/s „Stalowa Wola” na stocznię. Po remoncie, załoga miała realizować pozostałą część planu.

Z inicjatywą egzekutywy najpierw organizacja partyjna, a potem cała załoga odmówiła plan. Szczegółowo, rejs za rejs, badano możliwości wykonania zadań, szukano rezerw.

Ale wniosek ostateczny był jeden:

Jeśli nie poprawi

Życia PMH



Pomysły racjonalizatorskie pracowników PMH w Szczecinie przyniosły poważne oszczędności

W MAJU ub. r. powstała w Szczecinie Komisja Usprawnień i Wnalezzeń Pracowniczych PMH, obejmująca Polską Żegludę Morską, Oddział Polskiego Ratownictwa Okrętowego i Żegludę Przybrzeżną. W maju zgłoszono 7 projektów racjonalizatorskich, z których 3 są już stosowane i dają rocznie 21.500 zł oszczędności. W pierwszym półroczu ub. r. a więc

Przybrzeżnej. Na pierwsze miejsce wysunęli się tu dwaj bardzo pomysłowi racjonalizatorzy — szyprowie Jan Korsak i Józef Pyra, którzy zgłosili 4 projekty wspólnie opracowane. Pierwszy, a zarazem najlepszy z tych projektów, to usprawnienie urządzenia sterowego na m/s „Dziwna”. Drugim, równie cennym projektem, bo przynoszącym 4.320 zł rocznej oszczędności, jest projekt produkcji odbijaczy z odpadków lin. Tow. Korsak opracował także 3 projekty samodzielnie: no wy typ wkładów do lamp pożytych, elektryczny telegraf maszynowy oraz projekt przyrządu do ładowania akumulatorów.

Dużą zasługę w rozwoju racjonalizatorskiej na terenie ZP ma tow. Jan Rybak. On to z zakamarków biurka wygrzebał pochowane tam projekty racjonalizatorskie pracowników ZP, nabierające „mocy urzędowej” w biurku b. kierownika technicznego. Niezależnie od propagowania ruchu racjonalizatorskiego tow. Rybak opracował sam 3 projekty usprawnień: filtr do oczyszczania oliwy, sonde do ustalania górnego zwrotnego położenia tłoka w cylindrze oraz przyrząd do wkręcania i wykręcania szpilek w głowicy silników.

Słabiej nieco rozpoczęli swą pracę racjonalizatorzy Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie. Ale i tu zgłoszono cenne pomysły. Kowale Warsztatów Okrętowych PZM tow. Adolf Szymański i Władysław Nowak zaprojektowali i własnoręcznie wykonali urządzenie do lutowania pól taśmowych. Tow. Bielicz (patrz zdjęcie) skonstruował uniwersalną tuleję do frezarki oraz wrzeciono do frezarki, zastępując wylazarkę. Projekty tow. Bielicza — to wartościowe udoskonalenia techniczne, mogące przynieść dużą oszczędność w skali ogólnokrajowej.

Bardzo pocieszaającym objawem jest rosnące zainteresowanie ruchem racjonalizatorskim wśród załóg floty pełnomorskiej. Pierwszym miejscem zajmuje tu „flagowy” statek PZM — m/s „Elbląg”, którego załoga maszynowa złożyła dotychczas 10 projektów, 7 z nich zostało już zakwalifikowanych jako nadające się do zastosowania. Najprawdopodobniej okazali się tu starszy mechanik Zbigniew Piskozub, mechanicy Sikora i Wiszniewski oraz asystent Klaska.

Z s/s „Toruń” zgłoszono 3 projekty, z których 2 znalazły już zastosowanie. Projekty usprawnień jakkolwiek w niewielkiej ilości, nawiązują także z innymi statków PZM.

Oprócz usprawnień technicznych wpłynęły do komisji 2 usprawnienia „administracyjne” tow. Zabłockiego. Jedno z nich to projekt „dziennika zadań planowych”. Projekt ten przekazano do CZ PMH i niestety — mimo, iż od chwili wystąpienia upłynęło pół roku i „dziennik” ten zastosowano już w CZ PMH, dotychczas jednak nie poinformowano projektodawcy o wynikach i nie wyrażono mu nawet skromnego podziękowania. Podobny los spotkał projekt urządzenia do przeładunków towarów workowanych, który odesłany w maju ub. r. do K. U. przy CZ PMH dostał się z kolei do K. U. przy ZPGG i od tego czasu „słuch po nim zaginął”. Kilkakrotnie interwencje ustne i pisemne nie odniosły skutku. Takie postępowanie nie zachęca oczywiście racjonalizatorów do pracy i szkodzi naszej gospodarce narodowej. Mamy jednak nadzieję, że komisje usprawnień przy PMH w Gdyni i ZPGG odszukają „zagubione” projekty, bo komisja nasza i racjonalizatorzy oczekują nadal od powiadzi.

A. G.

Korzystajmy z doświadczeń radzieckich

Jak wychowujemy nowe kadry

JEDNYM z najważniejszych zadań, stojących przed kapitanami i organizacjami partyjnymi statków, jest walka o stworzenie stałych kadr. Musimy dążyć do tego, aby każdy marynarz pływając jak najdłużej na jednym statku, a nowicjuszy otoczyć specjalną opieką.

Większa część załogi pracuje już długo na naszym motorowcu 10 ludzi pływa na „Grybojedowie” od 3 do 5 lat, czterech około 3 lat, ponad 1 rok pływa dziesięć, około roku dziewięciu ludzi, a tylko 6 członków załogi pracuje na statku niespełna 6 miesięcy. W ten sposób zasadniczy skład naszej załogi nie zmienia się. Marynarze opuszczają statek jedynie z powodu nauki, choroby lub w wypadku awansu.

Nieraz oddziały kadr przedsiębiorstw żeglugowych przenoszą marynarzy na inny statek bez żadnego uzasadnienia. Obecnie jednak definitywnie zlikwidowaliśmy podobne przerzuty.

Na naszym statku gorąco popieramy przesunięcia na wyższe stanowiska w wypadku stwierdzenia, że dany marynarz zdobył potrzebne kwalifikacje. W ubiegłym roku awansowało na „Grybojedowie” 6 ludzi.

Ścisła współpraca i właściwy dobór kierownictwa ma wielkie znaczenie dla pracy całego kolektywu. Na naszym statku stosunki te ułożyły się pomyślnie. Pierwszym zastępcą kapitana, tow. Nikonow, przybył

do nas w 1947 roku, po ukończeniu Szkoły Morskiej w Bakinie. Do

świadczanie jego nie jest jeszcze zbyt duże. Posiada jednak wszelkie dane, by zostać pełnowartościowym dowódcą statku. Drugi zastępca kapitana, tow. Berdukow, jest

jednym ze starych marynarzy, posiada bowiem przeszło dziesięcioletnią praktykę. Na motorowcu „Grybojedowie” pływa już kilka lat, jest dobrym fachowcem i z obowiązków swych wywiązuje się bardzo dobrze.

Trzeci zastępca kapitana karierę rozpoczął od zwykłego marynarza. Pracę swą dowodzi, że w pełni zasłużył na ten awans społeczny.

Na naszym statku dużo uwagi poświęcamy pracy wychowawczej. Staraliśmy się, aby każdy marynarz, świeżo przyjęty na motorowiec, zżył się z całą załogą. Pierwsze rozmowy z nowoprzybyłymi od 1949 roku. Przypuszczam, że na statek prowadzą zastępcy kapitana statku lub pierwszy mechanik w zależności od tego, do jakiego działu nowicjusz został przydzielony. Również kapitan statku zapoznał się w osobistej rozmowie z każdym nowym członkiem załogi.

Czasem na statek przychodził dzie, którzy nigdy jeszcze nie pływali. W podobnych wypadkach, przy wyjściu w rejs, przewodniczący takiego człowieka jednemu ze starych członków załogi. Zapoznaje on nowicjusza z zasadami pracy na statku i instruuje go jak najlepiej jest zorganizować sobie pracę w czasie wachty. Daje to dobre wyniki. Młodzie marynarze widząc, że otaczamy ich troskliwą opieką, jak najszybciej starają się nauczyć marynarskiego zawodu. Dużą pomocą jest dla nich szkolenie techniczne, odby-

ające się na naszym statku dwa razy w tygodniu dla całej załogi.

Kierownictwo i organizacja społecznego statku, rosnąca się bardzo o polepszenie warunków bytowych marynarzy. W 1950 roku mieliśmy trudności z udzieleniem kolejnych urlopów. W ub. roku jednak już do września większość marynarzy wykorzystowała swoje urlopy wypoczynkowe. Tylko siedmiu ludzi pojechało na wczasy w ostatnich miesiącach roku.

Dobra organizacja i harmonijna współpraca całego kolektywu statkowego wydatnie ułatwia nam wykonywanie planów przewozów. Plan pierwszego półroczu przekroczyliśmy. W ub. roku nie mieliśmy żadnych awarii i ani jednej godziny przestoju z winy załogi.

Statek nasz pływa bez remontu od 1949 roku. Przypuszczam, że również i w roku bieżącym obejdzie nam się bez długotrwałego postoju w stoczniowego. Uzyskaliśmy ponadto poważne obniżenie kosztów własnych, dając państwu 795.000 rubli oszczędności.

Załoga motorowca „Grybojedowie” podlega zobowiązaniu wykonania rocznego planu w tonach w dniu 5 grudnia — w Rocznicę Konstytucji Stalinowskiej, a w tonomilach do dnia 7 listopada — w 34 Rocznicę Wielkiego Października. Ponadto zobowiązaliśmy się odbyć najmniej dziesięciodniową podróż na zaoszczędzonym paliwie, dając ponad plan 90.000 rubli oszczędności. Zdobiliśmy marynarze widząc, że otaczamy ich troskliwą opieką, jak najszybciej starają się nauczyć marynarskiego zawodu. Dużą pomocą jest dla nich szkolenie techniczne, odby-

A. CZMUTOW

Kapitan motorowca „Grybojedowie” (na podstawie „Morskiej Floty” Nr 81 opracował H. S.).



tylko w maju i czerwcu zgłoszono 20 projektów, z których 8 przyjęło, a 7 już zastosowano. W tym okresie komisja przyznała racjonalizatorom 2.750 zł premii.

Srednia oszczędność, uzyskanych przez naszych racjonalizatorów nie jest zbyt wysoka, gdyż niektóre projekty np. zwiększające bezpieczeństwo pracy, nie mogą być wykazane bezpośrednio w złoży.

Lepszy obraz pracy racjonalizatorów PMH z naszego okręgu daje drugie półrocze, a wrzesień jest najpracowniejszym miesiącem komisji usprawnień. Rozpatrzyła ona w tym miesiącu 21 projektów. Przewidywane oszczędności w wyniku zastosowania zatwierdzonych w trzecim kwartale ub. r. projektów racjonalizatorskich przekroczyły sumę 80 270 zł. Za ten okres przyznano ogółem 5.694 zł premii.

Ruch racjonalizatorski przybiera w dalszym ciągu na sile, czego dowodem jest zgłoszenie 53 dalszych usprawnień.

W ub. r. ruch racjonalizatorski najlepiej rozwijał się w Żegludzie



6 stycznia br. w pięknie udekorowanej sali Młodzieżowego Domu Kultury w Gdyni wesoło spędzali czas na noworocznej zabawie pod choinką dzieci naszych marynarzy. Liczne upominki wyłożyły się na buziach. Ojcowie ich w codziennym trudzie, w walce z żywiołem budują nowe lepsze jutro.

Jak pracuje Rada Zakładowa przy ROS w Gdyni

WARSZTATOWCY Remontowej Obsługi Statków w Gdyni pracują często nocami. Pracując rozrzucony po statkach, stojących w Gdyni i Gdańsku. Utrzymanie stałego kontaktu z całym zespołem, zjednoczenie poszczególnych brygad roboczych w jeden kolektyw — było najpilniejszym zadaniem Rady Zakładowej ROS, gdy w kwietniu ub. r. rozpoczęła swą działalność. Przeprowadzono również wybory mężów zaufania i komisji społecznych rozstrzygających przy tym szeroką akcję polityczno-wychowawczą. Praca związkowa w ROS zaczęła dawać dobre rezultaty.

Na naradach wytwórczych, odbywających się regularnie co miesiąc, pracownicy w ogniu krytyki i samokrytyki analizują swe osiągnięcia. W trosce o obniżkę kosztów własnych, w walce z bezproduktywnymi przestojami maszyni rodużyli się liczne pomysły racjonalizatorskie. Spośród wszystkich przedsiębiorstw CZ PMH pracownicy ROS zgłosili do Komisji Usprawnień największą ilość pomysłów. Rada zakładowa ściśle współpracując z partią, troskliwą opieką otacza racjonalizatorów. Stolarz Sporek, ślusarz Maternicki, kowale Dominik, Czerwionka i wielu innych — to znani racjonalizatorzy. Wszystkie trudności techniczne interesują ich z jednej strony: trzeba asprawnić i usprawniają.

W zaciepłej walce o wyniki produkcyjne, jaka toczy się między poszczególnymi brygadami, padają coraz nowe zobowiązania. Planowane terminy stają się nieaktualne. Tow. August Kwiatkowski, brygadzysta motorzystów, chociaż dzisiaj ma zwinność od lekarza, jest obecny w warsztacie z ręką na temblaku. Dłoga wykonania pracy. Tow. tow. Ciechow

ski, Pawłowski, Blecharz (na zdjęciu), Lendziński, Wróbel, Matyszewski przodują w pracy. Młodzieżowe brygady Cendrowskiego, Aleksandrowicza, Grabowskiego — to bardzo ambitne zespoły.

— Dajcie nam poważniejsze prace, byśmy mogli dać z siebie więcej.



ceją. Czujemy się na siłach i chcemy w pełni współzawodniczyć ze starszymi — mówił tow. Cendrowski na zebraniach załogi.

W ROS dla zdolnych i ofiarnych pracowników droga do awansu stoi otworem. Tow. tow. Sokolowski, Machut, Gosieniecki, Dobrowolski, Maliszewski, Czajkowski — to dawni ślusarze, spawacze, motorzyści, którzy dziś, po awansie społecznym, pełnią odpowiedzialne funkcje kontrolerów i kalkulatorów. W okresie dziesięciu miesięcznej działalności rady zakładowej awansowało ponad 50 pracowników.

W ub. roku zorganizowano systemem gospodarczym stołówkę.

Duże trudności musiał pokonać tow. Baszanowski, gdyż dyrekcja PLO nie w tej sprawie nie pomagała.

ROS nie posiada świetlicy. Masówki, akademie i narady organizowane są w hali lub stolarni. Z tych przyczyn akcja kulturalno-oświatowa nie została postawiona na właściwym poziomie. Radio jest w stołówce, w stołówce wyławane są stałe posiłki, w stołówce odbywają się zebrania, a stołówka ta — to skromny barak, mogący pomieścić 40 do 50 osób. Pracownicy chcą czytać, grać w tenisa stołowego, chcą mieć wydłady, lecz na to wszystkim nie ma miejsca. W tym wypadku Rada Zakładowa ROS wykazała zbyt mało bojowości.

Mają również nacisk położony na właściwą współpracę z marynarzami. Mimo paroletniej działalności warsztatów, pracownicy do dzisiejszego dnia nie umieli nawiązać ścisłej współpracy z załogami remontowanych statków. Przykładem winni być dla nich robotnicy radzieccy, którzy nie tylko wykonują urządzenia maszynowe, ale uczą załogi obsługi i montażu. I taka postawa pracowników ROS w stosunku do załóg statków była by słuszną.

Niedociągnięcia te nie umniejszają jednak sukcesów warsztatów ROS, którzy już w dniu 1 listopada wykonali plan państwowy 1951 r. Osiągnięcia ich zasługują na tym większe podkreślenie, że pracują zdani na własne siły i własną inicjatywę. Dyrekcja PLO i CZ PMH bowiem zupełnie nie interesują się sprawami zakładu. Na naradach wytwórczych brak jest „regularnie” przedstawicieli tych władz. Dyrektor PLO nie miał dotąd czasu zobaczyć zakładu przy pracy.

Organizacja partyjna i rada zakładowa muszą ostrzej bić się o lepsze warunki pracy dla załogi. A dyrekcja winna się poważniej zainteresować tak ważną w Planie 6-letnim placówką.

(t).

Systematyczne przeglądy gwarantują bezawaryjną pracę maszyn

W maszynowni s/s „Narwik” panuje żywioły ruch. Przegląd i remont poszczególnych części idzie sprawnie, planowo. Dewiza bowiem Konstantego Lwowa, II mechanika a więc gospodarza maszyny, jest planowość.

Po rozpoczęciu pracy na „Narwiku” nie zastal on tam żadnej dokumentacji, dotyczącej przeprowadzanych remontów. Pierwszą więc jego czynnością było założenie „książki remontów”. Spisał wszystkie mechanizmy, urządzenia i zabrał się kategorycznie do ich przeglądu.

Z dnia na dzień wyznaczał sobie zadania — opowiada tow. Lwów. — W morzu, przy dobrej pogodzie, przeglądaliśmy i remontowaliśmy mechanizmy pokładowe, a już przed wejściem do portu planowaliśmy przegląd maszyn na postoju. Objęliśmy statek pod socjalistyczną opiekę. Po paru miesiącach w „książce remontów” każdy mechanizm miał dokładny opis, znany był jego stan techniczny i ile godzin może przepracować. Do kolejnego remontu przysięgałem teraz z załogą przed oznaczonym terminem a wypracowane części usuwałem znacznie wcześniej. Przez systematyczne bowiem przeglądy zawsze unikaliśmy poważniejszych awarii i uszkodzeń.

1 s/s „Narwik” od dłuższego czasu

su nie ma żadnych awarii, a remonty załoga przeprowadza własnymi siłami.

Tow. Lwów jest dobrym fachowcem. Pracę w maszynie poznał gruntownie. Dokształcając się systema-

tycznie przeszedł kolejne funkcje od trimera do mechanika. Jest również aktywnym członkiem partii. Bierze udział w szkoleniu ideologicznym i dzieląc się z załogą swymi wiadomo-

ściami. Nie jest również „zatykany” o swą wiedzę fachową.

— Bo niedużo robi mechanik sam, chociaż będzie najlepszym fachowcem i najsumienniejszym pracownikiem — twierdzi tow. Lwów. — Najważniejszym jest współpraca z załogą, umiejętność wciągnięcia do pracy wszystkich. Remontów i przeglądów dokonywałem przede wszystkim z nowymi marynarzami. By przy tej pracy najlepiej mogli opanować zasady działania mechanizmów.

Wytrwale szkolili on całą załogę, świadczając i własnym przykładem odcigał w pracy. Dawni palacze, Szweda, Grzeszkowiak, Kowalczyk, trimer Karcewski — to dzisiaj są młodzi smarownicy. Załoga maszynowa „Narwika” stała się zgrany i ofiarnym zespołem. W ub. roku statek wykonał we wpływach roczny plan w 143 proc. Zaoszczędziło 875 ton bunkru, 285 kg oliwy, 1050 ton wody. Tow. Lwów ciągle myśli o możliwościach dalszych oszczędności. Opracowuje obecnie projekt usprawnienia chłodzenia wodą oliwienia spadochroniowego żył ramowych maszyny głównej.

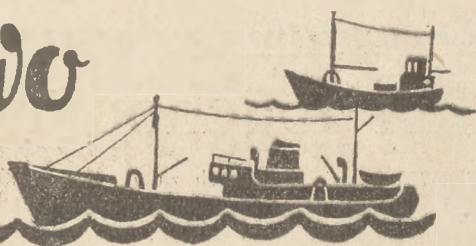
7a wzorową organizację i sumienność w ofiarnej pracy tow. Konstanty Lwów w III etapie współzawodniczenia 1951 r. otrzymał zaszczytny tytuł przodownika pracy PMH.



ZDZISŁAW SADOWSKI
Korespondent

(b.)

Rybołówstwo MORSKIE



Zabezpieczyć natychmiast planowe remonty jednostek dalekomorskich

WIELE błędów i niedociągnięć poczęcia remontów rocznych i 4-letnich. Prawie wszystkie jednostki dalekomorskie wymagają mniejszych lub większych napraw. Najmniej potrzebują ich te statki, których załogi faktycznie stosują socjalistyczną opiekę. Wyróżnić tu można trawler: „Lawica”, „Juplter”, „Jowisz” i „Saturn”. Jednostki te są w dobrym stanie technicznym, prawdziwie gospodarskiej opiece załóg maszynowych. Wzorem dla wszystkich załóg statków dalekomorskich są pierwsi mechanicy: Filip Secewicz z „Lawicy”, Stanisław Bak z „Jupltera”, Stefan Piech z „Jowisza” i Bohdan Kossakowski z „Saturna”.

Wymienieni pływają już od dawna na swoich jednostkach, poznali więc dokładnie wady i zalety ich mechanizmów i urządzeń. W czasie trwania sezonu śledźowego umieli zapobiegać awariom. Na zakończenie sezonu sporządzili w oparciu o sumienną obserwację i kontrolę dokładne wykazy remontów warsztatowych i stoczniowych.

Niesłusznie wielu załóg jedno- i dwumiejscowych „Dalmorów” istota socjalistycznej opieki nad mechanizmami i się obecnie w Gdyni, oczekując roz-
urządzeniami statkowymi jeszcze

nie znalazła właściwego zrozumienia. Powoduje to w dużej mierze szkodliwą płynność kadr. Nie więc dziwnego, że biorąc pod uwagę roczną i wieloletnią potrzebę remontów statków dalekomorskich na ogół są duże i ciągle rosną. Ponadto wykazy remontów stoczniowych dla większości jednostek powstają w dziale technicznym przedsiębiorstwa prawie bez żadnego współudziału załóg. Stąd też wynikają w tym roku — i mogą wynikać w roku bieżącym — przykre niespolizowanie statków na stoczni: często plan remontu jednostki przewidywał np. 5.000 rob./godz., w czasie zaś wykonywania robót okazało się, że zachodzi potrzeba przeprowadzenia 10.000 rob./godz., a nawet i więcej.

Kierownictwo „Dalmoru” zaplanowało remonty swoich jednostek w br. na okres najmniejszej wydajności połowów tj. na styczeń i luty, czerwiec, oraz listopad i grudzień. Większość robót będzie przeprowadzona na naszych stoczniach według planu uzgodnionego z CZPO.

Remonty bieżące jednostek eksploatowanych wykonują warsztaty własne „Dalmoru”. Pierwszą połowę stycznia poświęcili one na przygotowanie 5 jednostek do jak najszybszego ich wyjścia na zimowe połowy „białej ryby”.

S/t „Wega” była pierwszą jednostką oddaną przez „Dalmor” do remontu na stocznię. Znalazły się już tam także s/t „Perseusz” i s/t „Pluton”. Prace przy „Wedze” postępują bardzo powoli. Znacznie poważna obawa, że pracując w tym tempie stocznia nie zdąży oddać w planowanym terminie statku do eksploatacji.

Już na tym pierwszym przykładzie „Wegi” możemy stwierdzić, że tegoroczny plan remontu jednostek dalekomorskich na stoczniach jest niedostatecznie zabezpieczony. Wierzy o tym wszyscy, że błąd zeszłoroczny nie może się powtórzyć. Dlatego też apelujemy o jak najszybszą interwencję Ministerstwa Żeglug w Ministerstwie Giełdkiemu Przemysłu. Musimy zagwarantować rybołówstwu dalekomorskiemu terminowe wykonanie remontu jednostek, a tym samym stworzyć mu realne warunki wykonania poważnie zwiększonego w 1952 r. planu połowów.

Jednocześnie podstawowa organizacja partyjna, aparat kulturalno-oświatowy, rada zakładowa i kierownictwo „Dalmoru” muszą rozpoznać energiczną, systematyczną akcję polityczno-wychowawczą w walce o nowego, socjalistycznego rybaka. Niezawodną drogą, która do tego celu prowadzi jest wzmocnienie szkolenia ideologicznego i zawodowego dla załóg pływających (mimo przerwy w połowach nie uruchomiono do dziś ani jednego kursu), większa niż dotychczas opieka nad sprawami bytowymi rybaków oraz praca oświatowa i kulturalna o korzyściach płynących z podejmowania i faktycznego wprowadzenia w życie socjalistycznej opieki nad jednostkami. Tylko bowiem gospodarska opieka załóg nad statkami — obok przyspieszenia i usprawnienia remontów — może przynieść w przyszłości rozwiązanie trudnych problemów, które powtarzają się corocznie w związku z remontami rocznymi i 4-letnimi.

(wt)

Nowy cennik wynalazek tow. Wincentego Dylrycha

Uniwersalny klej przemysłowy z odpadków rybnych

KILKA miesięcy temu na łamach „Steru” ukazała się wiadomość o wyprodukowaniu przez tow. Wincentego Dylrycha w laboratorium chemicznym spółdzielni „Certa” w Szczecinie masy perłowej z łuski małowartościowych ryb: płoć i ukleję. Nowy ten produkt szybko znalazł zastosowanie w przemyśle galanterijno-artystycznym. Obecnie produkowane są z masy perłowej ozdoby i biżuteria, specjalne farby malarskie i bezbarwny lakier do paznokci.

Tow. Dylrych, pracując w bardzo skromnych warunkach laboratoryjnych, odniósł ostatnio nowy, poważny sukces. Również z łuski rybnej udało się racjonalizatorowi wyprodukować uniwersalny klej przemysłowy. Jak wykazały dotychczasowe próby laboratoryjne klej ten skleja szkło ze szkłem, drzewo z drzewem, wszelkie metale ze

Pierwsza wyprawa naszych trawlerów na Morze Barentsa

DNIA 29 listopada ub. r. trawler „Jupiter”, „Jowisz” i „Polesie” pod kierownictwem szypowa Paszkiewicza, Muzy i ZMP-owca Zbyszka Dzwonkowskiego wyruszyły z Gdyni na odległe o 2000 mil morskich łowiska Morza Barentsa. Kierownictwo całej wyprawy powierzono doświadczonemu szyprowi rybaktemu, przewodnikowi pracy Wiktorowi Gorzadkowi. Pomocnikiem jego został mianowany officer K. O. tow. Świdnicki. Załogi trzech wymienionych jednostek składały się w 35 proc. z młodzieży w wieku od 20—22 lat.

Po przeszło miesięcznym rejsie, w pierwszym tygodniu bieżącego roku trawlerzy powrócili do Gdyni przywożąc w swych ładowniach łącznie około 160 ton „ryby białej”: dorsza, czarniaka, plamnika, karmazyna i innych.

Nie jest to wiele, jeśli się weźmie pod uwagę, że przywoziło tę rybę 80 ludzi na trzech trawlerach jako rezultat przeszło 30-dniowego rejsu po przebiegu ok. 5000 mil morskich. Jednak nie na leży zapominać, że celem wyprawy była nie tylko masa złowionej ryby, lecz przede wszystkim zbadań możliwości połowowych na tym odległym łowisku, poznania stosowanych tam urządzeń i metod połowów oraz szkolenie młodych załóg w trudnych, arktycznych warunkach nocy polarnej. W tym świetle dopiero możemy ocenić należyte pierwsze polski zespołowy rejs trawlerów na Morze Barentsa.

Wyprawa ta dostarczyła naszym rybołówstwu dalekomorskiemu 30 młodych rybaków „arktycznych”, którzy po przejściu przez szturm o sile 12 stopni, mrozy i śnieżyce zdali egzamin w ciężkich warunkach pracy za kołem podbiegunowym, podczas ciągłej nocy polarnej. Nauczyli się szybko i sprawnie patroszyć i składować rybę białą, osłagając we współpracy z norweskimi specjalistami od tej czynności, tzw. striperami, nie tylko równy poziom, lecz nawet kilkakrotnie zwycięstwo. O wartości ich wysiłków przy konserwacji ładunku świadczą fakt, iż ryba odebrana ze statków w 18 dni po jej złowieniu,

Coraz więcej pomysłów racjonalizatorskich w Stoczni Rybackiej w Gdyni

Racjonalizatorzy Stoczni Rybackiej w Gdyni wykazują coraz większą działalność. W ostatnich miesiącach, po zorganizowaniu stałej wystawy osiągnięć racjonalizatorskich w świetlicy Stoczni Rybackiej, sekcja techniki i wynalazczości zorganizowała konkurs racjonalizatorski, w którym udział brali również wykladowcy i uczniowie Państwowego Liceum Elektryczno-Mechanicznego w Gdyni. Konkurs obejmował jedno z najważniejszych zagadnień produkcyjnych — zmechanizowanie obróbki wręg z uwzględnieniem potrzebnych skosów (śmigła).

Ze zgłoszonych 9 projektów, komisja konkursowa wyróżniła i nagrodziła 3 projekty: projekt kierownika działu technicznego tow. Sokołowskiego, projekt kontrolera technicznego tow. Czarnińskiego oraz projekt instruktora Państwowego Liceum Elektryczno-Mechanicznego tow. Kowalskiego. Projekty ob. Sokołowskiego i ob. Kowalskiego będą połączone dla konstrukcji specjalnej maszyny do strugania wręg, przez zastosowanie której narazicie praca ta zostanie zmechanizowana.

posiadała zadawalającą świeżość. nłkach żadnej z załóg 200 trawlerów „Jupiter”, „Jowisz” i „Polesie” pod kierownictwem szypowa Paszkiewicza, Muzy i ZMP-owca Zbyszka Dzwonkowskiego wyruszyły z Gdyni na odległe o 2000 mil morskich łowiska Morza Barentsa, zorientowane tym czasie w cyklicznych okresach ich wydajności. Poznano sprzęt i metody połowów stosowane tam mańska. W oświetleniu tych wszystkich osiągnięć oraz materiałów i ob-



S/t „Polesie” ładuje łód przed wyjściem na Morze Barentsa

stwierdzono, że należy wzo-
rować się na rybakach radziec-
kich, którzy używają wózków o
pracy z konopli. Doradca ry-
backi wyprawy, Norweg Albert
Bilewson, wyrażał się o nich z
wielkim uznaniem. Nasze wóki
przedsięwzięcie pozytywne, a de-
bilewson, wyrażał się o nich z
wielkim uznaniem. Nasze wóki
przedsięwzięcie pozytywne, a de-

Z materiałów i obserwacji win-
ny być na naradzie zainteresowa-
nego kolektywu wyclągnięte wła-
ściwe wnioski, zmierzające do pod-
niesienia wydajności pracy naszej
floty dalekomorskiej w trzecim
roku Planu 6-letniego.

JERZY GRAJTER

Surowe kary za kradzież i spekulację rybami

Sąd Wojewódzki w Szczecinie rozpatrzył ostatnio w trybie dorocznym sprawę szajki spekulantów, którzy dokonali kradzieży 60 beczek śledzi, przeznaczonych dla ludzkiej pracy na okres świąteczny.

Na ławie oskarżonych zasiadli: b. kierownik przetwórci i solarni Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Dalmor” — Stanisław Banatkiwicz, b. ekspedient kolejowy — Bronisław Kudła, b. kierownik techniczny przetwórci — Edmund Boruszak, b. kierownik chłodni — Jan Jedrycki, b. magazynier Wiesław Malinowski, b. ekspedient — Wiktor Korzeniowski, b. kierownik Blura Portowego „Dalmor” — Nikodem Korsunowicz oraz właściciele prywatnych zakładów i przetwórci rybnych ze Szczecina i Poznania: Mieczysław Zych, Mieczysław Deringer i Lech Kowalski.

Jak wykazał przewód sądowy, oskarżeni — z dłuższego czasu — nęli się kradzieżą pewnych ilości śledzi solonych, które sprzedawali właścicielom prywatnych restauracji w Szczecinie. Przepięcżą działalność wzmogli oni w okresie przedświątecznym, kiedy zazwyczaj się zwiększony popyt na śledzie. Wówczas to oskarżeni, wykonywując raporty dziennych, dopuścili się kradzieży 60 beczek śledzi so-

lonych, która za-
ności pracującej po cenach urzęd-
nym sprawę szajki spekulantów, w
sprzedane prywatnym
„la celów paskarskich.
Wyrokiem Sądu Wojewódzkiego
skazani zostali: Lech Kowalski na
15 lat więzienia i 100.000 zł grzywy-
ty, Mieczysław Deringer na 12 lat
więzienia i 20.000 zł grzywny, Mie-
czysław Zych na 8 lat i 5.000 zł
grzywny, Stanisław Banatkiwicz
na 12 lat więzienia, Wiesław Ma-
linow ki na 9 lat więzienia. Ni-
kodem Korsunowicz na 8 lat
więzienia, Edmund Boruszak na 6
lat, Bronisław Kudła i Wiktor Ko-
rzeniowski na kary po 5 lat oraz
Jan Jedrycki na 3 lata więzienia.

* * *

Sprawa nieuczciwych pracow-
ników „Dalmoru” i współpracujących
z nimi spekulantów, którzy syste-
matycznie sabotowali planowe zaop-
atrzywanie kraju w rybę jest syg-
nałem, że w portach rybackich nie
walczy się jeszcze dostatecznie z
przebiekami ryb na „olejny rynek.
Administracja i aktywni robotniczy
przedsiębiorstw rybackich
powinny czujnie zwalczać wszyst-
kie objawy nieuczciwości pracow-
ników rybołówstwa. Wyrok szczeciń-
ski jest równocześnie ostrzeżeniem
dla tych, którzy okradają gospodar-
kę narodową.

Sprawa Domu Rybaka we Władystawowie musi być pomyślnie rozwiązana

Już kilkakrotnie „Ster” podkreślał, jaką wagę ma zapewnienie właściwego wypoczynku i odpowiedniego obiektu w pobliżu noclegu rybakom dla należytej organizacji połowów i wydajności pracy załóg.

PPIUR „Arka” jako największe przedsiębiorstwo rybackie województwa gdańskiego, posiadające bazę rybacką we Władystawowie, najbardziej jest zainteresowane zorganizowaniem tym porcie Domu Rybaka. To też dyrektor „Arki” tow. Gróch na sesji wyjazdowej Woj. Rady Narodowej we Władystawowie w dniu 20 marca ub. r. na apel tow. Wojtkowiaka, członka Komisji Morskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej, podjął zobowiązanie uszczelnienia w dniu 22 lipca Domu Rybaka. Realizacja zobowiązania wymagała jednak współdziałania Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej oraz Wojewódzkiej Komisji Lokalowej przydzielania odpowiednich budynków, wskazanych już w czasie sesji.

Wydawało się, że sprawa jest prosta. Złożono do Wojewódzkiej Komisji Lokalowej wniosek o przydział obiektów i dyrekcja „Arki” była przekonana, że wkrótce będzie można przystąpić do remontu domów. Nie wzięto jednak pod uwagę, iż wniosek musi nabrać „mocy urzędowej”. Mimo licznych starań i interwencji, Wojewódzka Komisja Lokalowa dopiero na posiedzeniu w dniu 5 lipca ub. r. załatwiła wniosek — i to odmownie.

Dyrekcja „Arki” przynajmniej jako przejściowe do czasu mokrych, że popełnia błąd. Przez 2 i pół miesiąca nie potrafiła spowodować w Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej szybszego załatwienia sprawy. Po otrzymaniu zaś decyzji odmow-

W.K.

KRONIKA

Ostatnie rybactwo w Swinoujściu-
Warszowie zostało całkowicie zru-
dufionizowane. W mieszkaniach
pracowników „Dalmoru” zainstalo-
wano 130 głośników; na ulicach—
trzy duże głośniki, a w świetlicy—
1 głośnik.

W najbliższym czasie nadawane
będą dla dalmorowców lokalne
audycje, dostosowane do potrzeb
przedsiębiorstwa.

* * *

W czasie rejsu grudniowego tra-
wler dalekomorski „Persensz” zlo-
cił w kanale La Manche ponad
47 ton śledzi pierwszego gatun-
ku, zamiast planowanych 20 ton
ślodzi i 20 ton białej ryby w cią-
gu 2 rejsów.

Osiągnięcie to jest wynikiem do-
brej pracy załogi trawleru z szyp-
prem Józefem Piśką na czelu.

* * *

Solarki „Dalmoru”: Aniela Ra-
paka, Józefa Mrowińskiego, Zofia Bo-
ruska, Zofia Rubryńska, Helena Ra-
paka, Krystyna Nesteruk, Maria
Przybylska i Apolonia Gorczyka,
zatrudnione w Swinoujściu, uzyska-

ły w grudniu ub. r. 200 proc. nor-
my, poprawiając znacznie wyniki
listopadowe.

* * *

Dla uczczenia II konferencji
Komitetu PMH Polskiej Zjedno-
czonej Partii Robotniczej załoga
s/s „Fryderyk Chopin” podjęła na
stępujące zobowiązania: podnieść
swoją świadomość polityczną
przez systematyczne szkolenie i
samokształcenie, z patriotyczną po-
stawą wykonywać obowiązki mury-
narza Polski Ludowej, rozpowsze-
chniać i popularizować współza-
wodnictwo, rozciąć socjalistycz-
ny opiekę nad mechanizmami i u-
rządzeniami statku oraz uczyć o
tytuł wzorowej jednostki PMH.
Złogę zobowiązała się do stałej
czynności wobec uruga klasowego
oraz do walki z wszelkimi niedocią-
gnięciami.

* * *

Celem uspo-
nienia pracy Dy-
rekcji Budowy i Remontu „Hydro-
statu” i „Dalmoru” zorganizowano
w Swinoujściu wspólne zebranie
partyjne towarzyszy z tych trzech
przedsiębiorstw.

Plan został wykonany przed terminem

GRUDZIEŃ 1951 rok — ostatni miesiąc realizacji II roku Planu 6-letniego. W porcie gdynińskim wymaga się tempa za i wydajności. Portowcy nie próżniają. Nie szczędzą wysiłku, aby usprawnić przeładunki. Przecież już tylko kilkanaście dni dzieli ich od nowego etapu walki — 1952 roku. Trzeba więc wzmocnić wysiłki, zwiększyć wydajność pracy — wykonać plan w terminie. Każdy dzień przynosi nowe osiągnięcia. Brygady robotnicze pracują ofiarnie. Plan musi być wykonany.

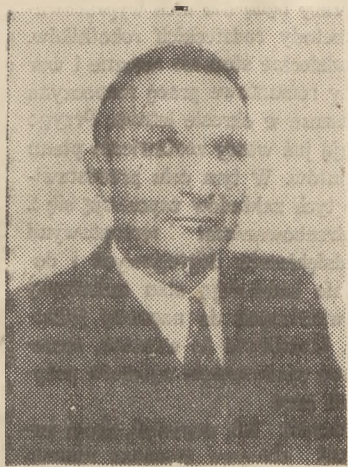
Stalowe ramie dźwigu nieustannie przenosi olbrzymie partie towaru z ładowni statku na ląd. Szybko i sprawnie odbierają ciężkie belki i paki robotnicy. Trzeba się spieszyć. Brygada łow. Stefana Rybickowskiego nie traci czasu na żadne przerwy. Dobra organizacja pracy i „zgranie” załogi wydają się skrajnie ważnymi warunkami. Pod koniec pracują i inne brygady przeładunkowe na WOC-u i wszystkich nabrzeżach portu. Każda minuta jest właściwie wykorzystana. Brygada młodzieżowa Nr 20 przoduje. Młodzi ZMP-owcy ambitnie walczą o plan. Niejednokrotnie rezygnują z przerwy posiłkowej — muszą wykonać przed terminem zadanie. Obok brygad robotniczych przy wysłach ładunku pracują grupy złożone z pracowników umysłowych. Nasilenie maszyn towarowej jest duże. Nie można dopuścić do przestojów statków. Rozumieją to dobrze portowcy. Ambicją ich jest wykonać plan w terminie.

Załadunek statku „Dymitrow Dansboj” miał być w myśl planu zakończony o godzinie 19.00. Brygady 4, 2, 28 i 31 pracujące przy tym statku odbyły już przed rozpoczęciem robót krótką naradę. Zmianowy łow. Klemens Rekowski i brygadziści Aleksander Chyla przedstawili kolegom projekt planu pracy, który pozwalał na wydłużenie skrócenie czasu trwania załadunku. Robotę zaplanowano na kilka ganek. Rozstawiono ludzi według ich uzdolnień i przydatności. Zredukowano do minimum pracę ręczną włączając sprzęt zmechanizowany. Roboty ruszyły. Dobra organizacja pracy i ofiarny wysiłek robotników przyniosły rezultaty. Załadunek został przyspieszony o przeszło 5 godzin.

Pocimurny i wietrzny był dzień 29 grudnia 1951. Niczym nie różnił się od innych dni pracy portowej. A przecież było inaczej. Już nie dla — ale godziny dzieliły portowców od wykonania planu. Z podwojną energią stanęły brygady do pracy. Organizatorzy grup partyjnych i związkowych zmotywizowali załogi do czynu. Do wykonania planu brakuje już teraz nie tysięcy, lecz zaledwie kilkaset ton. Musimy wykonać plan przedterminowo — postanowili robotnicy.

W godzinach wieczornych w dwójnasób wzrosło tempo prac przeładunkowych. Brygady walczyły o za-

29 grudnia 1951 roku o godz. 23.00 załadunkiem s/s „Jarosław Dąbrowski” ZPGG Rejon Gdynia wykonał przedterminowo w 101 proc. roczny plan przeładunków. Ofiarna praca zespołów robotniczych, realizacja podejmowanych z okazji 34 Rocznic Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i Konferencji Miejskiej PZPR zobowiązań przyczyniły się w dużej mierze do zwycięstwa. Przez cały rok, w codziennej walce o wypełnienie zadań wyrastali wciąż nowi przodownicy portu gdynińskiego. Łukaszewski, Łomski, Sadłowski, Rybickowski, Dobrzyński, Tomaszewski, Janas, For-



Przedujący robotnicy portu gdynińskiego łow. łow. Józef Łukaszewski (151 proc. normy) i Leon Łomski (157 proc. normy)



szczyt załadowania ostatniej tony towaru, brakującej do wykonania planu rocznego.

Przy załadunku s/s „Jarosław Dąbrowski” pracowały brygady 47, 59 i 53. Szybko zapelniały się ładownie statku. Zwawo uwiłali się robotnicy. Brygadziści Klat i Lehman bacznie czuwali nad całością prac. Szybko mijaly godziny. Kurelewski, Chojnacki, Jankowski, Wojtaszek, Sztencel, Kasprzak — przodujący robotnicy — przykładem swym zachęcali kolegów do wzmocnienia wysiłku. Kierownictwo portu śledziło tempo prac. Już przecież ostatnie minuty dzieła port gdyniński od wykonania planu. Na którym statku padnie ostatnia tona? Godzina 23.00. Załadunek s/s „Jarosław Dąbrowski” został zakończony. Plan roczny przeładunków wykonano 2 dni przed terminem.

meła, Sztencel, Rozengarten i wielu innych — to ludzie, dzięki którym plan został wykonany. A tuż przed tym wychwała i zmotywizowała do walki organizacja partyjna.

Dziś portowcy gdynińscy wkroczyli już w III rok Planu 6-letniego. Czeka ich nowe zadania. Rok 1951, mimo poważnych trudności, przyniósł naszym portowcom liczne sukcesy. W roku tym wspólnie rozwinięto się socjalistyczne współzawodnictwo pracy. Dziś bierze w nim udział ponad 78 proc. załogi, wzrosła wydajność pracy o przeszło 80 proc. w stosunku do roku 1950. Dzięki szkoleniu podniosła się znacznie świadomość ideologiczna i wiedza zawodowa robotników. Portowcy gdynińscy w roku ubiegłym pokonali zwycięsko szereg trudności, zdobyli bogate doświadczenie. Przed organizacją partyjną, związkową i administracją stoją nowe zadania III roku Wielkiej Sześciolatki. Zadania te trzeba realizować w oparciu o zdobyte doświadczenia minionego roku, w oparciu o szerokie masy robotnicze.

M.

Nowa metoda pilotażu

PILOTY portu szczecińskiego, którzy dzięki swej bezawaryjnej pracy na trasie Szczecin—Świnoujście zapewnił Szczecinowi na tym odcinku czołowe miejsce we współzawodnictwie międzyportowym — wprowadzili obecnie do pilotażu metodę radzieckiego inżyniera Kowalowa.

Inicjatorem nowej metody pilotażu jest starszy pilot Kazimierz Świłlik — długoletni i doświadczony marynarz. Stosowana przez niego metoda pilotowania umożliwiła bezpieczne przeprowadzanie różnorodnych statków w czasie największych ulew mgieł.

System pracy st. pilota Świłlika jest wariantem metody inż. Kowalowa stosowanej szeroko w naszym przemyśle. Polega on na podzieleniu tras pilotażowej Szczecin — Świnoujście i Świnoujście — Szczecin, według sygnałów przybrzeżnych, zakrętów i in. znaków rozpoznawczych, na dokładnie odmierzone odcinki drogi. Umożliwia to prowadzenie statku w czasie złej widoczności wyłącznie przy pomocy zegarka i kompasu.

Dzięki dokładnemu poznaniu trasy, pilot Świłlik na każdym odcinku przebywanej drogi stosuje odpowiedni sposób prowadzenia statku, właściwy danemu odcinkowi. Doszedł on już do takiej wprawy, że śledząc uważnie szybkość pilotowanego statku, wie dokładnie ile minut trwa przepłynięcie każdego odcinka trasy.

Do niedawna podczas dużej mgły pilot szczeciński nie ryzykował przeprowadzania statków. Obecnie w ślad za Świłlikiem, którego metoda wyklucza niebezpieczeństwo awaryjne, stosuje ją również st. pilot Jan Wiczeorek, posiadający podobnie jak Świłlik w swym dorobku bezpieczne przeprowadzenie ponad 1.000 jednostek różnego tonażu.

Ponieważ pilotowanie podczas mgły wymaga dokładnej znajomości trasy i sposobów manewrowania na jej poszczególnych odcinkach — Świłlik, Wiczeorek i inni bardziej doświadczeni piloty szkola młodszych kolegów, dzieląc się z nimi swym bogatym doświadczeniem.

K. ORLEWICZ



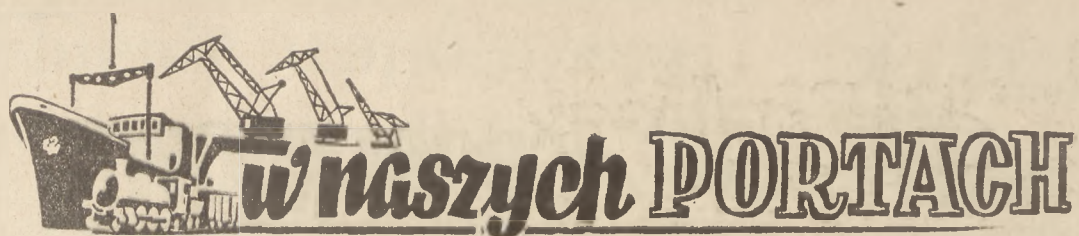
Jednym z najlepszych zespołów robotniczych na szczecińskiej Parnicy jest brygada ZMP, którą kieruje łow. Stanisław Szymanowski. Brygada wyrobia przeciętnie 200 proc. normy. Te pomyślne wyniki pracy są w dużej mierze zasługą brygadzysty Szymanowskiego, który za dobrą organizację pracy otrzymał odznakę przodownika pracy oraz liczne nagrody pieniężne.

M/s „Koziorożec” stosuje metodę inż. Kowalowa

ZALOGA m/s „Koziorożec” wprowadziła ostatnio metodę inż. Kowalowa do prac przy stawianiu i zdejmowaniu pław oznakowania nawigacyjnego na morzu. Dokładna analiza wszystkich czynności związanych z wymienionymi pracami pozwoliła na wybranie najlepszych chwytów i sposobów zakładania stoperów i zabezpieczeń (szybkość założenia lub zdjęcie, nie zawodność w działaniu itp.). Systematyczne szkolenie nowoprzyjętych członków załogi i rozdzielanie funkcji według uzdolnień spełniło swoje zadanie. Dzięki zastosowaniu nowej metody, załoga m/s „Koziorożec” skróciła czas wyciągania pław średniej wielkości przeciętnie o 25 minut. M/s „Koziorożec” jest pierwszym statkiem, który zastosował powyższy system do prac hydrograficznych.

KASTA

Korespondent



Organizacje ZMP w portach muszą zmienić styl pracy

MŁODZIEŻ robotnicza naszych fabryk, hut i zakładów przemysłowych bierze coraz aktywniejszy udział w walce o wypełnienie zadań produkcyjnych Planu 6-letniego. Organizacje ZMP we wszystkich niemal zakładach pracy realizują dziś hasło: „Młodzież na pierwszym miejscu walki o plan”.

Podsumowując dorobek organizacji ZMP-owskich w naszych portach Gdyni i Gdyni, stwierdzić należy liczne osiągnięcia. Brygady młodzieżowe brały czynny udział w walce o przedterminowe wykonanie rocznego planu przeładunków w porcie gdynińskim. Znana jest tu dobrze brygada Nr 20 łow. Brachu. Młodzi ZMP-owcy dobrze wypełnili powierzone im zadania. Przykładem ofiarnej pracy porwali do czynu swych starszych kolegów. Ponad 138 proc. normy wyrobia brygada młodzieżowa Nr 87 z V odcinka rejonu gdynińskiego. Nie brak wśród gdynińskich portowców młodzieży przodowników pracy.

Tokarz Mieczysław Matuszewski (173 proc. normy), robotnicy Czesław Matysiak, Paweł Neufeld i Marian Kuśba wytrwali pracą zdobyli to zaszczytne odznaczenie.

Wśród wielu przodujących jednostek gdańskich Taboru Pływającego wyróżnia się „Pilot 28”. Załogę jego stanowią właśnie ZMP-owcy. Banasiak, Raj i Meisner poznali dobrze swój zawód, a poważna ilość zaoszczędzonego paliwa świadczy najlepiej o ich dobrej pracy. W rękawki i Wasik, to marynarze — ZMP-owcy z motorówki „Małgosia”. Zdobyte dzięki szkoleniu ideologicznemu wiadomości chętnie przekazują kolegom.

Marian Banasik, z Taboru Pływającego i robotnik przeładunkowy Czesław Krajewski — to młodzieży przodownicy rejonu gdańskiego. Norbert Perszewski, Tadeusz Gozdecki i Teofil Elwart z ZMP-owskiej brygady na Wisłoujściu wyrobiają przeciętnie ponad 127 proc. normy. Brygada ich odnosiła już niejedną poważną sukces. Dzięki przedterminowej realizacji podjętego zobowiązania na czci 34 Rocznic Rewolucji Październikowej, członkowie brygady przysporzyli przedsiębiorstwu ponad 2.730 zł oszczędności.

Matuszewski, Neufeld, Matysiak, Wasik, Wawrzykowski, Banasik i inni — to jednak jeszcze nie cała organizacja ZMP-owska naszych portów.

Aktywna walka młodych portowców o wykonanie zadań produkcyjnych powinna kierować zarządy zakładów Związku Młodzieży Polskiej.

Jak z tych zadań wywiązał się dźwięk między młodymi i starszymi robotnikami.

Podobny styl pracy cechował i Zarząd Zakładowy ZMP portu gdynińskiego, który zadawał się jedynie zbieraniem składek, zwolnieniem od czasu do czasu zebrani i doradczo prowadzonymi akcjami. Urlopowany specjalnie do prac organizacyjnych łow. Zieliński nie starał się nawiązać łączności z Komitetem Portowym PZPR, wyodrębniał organizację młodzieżową jako niezależną od niego. Brak szczegółowej ewidencji członków i planów pracy wyraźnie odbił się na działalności poszczególnych kół ZMP rejonu gdynińskiego. Młodzież robotnicza nie czuła się związana ze swoją organizacją.

Obecnie na czele gdynińskiego Zarządu Zakładowego ZMP stanął łow. Matuszewski, młodzieży przodownik pracy. Do prezidium powołano najlepszych, przodujących robotników.

Obecny Zarząd Zakładowy ZMP portu gdańskiego, rozpoczynając swą kadencję w maju ub. roku, z zapałem wziął się do pracy. Przewodniczącą kol. Kucza nie szczędziła starań, by ożywić organizację. Powołano kolektyw zakładowy, w skład którego weszli przedstawiciele wszystkich kół, zorganizowano grupy młodzieżowe, sporządzono plany pracy. Należało się więc spodziewać dużych wyników. Niestety, po upływie kilku miesięcy zapal przemał. Aktywiści kol. kol. Jachimowicz, Ossowska, Górny i inni zaczęli bagatelizować swe obowiązki. Brak należał do współpracy z organizacją partyjną i związkową do pełnić reszty. Rozpoczęła się chaotyczna praca „od przypadku do przypadku”. Organizacja ZMP-owska portu gdańskiego zaczęła wlec się w ogóle.

W stosunku do zaniedbujących się członków nie wyciągano żadnych konsekwencji organizacyjnych. Rzecz prosta, że to wpłynęło na nie na innych. Dyscyplina zaczęła się rozluźniać. Nie więc dziwnego, że w kole Nr 9 ostatnio na szkoleniu ideologicznym uczęszczało zaledwie 5 osób. Na 27 członków kole Nr 3 na Wisłoujściu zaledwie 3—4 osoby brały udział w zebraniach.

Zarząd Zakładowy ZMP zbagałizował również organizowanie młodzieżyowych brygad przeładunkowych, których na terenie portu jest tylko dwie. Nie wależono o to, nie starano się przełamać oporu rady zakładowej i administracji, gdzie twierdzono, że stworzenie brygad młodzieżyowych nie wpłynie dodatnio na produkcję, a spowoduje roz-

Podobny styl pracy cechował i Zarząd Zakładowy ZMP portu gdynińskiego, który zadawał się jedynie zbieraniem składek, zwolnieniem od czasu do czasu zebrani i doradczo prowadzonymi akcjami. Urlopowany specjalnie do prac organizacyjnych łow. Zieliński nie starał się nawiązać łączności z Komitetem Portowym PZPR, wyodrębniał organizację młodzieżową jako niezależną od niego. Brak szczegółowej ewidencji członków i planów pracy wyraźnie odbił się na działalności poszczególnych kół ZMP rejonu gdynińskiego. Młodzież robotnicza nie czuła się związana ze swoją organizacją.

Obecnie na czele gdynińskiego Zarządu Zakładowego ZMP stanął łow. Matuszewski, młodzieży przodownik pracy. Do prezidium powołano najlepszych, przodujących robotników.

Obecny Zarząd Zakładowy ZMP portu gdańskiego, rozpoczynając swą kadencję w maju ub. roku, z zapałem wziął się do pracy. Przewodniczącą kol. Kucza nie szczędziła starań, by ożywić organizację. Powołano kolektyw zakładowy, w skład którego weszli przedstawiciele wszystkich kół, zorganizowano grupy młodzieżowe, sporządzono plany pracy. Należało się więc spodziewać dużych wyników. Niestety, po upływie kilku miesięcy zapal przemał. Aktywiści kol. kol. Jachimowicz, Ossowska, Górny i inni zaczęli bagatelizować swe obowiązki. Brak należał do współpracy z organizacją partyjną i związkową do pełnić reszty. Rozpoczęła się chaotyczna praca „od przypadku do przypadku”. Organizacja ZMP-owska portu gdańskiego zaczęła wlec się w ogóle.

W stosunku do zaniedbujących się członków nie wyciągano żadnych konsekwencji organizacyjnych. Rzecz prosta, że to wpłynęło na nie na innych. Dyscyplina zaczęła się rozluźniać. Nie więc dziwnego, że w kole Nr 9 ostatnio na szkoleniu ideologicznym uczęszczało zaledwie 5 osób. Na 27 członków kole Nr 3 na Wisłoujściu zaledwie 3—4 osoby brały udział w zebraniach.

Z. M.

Szczeciński „Spedrapid” współzawodniczy z czeskim „Metalimexem”

W ostatnich dniach 1951 roku przedsiębiorstwo „Spedrapid” w Szczecinie, przedsiębiorstwo państwowe dla importu i eksportu rud i metali „Metalimex” w Pradze podjęło wezwanie długofalowego współzawodnictwa, rzucone przez szczeciński „Spedrapid” z okazji 34 Rocznic Wielkiej Rewolucji Październikowej.

W myśl umowy „Spedrapid” zobowiązany jest:

— zawiadamiać telegraficznie „Metalimex” o nadejściu statku i rozpoczęciu przeładunku,

— podawać telegraficznie tego samego dnia wgł. najpóźniej dnia następnego firmie „Metalimex” ilość ekspedycyjnych wagonów lub barek oraz wagę towaru,

— umieszczać na widocznym miejscu na wszystkich reekspedycyjnych wagonach i listach przewozowych nazwę statku i datę jego wyjścia z portu załadunkowego oraz gatunku rudy.

Firmę „Metalimex” obowiązują:

— w dniu wyjścia statku z portu załadunkowego natychmiastowe powiadomienie „Spedrapidu” o nazwie statku, dacie jego wyjścia i gatunku towaru,

— zawiadomienie do dnia 25 tego miesiąca o wszystkich zastępowanych na następny miesiąc statkach, które zawinę do portu szczecińskiego oraz podanie gatunku towaru.

A. K.

Korespondent

MORSKA

Socjalistyczny stosunek do pracy wykazali: bosman Matysiek, motorzysta Drogoszewski i cieśla Saloniak, z m/s „Curie-Siodłowska”, przeprowadzając we własnym zakresie w czasie podróży statku, remont windy kabinowej. Dzięki temu uniknięto 5-dniowego przestoju statku oraz zaoszczędzono dewizy, gdyż remont winy musiałby być przeprowadzony w jednym z portów zagranicznych.

W ramach zobowiązań indywidualnych pracowników Kapitanatu Portu Gdyni: st. bosman Cz. Dobrobel i st. cumowy St. Krzeminski ułobyl zatopioną dużą łódź i całkowicie ją odremontowali spo sobem gospodarczym, zwiększając ilość czynnych jednostek pływających w porcie gdańskim.

W porcie gdynińskim we współzawodnictwie pracy wyróżnia się brygada łow. Jana Ciszka, pracująca przy przeładunku drobnicy. W ciągu listopada i grudnia ub. r. brygada ta stała się na pierwszym

miejsku, a obecnie również wysoko przekracza normy. Brygadziści Cisek wyrobia 171 proc. normy, a robotnicy Piotrowski, Żeguta, Błotnik i Mija osiągnęli przeciętnie po 150 proc. normy.

Załoga s/s „Tobruk” wezwiała załogi statków m/s „Warta” i m/s „Warszawa” do współzawodnictwa w szkoleniu ideologicznym. Sprawdzianem poziomu szkolenia będą wyniki, osiągnięte przez załogi wymienionych statków.

Załoga statku s/s „Olsztyn” przebywająca w okresie świątecznym w portach Bułgarii, przesyła za pośrednictwem swego rodzinnym oraz czytelnikom pisma „Ster” spóźnione, ale serdeczne życzenia pomyślnego Nowego Roku.

Trwający od trzech miesięcy kurs zawodowy dla załóg PMH w Supocie ukończyło 30 ochotników i 25 stewartów. Absolwenci zostali już skierowani do pracy na statkach. Przodownicy nauki otrzymali nagrody.

Niemieccy dokerzy z Rostock pozdrawiają portowców Szczecina

Z okazji II rocznicy istnienia ry jest widocznym wyrazem woli Niemieckiej Republiki Demokratycznej portowcy Szczecina wysłali do swych towarzyszy-robotników portowych w Rostock, list w którym zapraszają ich ze swoją pracą.

W grudniu ub. r. Rada Zakładowa przy Zarządzie Portu w Szczecinie otrzymała od zespołu robotników portowych, zatrudnionych w Zakładach Derutra w Rostock, odpowiadając dokerów NRD na pismo portowców szczecińskich.

„Pozdrowienie Wasze, — piszą Niemieccy robotnicy — to znak przyjaźni między Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną. — Pracujemy, by przedterminowo wykonać nasz 5-letni plan, któ-

EUGENIUSZ KURASIEWICZ

Korespondent



Tow. Władysław Piotrowski jeden z czołowych dźwigowców w basenie Górniczym portu szczecińskiego. Przeciętnie osiąga on wynik 110 ton/godz. Za wydajną pracę został odznaczony odznaką przodownika pracy.



Załogi żeglugi śródlądowej wykonały roczny plan przewozów

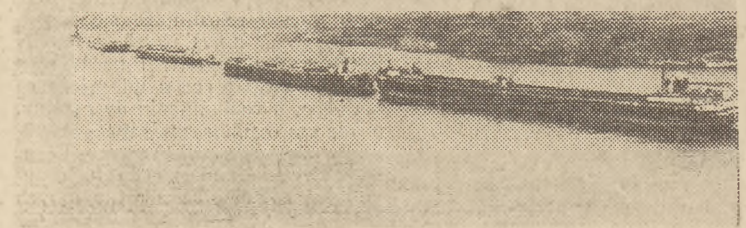
8 GRUDNIA 1951 r. Żegluga na Odrze wykonała w tonach swój roczny plan przewozów towarowych. Załoga realizowała go w ostrej walce z niesprzyjającymi warunkami nawigacyjnymi — bardzo wysokim stanem wody w maju oraz suszą, która spowodowała zamknięcie żeglugi na środkowej Odrze na okres 7 tygodni, nie mówiąc już o znacznym obniżeniu wykorzystania ładowności taboru na przestrzeni wielu tygodni.

Żegluga na Wiśle jeszcze bardziej dotknęła skutki długotrwałej suszy letniej i jesiennej. Mimo to na 31 grudnia osiągnięto w przewiezionych tonach 102 proc., w przewozach pasażerskich 103 proc., a załadunek w tonach 200 proc. planu rocznego. Nie wykonano natomiast planu w tonokilometrach i osobokilometrach.

Wysiłek człowieka — świadomego człowieka — pozwolił uzyskać takie właśnie wyniki. Załogi pływające i personel administracyjny obu przedsiębiorstw żeglugowych, swoje osiągnięcia zawdzięczają przede wszystkim współzawodnictwu pracy, do którego przystąpiło po nad 90 proc. pracowników. Współzawodnictwo między zespołami załóg Żeglugi na Odrze i na Wiśle budziło wodniaków do zwiększenia wydajności pracy. Na przodujących holownikach i barkach obu rzek wprowadzono w pierwszym półroczu 1951 r. „ruch ruslanowski”. Załogi ruslanowców odrzańskich i wiślańskich z holowników: „Jarowid” z kpt. Świeca, „Gubin” z kpt. Groszem, „Mestwin” z kpt. Cieślskim, „Zbyszko” z kpt. Sapok, „Słubice” z kpt. Lengowskim, „Sędziwoj” z kpt. Reinertem, „Kwidzyn” z kpt. Bińkowskim oraz barki: „Z. 105” ze sternikiem Małkiem i „Z. 240” z Kotyrbą, swoimi dobrymi wynikami podlegały pozostałym załogom do spotęgowania wysiłku. Surową pracą wyróżniły się załogi holowników „Perkun” — kpt. Bie-

niek. „Kupała” — kpt. Buchwald, „Poznań” — kpt. Jasiński, a załoga p-s „Matejko” z kpt. Piekutą i

ników pracy, rozłożono większą opiekę nad klubami techniki i racjonalizacji.



Pociąg barek na Odrze

barka „B-M 6” z szyprem Komorowskim wykonały 3 miesiące przed terminem roczny plan przewozów.

Racjonalizatorzy i nowatorzy wnieśli także swój wkład w realizację planu. Zgłaszano pomysły, które przyczyniły się do podniesienia wydajności pracy i obniżenia kosztów własnych.

Ruch racjonalizatorski początkowo rozwijał się dość słabo. Wniosek dla wszystkich podległych placówek załatwiał bowiem centralnie komisje, istniejące tylko przy dyrekcjach. W tych warunkach opiniodawstwo odbywało się ogólnie, mechanicznie i przewlekłe. Ostro krytyka wyrażona przez racjonalizatorów na zjeździe została należycie zrozumiana. Natychmiast zorganizowano komisje we wszystkich przedsiębiorstwach żeglugowych, wprowadzono miesięczne odprawy kierowników komórek wynalazczości, zorganizowano kursy techniczne dla racjonalizatorów i przod-

Zagadnienie oszczędności i walki o obniżkę kosztów własnych znalazły wyraz w całym szeregu

usprawnień i zarządzeń, które doprowadziły do zmniejszenia kosztu przewozów. I tak np. za pierwsze półrocze 1951 r. bezpośrednie koszty jednostkowe w przewozach towarowych na Odrze spadły w stosunku do kosztów planowanych o 28 proc. a te same koszty w przewozach osobowych na Wiśle — nawet o 57 proc. W III kwartale obniżył się wskaźnik kosztów własnych w przewozach osobowych na Odrze o 60 proc. a na Wiśle — o 25 proc.

Wprowadzenie w 1952 r. rozrachunku gospodarczego w ekspozyturach pozwoliło na wyraźniejsze ukształtowanie się wyników cyfrowych szczególnie w kosztach własnych. Wprowadzenie pełnodobowej pracy taboru przyniosło wykonanie zadań przewozowych w wysokości dwukrotnie wyższej niż w 1951 r. Tym samym zwiększył się znacznie udział żeglugi śródlądowej w państwowej gospodarce transportowej

(Na podstawie korespondencji Jerzego Jastrzębskiego opracowała S. J.)

65 000 ton towarów ponad roczny plan

ZALOGI holowników i barek szczecińskiej Ekspozytury PZS, które już w październiku ub. roku wykonały roczny plan, zobowiązały się do poważnego przekroczenia swoich zadań. Zobowiązanie to wykonano. 65.000 ton towarów przewiezionych dodatkowo poważnie przyczyniło się do wykonania całoodrzańskiego planu przewozów.

Holowniki „Mestwin” i „Słubice” oraz barka „Zurek” pierwsze wykonały roczne plany przewozów. Wielkie to zwycięstwo osiągnęły załogi wspomnianych jednostek dzięki stosowaniu nowych form współzawodnictwa, opartych na doświadczeniach załogi radzieckiego holownika „Ruslan”.

Holownik „Słubice” wszedł do eksploatacji dwa miesiące później niż inne i pływał przez cały sezon: w zmniejszonym o dwu ludzi staniem załogi. Mimo to, już na początku października wykonał swój roczny plan przewozów. Załoga podjęła do dalszego zobowiązanie i na koniec roku osiągnęła 25-procentową nadwyżkę.

W jaki sposób uzyskano takie wyniki?

Przed wszystkim załoga maszynowa zastosowała przy czyszczeniu kotłów metodę inż. Kowalowa, co pozwoliło zmniejszyć ilość czyszczeń do dwóch w ciągu sezonu. Skrócono oprócz tego jeszcze o dwa dni proces samego czyszczenia, gdyż już przy dojeździe do portu obniżano ciśnienie pary.

Marynarze ze „Słubice” wzorując się na załodze „Ruslana” nie dopuścili do żadnych przestojów. Dużą rolę odegrało tu wykorzystanie przez załogę każdej wolnej chwili na przeprowadzanie we własnym zakresie bieżących napraw.

Załoga „Słubice” skracając konsekwentnie czas rejsów i postojów.

Przyczyniły się do tego dobra organizacja pracy załogi oraz sprawne zaopatrywanie statku w żywność i bunkier.

Maszynista Józef Reinhart, najstarszy z trzech obsługujących „Słubice” braci Reinhartów, odznaczony przodownikiem pracy, krótko scharakteryzował przyczyny osiągnięcia holownika. — Ludzie muszą być związani ze swoim statkiem — wtedy praca idzie sprawnie. Przykład takiego stosunku do warsztatu pracy czerpalimy od przodujących marynarzy radzieckich. Zapatrzeni w ich osiągnięcia korzystamy coraz szerzej z ich doświadczeń, z ich przodujących metod obsługi i konserwacji statku. I coraz lepiej nam to wychodzi.

K. O.
Korespondent



ANTONI REINHART

plywa na przodującym holowniku „Słubice”. Osiąga on wraz z całą załogą doskonałe wyniki dzięki stosowaniu w pracy wzorów załogi radzieckiego holownika „Ruslan”. W ubiegłym sezonie nawigacyjnym zdobył kwalifikację maszynisty. Obecnie może już samodzielnie pracować w tym zawodzie.

O nowe lepsze metody pracy

W PRACY żeglugi śródlądowej załogami jednostek pływających, wyróżniają się dwa charaktery, które często biorą udział w remontach — eksploatacyjny i cie — plany niejednokrotnie zostają przerwa zimowa. Praca obydwu okresów ściśle zębie się ze sobą.

Takim przodującym kolektywnie jest załoga Warsztatów Aleksandrowskich Wołżańskiego Przedsiębiorstwa Żeglugowego. Opracowała już ona swój stachanowski plan. Kolektyw współpracujący ściśle z załogami pływającymi zobowiązał się przedterminowo, do 1 kwietnia 1952 r. zakończyć remonty. Postanowiono przy tym uzyskać tak wysoką jakość prac, aby komisje odbierające statki wydały tylko dobre i bardzo dobre oceny.

Kolektyw ze swojej strony wystawił gwarancje pięcioletnie różnym statkom przechodzącym kapitałne i średnie remonty np. parowcom „Semipalatynsk”, „M. Uljanowa”, „Mordwin” i „Wołgarian”. Tę gwarancję gwarantuje jest bardzo ważna, zapewnia bowiem dobrą i nieprzerwaną pracę urządzeń w ściśle oznaczonym okresie. Kolektyw warsztatów wyda również świadectwa gwarancyjne 3 — 5 letnie na 360 różnych części zapasowych wykonanych w warsztatach.

Załoga Warsztatów Aleksandrowskich zobowiązała się do uzyskania 130 proc. średniej wydajności i podniesienia efektywności czasu pracy o 3 proc., co przyniesie obniżkę kosztów remontów o 5 proc.

Utworzono ponadto specjalne brygady kompleksowe, specjalizujące się tylko w pewnych zakresach prac. Zadaniem ich jest zapewnienie ciągłości remontów i opracowanie nowych procesów technologicznych. Warsztaty Aleksandrowskie bowiem pragną przejść do potokowej metody pracy przy remontach taboru śródlądowego.

Cz. W.

Nowy rok — nowe zadania

W GRUDNIU ub. r. odbyła się we Wrocławiu narada aktywów partyjnego, związkowego i gospodarczego Żeglugi na Odrze. Głównym jej tematem było zabezpieczenie wykonania planu 1952 r. Na naradzie dokonano przeglądu dotychczasowych przygotowań, wykazano niedociągnięcia oraz omówiono najbliższe zadania.

Jedną z pierwszoplanowych prac jest terminowe przygotowanie taboru pływającego. Wiąże się to z dobrą organizacją służby technicznej i zaopatrzeniowej. Jednak nie środki techniczne i baza materiałowa, lecz żywy człowiek odegra tu zasadniczą rolę. Na naradzie szczególnie wykonania planu 1952 r. Na naradzie dokonano przeglądu dotychczasowych przygotowań, wykazano niedociągnięcia oraz omówiono najbliższe zadania.

Plan przewozów Żeglugi na Odrze przewiduje na rok 1952, przy tym samym taborze, zwiększenie przewozów o około 70 proc. w stosunku do ub. r. Aby tak wysoki plan wykonać, należy zupełnie wyeliminować przestoje na trasie i w portach. W tym celu konieczne jest podniesienie na wyższy poziom kwalifikacji nie tylko załóg pływających, lecz również całej służby dyspozycyjnej i pracowników administracyjnych. Dlatego też drugim, niemniej ważnym zagadnieniem omawianym na naradzie, było wykorzystanie okresu międzyzawodowego na intensywniejsze szkolenie zawodowe. Już w styczniu br. rozpoczęły się kursy dla nawigatorów, załóg maszynowych oraz administracji. Głównym ich przedmiotem — obok ściśle fachowych — jest nauka o Polsce współczesnej i świecie, bowiem

PLACÓWKA Państwowej Żeglugi Śródlądowej w Rożnowie przedterminowo wykonała plan przewozów. Załogi postawiły już swoje jednostki na zimowisko. Rozpoczął się teraz okres prac zimowych — remonty.

Marynarz Michał Stanuch pływa jako sternik na barku, wykonując krótką przerwę w pracy na rożnowie z kolegami o przyszłym sezonie nawigacyjnym.

Jeżeli chcemy — mówi — aby nasze jednostki dobrze pracowały, musimy je dobrze przygotować, dobrze zakonserwować.

Nie dopuścimy do opóźnienia prac remontowych nawet na jedną minutę — dodaje mechanik Władysław Malisz. — Zadania trzeciego roku Planu 6-letniego wymaga od nas przewiezienia więcej towarów i dlatego nie możemy pozwolić sobie na przestoje. Jednostek nie weszła w terminie do eksploatacji.

Zrozumieli te słowa wodniacy pracujący przy zimowych remontach jednostek pływających. Sumiennie wykonują naprawy barek, motorówek, statków i całego sprzętu.

Załoga placówki PZS w Rożnowie — to świadomi ludzie, to dobry gospodarze własnego warsztatu pracy.

EDWARD WOJCIK
Korespondent

O zmianę stylu pracy administracji gdańskiej Ekspozytury PZS

PANSTWOWA Żegluga Śródlądowa Ekspozytura w Gdańsku plan 1951 r. wykonała w 120 proc. Osiągnięcia te, mimo trudnych warunków, osiągnęła dzięki doskonałym wynikom. Wodniacy podejmowali wiele zobowiązań, wykazując pełne zrozumienie dla toczącej się walki o lepsze i wcześniejsze wykonanie planu. W grudniu podjęto nowe zobowiązania wartości około 9000 zł, wodniacy pragną bowiem odpowiednio przygotować się do realizacji nowych zadań w trzecim roku Planu 6-letniego.

Nie na wszystkich jednak odcinkach uzyskano tak dobre wyniki. Przypatrzywszy się remontom. Stocznia w Pleśniewie przeprowadza remonty kapitalne kilku jednostek. Miały one wejść do eksploatacji jeszcze w n. r. Tymczasem przekazywane tylko „Kwidzyn” i to z wadliwie wykonanym wałem śrubowym. W efekcie holownik ten kilkakrotnie wracał na stocznie. Statek „Sopot” był już na ukończeniu — okazało się jednak, że PRS nie dokonał potrzebnych pomiarów, trzeba więc było rozbierać maszynę. Na tej samej jednostce pomocniczej załóg są niedowiadanie, nie zgodne z przepisami BiHP. Przebudowa barki na stoczni w Tczewie przechodzi też dziwnie koleje: wycięto tam np. w burtach świetliki, które znacznie zmniejszają jej ładowność (21).

Gdzie tkwi przyczyna tych braków? Czy tylko zawiniły stocznie lub PRS — czy może słaby nadzór techniczny Ekspozytury? Rada załogowa niejednokrotnie zwracała uwagę kierownictwu na zebraniach i naradach na tego rodzaju błędy, na słaby nadzór techniczny; niestety, administracja zlekceważyła pomoc aktywów związkowych.

Na odcinku racjonalizatorskim także są niedociągnięcia. Np. towarzysze Paweł Wawrowski i Czesław Kopeć złożyli do referatu technicznego wnioski racjonalizatorskie — na odpowiedź czekają już przeszło 4 miesiące.

Jednak nie tylko w sprawach technicznych są braki. Można je obserwować i gdzie indziej. Załoga „B-M 8” zwróciła się jeszcze w lipcu ub. r. do kierownictwa Ekspozytury w sprawie uregulowania nadgodzin. Mimo przypomnień nie otrzymała ona dotychczas żadnej odpowiedzi.

Pracownicy Ekspozytury nie mają stołówek. Zdania o konieczności jej zorganizowania są podzielone: kierownictwo uważa, że jest ona niepotrzebna, natomiast rada załogowa i pracownicy domagają się takiej posilki stołówek.

Załogi dobrze pracują, ale żądają pomocy i opieki ze strony kierownictwa.

STANISŁAW POCHOPIEN
Korespondent

PRZODUJĄCY PALACZ

JÓZEF BASA trzeci rok pracuje w Żegludze na Odrze. Rozpoczął od marynarza; pracował jako bosman i sternik. Interesował go jednak kocioł — praca palacza. Dla tego też w okresie międzyzawodowym uczęszczał na specjalne kursy.

Dzięki pilnej nauce zdał pomyślnie końcowe egzaminy. Teraz już mógł pracować w obrzynie zawodowej. Z każdym dniem lepiej poznał się ze swoim nowym fachem. Wreszcie doszedł do tego, że stosuje własną metodę obsługi kotłów.

Palacze przeważnie rzucają małe ilości węgla na palenisko, ale dość często. Basa przekonał się, że ciągłe otwieranie drzwiczek bardzo oszczędza kocioł. Wprowadził więc innowację — narzuca węgla grubszą warstwą i równomiernie



rozprowadza go po całym palenisku. W ten sposób nie oszczędza kocioł i oszczędza 10—15 ton węgla miesięcznie.

PZW w Krośnie nad Odrą stosuje trał sztywny

PRACOWNIK Państwowego Zarządu Wodnego w Krośnie nad Odrą Karol Cymborek opracował projekt trału sztywnego. W warsztatach portowych w Krośnie Odrzańskim wykonano prototyp takiego trału. Przeprowadzone nim doświadczalne trawienie nurtu Odry dało doskonałe wyniki.

Trał sztywny służy do wyszukiwania przeszkód znajdujących się na dnie szlaku wodnego. Trał ten pracuje na zasadzie sztywnego ramienia wpuszczonego w wodę i opartego na dwóch łodziach, które są ze sobą na stałe połączone w rozstawie 12 m.

Masywna rama zabudowana jest do łodzi na łożyskach i połączona z urządzeniem lewarowym. Umożliwia to szybkie — trwające około

4 minut — zmiany położenia ramy nad lustrem wody do 2,5 m głębokości zanurzenia.

Trał jest zaopatrzony w łańcuchy na pożądaną głębokość przy pomo-

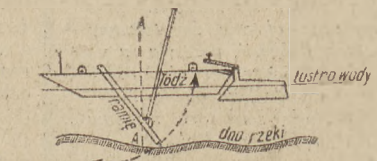
posiada kotwicę i urządzenia holownicze.

Ramię trału łatwo opuszcza się na pożądaną głębokość przy pomo-



Widok z przodu

regulację szybkości pływania. Następnym etapem jest wybudowanie urządzeń umożliwiających regulowanie szybkości w granicach 1—5 km na godzinę. Urządzenie sterowe pozwala nadawać odpowiedni kierunek. Trał



Widok z boku

cy specjalnej sondownicy. Następnie używamy się do bezpieczników oporowych i kontroluje przy pomocy tyn zabezpieczającej. Ramę, pływającą z prądem trału, zatrzymuje każda przeszkoda znajdująca się

na dnie rzeki. Nie sprawia już wtedy żadnej trudności zbadanie samej przeszkody.

Trał sztywny bezpośrednio nie zmniejsza kosztów trawienia w stosunku do obecnie używanej do tego celu linki. Daje jednak gwarancję dokładnego zbadania nurtu rzeki, wykrycia wszelkich mielizn, kamieni, opysk piaszczystych, zalopionych kotwic itp. Dokładne oczyszczenie rzeki z przeszkód nawigacyjnych wyklucza prawie zupełnie awarie jednostek pływających. Trał sztywny przynosi więc o czędność pośrednią przez wielomiesięczne przestoje remontów awaryjnych.

EDWARD BEZMIAN
Korespondent

Ster na samokrytykę

Zalogi pilotówek w porcie gdańskim skarżą się...

W końcu grudnia ub. r. załogi pilotówek z gdańskiego rejonu por. nie obniżyły kosztów. Jednostki pływające nie mogły w tym okresie dostać koksu w magazynach. Osobiście stwierdziliśmy to w zynach tabory pływającego, z podaniem 25. 12. ub. r. na „Pilot 28” i w wodu inwentaryzacji. Jest to nie-



dotu 28. 12. ub. r. na „Pilot 29”, wąpiłwie poważne niedociągnięcia w pracy administracji. Może ta notatka usprawni na przyszłość zaopatrywanie w taborze pływającym. Pozostawia ono bowiem wiele do życzenia, co było już omawiane na niejednej naradzie wytwórczej.

JERZY THUN
Korespondent.

„Dalmor” w Świnoujściu opóźnia wypłaty dla robotników

Wypłacanie zaliczek pracownikom wodu nieuregulowania do tej pory fizycznym w spóźnionym terminie przez gdyńska dyrekcję „Dalmor” w PPIUR „Dalmor” w Świnoujściu wymaganych formalności w banku.



zaczyna przechodzić już w niechlebną zwyczaj.

W dniu 8 grudnia ub. r. robotnicy czekali na kasjerkę do godziny 18.00. Również w dniu 21 grudnia ub. r. (po dwudniowym, daremnym wyczekiwaniu), rozpoczęło wypłatę ze znacznym opóźnieniem.

Kasjerka, zapytana o przyczyny takich praktyk, tłumaczyła, że z po-

napotyka tam na różne trudności manipulacyjne przy podejmowaniu pieniędzy.

Pracownicy słusznie domagają się, aby dyrekcja „Dalmor” zapewniła im wreszcie wypłaty w przewidzianych terminach.

S. K.
Korespondent.

Słuszny wniosek należy rozpatrzyć

Ekspedycyjni pracownicy na trzy zmiany. Każda zmiana przy rozpoczęciu pracy pobiera od dysponentów i robotników, aby uniknąć niepotrzebnej straty czasu na każdej zmianie. Następnie, aby zorientować



się w sytuacji, przechodzi na miejsce pracy i dopiero potem uruchamia robotę. Wszystko to trwa 20 do 30 minut. W wyniku tego robotnicy zamiast przystąpić do pracy np. o godz. 7 — rozpoczynają robotę o godzinie 7,30, a nawet później.

Sprawa ta była już kilkakrotnie omawiana na naradach roboczych, lecz jak dotychczas bez skutku.

Może ta notatka przyniesie pożądany rezultat?

J. W.
Korespondent.

O pogłębienie współpracy rad zakładowych ze „Sterem”

VIII PLENUM CRZZ postawiło przed związkowcami poważne zadania. „Należy szeroko stosować polityczne metody walki o produkcję — głosi uchwała — polegające na wyjaśnianiu klisze robotniczej nierozważalnego związku, jaki istnieje między jej wysiłkiem produkcyjnym, a wielką sprawą zachowania pokoju, zabezpieczenia naszego niepodległego bytu oraz podnoszeniem poziomu materialnego i kulturalnego mas pracujących”.

Coraz ściślejsze powiązanie prasy związkowej z pracą ogniw związkowych dopomoczą aktywnościom rozwijać masową działalność polityczno-oświatową oraz jeszcze szerzej popularyzować ruch współzawodnictwa i wynalazczości pracowniczej.

Czy organizacje związkowe w PMH, rybołówstwie, portach i żegludze śródlądowej w dostatecznej już mierze współdziałają ze swoim pismem związkowym, czy zapewniają pełną pomoc i opiekę korespondentom „Steru”, czy troszczą się o stały wzrost ruchu korespondentów i dalszy rozwój oddolnej krytyki?

Mało jest takich rad zakładowych, które przejawiają właściwą troskę o cłagi i żywy kontakt z redakcją „Steru”.

Rada Miejsca przy PZW Tarnów i Rada Zakładowa przy Ekspozyturze Żegludze na Odrze w Szczecinie stosują już wiele różnych form współpracy na tym odcinku. Częściej jednak spotykamy się z obojętnością.

Jakie więc drogi prowadzą do zacieśnienia i pogłębienia łączności komórek partyjnych i związkowych z redakcją „Steru”?

Przed wszystkim trzeba otoczyć opieką i stale uaktywniać korespondentów. Zapoznanie ich z planami pracy rad zakładowych oraz wspólne analizowanie zadań gospodarczych przedsiębiorstw i aktualnych problemów gospodarki morskiej — oto metody, które najlepiej pobudzają pozarekadekcyjny aktyw autorski do twórczej współpracy z redakcją.

Rybacy chcą nadal zaopatrywać się w żywność w „Baltonie”

Żądany od rybaków wykonania i przekroczenia planów. Nie zawsze jednak zapewnia się im odpowiednie warunki do zaopatrzenia się w żywność przed wyjściem na dwudobowe połowy.

W Świnoujściu np. bazuje kilkanaście kutrów spółdzielni rybackiej „Belona” z Dziwnowa. Poprzednio „Baltone” zaopatrywała wszystkich rybaków w żywność tak, że kuter mógł wypływać na 48-godzinne połowy.

Obecnie „Baltone” nie dostarcza żywności rybakom „Belony”. W wyniku tego, załogi zaopatrując się we własnym zakresie, wychodzą w morze tylko na 12 godzin i wracają do bazy około godziny 18, aby jeszcze zdążyć do gospody na gorący posiłek.

Chociaż łowiska nie są zbyt oddalone od bazy, to często zużywa się więcej ropy niż wynosi wartość odłowionej ryby. A ponadto — coż to za wykorzystanie sprzętu i możliwości połowowych? Nikt nie ma wątpliwości, że przy tego rodzaju metodzie, plany połowowe tych jednostek na pewno nie będą wykonywane.

Trzeba ponownie umożliwić rybakom morskim zaopatrywanie się w „Baltonie” i to w takich rozmiarach, by załoga mogła pozostawać na łowiskach przynajmniej 36 godzin.

S. M.

Kiedy PSS „Pokój” uruchomi gospodę ludową w świnoujskiej bazie rybackiej?

PRAWOBRZĘDNE Świnoujskie czeka od dwóch lat na uruchomienie gospody ludowej. Wszelkie zabiegi i interwencje — jak dotąd — nie odnoszą skutku.

Niedawno na sesji wyjazdowej szczecińskiej Woj. R. N., która obradowała w bazie rybackiej, postanowiono, że PSS „Pokój” w porozumieniu z DBBR otworzy gospodę ludową w ciągu listopada ub. r. Niestety dyrekcja PSS „Pokój” nie kwapiła się, aby omówić tę sprawę. Dopiero na zarządzeniu Okręgowego Związku Spółdzielni Spożywców w Szczecinie i pisemne zawiadomienie DBBR o przygotowaniu dokumentacji, wysłała ona swego przedstawiciela. Obejrzał on dokumentację i „stwierdził”, że obiekt jest „za drogi” — i...

czaj. Ale to nie wszystko. Musimy nadal eliminować wszelkie próby tłumienia krytyki i szykanowania korespondentów.

Liczba korespondentów „Steru” jest jeszcze niewystarczająca. Sieć korespondentów winna objąć wszystkie statki PMH, trawlerzy i zespoły kutrów, wszystkie odcinki portów oraz jednostki żegludgi śródlądowej. Zadanie organizowania sieci korespondentów spoczywa wprawdzie na redakcji, ale w pracy tej muszą nam pomóc organizacje partyjne i związkowe. Powinny one bez przerwy szukać nowych współpracowników własnej gazety związkowej, czuwać nad ich aktywnością, wychowywać ich i utrzymywać z nimi stały kontakt. Korespondentem może być każdy marynarz, rybak, portowiec i wodniak. O jego wyborze nie decydują uzdolnienia dziennikarskie czy talent literacki, lecz przede wszystkim postawa i aktywność społeczna. Głos pracowników morza odsłaniający braki i niedociągnięcia w resorcie żegludgi przyczynia się do usprawnienia naszego transportu morskiego i rzeczno- oraz do przyspieszenia przeładunków w portach i realizacji planów połowowych.

„Ster” przenosi założenia Planu 6-letniego do każdego zespołu, brygady, statku i kutra rybackiego, jest prawdziwą trybuną pracowników morza i żegludgi śródlądowej. Dlatego wszystkie ogniw związkowe winny szerzej jak dotąd — popularyzować i propagować „Ster”, aby doprowadzić pismo do tych pracowników żegludgi, którzy go jeszcze nie czytają. Nie można jednak tego robić me-

chanicznie na zebraniach i odprawach — jak to się zwykle praktykuje — bowiem nie przynosi to pożądanych rezultatów. Tylko zapoznanie z założeniami „Steru” w sposób pogładowy i bezpośredni jest wypróbowaną metodą pozyskiwania nowych prenumeratorów. Jako wzór należy tu postawić rybaka z „Belony”, tow. Ryszarda Kopcia, który w czasie kilku dni zjednał 36 czytelników oraz tow. Joachima Ratusznego, który zwerbował całą załogę Zjednoczonych Zakładów Eksploatacji Żwiru w Opolu do zaprenumerowania „Steru” na cały rok.

Z tym zagadnieniem wiąże się sprawa dalszego rozwijania akcji zespołowej, połączonego z dyskusją czytania „Steru”. Akcje te zapoczątkowały w lecie ub. r. kuty „Ark” we Władysławowie. Ta forma masowej pracy uświadamiającej i wychowawczej nauczy pracowników unikać błędów, które popełniły inne załogi i brygady. Przyczyni się ona do rozpowszechnienia usprawnień, które zapewniają dalszy wzrost wydajności pracy. Jest to metoda, dzięki której łatwiej będzie aktywnościom wykonać zadania, jakie VIII Plenum CRZZ postawiło przed ruchem zawodowym w trzecim roku Planu 6-letniego.

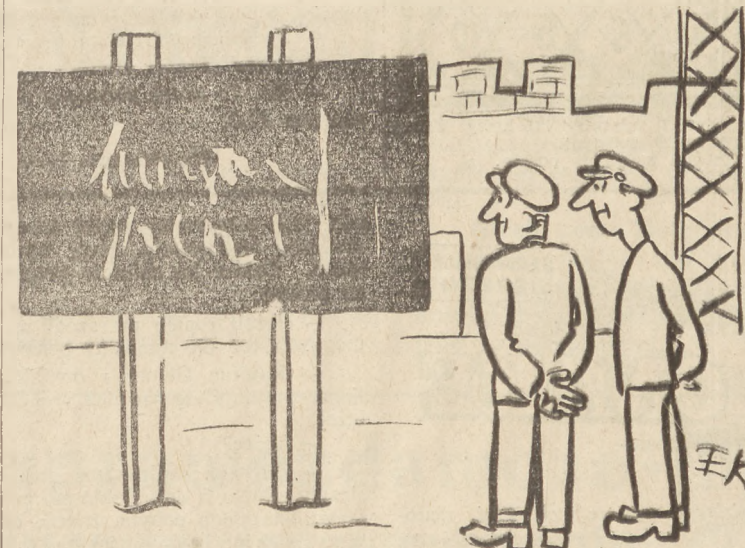
Sądziły, że problem pogłębienia współpracy ze „Sterem” znajduje oddźwięk w planach pracy wszystkich rad zakładowych na najbliższy okres i będzie utrzymywany w ich codziennej pracy. W ten sposób aktyw ZPPZ wykaże swoją czynną postawę wobec własnego pisma.

(o)

Zaniedbana tablica przodowników pracy

Na widocznym miejscu w bazie rybackiej w Świnoujściu stoi od dłuższego czasu brudna, zaniedbana tablica wyników współzawodnictwa pracy z umieszczonymi na niej w górę emblematami: ZMP i S.P.Z.B.

Pięknie, że popularyzuje się nazwiska czołowych budowniczych ba-



Pod tymi pięknymi emblematami figuruje niedbale kreślone wypisanie sześć nazwisk czołowych przodowników pracy, z których pierwsze jest zatarte i wskutek tego nie można go odczytać.

W rubryce „rodzaj roboty” podano procent wykonania normy, a rubryki „proc. wykonania normy” i „uwagi” — świecą jak na urągowsko, pustką.

Ale nie jest to w tym wszystkim najdziwniejsze... Chodzi o rzecz naj-

zy rybackiej, nie wstyd, że... w taki sposób.

STE

Korespondent

ŚLADEM naszych interwencji

DALMOR wypłacił zaległe należności pracownikom przeniesionym do Świnoujścia. Urządzenia wysokiego napięcia w Świnoujściu (miedzi) rybackiej zostaną zaopatrzone w tablice ostrzegawcze. Po przerwie uruchomiono centralne ogrzewanie w domu noclegowym dla rybaków w Świnoujściu. („Dlaczego?” w n-rze 21).

SZCZECIŃSKA Ekspozytura Państwowej Żegludgi śródlądowej zainteresowała WKFG w Szczecinie zagadnieniem dalszej aktywizacji portu w Stepcy. (Notatka pt. „Kto zajmie się usprawnieniem przeładunku w porcie w Stepcy?” w n-rze 18).

UJAWNIONE w porcie szczecińskim niedociągnięcia z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy stopniowo są usuwane. Opatrzone również środki zabezpieczające dalszy wzrost aktywności społecznych inspektorów pracy. (Notatka pt. „Kierownictwo zakładu pracy winno znać obowiązki społecznych inspektorów pracy” w n-rze 20).

JAK NAS poinformowano, Zarząd Główny Związku Rybaków Morskich w Gdyni rozszerza stopniowo zakres swej pracy na terenie Pomorza. Za chodniego i w związku z tym rozłożył od 1. 1. 1952 r. stałą kontrolę nad wykonywaniem planów połowowych przez rybaków indywidualnych. (Notatka pt. „Rybak indywidualni obciążeni w Szczecinie” w n-rze 18).

PLACÓWKI MCZ otrzymała lepszy asortyment obuwia gumowego. (Notatka pt. „Lepiej zaopatrywać MCZ” w n-rze 18).

JAK INFORMUJE nas Zarząd Główny ZPPZ sprawa umieszczenia „w bursach dzieci barbarzy, które uczęszczają do szkół podstawowych jest zalecana i w najbliższym czasie zostanie pozytywnie rozwiązana. (Notatka pt. „Dzieci wodniaków nie mogą być barbarzyńcami” w n-rze 23).

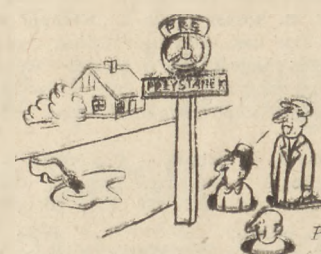
Dlaczego?

...nie odbyło się zebranie organizacyjne Dzielnicy Komitetu Obroncy Pokoju w bazie rybackiej



w Świnoujściu, zwołane na 15 grudnia ub. r. godz. 19.00 w świetlicy PSS „Pokój”?

...PKS nie umieściła na tablicach rozkładu jazdy ogłoszeń o wstrzymaniu komunikacji autobusu



wej na trasie Świnoujście—Szczecin? Niepoinformowani o tym pasażerowie daremnie czekają na przyśankach, złoścąc na organizację w PKS.

...„Dalmor” w Gdyni potracił rybakowi z motorowca „Urania” Adamowi Wesołowskiemu 2/3 poborów z wynagrodzenia za listopad ub. r.?

...„Dalmor” nie wypłacił dotychczas reszły należności z tytułu wynagrodzenia za rok 1950 tow. Ma-



rianowi Chruscielowi z „Korabii II” oraz tow. tow. Tadeuszowi Jakimowiczowi i Zygmunutowi Kaczorowi, którzy wówczas pływali na „Korabii I”?

...bar mleczny w Warszawie otrzymuje przegotowane mleko i kakao najczęściej po godzinie 7.30? Czy Powiatowy Zakład Mleczarski



w Świnoujściu nie może zorganizować wcześniejszej dostawy produktów do baru, aby konsumenci przed udaniem się do pracy mogli spożyć gorące śniadanie?

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

Szykowski, Reszotarska i Zawadzki ze Straży Obiektów Portowych w Gdyni. — Zarząd Okręgowy ZZPŻ w Gdańsku stwierdził, że zarzuty Wasze pod adresem tow. Piłskiego nie są słuszne. Jak nas poinformowano, tow. Piłski wydał wszystkie kostiumy, jakie w dniu Waszego zgłoszenia się po ich odbiór znajdowały w świetlicy ZPGG w Nowym Porcie. W tym czasie część kostiumów była istotnie w praniu u niektórych członków zespołu artystycznego.

Edwa d Wólcik, Różnów. — W poruszonej przez Was sprawie interwjujemy w Stoczni Gdańskiej. Po nadjeściu wyjaśnienia udzielimy Wam odpowiedź.

J. B. korespondent z „Korabii II”. — Jak nas informuje CZRM, gdzie interweniowaliśmy w sprawie Waszego przemustrowania przeszerzowano Was na stanowisko młodszego rybaka.

M. G., Wrocław. — Proście o wyjaśnienie, kiedy zwierzchnik może uważać spóźnienie do pracy po odbyciu podróży służbowej w nocy za usprawiedliwienie. Wyjaśniamy, że kierownik zakładu pracy jest upoważniony do usprawiedliwienia spóźnienia pracownika do pracy, który wrócił z podróży służbowej odbytej w nocy, jeżeli pracownik odbył tę podróż pomiędzy godz. 22 a 4 nie korzystając z wagonu sypialnego i zakończył podróż później niż 6 godzin przed obowiązującym go czasem rozpoczęcia

pracy. Usprawiedliwienie takie jest dopuszczalne w granicach nieprzekraczających 6 godzin od zakończenia podróży służbowej.

Stała czytelniczka z Krakowa — Zapytuję się, czy pracodawca może wypowiedzieć i rozwiązać umowę o pracę z pracownicą ciężarną w wypadku przeniesienia zakładu pracy do innej miejscowości. W związku z tym wyjaśniamy, że wypowiedzenie i rozwiązanie umowy o pracę z pracownicą ciężarną z powodu przeniesienia zakładu pracy do innej miejscowości nie może nastąpić tak w całym okresie ciąży jak i w czasie obowiązkowej przerwy po porodzie a dopiero po upływie okresu urlopu połogowego.

Portowiec z Gdańska. — W związku z Waszym listem w sprawie opłat za korzystanie z urządzeń socjalnych opieki nad dzieckiem wyjaśniamy, że PKPG ustaliła zasady pobierania opłat od rodziców za korzystanie z urządzeń opieki nad dzieckiem. Podstawę do ustalenia wysokości opłat stanowi dochód obojga rodziców tj. wynagrodzenie za pracę, zasiłki rodzinne, stypendia oraz alimenty na dzieci. Rada zakładowa może w uzasadnionych przypadkach udzielić ulg do 50 proc. lub zwolnić pracownika całkowicie od opłat. Zwolnienia i ulgi mogą być stosowane dla dzieci przodowników pracy rodzin wielodzietnych (od trojga dzieci), inwalidów emerytów, rencistów i matek samotnych oraz dla sierot i pól-sierot.

Zaloga s/s „Jedność Robotnicza” rozpoczęła w PMH masowe zdobywanie odznaki „Sprawny do Pracy i Obrony”

Zaloga s/s „Jedność Robotnicza” znaki SPO. Powinno to stać się korzystając z postępu swego statku. W Szczecinie postanowiła przystąpić do zdobywania norm na odznaki SPO. Jest to „pierwsza jaskółka”, zapowiadająca, że i nasi marynarze — choć często bywają odcinani od kraju — nie tracą czasu i wykorzystują dni postoju na wzięcie się w ogólny rytm naszego życia. W okresie postoju w porcie — przy czynnej pomocy ze strony przedstawicieli ZS „Kolejarz” kol. Bartoszewskiego oraz przewodniczącego koła sportowego „Kolejarz” przy PZM tow. Jędrzejewskiego — osiemnastu członków załogi odbyło pomyślnie wszystkie próby potrzebne do otrzymania odznaki.

Wręczenie odznak nastąpiło w dniu 20. 12. 1951 r. wobec zebranych wspólnie z załogą s/s „Jedność Robotnicza” członków koła sportowego „Kolejarz” przy Polskiej Żegludzie Morskiej.

Kol. Bartoszewski jako przedstawiciel WKKF w Szczecinie, omawiając w krótkich słowach znaczenie kultury fizycznej podkreślił, że właśnie załoga statku „Jedność Robotnicza” — symbol jednostki klasy robotniczej, pierwsza w PZM rozpoczęła masowe zdobywanie od-

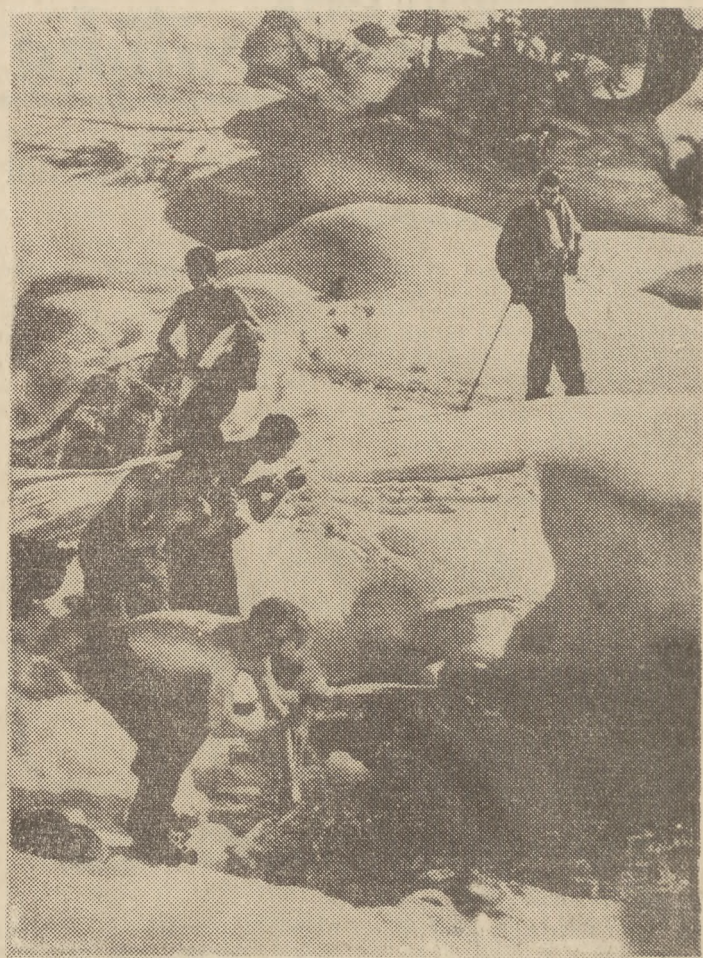
znaczając z postępu swego statku.

Na czele osiemnastki „zdobywców” odznaki znajdują się kapitan Stanisław Ballaban oraz najstarszy członek załogi — I oficer — Józef Puzyra. W czasie uroczystości marynarz Stefan Zelem zwrócił się z apelem do wszystkich kolegów — marynarzy, do członków załóg wszystkich statków PZM i PMH, aby poszli w ślady załogi s/s „Jedność Robotnicza”.

Po rozdaniu odznak, III oficer — Szymański podziękował w imieniu załogi statku kolegom Bartoszewskiemu i Jędrzejewskiemu oraz tym wszystkim, którzy umiliwali załodze zdobywanie norm na SPO w tak krótkim czasie, zapewniając równocześnie, że każdy posiadacz odznaki będzie propagował SPO wśród marynarzy z innych statków.

Należy się spodziewać, że inicjatywę „Jedności Robotniczej” podchwycą także inne załogi naszych jednostek i wkrótce na wszystkich granatowych bluzach znajdzie się mały znaczek SPO — symbol zdrowia i tężyzny fizycznej obywateli Polskiej Ludowej.

A. G.
Korespondent



Ludzie radzieccy, po całorocznej pracy, chętnie wyjeżdżają w góry do domów wypoczynkowych. Organizowane tam spacer, wycieczki, zjazdy narciarskie lub saneczkowe cieszą się dużym powodzeniem. Po wczasach, z nowym zapasem energii, wracają do swoich zakładów pracy, aby osiągnąć nowe sukcesy produkcyjne.

Zagadka dla zaopatrzeniowców



— Zgadnijcie towarzyszu — co to za „kwiatek”?
— Chyba „kaktus morski”.
— Nie. To statek malowany pod złami zakupionymi przez zaopatrzeniowców PLO.

(Na podstawie korespondencji Z. Nawrota z s/s „Narwik”)

POMYSŁ

KRZYŻÓWKI

a, a, a, b, b, k, k, r, r, r, t, t, t, y, y, y, y.
Poszczególne kratki należy wypełnić wyżej podanymi literami tak, aby powstały wyrazy, czytane od strony lewej do prawej.

Znaczenie wyrazów: 1—8 i 4—3 zawód morski, 2—3 i 2—6 inacej — egzystencja, 3—10 i 6—7 najwęższe góry w Polsce, 5—9 i 8—9 jedna z form ludu naturalnego.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Z NR 22

Pomoc, przykład, przyjaźń Związku Radzieckiego to gwarancja wykonania Planu 6-cioletniego.

Za bezbłędne rozwiązanie krzyżówki nagrody otrzymują: 1) Mieczysław Ma zke — Gdańsk-Oliwa ul. Czerwonego Sztandaru 104; 2) Jędrzejewski — Gdańsk, ul. Krowoderska 1 m. 4; 3) Bolesław Białecki — Ol. szyn J. W. 1610; 4) Józef S-meterling — Olsztyn, ul. Gietkowska 1 m.



14: 4) III Ogniwo VII klasy szkoły TPD nr 19 w Gdyni.
Książki wysyłamy pocztą.



STAWOMIR
SIERECKI

ARCHIPELAG Filipin przypomina girlandę egzotycznych liści, rzucaną na szmaragdową powierzchnię Pacyfiku. Takie w ogóle nie ma wrażenie odnosił, że tak jak i takie skojarzenia budzą się w kimś, kto studiując mapę, na której obok wysp podano również ich nazwy: Luzon, Mindanao, Samar, Puna... Z geograficzno-historycznej informacji możemy dowiedzieć się znacznie więcej. Łączna ilość wysp i wysepek wynosi 7 tysięcy, klimat monsunowy. Ludność pochodzenia malajskiego — około 20 milionów. W r. 1521 wyspy odkryte zostały przez Magellana. Późniejsze ich dzieje to okresy krwawych walk wolnościowych przeciw najazdom hiszpańskiemu, a następnie przeciw amerykańskim kolonizatorom. W r. 1942 wyspy opuszczone przez Japończyków, ale już w trzy lata później wróciło na archipelag prawo dołara, a imperializm amerykański narzucił narodowi marionetkowy rząd slugusów Wall Street, białych kolaborantów. W dżunglach porastających wyspy padają strzały. Naród filipiński i jego ludowo-wyzwoleńcza armia — „Hukbong” — walczy o sprawiedliwość społeczną, o wolność. Nie odosłają skutku karne ekspedycje i krwawe pacyfikacje organizowane przez amerykańskich kolonizatorów. Walka trwa nadal. Tyle o Filipinach, wokół których rozgrywa się akcja naszego opowiadania. Otworzymy jednak karty książki. Jest pamiętna noc 30 czerwca 1950 r., noc rozpoczęcia agresji amerykańskiego imperializmu na Koreę. W tym samym czasie nad filipińską dżunglą prowincji Tayabas czerwieni się tona pożarów, a daleko na oceanie kołysz się białe, smutne żagielowce.

SZPIITAL W TAYABAS

Isbel podniosła głowę nadsłuchując, a potem zdecydowanym ruchem sięgnęła po rewolwer. Ktoś wymienił szeplem jej imię. Poznała głos doktora Pablo Manzano. Odetchnęła z ulgą i wykreśliła knot lampy. Skalną grołą zalał czerwony odbłask światła, rzucając na kamienie wyolbrzymiony cień dziewczyny oraz ukazując rząd postaci leżących nieruchomo pod ścianą. Przez niewielki otwór między głazami, blokującymi i maskującymi zarazem wejście, przecisnął się jakiś człowiek w zniszczonej mocno kurtce koloru khaki. Wszedłszy do groty przymrużył oczy i przystanął.

Ktoś z leżących poruszył się, wydając cichy, stłumiony jęk...

— Styszałam strzały — powiedziała dziewczyna. — Wiedziałaś, doktorze, że przyjdziecie i balam się, czy nie natknęliście się na zandarmów.

— Nie trzeba się lękać strażników. Zandarmi strzelają często dla dodania sobie otuchy. Czują się nie pewniej od nas, chociaż rzekomo reprezentują władzę tego kraju.

Przybiły zrzucił z ramion plecak, uściśnął dłoń dziewczyny i rozzejrzał się. Potem przeszedł wzdłuż rzędu leżących postaci, przyświecając sobie latarką.

— Isbel, jaki stan rannych? — spytał nagle.

— Tych sześciu na prawo bez zmian. Mam wrażenie, że wyjdą

cało, jeśli otrzymamy jakieś środki lecznicze. Tamci dwaj chyba już niedługo wytrzymają. Mają wysoką gorączkę i są prawie nieprzytomni. Dajam im ostatnie preparaty sulfamidowe, ale to zdaje się na próżno.

— Jeżeli ropień przeszedł w zgorzeł płuc, to sulfamidy nie pomogą. Ze też nie mieliśmy penicyliny. A kapitan Gomez?

— Kapitan Gomez i ów strzelec z Mindanao, który leży obok niego, znajdują się również w ciężkim stanie... Obawiam się, że to — tężec...

— Tężec?

— Od rana kapitan ma szczękoscisk i sztywność karku... Od postrzału minęło 5 dni. Doktorze, to nie szpital, lecz trupiarnia. Od waszego ostatniego pobytu, znaczny od trzech dni, umarło czterech ludzi. Wszystkich pochowałam sama, w rozpadlinie nad potokiem. Ciała zakryłam kamieniami. Obawiam się, że kiedyś w czasie moich wycieczek do potoku wytrapią mnie żądarni albo ich psy. Do Josego już dwa razy strzelano.

— Gdzie jest Jose?

— Poszedł po prowiant do Casa Blanca.

Doktor chwilę milczał, potem wydobyl papierosa i zapalił.

— Jesteś dzielną dziewczyną, Isbel — powiedział wreszcie. — Gdyby nie było tutaj tak źle, nie powierzyłabymy tobie tej funkcji. Wiesz dobrze, że gdyby nie ci przekleci zandarmi, moglibyśmy przetransportować rannych do Montegi, w góry... Ale cóż, pacyfikacja Tayabas jeszcze trwa. Nocami nie tylko tony i wybuchy. Dwa dni temu obejrzałem wieś spaloną przez policjantów. Ciało mężczyzny znalazliśmy na jednym miejscu. Wszyscy zostali zabici wystrzałem w tył głowy. Ciało kobiet leżały w dżungli. Nigdy nie myślałem, że ludzie mogą dopuszczać się takiego bestialstwa.

Doktor odetchnął głęboko, odpiął pas z rewolwerem i zrzucił kurtkę.

— Ostatnio brakuje nam coraz bardziej środków leczniczych. Oddziałaliśmy nasze operują głównie na północy. Wysłaliśmy tam odpowiednie zapotrzebowanie. Liczę, że coś z tego dostanemy. Sam stwierdziłem, że potrzebujemy cztery wypadki tężca. Potrzeba mi na gwałt surowicy, potrzeba najróżniejszych iniekcji, bandaży no i gipsu, bo dzisiejsza wojna z punktu widzenia medycyny, to przede wszystkim „wojna złamań”.

— Jesteście głodni, doktorze?

— Nie, dziękuję. Zjem coś potem. Czy z zewnątrz światła nie widać?

— Nie!

— W takim razie weźmiemy się do roboty. Proszę, Isbel, zagotuj wodę. Będę potrzebował narzędzi. Musimy zrobić kilka zastrzyków z tego, czym dysponujemy...

Kiedy dziewczyna krzątała się koło maszyny spirytusowej, do której zaczął kolejno badać rannych. Wszyscy, prócz strzelca z Mindanao, pochodzili z prowincji Tayabas. Amerykańskie pociski dosięgły ich w czasie kilku kolejnych walk na pograniczu Bulacan, a zorganizowana na szeroką skalę akcja pacyfikacyjna uniemożliwiła ewakuację połowego lazaretu w głąb wyspy.

Doktor znał Isbel mniej więcej od roku z Manilli, gdzie dziewczyna studiowała medycynę. Choć doktor Manzano był już w tym czasie członkiem „Hukbongu”, filipińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej, Isbel nie wówczas o tym nie wiedziała. Jak wiele dziewczęta w jej

wieku, zachwycała się głosem Franka Sinatry i pilnie studiowała modę lansowaną w Miami czy Palm Beach oraz uczęszczała na tańce do młodzieżowych klubów jazzowych. W tym samym czasie, w górach Luzonu, trwała walka przeciw amerykańskim okupantom i marionetkowemu rządowi „wolnych” Filipin. Kiedy rozpoczęła się krwawa pacyfikacja rejonu Batangas, kiedy płonęły dziesiątki wsi i ginęły setki rozstrzelanych ludzi, wśród kolegów Isbel ubyłu kilku studentów, którzy poszli do partyzantki.

Któregoś wieczoru doktor Pablo społakał Isbel w kawiarni. Wówczas właśnie dziewczyna zgodziła się pomóc mu w pewnym przedsięwzięciu, choć nie zdawała sobie jeszcze sprawy, że pomaga partyzantom. W tydzień później doktor Manzano zniknął z Manilli.

Isbel była Filipinka. Miała czarne włosy, oliwkową cerę i lekko skośne oczy. Tak się złożyło, że nawet na Akademii, gdzie sp tykała „rodowitych” Amerykanów i Amerykanki nie odczuła żadnych różnic w traktowaniu jej przez „białych”. To, że nie doznała wcześniej upokorzeń było raczej przypadkiem. Tym większe wrażenie zrobił na niej incydent, gdy w klubie YMCA jakiś pijany Amerykanin w mundurze kazał jej wyjść z lokalu, ponieważ „jest „kolorowa”. Kiedy próbowała tłumaczyć się, spoliczkowano ją. Zaden z obecnych „boys” tak popisowo tańczących „boogie woogie” nie stanął w jej obronie, a blondynka „girls” wyraziła tylko współczucie, że Isbel należy do rasy „brudnych tubylców”.

Potem Isbel społakała znów doktora Pablo Manzano. Wtajemniczył ją wtedy, że należy do Komunistycznej Partii Filipin, która walczy o wyzwolenie narodu filipińskiego spod jarzma dolarowych okupantów. Wówczas opuściła Manillę z doktorem Manzano, udając się do dżungli, aby pielęgnować rannych partyzantów.

Taka była historia Isbel, nim trafiła do skalnego lazaretu w dżungli Tayabas.

— Czy woda się już zagotowała? — zabrzmiał głos doktora, wytrącając Isbel z zadumy. Podeszła do maszyny, widząc jednocześnie, że Pablo wydobywa ze swej torby szklane ampulki. Przechodząc obok skalnego otworu zakrytego dla bezpieczeństwa kocem wyjrzała na dwór.

Nad dżunglą świecił wielki srebrny księżyc, niebo było jasne, usiane miliardem gwiazd. Ponad grzebień lasów czerwieni się krwawy odbłask łuny.

* * *

Następnego dnia koło południa zjawił się Jose. Przyniósł z Casa Blanca cały plecak owoców, trochę sucharów i niezwykle wiadomość.

— Doktorze, Isbel... — mówił zrzucając plecak i torbę — zaszło coś niesłychanego... Wojska Li-Syn-Mana zaatakowały dziś w nocy Koreę Północną.

— Czy posunęły się daleko? — spytał rzeczowo doktor Manzano. — Nie. Zostały z miejsca odrzucone i w tej chwili walki toczą się na północie od 38 równoleżnika. Ludzie mówią, że to wszystko amerykańska robota i że teraz Amerykanie poidą im „na pomoc”.

— Co z tego może być, Pablo? — spytała podniecona wiadomością Isbel.

— No cóż?, zanosi się na nową burzę nad Azją...

— Ale co ona przyniesie?...

Wolność... — powiedział krótko doktor Manzano. — Agresorzy muszą ponieść klęskę.

Zdjęcia w numerze: Komorowski, Syrowatki, WAF — Uklejewskiego, CAF

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi RP — Wydawnictwo Komunistyczne — Oddział Morski — 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 — X1 55152 431 — Druk PGZG „Dom Prasy” Gdańsk W-3-11512