

W NUMERZE :

NARODY ŚWIATA POTĘPIAJĄ IMPERIALISTÓW
AMERYKAŃSKICH ZA ZBRODNIE PRZECIWKO
LUDZKOŚCI str. 2

O NOWE KIERUNKI
WSPÓŁZAWODNICTWA
WŚRÓD RYBAKÓW str. 4

PRZYSPIESZYĆ WPROWADZENIE
METODY INŻ. KOWALOWA W ZESPOLE
PORTOWYM GDAŃSK—GDYNIA str. 5

Cena 30 gr

Sten

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 2

1 - 15 KWIETNIA 1952

NR 7 (29)

Przed Krajową Konferencją Polskiej Marynarki Handlowej

Wzmoc troskę administracji i związku zawodowego o rozwój współzawodnictwa pracy we flocie handlowej

ZALOGI statków Polskiej Marynarki Handlowej przyspieszyły realizację Planu Trzyletniego o 41 dni, pierwszego i drugiego roku Sześcioletki — o 104 dni łącznie. Osiągnięcia te uzyskano dzięki stale rozwijającemu się ruchowi współzawodnictwa. Wyniki te świadczą nie tylko o znaczeniu współzawodnictwa jako socjalistycznej metody walki o plan, ale również o pełnym wysiłku załóg w budownictwie podław socjalizmu. Wyniki uzyskane w 1950 i 1951 r. są dowodem patriotycznej postawy marynarzy, ich niezłomnej woli zachowania pokoju na świecie wbrew intencjom podlegających wojennym obozom amerykańsko — angielskiego.

Praca partii i związku zawodowego nieustannie pogłębia świadomość polityczną załóg. Dzięki wrażliwemu uświadomieniu marynarzy walka o wykonanie planów prowadzona w trudnych warunkach przynosi coraz lepsze rezultaty.

MOBILIZUJĄCY PLAN ROKU 1952

W porównaniu z latami poprzednimi plan 1952 r. jest niewątpliwie trudniejszy do wykonania. Przy opracowywaniu jego uwzględniono bowiem osiągnięcia przodujących statków, w związku z czym określone normy przewozów dla żeglugi regularnej i trampowej są w wysokim stopniu mobilizujące. I tak np. wydajność przewozowa statku „Majewski” rosła ze 108 proc. w r. 1951 na 116 proc. w r. 1952, szybkość z 223 proc. na 226 proc., a czas postoju w portach maleje z 38,3 na 35,4 proc. Na linii indyjskiej wykorzystanie zdolności przewozowej wzrasta z 75 proc. w r. 1951 na 82 proc. w trzecim roku Planu 6-letniego. Dla naszych ruderowców wykorzystanie zdolności przewozowych podniosło się z 88 w r. 1951 na 90 proc., dla statków oceanicznego zasięgu z 81 na 85 proc.

W 1952 r. musimy przewieźć więcej, taniej i szybciej aniżeli plan przewiduje. Aby zadanie to wykonać, trzeba przede wszystkim wzmoc walkę o rozpowszechnienie nowych wyższych form współzawodnictwa i objęcie tym ruchem całej floty.

ANALIZUJEMY POPEŁNIONE BŁĘDY

Analizując rozwój współzawodnictwa pracy we flocie, trzeba stwierdzić, że organizacja tego ruchu nie nadąża jeszcze za jego rozwojem. Rok ubiegły pokazał jeszcze poważne niedociągnięcia naszej pracy, które nie pozwoliły w pełni mobilizować załogi do realizacji zadań usługowych i produkcyjnych PMH. Trzeba stwierdzić, że niedociągnięcia te są wynikiem zarówno beztroski administracji jak i złego stylu pracy związku zawodowego i jego rad zakładowych w kierowaniu tym ruchem. Opierając się na głosach załóg naszych statków, trzeba sobie wyraźnie powiedzieć, że dyrekcje przedsiębiorstw żeglugowych nie zawsze poczuwały się do współodpowiedzialności za rozwój współzawodnictwa. Z drugiej strony sam aktyw związkowy często nie doceniał współpracy administracji w rozwoju współzawodnictwa. Dalo się to zauważyć szczególnie w drugiej połowie 1951 r.

Osiągnięcia załogi statku „Mikolaj Rej”, która idąc śladami radzieckiego tankowca „Moskwa” wprowadziła grafik ruchu, osiągając poważne sukcesy w zakresie zwiększenia szybkości, oszczędności bunkru i wody słodkiej oraz skrócenia postoju w portach — skutkiem beztroski administracji — nie zostały spopularyzowane i przeniesio-

ne do całej floty. Administracja nie zrozumiała zrywu marynarzy, podejmujących tę nową formę współzawodnictwa, wyrażane przez załogę słowa krytyki nie znalazły u znania zarówno w organizacji związkowej jak i administracji.

Podobnie było z wprowadzeniem we flocie współzawodnictwa zobowiązańowego, opartego przede wszystkim na wykonawstwie i przekraczaniu planu rejsów oraz zmniejszeniu kosztów własnych drogą stałych codziennych oszczędności. Došlo do tego, że wiele naszych załóg opierało jeszcze do niedawna swoje współzawodnictwo na przestarzałym, niejednolitym systemie punktowym z braku wyraźnych wytycznych zarówno ze strony administracji jak i organizacji związkowej. Także ruch socjalistycznej opieki nad mechanizmami i urządzeniami na statkach, jakkolwiek przyjęty z entuzjazmem przez załogi statków, nie znalazł na leżwego odbicia w formie jednolitych instrukcji. Największym jednak błędem w tej dziedzinie było to, że pionierzy techniczne, przedsiębiorstwa żeglugowych nie dostarczyły na czas załogom współzawodniczącym statków metryk technicznych i nie udzieliły załogom właściwej opieki i poparcia. Wina za ten stan ponosi również organizacja związkowa, która nie poinstruowała na czas rad zakładowych i delegatów na statkach i nie zabezpieczyła pełnego rozwoju socjalistycznej opieki.

Doświadczenia roku ubiegłego wykazały również, że podciąganie socjalistycznej opieki nad mechanizmami i do współzawodnictwa zobowiązańowego, obejmującego okresy kwartalne, nie było słusne. Najkrótszym bowiem terminem dla właściwej opieki socjalistycznej opieki może być okres 6 miesięcy i to dla określonej kategorii statków bliskiego pływania.

Także niesłuszne było porównywanie wyników pomiędzy statkami o różnych możliwościach technicznych i odmiennych okresach pływania. Porównanie dwóch statków jak nowoczesnej jednostki m/s „Pokoń” z „Kołobrzegiem”, starą jednostką z siłgu bałtyckiego, nie mogło nasuwać wątpliwości, że zwycięży „Pokoń”, gdyżby nawet wkład pracy załogi „Kołobrzegu” był wielokrotnie większy niż załogi „Pokoju”.

Ostateczny kres beztroskiemu stosunkowi zarówno administracji jak i związku zawodowego kładzie uchwała Prezydium Rządu podjęta w porozumieniu z CRZZ, mająca na celu zacieśnienie planowej współpracy między administracją gospodarczą i związkami zawodowymi w zakresie rozwijania współzawodnictwa, rozpowszechniania przodujących metod pracy i wzmożenia odpowiedzialności administracji za rozwój tego ruchu.

Obok jednak błędów i niedociągnięć stwierdzić należy, że w r. 1951 nastąpił dalszy wzrost współzawodnictwa w PMH. Co prawda nie wypracowaliśmy jeszcze idealnych form organizacyjnych współzawodnictwa, jednak oddolna, twórcza inicjatywa i patriotyczny wysiłek załóg, który objawił się zwłaszcza w podejmowaniu zobowiązań na cześć 60-lecia Prezydenta Bolesława Bieruty i Święta 1 Maja, wskazuje ciagle nowe rezerwy i nowe kierunki, które powinniśmy spopularyzować w całej flocie handlowej.

ZADANIEM ZWIĄZKU I ADMINISTRACJI — POPULARYZACJA NOWYCH FORM WSPÓŁZAWODNICTWA

Aby usunąć błędy popełnione w r. 1951, na początku br. musimy sobie uświadomić, że przed związkiem zawodowym i administracją stoją na pierwszym miejscu zadania odcinka rozwoju współzawodnictwa

w flocie poważne zadania. Trzeba także mieć stale na uwadze, że jedynie ścisła współpraca związku zawodowego z aparatem gospodarczym floty, że dotarcie do rad zakładowych i mężów zaufania, do najniższych ogniw, do naszych statków aparatu instruktorskiego — to pierwszy i zasadniczy warunek przyjęcia i umasowienia nowych form współzawodnictwa i stworzenie realnych możliwości wykonania zadań naszej floty. Rozpocząć trzeba od zmiany stylu pracy organizacji związkowych we flocie i skierowania uwagi rad zakładowych i delegatów statkowych na zagadnienia produkcyjne i ekonomiczne, którymi żyje cała załoga.

WSPÓŁZAWODNICTWO KOMPLEKSOWE

Aby należycie ocenić wartość przodownika pracy we flocie, trzeba rozwinąć współzawodnictwo kompleksowe o najlepszego marynarza, palacza, trymera, motorzystę, mechanika, bosmana itp., jak również wprowadzić współzawodnictwo o najlepszą wachnię maszynową i pokładową, opierając się na najlepszych wzorach i doświadczeniach, jakie dają nam codziennie przykłady marynarzy — stachanowców radzieckich. W ten sposób członkowie naszych załóg będą mogli bardziej świadomie włączyć się do walki o plan produkcyjny i obniżkę kosztów własnych.

Rozwijając się z dużym powodzeniem ruch współzawodnictwa zobowiązańowego trzeba oprócz o wykonanie i przekroczenie planów rejsowych i produkcyjnych, obniżenie kosztów własnych oraz o przedłużenie okresu eksploatacyjnego statku. W ten sposób zwiększy się ilość wyróżnionych jednostek i usunięta zostanie przypadkowość w typowaniu przodujących statków.

Dotychczas prowadzone współzawodnictwo w oszczędzaniu bunkru, smarów, oliwy, wody słodkiej itd. trzeba spopularyzować jako współzawodnictwo typu ciągłego o najlepsze wyniki oszczędnościowe statku, zespołu i najbardziej wyróżniającego się członka załogi.

Opierając się na bogatych doświadczeniach floty radzieckiej oraz zdobytych już własnych doświadczeniach trzeba również szerzej spopularyzować współzawodnictwo o skrócenie rejsów statku, zwiększenie jego szybkości i skrócenie czasu postoju w portach jak również o zwiększenie okresu eksploatacyjnego statku przez prowadzone we własnym zakresie remonty oraz socjalistyczną opiekę nad maszynami i urządzeniami statkowymi.

Wprowadzane we flocie nowe formy współzawodnictwa winny przewidywać także mierniki pracy, różne dla załóg pokładowych i maszynowych i bardziej zrozumiałe od dotychczas stosowanych jak: tony i tonomile. Do takich nowych mierników pracy możemy zaliczyć: ilość obrotów maszyny, średnie ciśnienie pary, odchylenie od kursów itp.

Przejsze do mierników w tonach i tonomilach, na które załoga miała do tej pory stosunkowo nieznaczny wpływ, na mierniki jakościowe ich wydajności pracy, będzie wielkim krokiem naprzód w rozwijaniu współzawodnictwa pracy w PMH, bowiem stworzy załogom warunki do samokontroli w pracy, do właściwej i bezpośredniej oceny swoich osiągnięć.

Znana form współzawodnictwa i ich wzbogacenie przez czerpanie wzorów ze współzawodnictwa we

flocie radzieckiej pociągnie za sobą korzystną zmianę w dotychczasowych formach nagradzania.

Wprowadzenie nowych form współzawodnictwa, ich rozpowszechnienie i rozwój we flocie może przebiegać w pełni pomyślnie tylko przy wydanej pomocy i współpracy zarówno administracji gospodarczej jak i technicznej z przodującymi załogami i marynarzami, z aktywnym związkowym i partyjnym. Rzecz polega na tym, aby tym formom współzawodnictwa, wysuwającym samorządnie przez przodujących marynarzy i załogi naszych statków, stworzyć jak najlepsze warunki rozwoju.

Uchwała Prezydium Rządu o planowej współpracy między administracją gospodarczą i związkami zawodowymi w zakresie rozwijania współzawodnictwa i nowych metod pracy nakłada poważne obowiązki na administrację i zwiększa odpowiedzialność aktywu związkowego we flocie za pomyślny rozwój tego ruchu, zobowiązując ich tym samym do usuwania wszelkich przeszkód w rozwoju współzawodnictwa. Podnosi ona wagę rad zakładowych i delegatów statkowych jako organizatorów powszechnego współzawodnictwa i czynnika kontrolującego rozwój tej inicjatywy.

W późniejszej fali zobowiązań podejmowanych dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruty i Święta 1 Maja załogi naszych statków handlowych wysuwają nowe wspaniałe formy współzawodnictwa. Samorządna inicjatywa marynarzy naszej floty wnosi do ruchu współzawodnictwa coraz to nowe wyższe wartości, które pozwalają nam przedterminowo zrealizować zadania trzeciego roku Planu 6-letniego we flocie. Tej twórczej inicjatywie załóg i przodowników pracy PMH, administracja i organizacje związkowe winny wyjść naprzeciw.

Przyrzekamy Ci, Towarzyszu Prezydencie pokonać wszystkie trudności w zwycięskiej realizacji planu połowów

DROGI TOWARZYSZU PREZYDENCIE!

My, rybacy i pracownicy rybołówstwa morskiego, zebrani w dniu 23 marca br. na uroczystości rozdania odznaczeń państwowych i nagród za osiągnięcia w walce o wykonanie zwiększonych zadań rybołówstwa morskiego w 1952 roku, dziękując Ci za wysokie wyróżnienia, przesyłamy zarazem z okazji 60-lecia Twoich urodzin i Święta Klasy Robotniczej — 1 Maja, najserdeczniejsze życzenia dalszego owocnej pracy dla dobra naszej ukochanej Ojczyzny — Polski Ludowej.

Składamy Ci, Towarzyszu Prezydencie, gorące podziękowania za ofiarą i pełną poświęcenia pracę nad rozwojem polskiego rybołówstwa morskiego, które dzięki Twoim wskazaniom i opiece, uzyskało takie warunki rozwoju, jakich nie posiadało nigdy dotąd w swej historii.

W naszej walce o wykonanie zwiększonych zadań, jakie postawiły przed nami w przełomowym roku Planu 6-letniego Partia i Rząd, na każdym kroku odczuwamy Twoją troskę o warunki życia i pracy polskiego rybaka, który w myśli Twoich wskazań nie poprzestaje na dotychczasowych osiągnięciach, ale walczyć będzie ofiarnie o jak najlepsze wykonanie swoich obowiązków wobec klasy robotniczej i naszej ludowej Ojczyzny.

Rozumiemy bowiem, że tylko w ten sposób przyczynimy się do przyspieszenia budowy podław socjalizmu w naszym kraju, do utrwalenia pokoju i do umocnienia ustroju, który całemu narodowi polskiemu gwarantuje projekt Konstytucji, opracowany pod Twoim, Towarzyszu Prezydencie, kierownictwem.

Przyrzekamy Ci, Towarzyszu Prezydencie, że jeszcze ofiarniej będzie

my walczyć o realizację tych zadań, które postawiła przed nami kierowana przez Ciebie nasza Partia, Polska Zjednoczona Partia Robotnicza — i nasz Rząd Ludowy.

Dla uczczenia 60 rocznicy Twoich urodzin, Towarzyszu Prezydencie, oraz dla uczczenia międzynarodowego święta solidarności klasy robotniczej — 1 Maja, my rybacy i pracownicy rybołówstwa morskiego podejmujemy zobowiązania, które są wyrazem naszej głębokiej miłości i przywiązania do Twojej osoby.

Rybacy i pracownicy Przedsiębiorstwa Połowów „Dalmor” zobowiązują się: 1) przekroczyć plan połowów pierwszego i drugiego kwartału 1952 roku o 5 proc., tj. dostarczyć 900 ton ryby ponad plan, 2) zaoszczędzić przez socjalistyczną opiekę nad statkami i sprzętem rybackim oraz przez zwiększoną produkcję sumę 648.173 zł, w tym załoga s/t „Merkury” — 13.826 zł, pracownicy inspekcji maszynowych — 220 000 zł.

Rybacy i pracownicy Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Arka” zobowiązują się: 1) złowić dodatkowo 193 tony ryby wartości 232.000 zł, w tym załoga kutra „Arka 154” — 9 ton ryby wartości 10.800 zł, „Arka 152” — 6 ton ryby wartości 7.200 zł, „Arka 150” — 6 ton ryby wartości 7.200 zł.

Rybacy i pracownicy Przedsiębiorstwa Połowów „Barka” zobowiązali się złowić dodatkowo 160

ton ryby wartości 185.400 zł, przy czym załogi kutrów: „Kol 33”, „Kol 32”, „Kol 30”, „Kol 27” i „Swi 68” złowią dodatkowo po 20 ton ryby wartości 120.000 zł, a załoga „Kol 37” — 12 ton ryby o wartości 14.600 zł.

Rybacy i pracownicy Przedsiębiorstwa połowów „Korab” podjęli zobowiązania na ogólną sumę 44.196 zł — w tym załogi kutrów: „Ust 50” na 10.649 zł, „Ust 57” na 3.931 zł i „Ust 49” na 3.820 zł.

Rybołówstwo spółdzielcze podjęło zobowiązania ogólnej wartości 1.279.024 zł, przy czym 15 kutrów „Jedności Rybackiej” zobowiązało się wykonać plan półroczny do dnia 1 maja 1952 roku. Wszystkie kutry „Jedności Rybackiej” przeznaczają ogółem 24.000 zł na odbudowę Zamku w Warszawie.

Rybacy indywidualni podjęli zobowiązania ogólnej wartości 200.000 zł — w tym załoga kutra „Gdy 18” zobowiązała się odłowić ponad plan w miesiącu marcu 5 ton ryby wartości 6.000 zł, a załoga kutra „Gdy 42” zobowiązała się wykonać półroczny plan do 1 kwietnia 1952 roku — wartość zobowiązań — 37.000 złotych.

TOWARZYSZU PREZYDENCIE!

My, rybacy morsey zapewniamy Cię, że w naszej pracy i w naszej walce o wykonanie zadań pokonamy wszystkie trudności.

Doceniając znaczenie historycznej dla nas uchwały Prezydium Rządu w sprawie zwiększonych zadań i opieki nad rybołówstwem morskim, zmobilizujemy wszystkie siły do walki o wykonanie planu na rok bieżący, do usprawnienia pracy, do kwirowania przestojów kutrów i trawlerów, do oduczenia socjalistycznej opieką naszych jednostek, maryn i sprzętu rybackiego.

W walce o wykonanie planu połowów na rok 1952 — zwyciężymy.

PRZODUJĄCY LUDZIE rybołówstwa morskiego



Odznaczeni krzyżami zastugi (od lewej): Roman Ławniczak, przodownik pracy i brzdadzista warsztatów remontowych „Dalmoru” (brązowy krzyż zastugi), Leon Netzel, pionier i organizator baz rybackich na Wybrzeżu zachodnim i Jan Herman, prezes Zjednoczenia Rybaków Morskich (srebrne krzyże zastugi)



Maksymilian Sójka, szypier z „Jedności Rybackiej” otrzymał jako pierwszy spośród rybaków złotą odznakę przodownika pracy



Bronisław Kopicki, szypier kutra „Ust 56”, którego załoga wykonała plan lutowy w 355 proc., otrzymał propozycję przodującego załogi



Dyplomy i odznaki przodowników pracy otrzymało wielu spośród rybaków przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i indywidualnych. Na zdjęciu grupa przodowników pracy „Dalmoru” z dyr. CZRM tow. Bilińskim (pierwszy z prawej)



W INTERESIE POKOJU

W DNIU 10 marca br. rząd radziecki zwrócił się do rządu Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Francji z propozycją niezwłocznego omówienia sprawy traktatu pokojowego z Niemcami. Rząd ZSRR dąży do jak najszybszego rozwiązania problemu niemieckiego w duchu najwyższych interesów wszystkich narodów, w tym również niemieckiego, przekazał przedstawicielom mocarstw zachodnich projekt podstaw traktatu pokojowego z Niemcami. Proponując omówienie tego projektu rząd radziecki wyraził jednocześnie gotowość rozpatrzenia również innych ewentualnych propozycji w tej sprawie.

Podstawy traktatu pokojowego, zaproponowane przez ZSRR, obejmują wszystkie środki, zapewniające pokojowy rozwój Niemiec w Europie, zjednoczenie kraju, zawarcie traktatu pokojowego z rządem ogólnoniemieckim, wycofanie wojsk okupacyjnych, zagwarantowanie rozwoju demokratycznych partii i organizacji z równoczesnym zakazem działalności organizacji wrogich demokracji i sprawie utrzymania pokoju. Radziecki projekt przewiduje pełną neutralizację Niemiec, wykluczając możliwość zawierania przez Niemcy jakichkolwiek sojuszków wojskowych wymierzonych przeciwko któremukolwiek z państw, uczestniczących w wojnie z hitleryzmem. Projekt zezwala Niemcom na posiadanie pewnej liczby wojska na granicach koniecznych dla obrony kraju. Stanowić to ma całkowite przeciwieństwo budowanego przez Amerykanów neohitlerowskiego Wehrmachtu, wskrzeszanego w wyraźne agresywne celach. Terytorium Niemiec określają granice ustalone na mocy postanowień konferencji poczdamskiej wielkich mocarstw. ZSRR ponownie podkreślił nienaruszalność naszych granic na Odrze i Nysie Łużyckiej.

Po opublikowaniu noty ZSRR w kołach rządowych w Paryżu, Londynie i Waszyngtonie zapanowało zamieszanie. I nie dziwnego. Radzieckie propozycje godzą bowiem w przygotowania wojenne imperialistów, w napastnicze uchwały konferencji lizbońskiej, w odrodzenie militarystyki niemieckiej, godzą w rozbuchaną wściekłą nagonkę rewizjonistyczną, uprawianą w Trizonii z inspiracji i przy poparciu amerykańskich okupantów.

Natomiast postępowo opinia świata przyjęła radziecki projekt podstaw traktatu pokojowego z Niemcami jako jedynie słuszną, realną i konkretną drogę do pokojowego uregulowania problemu niemieckiego.

NASŁADOWCY HITLERA

KIEDY naród niemiecki pragnie sprawiedliwego traktatu pokojowego i pokojowej współpracy z innymi narodami na podstawie równości i poszanowania wzajemnego i z radością wita propozycje rządu radzieckiego, nieoficjalny minister spraw zagranicznych adenauerowskiego rządu marionetek Hallsteina, podczas wizyty w Waszyngtonie przedstawił w wywiadzie prasowym program „zjednoczenia” Europy — oczywiście pod amerykańsko hitlerowską batutą — aż do... Uralu, zapominając, że wyprawa Hitlera na Ural zakończyła się pod... Stalingradem. Aby nie pozostawić nawet cienia wątpliwości, co do intencji Hallsteina, Adenauer oświadczył, że „celem jego polityki jest zaprowadzenie nowego porządku w wschodniej Europie”. Nowy porządek — po niemiecku „Neue Ordnung” — był, jak wiadomo, ulubionym sloganem Hitlera. Jak widać więc, nawet słownictwo takie same, jak za nieboszczyka Adolfa.

Słownictwo takie same, ale kłopoty bez porównania większe. Jak stwierdza dziennik zachodnio-niemiecki „Freies Volk”, przeszło 9 milionów mieszkańców zachodnich Niemiec wypowiedziało się przeciwko remilitaryzacji i powszechnej służbie wojskowej oraz na rzecz zawarcia rychłego traktatu pokojowego. Naród niemiecki, który spazrył się na wierzę w „tysiąclecie Rzesze”, nie da się po raz drugi naciągnąć na tę samą sztuczkę. Wystarczy rzut oka na prasę zachodnio-niemiecką, by się przekonać, że masy nie pójdą na lep awanturniczych hasel o „Europie po Ural”. Opinia „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung”, że „przeważająca część opinii publicznej naszego kraju nie zrozumiałaby nigdy, dlaczego akcja radziecka nie miała być staniem zbadana”, stanowi charakterystyczny komentarz do ostatniej noty rządu ZSRR.

Nie więc dziwnego, że w tych warunkach imperialiści — jak pisał „New York Herald Tribune” — „nie mogą sobie pozwolić na odrzucenie wręcz propozycji radzieckiej” i usiłują stordować ją niezliczoną ilością „zastrzeżeń” i „wyjaśnień”.

NARODY JEST TRUDNO OSZUKAĆ

SWIADCZY o tym przykład Iranu, gdzie próby imperialistów uzyskania koncesji na eksploatację irańskich źródeł naftowych skończyły się niepowodzeniem. Przedstawiciele amerykańskiego tzw. „Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju”, którzy usiłowali zagarnąć dziedzictwo po przepędzonym przez naród perski „Anglo-Irańskim Towarzystwie Naftowym”, musieli jak niepyszni wyjechać z nieczym z Teheranu.

Ten sam los czeka imperialistów w Egipcie. Rząd Hilaly’ego wisi na włosku, mając przeciwko sobie nie tylko najszerze masy ludności pracującej, ale także nacjonalistyczną partię „Wafd”, przeciwko której wymierzony jest m. in. terror policyjny, zaprowadzony przez obecny rząd egipski. Parwsi „Monde” wyraża wątpliwość, czy Hilaly nawet przy poparciu króla i sił zbrojnych będzie na tyle silny, aby złamać opozycję.

MORDERCY Z KOŻEDO, ATEN I MADRYTU

DO zbrodni wojny bakteriologicznej prowadzonej przez amerykańskich ludobójców w Korei i Chinach Ludowych dochodzi obecnie nowa masakra koreańskich i chińskich jeńców wojennych.

Dokonali jej już po raz drugi żołdacy amerykańscy na wyspie Kożedo, zabijając i raniąc 40 ludzi.

Krwawym szlakiem morderstw idą posłusznie za swymi panami ich europejskie marionetki. Na rozkaz ambasady amerykańskiej Sąd Najwyższy w Atenach odrzucił wniosek o ułaskawienie bohatera narodu greckiego Nikosa Belojannisa i towarzyszy, skazanych już po raz drugi na śmierć. Amerykański pupilek — Franco, chcąc również zasłużyć na pochwałę, nakazał egzekucję 5 antyfaszystów hiszpańskich, uczestników wielkiego strajku w Barcelonie. Równocześnie przygotowuje on dwa nowe procesy przeciwko bojownikom o wolność Hiszpanii.

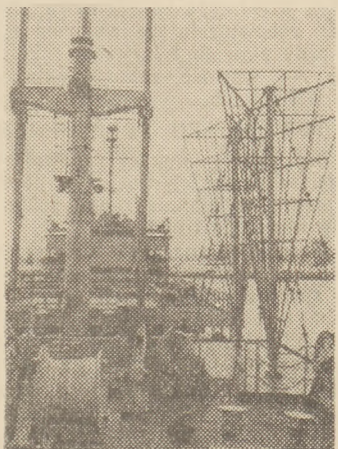
ŻEGLARSKA PRAKTYKA „GŁOSU AMERYKI”

W LUTYM br. w jednej ze stoczní w stanie New Jersey zakończono budowę pływającej stacji radiowej dla „Głosu Ameryki”. Została ona zainstalowana na statku „Courier” o wyporności 4 tysięcy ton.

W dniu 3 marca na pokładzie tego statku wygłosił Truman przemówienie, w którym chwalał audycje radiowe „Głosu Ameryki” oraz politykę Waszyngtonu, reklamowaną przez te audycje. Usiłował on zapewnić słuchaczy, że Stanu Zjednoczone prowadzą rzekomo „walkę o wolność” i że ich „najwyższym celem jest pokój, przyjaźń i położenie kresu okrucieństwom wojny”.

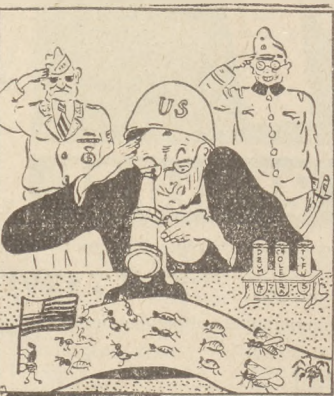
Trzeba doprawdy posiadać dużo cynizmu, aby orgę krwawego terroru w Grecji nazwać „walką o wolność”, wojnę bakteriologiczną w Korei — „środkiem dla „położenia kresu okrucieństwom wojny”, a wyasygnowanie 100 milionów dolarów na organizowanie i uzbrojenie terrorystycznych band przeciwko obywatelom państw — w, azem przyjaźni i dążenia do „ustanowienia pokoju”.

Tak więc „Courier” udaje się w pierwszy swój rejs pod żaglami kłamliwej demagogii. Wątpić jednak należy, czy żeglarska praktyka „Głosu Ameryki” ma większe szanse powodzenia niż jego kłamstwa na lądzie.



Statek - radiostacja „Courier”

Narody świata potępiają imperialistów amerykańskich za zbrodnie przeciwko ludzkości



OD 28 stycznia br. agresorzy amerykańscy masowo i systematycznie zrzucają owady zarażone śmiertelnościami bakteriami na miasta i wsie Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i Chin północno-wschodnich.

Historia ludzkości nie znała dotychczas tak potwornych zbrodni. Nawet hitlerowscy rasiści, którzy w latach drugiej wojny światowej stosowali na szeroką skalę takie środki mordowania ludzi, jak komory gazowe oraz krematoria Majdanka i Oświęcimia, nie ośmielili się użyć broni bakteriologicznej.

Opętani szaleńczą ideą hegemonii nad światem imperialiści amerykańscy uciekli się do najbardziej haniebnego sposobu mordowania ludzi, wynalezionej w amerykańskich laboratoriach, przez „uczonych” - zbrodniarzy, którzy swój honor i sumienie sprzedali wrogom ludzkości.

Intervenci amerykańscy liczą na to, że przy pomocy broni bakteriologicznej uda im się złamać bohaterki opór walecznych żołnierzy Koreańskiej Armii Ludowej i ochotników chińskich i chcą oni posiąść w sercach ludzi strach przed rzekomą potęgą Stanów Zjednoczonych i sparaliżować w narodach wolę walki przeciwko drapieżnemu imperializmowi amerykańskiemu.

Imperialiści amerykańscy już od dawna przygotowywali się do wojny bakteriologicznej. Spośród wszystkich wielkich mocarstw tylko Stany Zjednoczone i Japonia odmówiły ratyfikowania Protokołu Genewskiego z 17 czerwca 1925 r. o zakazie stosowania podczas wojny gazów trujących oraz środków bakteriologicznych. Zbrodniczy plan zastosowania broni bakteriologicznej zaczął dojrzewać w reakcyjnych kołach USA na długo przed drugą wojną światową.

W czasie wojny zbrojnicy amerykańscy przystąpili do praktycznych przygotowań, związanych z realizacją tego planu. Przy pomocy specjalistów-mikrobiologów, którzy szafabili za dolary miano u czono, podjęto w roku 1941 w Stanach Zjednoczonych prace nad produkcją bakteriologicznych środków masowej zagłady ludzi. Amerykańscy fabrykanci śmierci zaprosili do swych laboratoriów Camp Detrick zbrodniarzy wojennych — Siro Ishii, Dżiro Wakamatsu, Masadzo Kitano i Waltera Schreibera. Po napadzie na Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną zbrodniarze amerykańscy zaczęli na szeroką skalę wypróbowywać działania śmiertelnościowych bakterii na jeńcach koreańskich i chińskich, a wreszcie przystąpili do masowego stosowania broni bakteriologicznej.

Potworne zbrodnie amerykańskich ludobójców wstrząsnęły do głębi światem. We wszystkich krajach na raz potężna fala gniewu i oburzenia z powodu nikczemnego postępowania agresorów amerykańskich, którzy pogwałcili obowiązujące zasady prawa międzynarodowego i zdeptali elementarne prawa moralności i humanitaryzmu. Postępowi ludzie na całym świecie nigdy nie przebaczą organizatorom wojny bakteriologicznej ich barbarzyństwa. Postępowi ludzie na całym świecie popierają stanowczy protest przeciwko stosowaniu broni bakteriologicznej, zawarty w oświadczeniu ministra spraw zagranicznych Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej Pak Hen-ena oraz w oświadczeniu ministra spraw zagranicznych Chińskiej Republiki Ludowej

Czou En-lai’a. Narody domagają się aby położono niezwłocznie kres stosowaniu tej broni i oddano pod sąd winowajców wojny bakteriologicznej.

Opierając się na uchwałach Światowego Kongresu Obróńców Pokoju w Warszawie, który wyraził wolę wszystkich narodów, opierając się na jego rezolucji, przewidującej zakaz stosowania broni bakteriologicznej, chemicznej i wszelkich innych środków masowej zagłady, przewodniczący Światowej Rady Pokoju Fryderyk Joliot-Curie, w apelu do narodów świata wezwał opinię publiczną do przeciwstawienia się zbrodniom amerykańskich podżegaczy wojennych.

W imieniu 135 milionów kobiet z 64 krajów Światowa Demokratyczna Federacja Kobiet zgłosiła energiczny protest przeciwko stosowaniu broni bakteriologicznej przez Stany Zjednoczone. Światowa Federacja Związków Zawodowców, Światowa Federacja Młodzieży Demokratycznej, Międzynarodowy Związek Studentów, szereg innych masowych organizacji oraz wielu wybitnych działaczy społecznych różnych krajów zgłosiło również pełne gniewu protesty.

Wiece protestacyjne przeciwko rozpętaniu przez agresorów amerykańskich wojny bakteriologicznej w Korei i w Chinach odbywały się w ZSRR, Polsce, Czechosłowacji, na Węgrzech, w Rumunii, Bułgarii i Albanii. Coraz energiczniej rozbrzmiewa gniewem głos narodów Francji, Włoch, Indii, Iranu, Wietnamu i wielu innych krajów.

Przed kilkoma dniami ludność Warszawy na wielkim wiecu protestacyjnym z oburzeniem napłynęła i potępiła bestialskie praktyki ludobójców amerykańskich w Korei i Chinach Ludowych, zrzucających zakażone chorobami dżumy i cholery owady na wsie i miasta Korei i Chin Ludowych. „Wszelkie rzuczone robactwo, wszelkie bakteryjne i mikroby agresji, wszelkie toksyny rozkładające się kultury gnijącego kapitalizmu, wszystkie te jady i trucizny jeszcze gorsze od gruźlicy i cholery, zmusimy do wycofania się” — mówił w imieniu mieszkańców stolicy literat Tadeusz Breza. Myśli te powtarzano na wiecach w Katowicach, Poznaniu, Szczecinie, Wrocławiu i innych miastach Polski. Ze wszystkich stron naszego kraju płyną słowa solidarności z Koreą zniszczoną i skrwawioną, lecz nieujarzmioną.

Na wiec protestacyjny mieszkańców Gdańska przybyli wprost od warsztatów pracy stoczniowej, robotnicy portowi, delegacje marynarzy, robotnicy budowlani i młodzież.

„My, obywatele miasta Gdańska, zniszczonego w okrutny sposób przez hordy hitlerowskie — czytamy w rezolucji mieszkańców Gdańska — jak najdecydowaniej potępiamy użycie przez amerykańskich agresorów broni bakteriologicznej w Korei. Żadamy postawienia zbrodniarzy pod sąd narodu”.

Do wzbierającej fali protestu przeciwko potwornym zbrodniom dołączają również swoje głosy załogi naszych statków. Do Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej

wej w Gdyni nadchodzą z morza radiotelegramy o masówkach protestacyjnych, odbywających się na poszczególnych jednostkach. Ostatnio nadeszły depesze protestacyjne z m/s „Piast” i m/s „Warszawa”.

Do sekretariatu ONZ, pod której flagą Amerykanie dokonują swych chynnych czynów, napływają stosy depesz, domagających się podjęcia niezwłocznych kroków w celu położenia kresu zbrodniczej wojnie bakteriologicznej. Jednakże tzw. Sekretarz Generalny ONZ, Trygve Lie, wierny sługa władców USA, zachowuje się tak, jak gdyby na świecie nic nie zaszło. Prosi ludzi na całym świecie mogą to ocenić tylko jako współzłust w potwornych planach mających na celu za głąd dziesiątków i setek milionów ludzi.

Pod naciskiem powszechnego oburzenia, w obliczu niezłomnych dowodów, przedstawiciele rządu USA, pragnąc odwrócić uwagę światowej opinii publicznej od swych niesłychanych zbrodni w Korei i Chinach, uciekli się do nowego oszczerstwa w związku ze zdemaskowaną już w r. 1944 przez Związek Radziecki, prowokacją faszystowską tzw. „sprawą katyńską”. Kierownicy amerykańskiej polityki próbują zaprzeczać swoim zbrodniom, nie znajdując jednak ani jednego słowa, aby potępić stosowanie broni bakteriologicznej. W Komisji Rozbrojeniowej ONZ delegat USA Cohen uchylił się od odpowiedzi na pytanie przedstawiciela ZSRR Malika w sprawie używania broni bakteriologicznej.

Głosów słownymi zaprzeczeniami ani Acheson, ani Truman nie zdołają zatrzeć śladów zbrodni soldateski amerykańskiej. Wszak pchły, pająki, muchy i miliardy innych wypuszczonych owadów, zarażonych bakteriami dżumy, cholery, tyfusu, spadły na ziemię Korei i Chin północno-wschodnich z samolotów budowlanych w USA, w bombach, pociskach i pudełkach wyprodukowanych w fabrykach amerykańskich. Fakty te są niezaprzeczalne. Międzynarodowe komisje, które udały się już do Korei, dysponując bogatym materiałem rzeczowym, przysięgającym w nieodparty sposób kłamstwem Achesona. Komisja Międzynarodowego Stowarzyszenia Prawników-Demokratów, która zbadała na miejscu fakty stosowania broni bakteriologicznej przez interwentów amerykańskich, całkowicie potwierdziła oskarżenia Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i Chin Ludowych. Zresztą sami amerykańscy politycy i generałowie przyznawali się niejednokrotnie do zamiarów stosowania na masową skalę śmiertelnościowych zakażków w Korei.

W roku 1950 skarb amerykański wyasygnował przeszło 3.300 tysięcy dolarów na badania bakteriologiczne w laboratoriach Camp Detrick.

„Amerykanie na zarażonych dżumą pchłach daleko nie zajądą” — powiedział Erenburg na wielkim wiecu protestacyjnym mieszkańców Moskwy. Amerykańsko-angielskim podżegaczom wojennym nie uda się złamać hartu ducha milujących pokój narodów. Światowa wojna o pokój jest potężną, niezwyciężoną siłą. Wspólny front narodów położy kres potwornym zbrodniom przeciw ludzkości i wywalczy natychmiastowe zaprzestanie stosowania środków masowej zagłady ludzi.



miasto nasze - znowu nasze

SIEDEM lat minęło od chwili, gdy niezwykła Armia Radziecka i walczące u jej boku oddziały Ludowego Wojska Polskiego rozbiły broniące się rozpaczliwie ugrupowania hitlerowskie na Wybrzeżu i oswobodziły Gdańsk i Gdynię.

Jednym z frontów, które wyzwalały ziemie polskie, leżące nad Bałtykiem, był II Front Białoruski, który dowodził obecny Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski. Zadaniem wojsk Marszałka Rokossowskiego było odciecenie i zniszczenie ugrupowań hitlerowskich znajdujących się na terenie Pomorza Wschodniego i Gdańskiego oraz oczyszczenie wybrzeża Bałtyku, przekształconego w wielką twierdzę przez hitlerowców. Z końcem lutego wojska Marszałka Rokossowskiego przeszły do ofensywy, której celem było zniszczenie wojsk hitlerowskich na Pomorzu,

Jedno uderzenie zostało skierowane od strony południowej na rejon Gdańska. Po kilku dniach walk wojska dowodzone przez bohatera syna naszej Ojczyzny Władysława Gdynię 4 marca na brzeg Bałtyku, okrajażąc wojska hitlerowskie w rejonie Gdańska.

Zamknęci ze wszystkich stron hitlerowcy próbowali bronić się w portach, lecz potężne uderzenia wojsk Marszałka Rokossowskiego rozbiły oddziały nieprzywielkie i udział w budowie socjalistycznej gospodarki morskiej.

Dziś w Polsce Ludowej morze i Gdyni pierwszy po drugiej wojnie światowej statek i przycumował do admirowanego przez marynarzy radek dziecięcych nabrzeża. Dziś, po 7-miu latach regularne linie oceaniczne łączą nasze porty z Chinami Ludowymi, z całym światem. Na tych liniach kursują statki zbudowane rękami polskiego robotnika stocznio-

narodu. Stało się to możliwe nie tylko dlatego, że przedwojenny odcinek wybrzeża zmienił się w 500-kilometrowy pas z portami Gdańska, Gdyni, Ustki, Darłowa, Kołobrzegu i Szczecina, że powiększył się wielokrotnie oddział klasy robotniczej Wybrzeża. Stało się to możliwe także dlatego, że dziś już nie można oddzielić naszych portów od Śląska, od jego hut i kopalń, dlatego, że cały przemysł i cały naród bierze udział w budowie socjalistycznej gospodarki morskiej.

W lipcu 1945 wszedł do portu w Gdyni pierwszy po drugiej wojnie światowej statek i przycumował do admirowanego przez marynarzy radek dziecięcych nabrzeża. Dziś, po 7-miu latach regularne linie oceaniczne łączą nasze porty z Chinami Ludowymi, z całym światem. Na tych liniach kursują statki zbudowane rękami polskiego robotnika stocznio-

wego. Dziś kilkaset statków rybackich wyprodukowanych w naszych stoczniach łowi dziesiątki tysięcy ton ryb na Bałtyku i morzach dalekiej północy.

Siośma rocznica zwycięskich walk o przelazie ziemie polskie nad Bałtykiem, o polski Gdańsk i ujście Wisły wypada w okresie wzmożonej walki polskich mas pracujących i mas pracujących całego świata o trwały pokój. Tętni pokojową pracą port gdański, czerwienią się murami nowych zakładów pracy na terenie całego województwa gdańskiego, w nowych kamienicach Starego Miasta w Gdańsku mieszkają stocznicy i portownicy. Naród nasz, który bohaterem przyczynił się do rozbicia faszystwu hitlerowskiego, stoi dziś murem w polskim Gdańsku na straży pokoju, niepodległości i budownictwa socjalistycznego w Polsce Ludowej.

Życie PMH



Praca polityczna podstawą osiągnąć s/s „Bałtyk”

W JEDNYM z ostatnich rejsów telegram PLO zmienił planowe zadanie s/s „Bałtyk”. Statek zamiast drobny miał przewieźć zboże. Ładownie nie były do tego przygotowane. Wykonanie przegród zagranicą opóźniłoby rejs statku i — rzecz prosta — pochłonięłyby wiele cennych dewiz. Rozumieli to towarzysze partyjni na s/s „Bałtyk”. Zwołano więc zebranie organizacji partyjnej.

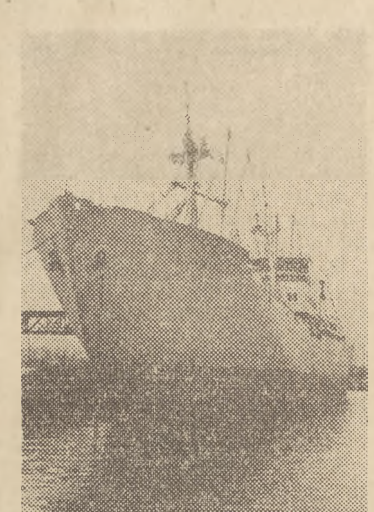
— Towarzysze! Wyłoniło się trudne do realizacji zadanie — zagali sekretarz tow. Marchlewski. — Statek nasz ma zabrać zboże, a jak wiemy ładownie nie są do tego przygotowane. Nie mamy przegród...

W wyniku ożywionej dyskusji, jaka wyłoniła się po słowach sekretarza, towarzysze zdecydowali, że przegrady można wykonać we własnym zakresie. Postanowiono omówić tę sprawę jeszcze raz z agitorami i mężami zaufania. Zagadnienie przystosowania ładowni do zabrania zboża znalazło się teraz na ustach całej załogi. Omawiano je na wachdach i przy posiłkach, w świetlicy i messach.

Zwołane w tej sprawie zebranie załogowe było krótkie. Załoga jednomyślnie zobowiązała się wykonać filtry własnymi siłami. Technicznym opracowaniem planu budowy przegród zajęli się marynarze Sępniak i Grzela. W krótkim czasie, na postoiu w Konstancji, budowa przegród została ukończona, dzięki czemu skrócono postój statku w tym porcie o 3 dni, zaoszczędzając jednocześnie 2.800 dolarów.

Szkolenie ideologiczne prowadzi asystent maszynowy tow. Kaczukowski, starannie dobierając tematykę i przystosowując poziom wykładów do przygotowania słuchaczy. Na wykłady uczęszczają nie

tylko członkowie partii, lecz również młodzież i bezpartyjni. Wzrost uświadomienia politycznego załogi zdecydowanie wpłynął na przyspieszenie rejsu i wykonanie zadań planowych.



S/s „Bałtyk”

Przed wejściem do portu Durazo omawiano walkę albańskiego proletariatu o wyzwolenie narodowe i społeczne. W ożywionych dyskusjach marynarze poznali bliżej kraj i ludzi, z którymi mieli się zetknąć. Toteż podczas rozładunku statku w tym porcie załoga samorutnie pomogła w pracy robotnikom albańskim, przyspieszając jednocześnie wyjście statku o 1 dobę.

W zgraniu załogi w świadomych celach i zadań kolektyw dużą rolę odgrywa na „Bałtyku” działalność agitatorów. Dzięki regularnie zwoływaniym odprawom i korzystaniu z doświadczeń agitatorów floty radzieckiej praca agitacyjna na tym

statku została postawiona na wysokim poziomie.

Na zebraniach organizacji partyjnej członkowie nie tylko omawiali swe osiągnięcia i zadania eksploatacyjne statku. Tematem ich obrad są również niedociągnięcia w pracy.

W ubiegłym okresie na przykład zaniechano opiekę nad kołem ZMP. Członkowie partii przeanalizowali swoją pracę na tym odcinku, wykazali swoje błędy i od razu przystąpili do zlikwidowania tych niedociągnięć. Na zebranie poproszono przewodniczącego koła ZMP tow. Puchalskiego, wysłuchano jego sprawozdania i wspólnie omówiono plan pracy. Odtąd praca koła ZMP na s/s „Bałtyk” pod opieką partii wykazuje znaczną poprawę.

Zaniechano również odcinkiem była działalność koła TPPR. Koło wprawdzie istniało, ale nie przejawiało żadnej działalności. Członkowie egzekutywy objęli opiekę nad kołem. I już do chwili obecnej zorganizowało szereg odczytów i pogadanek, ciesząc się dużym powodzeniem wśród członków załogi.

Organizacja partyjna na s/s „Bałtyk” rozwija szeroką działalność polityczno-społeczną. Przy ścisłej współpracy z kierownictwem statku i radą zakładową członkowie partii potrafili zmobilizować całą załogę do wykonania postawionych im zadań. Planowany okres trwania rejsu skrócono o 4 dni, oszczędzając ponadto poważną obniżkę kosztów własnych.

E. P.

Załoga s/s „Lublin” wybrała nowe władze związkowe

Z AŁOGA „Lublina” może się poszczycić poważnymi sukcesami. W ub. r. wykonała ona przed terminem roczny plan przewozów. Również w br. s/s „Lublin” jako pierwszy spośród statków PMH zrealizował już w dniu 1 marca plan kwartalny. Podejmowano liczne i cenne zobowiązania o-kolicznościowe, które przyniosły państwu poważne oszczędności. Szkolenie ideologiczne i zawodowe, prowadzone dla całej załogi, są na wysokim poziomie i mimo braku czasu z powodu kursowania na krótkiej linii, cieszą się zawsze dużą frekwencją. Życie kulturalno-oświatowe rozwija się wszechstronnie, we współzawodnictwie i socjalistycznej opiece nad mechanizmami i urządzeniami statku bierze udział cała załoga. Jednak przewodniczący zastępcy Rady Zakładowej tow. Chlebionek na zebraniu wybornym stwierdził:

— W okresie sprawozdawczym aktywny związkowy przejawiał zbyt mało działalności i nie potrafił postawić swej pracy na odpowiednim poziomie. Świadczy o tym chociażby taki fakt, że dotychczas nie wszyscy członkowie załogi są członkami związku...

Do samokrytycznej oceny członkowie załogi niewiele mieli do dodania w dyskusji. Przewodniczący bowiem otwarcie omówił błędy i wysunął wnioski, które pozwolą przyszej Radzie Zakładowej na usunięcie dotychczasowych niedociągnięć.

Jedną z głównych przyczyn zahamowania pracy Rady Zakładowej było to, że kontakt władz okręgowych z ogniem związkowym na statku został prawie zupełnie zerwany, a Rada Zakładowa pozostawiona własnej inicjatywie, nie potrafiła rozwiązać bieżących zagadnień. Mówili o tym tow. Ulasiewicz, Howorowski i Chrościński. Wykazali oni, że poważnym również niedociągnięciem Zarządu Okręgowego ZZZP jest brak instrukcji dla rad zakładowych na statkach, która określałaby kierunki ich pracy oraz zaniechanie szkolenia aktywność związkową dla statków.

Te błędy Zarządu Okręgowego odbity się szczególnie na rozwoju współzawodnictwa. Wykazali to tow. Karpiński i Jezierski. Na „Lublinie” została wprowadzona socjalistyczna opieka nad urządzeniami i mechanizmami statku. Wyrosła również nowa przedawanie pracy jak III mech Hoffman, palacz Pelowski i st. mar. Uzdziński, którzy wykazali się naprawdę gospodarską troską o mechanizmy. Ale Zakładowa Komisja Współzawodnictwa przy PMH nie opracowała szczegółowej instrukcji w tej sprawie i poprzestała jedynie na wydaniu jednej broszurki, która nie spełniła swego zadania. Strona techniczna socjalistycznej opieki nie została w niej odpowiednio wyjaśniona i nie mobilizowała ona załogi do podnoszenia na wyższy poziom tej nowej formy współzawodnictwa. Nie dostarczono również na statek jakiegokolwiek publikacji na ten temat, pozostawiając radę techniczną bez pomocy przy opracowywaniu odpowiedniej instrukcji.

Zaniechano także szczegółowego opracowania instrukcji współzawodnictwa zobowiązaniowego, której do chwili obecnej nie dostarczono na jednostki pływające, mimo że termin ustalony na konferencji Komitetu ZPPR przy PMH upłynął w dniu 1 marca br.

Podsumowując dyskusję marynarzy z „Lublina” nad dotychczasową pracą Rady Zakładowej należy stwierdzić, że członkowie załogi dobrze zdają sobie sprawę zarówno ze swych własnych niedociągnięć jak i braków w działalności nadzórnych instancji związkowych.

Jasno też sprzecywali niedociągnięci Zarządu Okręgowego ZZZP, który w najbliższym czasie winien opracować i przekazać do użytku załóg statkowych instrukcje dla rad zakładowych w zakresie współzawodnictwa zobowiązaniowego i socjalistycznej opieki nad jednostką. Praca ogniw związkowych na statkach winna być stale kontrolowana i instruowana przez Zarząd Okręgu, który winien zacieśnić współpracę z marynarzami, przyjmując za zasadę, że każdy statek na postoiu winien być obsługiwany przez przedstawiciela wyższej hierarchicznej organizacji związkowej.

Przystępując do wyboru nowych władz związkowych marynarze z „Lublina” szczegółowo analizowali postawione kandydatury. Z 6 osób — w głosowaniu tajnym — wybrano 3-osobową Radę Zakładową w składzie tow. tow. Chlebionek, Jezierski i Woźniakowski.

W dyskusji nad działalnością następującej Rady członkowie załogi postawili nowym władzom związkowym konkretne zadania: opracować szczegółowy plan pracy w powiązaniu z zadaniami eksploatacyjnymi statku, przenieść do całej załogi uchwałę CRZZ o uaktywnieniu organizacji związkowych i pogłębić współpracę z władzami związkowymi na lądzie.

Niewątpliwie zrealizowanie tych postulatów pozwoli całej załodze na osiągnięcie jeszcze lepszych wyników eksploatacyjnych.

Z doświadczeń radzieckich

Jak marynarz wachtowy powinien pełnić swą służbę

HARMONIJNA i bezawaryjna praca statku jest rezultatem produkcyjnej aktywności całej załogi. Wysokie osiągnięcia produkcyjne, uzyskane w socjalistycznym współzawodnictwie przez poszczególne załogi są wynikiem nienagannego wykonywania przez marynarzy obowiązków służbowych i przestrzegania regulaminu.

Sukcesy w pracy załogi są nie do pomyślenia bez ścisłej zorganizowanej służby wachtowej i ścisłej czuności marynarzy, bez ich świadomego stosunku do służby. Na statku, który składa się z zespołów skomplikowanych mechanizmów, niedbalstwo jednego z członków załogi może niejednokrotnie doprowadzić nawet do awarii. Dlatego też dla zapewnienia harmonijnej i bezawaryjnej pracy statku ważną rolę odgrywa właściwe zorganizowanie służby wachtowej.

Marynarz wachtowy aktywnie uczestniczy w walce, prowadzonej przez całą załogę o zwiększenie cykliczności rejsów statku, o oszczędność paliwa i smarów.

Sternik ma do spełnienia ważną rolę. Odpowiada za utrzymanie statku ściśle według podanego kursu, starając się, aby odchylenia były jak najmniejsze.

Przed objęciem wacht na morzu, marynarz powinien obejrzeć urządzenia sterowe, światła pozycyjne i zameldować oficerowi służbowemu w jakim znajdują się one stanie. Przed objęciem wacht — w myśl obowiązującego we flocie radzieckiej regulaminu — sternik winien zapytać oficera wachtowego o pozwolenie i dopiero po jego otrzymaniu przjąć ster. Marynarz wachtowy powinien zapisywać na specjalnej tablicy, znajdującej się w po-

mieszczeniu sterowym, kurs statku według kompasu sterowego.

Tak szczegółowe instrukcje regulaminu poddyktowała wieloletnia praktyka. Zdarzały się bowiem wypadki, że naruszenie ich powodowało smutne następstwa. Na przykład, gdy statek płył przez wąskie, ciśnie prześięcia, wchodził do portu lub go opuszczał — usterki stały „sternik manewrowy”. Zrozumiałe jest, że w takich wypadkach zmienia sterników bez wiedzy oficera wachtowego mogłoby zagrozić bezpieczeństwu statku.

Przejdźmy marynarze floty radzieckiej w socjalistycznym współzawodnictwie osiągać doskonałe wyniki. Wielu z nich przez kilka miesięcy zdobywa pierwszeństwo we współzawodnictwie o „wzorową wachtę statkową” oraz w swojej specjalności. Sukcesy te wymownie ilustrują umiłowanie przez nich statku i zawodu. Mówią o wysokim uświadomieniu marynarzy radzieckich, o ich wyjątkowej walce o przedterminowe wykonanie i przekroczenie planów przewozowych towarów.

Można przytoczyć bardzo wiele przykładów bohaterstwa pracy marynarzy radzieckich i ich wysokiej czułości podczas wacht. Motoryście „Meznu” podał z Astrachania do jednego z portów, mając na holu tratwę drzewa budowlanego. Pogoda była szormowa. Marynarz wachtowy Chmielnicki bacznie obserwował tratwę. W pewnym momencie zauważył, że pokły umocowania jednej z części tratwy. Marynarz natychmiast zameldował o tym oficerowi wachtowemu, który wydał odpowiednie zarządzenia dla zabezpieczenia holowanego ładunku. Dzięki czułości marynarza ładunek przeholowano pomyślnie do miejsca przeznaczenia.

Marynarz wachtowy na dziobie ma za zadanie obserwację morza. Jest to bardzo odpowiedzialne stanowisko. Regulamin mówi, że marynarz w czasie wacht na dziobie winien dokładnie obserwować horyzont. W czasie nocy zwraca on szczególną uwagę na światła pozycyjne i sygnały statków idących przeciwnym kursem, zawiadamiając o wszystkich spostrzeżeniach oficera wachtowego za pomocą telefonu, tuby głosowej lub bicia w dzwon.

Dobrze zorganizowana obserwacja morza nabiera szczególnego znaczenia, gdy rejs odbywa się w warunkach złej widzialności, a więc w czasie mgły, sztormu lub podczas ciemnej nocy. Marynarz, pełniący służbę na dziobie, powinien w możliwie maksymalnej odległości zauważyć pływające drewna, zerwane znaki nawigacyjne, beczki i inne przedmioty, które mogą przebieć kadłub statku, uszkodzić śrubę lub zerwać łag.

Zauważenie we właściwym czasie statku idącego przeciwnym kursem, uirzenie brzegu, światła latarni, znaków nawigacyjnych lub spostrzeżenie pływającego przedmiotu i natychmiastowe zameldowanie o tym oficerowi wachtowemu — oto, co należy do obowiązków marynarza, pełniącego służbę obserwacyjną na dziobie. Zdarza się bowiem niekiedy, że nawet pozornie niegroźny przedmiot jak np. beczka czy skrzynka kryją w sobie poważne niebezpieczeństwo dla statku. O tym nie należy nigdy zapominać.

W następnym numerze zamieścimy dalszy ciąg artykułu na temat obowiązków marynarza wachtowego podczas postoju statku.

(Według „Morskoj Flot” opracował Tadeusz Gogga)

Żegluga Przybrzeżna w przededniu sezonu letniego

ŻEGLUGA Przybrzeżna w Gdańsku intensywnie przygotowuje się do tegorocznego sezonu letniego. W trosce o obniżkę kosztów własnych oraz dla odciążenia stoczni, członkowie załóg poszczególnych statków podjęli się przeprowadzić naprawy we własnym zakresie. Jedynie poważniejsze remonty motorów lub przeglądy podwa-

la regularną komunikację między Sopotem i Jastarnią. Również i na tym statku remonty prowadziła sama załoga. Wyróżnili się w tych pracach mechanik Bućko i motorysta Chyliński.

Dużo kłopotu sprawiała kierownictwu technicznemu „Julia”, przeznaczona na linie Gdynia — Jastarnia.

Zapoczątkowane w ub. sezonie i cieszące się wielką frekwencją „wczasy na morzu” na pokładzie m/s „Panna Wodna”, będą w br. przystępne dla szerszej publiczności. „Panna Wodna” po przebudowie po mieszczeniu, będzie w stanie zabrać w jeden 7-dniowy rejs 50 pasażerów. W niedzielę statek będzie wychodził z Sopotu na wycieczki paragoniczne po Zatocze. Szybkie i gruntowne zakończenie remontów na tej jednostce jest niewątpliwą zasługą mech. Przybyłaka i II mech. Szera.

Z dniami 1 czerwca zostanie uruchomiona linia sezonowa Uska — Darłowo — Kolobrzeg, którą obsługują s/s „Barbara”. Statek ten do przeglądu klasy 4-letniej przygotowała również załoga. W pracach tych wyróżnili się asystent maszynowy Makowski i ZMP-owiec palacz Cygliński.

ŻEGLUGA Przybrzeżna w Szczecinie rozpoczęła sezon letni już w dniu 11 marca, uruchamiając linię regularną Szczecin — Sępnieć, obsługiwana przez m/s „Jolanta”. Na linii Szczecin — Wolin — Swinemie od 1 kwietnia kursuje m/s „Dziwna”, a następnie w dniu 15 kwietnia s/s „Diana” rozpocznie rejsy wycieczkowe do miejscowości w przynależności.

W maju uruchomione zostaną dwie dalsze linie: Szczecin — Swinemie i Szczecin — Międzyzdroje — jak również w czerwcu jednostki w linii Żegluga Przybrzeżna należące do 1 czerwca do eksploatacji. Międzyzdroje ze Swinoujściem.



Załoga m/s „Panna Wodna”: knt. Dowgiałło, I mech. Przybyłak, bosman Żudrak, elektryk Zwierzeusz, snarowniczy Ligieziński i Walter oraz mar. Bieszczyk.

nich części kadłubów przekazano stoczni.

Listy remontowe i harmonogramy pracy były przygotowane bardzo skrupulatnie, toteż prace remontowe przebiegają sprawnie.

W dniu 1 maja „Grażyna” i „Olimpia” otworzą regularne linie po Zatocze Gdańskiej.

Prace remontowe na m/s „Grażyna” są już na ukończeniu. Mechanik Wawrzyniak i motorysta Pazio dokładnie wyremontowali wszystkie mechanizmy. Jednostka ta będzie kursowała na linii Gdańsk — Sopot — Hel. Natomiast m/s „Olimpia” wzmocni obsługę linii Gdynia — Hel, na której przez cały rok pływa s/s „Zofia” i dodatkowo połączy Gdynię z Gdańskiem.

W dniu 15 maja uzupełni połączenie z Półwyspem Helskim m/s „Wanda”, która będzie utrzymywała

starnia. Należało wymienić na niej motory. Jednak po umieszczeniu ich na części mechanik Bloki wraz z dwoma pomocnikami podjął się ich remontu. Obecnie motory już „grają” — jak mówi z usmiechem łowca w uszach Bloki — i m/s „Julia” wróci do 1 czerwca do eksploatacji.

Przez podniesienie świadomości politycznej do osiągnięcie produkcyjnych

Z AŁOGA s/s „Tobruk” wezwala gram pracy politycznej na statku. Załogi m/s „Warszawa” i m/s Z entuzjazmem przyjęły inicjatywę „Warta” do współzawodnictwa w szkoleniu ideologicznym.

Po odebraniu tej wiadomości przez „Głos Marynarza” na najbliższym zebraniu organizacji partyjnej m/s „Warszawa” omówiliśmy pro-

W maju uruchomione zostaną dwie dalsze linie: Szczecin — Swinemie i Szczecin — Międzyzdroje — jak również w czerwcu jednostki w linii Żegluga Przybrzeżna należące do 1 czerwca do eksploatacji. Międzyzdroje ze Swinoujściem.

Omówiliśmy również plan szkolenia ideologicznego na najbliższy okres, podejmując jednocześnie następującą rezolucję.

— W odroczce na wezwanie załogi s/s „Tobruk” organizacja partyjna m/s „Warszawa” przyjmuje wezwanie do współzawodnictwa i czystości w szkoleniu ideologicznym.

W pracy politycznej będziemy się bali o coraz lepsze wyniki w pracy na osiągnięciach naszej ekonomicznej stolicy. Będziemy dążyć do tego, aby nasz statek stał się godnym nazwy — „Warszawa”.

Zyczyniśmy owocnych osiągnięć w pracy politycznej i produkcyjnej załogom s/s „Tobruk” i m/s „Warszawa”.

ST. LESNIEWSKI

Tow. Leszek Rutkowski przodujący marynarz



Tow. Leszek Rutkowski pływający s/s „Warszawa”. W czasie wspólnej wycieczki zdobył zaszczytny tytuł przodownika pracy.

Rybołówstwo MORSKIE



Wysokie odznaczenia państwowe i nagrody dla przodujących ludzi rybołówstwa morskiego

W DNIU 23 marca w pięknie udekorowanej sali koncertowej Grand Hotelu w Sopocie odbyła się uroczystość nadania odznaczeń państwowych i odznak przodownika pracy zasłużonym rybakom i pra-

ka, robotnik magazynowy dostaw sprzętu na statki, przodownica pracy zawodowej i społecznej. Jednocześnie za wybitne osiągnięcia w walce o realizację planu w miesiącu lutym wielu rybaków

w 194 proc., załoga kutra z przedsiębiorstwa „Korab” „Ust 56” z szyprem Bronisławem Kopickim, która zrealizowała plan w 354,9 proc. i załoga kutra spółdzielni „Jedność Rybacka” „Gdy 97” z szyprem Władysławem Labudą, która osiągnęła 236 proc.

Ponadto dyplomy przodujących załóg zdobyły załogi kutrów: „Gdy 18” (140 proc.), „Dar 48” (191,3 proc.), „Kot 37” (179,3 proc.) oraz „Arka 150”, która w m-cu lutym uzyskała 154,5 proc. wykonania planu.

W imieniu wyróżnionych we współzawodnictwie rybaków przemówił tow. Maksymilian Sójka, dziękując gorąco Państwu Ludowemu za troskliwą opiekę nad rybołówstwem morskim, która najlepiej uwidacznia się w uchwale Prezydium Rządu z dnia 2 lutego br.: — Dzięki niej bardziej niż kiedykolwiek czujemy, jak zaszczytną jest praca w rybołówstwie morskim. Widzimy, że praca ta prowadzi do godności i szczytów. Wdzięczny jestem władzy ludowej za to wysokie odznaczenie, jakie dziś otrzymałem. Obiecuję, że i w przyszłości wszystkie swe siły oddam walce o plan.

Dyplomami uznania nagrodzono 26 wybitnych rybaków z przedsiębiorstw państwowych, spółdzielni i kutrów indywidualnych.

Rybacki okrzykami na cześć swoich przodowników pracy i dłużej trwałymi oklaskami wyrażali uznanie dla najlepszych załóg, które uczą, jak należy przełamywać trudności, jak walczyć o przekroczenie zadań, postawionych przed rybołówstwem przez Partię i Rząd.

Wielu rybaków otrzymało cenne indywidualne i zespołowe nagrody rzeczowe oraz pieniężne. Przedstawiciele związku zawodowego wręczyli radiodiodniarki, zegarki, srebrne papierosnice, kupony materiałów itp. tym wszystkim, którzy kroczą w czołówce polskiego rybołówstwa morskiego.

W części artystycznej wystąpił zespół muzyczny Polskiego Radia i zespół ludowy rybaków z Helu. Muzyka, taniec i śpiew umiliły rybakom ten pamiętny dla nich dzień. Na zakończenie uroczystości przodujący rybak „Dalmoru” Zbigniew Syrek odczytał list do Prezydenta Bieruta, który zebrani przyjęli hucznymi oklaskami i okrzykami na cześć Nauczyciela klasy robotniczej, opiekuna polskiego rybołówstwa morskiego, Towarzysza Bolesława Bieruta. (Tekst listu podajemy na str. 1)

O nowe kierunki współzawodnictwa wśród rybaków

UCHWAŁA Prezydium Rządu stawia przed pracownikami rybołówstwa morskiego niezwykle doniosłe zadanie: zwiększyć prawie dwukrotnie połowy ryb morskich w roku 1952. Oznacza to konieczność pełnego usunięcia wielu błędów i braków, które zaciążyły na wynikach połowów 1951 roku.

Uchwała Prezydium Rządu zabezpiecza realizację zwiększonych zadań dla rybołówstwa morskiego od strony technicznej, finansowej, inwestycyjnej, naukowej i organizacyjnej. Jednak o zwycięskiej realizacji planu zadecydują ludzie: rybaczy i pracownicy lądowej rybołówstwa morskiego.

Podstawowym warunkiem zwycięskiej realizacji zadań postawionych rybakom jest dokładne zapoznanie załogi każdej jednostki rybackiej z jej planem połowów. Ominięcie planów połowowych z łogami jest podstawowym obowiązkiem administracji przedsiębiorstw i organizacji związkowych. Najmniejsze zaniedbanie w tej pracy może przynieść poważne skutki w niewykonaniu zadań przez poszczególne jednostki.

Drugim nieodzownym warunkiem pełnej realizacji zadań rybołówstwa morskiego jest zerwanie na zawsze z nagminnym objawem braku dyscypliny pracy wśród pewnej części rybaków. Dzisiaj jeszcze można przytaczać wypadki niewykorzystania przez kuter dnia połowowego na skutek bumelanctwa lub pijactwa któregoś z członków załogi. Tej chuligańskiej beztrosce należy natychmiast położyć kres z całą surowością prawa. Nie możemy bowiem dopuścić, aby niedopowiedzialne jednostki powodowały olbrzymie straty dla gospodarki narodowej i swoich towarzyszy z załogi.

Trzecim niezbędnym warunkiem jest ofiarne i uporczywa praca nad codziennym, rytmicznym wykonaniem planu połowów przez załogi pływające i pracowników lądowych. Główną dźwignią sukcesów w tej walce jest socjalistyczne współzawodnictwo pracy. Z doświadczeń I kwartału 1952 r. wiemy już, że poważne trudności w realizacji i przekraczaniu planów zadań przez załogi pływające, kryją się w niedostatecznym wykorzystaniu wszystkich dni połowowych, w zbyt małej ilości zaciągów dziennych na łowisku oraz w jednodniowych połowach kuterów, które nie pozwalają skutecznie walczyć o obniżkę kosztów własnych.

Mobilizacja załóg pływających do rytmicznego wykonywania planów jest jeszcze ciągle niezadawana. Zbyt często obserwujemy, że rybaczy w I i II dekadzie miesiąca nie przestrzegają zasady systematycznej walki o plan i dopiero w III dekadzie rozpoczynają „szturm” o pełną jego realizację. Stąd też wpływa zadanie dla związku zawodowego, który powinien rozpowszechniać między załogami nowy rodzaj współzawodnictwa — o największą ilość dni połowowych w miesiącu.

Naprzeciw wielu brakom i niedociągnięciom samorządnie wychodzą przodujący ludzie rybołówstwa morskiego. Szypier kutra „Kot 34”, ZMP-owiec Sawicki, rzucił np. hasło: „Nie wracać do bazy bez pełnych ładowni”. Oto pionierskie powołanie do życia nowego kierunku współzawodnictwa, zrywającego z nieekonomiczną, starą metodą dwunasto- czy piętnastogodzinnych pełnych ładowni. Hasło rzucone przez szypiera młodzieżowej załogi „Kot 34” zostało natychmiast podjęte przez 5 załóg kutrów z „Korabla” w Uście, które wróciły spod Bornholmu dopiero z ładunkiem 30 ton ryb. 8 załóg kutrów z

„Barki” w Kołobrzegu także poszło w ślady nowatorów i zловиło 50 ton ryb na dwudniowych połowach.

W podejmowaniu zobowiązań dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Towarzysza Bolesława Bieruta wiele załóg rybackich zobowiązało się przekroczyć swoje plany miesięczne. Pogłębieniem tego współzawodnictwa powinna się stać szeroka fala zobowiązań o przekraczaniu planów dziennych i dekadowych, co zapewni rytmiczną realizację planów miesięcznych.

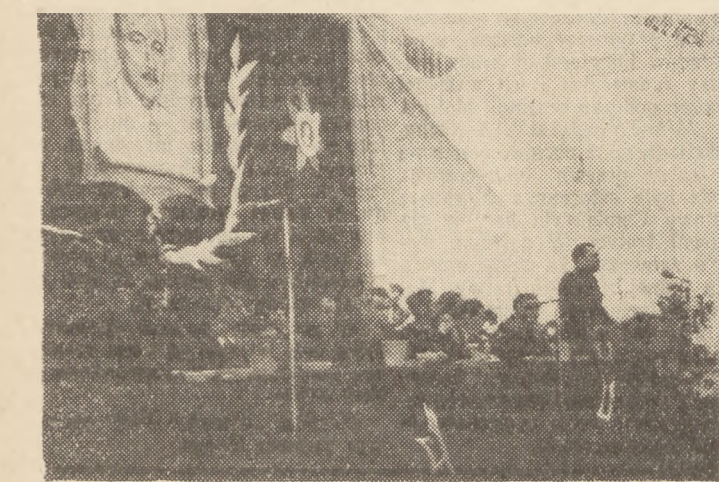
Współzawodnictwo o największą ilość zaciągów w jednym dniu, które zapewniłoby maksymalne wykorzystanie czasu przez statki rybackie na łowiskach, a tym samym — rytmiczną realizację planów dziennych, dekadowych i miesięcznych, nie zostało jeszcze wprowadzone. Rozpoczęcie jego i wprowadzenie do codziennej praktyki naszych rybaków, to jedno z pierwszoplanowych zadań, które stoją przed związkiem zawodowym.

W rozpowszechnianiu wśród załóg jednostek rybackich nowych kierunków i rodzajów współzawodnictwa należy właściwie wykorzystywać dni sztormowe. Powinny być one wykorzystywane przede wszystkim na odpoczynek dla rybaków.

W wypadku jednak, kiedy okres po gody sztormowej przedłuża się, aparat kulturalno-oświatowy przedsięwzięcia rybackich ma doskonałą okazję poprowadzenia swojej pracy z rybakami. Właśnie wtedy należy mówić z rybakami o współzawodnictwie pracy i konieczności pełnej realizacji planów połowowych. Ponadto jest to właściwy czas na prowadzenie szkolenia zawodowego załóg pływających, które winno objąć przede wszystkim nawigację i obsługę takich urządzeń, jak radio, jak sonda i radiotelefon. Należy również wtedy zapoznać rybaków z nowoczesnym sprzętem połowowym i z techniką posługiwania się nim.

Szeroka praca organizacji partyjnych i związkowych nad wprowadzeniem w życie nowych kierunków i rodzajów współzawodnictwa pracy, jak — „O największą ilość dni połowowych w miesiącu”, „O największą ilość zaciągów w jednym dniu połowowym”, „O łowienie do pełnej ładowni” oraz „O przekraczanie planów dziennych, dekadowych i miesięcznych” — szybko da pożądane rezultaty, które zagwarantują zwycięskie wykonanie rocznego planu połowów i dostarczenie krajowi prawie dwukrotnie większej niż w ub. r. ilości ryb.

(WT)



Prezydium uroczystego zebrania przodujących rybaków, na którym najwyższe odznaczenia państwowe

cownikom polskiego rybołówstwa morskiego. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele partii, Wojska Polskiego, Związku Zawodowego Pracowników Żegluga, Ministerstwa Żegluga i Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego.

W imieniu Prezydenta Rzeczypospolitej dekaracji odznaczeniami państwowymi dokonał tow. Marcewski, wiceprzewodniczący Gdańskiej Woj. R. N. Za zasługi w pracy zawodowej i społecznej postanowieniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 marca 1952 roku złoty krzyż zasługi otrzymał Władysław Dettlaff, szypier s/t „Lawica”, wybitny przodownik pracy i racjonalizator techniki połowów dalekomorskich. srebrne krzyże zasługi — Seweryn Ślusarek, mechanik z s/t „Rega”, Władysław Bryndza, kilkakrotny przodownik pracy, szypier s/t „Merkury”, przodującego statku floty dalekomorskiej, Jan Herman, działacz społeczny, prezes Zjednoczenia Rybaków Morskich, Augustyn Kreft, inicjator współzawodnictwa w rybołówstwie, Leon Ntzel, pionier i organizator baz rybackich na Wybrzeżu zachodnim, awansowany ostatnio na dyrektora pionu połowowego „Arki”, brązowe krzyże zasługi — Roman Ławniczak, przodownik pracy i brygadziśta warsztatów remontowych „Dalmoru” oraz Pelagia Czarnecka, robotnik magazynowy dostaw sprzętu na statki, przodownica pracy zawodowej i społecznej. Jednocześnie za wybitne osiągnięcia w walce o realizację planu w miesiącu lutym wielu rybaków

otrzymało odznaki i dyplomy przodowników pracy.

Wielokrotny przodownik pracy Maksymilian Sójka, szypier kutra spółdzielni „Jedność Rybacka” jako pierwszy spośród rybaków otrzymał złotą odznakę przodownika pracy.

Dyplomy i odznaki przodowników pracy otrzymali: Maksymilian Mańkowski, Edmund Siemiński, Zbigniew Syrek, Stanisław Kucharczyk, Franciszek Miszewski, Lucja Delkówna, Wacław Giedroń z „Dalmoru”, Kazimierz Orzechowski, Teofil Szymański, Józef Kals, Karol Tomaszewski z „Korabla”, Walerian Tarnionek, Zygmunt Kustos, Tadeusz Budek z „Kutra”, Jan Malolepszy z „Barki”, Jan Gajewski i Bolesław Karalius ze spółdzielni rybackiej, a spośród rybaków indywidualnych — załoga kutra „Gdy 18” — Michał Sołóczyk, Mikołaj Czulowski, Jan Szulc, Jan Semmerling i Zygmunt Ogódnicki i załoga kutra „Gdy 42” — Augustyn Semmerling, Piotr Rozwadowicz, Mikołaj Nachajski i Józef Soszyński oraz szypier „Jas 94” — Teodor Konkol.

Proponuje przodujących jednostek rybackich i dyplomy otrzymali: załoga trawlera „Merkury” z szyprem Władysławem Bryndzą, która wykonała plan w miesiącu lutym

w 194 proc., załoga kutra z przedsiębiorstwa „Korab” „Ust 56” z szyprem Bronisławem Kopickim, która zrealizowała plan w 354,9 proc. i załoga kutra spółdzielni „Jedność Rybacka” „Gdy 97” z szyprem Władysławem Labudą, która osiągnęła 236 proc.

Ponadto dyplomy przodujących załóg zdobyły załogi kutrów: „Gdy 18” (140 proc.), „Dar 48” (191,3 proc.), „Kot 37” (179,3 proc.) oraz „Arka 150”, która w m-cu lutym uzyskała 154,5 proc. wykonania planu.

W imieniu wyróżnionych we współzawodnictwie rybaków przemówił tow. Maksymilian Sójka, dziękując gorąco Państwu Ludowemu za troskliwą opiekę nad rybołówstwem morskim, która najlepiej uwidacznia się w uchwale Prezydium Rządu z dnia 2 lutego br.: — Dzięki niej bardziej niż kiedykolwiek czujemy, jak zaszczytną jest praca w rybołówstwie morskim. Widzimy, że praca ta prowadzi do godności i szczytów. Wdzięczny jestem władzy ludowej za to wysokie odznaczenie, jakie dziś otrzymałem. Obiecuję, że i w przyszłości wszystkie swe siły oddam walce o plan.

Dyplomami uznania nagrodzono 26 wybitnych rybaków z przedsiębiorstw państwowych, spółdzielni i kutrów indywidualnych.

Rybacki okrzykami na cześć swoich przodowników pracy i dłużej trwałymi oklaskami wyrażali uznanie dla najlepszych załóg, które uczą, jak należy przełamywać trudności, jak walczyć o przekroczenie zadań, postawionych przed rybołówstwem przez Partię i Rząd.

Wielu rybaków otrzymało cenne indywidualne i zespołowe nagrody rzeczowe oraz pieniężne. Przedstawiciele związku zawodowego wręczyli radiodiodniarki, zegarki, srebrne papierosnice, kupony materiałów itp. tym wszystkim, którzy kroczą w czołówce polskiego rybołówstwa morskiego.

W części artystycznej wystąpił zespół muzyczny Polskiego Radia i zespół ludowy rybaków z Helu. Muzyka, taniec i śpiew umiliły rybakom ten pamiętny dla nich dzień. Na zakończenie uroczystości przodujący rybak „Dalmoru” Zbigniew Syrek odczytał list do Prezydenta Bieruta, który zebrani przyjęli hucznymi oklaskami i okrzykami na cześć Nauczyciela klasy robotniczej, opiekuna polskiego rybołówstwa morskiego, Towarzysza Bolesława Bieruta. (Tekst listu podajemy na str. 1)



Uroczystość odznaczenia przodujących ludzi rybołówstwa zakończyła się występem ludowego zespołu artystycznego rybaków z Helu

Rybacki spółdzielni „Certa” wykonali plan połowów

JUŻ w dniu 17 marca br. kierownicy baz rybackich Stepnica, Nowe Warpno, Dąbie, Stożycy i Trzebież zameldowali o wykonaniu przez swoje załogi rybackie kwartalnego planu połowów. Dzięki dobrej organizacji punktów usługowych, jak sieciarni i warsztatów oraz regularnie odbywających się narad rybackich, załogi pływające „Certy”, rozumiejąc potrzeby gospodarki narodowej, wykonały plan kwartalny przedterminowo.

Żałogi rybackie biorące udział we współzawodnictwie zrealizowały swoje zobowiązania. Załoga kutra rybackiego „Trb 1” z przodownikiem pracy szyprem Janem Walikowem, motorzystą Józefem Jezierskim i rybakami Stanisławem Paczkowskim wykonała plan w 188 proc., załoga kutra „Trb 18” z szyprem Stanisławem Kaszeckim, motorzystą Wojciechem Szymańskim i rybakami Eugeniuszem Wende wykonała swój plan w 188 proc. Załoga łodzi motorowej „Trb 25” prowadzona przez przodownika pracy rybaka Andrzeja Jędraka, uzyskała 140 proc. wykonania planu. Załoga kutra rybackiego „Trb 19” prowadzona przez szypiera Edwarda Andruszkiewicza zrealizowała swój plan w 173 proc. Załoga kutra rybackiego „Trb 15” prowadzona przez szypiera Jana Kowalka wykonała swój plan w 184 proc.

Także załogi łodzi motorowych przekroczyły swoje zadania kwartalne i tak: „War 15” wykonała 123 proc., „War 34” — 111 proc., „War 25” — 171 proc., „Trb 26” — 101 proc., „War 35” — 103 proc., „War 16” — 111 proc.

Załoga łodzi wiosłowej „Gol 7” osiągnęła 110 proc. planu.

Z bazy rybackiej Stepnica najbardziej przekroczyły swe zadania połowowe rybaczy grupy niewiedowej Nr 8 z przodującymi rybakami Janem Moszanem i Zygmuntem Moszanem na czele, osiągając 187 proc. planu.

Przedterminowe wykonanie planu połowów przez rybaków „Certy” jest nie tylko zasługą sprawnej obsługi technicznej, lecz przede wszystkim wynikiem wyrwałego wysiłku załóg rybackich, które w pełni wykorzystwały każdy dzień połowowy.

Jednocześnie należy nadmienić, że wśród rybaków „Certy” znajdują się i tacy, którzy nie przestrzegają dyscypliny pracy, często bez usprawiedliwienia nie wyjeżdżają na połowy i nie wykonują swoich zadań.

W Gdyni odbył się próbny rejs kutra „Wła 27”, wyposażonego w pierwszy polski silnik kutrowy „Renag” konstrukcji mistrza tow. Stanisława Rękawka ze Stoczni Rybackiej oraz inż. tow. Jana Jagawieckiego.

Silnik „Renag” odznacza się m. in. prostotą obsługi i ma wiele zalet technicznych, jak: ekonomiczność pracy, nieskomplikowaną budowę itp.

Kuter „Wła 27” z silnikiem „Renag” przekazany został szypierowi tow. Pawłowi Szmilku

planów. Należą do nich rybaczy zespół łódzkiowy Nr 6 na łodziach „Stol 34” i „Gol 22” Leon Lebiada, Antoni Seweryński, Aleksander Sałata i Jan Nowicki, którzy na 12 możliwych dni połowowych w pierwszej i drugiej dekadzie marca wyjechali na połow tylko 5 razy. Stąd też dotychczasowe wyniki ich połowów są minimalne.

STEFAN BAJOREK

Korespondent

MCZ realizuje wytyczne uchwały Prezydium Rządu

UCHWAŁA Prezydium Rządu w sprawie zwiększenia połowów ryb morskich w roku 1952 i pomocy państwowej, spółdzielni i indywidualnym rybakom, zobowiązuje zainteresowane jednostki gospodarcze do zabezpieczenia dostaw podstawowego sprzętu rybackiego w ilościach i asortymentach zagwarantujących wykonanie zwiększonego planu połowów.

Centralny organ zaopatrzenia rybołówstwa morskiego, którym jest Morska Centrala Zaopatrzenia w Gdyni, w oparciu o prace przygotowawcze do uchwały Prezydium Rządu, wcześniejszej niż pozostałe przedsiębiorstwa rybołówstwa morskiego przystąpiła do jej wykonania i uczyniła to w postaci złożenia zwiększonych zamówień na I półrocze 52 r., zabezpieczając tym samym większe dostawy sprzętu.

Niezależnie po powzięciu uchwały M.C.Z. we współpracy z przedsiębiorstwami i jednostkami połowowymi, sporządziła w lutym i marcu br. specyfikowane zamówienia obejmujące niezbędne dla rybołówstwa asortymenty i złożyła je w przemyśle, uzyskując zapewnienie dostaw najpóźniej w III kwartale.

Tak zamówieniami dodatkowymi zostały objęte: sieci bawelniane i konopne, przedzia bawelniana, liny włókienne, liny stalowe i kombinowane, garbniki i drobny sprzęt rybacki. Pewnemu opóźnieniu uległa sprawa złożenia dodatkowych zamówień na metale koloro-

we i wyroby hutnicze, a to ze względu na konieczność uzyskania od przedsiębiorstw połowowych i spółdzielni zamówień uzasadnionych gospodarczo i ze szczególnym podaniem przeznaczenia, czego M.C.Z. nie była w stanie samodzielnie opracować. Sprawa ta jednak została w miesiącu marcu całkowicie załatwiona.

Wszystkie zamówienia na zamienniki części silnikowe jeszcze w ub. r. zostały ulokowane częściowo w ramach importu, częściowo zaś w przedsiębiorstwie produkcyjno-remontowym. Na przestrzeni pierwszego kwartału roku bieżącego przeszedł już do magazynów M.C.Z. pierwsze ich komplety.

Formalne, z punktu widzenia przepisów, ulokowanie zamówień nie powinno stwarzać atmosfery samopuszczenia zaopatrzeniowca, dlatego też M.C.Z. zorganizowała cały szereg konferencji i narad roboczych z bezpośrednimi producentami, celem omówienia warunków technicznych i terminów dostaw.

W wyniku konferencji z kierownikami fabryk płótna sieciowego, uzyskano zobowiązanie wykonania takich ilości i asortymentów, jakie są potrzebne dla rybołówstwa, oraz zapewniono terminową dostawę surowców dla tych fabryk.

Od władz nadrzędnych Nadmorskiej Spółdzielni Robot Technicznych w Gdyni, produkujących dla rybołówstwa drobny sprzęt rybacki, u-

zyskano dla N.S.R.T. przydział półfabrykatów oraz surowców.

Ponadto dzięki nawiązaniu bezpośredniego kontaktu przez organizację partyjną przy M.C.Z. z organizacjami partyjnymi fabryk produkujących, zadania nakreślone rybołówstwu morskiemu w roku 1952 przez Rząd zostały przeniesione do załóg fabrycznych, co przyczyniło się do pełnego zrozumienia potrzeb rybołówstwa i przyspieszenia dostaw.

Także administracje zakładów produkcyjnych i central zbytu zostały powiadomione o pośrednich zadaniach, jakie na nie nakłada uchwała Rządu, czego zewnętrznym dowodem jest fakt częstego powoływania się na uchwałę w bieżącej korespondencji M.C.Z.

Mimo, że uchwała weszła w życie w połowie pierwszego kwartału, przedsiębiorstwa, spółdzielnie i rybaczy indywidualni z całorocznego zapotrzebowania już obecnie otrzymali 102 proc. sieci, 71 proc. przędzy, 68 proc. lin włókiennych, 79 proc. lin stalowych i 60 proc. lin kombinowanych, a ponadto 75 proc. pławic lososiowych.

Oceniając zbiorowy wysiłek pracowników Morskiej Centrali Zaopatrzenia w pierwszym kwartale, wynikiem którego jest całkowite opóźnienie sytuacji na odcinku zaopatrzenia rybołówstwa, można już dziś śmiało powiedzieć, że ta część zadań, wytyczonych uchwałą, została w roku 1952 w pełni wykonana.

K. KRUSZKO.

KRONIKA

Robotnicy warsztatów mechanicznych, elektrycznych, szklarskich Rybackiej Bazy Remontowej w Swinoujściu, zobowiązali się z okazji 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta i Święta 1 Maja obniżyć o 5 procent ogólną ilość roboczogodzin, przewidzianą na remont rybackich jednostek pływających.

Oszczędności uzyskane dzięki zobowiązaniu pracowników Bazy wyniosą ogółem około 42 tysięcy złotych.

Robotnicy Stoczni Rzeczej w Szczecinie, dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta skrócili o 3 dni remont jednej barki.

W Gdyni odbył się próbny rejs kutra „Wła 27”, wyposażonego w pierwszy polski silnik kutrowy „Renag” konstrukcji mistrza tow. Stanisława Rękawka ze Stoczni Rybackiej oraz inż. tow. Jana Jagawieckiego.

Silnik „Renag” odznacza się m. in. prostotą obsługi i ma wiele zalet technicznych, jak: ekonomiczność pracy, nieskomplikowaną budowę itp.

Kuter „Wła 27” z silnikiem „Renag” przekazany został szypierowi tow. Pawłowi Szmilku

z Władysławowa. Po raz pierwszy będziemy prowadzili połowy na polskim kuterze z polskim silnikiem.

Z morza nadchodzi dalsze meldunki o kwartalnym wykonaniu czterdziu planów przewozów przez statki PMH.

M/s „Piast” wykonał plan w tonach w 122, w tonomilach w 128 proc., m/s „Lewant” — w tonach w 102, w tonomilach w 129 proc.

Pracownicy portowi z Kołobrzegu zobowiązali się dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta Bieruta i Święta 1 Maja podnieść o 20 procent wydajność pracy przy usuwaniu gruzów z terenu portu, urządzeń słow w porcie, ustawić na nim gablotki ze zdjęciami przodowników pracy, informacjami o zadaniach Planu 6-letniego itp. i zbudować boisko sportowe.

Trawler rybacki „Urania” przywrócił do bazy w Szwedzku pom. 135 ton ryb. Załoga postanowiła zająć się tym rejsie 33 ton. Wykonana ona zatem plan rejsu w 108,2 procentach.



Więszą wydajnością pracy uczczą wodniacy

60 rocznicę urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i Święto 1 Maja

A PEL robotników Pa-Fa-Wagu cała załoga, Stocznioy chęć jak Breszko, Jurczyk i Korda z pogotowia znalazł szeroki oddźwięk wśród wodniaków. Pracownicy ekspozytur żegluga śródlądowej, stocznia rzeczniczej, zakładów eksploatacji kruszywa entuzjastycznie podejmują zobowiązania dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Towarzysza Bolesława Bieruta i Międzynarodowego Święta Klasy Robotniczej 1 Maja. Wodniacy za podstawę zobowiązań przyjęli uchwale podjętą na Krajowej Naradzie. We wszystkich zobowiązaniach przebiega troska o przyspieszenie realizacji tegorocznych planów.

Wyraz temu dali wodniacy z Wrocławskiej Ekspozytury Żegluga na Odrze w liście napisanym do Prezydenta Bolesława Bieruta, na naradzie roboczej zorganizowanej dla omówienia planu przewozów. Piszą oni między innymi:

„Nasze zadania produkcyjne w I i II kwartale br. przekroczyliśmy średnio o 2,5 proc., stosując nowe metody nawigacyjne oparte na doświadczeniach wodniaków radzieckich. Obniżymy normy zużycia paliwa przeciętnie o 3 proc. Do 1 maja br. przejmujemy wszystkie jednostki pod socjalistyczną opiekę, co pozwoli nam przez należytą konserwację urządzeń i usuwanie podczas ruchu drobnych usterek, zapobiegać awariom i zredukować o 50 proc. przestoje. Kapitanowie i maszyniści przeszkoła praktycznie podczas wycieczki 40 młodocianych pracowników na bosmanów i palaczy. Koń ZMP zorganizuje młodzieżową załogę na holowniku „Gubin”. Naszymi zobowiązaniami zaoszczędzimy razem około 100000 zł.

Pragniemy w ten sposób przyczynić się do szybkiego wykonania naszego Planu 6-letniego, a tym samym do podniesienia dobrobytu mas pracujących, do zwycięstwa w walce o pokój i budowę socjalizmu w Polsce Ludowej.”

HENRYK WITKOWSKI
Korespondent

W Krakowskich Zakładach Eksploatacji Kruszywa w Oświęcimiu wspólnie zobowiązanie podjęła cała załoga — robotnicy i pracownicy umysłowi. Zobowiązali się oni wyprodukować 1000 ton kruszywa ponad plan, dając państwu 17 500 zł oszczędności. Ponadto 8 pracowników podjęło zobowiązania indywidualne. M. in. korespondent „Steru” Ignacy Fraś wykona dodatkowo prace w narzedziowni.

Oświęcimscy robotnicy przez zwiększenie wydajności pracy pragną zrealizować swoje przywiązanie do osoby Prezydenta Bieruta i godnie uczcić Święto 1 Maja.

Z korespondencji F.

W warszawskich stoczniach rzeczniczych na masowce zebrała się

Zegluga na Odrze otwarta...

Z PIERWSZYM podmuchem wiosny zapanał w odrzańskich portach zimowych ożywiony ruch. W okresie międzynarodowym holowniki, barki i statki przeszły gruntowne przeglądy techniczne. Tabor pływający został wyposażony w dodatkowy sprzęt nawigacyjny, potrzebny do całodobowej żegluga. Na jednostkach przygotowano również jasne i wygodne kabiny dla zwiększonych załóg. Przekształcono wodniaków na zorganizowanych kursach w Szczecinie, Wrocławiu i Koźlu. Zdobyte na nich wiadomości polityczne i zawodowe, podbudowane przykładami przodujących wodniaków radzieckich, pozwolą naszym załogom pływającym na wprowadzenie i rozpowszechnienie wyższych form współzawodnictwa pracy, socjalistycznej opieki nad taborami i sprzętem oraz ruchu rusłańskiego, a tym samym na wykonanie zwiększonego w stosunku do ub. r. o 51 proc. planu przewozów.

Wszyscy wodniacy wrócili już z urlopów i teraz robią ostatnie przygotowania do wyruszenia w pierwszy tegoroczny rejs. Każdy bowiem dzień, uzyskany dzięki przedterminowemu rozpoczęciu żegluga, przyczyni się do przekroczenia postanowionych przed nimi zadań.

11 marca br. Port Miejski we Wrocławiu przybrał oświecany wygląd. Zebrała się tu przedstawicielstwo partii, ZZPZ, wodniacy wraz z rodzinami i portownicy. Przybyła również orkiestra WP. 4 dni przed zaplanowanym terminem pierwsze jednostki rozpoczęły nawigację.

Tow. Błażowski wygłosił do załóg krótkie serdeczne przemówienie, a tow. Orłowski, przewodniczący Zarządu Okręgowego ZZPZ we Wrocławiu, życzył wruszającym załogom przedterminowego wykonania planu i starwmy zwyciężać z niegodzi-

wością. Załoga tej jednostki zobowiązała się wykonać tegoroczny plan przewozów w 108 proc., podnieść szybkość eksploatacyjną o 1 km, skrócić postoje i otoczyć statek socjalistyczną opieką. Na zdjęciu: spawacz Maksymilian Jurczyk, ślusarz Feliks Korda i pom. maszynisty Antoni Maliszewski



Statek pasażerski „Norbert Barlicki” pływaj w ub. r. przez 534 dni. Załoga tej jednostki zobowiązała się wykonać tegoroczny plan przewozów w 108 proc., podnieść szybkość eksploatacyjną o 1 km, skrócić postoje i otoczyć statek socjalistyczną opieką. Na zdjęciu: spawacz Maksymilian Jurczyk, ślusarz Feliks Korda i pom. maszynisty Antoni Maliszewski

barkę „Rekin”. Zobowiązania warszawskich stoczniovcw przyniosą w sumie 39 931 zł oszczędności. Po masowce przystąpili oni natychmiast do realizacji zobowiązań. Na obiektach objętych Czynem u mieszczono tablice z wypisanymi zobowiązaniami. Wre tu gorączkowa praca, bo robotnicy wiedzą, że ich zwiększony wkład w walkę o plan to najmiłszy podarunek, jaki mogą ofiarować Ludowej Ojczyźnie.

T. KRÓTKOWSKI
Korespondent

REMONT silnika z m/s „Braniewo” zaplanowany był na stocznię. Załoga maszynowa: Gwóźdź, Denisiuk i Liczmański postanowili inaczej: — „Sami naprawimy, to będzie nasz dar dla Pierwszego Obywatela Polski Ludowej z okazji 60 rocznicy Jego urodzin”.

Rozegrali silnik, naprawiali części, dopasowywali je i 5 dni przed terminem praca była ukończona. Trzech wodniaków zaoszczędziło 12000 zł.

Za pierwszym zobowiązaniem za częły napływać inne. Załoga „Bali 6” 10 dni przed terminem oddała swoją jednostkę do eksploatacji, przynosząc 1150 zł oszczędności.

skim „pomysłnych wiatrów”. Zahuszy zapanał w odrzańskich komendy, zadźwięczały telefony maszynowe i przy dźwiękach hymnu narodowego wyruszyli dwa holowniki w rejs do Szczecina.

Pierwszy wypłynął h/p „Sudety” — przodujący holownik, stary weteran odrzańskich, prowadzony pewną ręką kpt. Wiktora Sapoka, wieloletniego przodownika pracy oraz mechanika Roberta Zajdlera.

Tuż za „Sudetami” ruszył h/p „Lubań” pod dowództwem kpt. Alojzego Szywalskiego wytrawnego walka odrzańkiego i mechanika Roberta Chrobaka.

Dumne są załogi, że im pierwszym przypadła zaszczyt rozpoczęcia walki o tegoroczny plan przewozów. Dalsze holowniki i barki wyruszyły z Wrocławia w oznaczonych terminach. Część z nich pracuje już przy przewozach lokalnych. Inne zaś prędko gotują się w rejs do Koźla po załadunek węgla.

Nie tylko we Wrocławiu rozpoczęła się ruch na wodzie. Z portu szczecińskiego ruszyły także pociągi barge w górę Odry.

W Koźlu, największym porcie przeladunkowym Żegluga na Odrze, panuje również wyjątkowa praca. Ładuje się tu „czarne diamenty” na barki. Kilkanaście pociągów oczekuje już na wypłynięcie. Tylko niepomysłne warunki atmosferyczne nie pozwoliły kozielskim wodniakom na wcześniejsze otwarcie nawigacji. Natychmiast po ustaniu mrozów PZWP przystąpił do przygotowania szlaku wodnego. Tempo pracy było naprawdę „warszawskie”. I popłynął węgla z Koźla do Szczecina. Żegluga na Odrze ruszyła — wodniacy rozpoczęli walkę o realizację trzeciego roku Planu 6-letniego.

EDMUND SZMIDT
Korespondent

stałej zdolności nawigacyjnej, zmniejszając przy tym postoje oraz utrzymać na nich wzorowy porządek i czystość. Wodniacy poza tym zobowiązali się przekroczyć plan przewozów. Załoga z „Oksywi” wykona plan w 105 proc., z „Sopot” — w 109 proc., z „Norberta Barlickiego” — w 108 proc., z „Elbląga” — w 106 proc., a z „Nakła” — w 112 proc. ZMP-owcy Gwóźdź, Zadrowski, Brożek, Bizonowa, Buško, Stolarz, Klimek, Szczotka, Kregulec i Koseda otoczą socjalistyczną opieką swoje warsztaty, będą wypracowywać nowe metody pracy, uświadamiać i własnym przykładem mobilizować do przekraczania planów produkcyjnych niezrzeszoną młodzież. Zobowiązaniami tymi gdańscy wodniacy wprowadzają w życie wytyczne Krajowej Narady, Wodniaków i podjętą na niej uchwałę.

Analiza błędów mobilizuje gdańskich wodniaków do walki o plan

KRAJOWA Narada Wodniaków i miast po odliczeniu niesprzyjających żegludze dni, mają przepływających wspólnie 391 dni, przestoje zaś wyniosły 544 dni. Zalicza się do nich czas oczekiwania na masę towarową i remonty.

Przechodząc do omówienia nowych planów przewozowych, trzeba zatrzymać się właśnie na remontach. W ub. r. czas zaplanowany na remonty bieżące przekroczone o 10 proc. Przyczyniły się do tego brak dostatecznego nadzoru technicznego, dokumentacji technicznej i brak socjalistycznej opieki nad obiektami. Zlikwidowanie w br. zaniechanych skróci znacznie czas tych remontów nawet przy eksploatacji starych jednostek.

Nowy plan jest znacznie podwyższony, gdyż holowniki mają przewieźć o 62 proc., a barki 3 krotnie więcej masy towarowej niż w ub. r. Nasuwa się więc pytanie, czy przygotowany tabor i jak wyglądają remonty ponawigacyjne? Owszem, o pracowności plany, którym objęto cały tabor. Remonty ponawigacyjne jednostek przeprowadzają przeważnie stocznie rzeczne, a tylko 6 jednostek przewidziano do samoremontu.

Gdańska Ekspozytura Żegluga na Wiśle wykonała zeszłoroczne plany w przewozach pasażerskich w 116,7 proc. i w przewozach międzyrzeczowych w 100 proc. Holowniki uzyskały w tonach 112,7 proc. w tonokm 115,1 proc. planu. Do osiągnięcia tych sukcesów przyczyniły się przede wszystkim załogi statków pasażerskich „Rutkowski”, „Barlicki”, „Jordani” oraz „BMS” i holowniki: „Irena”, „Braniewo”, „Okon”.

Nie wykonano jednak planu przewozów barkowych. Barki motorowe osiągnęły wprawdzie w tonach 114,8 proc. ale w tonokm tylko 78,5 proc., barki bez napędu — w tonach i tonokm około 30 proc., a w barko-km — 51 proc. planu. Na niski procent wykonania planu barkowego wpłynęły nie tylko niepomysłne warunki atmosferyczne; poważną rolę odegrały tu również wadliwa praca dyspozytorska oraz brak łączności telefonicznej jednostek na szlaku z administracją. Szyper Kirkurski wyraźnie mówił o tym, przytaczając fakty. Puste barki np. szły do Kruszwicy po towar, a tam go nie było. Wysłano je więc do Szczecina — tam znów częstokroć oczekiwali one 5 tygodni, zanim znalazły się na holu. Przestoje barge najczęściej zdarzały się w Przegalnie, Tczewie i Brdyńcu — w portach terenowych należących do Ekspozytury w Bydgoszczy.

W jakim stopniu zaniechano zagadnienie przestojów, świadczą o tym cyfry: na 985 barko/dni możliwych w ub. r. do eksploatacji, barki motorowe były wykorzystane łącznie tylko przez 380 dni, czyli 63 proc. czasu stały one bezczynnie. Barki bez napędu straciły 66 proc. czasu. Gdańskie holowniki nato-

da raz na kwartał przez komisję, w skład której wejdą przedstawiciele partii, związku zawodowego, dyrekcji i poszczególnych PZDW. Zwycięska placówka otrzyma propozycję przechodni.

Niejednokrotnie administracja dróg wodnych nie doceniała znaczenia współzawodnictwa pracy. Cenną inicjatywę DODW Wrocław należy upowszechnić w poznańskiej i warszawskiej DODW.

Wprowadzenie międzyzakładowego współzawodnictwa przyczyni się do wzrostu wydajności pracy, a w konsekwencji nie tylko do realizacji, ale i przekroczenia tegorocznych planów. Trzeba jednak, aby te formy współzawodnictwa otoczone szczególnie troskliwą opieką zarówno ze strony ZZPZ jak również administracji.

EDWARD BEZMIAN
Korespondent

JA-RA
Korespondent

Krakowscy wodniacy o projekcie Konstytucji

W ogólnonarodowej dyskusji nad projektem Konstytucji Polak wspaniałym osiągnięciem świata zabrał również głos wodniacy z krakowskiej Ekspozytury Rejsowej Żegluga na Wiśle. Na uroczystym zebraniu masowym szeroko omawiali oni najbardziej interesujące artykuły utrwalające dotychczasowe zdobycze mas pracujących i porównywali dzisiejsze życie z dawnym w przedwzrostkowej Polsce.

— Masy pracujące długie lata walczyły o prawo do pracy, jakie nie mogły marzyć o nauce, bo rozbawia nam projekt nowej Konstytucji — mówił tow. KAWKA — Dobrze pamiętam czasy sanacji i dyktatury ponad 3 lata „szlajowaliśmy bruki” w daremnymszukiwaniu jakiegokolwiek „zarch-ku”. Razem z mną setki tysięcy bezrobotnych ustawiało się w kolejkach przed biurami pośrednictwa pracy i przy darmowych kuchniach w oczekiwaniu na cieką „magi-

stracką” zupkę. Czyż nie jest to wspaniałym osiągnięciem świata pracy że Konstytucja gwarantuje nam prawo do pracy, które zapewniają społeczną własność podstawowych środków produkcji, roz- zysłów ekonomicznych.

Flisak WOJCIECH MISKIEWICZ zainteresował się innym artykułem Konstytucji — Dzieci robotników i chłopów, nasze dzieci nie mogły marzyć o nauce, bo rozbawia nam projekt nowej Konstytucji — mówił tow. KAWKA — Dobrze pamiętam czasy sanacji i dyktatury ponad 3 lata „szlajowaliśmy bruki” w daremnymszukiwaniu jakiegokolwiek „zarch-ku”. Razem z mną setki tysięcy bezrobotnych ustawiało się w kolejkach przed biurami pośrednictwa pracy i przy darmowych kuchniach w oczekiwaniu na cieką „magi-

Tow. mgr. PARTYKA porównał projekt naszej Konstytucji z konstytucjami kapitalistycznymi. Konstytucje zachodnie — mówił on — tylko formalnie zapewniają prawo równości obywateli. Czy może być jednak równość między właścicielem fabryki a robotnikiem, między wyzyskującym a wyzyskiwanym? Nasza Konstytucja gwarantuje i zabezpiecza wszystkie dotychczasowe zdobycze świata pracy.

Na zakończenie dyskusji, załogi holowników „Kraków”, „Trzmiel”, i „Gniezno” dla uczczenia Wielkiej Karty zdobyczy ludu polskiego zobowiązały się odbyć w kwietniu br. jeden ponadplanowy rejs. Zobowiązanie to przyniesie państwu ponad 2500 złotych oszczędności.

JA-RA
Korespondent



Załoga holownika „Irena”. Od lewej: mechanik Czesław Kopeć, kpt. Władysław Kopeczyński i marynarz Adolf Chudzik

Załogi wykonały samoremonty szybko i sprawnie. Zespół mechaników np. 10 dni wcześniej ukończył prace na „Braniewie”, a ostatnia jednostka ma być oddana do eksploatacji 1 kwietnia br.

Załogi po powrocie z urlopów proszą kierownictwo o przydział pracy, ale... nie ma jej dla nich, gdy tymczasem dotrzymanie terminów przez stocznie jest dość wątpliwe. I właśnie załogi na naradzie doomii-

Breszki, Wawrowskiego i motorzysty Szczotka wskazując, że komisja współzawodnictwa nie stoi na odpowiednim poziomie, że nie dociera do dalszych placówek, że pontia przy ocenie barkarzy i załóg pogotowia technicznego. Ustępli one jednak w powodzi innych problemów.

Współzawodnictwo to poważna broń w walce o plan. Wystarczyło posłuchać śmiałej wypowiedzi mo-

Jeżeli gdańska Ekspozytura należyte przygotuje tabor pływający do eksploatacji, wspólnie z organizacją związkową przeprowadzi akcję popularyzującą wszystkie formy współzawodnictwa pracy, wzmocni walkę o obniżkę kosztów własnych i rozwój racjonalizatorstwa — wtedy zabezpieczy w pełni realizację planu przewozów trzeciego roku Planu 6-letniego, przełomowego roku w rozwoju żegluga śródlądowej.

Ster na samokrytykę

Rybacy dalekomorscy skarżą się

ZDAWAŁOBY się, że znane z... w odróżnieniu od „Oriona” — wszystkim błędy ub. r. zmobilizują pracowników lądowych przedsięwzięcia połowowych do terminu wadzano w zwolnionym tempie. I wej obsługi jednostek wychodzących w morze. Jednak doświadczenia z pierwszych dwóch miesięcy br. budzą wątpliwości o słuszności tego wniosku. Nadal jeszcze zdarzają się wypadki przestojów trawlerów z winy pracowników lądowych. Co gorsze — przestoje te przeciągają się nawet do kilku dni. Jako przykłady można przytoczyć 12-dniowy postój s/t „Orion” i 5-dniowy — s/t „Podlasie” w bazie świnoujskiej.

Dwanaście dni czekał „Orion” na skompletowanie załogi (czy nie można było wcześniej o tym pomyśleć?), po uzupełnieniu której okazało się, że w magazynach bazy nie ma... sieci dorszowych (?). Drugim przytoczonym przykładem jest „Podlasie”, który tym ra-

Chałupy bez światła elektrycznego



CHAŁUPY, wieś rybacka położona na Półwyspie Helskim, pozbawiona jest światła elektrycznego. Rybacy dziwią się, dlaczego

do Chałup nie doprowadzono prądu elektrycznego, skoro w niewielkiej odległości od wsi przebiega sieć elektryczna.

Na skutek tego stanu rzeczy mieszkańcy Chałup oświetlają mieszkania naftą — co przecież nie sprzyja rozwojowi życia kulturalnego w osadzie rybackiej.

Sądźmy, że Powiatowa Rada Narodowa w Wejherowie, mając na uwadze uchwałę Prezydium Rządu w sprawie rozwoju rybołówstwa morskiego i pomocy rybakom, zainteresuje się Chałupami i doprowadzi tam tak pożądane światło elektryczne.

E. Jarzębowski
Korespondent



1 pytanie + 2 odpowiedzi = 1 sprzeczność

W numerze 3/25 „Steru” na skutek listu korespondenta, zamieściliśmy notatkę następującej treści: „dlaczego zmierzająca obcinarka — pomysły racjonalizatorskie Jana Daggi — nie jest jeszcze wykorzystywana w patrolach „Arki”?”

W odpowiedzi na tę notatkę otrzymaliśmy w dniu 11 lutego br. pismo „POUFNE” (czyżby sprawy racjonalizacji w „Arce” okryte były tajemnicą?), w którym „Arka” donosi, że ostatnia komisyjna próba w dniu 15.10.1951 r. wykazała przydatność projektu do produkcji. Poza tym, wynalazek posiada cechy oryginalności i po dokonaniu kilku niewielkich przeróbek będzie mógł być oddany do eksploatacji, której termin przewiduje się na 15 marca br.

Z listu „Arki” wynikało, że sygnał korespondenta był słuszny i celowe też było opublikowanie otrzymanej przez nas informacji, gdyż przyspieszy ona od dany do użytku wartościowego pomysłu. Ponadto „Arka” wykazała, że interesuje się sprawami racjonalizacji i właściwie podchodzi do krytyki prasowej.

Dlatego też Redakcja w numerze 5/26 w rubryce „Śladem naszych interwencji” zamieściła informację, opartą na otrzymanym wyjaśnieniu, że sprawa obcinarki nabrała właściwego obrotu.

Zdawałoby się, że sprawa została załatwiona ostatecznie. Jednak drugi list „Arki” w tej samej sprawie, otrzymany w dn. 11 marca br. (tj. 29 dni po nadejściu poprzedniego wyjaśnienia) wprowadził nas w zdumienie.

W liście tym (już teraz niepotrzebny) ze zdziwieniem czytamy: „projekt obcinarki zostanie natychmiast oddany do decyzji Komisji Rzeczników, a o wynikach orzeczeń „Arka” zawiadomi Redakcję” oraz, że „dotychczasowe niezadowolone (?)” sprawa

wy spowodowane zostało zwolnieniem z pracy dotychczasowego referenta sekcji postępu technicznego” (z listu „Arki”). Nic już teraz nie rozumiemy.

Przecież w pierwszym liście „Arka” donosi, że już w dniu 15.10.1951 r. Komisja orzekła przydatność projektu — natomiast w drugim (z dnia 11.3.52 r.) jest mowa o „natychmiastowym” oddaniu projektu do Komisji. Zachodzi wobec tego pytanie: która z tych odpowiedzi jest właściwa i opierająca się na prawdzie? A może żadna?

W pierwszym liście „Arka” zapewnia nas, że już w pierwszej połowie marca rb. obcinarka zostanie oddana do eksploatacji — drugi list przemilcza termin dyskretnie, ale daje nam nadzieję, że zostaniemy o tym w najbliższym czasie powiadomieni. Co więcej, drugi list sugeruje nam „niezadowolone” sprawy skutkiem zwolnienia referenta sekcji postępu technicznego.

Nie chodzi nam w tej chwili o „niezadowolone”, ale o „sposób” załatwienia, który pozwolił nam stwierdzić, jak „Arka” interesuje się sprawami racjonalizacji.

Wynika to przecież z otrzymanych listów, z których pierwszy (mamy podstawę przypuszczać) był chęcią „odepchnięcia” niewygodnej krytyki i wybielenia się ze słusznie postawionego zarzutu.

Pierwsza odpowiedź pisana była w myśl biurokratycznego powiedzonka „byle zbyć” — bez przemyślenia, bez sprawdzenia i stwierdzenia istniejącego stanu rzeczy.

Drugi natomiast list, który zaprzeczył swą treścią poprzednie wyjaśnienia, wzbudził w nas pewne wątpliwości, czy w „Arce” wszystko jest w porządku.

Ma!

Czy to jest walka z marnotrawstwem czasu?

ODDZIAŁ Inżynieryjny — grupa hydrotechniczna ZPGG w Nowym Porcie — wykonuje remonty nabrzeży, posługując się w tym celu tratwami roboczymi, na których znajduje się zwykle od 2 do 6 ludzi. Tratwy nie posiadają własnego napędu — trzeba je w razie potrzeby holować przez inne jednostki.



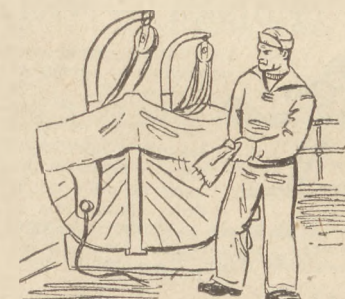
Niedbalstwo

W dniu 3 marca br. załoga s/s „Bytom” w czasie wyładunku statku w porcie gdyńskim była świadkiem, jak na skutek niedbalstwa, kilka sztuk skór zatopiono w basenie. Co było tego przyczyną? Stało się to dlatego, że założono za wąskie siatki ochronne i w dodatku niestarannie.

Drugim powodem straty było niewłaściwe założenie stropów i niewłaściwe ułożenie skór przenoszonych przez dźwigi na wózki. Marynarze są zdania, że kierownictwo odcinka drobnicy powinno bardziej interesować się wyładunkiem, aby w przyszłości uniknąć podobnej straty.

Nowe, lecz nie zawsze dobre

S/s „Bytom” otrzymał na szalupy nowe pokrowce. Będąc w morzu załoga przystąpiła do nakrycia szalup. Aby wiatr nie zerwał tent, trzeba je mocno obciągnąć. Pierwsze pociągnięcie i... ucho pokrowca zostało w ręku marynarza. Czym to tłumaczyć? Czy płótno zleżało, czy zle?



Nie podobnego. Płótno jest w do brym gatunku — tylko wytwórnia nie przewidziała tego, że pokrowiec na szalupę trzeba zżyć trochę innymi niemi, niż np... koszule. Unikniemy się w ten sposób niepotrzebnej straty czasu na reperację pokrowców przez załogę i poprawianie niedbalstwa producenta.

Mamy nadzieję, że zaopatrzeniowcy PLO zwrócą więcej uwagi na jakość zamawianego osprzętu i podobne wypadki się już nie powtórzą.

Przewlekły remont silnika

EKSPOZYTURA Rejonowa Żegluga Śródlądowej w Giżycku oddała Stocznia Gdańską do remontu w roku 1950 silnik z m/s „Radomianka”. Po jego zwrocie w marcu ub. r. i wmontowaniu w statek okazało się, że silnik w dalszym ciągu nie nadaje się do użytku. Z tego też powodu m/s „Radomianka” przez cały okres nawigacji r. 1951 był unieruchomiony i w dalszym ciągu przeprowadzano remont silnika.

Mimo że w Ekspozycie był przedstawiciel stoczni i reperował silnik, nie uzyskano orzeczenia, czy

silnik nadaje się do eksploatacji czy też kwalifikuje się do dalszego remontu. Nie bez winy jest tutaj PRS, który nie dokonał technicznego odbioru i nie wydał ostatecznej decyzji.

Ponieważ sezon nawigacyjny żegluga śródlądowej już nastąpił, a brak taboru wpłynął ujemnie na wykonanie planu — jesteśmy zdania, że sprawa silnika dla „Radomianki” powinna być jak najszybciej „zadecydowana” i załatwiona.

Janikula
Korespondent

Robotnicy czekają a lekarz ma czas

W ubiegłym miesiącu na terenie portu gdyńskiego rozpoczęto badania przeciwciepłotne. Co dziennie od godziny 8—10 robotnicy zgłaszali się do lekarza, przyjmującego w wozie Ruchomej Stacji Badań Przeciwciepłotnych Nr 1. Wózek ten stacjonował w pobliżu Stacji Badań Przeciwciepłotnych Klubu Robotniczego ZPGG. Akcja Nr 1 jest niedopuszczalna. Nie wolno przebiegała na ogół sprawnie aż do dnia 13 marca. W dniu tym kil-



kunastu robotników z nocnej zmiany przybyło na zapowiedziane badanie. Czekali pół godziny, godzinę, dwie, aby wreszcie po trzygodzinnym oczekiwaniu na lekarza odejść z nieczym. Nadmienić trzeba, że nie tylko lekarz był nieobecny, szym wypadkiem.

rowki pilotowej lub holownika. Kapitan Portu posiada wprawdzie motorówki i holowniki, ale motorówki przystosowane są do innych prac (w myśl przepisów zresztą nie wolno nimi holować tratw roboczych), a holowniki zajęte są przeważnie pracą przy innych obiektach.

Tak więc fachowcy zamiast wykonywać prace remontowe, tracą wiele cennych godzin w oczekiwaniu na przeholowanie.

Dodać należy, że transport materiału jak: belki obojętne, deski itp. odbywa się zwykłą łodzią wiosłową (!?).

ZPGG winien niezwłocznie zainteresować się tą sprawą i przez lepszą organizację pracy na tym odcinku — zlikwidować jak najszybciej przyczynę marnotrawstwa czasu.

Stanisław Marzec
Korespondent

Jedno przedsiębiorstwo ale metody różne

Dziwnym może się wydawać, że w ZPGG pomysły racjonalizatorskie są przeważnie stosowane jedynie w rejonie, z którego wzięły początek. Jednak tak jest.

Przykładem istniejącej „rejonowości” jest ulepszenie do przeladunku samochodów — stosowane w powodzeniu w Rejonie Gdynia, a nie stosowane w Gdańsku-Nowym Porcie.

Czyżby Zakładowa Komisja Usprawnień ZPGG ograniczała się tylko do przyjęcia ulepszenia bez troski o jego powszechne stosowanie?

CZM

Serwis Rybacki i „Belona”

RYBACY bazy darłowskiej donoszą, że na Bałtyku pojawił się śledź, a korespondenci nasi donoszą także, że na Zatoce Pomorskiej pojawił się również śledź, który stanowi w chwili obecnej po ważny procent połowów.

Jednak Serwis Rybacki, który w formie rybaków o miejscach połowów i kontroluje ławice śledzi, nie może spełnić dostatecznie swego zadania, gdyż Spółdzielnia Rybacka „Belona” nie przeprowadza ob serwacji i nie informuje Serwisu o terenach pojawiania się śledzi.

Dzieje się to dlatego, że kierownictwo Spółdzielni „Belona” odmówiło przekazywania informacji Serwisowi Rybackiemu.

Stanowisko kierownictwa „Belony” jest tym dziwniejsze, że dzieje się to w okresie wzmrożonej walki rybaków o wykonanie planów połowów i w czasie udzielania p.zez Rząd rybakom najdalej idącej pomocy.

„Belona” zdaje się stać na uboczu tych zagadnień i winna natychmiast zmienić dotychczasowe, nieczym nieusprawiedliwione postępowanie.

(mak)

Uwaga Czytelnicy i Kolporterzy „Steru”!

Już w następnym numerze podamy do wiadomości listę nagrodzonych rad zakładowych, miejscowych oraz kolporterów, którzy uzyskali najlepsze wyniki w rozpowszechnianiu naszego pisma.

ŚLADEM naszych interwencji

PREZYDIUM Miejskiej Rady Narodowej w Swinoujściu powiadomiło nas, że „zawalidroga” obok Hydrolrestu zostanie usunięty (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 5/27).

JUŻ w najbliższych dniach — jak donosi PUR „Odra” w Swinoujściu — instalacja elektryczna na kładce schodowej w budynku chłodni zostanie założona (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 4/26).

PREZYDIUM Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie komunikuje, że w niedługim czasie dodatkowy punkt sprzedaży biletów przy promie w Swinoujściu zostanie uruchomiony (artykuł pt. „Woj. R. N. w Szczecinie nie dotrzymuje zobowiązań” w n-rze 3/25).

TABLICA orientacyjna została już przez Szkolne Schronisko Turystyczne w Swinoujściu naprawiona (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 4/26).

REMONTOWA Obsługa Staków wyjaśnia, że otrzymała już aparat do metalizacji natryskowej i uruchomiła warsztat (notatka pt. „Uruchomienie warsztat metalizacji natryskowej w ROS” w n-rze 5/27).

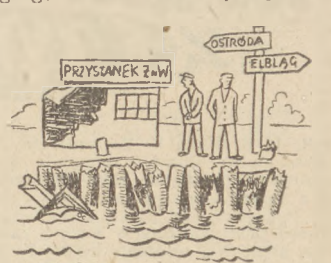
ZARZĄD Portu Gdańsk — Gdynia zawiadamia, że niedostarczenie koksu na pilotówki było chwilowe i obecnie niedociągnięcie to zostało zlikwidowane. Winni zaniedbania zostali ukarani. (notatka pt. „Załogi pilotówek w porcie gdańskim skarżą się...” w n-rze 2/24).

PUR „Odra” donosi, że statki są obecnie zaopatrywane w prasę regularnie i w dostatecznej ilości (notatka pt. „Dlaczego” w n-rze 4/26).

ZPGG wyjaśnia, że zawiadomienia o kursach przekazywane są do jednostek, których obowiązkiem jest informowanie zainteresowanych pracowników i odległe jednostki zostały pouczone o tym obowiązku (notatka pt. „Dziwne metody zawiadomienia zawodowego” w n-rze 5/27).

Dlaczego?

...na trasie Ostróda — Elbląg Żegluga na Wiśle nie przeprowa-



dza remontu około 20 przystanków, narażając statki obsługujące tę linię na awarie?

...załoga maszynowa m/s „Nowa Huta” nie otrzymuje mleka należnego się jej w myśl umowy zbiorowej?

...mimo otrzymania jeszcze w grudniu ub. r. zamówienia zaopatrzenia PZM w Szczecinie nie do-



starczyło na m/s „San” brakującego sprzętu przeciwpożarowego?

...w Ekspozycie Gdańskiej Żegluga na Wiśle nie odczytuje się potoków z poprzednich narad i nie zaznacza się załogi czy i w jaki sposób usunąć wykłnięte poprzednio błędy?

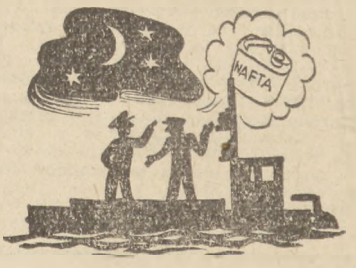
...„Baltona” w Nowym Porcie dostarczyła w dniu 11. 2. 52 r. na



m/s „Dunajec” puszkę z napisem „węgorz”, a po otworzeniu okazało się, że jest to pasztet rybny?

...PLO zwraca marynarzom pozostającym na lądzie za koszty żywienia i utrzymania jedynie 15 zł, podczas gdy umowa zbiorowa przewiduje 24 zł?

...na barkach stojących w Gdańsku brak jest nafty do lamp światła ostrzegawczych? Przecież dział



zaopatrzenia „Z. n. W.” powinien mieć na względzie całodobową żegluga.

Rozmawiamy z CZYTELNIKAMI

H. J. Szczecin. — Zapytuję, czy zakład pracy słusznie odmawia Wam miesięcznego urlopu wypoczynkowego z powodu przerw w ciągłości pracy. Podajecie, że przed i po wojnie zawsze pracowaliście w swoim zawodzie, a jedynie w czasie wojny i okupacji mieliście przerwy w pracy. Wyjaśniamy, że uchwała Rady Ministrów z dnia 21 VI 1950 r. (Monitor Polski nr A-77 poz. 888) całkowicie reguluje to zagadnienie. Określa ona, że przerwy w pracy spowodowane wojną nie pobawiają pracownika praw urlopowych w wypadkach: służby w W. P. lub Armii Radzieckiej, udziału w walkach partyzanckich, w zwolnieniu z wojska, w obozie koncentracyjnym lub w więzieniu, naturalnie z przyczyn ideowych, oraz wyłączenie na przymusowe roboty lub przymusowe wysiedlenie albo przeniesienie. Jeżeli tymi przyczynami spowodowane były przerwy w Waszej pracy w okresie wojny i okupacji, to nie straciście praw urlopowych.

„As”, Gdynia. — Chorowałam ponad 3 miesiące i zosłaście zwolnienie. Obecnie podjął pracę w tym samym przedsiębiorstwie. Kierownik twojego zakładu pracy odmawia Wam wypłaty ekwiwalentu za urlop z ub. r. i, oraz miesięcznego urlopu w br. Wyjaśniamy, że pracodawca zwał W was bez wypowiedzenia na podstawie art. 32 rozporządzenia Prezydium RP o umowie o pracę pracowników umysłowych, gdyż choowaliście dłużej niż 3 miesiące. Natomiast art. 3 o urlopowych pracowników mówi, że pracownik traci prawo do urlopu w wypadku zwolnienia na skutek własnej winy, albo z takich przyczyn, które uprawniają pracodawcę do natychmiastowego rozwiązania umowy o pracę. Ekwiwalent urlopowy Wam się więc nie należy. Straciście również prawo do urlopu miesięcznego w br., gdyż po przerwie w pracy zawarliście nową umowę o pracę, chociaż z tym samym pracodawcą. Po przeprowadzeniu 6 miesięcy macie prawo do 14-dniowego urlopu wypoczynkowego.

„JAR”, Świnoujście. — Otrzymałście dość znaczną nadpłatę wynagrodzenia i obecnie całą kwotę potrącono Wam przy wypłacie. Nie wyjaśniliście jednak, czy poprzednio zgodziliście się z pracodawcą na zwrot nadpłaty. O ile zgodziliście się na jednorazowy zwrot, pracodawca miał prawo do całkowitego potrącenia nadpłaty. W przeciwnym wypadku potrącenie, po uwzględnieniu innych płatności, nadpłaty nie powinno być. Nadpłata więc powinna być rozłożona na dwie lub trzy raty.

Kazimierz W. Gdańsk. — Otrzymałście 3-miesięczne wypowiedzenie i pracodawca robi Wam trudności przy udzielaniu wolnych dni na poszukiwanie nowego zajęcia. W związku z wprowadzeniem przepisów o zabezpieczeniu socjalistycznej dyscypliny pracy, sprawa ta rzeczywiście nie była dostatecznie wyjaśniona. Prezydium Rady Ministrów pismem z dnia 20 X 1951 r. wyjaśniło to w ten sposób, że pracownik w związku z wypowiedzeniem dotychczasowego stosunku pracy ma prawo korzystać z wolnych dni na poszukiwanie zajęcia w granicach obowiązujących przepisów prawnych (art. 30 rozporządzenia Prezydium RP o umowie o pracę pracowników umysłowych Dz. U. R. P. z 1951 r. nr 35 poz. 223). Jednak musicie uzyskać zwolnienie za zgodą kierownika zakładu pracy, który może zażądać zapewnienia, że zwolnienie wykorzystacie na szukanie nowej pracy. Po otrzymaniu wolnych dni, nie jesteście zobowiązani przedstawić do widoków, gdzie i w jakich zakładach pracy szukałście zajęcia.

„Sta”, Warszawa. — Po poważnej chorobie stan zdrowia nie pozwala Wam na dalszą pracę w poprzednim zawodzie. Pracodawca przesunął więc Was do innej, lepszej pracy. Zapytujemy, czy możecie Wam zmniejszyć wynagrodzenie? Wyjaśniamy, że do tej pory brak jest przepisów, które normowałyby tego rodzaju wypadki.

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

Marynarze - sportowcy zobowiązują się

Dla uczczenia 60-lecia najlepszego opiekuna sportu polskiego, Prezydenta RP Bolesława Bierut i Święta 1 Maja członkowie Koła sportowego przy Polskiej Marynarce Handlowej zobowiązali się zorganizować do dnia 1 maja br. 10 brygad produkcyjnych spośród sportowców, krzewić wychowanie fizyczne i sport wśród marynarzy PMH i przystąpić do marsowego zdawania norm na odznakę SPO.

Ponadto poszczególne sekcje tego Koła przystąpiły do dodatkowego zobowiązania: pływacka — skłasyfikować 20 zawodników oraz zwiększyć ilość rekordów okręgu z 5 na 8; bok-

erska — zdobyć odznakę SPO, nawiązać łączność z marynarzami-sportowcami ZSRR oraz skłasyfikować 40 zawodników; tenisa stołowego — zwiększyć dwukrotnie liczbę członków; atletyczna — wyszkolić do końca br. przynajmniej 3 drużyny, które będą mogły brać udział w rozgrywkach powiatowych i wojewódzkich. Członkowie Koła sportowego przy ZPGG — Rejon Gdynia, w większości robotnicy portowi, zobowiązali się utworzyć do 1 maja br. 2 brygady produkcyjne ze sportowców oraz skłasyfikować 6 zawodników — I klasy, 15 — II klasy i 20 — III klasy.

Finał turnieju o „Puchar CRZZ”



Impreza ta nie miała równiejsze w historii polskiego sportu związkowego i historii polskiej piłki siatkowej.

Po eliminacjach ćwierć- i półfinałowych wyłoniono 8 zespołów, reprezentujących 8 zakładów pracy, które w dniach 23 i 24 bm. w nowoobudowanej Hali Mirowskiej w Warszawie rozegrały decydujące o zdobyciu „Pucharu CRZZ” spotkania.

Puchar CRZZ w konkurencji męskiej zdobyło Kolo Sportowe Ognio przy Elektrowni Szombierki z Bytomia, zaś w konkurencji żeńskiej zwycięstwo odniosła drużyna Kola Sportowego Unia przy Łódzkiej Zakładach Papierniczych.

Siatkarki Unii pokonały drużynę Kola Sportowego Spójnia PZDS w Gdyni 3:0 (15:9, 15:8, 16:4) a następnie wygrały one z zespołem PZZ

Spójnia Olsztyn 3:1 i Kolem Sportowym ZSE Ognio Tarnów 3:0 (15:7, 15:13, 15:13) Z Unii wycofały się doskonale ścinające. Candy, Hofmola i Skłodzka.

Drugie miejsce zajęły siatkarki Ognia, które pokonały Spójnię z Olsztyna 3:0 i Spójnię z Gdyni 3:1. Na wyróżnienie z Ognia zasługują Bryla i Jaźówna.

W walce o trzecie i czwarte miejsce, Spójnia Gdynia zwyciężyła swą imienniczkę z Olsztyna 3:0.

Rozgrywki drużyn męskich były bardziej interesujące ze względu na wyrównany poziom zespołów. Puchar zdobyła załóżona drużyna Ognia z Bytomia nie ponosząc w turnieju żadnej porażki.

W decydującym spotkaniu siatkarki Ognia pokonały zespół Kola Sportowego Stal przy FSO na Żeraniu 3:0 (15:6, 17:15, 15:9). Gra stała na wysokim poziomie. Do zwycięstwa Ognia przyczyniły się: Korenuk i Chwałek. W zespole Stali na wyróżnienie zasługują Sawicki.

Zdobywca trzeciego miejsca, Kolo Sportowe Budowlanych przy ZBM Wrocław zwyciężyło siatkarki Kola Sportowego Kolejarz przy Zarządzie Portu Szczecin 3:1 (15:4, 9:15, 15:7, 15:3) przegrywając z Ogniem 1:3 i ze Stalą także 1:3.

Drużyna szczecińska zagrała najlepiej swój mecz ze Stalą, przegrywając po niezwykle zaciętej walce 2:3.

Polska — NRD 8:2 w tenisie



Międzynarodowe zawody tenisowe Polska-NRD, które odbyły się w Hali Mirowskiej w Warszawie, zakończyły się zwycięstwem drużyny polskiej 8:2 w dniu zakończenia zawodów.

W meczach honorowych zasiedli sekretarz KC PZPR tow. Ochab, członkowie Rady i generacja Try-

buny nowoobudowanej hali wypełnione były do ostatniego miejsca.

W pierwszej grze mistrz juniorów NRD Unverdorff pokonał Filipka 6:4, 6:6. Najładniejszy mecz zawodów rozegrali Radzio i Sturm. Zwyciężył Radzio 6:2, 6:2. W następnej grze pojedynczej Kwiatek przegrał z Szulcem 4:6, 1:6.

W ostatniej grze zawodów, para polska Jędrzejowska — Piątek pokonała parę niemiecką Hesse — Sturm 6:1, 10:8.

Wyścig „L'Humanité” wygrują zawodnicy radzieccy

W tegorocznym biegu na przełaj, organizowanym przez redakcję „L'Humanité”, wielki sukces odnieśli zawodnicy radzieccy. W konkurencji międzynarodowej w biegu na ok. 10 km, w którym startowało 83 zawodników, reprezentanci ZSRR zajęli sześć pierwszych miejsc.

Zwycięzcą Popow w czasie 29:16,1. 2. Anufjew, 3. Sołtykow, 4. Bozdujajew, 5. Wania, 6. Jewsejew.

Z zawodników polskich najlepiej wypadł Kłus, zajmując 19 miejsce.

Rusek i Plasiowal na 25. a Osiński — na 50. miejscu.

Bieg w konkurencji kobiet na dystansie około 2000 m, w którym startowały 43 zawodniczki, zakończył się również wielkim sukcesem lekkoatletek ZSRR, które zajęły 4 pierwsze miejsca.

1. Solopowa 7:29,0, 2. Zaitcewa, 3. Pietniowa, 4. Owsiankova, 5. Błecha (Węgry), 6. Pomogajewa (ZSRR).

Najlepsi sportowcy polscy

„Przegląd Sportowy” opublikował wyniki plebiscytu na 10 najlepszych sportowców polskich za rok 1951.

Lista ta przedstawia się następująco: 1. Chyć (boks) — 4376 pkt., 2. Kocerka (wioślarstwo) — 3512 pkt., 3. Gremłowski (pływak) — 2925 pkt., 4. Sidło (lekkoatletyka) — 2267

pkt., 5. Maruszak (marciaństwo) — 17143 pkt., 6. Kiszka (lekkoatletyka) — 16712 pkt., 7. Rakoczy (gimnastyka) — 14935 pkt., 8. Adamczyk (lekkoatletyka) — 12835 pkt., 9. Cieślak (piłkarstwo) — 11538 pkt., 10. Salięga (kolarstwo) — 10907 pkt.

W dalszym ciągu instrukcja podawała, że załogowiec jest najprawdopodobniej nieuzbrojony. Strzelacz do nieuzbrojonego załogowca wiozącego lekarstwa dla rannych? To nawet Al Capone — amerykański król gangsterów — nazwałby „mokrym robotą”. Ale i na takiej „operacji” można by zarobić awans lub odznaczenie.

W dalszym ciągu instrukcja podawała, że do specjalnego zwiadu zostali również powołani patrolowe motorówki policji wodnej z zadaniem zaś patrolującego w wyznaczonym sektorze trawlowa jest — z chwilą zetknięcia się z napotkanym załogowcem zawrócić na miejsce, a następnie nie spuścić statku z oka aż do podjęcia do wybrzeża. W razie usiłowania ucieczki, zmusić statek do poddania. W wypadku oporu — otworzyć ogień.

Tyle podawał rozkaz dowódcy. Działo się to w okresie, gdy samoloty amerykańskie zrzucały tony bomb na spokojne wsie i miasta, na szkoły i szpitale. Zapalenie bezbronnego szpitala dla dotarłych gangsterów nie przedstawiało na pewno żadnego głębszego problemu.

Gdzieś na południu musiał przewalić się tajfun, kiedy bowiem „YMS — 283” wychodził ze swej bazy, na oceanie roztańczyła się kłóka martwa fala. Nadeszła noc. Niebo było pogodne, usłane gwiazdami. Wólni od wachty marynarze grali w karty w swym pralnieczczeniu i rozmawiali. Na ścianach wisiały zdjęcia roznegliżowanych kobiet. W dolnym rogu każdej fotografii widniała pieczęć wydawnictwa propagandy marynarki wojennej. Rozmowy toczyły się o dokonań znanych dziurach, o ostatnich zbrodni w Chicago i San Francisco lub dotyczyły różnych systemów gry w karty. Młody chłopak z przedmieścia San Francisco zaczął brzdąkać na gitarze.

— Jimmy, zagraj coś sentymentalnego — zwrócił się do kolegi rudy cichym Pat O'Brien.

— Tak Jimmy, prosimy — przytaknął mały, krępy człowieczek nazwiskiem Wish, tasujący karty.

— Ani mi się śni grać dla was — wzruszył ramionami Jimmy — Jeśli gram to dla siebie.

— Coś taki zły, Jimmy?

— Mam dosyć wszystkich.

— Czego to, jeśli laska?

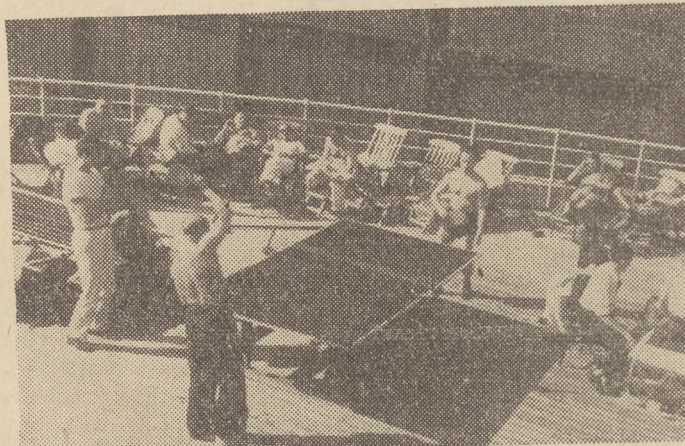
— Was, okrętu i całej Ameryki z wyjątkiem małego domku w San Francisco.

— Czy mieszka tam twoja dziewczyna?

— Głupi, Pat. Tam mieszka moja matka.

— Wiem co cię tak nastroiło, Jimmy. Zmieniłeś się od czasu gdy kazano ci wziąć udział w rozstrzelaniu powstańców filipińskich — odezwał się starszy marynarz Parker. Jimmy wzruszył ramionami i wstał. Cisnął gitarę w kąt i wyszedł z kabiny.

(D. c. n.)



Rozgrywki tenisa stołowego na m/s „Batory”

Wezwanie sportowców ZPGG

Członkowie Związku Zawodowego Pracowników Żegluga, zrzeszeni w Kole Sportowym ZS „Kolejarz” przy Biurze Głównym Zarządu Portu Gdańsk — Gdynia, dla uczczenia 60 rocznicy urodzin Prezydenta RP Bolesława Bierut i Święta 1 Maja wzywają wszystkie ognia ZPPZ w okręgach Gdańsk, Bydgoszcz, Koszalin, Kraków, Szczecin, Warszawa i Wrocław do sportowego współzawodnictwa w zdobywaniu odznak SPO oraz wylonienia najlepszych zespołów piłki siatkowej w roku 1952.

ZPPZ winien szerzej popularyzować uczasy pracownicze

Do redakcji naszego pisma dochodzą wiadomości o nienależnym popularyzowaniu uczasów pracowników przez ognia ZPPZ. Zaniebawienie tego odcinka pracy związkowej powoduje małą frekwencję marynarzy i rybaków w naszych pięknych wyprawach górskich.

Z otrzymanych relacji z Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga w Gdańsku wynika, że w styczniu br. nie wykorzystano 87 a w lutym — 30 skierowań na uczasy.

Pozostaje więc brak realnego planu urlopowego, który w pewnej mierze ułatwiby systematyczna dystrybucja skierowań PWP istotna jednak przy czynu pozostaje w związku z uprzedzeniem członków załóg pływających do wyjazdu do innych ośrodków uczasowych, prócz Zakopanego.

Upamiętnienie to jest zupełnie niezasadnione. Świadczy o nim o braku znajomości naszych miejscowości kąpieliskowych przez załogi statków. Marynarze czy rybacy, chcąc naprawdę wypocząć, znajdują nie gorzej, a częściej nawet lepsze warunki wypoczynku w Dusznikach, Wiśle, Głuchołazach czy też w Czorsztynie, niż w Zakopanem.

Ponadto trzeba sobie zdać sprawę, że zakopiański ośrodek FWP dysponuje ogółem około 1950 miejscami. Jeżeli więc weźmiemy pod uwagę olbrzymią ilość pracowników zrzeszonych w poszczególnych związkach

branżowych w całym kraju, można bez trudu dojść do przekonania, że 40 miejsc na pobyt w Zakopanem, które przeciętnie na każdy miesiąc otrzymuje ZPPZ, jest wcale pokątną ilością.

Na poparcie tych spostrzeżeń można przytoczyć liczne wypowiedzi marynarzy i rybaków, jak np. — „chcę jechać tylko do Zakopanego” lub — „nie byłem już bardzo dawno w Zakopanem”. Nasuwa się w związku z tym pytanie, a co przydzielili takim towarzyszom, którzy w Zakopanem w ogóle nie byli? Słusznie po stąpił tow. tow.: palacz okrętowy Marek, st. marynarz Mazurkiewicz i Dybala, którzy bez wahania przytuli skierowanie do Świeradowa i Dusznik.

Trzeba, aby ZPPZ jeszcze bardziej popularyzował wśród marynarzy mniej znane i nowe ośrodki czasowe. Trzeba naszym marynarzom, rybakom, portowcom i wodniakom stale i wszędzie w sposób poglądowy pokazywać wspaniałe możliwości wypoczynku o każdej porze roku we wszystkich ośrodkach czasowych. Należy rolę w akcji popularyzacji uczasów spełniać pogadanki, opowiadania o wrażeniach z uczasów, plakaty, ilustracje, informatory itp. Na tej drodze znaczenie czasów pracy w Zakopanem i w innych ośrodkach czasowych znajdzie właściwe zrozumienie wśród wszystkich członków ZPPZ. Właściwie więc w czasie urlopu pływających we flocie, rybaków i żegludze śródlądowej.

Uwaga Prenumeratorów „Steru”!

Przypominamy, że wpłaty na poczet prenumeraty za m-c maj br. winny być dokonane najpóźniej do dnia 15 kwietnia br., wpłaty zaś za miesiące dalsze do 15-go każdego poprzedniego miesiąca. Wszelkie wpłaty dokonane po 15-tym zaliczane będą na okres późniejszy o jeden miesiąc.

Prenumerata miesięczna dwutygodnika „Ster” wynosi 0,50 zł, kwartałna — 1,50 zł, półroczna — 3 zł, do końca 1952 r. (maj — grudzień) — 4 zł.

Należność za prenumeratę „Steru” przyjmują wszyscy listonosze; można ją także wpłacać w każdym urzędzie pocztowym lub bezpośrednio na konto PPK „Ruch” prenumeraty „Steru” w P.K.O. nr XI-55152/431, Oddział Wojewódzki w Gdańsku.

Wszelkie reklamacje w sprawie niedostarczenia „Steru” należy kierować pod adresem: PPK „Ruch”, Oddział Wojewódzki w Gdańsku, ul. Tkacka nr 1/10, z jednoczesnym podaniem sposobu i miejsca opłacenia prenumeraty.

U nas na „Wrocławiu”



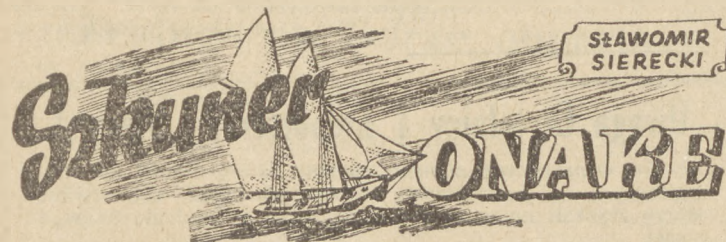
Ogłoszamy konkurs na najlepszą wypowiedź na temat: czy zapka jest odczad, czy też służy jako zabezpieczenie głowy przed zimnem. Odboda jest ona — zdaje się wątpliwa, a w miesie załogowej nie jest zimno. Prosimy więc o uzasadnienie przyczyn, dla których niektórzy koniecznie spływają nawet posilki z nakrytą głową?

Ostatnio do „skrzynki pomysłów” wpłynął wniosek racjonalizatora, który prawdopodobnie wkrótce zrealizujemy. Jest to aparat do budzenia cierpących na uporczywą senność. Aparat będzie się składał z kilku nieskomplikowanych dzwigni i dosię pokazuje pałki budzące, śpiącego w odpowiednim momencie. Aparat ten nazwany przez wynalazcę „przezwycięzaczem snu” ma być wkrótce wypróbowany w kabinie ochmistrza. Wynalazca zobowiązał się również wykonać bezpłatnie kilka takich aparatów w celu zaistnienia ich w nieszach podczas zebrań załogowych.



Kto zgadnie do czego służy popielniczka? Zdałoby się, że do strącania popiołu i wyrzucania niedopałków. Jednak na „Wrocławiu” jest inaczej: zastępuje one spłuwaczki, kosze do papieru, a najmniej służy swemu właściwemu przeznaczeniu. Załoga bowiem uważa, że z powodzeniem może je zastąpić stół lub podłoga.

Jan Pastusław
Korespondent z s/s „Wrocław”



6) Wiele z tych Jimów i Jacków, którzy zgłosili się dla „pięknego mundurku, przygód i podróży” spojęło już wiecznym snem na dalekich emmentarzach Korei lub Filipin, walcząc za haniebną sprawę bankierów i handlarzy bronią — przeciw narodowi, broniącymi wolności. Kiedy okręt wojenny, na którego maszcie powiewała gwiazdista bandera, zawijał do dalekiego kolonialnego portu, kobiety kryły się po dachach, a mężczyźni złośliwie zaskakiwali pieści. Wszystko to tak niewiele miało wspólnego z propagandą uprawianą w kolorowych gazetach.

Kiedy trałowiec „YMS — 283” dostał polecenie opuszczenia swojej bazy, kapitan Holtrop przyjął to z zadowoleniem. Był to bowiem jedyny sposób przywrócenia na pokładzie mocno rozprężonej dyscypliny. Obok zadawolenia zjawiała się jednak pewna doza obawy, czy portem przeznaczonym będzie np. Fuzan a rejonem operacji — Korea? W owym czasie na okręty amerykańskie dotarła już wieść o śmiślanych atakach torpedowych Ludowej Marynarki Koreańskiej. Po cichu mówiono się nawet o możliwości ewakuacji wojsk frontu koreańskiego.

Trałowcowi „YMS — 283” powierzono jednak dowództwo zgła inne zadanie. Nie było ono łatwe, ale też nie narażało okrętu na zbyt wielkie niebezpieczeństwo. W tajnej instrukcji otrzymanej przez kapitana Holtropa w zalakowanej kopercie, wszystko zostało przedstawione nadzwyczaj jasno.

Oto — ku wybrzeżom Luzonu, a konkretniej, ku brzegom prowincji Tayabas przedzierał się otwartym oceanem załogowiec prawdopodobnie szkuner, wiozący kontrabandę dla partyzantów filipińskich. W skład kontrabandy wchodziły medykamenty.

Czytając to, kapitan Holtrop uniósł lekko brew i skrzywił się. Nie, nie powinni byli tego pisać. Jakże teraz strzelać do pływającego szpitala, który — kto wie — może wywieźć znak Czerwonego Krzyża? Nie takie rzeczy robiło się już wprawdzie w służbie gwiazdzystej bandery, ale w podobnych wypadkach należało być ostrożnym.

Zajęcia w numerze: Sirowatki, Komorowski, Go, Plucinski, Watorski, Uklejewski, Rusin, Kari, ...

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żegluga RP — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski — Redaguje Kolegium — Adres redakcji i administracji: Gdańsk, ul. Waly Piastowskie nr 24 (gmach ZPGG) IV q. Telefon redakcji 332-97 — Prenumeratę przyjmuje PPK „Ruch” — K-to PKO Gdynia - XI-55152 431 — Druk Gdańskie Zakłady Graficzne zam. 1200 1/IV/52. W-3-10098