

Mieczysław POPIEL
Minister Żeglugi

„STER” - NA SAMOKRYTYKĘ

W gospodarce morskiej przeżywamy okres burzliwego rozwoju. Jak Polska cała. W niektórych dziedzinach rozwój ten jest szybszy jak przeciętny całej gospodarki narodowej w Planie 6-letnim.

W wyniku realizacji sześciolatki flota Polski Ludowej przewyższy przed wojenną prawie sześciokrotnie. Połowy morskie ryb przewyższą przedwojenne prawie dwunastokrotnie. Przemysł okrętowy zbuduje poważne oceaniczne statki. Porty polskie, przez koncentrację linii oceanicznych własnych i obcych oraz ładunki z krajów demokracji ludowej stawać się będą portami bazowymi.

Rok 1950 był niewątpliwie rokiem dużych i pozytywnych osiągnięć naszej żeglugi i portów.

Na osiągnięcia roku ubiegłego wpłynął rozwijający się i bogacący swe formy ruch społeczno-gospodarczy, ruch racjonalizatorów i nowatorów. Szybko

dzięki miejscami rozwinięty się w potokowy system obsługi całej grupy statków na raz, choć są jeszcze i wypadki nadmiernej nagromadzenia sił na przeladunek szybkościowy jednego statku.

Opieka nad mechanizmami i urządzeniami przez poszczególnych członków załogi statków czy portów — rozwijająca się za wzorem marynarzy i robotników radzieckich — poczyniła poważne postępy.

Bieżący remont mechanizmów i urządzeń podczas rejsu statku własnymi siłami załogi został już zapoczątkowany na przodujących jednostkach.

Oszczędność paliwa na szereg przodujących statkach osiągnęła już poważne rozmiary. Ołbrzymi rozwój gospodarki osiągany mobilizując rezerwy wydajności pracy, ludzi i maszyn oraz inwestując zaoszczędzone materiały i fundusze.

Zadania stojące przed żeglugą w r. 1951 będą znacznie większe i poważniejsze niż w roku ubiegłym. Planowane jest zwiększenie ilości rejsów statków przez podniesienie ilości dni na morzu o 19 procent, zmniejszenie postoju statków w remontach i zwiększenie szybkości średnio o 6 proc.

Wskaźniki wykorzystania urządzeń portowych wzrosną o kilkanaście proc. — nawet w porównaniu do założeń na 1951 r. Planu Sześcioletniego — dzięki lepszej organizacji pracy

w porcie i wcześniejszemu podstawianiu statków. Np. w Gdańsku — Gdyni: taśmowców o 14 proc., dźwigów 7 tonowych o 9 proc., dźwigów mostowych o 23 proc. Podobnie w Szczecinie.



Zużycie materiałów w żegludze spadnie w 1951 r. o 14 proc. w tym węgla o 13 proc., mierzniaki zaś zużycia materiałów, po raz pierwszy opracowane szacunkowo, będą przeanalizowane i zaoszczędzone. Podobnie i normalny zapasów materiałów, dzięki czemu

A trzeba pamiętać, że i w zakresie wykonywania Planu pod względem ilości a zwłaszcza asortymentu wystąpi w 1951 r. niejedna trudność i trzeba będzie włożyć każdemu wiele wysiłku, operatywności i serdecznej troski.

Oczekiwać należy, że ad ministracja przedsiębiorstw — na wszystkich szczeblach weźmie sobie głęboko do serca zadanie, aby rozszerzyć walkę o plan, na obniżkę kosztów własnych, na polepszenie sprawności i kultury usług.

Warunkiem naszych osiągnięć to ścisła współpraca i pomoc administracji ze strony Związku Zawodowego. Związek Zawodowy wychowujący w zrozumieniu ważności zadań budowy Polski Socjalistycznej szerokie rzesze marynarzy, robotników portowych i rybaków, pomagający im podążać za osiągnięciami przodujących winien być współtwórcą osiągnięć w walce o plan swego społecznego gospodarstwa, w pracy nad jego rozkwitem.

kacji. Dalej kontynuować wysuwanie robotników w awansie społecznym i wzmacnianie współpracy ich ze starymi fachowcami.

Wiecej i serdeczniej troszczyć się o każdego pracownika morza.

Warunkiem rozwinięcia nieustępliwą ofensywę o realizację zadań planu 1951 roku jest oparcie się o organizację partyjną w przedsiębiorstwie. Organizacja partyjna — zaostrzająca oręż krytyki i samokrytyki wśród swoich członków — tym samym ułatwi opanowanie wszystkim tego nieocenionego dla walki o gospodarność oręcza.

Nowe pismo polskich pracowników morza powinno stać się terenem wymiany doświadczeń Partii, Związku i Administracji w ich wspólnej walce o Plan.

Pismo powinno stać się organizatorem opinii publicznej marynarzy, pracowników portowych i rybaków w walce o plan swego społecznego gospodarstwa, w walce o życie społeczne, o tolerancję wobec przejawów złej woli czy kumoterstwa.

W ogniu krytyki korespondentów — robotników, rybaków, marynarzy — nie ostoł się biurokrata o najmocniejszych „plecach”.

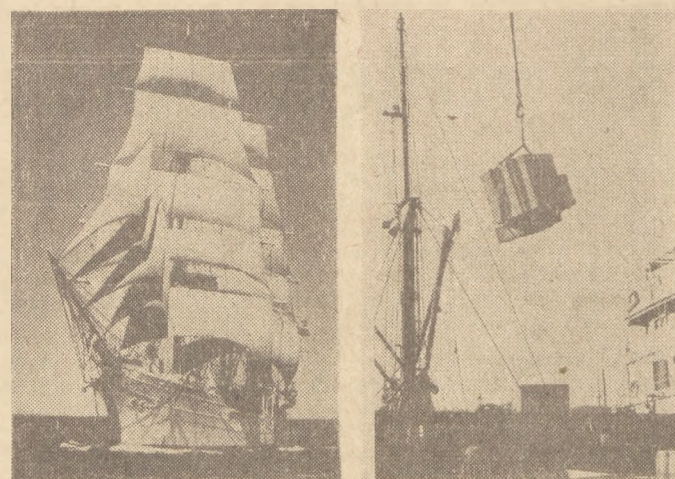
Partia i Władza Ludowa zdrową krytykę i jej rzetelność obroni. Dopilnujemy, aby ich sygnały nie były marnowane, by na nie reagowały zarówno bezpośrednie zainteresowane czynniki — i to samokrytyką, a nie wykretami — by na nie reagowały także ich nadzór — samokrytyką obroną korespondentów i przyspieszeniem kroków usuwających zło.

Każde spostrzeżenie korespondenta z terenu powinno być wnikliwie rozpatrywane i załatwiane w myśl interesów Państwa i klasy robotniczej. Sposób załatwienia każdej sprawy winien być opublikowany, bądź zakomunikowany korespondentowi. Systematyczna praca z korespondentami ze strony redakcji pisma, narady a może i kursy szkoleniowe przyczynią się niewątpliwie do stopniowego podnoszenia poziomu i obiektywności korespondencji, a zwłaszcza ich właściwej ostrości i głębi spojrzenia.

Ster — na samokrytykę.

Spodziewamy się, że do walki o sprawność, potanie i kulturę usług, o polepszenie warunków pracy i bytu mas pracowników morza, obok Partii, Związku i Administracji staną na łamach „STERU” wszyscy ludzie dobrej woli.

Serdecznie życząc pracownikom morza i ich pismu nieustannego, świetnego rozwoju.



TOWARZYSZE

Marynarze, Robotnicy Portowi, Rybacy i wszyscy Pracownicy morza!

„Pismo — to nie tylko kolektywny propagandysta i kolektywny agitator, lecz również — kolektywny organizator. Pod tym ostatnim względem można porównać je z rusztowaniem, które wznoszone wokół budującego się gmachu, nakreśla kontury budowli, ułatwia kontakt pomiędzy poszczególnymi robotnikami budowlanymi, pomaga rozdzielać robotę i ogarniać wzrokiem ogólne wyniki, osiągnięte przez zorganizowaną pracę”.

Lenin 1901 r.

Prasa Polski Ludowej prowadzi na swych łamach walkę z przeżytkami starego ustroju, z objawami bezmyślnego i biurokratycznego stosunku do ludzi pracy, prowadzi masy pracujące do walki o trwały pokój, mobilizuje załogi naszych kopalń, fabryk, hut do walki o wykonanie planów produkcyjnych przez zwiększenie wydajności pracy. Jest to rejonem wszystkich teraźniejszych i przyszłych zwycięstw na drodze budownictwa socjalistycznego, albowiem jak uczył Lenin „walka o wydajność pracy jest ostatecznie rzeczą najważniejszą, najbardziej istotną z punktu widzenia zwycięstwa nowego ustroju społecznego”.

Prasa polska staje się orężem walki o realizację zadań i wyrazicielem nowej robotniczo-chłopskiej opinii publicznej.

Z dniem 1 lutego 1951 roku zostało powołane do życia nowe pismo „Ster”, tygodnik marynarzy, robotników portowych, rybaków i wszystkich innych pracowników morza. Ukazanie się nowego pisma powitać zostanie na pewno z wielką radością przez wszystkich pracowników resortu żeglugi.

Nowe pismo zostało powołane, aby stworzyć trybunę wymiany doświadczeń w walce o usprawnienie warsztatów pracy, aby stworzyć trybunę, służącą do swobodnego wypowiedzania się pracowników do całego kontaktu z masami, do odzwierciedlenia opinii tych mas. „Ster” ma mobilizować załogi do pracy nad wykonaniem planów gospodarczych, walczyć o jak najwyższą wydajność pracy i usuwać przeszkody w ulepszaniu metod i organizacji pracy. „Ster” powinien być przewodnikiem, nieodstępnym towarzyszem każdego pracownika, narzędziem krytyki i samokrytyki.

Szczególnie ważnym zadaniem „Steru” będzie zajmowanie się sprawami bytowymi pracowników morza.

Na łamach „Steru” winny być poruszane aktualne problemy wylaniające się w codziennej pracy pracowników żeglugi, powinny być skrupulatnie notowane wszelkie trudności, jakie nastroją się przy wykonywaniu zadań produkcyjnych i usługowych. „Ster” winien otwierać szeroko swe łamy dla rzeczowej dyskusji, zbierać doświadczenia, analizować i przekazywać masom pracowniczym.

Pismo nie może być redagowane zza biurka. Nie rękieraty i artykuły pisane w redakcji, ale żywy głos pracownika od warsztatu pracy odsłoni wady i błędy w naszych przedsiębiorstwach. Złe metody pracy, marnotrawstwo, przestarzałe formy organizacyjne, wszystko to widzą i czują ludzie w terenie. Trzeba z nimi się zetknąć, zachęcić ich do mówienia, wykorzystać ich doświadczenia i wiadomości. Tylko wtedy będzie pismo mogło przyczynić się do usunięcia braków i błędów, do usprawnienia przedsiębiorstw.

Najlepszym środkiem zapewniającym gazetę związek z masami i ich życiem, jest sieć korespondentów.

Któż lepiej od robotnika zakładu pracy pokaże to, co widać z perspektywy mas? Kto lepiej od korespondenta robotniczego opíše nowe metody pracy? Kto dokładniej wskaże, gdzie któryś z biurokratów wciąż jeszcze lekceważy potrzeby i postulaty świata pracy? Dlatego, aby nowe pismo „Ster” istotnie mogło spełnić swe zadania powinno mieć szeroko rozwiniętą sieć korespondentów ze wszystkich branż morskich.

Zarząd Główny ZTT zwraca się do Was Towarzysze Marynarze, Robotnicy Portowi, Rybacy, Maklerzy, Spedytorzy i wszyscy inni pracownicy morza, abyście jak najwięcej pisali do naszego pisma. Piszcie o wszystkim, co Was boli i co Was cieszy, piszcie o osiągnięciach i brakach, o potrzebach, o wyrządzonej krzywdach, o brakach i błędach Waszego kierownictwa. Dzielcie się swymi doświadczeniami i uwagami o współzawodnictwie i wykonaniu planów, o wszystkim, co daje przykład dla innych.

Czytajcie Towarzysze i rozpowszechniajcie nasze pismo „Ster”.

Niech się rozwija i idzie do mas pracowników morza pismo, doradca teoretyczny i praktyczny przewodnik w wykonaniu naszych planów gospodarczych.

Zespołowi redakcyjnemu w imieniu pracowników morza i członków ZTT życzymy pomyślnej i owocnej pracy.

Przewodniczący Zarządu Głównego ZTT
(—) ALBEKIER

Z Orędzia Noworocznego Prezydenta RP

„ZNACZNE OSIĄGNIĘCIA PRZYNIOŚLI NAM ROK MINIONY W DZIEDZINIE ROZWOJU HANDLU ZAGRANICZNEGO I ŻEGLUGI MORSKIEJ. POLSKIE OKRĘTY HANDLOWE W ROKU UBIEGŁYM W SWYCH DALEKOMORSKICH REJSACH OCEANICZNYCH ZAWIJAŁY DO DALEKICH PORTÓW LEWANTU, INDII, PAKISTANU, CHIN. ROZWIJA SIĘ SZYBKO NASZE RYBOŁÓWSTWO. W CORAZ SZERSZYM ZAKRESIE NASZE POLSKIE MORZE STAJE SIĘ TERENEM PRACY I DOŚWIADCZEŃ NOWYCH ZASTĘPÓW MŁODZIEŻY, A SZKOŁY MORSKIE KSZTAŁCĄ NAM CORAZ LICZNIEJSZE KADRY PRZYSZŁYCH ZEGLARZY”.

BOLESŁAW BIERUT

wyzwolimy nie tylko zbędne ale i nadmierne rezerwy materiałów. W rezultacie tych prac koszty własne zostaną obniżone w żegludze o 12 proc., w portach o 12—15 procent.

Tak więc rok 1951 przejdzie nie tylko pod znakiem walki o plan przewozów, przeladunku i połowów, ale także pod znakiem walki o wzmocnienie gospodarności.

Warunkiem naszych osiągnięć Planu na rok 1951 jest mobilizacja całego aparatu pracowniczego żeglugi do wykonania zadań. Plan musi być własnością całej załogi. Musi rozwijać się i bogacić swoje formy ruchu współzawodnictwa pracy, a doświadczenia przodowników pracy i racjonalizatorów muszą być szerzej popularizowane. Szerzej rozwijać nam trzeba doszkolenie niewykwalifikowanych i mało wykwalifikowanych robotników na kursach technicznego minimum. Wiecej powinniśmy pomagać racjonalizatorom w podnoszeniu ich kwalifi-

CZYTELNICY! Stronę 6 i 7 „Steru” przeznaczaliśmy na korespondencje terenowe. Czytajcie na str. 6 zawiadomienie o naszym konkursie p. t.: „Organizujemy sieć korespondentów „Steru”.

O zwiększenie tempa obsługi statków morskich

Organ radzieckich pracowników morza „Morskoj Flot“ zamieszcza artykuł wybitnego fachowca z dziedziny transportu morskiego inż. A. Obermejsztra. Z uwagi na wielkie zainteresowanie, jakie niewątpliwie wywoła wśród naszych robotników portowych i marynarzy, podajemy go poniżej w całości.

W czasie powojennej stalinowskiej pięcioletki robotnicy portów morskich zdobyli nie małe sukcesy w mechanizacji prac przeładunkowych i przyspieszeniu obsługi statków. W roku 1950 poziom mechanizacji prac przeładunkowych wynosił w portach morskich przeciętnie ponad 88 procent, a w portach jeszcze lepiej zaopatrzonych w urządzenia techniczne dochodził do 95—96 procent. Szybkościami spsobem przeładunku w r. 1950 ponad 40 procent całości ładunków.

Ale portowcy nie zadowalają się swoimi dotychczasowymi osiągnięciami. Nieustannie walczą o dalszy rozwój mechanizacji prac przeładunkowych. Specjalną uwagę poświęca się zagadnieniu wprowadzenia zbiorowej mechanizacji prac przeładunkowych i mechanizacji prac w lukach statku.

Poważną część statków morskich posiada, niestety szereg specyficznych właściwości, uniemożliwiających sprawny załadunek. Szczepie rozmiary luków w porównaniu z powierzchnią ładowni, istnienie słupów, długich grodzi, międzypokładów itp. utrudniają zastosowanie mechanizacji pracy w lukach, opóźniając tym samym cały proces obsługi statków. Poza tym często zmiana statków na liniach regularnych, przewożenie na tych statkach ładunków, nieodpowiadających konstrukcji danych jednostek, również hamuje rozwój szybkościowej obsługi statków w portach.

POMOC PRACOWNIKÓW FLOTY HANDLOWEJ

Znaczną pomoc w usuwaniu niedociągnięć w pracy eksploatacyjnej mogą i powinni okazać pracownicy żegluga i załogi statków.

Szczególnie poważne znaczenie w usprawnieniu pracy eksploatacyjnej posiada dalszy rozwój linii regularnych. Systematyczne wchodzenie do portu jednego i tego samego statku z jednakowym ładunkiem stwarza sprzyjające warunki dla codziennego wykonywania operacji przeładunkowych. Robotnicy portowi „przyzwyczajają” się do statku, wykrywają wszystkie jego właściwości i przystosowują całą pracę na lądzie do szybkiej jego obsługi. Na przyspieszenie obsługi statków dobrze znany jest portowcom, pracownikom żegluga i załogom statków wpływ posiadania przez port dużej ilości regularnych linii towarowych. Przytoczymy przykład: Wyładunek 4.200 ton węgla z parowca „Izora” w porcie odeskim był wykonany w czerwcu 1950 r. w ciągu 23 godzin zamiast przewidzianych normą 48. W następnych rejsach statku wyładunek skrócono jeszcze bardziej, tak że w październiku 1950 r. rozładowano 4.200 ton węgla z tego samego statku w czasie 14 do 16 godzin tzn. trzykrotnie szybciej, niż przewidywała norma.

Praca statków na regularnych liniach wywiera swój dodatni wpływ również na eksploatację floty. Ważnym też z obu omawianych względów zadaniem pracowników żegluga jest dalszy rozwój regularnych linii towarowych z określonymi stałymi kursującymi statkami. Przestaje jednostek winny być dopuszczalne tylko w nadzwyczajnych wypadkach.

WAŻNY JEST DOBÓR STATKÓW

Właściwy dobór statków dla przewozu tych czy innych ładunków, zarówno na liniach regularnych jak i nieregularnych, posiada ogromne znaczenie dla organizacji i szybkościowego załadunku, jak również dla mechanizacji prac w lukach statku.

Statki z międzypokładami można dobrze wykorzystać dla przewozu mniejszej drobny. Natomiast, jednostki jednopokładowe nadają się najlepiej do przewozu towarów sypkich. Takie same statki z dużymi lukami można z powodzeniem użyć do przewozu długich towarów (tarcica szyny, rury, belki itd.) oraz towarów sypkich (węgiel, ruda itd.). Dla ostatnio wymienionych towarów najracjonalniejszym będzie wykorzystanie takich statków, których maszynownie znajdują się na rufie, gdyż brak obudowania wa-

łu śruby okrętowej w ładowniach na rufie pozwala swobodnie pracować chwytkom dźwigowym.

Poza wymienionymi, jest jeszcze szereg innych konstrukcyjnych właściwości statków, które brać należy bezwzględnie pod uwagę przy wprowadzeniu ich do rozkładu jazdy linii regularnych, aby ułatwić i przyspieszyć operacje przeładunkowe w portach.

Oczywiście pracownicy żegluga przy wyznaczaniu statków powinny uwzględnić ich pojemność i szybkość jak również inne warunki eksploatacyjne. Nie należy jednak przy tym zapominać o konieczności dobierania jednostek zgodnie z przewożonym ładunkiem.

Przy rozładunku statków pracownicy żegluga powinni kierować się planami transportów, żądaniami swoich klientów i rozkładem ładunków. Często stosuje się mieszany załadunek statków najróżniejszymi towarami, mającymi dziesiątki i setki nazw. Statek przekształca się w „powszechny dom towarowy”. Razem z długimi towarami przewozi się najmniejszą drobnicę.

Taki mieszany załadunek, a zatem i rozładunek statków wywołuje trudności przy obsłudze w portach, konieczność częstych zmian technologicznych w procesie prac za- i wyładunkowych. Doprowadza to do zmniejszenia intensywności operacji przeładunkowych i przedłużenia czasu postoju statku.

NALEŻY DĄŻYĆ DO JEDNOLITEGO ŁADUNKU

Należy dążyć do załadowywania statków jednolitym ładunkiem. Nie zawsze można to osiągnąć. Twierdzić można jednak, że jeśli pracownicy żegluga zdadzą sobie sprawę z celowości takiego załadunku — w większości wypadków załadunek statków jednolitym ładunkiem będzie osiągnięty.

Do ustalenia ładunku, podlegającego przewożeniu tym czy innym statkiem w określonym rejsie, powinna administracja okrętowa wspólnie z czynnikami portowymi rozpracować sztauplan (plan załadowania).

Obowiązuje przy tym szereg warunków:

Maksymalne wykorzystanie pojemności statku, bezpieczeństwo jazdy, zabezpieczenie ładunku itd. Czasami przy ustalaniu sztauplanu nie ustala się z góry porządku rozładunku statku w porcie. W wyniku czego szybkość nie utrudniały pracę szybko staje się niemożliwy.

PRZY ZAŁADUNKU MYŚLEĆ O ROZŁADUNKU

Również przy załadunku statku robotnicy portowi i administracja okrętowa powinna przewidzieć taki układ ładunku w lukach, który nie utrudniałby pracę szybkościowego rozładunku.

Na regularnych liniach sztauplan musi być uzgodniony z portem i odbiorcą ładunku. Takie uzgodnienie sztauplanu przyjęło się jeszcze w r. 1945 przy przewożeniu bawełny z Krasnowodsk do Baku i dało wspaniałe rezultaty.

Za- i wyładunek statków wykonuje się jak zwykle na brzoźnych dźwigami i innymi urządzeniami przeładunkowymi. Jednak w szeregu wypadków celem przyspieszenia pracy nieodzownym jest zharmonizowanie pracy nabrzeżnych maszyn przeładunkowych z urządzeniami ładunkowym statku. Ponadto pożądanym jest wykorzystanie wind okrętowych do czepiania towarów sypkich przy pomocy mechanicznych łopat, do przygotowywania hłuw i innych prac w lukach statku. W praktyce często okrętowe środki ładunkowe nie są w stanie gotowości eksploatacyjnej, na skutek czego nie mogą one być wykorzystane w portach, powodując w rezultacie wstrzymanie obsługi statku. Dlatego również załogi statków powinny starać się o to, by okrętowe urządzenia przeładunkowe były w takim stanie, aby w każdej chwili można je było uruchomić.

WIĘKSZE LUKI NA STATEKACH

Znaczną ilość statków morskich posiada szereg wad konstrukcyjnych, hamujących wykonywanie prac przeładunkowych. Wadą zasadniczą wielu statków jest

szczerpy rozmiar luku w porównaniu z powierzchnią ładowni. Przy załadunku wymaga to przesuwania towarów ze środkowej części (światła luku) do brzegów i grodzi w ładowni. Na normalnych statkach (poza statkami specjalnymi do przewożenia rudy i tarcicy) powierzchnia luku stanowi tylko 10—15 procent powierzchni ładowni. W związku z tym można przy wy- lub załadunku towarów sypkich wybrać lub załadować bez czepiania tylko 40—50 procent ładunku. Przy załadunku drobnicę zaś należy przenosić 70—80 procent wszystkich towarów w ładowni. Podobnie przedstawia się sprawa przy rozładunku.

Poza tą zasadniczą z punktu widzenia prac przeładunku wadą konstrukcji statków istnieje szereg innych. Obecność słupów, długich grodzi poważnie utrudnia za- i wyładunek oraz zastosowanie maszyn w lukach statków. Obudowania w ładowniach na rufie stanowią dużą przeszkodę dla szybkiego zmechanizowanego rozładunku i wymagają znacznego nakładu pracy. Za- i wyładunek z międzypokładów stanowi również uciążliwą i powolną operację.

PRZEBUDOWA STATKÓW

Przy budowie nowych statków można w znacznej mierze wad omawianych uniknąć. Natomiast na dotychczasowych jednostkach należy przedsięwziąć zmiany konstrukcyjne nie zmniejszające zasadniczych zalet statku, a ulepszące warunki prac przeładunkowych. Na czym zmiany te mają polegać?

Przed wszystkim na zwiększeniu rozmiaru luków szczególnie na statkach, posiadających luki b. małe (np. 3 × 4 m), na przecięciu dodatkowych lukowych otworów w pokładzie, pod którym znajduje się obszerna powierzchnia ładowni. Prawdopodobnie jądzie wówczas potrzeba wzmocnienia pokładu, co jednak nie może stanowić przeszkody w wykonaniu tego ulepszenia.

Poza tym trzeba wzmocnić obudowę wału śruby okrętowej, celem uniknięcia uszkodzenia jej chwytkami i ładunkami. Na niektórych jednostkach należy wbudować podwójne dno w ostatniej ładowni na poziomie tego obudowania. Utrata kubatury be-

dzie nieznaczna — 0.1 do 0.2 procent ogólnej kubatury wszystkich ładowni statku, ale da to znaczną oszczędność w czasie przy obsłudze statku w portach.

Wewnątrz ładowni powinno się usunąć przewody zbiorników z promienia pracy chwytków lub zmienić ich konstrukcję dla uniknięcia ewentualnego zerwania przez chwytki.

Aby ułatwić przesuwanie towarów ciężkich wewnątrz ładowni, trzeba przymocować bloki. W tym celu należy za wczasu przygotować na grodziach w różnych punktach urządzenia do ich zawieszania. Będą one wykorzystywane dla mechanicznych łopat.

W ładowniach przez trapy bardzo często ulegają uszkodzeniu chwytki i większe przedwoływane towary. Trapy należy przeto przestawić tak, aby nie stały w promieniu wysięgu chwytków lub hłuw.

MECHANIZACJA PODAWANIA WĘGLA DO PALENISK

Istnieją najróżnorodniejsze możliwości przyspieszenia bunkrowania węgla na statek: zwiększenie rozmiarów i liczby szybek bunkierek, ustawianie dodatkowych rur w wypadkach, gdy bunkier statku zasłonięty jest nadbudówkami, ustawianie spinanych transporterów wewnątrz bunkrów węglowych tak dla załadowania ich bez nakładu pracy fizycznej jak i dla podawania węgla do palenisk. Należy zaznaczyć, że dotychczas zagadnieniem mechanizacji załadunku i podawania węgla do palenisk nikt się nie zainteresował.

Podaliśmy przykładowo niektóre tylko zmiany w konstrukcji statków, mające na celu ułatwienie prac przeładunkowych. Tego rodzaju usprawnienia można by zacytować o wiele więcej.

Kierownicy przedsiębiorstw żeglugowych powinni nakreślić plan koniecznych zmian konstrukcji dla każdego statku oddzielnie, włączając je do kolejnych planów remontowych swych jednostek.

Tylko zbiorowym wysiłkiem załóg robotników portowych i pracowników żegluga można będzie uzyskać dalsze zwiększenie mechanizacji prac przeładunkowych i przyspieszenie obsługi statków.

(tł. H. S.)



Gdynskie kutry rybackie w panoramie zimowej.

GRANICA POKOJU i PRZYJAŹNI

W dniu 27 stycznia 1951 r. został podpisany we Frankfurcie nad Odrą między przedstawicielami Polski Ludowej i Niemieckiej Republiki Demokratycznej akt o wykonaniu wytyczenia państwowej granicy między Polską a Niemcami. Akt ten ma historyczne znaczenie nie tylko dla narodu polskiego i niemieckiego, lecz również dla wszystkich miłujących pokój ludzi. We Frankfurcie nad Odrą odbyła się wymiana dokumentów o wytyczeniu wieczystej, nienaruszalnej granicy na Odrze i Nysie, granicy pokoju i przyjaźni między Polską a Niemcami.

Akt ten jest wyrazem historycznego przełomu w stosunkach polsko-niemieckich. Po raz pierwszy od tysiąclecia, między obu narodami, biegnie granica, która nie dzieli, lecz łączy, granica, po obu stronach której mieszkają nie wrogowie, lecz przyjaciele, ludzie zacięci twórcami pracy.

Przełom ten nie dokonywał się z dnia na dzień. U źródeł historycznego zwrotu w dziejach narodu polskiego i niemieckiego leży zwycięstwo Armii Radzieckiej nad faszyzmem niemieckim. Zwycięstwo Armii Radzieckiej nad hitleryzmem i konsekwentna polityka narodowościowa, wyzwoływały w Niemczech Wschodnich siły postępowe i demokratyczne, które pod przewodnictwem klasy robotniczej z Socjalistyczną Partią Jedności na czele, zdolne były utworzyć Niemiecką Republikę Demokratyczną.

Na gruncie wielkich przemian społecznych rozwinęły się wielkie

przemiany w świadomości milionów Niemców, zmiana ich stosunku do narodu polskiego i do zagadnienia granicy na Odrze i Nysie. Na bazie tych wielkich przeobrażeń u naszego sąsiada zachodniego, wzrosło w społeczeństwie polskim zrozumienie, że mo- żywa i potrzebna dla utrzymania pokoju jest przyjaźń polsko-niemiecka. Wzrosła świadomość, że za zbrodnie okupacji odpowiedzialny jest faszyzm, że barbarzyństwo nie jest cechą narodu, lecz nieodłączną cechą imperializmu. Dowodem tego są dzisiaj bestialskie zbrodnie amerykańskich naśladowców Hitlera w Korei.

W obecnej, międzynarodowej sytuacji politycznej wytyczenie wieczystej granicy przyjaźni jest potężnym ciosem wymierzonym imperialistom, trizofiskim rewizjonistom i ich protektorom. Aktem frankfurckim zostały rozbite rachuby podpalaczy świata na skuteczną okupację przesiadłych Niemców i obietnicę powrotu do ich poprzednich miejsc zamieszkania. „Granica na Odrze i Nysie” — stwierdził minister spraw zagranicznych Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Dertinger — stała się dla wszystkich Niemców symbolem pokoju i przyjaźni.

Tam, gdzie podpalacze świata chcieliby widzieć ognisko nowej wojny, powstała granica pokoju. Ostateczne jej wytyczenie stanowi wzmocnienie całego obozu pokoju.

ZNIESIENIE TYMCZASOWOŚCI ADMINISTRACJI KOŚCIELNEJ NA ZIEMIACH ZACHODNICH

Prawie równocześnie z podpisaniem aktu o wytyczeniu granicy na Odrze i Nysie Rząd RP zarządził likwidację stanu tymczasowości w administracji kościelnej na Ziemach Zachodnich. Zarządzenie Rządu RP czyni zadość od dawna już wyrażanym żądaniom całego społeczeństwa. Stan tymczasowości administracji kościelnej na Ziemach Zachodnich ustanowiony przez Watykan wykorzystywany był bowiem przez wrogów Polski Ludowej, przez szwinstwów niemieckich i ich anglosaskich protektorów, jako atut antypolskiej kampanii rewizyjnej, wzmierzonej przeciw granicy na Odrze i Nysie. Tym samym decyzją o likwidacji tymczasowości wzmocnienia Polsce, wytrącając z rąk jej wrogów ostatnią kartę propagandową.

Całe społeczeństwo polskie w rezolucjach, uchwałach i wypowiedziach wyraziło radość i głębokie uznanie dla Rządu Ludowego za powzięcie tej decyzji. Społeczeństwo jest świadome wagi rozwiązania Rządu RP, przekreślającego roszczenia rewizjonistyczne kleru zachodnio-niemieckiego do polskich diecezji i parafii na Ziemach Zachodnich.

Szczególnie mocno wyrażono swą radość społeczeństwo Ziemi Zachodnich. Na Wybrzeżu robotnicy, chłopcy, inteligencja pracująca, młodzież — wszyscy podkreślali, że zniesienie tymczasowości administracji kościelnej na Ziemach Zachodnich jest spełnieniem godnych pragnień wszystkich ludzi, którzy te ziemie zasiedlali. Oddał nasze Ziemię Zachodnią społeczeństwo związane z masową walką i nad wyzwoleńcami, którzy nie bali się walczyć różniąc od pozostałych ziem Rzeczypospolitej.

Wyniki akcji zarybieniowej

Zeszlorzeczną akcją zarybieniową na Zalewie Wiślanym udala się nadzwyczaj pomyślnie. Pracownik Morskiego Instytutu Rybackiego, inż. Tjeder, specjalista od spraw zarybieniowych, stwierdza, że rezultaty akcji tej już są widoczne — przy tegorocznych polowach natrafia się np. na duże ilości niewymiarowego sandacza.

Wybrzeże — dzieciom Korei

Histeria imperialistów amerykańskich dosięga szczytu. Odpowiedzią ich, na coraz to nowe sukcesy wojsk Ludowej Armii Koreańskiej, jest na wzór hitlerowski „nauczycieli” — niszczenie, palenie i mordowanie. Setki bezbronnnych kobiet i dzieci dalekiej Korei znalazło śmierć z rąk „niogających wolność” żołdaków imperialistycznych. Tysiące dzieci pozabawiono domów, matek, wolności.

Masowe zbrodnie i okrucieństwa, jakich dopuszczają się w Korei imperialistyczni agresorzy, wywołują ostry protest polskiego społeczeństwa, które wyrażając swą solidarność z bohaterami narodem koreańskim, bierze aktywny udział w zbiorce podarków dla koreańskich dzieci.

Robotnicy, chłopcy inteligencja i młodzież — cały naród spieszy z pomocą ofiarom amerykańskiej agresji. Wyniki tej zbiórki wyrażają się w tej chwili w setkach tysięcy sztuk odzieży, w dziesiątkach tysięcy złotych.

Wybrzeże nie pozostało w tyle za innymi rejonami Polski. Miejskie Komitety Obrońców Pokoju zorganizowały szeroką akcję zbierania darów. Ze wszystkich stron spieszą codziennie do magazynów zbiorczych trójki niosące zebrane w ciągu dnia dary. Codziennie samochody ciężarowe odwożą zebrane dary do głównego magazynu.

Przeprowadzające zbiórki trójki agitatorów pokoju są wszędzie serdecznie przyjmowane. Nie ma domu z którego by trójka odchodziła z próżnymi rękami. Płyną meldunki z zakładów pracy:

— Pracownicy Państwowego Przedsiębiorstwa „Arton” przekaza-

zali na zakup rzeczy dla dzieci koreańskich 4.227 złotych.

— Krawcowe Spółdzielni Pracy „Portowianka” uszyły z resztek materiału w godzinach pozasłużbowych 10 fartuszków, 21 koszulek, kilka sukienek i ubrań, a dzieci ich dołączyły do tych darów list: „My dzieci robotników polskich rozumiemy cierpienia naszych koreańskich siostrzyczek i braciśzków i dlatego pomożemy im...”

— Milicja Obywatelska — Gdańsk zebrała 3.000 złotych...

— Pracownicy ZPGG — Gdańsk — 1.185 złotych...

— Politechnika Gdańska — 3.481 złotych...

— Stocznia — 2.427 złotych...

Trudno wliczyć tych wszystkich, którzy najmniejszym choćby wkładem chcą zaakcentować swoją solidarność w walce o sprawiedliwość, o pokój. Są to robotnicy portowi, rybacy, kolejarze. Są staruszkowie i dzieci. Każde z

nich spieszy z pomocą dla nie-szczęśliwych dzieci koreańskich.

Z dalekich mórz załogi statków Polskiej Marynarki Handlowej, do których dotarło echo rozpoczęcia akcji, nadają telegramy:

— Załoga s/s „Hel” ...zadeklarowano 1.180 złotych ...wzywamy wszystkie statki PMH do podjęcia zbiórki...

Za „Helem” spieszy m/s „Mazur”, m/s „Stalowa Wola”, s/s „Elbląg”.

„Bestialstwa agresorów amerykańskich na Korei wywołują protesty wśród wszystkich uczciwych ludzi” — czytamy między innymi w rezolucji przyjętej na zebraniu załogi s/s „Bytom”. Nasza załoga deklaruje 937 złotych. Wzywamy wszystkich marynarzy do współzawodnictwa w zbiorce...

Dary płyną... Każdy z nich to protest. Każdy z nich to ostra odpowiedź — to wyraz zespolenia postępowej ludzkości w nieustępliwej walce o pokój. (ao)



Pakowanie darów dla dzieci koreańskich — punkcie zbiorczym w Gdańsku.



Pod znakiem twórczej krytyki i samokrytyki

Obrady Plenum Związku Zawodowego Transportowców

W dniach 20 i 21 stycznia br. obradowało w Warszawie rozszerzone Plenum Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców RP.

Punktem wyjścia wygłoszonych referatów i przeprowadzonej dyskusji były uchwały — odbytego w dniach 15 i 16 lipca 1950 r. — VI Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych. Nawiązał do nich w przemówieniu wstępnym przewodniczący Zarządu Głównego ZZT tow. Albekier.

Z dotychczasowym rozwojem współzawodnictwa pracy i osiągnięciami akcji socjalnej na terenie objętym działalnością ZZT zapoznaliśmy zebranych referaty sprawozdawcze przewodniczącego Zarządu Okręgowego ZZE Gdańsk tow. Rozeckiego, przedstawiciela ZO Wrocław tow. Grzebienia oraz koreferat tow. Żołdaka, podsumowujący wnioski z wymienionych sprawozdań terenowych i poddający je krytycznej ocenie.

Dodatkowo oceniając dotychczasowe wyniki współzawodnictwa pracy i racjonalizatorstwa, przewodniczący Okręgu Gdańsk stwierdził, że zarówno współzawodnictwo jak i racjonalizatorstwo rozwijały się na tym terenie o wiele intensywniej, gdyby komitety współzawodnictwa pracy, komisje usprawnień i — nie licząc jeszcze, niestety, na Wybrzeżu — kluby racjonalizatorskie otaczały większą opieką przodowników pracy i racjonalizatorów.

„Należy popularyzować naszych czołowych przodowników i ich metody pracy. Trzeba zwiększyć ilość istniejących klubów racjonalizatorskich, które przyczyniają się do przyspieszenia realizacji

pomysłów racjonalizatorskich” — powiedział tow. Rozecki w zakończeniu pierwszej części swego referatu sprawozdawczego.

W części drugiej, obejmującej zagadnienia socjalne pracowników Wybrzeża, przewodniczący ZO Gdańsk zwrócił uwagę na fakt, że w roku ubiegłym nie zostały wykorzystane znaczne kwoty, przeznaczone na akcję socjalną, za co całkowitą odpowiedzialność ponosi Zarząd Okręgu i aktyw związkowy Wybrzeża.

ZARZĄDY OKRĘGU, ODDZIAŁÓW I RAD ZAKŁADOWYCH PONOSZĄ ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIEDOSTATECZNE WYNIKI PRACY NA ODCINKU RACJONALIZACJI I AKCJI SOCJALNEJ

Liczne z podanych przez przedstawiciela okręgu gdańskiego błędów i niedociągnięć (brak opieki nad racjonalizatorami, niewykorzystanie kredytów akcji socjalnej itd.), stwierdził na swym terenie w samokrytycznej ocenie działalności Zarządu Okręgu wrocławskiego przedstawiciel ZO Wrocław, podkreślając, że za ten stan rzeczy odpowiedzialni są członkowie Zarządu Okręgu, Oddziałów i Rad Zakładowych.

Następny z kolei mówca tow. Żołdak w swym koreferacie podsumował wyniki osiągnięć okręgów terenowych ZZT i poddał je szczegółowej krytycznej ocenie.

UZYSKANIE OSIĄGNIĘĆ — WYNIKAMI OFIARNEJ PRACY WYSIŁKU ROBOTNIKÓW I PRZYJĘCIA SOCJALISTYCZNYCH METOD PRACY

Przechodząc do analizy wyników pracy okręgów wrocławskiego i gdańskiego oraz biorąc pod uwa-

gę działalność pozostałych okręgów ZZT mówca stwierdził, że zarówno w transporcie samochodowym jak i na odcinku morskim oraz w żegludze śródlądowej i pracy Polskich Linii Lotniczych „Lot” — zanotować można poważne osiągnięcia.

Poza wysiłkiem ofiarnej pracy całych zespołów do uzyskania takich wyników, przyczyniło się wydatnie przyjęcie nowych socjalistycznych form i metod pracy.

Przez wprowadzenie systemu potokowego i szybkościowego załadunku zaoszczędzono poważnie czas dozwolony, co przyniosło skarbowi państwa duże oszczędności.

Dzięki długofalowym zobowiązaniom w transporcie samochodowym przedłużono przebieg przejazdów bez generalnego remontu o przeciętnie 100 procent ponad normę.

W rybołówstwie zapoznanie załóg z ich planami kwartalnymi i

nierównomierny rozwój jest również wyrazem niejednolitego ustosunkowania się do zagadnień ruchu racjonalizatorskiego administracji rad zakładowych poszczególnych przedsiębiorstw.

Nie przyniosły zamierzonych efektów kluby racjonalizacji i techniki, za co poważną odpowiedzialność ponoszą również czynniki administracyjne i rady zakładowe, które w PKS, żegludze śródlądowej, w stoczniach rzecznych i PLL „Lot” nie stworzyły tym klubom odpowiednich warunków rozwoju.

Z NOWYM, DOBRZE POMYŚLANYM PROGRAMEM WKRACZA ZZT W DRUGI ROK PLANU 6-LETNIEGO

Wyciągając wnioski z popełnianych błędów i opierając się na wyciecznych VI Plenum CRZZ, mówca nakreślił obszerny program pracy Związku Zawodowego Transportowców na okres najbliższy. Zacytujemy niektóre ważniejsze,

zainicjowanie akcji popularyzacji współzawodnictwa wśród najszerszych mas społeczeństwa (wydawanie biuletynów zakładowych współzawodnictwa pracy, umieszczenie na widocznych i dostępnych dla każdego miejscach zdjęć przodowników pracy, akcja prasowa, radiowa, odczyty...).

wciągnięcie do czynnego udziału w akcji współzawodnictwa pracy Okręgów, Oddziałów, Rad Zakładowych, Grup Związkowych i Administracji Zakładowej, zorganizowanie współzawodnictwa międzyzakładowego rozszerzenie zainicjowanej akcji socjalistycznej opieki nad urzędnikami.

NIE DOCENIANO WAGI ZAGADNIEŃ SOCJALNO-BYTOWYCH PRACOWNIKA

Na podstawie odbytych inspekcji i zebranych z terenu materiałów stwierdzono, że akcje socjalne w poszczególnych przedsiębiorstwach nie nosiły charakteru akcji systematycznej i zorganizowanej. Przyczyniło się do tego: mechaniczne traktowanie zagadnienia przez administrację, brak aktywności naszych rad zakładowych, wreszcie brak opieki i kontroli ze strony Zarządu Głównego ZZT.

Ujemny bilans prac Związku na tak ważnym odcinku jest wyrazem słabego powiązania Zarządów Okręgowych i Oddziałowych z podstawowymi ogniwami Związku — i Radami Zakładowymi.

PONAD 40 MÓWCÓW ZABRAŁO GŁOS W DYSKUSJI

Po referatach tow. tow. Rozeckiego, Grzebienia i Żołdaka wywiązała się ożywiona dyskusja w której głos zabierało ponad 40 mówców.

Wśród nich tow. Rakowski z ZPGG (Oddz. tabory pływaj.) powiedział m. in.: „załoga statku radzieckiego „Akademik Krylow” nauczyła nas metody socjalistycznej opieki nad urzędnikami — my marynarze chcemy się uczyć dalej od naszych towarzyszy radzieckich i dlatego prosimy Zarząd Główny ZZT o udostępnienie nam literatury radzieckiej.

Tow. Nogański mówił o możliwości obniżenia kosztów własnych drogą koordynacji pracy i natychmiastowej rewizji zamierzonych norm.

Tow. Kubaśzewski (port Szczecin) poddał krytyce działalność szczyńskiego klubu racjonalizatorów, który nie zdołał, jak uczyniły to inne kluby, nawiązać współpracy z naukowcami.

Tow. Rudolf domagał się intensywniejszego szkolenia ideologicznego i zawodowego członków Związku stwierdzając, że wzrost świadomości obywatelskiej i kwalifikacji zawodowych przyczyni się do dalszego wzrostu pracy.

Na tym obrady w pierwszym dniu zakończono.

BRAK DYNAMIKI, SŁABE POWIĄZANIE Z OGNIWAMI ODDOLNYMI CECHOWAŁY W ZNACZNYM STOPNIU DOTYCH CZASOWĄ PRACĘ ZZT

Drugi dzień obrad zapoczątkował obszerny referat organizacyjny Przewodniczącego Zarządu Głównego ZZT tow. Albekiera omawiający m. in. nadchodzące wybory do Rad Zakładowych i mężów zaufania.

Jako najważniejsze zadanie organizacyjne w pierwszym kwartale roku 1951 uznał przewodniczący przeprowadzenie wyborów we wszystkich Okręgach, Radach Zakładowych i Oddziałowych.

W wyborach tych według wyciecznych VI Plenum CRZZ obowiązkowo winien wejść do władz związkowych nowy aktyw.

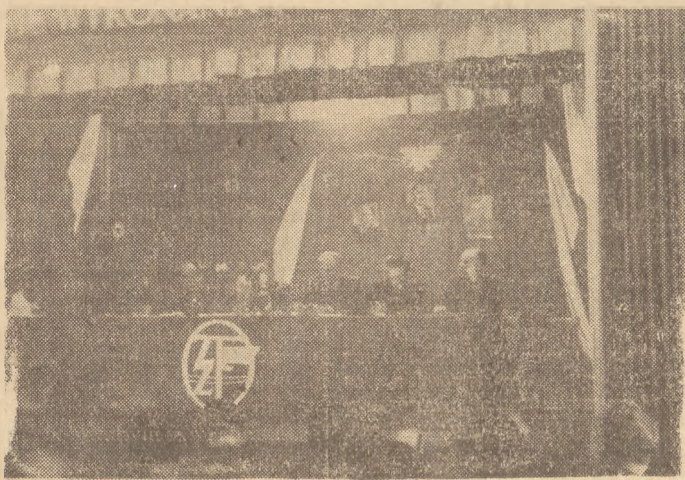
Po przemówieniu tow. Albekiera kontynuowano dyskusję zapoczątkowaną w pierwszym dniu obrad. Wzięli w niej udział m. in. tow. Ganc ze Szczecina (krytyka stylu pracy związkowej), tow. Kwiatkowski z Gdańska, tow. Kłaman (port gdyński). Ten ostatni położył specjalny nacisk na konieczność szkolenia ideologicznego członków Związku.

Podsumowania dyskusji dokonał przedstawiciel CRZZ tow. Stachacz, który mówiąc o stylu pracy związkowej zaznaczył, że przejawia się w niej jeszcze w wielu wypadkach kumoterstwo i biurokracja, wpływające demoralizująco i obniżające powagę organizacji związkowych.

„Przy wyborach do Rad Zakładowych i wyborach mężów zaufania — powiedział tow. Stachacz — trzeba kierować się tym, aby nowo wybrani godnie reprezentowali klasę robotniczą. Na tych nowych aktywistach spoczywać bowiem będzie obowiązek nowego stylu pracy budowanego na analizie krytycznej błędów swych poprzedników”.

W zakończeniu obrad odczytana została przez tow. Słepowronskiego rezolucja dająca wytyczne pracy ogniom związkowym na rok bieżący. Przyjęta ona została przez zebranych jednomyślnie.

ar.



Przewodniczący Plenum Związku Zawodowego Transportowców

miesięcznymi stworzyło możliwość podejmowania zobowiązań przez rybaków celem przyspieszenia ich wykonania.

Marynarze, podejmując socjalistyczną opiekę nad poszczególnymi urzędnikami na statkach przedłużając żywot tych jednostek, racjonalne wykorzystanie ładowności statków oraz gospodarowanie paliwem i smarami, nie wpływając na zmniejszenie szybkości, pozwalała na dodatkowe odbywanie rejsów na zaoszczędzonych materiałach i wykonanie rejsów poza przewidywany plan.

W dalszym ciągu swego referatu tow. Żołdak podał szereg interesujących danych, ilustrujących porównawczo dorobek ruchu racjonalizatorskiego w roku 1949 i 1950. Według tych danych w roku 1949 zgłoszono 759 pomysłów, zatwierdzono — 425. W roku 1950 ilość zgłoszonych pomysłów wyniosła 1703 zatwierdzonych 798.

BRAK OPIEKI NAD KLUBAMI RACJONALIZACJI ZE STRONY CZYNNIKÓW ADMINISTRACJI I RAD ZAKŁADOWYCH

Ruch racjonalizatorski rozwijał się niestety nierównomiernie w różnych zakładach pracy objętych zasięgiem ZZT: intensywnie — w przedsiębiorstwach morskich i PKS, słabiej — w stoczniach rzecznych i PLL „Lot”, bardzo słabo — w żegludze śródlądowej. Tak

sze, bardziej charakterystyczne punkty programu, z którym Związek Zawodowy Transportowców rozpoczyna drugi rok Planu 6-letniego:

Wprowadzenie zobowiązań zespołowych, ustalenie norm pracy dla wszystkich dziedzin transportu, oparcie całej akcji współzawodnictwa na stałych planach, podawanych do wiadomości wszystkim robotnikom, a następnie notowanie wyników w sposób tak przejrzysty, by obrazowały one osiągnięcia indywidualne każdego współzawodniczącego, każdej brygady oparcie współzawodnictwa pracy na zobowiązaniach długofalowych,

Rozpoczynamy wybory w organizacjach związkowych

VI grudniowe plenum CRZZ postanowiło, aby do 15 kwietnia br., przeprowadzono we wszystkich organizacjach związkowych wybory mężów zaufania, rad oddziałowych i zakładowych, komisji rewizyjnych oraz wybory zarządów oddziałów i okręgów wszystkich związków zawodowych. W najbliższych dniach rozpoczyna się wybory w organizacjach Związku Zawodowego Transportowców.

W rozpoczynającej się akcji wyborczej winniśmy dokładnie przeanalizować dotychczasową pracę naszych organizacji związkowych, na podstawie naszych obserwacji i sprawozdań zarządów ze swych działalności. Akcja winna pójść w duchu krytyki i samokrytyki, aby wskazać nowo wybranym władzom — jak usuwać i unikać dotychczasowe braki i błędy w pracy.

W wyniku dyskusji i wyborów wejść muszą do ognia związkowych najlepsi spośród reszty związkowców. Aktywni, uświadomieni i oddani sprawie robotniczej, cieszący się zaufaniem i autorytetem otoczenia — członkowie związku, którzy będą mogli zagwarantować pomyślny rozwój pracy związkowej na terenie zakładu pracy. Akcja wyborcza musi wyłonić takich działaczy, którzy rozumieją i umieją powiązać ze sobą zagadnienia wzrostu produkcji z koniecznością wypływającym z niego wzrostem stopy życiowej mas pracujących.

Winniśmy uczynić wszystko, aby z wyborów wyszli ludzie, którzy potrafili realizować dwa najważniejsze zadania ruchu zawodowego: realizację zadań drugiego roku Planu 6-letniego i troskę o człowieka pracy — podniesienie warunków bytowych robotników. **W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI ODBĘDĄ SIĘ WYBORY MĘŻÓW ZAUFANIA**

Jak wiadomo, do najważniejszych

obowiązków mężów zaufania należy przede wszystkim: troska o ściśle przestrzeganie warunków umowy zbiorowej i ustawy o czasie pracy, czuwanie nad przestrzeganiem przepisów BiHP walka z przekraczaniem przepisów o dyscyplinie pracy, współdziałanie z przedstawicielami kierownictwa zakładu przy ustalaniu norm, stawek akordowych itp.

Wielkie obowiązki nakłada na mężów zaufania ruch współzawodnictwa pracy, racjonalizatorstwa i nowatorstwa. Jako ludzie cieszący się szacunkiem i zaufaniem swych wyborców, powinni oni być inicjatorami i najtroskliwsi opiekunami tego ruchu na terenach swoich warsztatów pracy. Wspólnie z kierownikami jednostek służbowych powinni mężowie zaufania przestrzegać terminowego zwoływania narad wytwórczych, powinni opiekować się urzędnikami technicznymi warsztatu pracy, jak również bacznie przestrzegać, aby prawidłowo były obliczane zarobki. Innymi słowy wszystkie te obowiązki, które w znacznie szerszym zakresie zostały nałożone na rady zakładowe, ciążyą również i na mężach zaufania.

Dobry mąż zaufania — to reprezentant wielkiego ruchu związkowego na terenie najbliższych komórek pracowniczych. Stąd też i obowiązek obrony interesów związku zawodowego, punktualnego płacenia składek, uczęszczania na zebrania, zbierania pismen związkowych, organizowania akcji oświatowych, kulturalnych itp.

Tym różnorodnym obowiązkiem i odpowiedzialnym zadaniem będzie mógł podjąć tylko człowiek cieszący się autorytetem i pełnym zaufaniem towarzyszy w grupie związkowej, który całą swą zawodową i społeczną pracę do-

wiódł, że potrafi godnie reprezentować zarówno ich interesy, jak i interesy zakładu, który z troską o dobro kolegi i towarzysza będzie umiał pogodzić troskę o warsztat pracy, o dobro i interes Państwa.

Taki mąż zaufania z pewnością nie zaniedba spraw bytowych swoich wyborców, a z drugiej strony z tą samą gorliwością troszczyć się będzie o podniesienie wydajności i poprawę jakości pracy, jak również o obniżenie kosztów własnych przedsiębiorstwa. Tylko te grupy związkowe spełnia należycie obowiązek wyborczy, które wysuną takich właśnie mężów zaufania.

Poprzednie wybory mężów zaufania w organizacjach Związku Zawodowego Transportowców wykazywały niejednokrotnie, że podchodono do nich w sposób mechaniczny, bez troski o wysunięcie na stanowisko dołowego działacza związkowego, ludzi dających rękojemnie spełnienia cięższych na nich obowiązków. Wskutek tego na stanowiska mężów zaufania weszli niejednokrotnie ludzie, którzy lekceważąc odnosili się do swych obowiązków, nie troszczyli się o ni o robotników, obojętnie traktowali sprawę wykonania planów produkcyjnych, ludzie żarzeni dygnitarstwem, lekceważący opinię mas, szkodliwi i niepoprawni biurokraci. W konsekwencji oczywiście odbiło się to na pracy zarówno organizacyjnej jak i zawodowej.

Z doświadczeń minionego okresu grupy związkowe wyciągną na pewno wnioski praktyczne przy obecnych wyborach, przeanalizują krytycznie pracę dotychczasowych mężów zaufania, wyeliminują ludzi złych i zapewnią dobór właściwych mężów zaufania, prawdziwych i godnych reprezentantów grup związkowych

Warto jechać na wczasy

Wezasy robotnicze to wielka, cenna zdobycz obecnego ustroju. Setki ludzi może znaleźć idealny odpoczynek po ciężkiej pracy zawodowej w miejscowościach, dostępnych przed wojną jedynie uprzywilejowanym.

Świetne wyżywienie, możliwość korzystania ze sprzętu sportowego, biblioteki i wycieczki — to wszystko powinno zachęcać do jak najszerszego korzystania z wczasów. Niestety często spotykamy się z powiedzeniem — że wczasy za drogą kosztują i dlatego lepiej posiedzieć w domu niż wydawać „tyle” pieniędzy.

O tego rodzaju podejściu świadczą fakt, że w m-cu styczniu w Stoczni Północnej nie było można znaleźć chętnych na wyjazd do Zakopanego. Posiadane przez wydział socjalny 2 miejsca nie zostały wykorzystane i trzeba je było zwrócić ORZZ.

Tymczasem ja sam byłem na wczasach w Krynicy i stwierdzam,

że poza drobnymi sumami wydany mi na papierosy, kino, czy znaczki pocztowe wczasy nie kosztowały mnie nic.

Uważam, że koniecznym jest uświadomienie wszystkich pracowników, którzy z uwagi właśnie na te rzekome koszty nie chcą korzystać z wczasów. Takie postawienie sprawy to tylko dowód nieuzasadnionego lub też słuchania plotek rozpowszechnianych przez ludzi, którzy słyszeli o tym od „wiarogodnych świadków”.

Polska Ludowa przeznacza na akcję wczasową ogromne fundusze. I nie pociąga chyba wyznaczenia tak małych stawek opłat dziennych, nie pociąga dając się bezpłatnie przejazd, by narażać pracownika na wczasach na wydawanie dużych sum ciężko zapracowanych pieniędzy.

Czas skończyć z bzdurnymi plotkami. Zachęcam wszystkich, jedźcie na wczasy po zdrowie i nowe siły.

S. FETTER



Robotnicy włoscy zgłoszili Eisenhowerowi przyjęcie

Z FRONTU WSPÓŁZAWODNICTWA PRACY

Zakończenie IV etapu Wzspółzawodnictwa Pracy w porcie gdańskim

Ladnie udekorowana sala teatralna przy Zarz. Okr. TPRP we Wrzeszczu zapelniona jest po brzegi. Przybyli tu dziś robotnicy ZPGG, przybyli na swoje wielkie święto zakończenia IV Etapu Wzspółzawodnictwa Pracy.

Po odegraniu Międzynarodówki tow. Kozak, kierownik oddziału wzspółzawodnictwa ZPGG wygłosił referat sprawozdawczy. W jasnych i zwięzłych słowach scharakteryzował mowca rozwój i znaczenie wzspółzawodnictwa pracy wśród pracowników portu Gdańsk—Gdynia. Wyniki — to poważne osiągnięcia w realizacji naszych planów gospodarczych, to przedterminowe wykonanie pięcioletniego roku Planu 6-letniego.

Przechodząc do analizy poszczególnych etapów wzspółzawodnictwa tow. Kozak podkreślił braki i trudności I i II etapu. Brak regulaminów dla wszystkich działów pracy, stosunkowo niski udział pracowników we wzspółzawodnictwie, brak właściwej opieki przyczynił się do wyprzedzenia nas przez Szczecin. Dopiero skorygowane regulaminy przez robotników, wzbogacenie form wzspółzawodnictwa, pogłębienie i rozszerzenie się ruchu, przy równoczesnej pracy ideologiczno-wychowawczej organizacji partyjnych i związkowych, czynna kon-

trola i pomoc jakiej udzieliły zespołom, pozwoliły w III etapie odnieść zwycięstwo zespołowi Gdańsk — Gdynia. IV etap punktowo jeszcze nie obliczono.

Omawiając następnie udział pracowników w ruchu wzspółzawodnictwa tow. Kozak podał, że: w I etapie brało udział we wzspółzawodnictwie 78,4% prac. ZPGG, w

Do realizacji zadań wykonania planu przyczyniły się masowe zobowiązania wykonania przedterminowo prac, jak również wiele pomysłów racjonalizatorskich, które przyniosły Państwu około 13 milionów zł oszczędności. Ze zgłoszonych 550 pomysłów, zatwierdzono 290 a zastosowano do tej chwili 286. Oceniając wyniki IV



Zakończenie IV-go Etapu Wzspółzawodnictwa 1950 r. w porcie gdańskim. Na zdjęciu przodownicy pracy.

II etapie brało udział we wzspółzawodnictwie 95,6% prac. ZPGG, w III etapie brało udział we wzspółzawodnictwie 96,8% prac. ZPGG, w IV etapie brało udział we wzspółzawodnictwie 100% prac. ZPGG.

etapu należy stwierdzić, że uwieńczone on został dużymi sukcesami. Nie mało było w naszej pracy braków i niedociągnięć. Wypowiedzieć im musimy walkę, podnosić systematycznie dyscyplinę i usprawnić jej organizację pracy.

Następnie tow. Kostrzewa wygłosił krótkie przemówienie, wykazując szereg błędów, jak np. przykład brak wzspółzawodnictwa międzyportowego Gdańsk — Gdynia. Musimy rozwinąć i wzbogacić ruch wzspółzawodnictwa pracy o nowe formy. Ambicją i zadaniem naszym powinno być zdobycie proporcji, który dziś znajduje się w Szczecinie.

Po tym przemówieniu nastąpiło odczytanie i rozdanie nagród. We wzspółzawodnictwie zespołowym na pierwszym miejscu znalazła się 4 brygada tow. Łozińskiego. Sam tow. Łoziński Wincenty zwycięzca kolejno wszystkich czterech etapów wykonał 165,4% normy. Drugie miejsce przypadło brygadzie 31 tow. Bardzińskiego, trzecie miejsce brygadzie 30, tow. Barcza, rejon drobnicy. Tytuł przodownika pracy otrzymało 9 osób, a 7 odznaki przodownika.

A oto wyróżnieni pracownicy: Czerniak Stanisław, który pierwszy rzucił hasło socjalistycznej opieki nad dźwigami, Witeczak Władysław, który 183 punktami zdobył miano przodownika pracy Kłosowski Franciszek — cieśla wykonał 246% normy, Radzikowski Ryszard, dźwigowiy 160,6%, Śmiglin Adam — trymer 177,2%, Ciszyk Jan — 165,4%, Saganowski Henryk — 188%, Miśka Leon — 165,4%, Meksa Bronisław — 165,4%, trymer Szarmach Franciszek — 2,12 ton na 1 godz.

Wymienieni to zasłużeńi pracownicy, którzy powodowani szlachetną ambicją dźwignięcia przedsiębiorstwa na wyższy szczebel sprawności, umieli tętnąć w kolektyw pracownicy entuzjazm w kierunku wydobycia niezbędnych zasobów energii i inicjatywy w codzienniej pracy.

Po rozdaniu nagród przedstawiciel Gł. Kom. Wzspółzawodnictwa tow. Leikam dziękując tym, którzy przyczynili się do wygrania IV etapu — życzył następnych zwycięstw, które doprowadzą do przedterminowego wykonania 2 roku Planu 6-letniego.

Po części oficjalnej nastąpiła część artystyczna w wykonaniu orkiestry i Zespołów Świetlicowych ZPGG. Tańce narodowe wykonywane przez zespoły młodzieży i dzieci były nagradzane hucznymi oklaskami. Całość transmitowało Polskie Radio.

C. Z.

50-cio lecie pracy rybackiej pary małżeńskiej

On i ona razem 146 (słownie: sto czterdzieści sześć) lat. Nie śmiejąc się prosić z tak dziwnego początku, ale owe 146 lat mają w tym wypadku specjalną wymowę. On — tj. Mateusz Noch ma lat 76, ona — jego żona Leokadia 70, a więc — jak widzicie — „cyfra z liczbą się zgadza“. Ale nie tylko sumowanie się zgadza. Zgadza się również ze sobą Mateusz i Leokadia Noch jako małżonkowie i jako koledzy pracy zawodowej.

Mateusz i Leokadia Noch, zamieszkali w Orłowie, to rybacy z krwi i kości. W połowie stycznia obchodzili oni swoje złote gody, o których rozprawiała z ożywieniem cała okolica. Złote gody to uroczystość nielada, ale ogólne zainteresowanie naszymi bohaterami sprawiło zupełnie co innego: Oto sędziwi jubileści po dziś dzień zajmują się oboje rybołówstwem.

Przy sprzyjających warunkach wyruszają łódka wiosłowa na połowy w promieniu 2 mil od brzegu. Owoc swej pracy, a bywa tego sporo, bo od 40 — 100 kg. ryby dostarczają Centrali Rybnej.

Odkrywszy — dzięki zwykłemu przypadkowi — fakt istnienia sędziwego małżeństwa rybackiego, postanowiliśmy poznać ich osoby. Z Mateuszem wdaliśmy się nawet w dłuższą pogawędkę. Mimo że zbliża się on do wieku Solskiego trzyma się „bardzo dobrze. Twarz

świeża, zahartowana wiatrami morskimi, postać bynajmniej nie zgarbiona, włosy silnie szpakowate. Może tylko głos, nieco zachrypnięty, niezbyt silny — zdradza wiek mego rozmówcy. Ze wzrokiem też nie bardzo, ale to i młodym się zdarza. — Opowiedzcie coś o sobie — proszę ob. Nocha. — Jak zaczęła się Wasza kariera rybacka.

— A no właściwie to zaczęła się bardzo dawno, bo kiedy mnie jeszcze na świecie nie było...

— No tak rybakiem był mój dziad, „rybaczy“ ojciec, a potem z kolei ja. Zaczęłam łowić razem z ojcem. Miałem wówczas lat może

kadź. I odtąd pracujemy wspólnie. Od początku naszego małżeństwa, po dziś dzień, po dzień złotego wesela wyjeżdża ona ze mną na połowy. Do Gdyni przybliżyliśmy w roku 1925. Z rybaków wiślanych staliśmy się morskimi.

— Powiedźcie dlaczego nie zmieniście zawodu. Wiek już przecież nie po temu, by pracować jako rybacy.

— Rzucicie rybołówstwo dlaczego? Zdrowie mi przecież dopisuje. Nie cierpię na żadną z tak zwanych zawodowych chorób (zawodo choroby rybaków to przede wszystkim artretyzm, ischiasz itp.). Ani myślę przerzucić się do pracy na lądzie. Rybactwo mam we krwi. Na morzu pracować chcę do końca życia.

Z kolei dowiaduję się jak kształtuja się zarobki małżeństwa Nocha.

— Bardzo rozmaicie. W sezonie letnim sięgają do 300 zł tygodniowo. W zimie jest oczywiście gorzej.

— A rodzina? Sędziwe małżeństwo ma na pewno liczne potomstwo?

— A jakże. Dzieci mają osiemioro. Rybakiem został wprawdzie tylko jeden syn, ale zawsze będzie już po mnie „komu zadbać o tradycję“.

W zakończeniu zapytuję mego rozmówcę czy chciałby wyrazić jakieś życzenia.

— Życzenia? Mam się skarżyć?

— Mówcie śmiało. Młodzi powinni starszym pomagać, a państwo znać musi życzenia i bolączki obywateli by im jakoś zaradzić.

— A no jeśli tak — to powiem najgorętsze swoje życzenie: łódkę mam „zgnitą“, ma chyba ze 30 lat. Przydałoby się też ze dwie siatki na certy, płocie i okonie. Śledziówek 6 sztuk mam, ale już stare, nie bardzo zdadne do pracy. A jak bym tak miał dostać inne jeszcze prezenty — to chciałbym trochę haczyków...

To są życzenia, to są skryte marzenia sędziwego rybaka. Przekazujemy je Związkowi Rybaków. Sonda



Małżeństwo rybaków Nochowicz z Orłowa przed swoim domem.

15 (szybko obliczam w myślach: 76 minus 15 = 61 to znaczy ob. Noch ma za sobą 61 lat pracy zawodowej).

— Samodzielnie — ciągnie mój rozmówca — zacząłem pracować jako rybak mając lat dwadzieścia kilka. Potem ożeniłem się z Leo-

Ustka w walce o wykonanie planu

Stosunkowo dużo pisze się i mówi o osiągnięciach załóg robotniczych trzech głównych naszych portów morskich — natomiast wyniki pracy małych portów słabo docierają do wiadomości publicznej.

Tymczasem ekipy małych portów z niemiejszym, niż ich koledzy z Gdańska, Gdyni i Szczecina, zapalem i poświęceniem walczą o przedterminową realizację planu 6-letniego.

A oto parę przykładów, zaczerpniętych z kroniki dnia codziennego portu Ustka.

Celem uniknięcia przestoju — brygada Kazimierza Cieplowskiego załadowała 350 ton cukru na m/s „Blaetell“ w ciągu dwunastu godzin.

Robotnicy Romaniak, Markaczewski, Sawicz i Parol rozładowali sami 220 ton węgla w ciągu 8 godzin.

Brygada Wacława Pawlaka, składająca się z 9 osób, celem uniknięcia kosztów postojowego, rozładowała w ciągu 12 godzin 13 wagonów z węglem.

Tak pracuje załoga portu ALO

Przodujące metody pracy powinny

Pamiętamy dobrze, jak każde ze zobowiązań produkcyjnych, podejmowane przez załogi przeładunkowe na Wartach Pokoju, w Czylinie Lipowym czy Październikowym rozdziło w naszych portach nowe metody pracy w przeładunku czy też nowe formy ruchu socjalistycznego wzspółzawodnictwa.

U progu drugiego roku Sześciolatki musimy zastanowić się czy te nowe metody pracy stały się własnością załóg przeładunkowych, czy nowe metody sztauerk lub ładowania wagonów, pozwoliły na skrócenie i usprawnienie operacji przeładunkowej.

NIE TYLKO NA WŁASNYM NABRZEŻU...

Weźmy dla przykładu takie drobne, ale cenne doświadczenie przy załadunku soli uzyskane na Warcie Pokoju przez zetempowską brygadę Jana Brychecego z nabrzeża Starówka w porcie szczecińskim.

Ładowano sól potasową z odległego toru w relacji wagon-stadek. Sól dowożono taczkami na rampę, ponieważ wysięg dźwigu nie mógł dostać do ustawionych planek. Dowożoną taczkami sól ładowano z kolei do kibli. Oczywiście taka operacja przeładunkowa wy-

magiała większej ilości czasu i większej obsady na gankach. Jasne, że operacja nie mogła dać pozytywnych wyników ekonomiczno-finansowych, stwarzała bowiem warunki do podwyższenia kosztów własnych przeładunku a nie do ich obniżenia.

Na to niezdrowe zjawisko zwrócił uwagę zetempowskiej brygadzie organizator grupy partyjnej tow. Kielbasa i na krótkiej naradzie w bazie i przerwy, postanowiono zmienić sposób ładowania: wprowadzono do przeładunku wózki elektryczne, a zlikwidowano tabelki, które naładowane przy plankach, dowożono na rampę pod dźwig. Dzięki temu brygada Brychecego potrafiła wykonać 200 % normy i zmniejszyć obsadę o 6 osób.

Inny natomiast przykład nowej metody pracy — sposobu sztauerkki można przytoczyć z nabrzeża Odra w porcie szczecińskim. Brygada tow. Sobonia w ciągu 33 godzin załadowała 2.900 ton cukru na statek, bijąc dotychczasowy rekord przeładunku w portach polskich. Obsady przy sztaplach zmniejszono z 8 do 4 ludzi, do siatek kładziono nie 14, a 16 wor-

ków, zaś w luce pracowało na ganku tylko 3 ludzi, a nie jak poprzednio — 6.

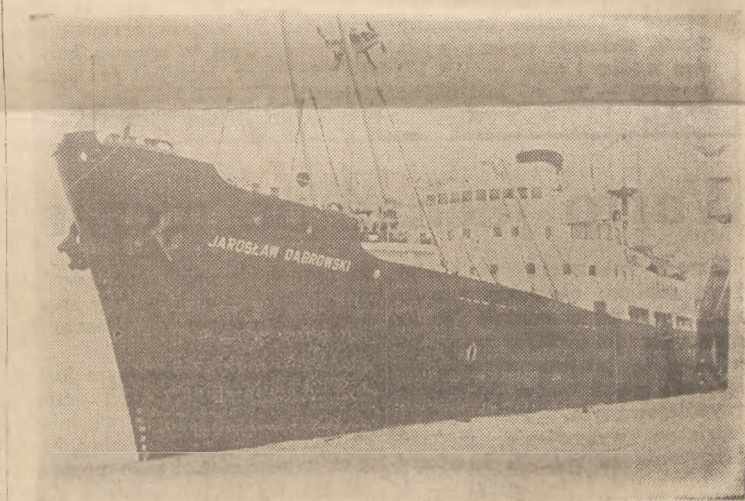
Wydawałoby się, że te cenne doświadczenia w przeładunku zostały przeniesione na wszystkie nabrzeża drobnicowe portu, że przy tych samych ładunkach załogi trymerskie czy sztauerskie zlikwidują, przestarzałe, już nieekonomiczne metody pracy.

Tymczasem tak się nie stało. O doświadczeniach brygady Brychecego wie tylko druga młodzieżowa brygada Maciejewskiego ze Starówki, o metodzie pracy brygadzysty Sobonia wie tylko brygadzysta Krupiński z ODRY. Na nabrzeżu Parnica, Sosnowieckim czy Górnośląskim przodujące, nowe metody, zrodzone w tym samym porcie są nieznane, nie mówiąc już o metodach pracy powstałych w portach Gdyni—Gdańsku.

Rzecz jasna, że nie przenoszenie doświadczeń przodowników bije w samą załogę, nie przynosi właściwych efektów, nie pozwala na zmniejszenie wysiłku robotników i kosztów przedsiębiorstwa.

A DOŚWIADCZENIA RADZIECKIE...?

Obok istniejących, a nie upowszechnionych nowych doświadczeń w przeładunkach, w portach polskich mamy liczne i poważne doświadczenia przodujących ludzi go spodarki morskiej Związku Radzieckiego. Zastosowaliśmy wprawdzie te doświadczenia, czego przykła-



Statek „Jarosław Dąbrowski“ przed opuszczeniem stoczni.

„Stachanowski rejs“

Według radiodepeszy, otrzymanej z pokładu radzieckiego motorowca „Marszałek Goworow“, statek ten znajduje się w swoim pierwszym tegorocznym rejsie, który rozpoczął na Morzu Czarnym. Marynarze usilnie pracowali nad tym, aby motorowiec wyszedł punktualnie na morze.

Nowy dalekodystansowy rejs „Marszałka Goworowa“ został przez załogę ogłoszony jako stachanowski, celem uczczenia wybram do Rady Najwyższej ZSRR. Motorowiec przeszedł już tysiące mil morskich na wodach śródziemnomorskich i na Atlantyku. Już w pierwszym dniu pływania rozwinęło się pomiędzy wachtami na szeroka skalę socjalistyczne wzspółzawodnictwo pracy o przedterminowe zakończenie rejsu.

We wzspółzawodnictwie tym przoduje wzorowa wachta trzeciego zastępcy kapitana statku komsomolca W. Prusikowa, składająca się z marynarzy tow. tow. F. Andrejewa i W. Rolina. Ci dzielni ludzie morza trzymają się jak najściślej wyznaczonego kursu statku, przekraczając jednocześnie normy we wszystkich pracach na statku.

Służba pokładowa w czasie obecnego rejsu postanowiła wykonać szereg specjalnych zobowiązań. Zobowiązań swych marynarze stachanowcy dotrzymują. Członków załogi stanowią: tow. tow. Zacharczenko, Konstantynow i Chobotow, spełniający zawsze bez zarzutu swe obowiązki.

Na specjalne wyróżnienie zaś zasłużył sobie sternik komsomolec W. Kosjanenko.

Dobre pracuje również załoga maszynowa ze starszym mechanikiem tow. W. Tkaczewem na czele. Największą ilość mil przebywa statek, gdyż służbę pełnią motorzyści dzielnej wachty drugiego mechanika tow. N. Cyplianowa. Wśród marynarzy motorowca „Marszałek Goworow“ wielkim poważaniem cieszy się stachanowiec tej wachty tow. W. Czertopow. Jest on starym, doświadczonym marynarzem, dobrze obeznanym z mechanizmami statku. Tow. Czertopow zawsze chętnie przekazuje swe doświadczenia młodszym kolegom.

W tych dniach w świetlicy statku odbyło się zebranie załogi na którym kapitan statku — bohater Związku Radzieckiego Iwan Iwanowicz Afanasjew — wygłosił pogadankę na temat wyborów do Rady Najwyższej ZSRR, zapoznając młodych wyborców ze sławnymi, bohaterskimi tradycjami radzieckich marynarzy, którzy trzymają wysoko sztafardę godności obywatela ZSRR i swoją stachanowską pracę umacniają potęgę swej ojczyzny.

Partyjna, związkowa i komsomolska organizacja na statku, pierwszy zastępca kapitana tow. W. Jowa i agitatorzy rozwijają masową pracę polityczną, poświęconą wspomnianym wyżej wyborom.

W punkcie agitacyjnym otwarta została wystawa literatury wyborczej z uwzględnieniem literatury artystycznej i politycznej z gazetami i czasopismami.

Tak to załoga motorowca „Marszałek Goworow“ przygotowuje się do wyborów.

(Tł. H. S.)



Motorzysta motorowca „Marszałek Goworow“, tow. A. Maksimow, przodownik pracy na wachcie.

Monter hydraulik

udoskonala system lutowania

Stanisław Motyka ma lat 26. Pracę w stoczni rozpoczął w 1949 roku.

Jako monter hydraulik wyspecjalizował się ob. Motyka w lutowaniu części ołowianych, z którymi w swym zawodzie stale ma do czynienia.

„Wykonując czynności lutowania odczuwałem stale — opowiada ob. Motyka — niedogodność używania do tego celu przyrządu, nagrzewanego benzyną, naftą lub sipiytusem — tzw. lutalampy. Przyrząd ten jest przede wszystkim ciężki, co uniemożliwia szybkie manipulacje, poza tym postępujący się nim narażony jest poważnie na niebezpieczeństwo poparzenia. Najmniejsze niedopatrzenie może wywołać wybuch i rozzerwanie się „garnka“.

Choć zdawał sobie sprawę z niedoskonałości lutalampy — ciągle ob. Motyka — nie wpadłby na pomysł zastosowania jakiegoś przyrządu zastępczego, gdyby nie przypadek, który spowodował, że musiałem kiedyś wykonać pracę, a z powodu braku paliwa lutalampa moja została unieruchomiona. Miałem ważną, terminową robotę popołudniową. Przychodzę do laboratorium. Katastrofa! Nie mogę znaleźć ani uncji paliwa. W pierwszej chwili byłem zupełnie bezradny, ale... „potrzeba jest przecież matką wynalazków“.

Na stołach laboratoryjnych stały palniki Bunsena. Widziałem je niejednokrotnie jak używane były przez laborantów do podgrzewania różnych mieszanek chemicznych. Postanowiłem wypróbować ewentualną przydatność tych palników do lutowania. Zapaliłem jeden z nich. Zaczęłem regulować siłę płomienia dopływem powietrza. Rezultat był znakomity.

Korbka rozgrzewała się płomieniem gazowym bardzo dobrze. Problem wykonania terminowej pracy został rozwiązany. Równocześnie udało mi się rozwiązać problem inny, bardziej zasadniczy: usprawnić system lutowania.

I rzeczywiście osiąga wyniki pierwszorzędne. Wystarczy porównać proces lutowania przy pomocy lutalampy i przebieg tej samej pracy przy użyciu palników. Przyjrzyjmy się obu tym procesom. Jak przedstawia się lutowa-



Robotnik portowy Rejonu Drobnych w Gdańsku Józef Gwałd, wykonął 222 procent normy, otrzymując tytuł przodownika pracy w trzecim etapie współzawodnictwa 1950 r.

nie przy zastosowaniu lutalampy? Otrzymując zlecenie zalutowania tej czy innej ołowianej części remontowanego statku, robotnik

udaje się przede wszystkim do magazynu po lutalampę. Zużywa na to — oczywiście jeśli magazyn znajduje się w pobliżu — co najmniej 10 minut czasu. Z kolei zaopatrzyć się trzeba w benzynę — wówczas dopiero rozpocząć można uruchamianie lutalampy. Uruchomienie jej tj. podgrzanie do wymaganego stopnia ciepłoty, trwa około pół godziny (zużycie paliwa wynosi przy tym 1/10 litra). Po zagrzaniu lampy zaczyna się właściwa praca. Niewygodny kształt lutalampy utrudnia dostanie się do wszystkich części uszkodzonego elementu. W tych warunkach czas lutowania jednego styku rury trwa co najmniej pół godziny (zużycie paliwa wynosi 1/8 litra). Aby zlutować następny element, stanowiący część innego statku, lampę trzeba wygasić, a po przyjeździe na miejsce rozpoczynać całą pracę wstępną na nowo.

A teraz spróbujmy odtworzyć przebieg lutowania przy pomocy palników. Trzeba wykonać lutowanie. Z szuflady pod ręcznego stołu wyjmujemy się palnik. W drodze na miejsce pracy zdobywa kilka lub kilkanaście metrów gumowego węży, a potem po prostu podłącza rurę do przewodu gazowego i przystępuje do właściwego lutowania. Użycie palnika jest łatwe i wygodne w manipulowaniu. Właściwą temperaturę ogrzewanego przedmiotu osiąga się od razu. Samo lutowanie odbywa się niemal w błyskawicznym tempie.

Oszczędności, wynikające z zastosowania nowego usprawnienia ob. Motyki, są bezsporne. Przez zastąpienie lutalampy nie tylko oszczędzamy cenne dewizy (lutalampy sprowadzane są z zagranicy), ale równocześnie uniezależniamy się od długich i nie zawsze dotrzymywanych terminów dostaw zagranicznych. Wyeliminowanie lutalampy daje równocześnie oszczędność w zużyciu materiałów pędnych. Pomysł ob. Motyki nie tylko przeto usprawnia pracę, lecz przynosi i materialne oszczędności.

Ob. Motyka nie poprzestaje na tym, co najmniej na wprowadzonym usprawnieniu. W tym samym kierunku pracuje dalej. W najbliższym czasie przedłożył ma Klubowi Racjonalizatorskiemu projekt palnika ulepszonego, który używany będzie do lutowania części najbardziej precyzyjnych.



M/s „Batory“ wyruszył do Nowego Jorku

stać się własnością całej załogi

dem może być ruch korabielników skł na statkach małego kabotażu, socjalistyczna opieka nad statkami morskimi, zainicjowana przez holownik gdański „Żbik“ i załogę pogłębiarki szczecińskiej „Inz. Wenda“, mamy w przeladunkach szybkościową obsługę statków, mamy system „czwórkowy“ na dźwigach przejęty od dźwigowych radzieckich przez dźwigowych Basenu Górnicego z portu szczecińskiego.

Lecz w przenoszeniu doświadczeń przodujących ludzi portów i flot Związku Radzieckiego obserwujemy również braki. Po pierwsze: stosowanie doświadczeń radzieckich jest nierównomierne we wszystkich portach, po drugie: nie wykorzystujemy po pełni tego ogromnego bogactwa, jakie nam pełna garścią rozdają ludzie radzieccy.

Zatrzymajmy się nad doświadczeniem opieki nad statkami. Inicjatywa załogi „Żbika“ zrodziła się jesienią ubiegłego roku. Załoga przejęła holownik pod socjalistyczną opiekę, ale bliźniacze załogi holownicze w zespole portowym Szczecin — Świnoujście do tej pory jeszcze nie przejęły holowników pod socjalistyczną opiekę, mimo że pierwsze doświadczenia wykazały, że ta nowa forma współzawodnictwa pracy jest cenna dla naszej żeglugi. To zjawisko świadczy o tym, że w szczecińskim ta- borze pływającym nie prowadzi się dobrej pracy związkowej, że

Rady Zakładowe niedostatecznie żyją sprawami produkcyjnymi, nie widzą czy nie chcą widzieć nowych źródeł obniżenia kosztów eksploatacji jednostek.

Z drugiej strony wykorzystywanie doświadczeń radzieckich w naszych portach jest jeszcze niedostateczne. Zbyt wolno wprowadza się metody pracy Szarapowa, Bezpałego, nie rozszerza się ruchu korabielnikowskiego na załogi przeladunkowe. Nasze załogi nie znają jeszcze przodujących metod, opracowanych przez inż. Kowalewa, zaś szybkościowa obsługa statków w naszych portach nie znalazła dotąd właściwego rozwiązania.

CO TRZEBA ZROBIĆ?

W obliczu tych stwierdzeń, nasuwa się wniosek, że zaniedbaliśmy poważnie ten tak ważny odcinek — popularyzacji przodujących doświadczeń i upowszechnienie nowych metod pracy.

Z tego należy wyciągnąć natychmiastowy wniosek. Nasze organizacje związkowe, uzbrojone w uchwały VI Plenum CRZZ powinny coraz bardziej ulepszać styl swojej pracy, coraz lepiej organizować i kierować ruchem współzawodnictwa pracy. Trzeba jednak, aby te organizacje w portach, na statkach morskich i portowych, wypracowały właściwe formy przenoszenia doświadczeń przodujących.

Naszym zdaniem należy wzorować się na przykładzie radzieckim

— systematycznie organizować na rady przodowników pracy z załogami na których nowator w przeladunkach czy inicjator nowej formy współzawodnictwa będzie rozpoznawał załogę z nowym sposobem ładowania czy nową metodą oszczędzania.

Trzeba, aby organizacjom związkowym pomogły kierownictwa eksploatacyjne i techniczne naszych przedsiębiorstw przeladunkowych czy żeglugowych. Właściwą formą takiej pomocy, byłoby badanie pod względem ekonomicznym, przez wydziały postępu technicznego, nowych metod pracy zastosowanych przez przodowników. Opracowania takie powinny stać się własnością całej załogi. Wielką rolę kierownictwa w tej akcji powinny odegrać podstawowe organizacje partyjne. Wreszcie nie wolno zapominać o pełnym wykorzystaniu prasy związkowej, zakładowej i partyjnej w upowszechnianiu doświadczeń w przeladunkach i w żegludzie.

Jeżeli potrafimy skierować naszą uwagę i wolę, aby przodujące doświadczenia w pracy stały się własnością wszystkich załóg, wówczas możemy mieć pewność, że nasze plany przeladunkowe czy żeglugowe będą realizowane szybko, przy lepszych wynikach ekonomiczno-finansowych i tym samym stworzymy warunki przedterminowego wykonania 2 roku Planu 6-letniego.

KAZIMIERZ BŁAHU

NASZE metody pracy

Co dzień tak samo... a jednak inaczej

W pokoju dyspozytora rejonu drobnych telefonów dzwonią bez przerwy: „Hartwig“ zawiadamia, że nadszedł jakiś towar na statek, makler prosi o przyspieszenie załadunku, biuro skierowań zapytuje, ilu ludzi potrzeba na zmianę i tak ciągle.

Tu bowiem mieści się ośrodek dyspozycyjny prac przeladunkowych drobnych w porcie. Tu planuje się roboty na każdą zmianę,

trzeba. Orientuje się on doskonale we wszystkich pracach portowych, zna ludzi. Przecież sam był robotnikiem portowym, a później brygadzi- stą, zanim go wysunęto w drodze awansu społecznego na kierownika odcinka.

Gdy zaczynał pracę w roku 1928 nie tak się w porcie pracowało. Racjonalizacji, udogodnień w pracy (wózków, koni elektrycz- nych itd.) — nie było. Ciężkie

mania lepszej pracy. Teraz np. kończy się kurs dla brygadzystów, a od lutego zacznie się dla sztauerów. Mając doświadczenie nabyte w codziennej pracy i uzupełniając swe wiadomości na kursach, można lepiej pracować, zwłaszcza gdy się wie, że robota dobrze wykonana, to dalszy krok do lepszego jutra.

— Wykonanie pracy przeladunkowej w dużej mierze zależy od brygadzystów, ponieważ oni są bezpośrednimi organizatorami robót, oni kierują ludźmi, zajmują się sprzętem potrzebnym do wykonania zadania przez brygadę i w trudnych warunkach dodają brygadzie bodźca do pracy.

— Arasmus, Klatt, Anhalt, Zieliński, Bazarek, Jeżewski, Słomski — to nasi najlepsi brygadziści — stwierdza Sołtysiak.



Przodownik pracy z nabrzeża Starówka w Szczecinie Jan Ambroży, wykonujący przeciętnie 180 procent normy

przygotowując — w porozumieniu z maklerem i spedytorem — plan operatywny obsługi zgłaszanych statków. Zależnie od rodzaju i ilości towaru, wielkości i sztauowności statku, przydziela się do pracy kilkunastu lub nawet kilkunastu ludzi.

Stąd też, od dyspozytora rejonu, odbiera polecenie kierownictwo odcinka, które za pośrednictwem zmianowych dysponuje brygadzi- stami, organizującymi już bezpośrednio robotą w terenie.

wory 100-kilowe trzeba było taszczyć na własnych plecach.

— Tak, teraz jest inaczej — mówi z namysłem. — Robotnicy dostają na zimę ciepłe, watawone kurtki do roboty, lukowi — kożuchy i buty. Mogą zgłaszać swe pomysły dotyczące usprawnień w pracy, otrzymują za to premie, a co najważniejsze ułatwiają sobie i innym robotę.

— Na kursach fachowych, organizowanych przez ZPGG, uczą się zyskując możliwość awansu i otrzy-

O godzinie 15 kończy się praca pierwszej zmiany. Brygadziści meldują jaki tonaż towaru został przeladowany na ganki, przekazują sprzęt następnej zmianie lub oddają go do magazynu. Raporty z prac brygad kierownictwo odcinka przekazuje do sekcji obliczeń. O pracy zmiany powiadomiony jest dyspozytor, który kontroluje wykonanie planu obsługi statku.

Tymczasem zaczyna już pracę następna zmiana. Kola maszyny portowej stale się obracają, tak samo jak wczoraj i wszystkich dni poprzednich. A przecież każdy ich obrót chociaż o minimalny procent jest szybszy, sprawniejszy i tańszy od poprzedniego.

Ludzie, którzy tą maszyną kierują, którzy nadają jej bieg, w codziennej pracy zdobywają bogatsze doświadczenie, większą wiedzę fachową i umiejętność celowej współpracy. Tak więc każdy dzień roboczy ma dla nich wartość dnia postępu.

MARTA CZAPLIKA

Zwycięski rejs s/s „Mendelejewa“

Jak podaje radiotelegrafista radzieckiego parowca „Mendelejewa“, statek ukończył w tych dniach w jednym z portów bałtyckich długodystansowy rejs. W czasie jego trwania, ten przodujący na Bałtyku parowiec odwiedził brzegi Afryki, był na Morzu Śródziemnym i na Oceanie Atlantyckim. Przebył on wiele tysięcy mil morskich. Płynął przy najróżniejszych warunkach atmosferycznych.

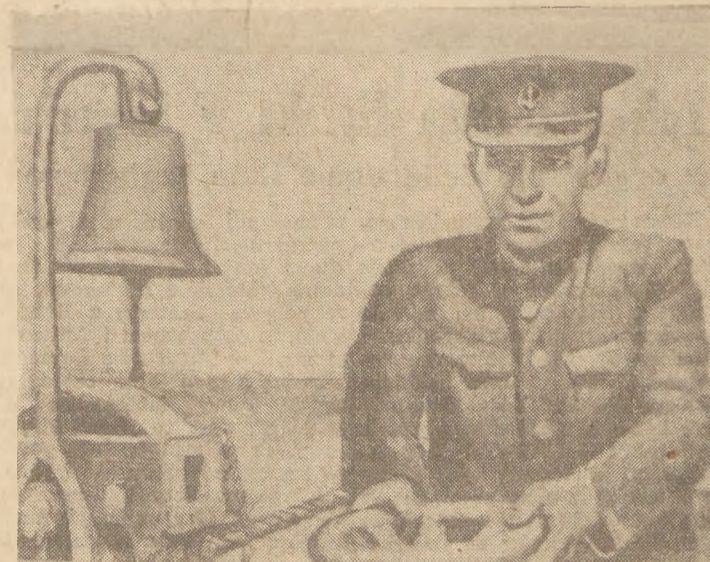
We wszechwzrostowym socjalistycznym współzawodnictwie pracy robotników transportu morskiego załoga „Mendelejewa“ zdobyła zaszczytną nagrodę — proporzec Rady Ministrów ZSRR i pierwszą nagrodę.

Rejs s/s „Mendelejewa“ odbył się w czasie sztormowej pogody. Gdy s/s „Mendelejewa“ znajdował się w Zatoce Biskajskiej, siła wiatru dochodziła do 12 stopni skali Beauforta. Fale nieustannie atakowały statek, zalewając cały pokład. W pewnym momencie zerwane zostało klinowanie szyn przy ładowni. W każdej chwili mogły być wyrwane przez silny wicher brezenty, którymi przykryta jest ładownia statku. Załoga pokładowa pod kierunkiem pierwszego zastępcy kapitana statku tow. Błagodarjewa i bosmana tow. Tichonimowa, szybko ładownie zaklinowała uniemożliwiając przedostanie się wody do luku. Przy pracy tej nadmienić warto — szczególnie wyróżnili się bosman tow. Tichomorow oraz marynarze tow. tow. Karpow, Łazarow, Marusawinski, Saranow i cieśla tow. Leganow.

Ciężkie warunki podróży zmusiły załogę maszynowni do szczególnie skrupulatnego wykonywania wacht celem zabezpieczenia ciągłości pracy wszystkich mechanizmów i urządzeń. B. dobrymi wynikami w pracy odznaczyła się m. in. wachta czwartej mechanika tow. Chasamutdinowa, która przeprowadziła profilaktyczne remonty mechanizmów i uparcie walczyła o zwiększenie szybkości statku, zaoszczędzenie paliwa i smarów. Marynarze wachty trzeciego mechanika komsomolka Łewrentjewa dobrze utrzymują kotły i armaturę kotłową. Maszyniści tow. tow. Antonow, Jermolajew, Cziczekin i palacz tow. Primakow oraz tokarz tow. Krywickij systematycznie przekraczają swe zadania.

Kapitanem dowodzą parowca „Mendelejewa“ jest tow. Karasjew jeden z najstarszych marynarzy żeglugi bałtyckiej. Za czasów carskich był kpt. Karasjew zwykłym marynarzem. Dopiero w warunkach ustroju radzieckiego rozwinął mógł swe zdolności zawodowe, znaleźć się na właściwym stanowisku.

Tow. I. Karasjew został kapitanem statku w roku 1927. W czasie swego ostatniego długodystansowego rejsu, kpt. Karasjew został... milionerem. W języku marynarza tytuł ten oznacza, iż noszący go, ma za sobą milion kilometrów przebytych na morzu.



Bosman motorowca „Jalta“ tow. J. Kowalczyk zdobył 30 raz palmy zwycięstwa we współzawodnictwie pracy. Tow. Kowalczyk sprawdza pracę mechanizmu pokładowego.

Sołtysiakowi długo mówić nie

NAMI KORESPONDENCI pisze

Nasze życzenia dla redakcji

My niżej podpisani pracownicy portu gdańskiego dowiedziawszy się o zamiarze wydawania tygodnika, poświęconego sprawom morskim, a przeznaczonego dla szerokich mas pracowników portów i żeglugi, pozwalamy sobie przesłać pod adresem redakcji nowopowstałego pisma, życzenia swe i uwagi.

Według naszego zdania tygodnik taki, powinien zawierać następujące działy:

- 1) dział artykułów fachowych omawiający w sposób ciekawy i łatwy najważniejsze zagadnienia morskie,
- 2) sprawozdawczo - informacyjny, zawierający wiadomości o bieżących pracach, osiągnięciach i zamierzeniach: portów, żeglugi, rybołówstwa,
- 3) dział informacji o portach radzieckich i doświadczeniach radzieckich fachowców morskich i pracowników morza ZSRR.,
- 4) racjonalizatorski (możliwie jak najszerszej rozbudowany),
- 5) socjalny (jak najwięcej rzeczowej krytyki akcji socjalnej prowadzonej przez poszczególne zakłady pracy Wybrzeża), w którym omawiane byłyby również zagadnienia bezpieczeństwa i higieny pracy,
- 6) dział poświęcony pracy kobiet w stoczniach, portach i żegludze,
- 7) korespondentów robotniczych
- 8) szkoleniowy (informacje i wskazówki dotyczące szkoleń zawodowych),
- 9) kulturalno-oświatowy. Pragnielibyśmy w nim widzieć jak najwięcej wiadomości o działalności świetlic przy zakładach pracy Wybrzeża.

Redakcji nowego pisma życzymy pomyślnych i owocnych wyników w pracy.

KAZIMIERZ ANTCAK,
zmianowy dźwigowców.

Wincenty Łoziński, brigadzysta IV brygady robotników portowych,
Antoni Czapski, referent współzawodnictwa (dźwigowy),
Stanisław Wilczyński, sekretarz Rady Zakładowej (strażnik portowy),
K. Salomon, robotnik portowy.

Od redakcji: Za życzenia dziękujemy. Wasz projekt planu numerów wydaje się nam słuszny. A co o tym sądzą inni nasi Czytelnicy? Prosimy o wypowiedzenie się.



Brygada trymerska Filipkiewicza podczas pierwszego szybkościowego obśluzenia duńskiego statku „Hajma” w porcie szczecińskim

Jak pracują i co myślą cumownicy w porcie gdańskim

Potężny ryk syreny okrętowej wstrząsnął powietrzem. To radziecki statek s/s „Admirał Uszakow” wpłynął do portu gdańskiego. Skierowałem swe kroki do miejsca, gdzie przypuszczalnie miał być przycumowany. Zastałem tam dwóch robotników, którzy oczekiwali podjęcia statku. Byli to cumownicy. Po kilku minutach kadłub „Admirała Uszakowa” znalazł się o kilkanaście metrów od nabrzeża. Począłem z zainteresowaniem obserwować obecnie pracę cumownika.

Cienka linka zwana „rzutką” została zgrabnie rzucona i — przecinając ze świstem powietrze — znalazła się na pokładzie statku. Tam po przywiązaniu do niej grubej liny cumowniczej z powrotem odrzucona przez marynarzy, znalazła się w ręku jednego z cumowników. Właściwa ich praca zaczęła się dopiero teraz. Silne ręce robotników ujęły koniec liny i poczęły wolno ciągnąć na breg. Ciężar potężnej grubej liny, związanej na przestrzeni kilkunastu metrów musiał być duży, gdyż dwaj robotnicy z widoczną trudnością, cał zacięciem, ciągnęli ją ku górze. Kiedy tzw. „oko” tj. zakończenie liny

znalazło się na „polerze”, czyli słupku służącym na lądzie jako przytrzymańcy lin cumowniczych — podszedłem do jednego z cumowników.

— Przyglądałem się waszej pracy, wykonywaliście ją bardzo sprawnie — powiedziałem — obserwując równocześnie potężną „ostatnią” stojącego przede mną robotnika.

— A no tak jak się umie najlepiej — odparł z uśmiechem.

Z dalszej rozmowy dowiedziałem się, że jest on grupowym, nagrodzonym dwukrotnie za sprawną wykonywanie pracy cumowniczej.

Mój rozmówca tow. Stróżyński Bronisław był cieślą okrętowym, a w roku 1945 został bosmanem Marynarki Wojennej, następnie przeszedł na emeryturę.

— Dlaczego podjęliście się tej ciężkiej pracy, jesteście już przecież starszym człowiekiem i możecie inną, jakąś leższą... Przerwał mi machnięciem ręki.

— Wiem — mówił powoli — że uważałem iż jestem może już za tary, ale... — tu jego ogorzala twarz przyoblekła się lekkim rumieńcem, potężna postać stała się jeszcze potężniejsza, a pierś uniosła się w górę.

— Marynarz nigdy nie jest za stary, a szczególnie dziś, kiedy Polska Ludowa potrzebuje tyle rąk do pracy. Powiedzieć to wszystkim, którzy o tym nie wiedzą, że tak myślą wszyscy nasi marynarze”. Cz.

(BoPi)

Załoga Kapitanatu Portu oszczędziła 10.000 zł

W związku z koniecznością przeprowadzenia remontu na kilku odcińkach portu gdańskiego, Oddział Inżynierjno-Budowlany ZPGG w Nowym Porcie znalazł się w trudnej sytuacji, nie dysponując dostateczną ilością materiału budowlanego, zwłaszcza pali obojowych o średnicy 35 - 45 cm, długości do 18 m.

Chociaż sprawy budowy i odbudowy portu nie należą do zakresu prac pracowników Kapitanatu, oni właśnie dopomogli do rozwiązania omawianych trudności. W trosce o stan portu roztrząsali długo sposób przyjęcia z pomocą kolegom z oddziału budowlanego — aż wreszcie, sposób ten znaleźli.

Kilku pracowników oddziału na brzeży Kapitanatu Portu, znalaz-

ło podczas inspekcji zatopione dwie duże tratwy, składające się z 16 pali. Takie właśnie pale potrzebne były do naprawy nabrzeży. Holownikiem „Tarpan” tratwy przeholowano na odcinki wymagające remontu, wydobyto na nabrzeże i rozebrano. Pale tratw okazały się zupełnie zdrowe, wmontowano je więc w miejsce zniszczonych na remontowanych nabrzeżach.

Inicjatywa pracowników Kapitanatu Portu przyczyniła się do zaoszczędzenia gospodarce portowej kwoty około 10.000 zł, i umożliwiła ekipie hydrotechnicznej kontynuowanie prac, przerwanych z powodu braku materiału budowlanego.

S. M.



Polska Żegluga Morska w Szczecinie organizuje dwie nowe linie żeglugowe

Równocześnie z powstaniem nowego państwowego przedsiębiorstwa wyodrębnionego „Polskie Linie Oceaniczne” w Gdyni, powstało w Szczecinie na miejsce dotychczasowego oddziału GAL-u państwowe przedsiębiorstwo armatorskie pod nazwą „Polska Żegluga Morska”. Zorganizowanie tego nowego, niezależnego przedsiębiorstwa w Szczecinie jest poświadczeniem ze wszech miar słusznym, trzeba bowiem pamiętać, że port szczeciński należy obecnie do największych portów na Bałtyku. Plan 6-letni przewiduje dalszy wspaniały rozwój tego portu, ożywienie ruchu statków i przewożenie coraz to większej masy towarów.

w znacznej części z młodych i energicznych pracowników, uruchomi już w najbliższym czasie nowe stałe linie żeglugowe, które połączą Szczecin z Hamburgiem, Rotterdamem i Antwerpią oraz z Londynem i Le Havrem.

Jedną z tych linii obsługiwać będzie nowy motorowiec m/s „Elbląg”. Jest to statek drobnicowy. Przy budowie jego położono szczególny nacisk na wygodne i dobrze urządzone pomieszczenia dla załogi. Marynarze na statku „Elbląg” nie będą musieli gnieździć się w ciasnych i ciemnych kajutach, lecz mieszkać będą w przestronnych i estetycznych pomieszczeniach.

BOGUSŁAW PISKORSKI
Szczecin

Nasz konkurs pt.

Organizujemy sieć korespondentów »Steru«

Jednym z najbardziej skutecznych środków do walki ze złem — są korespondencje i listy czytelników do prasy. Listy sygnalizujące o niedomaganiach i osiągnięciach, brakach i postępach, o twórczej inicjatywie i przeszkodach na drodze postępu gospodarczego i społecznego.

Korespondenci „Steru” mają do odegrania doniosłą rolę. Będąc mocno związani ze swoim środowiskiem pracy, z szeregiem instytucji społecznych, znając lokalne warunki i ludzi, mogą, o ile poważnie potraktują swoje zadania, przyczynić się waleśnie do pomnożenia zdobyczy ludowych.

O CZYM POWINNI PIŚĆ KORESPONDENCI „STERU”?

Tkwiąc bezpośrednio w terenie, w masie, korespondent powinien informować społeczeństwo za pośrednictwem gazety o wszystkim, co ma znaczenie dla naszej pracy nad usprawnieniem warsztatu i warunków pracy.

Korespondent informuje o tym, co się wokół niego dzieje. A więc winien pisać o inicjatywie robotników w warsztatach pracy, o przodownikach i racjonalizatorach, o przedterminowym wykonaniu planów, o wynikach, nowych formach i metodach współzawodnictwa pracy, o wszystkich, co mobilizuje, daje przykład i jest wzorem dla innych jednostek, przy zwiększaniu wysiłku dla lepszego, szybszego i sprawniejszego wykonania planów produkcyjnych. Winien pisać o pracy świetlic, czy gazetki śniennej, o pracy oświatowej, o szkoleniu — jednym słowem o wszystkim co jest istotne i pozytywne, czym możemy pochwycić się w okresie rozbudowy kraju, o tym wszystkim, co stanowi wielki wkład w budownictwo socjalistyczne.

Ale równocześnie korespondent pisze również o brakach i niedociągnięciach, o bolączkach i potrzebach, o wyrzadzonych ludziom krzywdach i niewypelnianiu przez kierownictwo i administrację swych obowiązków, o ich błędach i brakach.

Krytyka i samokrytyka — to potężny oręż w rękach korespondenta. Oczywiście krytyka powin-

na być pozytywna, zrodzona z serdecznej troski o dobro naszego państwa i warsztatu pracy. O jednym więc nie wolno korespondentowi zapomnieć: nadsyłane do redakcji listy muszą zawierać konkretne fakty, fakty solidnie sprawdzone, tak, aby korespondent mógł przyjąć za nie pełną odpowiedzialność.

Stosujemy przy tym zasadę, że

korespondent odpowiada za swoje notatki i artykuły, za ich treść, za ich słuszność tylko przed redakcją, a nie przed kimkolwiek innym. A więc nie odpowiada przed kierownikiem, naczelnikiem, czy dyrektorem, jeśli krytykuje sprawę warsztatu pracy, lub też ich samych. Równocześnie nie będziemy jednak wymagali od korespondenta pełnego poczu-

Warunki udziału w konkursie

Redakcja tygodnika „Ster” ogłasza Konkurs dla najlepszych, stałych korespondentów „Steru”. A oto warunki uczestniczenia w konkursie:

1. Udział w konkursie może wziąć każdy czytelnik „Steru”.
2. Każdy z uczestników konkursu nadesłanie do redakcji w ciągu najbliższych trzech miesięcy, poczynając od 1 marca 1951 r. jedną lub kilka korespondencji.
3. Korespondencja nie powinna zawierać więcej niż 3 strony maszynopisu. Listy można pisać odręcznie.
4. Korespondencje winny obrazować rozwój współzawodnictwa na terenie warsztatu p. wyniki poszczególnych przodowników lub całych zespołów robotniczych. Powinny również przedstawiać osiągnięcia i niedomagania poszczególnych warsztatów pracy.

Dalszymi tematami mogą być opisy, zacierpnięte z życia robotników, fakty i wnioski, dotyczące dyscypliny pracy, realizacji i udoskonalenia, sprawy walki ze szkodnictwem, nadużyciami i biurokracizmem, a wreszcie korespondencje z życia Partii i Związku.

Po trzech m'esiącach współpracy z nami, a więc w czerwcu 1951 r., ogłosimy wyniki konkursu i prześlemy wszystkim korespondentom, którzy będą odpowiadać wyżej podanym wymaganiom oraz warunkom konkursu, legitymacje stałych korespondentów terenowych naszego tygodnika.

6. Trzydziestu najlepszych korespondentów biorących udział w konkursie zostanie nagrodzonych jedną z niżej podanych nagród.

7. Za wszystkie wydrukowane listy korespondencji otrzymają honorarium.

8. Wszyscy, którzy zamierzają wziąć udział w konkursie powinni przelać do redakcji „Steru” list z przedmowa i mieniem mniej więcej następującej treści:

Do redakcji „Steru”

Gdańsk — Wrzeszcz
ul. Morska 22.

Zawiadamiam, że zamierzam wziąć udział w konkursie pt. „Organizujemy sieć korespondentów „Steru”, ogłoszonym w numerze 1 „Steru”.

Imię, nazwisko, zawód dokładny adres.

NAGRODY

DLA 30 NAJLEPSZYCH KORESPONDENTÓW, KTÓRY UCZYNIŁ ZADOSĆ POWYŻSZYM WARUNKOM REDAKCJA „STERU” PRZEZNACZA NASTĘPUJĄCE NAGRODY:

1. NAGRODA: ODBIORNIK RADIOWY.
2. NAGRODA: ROWER TURYSTYCZNY.
3. NAGRODA: APARAT FOTOGRAFICZNY.
4. NAGRODA: TECZKA SKÓRZANA.
5. NAGRODA: WIECZNE PIŁO.
6. — 10. NAGRODA: BIBLIOTEKZI 10-TOMOWE LITERATURY MARKSISTOWSKIEJ.
- 11 — 30. NAGRODA: CENNE KSIĄŻKI

Mieszkania dla przodowników

Stoczni Szczecińskiej

Ostatnio odbyła się w Szczecinie podniosła uroczystość wręczenia kluczy do nowowymontowanych mieszkań 14 przodownikom pracy Stoczni Szczecińskiej. Mieszkania dla dzielnych stoczniovców wyremontowała załoga Zarządu Nieruchomości Komunalnych w ramach specjalnego zobowiązania.

Do nowoczesnie wyposażonych mieszkań wprowadzili się następujący wybitni przodownicy stoczni: kadłubowice Dałkowski, stolarz Jaworski, spawacz Piskorski, energetyk Praczk, cieśla Piecinkiewicz, ślusarz Radczak, kadłubowiec Walczyński, mechanik Wierzbicki, kadłubowiec Szewczyk, kotlarz Kupniewski, spawacz Załoga, kowal Zimarski, strażnik pożarny Zacharian i kotlarz Sawicki.

Dobre i wygodne mieszkania są zastawioną nagrodą za wyniki, jakie wymienieni przodownicy pracy osiągnęli w swej pracy na stoczni.

(BoPi)

Trymerzy i dźwigowcy portu szczecińskiego zwiększają wydajność pracy

Z dotychczasowych obliczeń wyników współzawodnictwa pracy w IV etapie wynika, że robotnicy portu szczecińskiego osiągnęli nowe sukcesy zwiększając wydajność i stosując coraz to lepsze metody pracy.

Dźwigowcy Basenu Górnicego zastosowali radziecki system „czwórkowej” obsługi dźwigów oraz zapewnili dźwigom właściwą opiekę techniczną. We współzawodnictwie pracy opartym na tych metodach zwyciężył zespół pracujący na Nabrzeżu Gliwickim w składzie: Józef Tyszkiewicz, Henryk Rutkowski, Mieczysław Adamkiewicz i Bolesław Kłosowski.

Wielokrotny przodownik pracy Rutkowski podniósł swą normę w

ciągu ostatniego kwartału o 21 proc. osiągając wydajność 194 proc. Inny przodownik, dźwigowcy Kajkowski osiągnął 188 proc.

Nie tylko dźwigowcy, lecz również trymerzy uzyskali cały szereg nowych, bardzo dobrych wyników. We współzawodnictwie zespołowym zwyciężyli trymerzy z Nabrzeża Bytomskiego. Uzyskali oni przeciętną wydajność 15,3 ton na godzinę. Najlepszym z pośród nich okazał się Ignacy Kaszyński, który trzymał 17,6 ton na godzinę oraz Piotr Grabowski, który osiągnął 15,24 ton.

Pia.

cia odpowiedzialności za to, co pisze. Nadsyłanie korespondencji nieprawdziwych, niepewnych spraw, że redakcja będzie otrzymywała sprostowania i zaprzeczenia, co podważa nie tylko nasze zaufanie do korespondenta, lecz jednocześnie utrudni pracę redakcji.

Jeśli chodzi o wykazywanie zła, należy to robić bez ograniczenia i obawy. Nie wolno kryć brudów, nieróbstwa, nadużyć czy kłamstwa, bez względu na to o kogo idzie. „Ster” będzie umiał obronić swych korespondentów w razie potrzeby.

KTO MOŻE BYĆ KORESPONDENTEM „STERU”?

Korespondentem naszym może być każdy od pracownika niewykwalifikowanego do dyrektora, czy przewodniczącego, wszyscy, którym bliżej są osiągnięcia naszego budownictwa. Nie ważnym będzie wgląd czysto dziennikarskich uzdolnień, czy literackiego talentu, ale przede wszystkim postawa i aktywność społeczna korespondenta.

Korespondent robotniczy winien być ściśle związany z terenem swej pracy. Winien on widzieć ludzi i ich sprawy z bezpośredniej bliskości, ale nie może on ograniczać swego pola widzenia do spraw własnego warsztatu pracy. Korespondent powinien uważnie śledzić, co się dzieje w całym kraju, musi być świadomy czym w danej chwili żyje cały kraj.

Rzucamy hasło: Jak najwięcej korespondentów, współpracowników „Steru”. Niech nie zabraknie w żadnej jednostce, w żadnym warsztacie pracy naszego korespondenta.

By pomóc w realizacji tego hasła i równocześnie podnieść poziom nadsyłanych korespondencji ogłaszamy konkurs, którego warunki znajdziecie obok.

Weźcie udział w naszym konkursie, włączając się tym samym do czynnej walki o podniesienie sprawności Waszych warsztatów pracy i walki ze wszelkim złem. Stańcie się najgorliwsiymi, najuczciwsiymi, najbardziej bojowymi i odważnymi dowódcami opinii publicznej.

Podostrzem KRYTYKI

O biurokracji w ZPGG

Z końcem stycznia bieżącego roku oddział dźwigowy ZPGG w Gdańsku wysłał do magazynów centralnych ZPGG w Gdyni samochód ciężarowy po odbiór drobnych części technicznych oraz kabla, potrzebnego do wyremontowania bloku dźwigowego w Porcie Gdańskim. Po odbiór materiałów wysłano czterech robotników fachowych (dźwigowych) jednego magazyniera, jednego szofera i jednego pomocnika szofera. Punktualnie o godzinie 11 samochód był na miejscu. Wszystko byłoby dobrze, gdyby znowu nie te formalności papierkowe. Zaczęto szukać, pisać i odpisywać. Cała ta manipulacja trwała trzy godziny tj. do godziny 14. Uzyskawszy wszystkie potrzebne dokumenty, zaczęto ładować sprzęt na samochód. W momencie kiedy robotnicy ładowali kabel, zjawił się urzędnik, oświadczając, że kable nie wyda ze względu na brak dodatkowych jeszcze formalności. Samochód więc odjechał, zabierając jedynie drobne części — a kabel, na który czeka



ka port w Gdańsku, został w magazynie w Gdyni.

— Dziś, kiedy podjęliśmy się socjalistycznej opieki nad dźwigami, gdy walczyliśmy z humelanctwem — oświadczył Filipowicz Roman, jeden z dźwigowych który był przy odbiorze tego sprzętu — marnujemy czas na przejażdżki i

próżne czekanie, zamiast przeprowadzać konserwację i naprawę naszych dźwigów. Czy pracowników magazynu nie obowiązuje dyscyplina pracy?

Czas skończyć z biurokacją!

J. C.

Zła organizacja czy brak troski

Proces produkcji wymaga — rzecz prosta — sprawnych i terminowych dostaw materiałów. Dla tego też, wszystkie komórki trudniące się dostawą, powinny być zorganizowane jak najlepiej i funkcjonowanie ich musi być jak najsprawniejsze.

Niestety konkretne wypadki świadczą o dużych niedociągnięciach w pracy tych komórek. Nie skutkują różne terminowe notatki, jakimś zaopatrywaniem są zamówienia, nie pomagają ustne czy telefoniczne upomnienia.

Ekspedycja Stoczni Gdyńskiej otrzymała pewnego dnia polecenie

odebrania 9 ogniw baterii trakcyjnej T. 285/6 z Centrali Handlowej Przemysłu Elektrycznego w Gdańsku-Wrzeszczu. Ogniw te, których zewnętrzna powłoka wykonana jest z masy ebonitowej, są bardzo łamliwe. Przewozić je należy wobec tego w skrzyniach drewnianych, wyłożonych trocinami. Jedną skrzynia może pomieścić 9 ogniw.

Dział przewozowy nie uważał za stosowne dopilnować zabezpieczenia ogniw. Załadowano je luzno na 5-tonowy, mały elastyczny przy stałym obciążeniu „Dodge”. Lecząc to nie wszystko. Razem z ogniwami

mi przewożono ciężką beczkę po oliwie czy farbie. Skutek tego niedopatrzności? — Potłuczone częściowo pokrywy zewnętrzne oraz całkowicie zniszczone i zabrakowane dwa ogniwa.

Kto za te szkody ponosić winien odpowiedzialność?

Protokół przyjęcia nie wykazuje braków ani uszkodzeń. Winnych nie można znaleźć. — Jeden starał się winę rzucić na drugiego. Według mnie zawiń tu zła organizacja lub zwykła beznamiętność, ale na pewno brak socjalistycznej troski o wspólne dobro. Winni muszą się znaleźć. EG.

»Lekka Kawaleria« Stoczniovców przy pracy

Jest godzina 15. Pierwsza zmiana pracowników Stoczni Gdańskiej skończyła pracę. Tylko garstka najmłodszych — zetempowcy, choć wraz z innymi ukończyli czynności służbowe, nie wybierają się jeszcze do domu. W pokoju sekretarza stoczniovców koła ZMP ob. Sandry odbędzie się teraz właśnie odprawa członków brygady lotnej kontroli. „Lekka Kawaleria” — taką nazwę nadało młodzieżowym brygadam lotnej kontroli — przed wyruszeniem w teren otrzymuje ostatnie polecenia i wskazówki.

Koło ZMP Stoczni Gdańskiej, które w roku ubiegłym rzuciło hasło tworzenia brygad lotnej kontroli, wzywając do organizowania ich przez inne zakłady pracy, z całą energią i zapałem przystąpiło od razu do realizacji hasła na własnym terenie.

Na czym polega działalność lotnych brygad kontroli? Jaki jest zakres ich pracy? Brygady kontrolne po godzinach służbowych dokonują inspekcji terenu. Sprawdzają stan warsztatu: maszyn i urządzeń, pozostawionych po skończonej pracy przez robotników, kontrolując przestrzeganie dekretu o zachowaniu tajemnicy państwowej przez pracowników stoczni, wreszcie czuwają nad socjalistyczną dyscypliną pracy. Zakres czynności nie mały. Dla sumiennego ich wykonania rezygnują młodzi stoczniovcy z godzin zasłużonego wypoczynku. Niejednokrotnie poświęcają dobrowolnie niemal cały wolny czas od zajęć służbowych.

Lekka kawaleria rusza do ataku. Rozpoczynamy wędrowkę po wielkich halach. Potrwa ona dość długo. Chodzimy wolno. Zwracamy uwagę na wszystko. Nie można przeoczyć żadnej maszyny, żadnego urządzenia.

Trzeba zanotować numer tej maszyny. Niedbały czy nieuważny pracownik zapominał po skończeniu roboty wyłączyć jej mechanizm.

Maszyna znajduje się przeto ciągle jeszcze w ruchu. Niepostrzeżenie zużywają się tryby. Marnuje się prąd.



Uwaga! Spójrzcie kolego w jakim stanie znajduje się maszyna sąsiednia. Znać na niej zacieki smarów, jakieś rdzawe smugi. Oczywiście po skończonej pracy maszyny tej nie oczyszczono.

Inne, w następnej hali — na szczęście w porządku.

Teraz zajrzymy do biur warsztatowych. Musimy sprawdzić, czy nie zapomniano zamknąć szuflad i szaf, zabezpieczyć leżące tam pieczętki i plany.

— A jak tam z porządkiem w szatni? Nie wolno nam przecież o niczym zapomnieć

Na młodych „inspektorów” nie wszyscy patrzą oczywiście życzliwym okiem, a już najmniej ci niepoprawni, których już kilkakrotnie zanotowano w raportach. Ten i ów stara się kontrolera zgagać, odwrócić jego uwagę od właściwego przedmiotu zainteresowania. Oko „lekkiego kawalerzysty” jest jednak bystre i sprawne, a zdecydowana wola rzetelnego wypełnienia swego obowiązku sprawia, że zbyć go wykretem nie łatwo.

Kontrola wewnętrzna hali biur skończona. Pozostaje „spacer” na zewnątrz zabudowań. Oglądamy pochylanie, doki statki remontowane i nowo-budowane. I tu nie zawsze wszystko jest w zupełnym porządku. Łazimy po sterach złomu, potykamy się o rozrzucone kawałki żelaza.

A oto maszyna, służąca do elektrycznego spawania, nieprzekryta i niezabezpieczona. Wilgoć opady śnieżne czy deszcze spowodować mogą z biegiem czasu całkowite jej unieruchomienie. To już przeoczenie poważne. Do protokołu kontrolnego przybywa nowa pozycja.

Jest coraz ciemniej. Stocznia szumi przyciszonym rytmem maszyn. Powoli zapalają się światła.

Zmęczeni, lecz zadowoleni wracają młodzi inspektorzy do domu. Czują, że wykonali szmat dobrej, pożytecznej roboty.

Walentyn Katajew

SZTANDAR

W głębi wyspy widać było kilka dachów krytych czerwoną dachówką. Nad nimi wznosił się wąski trójkąt kościoła z czarnym dużym krzyżem, wcinającym się w pochmurne niebo.

Kamienisty brzeg wydawał się bezładny. Morze na setki mil dookoła mogło się wydawać pustynią. A jednak...

Niekiedy daleko na morzu ukazywała się niewyraźna sylwetka okrętu wojennego lub transportowca. I w tej samej chwili bezszelestnie i lekko, jak we śnie, jak w bajce, na brzeg usuwała się na bok jedna z granitowych brył otwierając grotę. Z głębi groty powoli podnosiły się trzy działa dalekonośne. Podniósłszy się ponad poziom morza, wysuwały się ku przodowi i zatrzymywały. Trzy potworne długości lufy same obracały się za nieprzyjacielskim okrętem, jak za magnesem. Na grubych stalowych gwintach i w koncentrycznym wyłobieniu błyszczała gęsta, zielona oliwa.

W schronach wykutych głęboko w skale mieściła się niewielka załoga fortu i całe jego urządzenie. W ciasnej niszce oddzielonej od kubryku przegródką z dyktu mieszkał dowódca fortu i komisarz. Siedzieli na przyrządach umocowanych w ścianie. Dzielił ich stół. Na stole paliła się elektryczna żarówka. Odbijała się ruchliwymi błyskami na tarczy wentylatora. Suchy wiatr poruszał papierami. Małeńki olówek kołysał się na mapie podzielonej na kwadraty. Była to morska mapa. Dowódcy zameldowano przed chwilą, że w kwadracie Nr 8 dostrzeżono nieprzyjacielski niszczyciel. Dowódca kiwnął głową.

Oślepiając pomarańczowe słupy ognia wylatywały z dział. Trzy kolejne salwy wstrząsnęły wodą i granitem. Pęd powietrza uderzył w uszy. Pociski jeden za drugim mknęły w dal z łoskotem żelaznej kuli toczącej się po marmurze, a po kilku minutach echo przynosiło poprzez wodę wiadomość, że wybuchły.

Dowódca i komisarz w milczeniu patrzyli na siebie. Zrozumieli wszystko bez słów: wyspa jest otoczona, łączność przerwana. Od miesiąca z górą garstką zuchów broni obłożonego fortu. Przed nieustannymi atakami z morza i powietrza. Bomby lotnicze z wściekłym uporem rozbijają się o skały. Torpedowce i szalupy desantowe snują się dookoła. Wróg chce szturmować zdobyć wyspę, ale granitowe skały stoją niewzruszone. Wtedy wróg cofa się daleko w morze. Skupia swe siły, zmienia szyk bojowy i znów rzuca się do szturmowania. Szuka słabego miejsca i nie znajduje go.

Ale czasu plynął.

Amunicji i żywności było coraz mniej. Piwnice opustoszały. Całymi godzinami dowódca i komisarz siedzieli nad wykazami. Zestawiali, redukowali. Usiłowali oddalić straszliwą chwilę — ale rozstrzygnięcie zbliżało się. I oto nastąpiło.

— I co dalej? — Zapytał wreszcie komisarz.

— Nic dalej? — odpowiedział dowódca. — To już wszystko.

— Waleć pisz.

Dowódca nie śpiesząc się otworzył dziennik działań, spojrzał na zegarek i zapisał czytelnym pismem: „Dzisiaj od samego rana ostrzeliwaliśmy wroga ze wszystkich dział. O godzinie 17.45 oddaliśmy ostatnią salwę. Nie mamy więcej pocisków. Zapas żywności na jedną dobę”.

Zamknął dziennik działań — tę grubą buchalteryjną księgę, sznurowaną, z lakową pieczęcią, zatrzymał ją przez chwilę na dłoni, jak gdyby chciał określić ile waży, i położył na półce.

— Tak wyglądają sprawy, komisarzu — powiedział bez uśmiechu.

Zapukano do drzwi.

— Wejść.

Dyżurny w błyszczącym płaszczu z którego ściekała woda, wszedł do pokoju. Położył na stole niewielki aluminiowy cylinder.

— Zruci?

— Tak jest.

— Kto zrzucił?

— Niemiecki myśliwiec.

Dowódca odwrócił przykrywkę, wsunął do cylindra dwa palce i wydosławił zwinęty papier. Przeczytał i zachmurzył się. Na pergaminowym arkusiku dużymi wyraźnymi literami atramentowym piórkem napisane było co następuje:

„Panie komendant radziecki fort i bateria. Wy jest okrażony ze wszystkich stron. Wy nie macie więcej amunicji i produktów. Dla uniknięcia niepotrzebnej przelewu krwi proponuję kapitulację. Warunki: Cała garnizon fortu razem z komendanturą i dowódcą pozostawiają baterie fortu w całości i porządku i bez broni wyjdą na plac obok kościoła dla kapitulacji. Punktualnie szósta godzina, czas środkowo-europejski, na wieży kościoła ma być wystawiony biały flaga. W zamian za to obiecuję darować wam życie. W przeciwnym razie — śmierć. Poddacie się. Dowódca niemieckiego desantu kontradmirał von Ewerscharpf”.

Dowódca podał komisarzowi warunki kapitulacji. Komisarz przeczytał i powiedział do dyżurnego:

— Dobrze możecie odejść.

Dyżurny wyszedł.

— Chcą widzieć flagę na kościele — powiedział w zamysieniu dowódca, gdy dyżurny wyszedł.

— Tak — odrzekł komisarz.

— Zobaczą ją — powiedział dowódca wkładając płaszcz. — Dużą flagę na kościele. Jak sądzisz, komisarzu, czy zauważą ją. Trzeba, by ją koniecznie zauważali. Musi być jak największa. Czy zdążymy.

— Mamy sporo czasu — powiedział komisarz szukając czapki. — Mamy przed sobą całą noc. Nie spóźnimy się. Zdążymy uszyć flagę. Chłopcy pracują. Będzie ogromna. Ręczę ci za to.

Uścisknęli się i ucałowali. Pocałowali się mocno, po męsku, czując na wargach ostry smak skóry opalonej na wietrze. Pocałowali się pierwszy raz w życiu. Spieszyli się. Wiedzieli, że już nigdy nie będą mieli na to czasu.

Komisarz wszedł do kubryku i z wysokiego stolika zdjął popiersie Lenina oraz puszkową serwetkę malinowego koloru. Później stanął na stole i zdjął ze ściany transparent z hasłami.

Całą noc garnizon fortu szył sztandar, ogromny sztandar, z trudem mieszczący się na podłodze kubryku. Zszywano go dużymi marynarskimi igłami i grubymi nićmi z najtrudniejszych kawałków materiału, ofiarowanych przez marynarzy.

Krótko przed świtem sztandar był gotowy.

Wtedy marynarze ogłusili się po raz ostatni włożyli czyste koszule i jeden po drugim, z pistoletami maszynowymi zawieszonymi na szyi i kieszeniami wypchanych nabojami, zaczęli wychodzić schodkami na górę.

O świcie do kajuty von Ewerscharpfa zapukał dowódca warty. Von Ewerscharpf nie spał. Leżał ubrany na posłaniu. Podszedł do umywalki, przyjrzał się sobie w lustrze i natął wodą kolonską worki pod oczami. Dopiero potem pozwolił wejść dowódcę warty. Dowódca warty był wzburzony. Z trudem powstrzymywał szybki oddech, unosząc rękę do salutowania.

— Jest chorągiew na kościele? — zapytał szybko von Ewerscharpf bawiąc się rekojęcią sztyletu z kości słoniowej.

— Tak jest. Poddają się.

— Dobrze — powiedział von Ewerscharpf. — Przyniósł mi pan doskonałą wiadomość. Świetnie. Zwołać wszystkich na górę. Po chwili stał na szeroko rozstawionych nogach na kapitańskim mostku.

Świtało. Był to mroczny i pełen wiatru świt późnej jesieni. Von Ewerscharpf przez lornetkę ujrzał na widnokręgu niewielką, granitową wyspę. Leżała na szarym, brzydkim morzu. Fale z przynębiającą monotonią przybierały kształt przybrzeżnych skał. Morze wyglądało jak wykute w granicie.

Nad konturem rybackiego osiedla wznosił się wąski trójkąt kościoła z czarnym, prostym krzyżem, odcinającym się wyraźnie na tle zachmurzonego nieba. Na samym szczycie powiewał wielki sztandar. W półmroku świtania był zupełnie ciemny, prawie czarny.

— Biedacy — powiedział von Ewerscharpf. — Musieli zapewne oddać wszystkie swoje przedmioty, by uszyć taką ogromną białą flagę. Ha, trudno. Kapitulacja pociąga za sobą pewne niewygody.

Wydał rozkaz.

Flotylla desantowych szalup i torpedowców skierowała się ku wyspie. Wyspa rosła, zbliżała się. Teraz można było już gołym okiem rozpoznać garstkę marynarzy stojących na placu obok kościoła.

W tej samej chwili ukazało się malinowe słońce. Było zawieszane pomiędzy niebem a wodą. Jego górna część przeganiała

długa chmura, a dolna dotykała postrzępionego morza. Ponure światło zalało wyspę. Sztandar na kościele stał się czerwony jak rozpalone żelazo.

— Tam, do diabła, bardzo ładny obraz — powiedział von Ewerscharpf. — Słońce zabarwiło białą chorągiew na czerwono. ale za chwilę zmusimy ją, by zbieła.

Wiatr napędzał dużą falę, która biła w skały. Odbijając uderzenia, skały dźwięczały jak brąz. W powietrzu unosiły się subtelne dźwięki, przesycone wodną kurzawą. Woda bulgotała i szmerła. Uderzając z rozpędu w niewidoczną przeszkodę odskakiwała z hukem wyrznięta armatnią, bijąc w górę wodotryskiem różowej piany.

Szalupy desantowe przybiły do brzegu.

Zanurzeni po pas w spienionej wodzie, trzymając nad głowami pistolety maszynowe, skacząc po kamieniach, ślizgając się, padając i znów się podnosząc, Niemcy biegli w kierunku fortu. Oto już są na skale, oto już wbiegają w otwarte strzelnice baterii.

Von Ewerscharpf stał wpijając palce w poręcz mostku kapitańskiego. Nie odrywał oczu od brzegu. Był zachwycony obrazem szturm. Przez twarz przebiegały mu dreszcze.

— Naprzód, chłopcy, naprzód! Naraz podziemny wybuch o potwornej sile wstrząsnął wyspą. Ze strzelnic wyleciały w górę strzepy odzieży i ludzkich ciał. Skały napierały jedna na drugą, rozpadały się. Coś unosiło się z czeluści wyspy na powierzchnię, a potem znów spychało w zieleń rozpadliny, gdzie wysadzone w powietrze działa piętrzyły się stertami okopconej stali. Trzęsienie ziemi wstrząsnęło wyspą.

— Oni wysadzają w powietrze baterie! — krzyknął von Ewerscharpf. — Złamali warunki kapitulacji.

W tej samej chwili chmura powoli nakryła słońce. Czerwone światło, które swym blaskiem oświetliło wyspę i morze — zgasło. Wszystko dookoła przybrało jednolitą, granitową odcień. Wszystko — prócz sztandaru na kościele.

Von Ewerscharpf w pierwszej chwili pomyślał, że zwariował. Wbrew wszystkim prawom fizyki, olbrzymia flaga na kościele pozostała nadal czerwona. Na szarym tle krajobrazu jej czerwony kolor był jeszcze bardziej wyrazisty. Bił w oczy. Wtedy von Ewerscharpf uprzytomnił sobie, z kim walczy. To nie było złudzenie optyczne. To nie słońce oszukało von Ewerscharpfa — to on oszukał samego siebie.

Eskaadry bombowców, szturmowców myśliwców unosiły się w powietrzu. Niszczyciele, torpedowce i desantowe szalupy ze wszystkich stron runęły na wyspę. Nowe tyraliery desantu wdrypywały się na mokre skały. Spadochroniarze jak tulipany spadali na dachy rybackiej osady. Wybuchy szarpały powietrze na strzepy.

Posród tego piekła 30 radzieckich marynarzy, którzy okopali się pod przyporami kościoła, wystawiło swoje pistolety maszynowe i karabiny maszynowe na wszystkie cztery strony świata: na południe, na wschód, na północ i na zachód. Zaden z nich w tej straszliwej, ostatniej godzinie nie myślał o życiu. Sprawa życia była rozstrzygnięta. Wiedzieli, że umrą, ale umierając chcieli zniszczyć możliwie najwięcej wrogów. Na tym polegało bojowe zadanie. Wypełniali je do końca.

Lecz siły były zbyt nierówne.

Zasypany odłamkami cegieł i gzymsów, które poiskli wybuchowe odbijały od murów kościoła, z twarzami szerniałymi od dymu, zalani potem i krwią, tamując krew watą wydarta spod podszewki marynarskich kurtki, 30 radzieckich marynarzy padało jeden po drugim, strzelając do ostatniego tchu.

Nad nimi powiewał olbrzymi, czerwony sztandar zeszyty dużymi, marynarskimi igłami i grubymi marynarskimi nićmi i z najtrudniejszych skrawków — ze wszystkiego, co znalazło się w marynarskich kuferkach.

Ten sztandar był uszyty z pamiątkowych chusteczek iedwabnych, czerwonych chustek trójkątnych, z welnianych malinowych szalików, różowych kapciuchów, z ponsowych podszewek kołder, koszulek. Purpurowa oprawa płócienna pierwszego tomu „Historii Wojny Domowej” i dwa portrety — Lenina i Stalina w haftowane na wienówym atlasie — podarunek dziewcząt z Kujbyszewa — również były wszyte w tę płomienną mozaikę.

Na zawrotnej wysokości, śród plynących chmur, sztandar powiewał, trzepotał się, płonął, jak gdyby niewidzialny olbrzym-chorągiewnik niosł go w uniesieniu przez bitewny dym naprzód ku zwycięstwu.

