



GENERALISSIMUS JÓZEF STALIN, TWÓRCA I WÓDZ ARMII CZERWONEJ, CHORĄŻY ŚWIATOWEGO POKOJU.

## Głos Morza

ostrzega o nadejściu sztormu

Znany oceanograf radziecki, akademik, W. W. Szulejkin w jednej ze swoich prac (Oczerki po fizyce moria) opisuje ciekawe zjawisko, na które zwrócił uwagę podczas badań hydrograficznych przeprowadzonych na Morzu Barentsa.

Opuszczane w głąb morza przyrządy rejestrujące automatycznie głębokość, ciśnienie i temperaturę w różnych punktach podnoszone były na powierzchnię przy pomocy balonu gumowego, wypełnionego wodorem. Otóż w trakcie prac uwagę badaczy zwrócił dziwny fakt. Mianowicie po wyjęciu z wody balon wypełniony wodorem, po przyłożeniu do ucha, wywoływał wrażenie lekkiego bólu, jakby ucisku na bębenki.

Co mogło je wywoływać? Czy fale dźwiękowe? — rozważał Szulejkin — wydawało się to nieprawdopodobne gdyż stwierdzono, że zjawisko to można było niejednokrotnie obserwować nawet przy najbardziej sztywnej pogodzie, wśród panującej wokół zupełnej ciszy, nie utrzymując w efekcie nawet najłżejszych wrażeń słuchowych.

Ucho nasze jednak, jak wiemy z fizjologii, jest tak zbudowane, że przyjmujemy jako dźwięki tylko drgania powietrza w określonych granicach. Poczynając od tonów najniższych basowych, aż ku tonom najwyższym „cienkim”, piskliwym. Nie słyszymy drgań o mniejszej częstotliwości niż 16 na sekundę ani drgań o większej częstotliwości niż 20.000 na sekundę. Może więc zjawisko to wywoływały drgania leżące poza możliwościami naszego słuchu?

Dźwięki leżące poza granicami tych, które ludźmi jesteśmy słyszeć istnieją w przyrodzie i współczesna nauka umie je rejestrować. Idąc po tej linii dociekań Szulejkin postanowił ciekawie to zjawisko poddać próbie. W tym celu umieścił dźwięk zachowujący się balon z wodorem w nieruchomym statywie. Umocował następnie na powłoce balonu bardzo lekką aluminiową pręcik. Kierując odbicie lustrzane pręcika na przesuwającą się światłoczułą taśmę uzyskał falującą linię wykresu. W ten sposób Szulejkin uchwycił niedostrzegalne dla słuchu i wzroku człowieka drgania balonu, — mógł bez trudu obliczyć ich częstotliwość. Wyniosła ona 10 drgań na sekundę, a więc mniej niż wynosi dolna granica słyszanych przez nas jako najbardziej niskie, basowe tony. Rejestrowanie na światłoczułej taśmie drgania balonu należały więc do typu drgań tworzących nieuchwytne dla ludzkiego ucha tzw. dziedzinę infradźwięków.

Skąd też one się wzięły? Otóż — jak tłumaczy Szulejkin — infradźwięki zanim wprawiły eksperymentalny balon w drgania, biegły poprzez morskie fale i stykające się z nim powietrze, dzięki bardzo oddalonemu sztormowemu wiatrowi. Ucho ludzkie takich infradźwiękowych fal nie chwytą, ale potrafią orientować się według nich meduzy i wiele innych drobnych istot morskich, które nieomylnie przed nastaniem sztormu uciekają na głębsze wody jeszcze o wiele wcześniej niż nasze barometry wskazują zmianę ciśnienia. Przestrzegają je bardziej groźne i basowe niż jakiekolwiek słyszane przez nas dźwięki — dźwięki głosu morza.

Przypadek chciał, że dźwięki te zostały wzmocnione przez drgania balonu napelnionego wodorem. Wobec znacznej różnicy w gęstości wodoru i powietrza fale ultradźwiękowe odbijały się od przegradzającej wód i powietrze powłoki balonu, która z kolei wzmocniała je, działając jak rezonator.

Próby w tym kierunku zostały podjęte na hydrograficznej stacji badawczej nad Morzem Czarnym przez Dobrokróński. Przy próbach tych niemal na wstępie Dobrokróński zrezygnował z balonu wypełnionego wodorem. Skoro już istota zjawiska nie przedstawiała tajemnic prace nad stworzeniem aparatu rejestrującego „głos morza” — zapowiedź sztormu — zmierzać zaczęły do wytworzenia analogicznego zjawiska w sposób jak najbardziej prosty i w praktyce dogodny. Łatwość dyfundowania (przenikania) wodoru przez powłokę balonu oraz jego właściwości eksplozyjne przy mieszanii się z powietrzem nie zachęcały do wykorzystywania balonu z wodorem dla projektowanego aparatu. Toteż pomysły wynalazcze Dobrokróńskiego poszły w kierunku zbudowania innego typu rezonatora o właściwościach potęgowania infradźwiękowych fal o częstotliwości 10 drgań na sekundę.

Udało mu się skonstruować do tego celu przyrząd w formie dużej żelaznej butli o ściśle obliczonych dla eksperymentu proporcjach. Spotęgowane w takiej butli pomruki dalekiego sztormu — „głosu morza” — w postaci wzmocnianych fal infradźwiękowych oddziaływały oziębiająco na rozżarzoną płytkę platynową wkładaną w czasie eksperymentu do szyjki butli. Połączenie płytki z aparaturą rejestrującą jej oziębienie się pozwalało uczonemu na odczytywanie wyników. Po takich laboratoryjnych eksperymentach rozpoczęto próby nad udoskonaleniem aparatu, aby mógł on być przekazany praktykom: żeglarzom i rybakom.

„Przyszedł czas dla człowieka — pisze akademik Szulejkin — aby nauczyć się sztormowych ostrzeżeń. Pozadrościwszy ptakom człowiek zbudował maszyny pozwalające mu na latanie, pomimo słabości jego mięśni w porównaniu z ptakami. Pozadrościwszy mieszkańcom morza buduje aparaty, które powinny zastąpić nasz brak zdolności odczuwania fal infradźwiękowych, i które pozwolą na otrzymywanie ostrzeżeń o zbliżającym się sztormie bezpośrednio od morza, od dalekiego sztormowego rejonu skąd niesie się „głos morza”.

ku ich stanęła Niemiecka Republika Demokratyczna, która uznała granice na Odrze i Nysie i walczy z

pozostałościami faszyzmu, starannie hodowanym i po pieranym na terenie Zachodnich Niemiec przez im

perialistów anglosaskich. Masy ludowe krajów kapitalistycznych Zachodniej Europy walczą zaciekle przeciw podporządkowaniu przez rządy burżuazyjne ich krajów imperializmowi amerykańskiemu, przeciw nieuczciwej robocie podległości wojennych i ich pacholków. Robotnicy portów Francji, Belgii, Holandii i Włoch marynarze i kolejarze odmawiają wylądowywania i przewożenia broni amerykańskiej i przy pomocy strajków walczą o swe słuszne postulaty. Rosnie i rozszerza się zorganizowany front bojowników o pokój światowy, na którego czele stoi potężny Związek Radziecki.

Obóz obrońców pokoju walczy niezmordowanie o pokrzyżowanie przygotowań wojennych imperialistów i w walce tej ma poważne sukcesy. Walka o pokój trwa i niech imperialiści wiedzą, że jeśli ośmielą się rozpętać wojnę, to obóz pokoju zakończy ją zwycięstwem socjalizmu na całym świecie.

W dniu rocznicy powstania Armii Radzieckiej, pogromczyńi faszyzmu, zwycięzicielce narodów stojącej na straży światowego pokoju, składając jej wyrazy wdzięczności i braterskiego przywiązania, jedno cześnie przyjmujemy zobowiązania natężenia naszych sił w obronie pokoju. Rozumiemy bowiem, że do niosłom wkładam naszym w walce o pokój jest wykonanie zadań wielkiego Planu 6-letniego, który wzmacnia siłę całego obozu pokoju. Pracą i walką, wspólnie z setkami milionów bojowników o pokój wszystkich krajów spełnimy swój obowiązek wobec ludzkości. Wywalczymy trwałą pokój, pokrzyżujemy zbrodnicze zamiary agresorów imperialistycznych.

W DNIU DONIOSŁEJ ROCZNICY POWSTANIA ARMII CZERWONEJ POZDRAWIAMY ZSRR — O STOJĘ POKOJU I BEZPIECZENSTWA WSZYSTKICH NARODÓW. POZDRAWIAMY ARMIE RAZDIECKĄ, ARMIE — OŚWOBODZICIELKĘ, ARMIE POKOJU, MYŚLAM I ŻYCZENIAMI NAJLEPSZYMI JESTEŚMY PRZY WODZU I NAUCZYCIELU MIĘDZYNARODOWEJ KLASY ROBOTNICZEJ, CHORĄŻYM POKOJU — WIELKIM STALINIE.



Lucjan Szenwald

## Czerwona Armia

Wyzwolicielko ludów! O lawino chwały,  
W hełmach, które w milion gwiazd świecą jak wystrzały!  
Armio w szarych szynelach, kwitnieniem ran krwawa,  
Wierna jak śmierć, a droga niby ręka prawa!  
Kiedy wróg miazdząc domy ramieniem żyłastem,  
Grzechocząc okreconym wokół głów żelastwem,  
Szedł, jako niegdyś bestie, przeciw chrześcijanom —  
Stanęła cała Ziemia Rań pionową ścianą,  
I przęcał aż do słońca wieżycę Mongoli,  
Zaryczała białych salw wściekłą nawałnicą,  
I bagnietami błysły badyle kółki,  
I każdy pień brodaty zahaczał haubicą.  
Wróg szedł, ale skłębiona przepaść pod nim ziała,  
Na drodze jego martwe wybuchaty ognia,  
Mosty stawały dęba, wrzały rzeki ognia,  
Każdy krzak palił doki jak żywa pochodnia  
I szczyty się zębami kółów każdy ogród.  
Armio Czerwonogwiezdna! Twój tragiczny odwrót  
Pamiętam — i dziś, kiedy ofensywą stał  
Na drgające pierścienie siekasz wraży kadłub.  
I z okiem rozgorzałym, z gniewnymi ustami  
Kroczyś przez wojasne piersi i bogliszcza,  
Kiedy odwojowujesz pierwszy zohliszcza,  
Gdy ziemia się od warstwy spiekłej krwi oczyszcza.  
Pozdrawiam Ciebie, Armio Grozy, Armio Mocy!  
Wyzwolicielko świata! Wichuro Pomocy!  
Wsluchuję się w gromowy rytm Twoich szeregów,  
Wielbie upór żołnierzy i mądrość strategów,  
Padam, śmiertelnym z Tobą stopiony porywem,  
Z każdym zwycięstwem Twoim na nowo się zrywam!  
Dla nas duma i radość, i zaszczyt, i siła  
W tym, że we wspólnych bojach krew nasza zrosiła  
Przedpola polskich równin, że w bombowym leju  
Z jednej menażki jedli Polak i Rosjanin.  
Broni, przez Ciebie wręczona, owiana błyskaniem,  
Złożymy chyba w świętym jakim mauzoleum  
I będą pokolenia tę stawną zbrojownię  
Odwiedzać, niby ołtarz przetrwały cudownie,  
I ścierając z rzeźby dział starożytne piły,  
Będą dzieci Ojczyńskich Dziejów się uczyły.

W dniu 23 lutego miało miejsce 33 rocznica powstania Armii Radzieckiej. Zrodzona w ogniu wojny domowej przeciwko siłom kontrrewolucyjnym, wspieranym przez imperialistów zagranicznych, tworzona początkowo z poszczególnych oddziałów ochotniczych, Armia Czerwona w niedługim czasie przekształciła się w potęgę, rozgromiła wszystkie armie białe i interwentów obcych i zapewniła młodemu państwu radzieckiemu możliwość pokojowego budownictwa, stanęła na straży twórczej pracy pierwszego państwa zwycięskiego socjalizmu.

I wtedy, gdy nad światem zawisła brunatna hydra hitleryzmu, grożąc ujarzmieniem całej ludzkości na Związek Radziecki spadała historyczna misja rozgromienia hitleryzmu, ocalenia ludzkości przed niewolą, pohańbieniem i fabrykami śmierci. Armia Czerwona okazała się tą jedyną potęgą na świecie, która pod wodzą Generalissimusa Stalina potrafiła rozgromić — dotychczas zdawało by się niezwyciężoną, uzbrojoną po zęby armię hitlerowską i zatknąć sztandar zwycięstwa nad siedzibą Hitlera. Tak się nagle zakończyły obłąkańcze urojenia imperializmu niemieckiego o panowaniu nad światem.

Szczególną wdzięczność dla Armii Czerwonej ma naród polski. Przecież Armii Czerwonej zawdzięczamy wyzwolenie spod jarzma okupacji niemieckiej, zawdzięczamy niepodległość, zawdzięczamy odzyskanie odwiecznych ziem na Zachodzie. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego zwyciężyła sprawa ludowa w Polsce, klasa robotnicza zdobyła władzę i zaczęła budować podwaliny ustroju sprawiedliwości społecznej — socjalizmu.

I teraz, okryta chwałą bohaterstwa, Armia Czerwona stoi na straży pokoju. A jest czego bronić. Albowiem laury Hitlera nie dają spać podległym wojennym siłom obozu imperializmu amerykańskiego, pamiętającym „miły początek” rozwoju agresji hitlerowskiej, a niepomnym „żałosnego końca” światoburczych planów Hitlera.

Sily pokoju rosną na całym świecie. Zwyciężyła w Chinach wielka rewolucja ludowa, włączając 475-milionowy naród w wielką rodzinę krajów demokracji i socjalizmu. Toczą się krwawe boje o całkowite zwycięstwo ludu koreańskiego i Wietnamu. Narody kolonialne zrywają się do walki z jarzmem imperializmu. Rośnie siła ekonomiczna i polityczna krajów demokracji ludowej. U bo-

# Port Szczecin u progu II roku sześciolatki

Wkraczając w drugi rok Planu 6-letniego, kierownictwo i załoga portu szczecińskiego, dokonali analizy swej pracy w roku ubiegłym i wyciągnęli z tej analizy wnioski na przyszłość.

Decyzja Rządu, zawarta w uchwałach o komercjalizacji portów polskich, stworzyła na progu roku 1950 sprzyjające warunki dla pełnego rozwoju portu szczecińskiego. Zjednoczyła ona dotąd rozproszone wysiłki wielu jednostek gospodarczych — w jednym przedsiębiorstwie, umożliwiła centralizację dyspozycji i sprężystą organizację wykonawstwa. Komercjalizacja dopiero umożliwiła socjalistyczne planowanie pracy portu i pozwoliła wyeliminować resztki gospodarki kapitalistycznej i kapitalistycznego ustosunkowania się do zadań portu.

Załoga największego na Pomorzu Zachodnim przedsiębiorstwa państwowego, przez swój socjalistyczny stosunek do pracy portu, którego jest gospodarzem, przez stałe wzrastającą wydajność, wykazała, że docenia w zupełności ogromne znaczenie portu szczecińskiego dla naszej gospodarki, jak również dla sąsiadujących z nami państw Demokracji Ludowej.

Port ten jest bowiem z jednej strony portem węglowym, przy czym udział przeładunków węgla i koksu wyraża się cyfrą około 72 procent, dzięki czemu stanowi dla kraju aparat eksportowy dla polskiego „złota”, przynoszącego cenne dewizy. Z drugiej strony Szczecin jest portem tranzytowym dla zaprzyjaźnionych z Polską krajów Demokracji Ludowej, przy czym tranzyt przez Szczecin wzrósł znacznie.

Na dowód tego, z jakim entuzjazmem odnosi się załoga portu do zadań tak ważnego instrumentu naszego handlu zagranicznego — wystarczy przytoczyć mobilizujące cyfry stałego wzrostu wydajności na robocizogodzinę, jakie zanotowano w poszczególnych kwartałach roku ubiegłego.

Dla poszczególnych grup pracowników cyfry te przedstawiają się w kolejnych kwartałach roku ubiegłego następująco:

dźwigowi — 52,5 — 70,91 — 72,6 — 79,29 ton/godz.;  
trymerzy — 9,0 — 10,16 — 11,0 — 13,15 ton/godz.;  
sztaurzy — 130 — 154 — 178 — 167 procent normy.

Są to wyniki uzyskane w poszczególnych etapach współzawodnictwa, cyfry mówiące o socjalistycznej postawie naszego robotnika portowego, który wychodził często poza ramy zakładowego współzawodnictwa pracy i podejmował nadzwyczajne zobowiązania grupowe i indywidualne: z okazji rocznicy PKWN, Rewolucji Październikowej, z okazji Święta Klasy Robotniczej i Światowego Kongresu Pokoju i na apel przodowników pracy innych gałęzi przemysłu.

Dzięki tym wspaniałym osiągnięciom, załoga przeładowała w roku ubiegłym siedem razy więcej towarów niż w 1947. Dzięki temu uzyskała zwycięstwo w III etapie nad uzbrojoną w wieloletnie doświadczenia załogą Gdyni i Gdańska, zdobyła sztandar międzyportowego współzawodnictwa pracy i sztandar Pokoju.

Dźwigowcy portu szczecińskiego, jak Jaworski, Rutkowski, Tyszkiewicz i inni potrafili skorzystać z wzorów i doświadczeń radzieckich towarzyszy Błagocina i Skorobogatkę, uzyskując wyniki na dźwigach dawniej nieosiągalne.

Trymerzy i sztaurzy, jak Swiergiel, Ambroży i wielu innych, świecą przykładem, dzieląc się swymi doświadczeniami, przyczyniając się do stałego podnoszenia wydajności.

Tacy racjonalizatorzy portowi, jak Antonowicz, Szajda, Ansjon

pracują nad coraz śmielszymi i cenniejszymi usprawnieniami nie dla nagród.

Ożywia ich poczucie współodpowiedzialności za swój warsztat pracy, pragnienie podniesienia jakości i tempa pracy portu i obniżenia przez to kosztów jego eksploatacji.

Wyniki pracy załogi portu szczecińskiego sprawiły, że niema już dzisiaj wśród nas tych, którzy niedawno jeszcze zaprzeczali możliwość stałego postępu, którzy stawiali wzrastającą wydajność jakiejś „kalkulatywnej granicy. Zarzuciliśmy raz na zawsze przestarzałe zasady obliczania wydajności maszyn i urządzeń portowych.

Wyżej opisany wzrost wydajności pracy i podniesienia na wysokim poziomie świadomości całej załogi staną się bardziej zrozumiałe na tle rozwoju ruchu współzawodnictwa, szeroko zakrojonego szkolenia zawodowego i wyżej opisanej pracy zakładowej organizacji partyjnej.

Ruch współzawodnictwa pracy oparto w roku ubiegłym o nowe zasady, wytyczne przez CRZZ. Dzięki pomocy organizacji partyjnej oraz współpracy Rady Zakładowej, poważnie zwiększył się w ciągu roku procent pracowników objętych współzawodnictwem. W styczniu 1950 roku procent ten wynosił 66, w kwietniu 72, w lipcu 83 i w grudniu 88.

Poważną pracę wykonano w dziedzinie szkolenia zawodowego. W ciągu roku na 23 kursach szkolenia zawodowego podniesiono kwalifikacje fachowe i poziom uświadomienia politycznego 230 pracowników portu, którzy ukończyli kursy z wynikiem dodatnim. Również w tej dziedzinie przyszła z pomocą organizacja partyjna, która skutecznie pomogła przełamać krytyczny moment zmniejszającej się frekwencji słuchaczy.

Jak wspomniano na wstępie — załoga i kierownictwo u progu dalszego roku pracy dokonały przeanalizowania wyników ubiegłego okresu, z których okazało się, że w pracy portów popełnio-

no szereg błędów i niedociągnięć, z których należy wyciągnąć odpowiednie wnioski w celu uniknięcia ich na przyszłość.

Wnioski te dają się w ogólnych zarysach określić następująco:

- 1) Należy pogłębić metodę planowania, wprowadzając dokładne planowanie operatywne przeładunków i dobowe odprawy robocze, co umożliwi sprawniejsze reagowanie na znaczne odchylenia w wielkości strumienia przepływającej przez port masy towarowej i racjonalniejsze wykorzystanie urządzeń przeładunkowych,
- 2) należy lepiej rozpracować zagadnienie kosztów własnych i przeprowadzić w pełni zasadę rozrachunku gospodarczego między poszczególnymi rejonami portu. Wprowadzić plany operatywne kosztów własnych w biurach portowych, warsztatach i taborach pływających,
- 3) w związku z zagadnieniem kosztów eksploatacji należy dążyć do dalszego obniżenia tych kosztów o ca 15 procent przez mobilizowanie załogi do podwyższenia wydajności przy pomocy mechanizacji o 25 procent,
- 4) przyspieszyć wykonanie i zakończenie podstawowych dla pracy portu inwestycji,
- 5) zlikwidować do reszty istniejące jeszcze w niektórych pionach przerosty personalne przez usprawnienie organizacyjne i spotęgowanie walki z nieusprawiedliwioną absencją,
- 6) prowadzić jeszcze energiczniej szkolenie zawodowe i podnieść jego poziom przez systematyczną kontrolę i analizę wyników. Należy ponadto stosować szkolenie pracowników bezpośrednio przy warsztacie, bez odrywania szkolonego od warsztatów pracy,
- 7) Poprawić istniejące systemy przez przejście na indywidualne i zespołowe systemy pracy współzawodnictwa i wprowadzając nowe metody pracy w szczególności system poto-

kowy przeładunków, jako stałą zasadę pracy portu szczecińskiego.

Zadania, jakie stawia sobie załoga portu w 2 roku Planu 6-letniego są niełatwe, ponieważ zamierza osiągnąć większe wyniki przy równoczesnym położeniu na cisku na zmniejszenie nakładów materiałowych i jak najoszczędniejszą gospodarkę.

W oparciu o doświadczenia planu 3-letniego i 1 roku 6-letniego, załoga portu szczecińskiego potrafi i tym razem sprostać nałożonym na nią zadaniom.

dyr. JAN BILINSKI.



## Nowe drogi spółdzielczości rybackiej

18 stycznia 1951 roku wysłano do władz zwierzchnich Związku Branżowego Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego meldunek: „Spółdzielczość rybacka wykonała plan na rok 1950 w 143 procentach”.

Długa i ciężka była droga, którą musiała przejść ta nowa w dziedzinie rybołówstwa forma organizacji, aby wynik taki osiągnąć.

Pierwsze spółdzielnie rybackie zawiązane zostały w roku 1945. Tworzone samorodnie i bezplanowo, nie mające poparcia ani opieki nie spełniały zadań, do których były powołane. Składały się one w dużym stopniu z elementu kulackiego, który interesował się głównie stroną handlową — zyskami. Ulepszenie taboru, szukanie nowych szlaków połowowych, nowych form pracy — po prostu pomijano.

Tęgo rodzaju organizacje nie mogły, rzecz jasna, spopularyzować spółdzielczości wśród rybaków biednych i średnich. Nakreślony stan rzeczy musiał ulec radykalnej zmianie.

Niełatwą było sprawą uświadomić drobnych rybaków o korzyściach, płynących z tej formy pracy. Rybacy z diada przadziada — kaszubi niechętnie patrzyli na wszelkie innowacje. W dużym stopniu przeszkadzały im również bogactwa miejscowi — wiedząc, że przez zorganizowanie drobnego rybactwa tracą tanie siły robocze.

Systematyczna akcja uświadamiania zaważyła i te przeszkody.

Celem zapewnienia spółdzielniom rybackim należytej pomocy i opieki powołano w lutym 1950 roku Związek Branżowy Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego. Zadaniem jego było m. in. włączenie rybaków — spółdzielców do planowej, socjalistycznej gospodarki w rybołówstwie.

W październiku 1950 r. Związek Branżowy zarządził przeprowadzenie rejonizacji spółdzielni. Dzięki temu z 17 istniejących — przez połączenie słabszych — utworzono 10 spółdzielni o silnych podstawach organizacyjnych.

Rozszerzono zakres ich pracy i teren działania. Przeprowadzono zmiany w zarządach, usuwając element kulacki i pasożytniczy. Do zarządu weszli biedni lub średni rybacy, wyróżniający się wyrobieniem społecznym i umiejętnościami fachowymi.

Akcja ta sprawiła, że stosunki wewnętrzne jak i połowy uległy znacznej poprawie. Efektem tego było 143 procent wykonanego planu.

Jedną z przodujących jest spółdzielnia łódziowa „Śpiwowo” w Świbnie u ujścia Wisły, wykonała ona roczny plan w 120 procentach. Członkowie jej, w liczbie 200, rekrutują się przeważnie z pośród zdemobilizowanych żołnierzy. Stanowią oni — jak się okazało — element uspołeczniony i chętny do pracy.

Dzięki dużym pomocom państwowym i troskliwej konserwacji

sprzętu — tabor spółdzielni ustawnie się powiększa. Stała gotowość do połowu — umożliwiła wykorzystywanie pomyślnych warunków połowowych.

Dużą pomocą w mobilizowaniu członków spółdzielni do zadań Planu 6-letniego jest dobrze postawiona praca organizacji partyjnej.

Warto tu wymienić Józwiaka Mikołaja, Bobra Stanisława i zetempowca Fijasa Arkadiusza — przodujących tak w pracy zawodowej jak i społecznej.

Wyniki i osiągnięcia zreorgani-

zowanych spółdzielni zwiększają stale wśród biednych i średnich rybaków popularność spółdzielczości.

Widzą oni, że spółdzielczość za pewnia dostarczanie odpowiedniego sprzętu i taboru, przez prowadzenie akcji szkoleniowych, zwiększa kwalifikacje — zapewnia rybakom kulturalne i socjalne korzyści, podnosi ich stopę życiową. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń, rozumieją też coraz wyraźniej, na czym polega wyższość gospodarki uspołecznionej nad indywidualną.

## tydzień w ŚWIECIE

### ZBRODNIARZ KRUPP NA WOLNOŚCI

„Największy handlarz śmiercią na świecie Krupp — przystępuje znów do pracy na rachunek Amerykanów” pisała „Humanite” po zwolnieniu tego zbrodniarza wraz z różnymi innymi fuchrami hitlerowskimi.

Amerkańscy agresorzy, kierując się prawem Ku-Klux-Klanu, prawem dzungli imperialistycznej, zwalniają w Niemczech zachodnich potrzebnych im kwalifikowanych morderców w tym samym czasie, gdy w Martenville, w stanie Wirginia, stracili 7 niewinnych Murzynów.

Niedawno temu prezydent amerykańskich gangsterów Truman otrzymał nagrodę fundacji im. Wilsona w postaci brązowej tablicy z napisem: „Mądrość, prawo, uczciwość, dobroć serca”. Wiedząc władcy Wall-Street mieli powody, by ofiarować Trumanowi taką dedykację. Czyż nie jest najwyższym prawem amerykańskich morderców niewinnych ludzi, a „uczciwością” i „dobrocią serca” zwalnianie hitlerowskich zbrodniarzy z więzień i zwrócenie Kruppowi jego majątku?

„Parlament” w Bonn wypełniając życzenia swoich amerykańskich mocodawców, uchwalił specjalne kredyty na rozbudowę zakładów Kruppa, a ich austriaccy pachołkowie postanowili wypłacić odszkodowanie zwolnionym z więzień hitlerowcom za cały czas ich pobytu pod kluczem.

Tak to w praktyce realizuje się „mądrość, prawo, uczciwość i dobroć serca” amerykańskich pretendentów do panowania nad światem.

### AMERYKAŃSKI „LEBENSRAUM”

Po swojej podróży i inspekcji w krajach marshallowskich, generał Eisenhower złożył sprawozdanie, w którym oświadczył: „Musimy kontrolować potrzebne nam obszary w Europie i Azji”. Słowa te już kiedyś słyśmy. Mówił o tym Hitler, formułując swoją ludobójczą politykę „Lebensraumu”.

W czasie minionej wojny hitlerowski lotnik, który dostał się jako jeniec na terytorium ZSRR, zapytany, czy nie ma wyrzutu sumienia z powodu nieludzkiego bombardowania otwartych miast, odpowiedział: „Nam ludzi nie trzeba, nam trzeba przestrzeni”. Te same politykę stosują amerykańscy agresorzy w Korei. Lecz by tę politykę zastosować w stosunku do całego świata, potrzebne im są hordy wykwalifikowanych ludobójców. Dlatego też Departament Stanu odbudowuje hitlerowski Wehrmacht, a gen. Eisenhower konferował z hitlerowskimi generałami Speidlem i Heusingerem.

W tym też celu, posługując się szantażem i naciskiem, amerykańscy imperialiści przeformowali ONZ rezolucję o uznaniu Chin Ludowych za agresora. Rezolucja ta wywołała zaniepokojenie nawet w samej Ameryce. Reakcją publicysta amerykański Lippman nazwał fałsz głosowania ONZ za rezolucją amerykańską „niepokojąco głupim widowiskiem”.

### „OHNE UNS”

Przeciwko agresywnej polityce Amerykanów, przeciwko remilitaryzacji Trizonii, występują nie tylko bojownicy o pokój na całym świecie, lecz również i społeczeństwo Niemiec zachodnich.

W Hamburgu, Zagłębiu Ruhry rozwija się jedność akcji Komunistycznej Partii Niemiec (KPD) i Partii Socjal-Demokratycznej (SPD), przeciwko odbudowie militarystycznego niemieckiego i polityce rehytaryzacji Niemiec. Hasłem, które w związku z tym stało się bardzo popularne, jest — „ohne uns” — bez nas.

Coraz silniej rozwija się ruch zmierzający do zjednoczenia całych Niemiec Demokratycznych. Niedawno wstosowany apel Izby Ludowej NRD do parlamentu w Bonn o zrealizowanie jednolitego Niemiec, zyskuje coraz więcej zwolenników. Na odbytej konferencji w Norymberdze niemal wszyscy funkcjonariusze partii SPD wynowiedzieli się za apelem Izby Ludowej.

O niepopularności polityki Adenauera świadczą wybory, przeprowadzone w Wirttembergii gdzie zwolennicy polityki Bonn stracili 25 proc. głosów w stosunku do poprzedniego stanu. Coraz silniej natomiast zyskuje sobie popularność hasło „Deutsche an einen Tisch” — Niemcy do wspólnego stołu.

### NOTA DOBREJ WOLI

Celem rozładowania napiętej sytuacji międzynarodowej Związek Radziecki zwrócił się do mocarstw zachodnich o zwołanie Rady Ministrów Spraw Zagranicznych. Po dłuższej zwłoce rząd francuski odpowiedział, wysuwając nowe wykrety, usiłując odwrócić uwagę od sprawy.

W obecnej sytuacji, gdy mocarstwa zachodnie gwałcą układy poczdamskie, w szybkim tempie remilitaryzują Niemcy zachodnie, niewygodne jest dla nich omówienie tych spraw w Radzie Ministrów. Dziennik angielski „Manchester Guardian” pisał w ogorodku: „Fakt zwłoki w odwołaniu odpowiedzi pozwala przypuszczać, że w istocie ministrowie zachodni konferencji nie chcą. Oficjalne czynności w Londynie i Waszyngtonie mają być podobno zdania, że układ w kwestii Niemiec byłby nieszczerzy”.

Gdy wreszcie rząd francuski odpowiedział na notę radziecką, Ministerstwo Spraw Zagranicznych ZSRR oświadczyło, że nie ma podstaw do odraczania konferencji Rady Ministrów i że skłoni ONZ do zwołania innych konferencji, o których mówi nota francuska.

## Praca ZMP-owców na dźwigu

O istnieniu tej brygady dowiedziałem się od tow. tow. Antczaka i Szalińskiego, zmianowych ruchu w Kanale Portowym.

Skład tej brygady — objaśnia tow. Szaliński — to Walenty Michalski, Roman Filipowicz i Jan Makieła. Brygada ta powstała w roku 1949 jako pierwsza dźwigowa brygada młodzieżowa w naszych portach.

Już z daleka można zauważyć przymocowane wysoko do żelaznej konstrukcji dźwigu tak dobrane znane godło ZMP. Dźwig o potężnej konstrukcji w chwili, gdy się do niego zbliżam, zgrzyta i jęczał, unosząc w górę następne opuszczając w dół worki z ciężkim towarem. Dźwig brygady ZMP pracował. Coraz to nowa porcja ładunku wędrowała z ciemnego luku statku na rampę magazynu a stamtąd na wagony.

Korzystając z momentu przerwy w pracy, dostałem się po żelaznej drabince na pokład dźwigu a stąd do kabiny dźwigowego.

— Uwaga! — woła w tej chwili dźwigowcy kol. Makieła i puszcza w ruch na chwilę zatrzymane młoty. Jego ręce oparte na przyrządach, kierują dźwigiem. Obserwuje ruchy i twarz młodego dźwigowego. Twarz jego jest skupiona. Oczy wpatruje w ciemny luk statku. Tam w luku pracują ludzie trzeba uważać, trzeba bardzo uważać...

Huk motorów i zgrzyt trybów urządzeń wyciągających ciężar na stalowych linach, zmusza mnie — mimo woli — do zatykania uszu.

— Z szerokiego okna kabiny uśmiechał się do mnie dźwigowcy brygady ZMP im. Stefana Okrzei.

Godzina 15. Następuje przerwa i zmiana dźwigowych. Właśnie w tej chwili wchodzi kol. Michalski i kol. Filipowicz, jeden i drugi wesoły i uśmiechnięty. Korzystam z okazji, że brygada w komplecie i zadaję szereg pytań, dotyczących ich pracy. Chętnie udzielają odpowiedzi, wyjaśniając szczegółowo działanie przyrządów dźwigowych, z czego widać, że fach swój znają i kochają.

— Dbanie o nasz dźwig — mówi kol. Michalski — jest przede wszystkim naszym warsztatem pracy, a pracą tą wykonywamy przyszłość, wykuwamy Socjalizm.

— Na apel tow. Czerniaka przyjeżdżamy socjalistyczną opieką nad naszym dźwigiem i zobowiązaliśmy się, po usunięciu pewnych usterek, pracować na nim przez okres Planu 6-letniego bez kapitalnego remontu — mówi z dumą kol. Filipowicz.

Dowiaduję się również, że zobowiązali się, przekroczyć normę, usprawnić pracę na dźwigu, pomagać sobie nawzajem przy remontach i konserwacjach.

— Nie chcemy zostać w tyle za innymi — starszymi dźwigowcami — mówi na zakończenie kol. Makieła — chcemy pracować jeszcze lepiej, jeszcze wydajniej, jak dotychczas, chcemy nasze zobowiązania wykonać przedterminowo.

Schodzę z dźwigu — myśląc o wypowiedziach młodych dźwigowców, które były proste i szczerze.

Spojrzałem raz jeszcze w górę. Z szerokiego okna kabiny uśmiechał się do mnie dźwigowcy brygady ZMP im. Stefana Okrzei.

## wiadomości z KRAJU

Miesiąc temu w początkach stycznia ub. roku odbył się w Polsce Międzynarodowy Zjazd Zrzeszenia Dokerów i Marynarzy. Delegaci obradowali w Warszawie i Gdyni. M. in. postanowiono na zjeździe przenieść siedzibę Federacji z Marsylii do Gdyni. Na decyzję Zrzeszenia wpłynęło to, iż przed 7 miesiącami reakcyjny rząd Mocha wstrząsnął we Francji działalność Zrzeszenia Międzynarodowego Dokerów i Marynarzy.

Ostatnio przybył już do Polski i zamieszkał w Gdyni Sekretarz Zrzeszenia, marsylski robotnik portowy Pierre Frassiniet.

Z dniem 2 lutego br. Sekretariat Międzynarodowego Zrzeszenia Dokerów i Marynarzy rozpoczął już swoją pracę w nowym biurze.

Kobiety pracujące w portach polskich przygotowują się obecnie do należytego uczczenia 8 marca — święta kobiet pracujących całego świata.

Na zebraniach Ligi Kobiet i Rad Kobietych pracownice naszych portów postanowiły, że najlepiej i najwspaniale uczcić ten dzień wzmoczoną wydajnością i w tym celu podejmują zobowiązanie.

Podjęmując zobowiązania produkcyjne dla uczczenia 8 marca pragną one jednocześnie wyrazić swój protest przeciwko haniebnym zarządzeniom rządu Plevana, który na rozkaz imperialistów amerykańskich zakazał we Francji działalności Międzynarodowej Federacji Demokratycznej Kobiet.



Pierwsza placówka PKO w Stocni Gdańskiej



## AKTYW PARTYJNY ZWIĄZKOWY I GOSPODARCZY PORTU SZCZECIŃSKIEGO obraduje nad wykonaniem planu na rok 1951

Ostatnio obradowało plenium Komitetu Zakładowego PZPR portu szczecińskiego z udziałem aktywności gospodarczej, na którym zanalizowano pracę portu oraz wytyczono szereg zadań stojących przed załogami w 2 roku Planu. Podobne tematy omawiane były w zespole Gdańsk - Gdynia. Poniżej podajemy artykuł, w którym na podstawie wyników obrad postaramy się przedstawić sytuację i główne zadania w pracy portów w bieżącym roku.

W Planie 6-letnim wielki nacisk położono na rozwój Polskiej Marynarki Handlowej. Zadania stojące przed żeglugą w roku 1951 będą znacznie większe i poważniejsze niż w roku ubiegłym. W związku z tym również i ruch przeładunkowy w portach dozna znacznego ożywienia. Oznacza to, że w roku bieżącym walka o jeszcze sprawniejsze i szybsze przeładowanie masy towarowej w naszych portach musi być prowadzona intensywniej niż dotychczas.

### WSPÓŁPRACA PORTOWCÓW Z MARYNARZAMI

W pierwszej linii należy otoczyć skrupulatną socjalistyczną opieką i jak najracjonalniej wykorzystywać urządzenia przeładunkowe. Dotyczy to nie tylko urządzeń portowych, lecz również i wind okrętowych (winczy), które powinny być zawsze w stanie gotowości eksploatacyjnej.

Pod tym względem załogi statków PMH muszą iść na rękę robotnikom portowym, wzorując się na marynarzach radzieckich, którzy nie tylko udzielają swoim towarzyszom portowym jak najdalej idącej pomocy, lecz często włączają się aktywnie do współzawodnictwa robotników portowych, pragnących załadować statek w możliwie jak najkrótszym terminie.

### MECHANIZACJA SIŁY FIZYCZNEJ

Dla przyspieszenia przeładunków portowych olbrzymie znaczenie posiada zagadnienie mechanizacji siły fizycznej, której to kwestii powinni się poświęcić w szerszym niż dotychczas zakresie robotnicy - racjonalizatorzy. Zgłoszone dotąd pomysły nie doprowadziły jeszcze do niezbędnej mechanizacji prac przeładunkowych. Wprawdzie nie zawsze było to wynikiem niedostatecznej ilości projektów racjonalizatorów, — bardzo często wynikało z niezrozumiałego stanowiska kierownictwa danej komórki organizacyjnej, ujawniającego brak należytego zainteresowania. Kierownictwo nie dopilnowało zastosowania pomysłów racjonalizatorskich, które mogłyby być ułatwień i przyspieszyć pracę robotników w porcie. Wypadki takie w przyszłości zdarzać się nie mogą.

### WSZYSTKIE STATKI NALEŻY OBSŁUŻYĆ SZYBKOCIOWO

Najwięcej uwagi zwrócić należy na sprawę pogłębienia ruchu współzawodnictwa, bez której dziś praca w naszych portach w ogóle nie jest do pomyślenia. Odnosi się to przede wszystkim do obsługi statków metodą szybkościową i potokową. Chcąc wykonać

plan, w roku bieżącym prawie wszystkie statki zawijające do naszych portów powinny być obsługiwane tym systemem, który dał w roku ubiegłym tak wspaniałe wyniki, wywołujące wielkie zainteresowanie za granicą. Tak np. dyrektor portu Hamburga, zwrócił się niedawno do naczelnego dyrektora Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia z prośbą o szczegółowe podanie **środków lub zarządzeń**, na podstawie których polscy robotnicy portowi mogli pochwalnie się tak rekordowymi osiągnięciami przeładunkowymi.

### WSPÓLNE PLANOWANIE WSZYSTKICH OGNIW ZAINTERESOWANYCH OBSŁUGA STATKÓW

Dla uzyskania dodatnich wyników w szybkościowej i potokowej metodzie obsługi jednostek niezbędna jest odpowiednia organizacja pracy i planowanie. Robotnicy swoimi wysiłkami mogą uzyskać najwyższą wydajność jednak, jeśli praca ich nie będzie się opierała na dokładnym planowaniu, uzgodnionym pomiędzy gospodarzem portu, armatorem, maklerem, spedytorem, załogą a władzami kolejowymi itd. — wyniki osiągnięte także i w ramach współzawodnictwa pracy, będą w efekcie tylko mierne, a nawet i niedostateczne. Nie starczy jednak samo uzgodnienie planowania z wspomnianymi czynnikami. Nieodzownym jest również wykonanie planów operacyjnych przez wszystkie zainteresowane przedsiębiorstwa.

Celem wyzwolenia rezerw eksploatacyjnych, firmy maklerskie, armatorskie itd. powinny na czas podawać terminy przybycia statków oraz dokładną charakterystykę i ilość towarów, które muszą być już przed nadejściem statku przygotowane. Obowiązkiem central handlowych jest wydawanie jasnych i konkretnych dyspozycji, które nie mogą być zmieniane, zwłaszcza gdy statek stoi już w porcie. Należy pamiętać o tym, że przy obsłudze — zwłaszcza zagranicznych jednostek — walka idzie nie tylko o każdą godzinę, lecz o każdą minutę, gdyż w wypadku opóźnienia za- lub rozładunku statku tracimy dewizy.

### SZKOLENIE NOWYCH KADR

W pracy portowej niezmiennie ważną rolę odgrywa zagadnienie szkolenia nowego narybku robotników portowych, sztauerów, dźwigowców, załóg portowych jednostek pływających, pilotów, cumowników, dyspozytorów, magazynierów itp.

Właściwe komórki szkoleniowe zorganizowały cały szereg kursów

sów we własnym zakresie względnie wspólnie z Państwowym Centrum Wychowania Morskiego. Niewątpliwie starania te dały pożądane wyniki.

Zbyt mało uwagi poświęca się jednak w dalszym ciągu szkoleniu kadr starszych pilotów, których ilość jest nadzwyczaj szczupła, oraz zagadnieniu zatrudnienia młodzieńców i kobiet w pracy portowej.

W przeładunkach tylko w dwóch naszych portach morskich istnieją brygady młodzieżowe. Również i praca kobiet jest w naszych trzech portach niedostatecznie wykorzystana. Istnieją dotychczas tylko pojedyncze brygady kobiece, zatrudnione przy przeładunku i na dźwigach.

W związku z koniecznością wykonania znacznie podwyższonego planu w roku 1951 ilość zatrudnionych w porcie młodzieńców i kobiet musi się bezwzględnie poważnie zwiększyć.

### KAŻDY PRACOWNIK WSPÓŁWŁAŚCIELE SWEGO PRZEDSIĘBIORSTWA

Nie bez znaczenia jest sprawa opieki pracownika nad powierzonym mu sprzętem i narzędziami oraz dyscypliną pracy.

Każdy zatrudniony w porcie pracownik, bez względu na to, na jakim stanowisku swą pracę wykonuje, powinien przede wszystkim pamiętać o tym, że jest współwłaścicielem swego przedsiębiorstwa. I ze świadomości tego wypływać powinna jego troska i opieka nad powierzonym mu sprzętem i warsztatem pracy, a pracować, powinien zdając sobie sprawę, że im przykładniej wykonywać będzie swe obowiązki, tym większe korzyści zapewni nie wysiłkowi kapitałistycznym, lecz sobie i swojej rodzinie.

Mobilizacja portowców do zwiększenia wydajności na każdym odcinku pracy, jest zadaniem podstawowych organizacji partyjnych, Rad Zakładowych i aktywny Związkowy.

Jeśli wszyscy spełnią sumiennie swój obowiązek, plan gospodarczy w roku bieżącym będzie nie tylko wykonany lecz przekroczony.

(H. S.)

### Nasz konkurs p. t.

## Organizujemy sieć korespondentów „Steru“ 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 warsztatów pracy, wyniki poszczególnych przodowników lub całych zespołów robotniczych. Powinny również przedstawiać osiągnięcia i niedomagania poszczególnych warsztatów pracy.

Dalszymi tematami mogą być opisy zaczerpnięte z życia robotników, fakty i wnioski, dotyczące dyscypliny pracy, realizacji i udoskonalenia, sprawy walki ze szkodnictwem, nadużyciami i biurokracją wreszcie kores-

pondencje z życia Partii i Związku.

5. Po trzech miesiącach 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 przesłać do redakcji „Steru“ list z zawiadomieniem mniej więcej następującej treści:

Do redakcji „Steru“

Gdańsk — Wrzeszcz

ul. Morska 22

Zawiadamiam, że zamierzam

wziąć udział w konkursie p. t.

„Organizujemy sieć korespondentów „Steru“, ogłoszonym w

numerze 1 i 2 „Steru“.

Imię, nazwisko, zawód dokładny adres.

Imię, nazwisko, zawód dokładny adres.

Imię, nazwisko, zawód dokładny adres.

## NAGRODY

DLA 30 NAJLEPSZYCH KORESPODENTÓW, KTÓRY UCZYNIĄ 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 PIÓRO
6. — 10. NAGRODA: BIBLIOTECZKI 10-TOMOWE LITERATURY MARKSISTOWSKIEJ
11. — 30. NAGRODA: CENNE KSIĄŻKI

## W odwiedzinach u „Smoka“

kurzu i oleju, co przy pompach ręcznych było technicznie niemożliwe... — A jeśli kompresor zawiedzie? — W razie uszkodzenia kompresora w zbiorniku jest zapas powietrza, pozwalający nurkowi na przebywanie pod wodą jeszcze około 20 minut. Poza tym długi pobyt w powietrzu może być przerzuceniem natychmiast na pompy ręczne.

Dzięki wprowadzeniu przez ekipę ratowniczą usprawnienia, nurkowie pracują o wiele wydajniej, z mniejszym wysiłkiem fizycznym, a przede wszystkim zapewnione mają maksimum bezpieczeństwa. Za swój pomysł otrzymał racjonalizator nagrodę w wysokości około 600 zł.

Kompresor nie jest jedynym usprawnieniem zainicjowanym i wprowadzonym przez naszych ratowników. Dając do przyspieszenia przebiegu prac podnoszenia statków, opracowali oni nowy sposób zakładania stropów pod kil leżącego na dnie wraku,

— Jak czynność ta dotychczas była wykonywana?

— Celem przeciwnością tzw. stropu, czyli grubych stalowych lin, nurek musiał sam przechodzić pod dnem leżącego wraku,

— Ten stary system, stosowany przez firmy zagraniczne Zachodu, odrzuciło młode ratownictwo polskie i — wzorując się na przykładach radzieckich — zastosowało drobne na pozór lecz zasadnicze ulepszenia. Dzięki niemu nurek nie potrzebuje już przechodzić pod kilem statku. Korytarz dla stropu łożony jest strumieniem wody. Puszczają tylko kabel dwumetrowej długości rurami stalowymi, usztywniając go stopniowo. Przy tym systemie pracy nie tylko zmniejszone zostało niebezpieczeństwo, grożące nurkowi, lecz jednocześnie skrócono czas pracy z dziesięciu — do dwóch dni.

W tajemnicy możemy zdradzić, że nasi ratownicy myślą o dalszym usprawnieniu opisywanej pracy. Chodzi mianowicie o to, że przy podnoszeniu wraków większych statków, nurek nie może czasem utrzymać kilkudziesięciometrowej rury i swobodnie nią kierować. Umysł naszych racjonalizatorów zaprzęta obecnie sprawą zmniejszenia tej czynności.

Obok czarnego kadłuba „Smoka“ stoi przy nabrzeżu podniesiony niedawno przez niego wrak. Patrząc na zardzewiałe, ale całe jego burtę — każdy, kto ma

jakieś takie pojęcie o podnoszeniu i remoncie wraków, — z trudem uwierzy, że ekipa, w skład której wchodziło dwóch nurków i 13 ratowników, zdołała do obecnego stanu doprowadzić ten statek w ciągu 9 tygodni.

Oto u wejścia do portu gdyńskie go leży znany wszystkim „Gneiss-nau“. Miał on służyć do zacementowania, stać się jednym z elementów falochronu gdyńskiego. Wobec trudności w ciężu 38 centymetrowego pancerza i płyt stalowych łatania pod wodą rozprutego dna

— cenne kilkadziesiąt tysięcy ton stali i metali kolorowych przeznaczono na falochron. Członkowie ekip ratowniczych nie mogli pogodzić się z taką stratą i na ich prośbę, z ich inicjatywy prace zostały podjęte ponownie.

## ZADANIA RAD KOBIECYCH w nadchodzących wyborach związkowych

W 1 numerze „Steru“ pisaliśmy o akcji wyborów we wszystkich organizacjach związkowych ZZT zgodnie z uchwałami VI Plenum Centralnej Rady Związków Zawodowych. W miesiąc po ukończeniu się tych wyborów, zostaną również wybrane nowe Rady Kobiece. Stawia to już dziś przed Radami Kobięcymi ważne zadania.

Dotychczasowy udział kobiet w życiu związkowym jest dość liczny, jednakże na terenie naszego związku, w niektórych zakładach pracy udział ten jest stosunkowo do ilości zatrudnionych kobiet za niski. Zdarzają się wypadki, że nawet kobiety pracujące w zarządzie związku spychane są na drugi plan, a rola ich w życiu związkowym jest niewspółmiernie mała w stosunku do ich osiągnięć na terenie warsztatu pracy.

Rady Kobiące powinny przy obecnych przeprowadzanych wyborach do władz związkowych zmobilizować wszystkie siły, aby sytuacja ta uległa poprawie, i aby do władz weszła nie tylko odpowiednia liczba kobiet, lecz aby były to jednostki naprawdę aktywne i wartościowe.

Rady Kobiące powinny przede wszystkim zapoznać wszystkie pracowniczki resortu żeglugi ze strukturą związkową i przeprowadzić jak najszerszą kampanię uświadamiającą kobiety o znaczeniu i wartości pracy społecznej.

Przy ustalaniu liczby kandydatów należy mieć na uwadze, że odbędą się nie tylko wybory do władz związkowych, lecz także delegacji socjalno - ubezpieczeniowej, społecznej inspekcji pracy, a przede wszystkim same Rady Kobiące. Nie wolno nam zapominać o tym, że operowanie ustawicznie tymi samymi, choćby najbardziej aktywnymi jednostkami, działa demobilizująco na pozostałe pracownice, gdyż nabierają one przekonania, że i bez nich robota będzie zrobiona. Ważnym przy tym jest również i to, że „zwalanie“ na kilka jednostek całej pracy społecznej przeciąża je i tym samym utrudnia wykonanie przydzielonych im obowiązków.

Należy więc planowo wysuwać kandydatki na poszczególne stanowiska, wciągając do pracy nowe jednostki. Jest to tym bardziej ważne, że rola Związków Zawodowych w naszym życiu będzie stale wzrastać, a istniejący aktyw kobiecy bez kształcenia i wysuwania nowych kadr nie zdoła wykonać swego zadania.

Rozumiejąc wagę zadań stojących przed Radami Kobięcymi w obliczu odbywających się wyborów, wskazane byłoby, żeby zebrały one aktyw kobiecy z przodownicami społecznymi na czele na specjalną naradę, na której powinien być omówiony i ułożony dokładny program najbliższych prac, związanych z wyborami.

H. J.



Przez uchylony bulaj dolatuje z masy odgłos ożywionej dyskusji.

Tematem tej — praca i sposoby jej usprawnienia. Usprawnień tych nasi ratownicy mają już na swym koncie kilka.

Oto jedno z nich: Zbudowanie i zastosowanie kompresora dla dostarczania nur-

— cenne kilkadziesiąt tysięcy ton stali i metali kolorowych przeznaczono na falochron. Członkowie ekip ratowniczych nie mogli pogodzić się z taką stratą i na ich prośbę, z ich inicjatywy prace zostały podjęte ponownie.

Beta

## Z FRONTU WSPÓŁZAWODNICZWA PRACY

### Przodownicy pracy rybackiej

Kadry rybaków zachodniego wybrzeża to zespoły z zasady młode. Ludzie ci przybyli na ten teren dopiero przed kilkunastu laty, a tylko nieliczni z nich posiadali fachowe przygotowanie. Większość obecnych rybaków napłynęła z głębi kraju do osad nad Zalew Szczeciński i na zachodni odcinek naszego Bałtyku, przy czym wielu z nich dopiero tutaj po raz pierwszy zobaczyło morze.

Jednakże mimo braku doświadczeń ludzie ci natychmiast przystąpili do pracy; remontowali tabor, naprawiali sprzęt, badali nowe systemy pracy; a wyniki — z każdym rokiem osiągnęli lepsze.

Obecnie — z perspektywy 5 lat — stwierdzić trzeba, że mieszkanie osad zachodniego wybrzeża są ludźmi, o których spokojnie można powiedzieć, iż wiedzą co to jest praca na morzu. Z morzem się zżyli i stali się pełnowartościowymi jego pracownikami. Wypływają na morze lub na zalew nie tylko w dni pogodny, ale często w okresie, gdy warunki atmosferyczne wykazują co najmniej półsztorm. Pomimo ciężkich warunków pracy przyswoili sobie arkana wiedzy rybackiej, a wielu z nich wyszkoliło się na rybaków, obecnie noszących dumne miano przodowników pracy rybackiej. Coraz to nowi ludzie wysuwają się na czoło z posród grona swych współtowarzyszy doskonałymi wynikami połowów, stosowaniem nowych metod pracy; no, próbami rejsami nocnymi względnie stosowaniem rejsów dwudniowych. Są to rybacy zarówno z przedsiębiorstw państwowych, jak i z spółdzielni połowowych, czy wreszcie rybacy indywidualni.

W okresie ostatnich dwóch lat wzrosło się znacznie rybołówstwo przedsiębiorstw państwowych. Państwowe placówki mają doskonały tabor i stale szkoła swych ludzi. Toteż nie można się dziwić, że placówki te posiadają rybaków wyróżniających się swą pracowitością i fachowością.

Jeden z najlepszych szprów zachodniego wybrzeża to Eryk Budzisz, szpicer kutra „Ust 35”. W roku ubiegłym wypracował on 335 procent normy. Osiągnął ten wynik dzięki doskonałemu zgraniu całej załogi, która zresztą jako całość wysunęła się również na pierwsze miejsce w zespołowym współzawodnictwie.

W Darłowie na czoło rybaków wysunęła się załoga „Dar 28”, kutra „Arki” pod kierownictwem szpiera Suwalskiego i motorzysty Chaleckiego, która wypracowała 229 procent normy. Natomiast z posród pracowników „Barki” z Kołobrzegia wymienić należy kuter „Kół 31”, którego szpicerem jest Makowski, zespół ten osiągnął 150 procent normy.

O ile chodzi o spółdzielnie połowowe to bardzo pomyślne wyniki wypracował zespół niewodowy z Trzebieży pod kierownictwem rybaka Bangierskiego (210 procent normy). Na drugim miejscu postawić należy rybaka z „Ust 3” z spółdzielni „Jesiote” z Ustki (rybacy Czerski i Palke 184 procent normy).

Bardzo pomyślne wyniki pracy osiągnął szpicer Leśniak z kutra „Dzi 60” ze spółdzielni „Belona” w Dziwnowie (172 procent).

Nadzwyczajne wyniki w zakresie połowów na łodziach wiosłowych uzyskał rybak Krauze z Międzyzdrojów, członek spółdzielni „Piast”, osiągając 334 procent normy.

Wreszcie kilka słów należy poświęcić pracy drobnych rybaków indywidualnych. Niektórzy z nich bowiem również pracują bardzo wydajnie, przekraczając wszelkie normy. I tak na czoło z 450 procent normy wysunął się zespół niewodowy Szilera z Dąbia Szczecińskiego. Łódź motorowa „War 30” z Nowego Warpna wypracowała 240 procent, rybak Szygiewski z Wolina, pracujący na łodzi wiosłowej — 222 procent, a kuter „Ust 27” Szynalewicz z Ustki — 210 procent.

Rok ubiegły był okresem bardzo trudnej pracy rybaków. Morze było przez cały rok bardzo burzliwe, co silnie utrudniało pływani. Mimo takich warunków rybacy zachodniego wybrzeża wykonalni plan a nawet na niektórych odcinkach przekroczyli go. Osiągnięcia rybaków zawdzięczamy w pierwszym rzędzie nowym metodom pracy, stosowanym przez rybaków zachodniego wybrzeża. Przede wszystkim bardzo upowszechniło się współza-

w dni o pogodzie półsztormowej oraz pilnowanie, by w każdy pogodny dzień tabor bezwzględnie znalazł się na morzu, czy też na zalewie.

Duże wyniki dała akcja szkoleniowa, prowadzona przez MUR i spółdzielnie pracy oraz przedsiębiorstwa państwowe. Rybacy pracujący na zachodnim wybrzeżu to już fachowcy, znający Bałtyk. Posługują się oni serwisem wiadomości radiowych i nie pływają po morzu na ślepo, dążąc zawsze tam, gdzie jest gwarancja spotkania ławic ryb.

Stosowanie nowych metod pracy, podnoszenie poziomu fachowości, rozwijający się ruch współzawodnictwa, powstawanie nowych kadr rybackich pozwalają liczyć na pełną realizację Planu 6-letniego na tym odcinku wybrzeża.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

CP.

## Od sznura sizalowego do włoka

Aby każdy amator ryb mógł zamówić sobie w barze Centrali Rybnej dorsza à la losoś — trzeba mu tego dorsza złowić. Żeby rybak mógł wrócić do portu z zapelnionymi ładowniami — trzeba mu przygotować sieć.

W naszym rybołówstwie — opartym na zdrowych podstawach ekonomicznych — problem wytwórstwa sieciowego został prawie całkowicie rozwiązany. Wielkie przedsiębiorstwa połowowe, jak „Arka” i „Dalmor” zorganizowały przy swych zakładach pracy sieciarnie. Istnienie ich odsuwa od rybaków kłopoty związane ze staraniem się o sprzęt, umożliwiającą szybką wymianę zniszczonych czy porwanych sieci, wreszcie ułatwia obliczenie faktycznych kosztów połowu.

Najbardziej popularne rodzaje sieci rybackich to włoki dorszowe i śledziowe. Włok — jest to worek, składający się z wielu elementów. Niektóre z nich noszą tajemnicze nazwy: górnic, den-

nic itp., inne brzmienia bardziej powszednie: skrzydła, łaty, gardziele i worki.

Najlepszym materiałem do wyrobu sieci jest sznur manilowy. Dopiero w czasie ostatniej wojny z uwagi na trudność dowozu tych włókien z Wysp Filipińskich został on wyparty przez twardy i gruby, trudny w wyrobie, lecz stosunkowo tani i łatwy do trzymania sizal. W polskim sieciarstwie używa się do tej pory wyłącznie sznurów sizalowych.

Na tych kilku uwagach dotyczących strony technicznej poprzestaniemy.

A teraz przejdźmy do sieciarni i przyjrzyjmy się jak powstaje włok.

Obszerna sala sieciarni „Dalmoru” rozbrzmiewa piosenką. W rytm tej piosenki sprawnie poruszają się rece kilkunastu młodych dziewcząt. Szybko miga drewniana igła, wiążąc misterne

Niestety pracy ręcznej nie można tu zastąpić maszynami, (pole do popisu racjonalizatorów) gdyż trzeba ją wykonywać „z głową”. Chcąc bowiem nadać kształt tkanym częściom, sieciarki muszą w niektórych miejscach stosować do dawanie lub odejmowanie oczek. W różnych sieciach stosuje się różne redukcje czy „kryzy” — czyli dodawanie. Dlatego też sieciarki muszą stale liczyć rzędy i oczka, a jedna omyłka może spowodować zepsucie całego elementu.

Kierowniczka sieciarni wskazuje nam przodownicę pracy — zwięźle cztery kolejne etapy współzawodnictwa, członka ZMP — Czesławę Kubernę. Odznaczona Brązowym Krzyżem Zasługi 20-letnia ob. Kuberna wyrabia 178 procent normy. Nie odrywając ani na chwilę oczu od roboty opowiada nam jak rozpoczęła swoją karierę sieciarki.

„Od 1946 roku pracowałam w solarni ryb w jednej z prywatnych firm w Gdyni. Potem, w roku 1948 przeszłam do „Dalmoru” i po krótkim okresie pracy w solarni przeniesiono mnie do sieciarni. Początkowo nawijałam kłębki sznura i nawlekałam igły. Potem dano mnie do warsztatu. Początki były bardzo ciężkie. Nie wprawne palce nie chciały poruszać się tak szybko, jak było trzeba. Ale potem, z dnia na dzień szło coraz lepiej. Zaczęłam wyrabiać normę, przekraczać ją, aż doszłam do 178 procent.

Uważam, że do takiego wyniku może dojść każda z nas. Potrzebna do tego jest wprawa, no i... 8 godzin sumiennej pracy.

Z sieciarni przechodzimy do montowni. Tu już pracują sami mężczyźni. Zszywają oni elementy włoka w wór o rozszerzonym wlocie i wąskim zakończeniu. Długość takiego wora dochodzi do 45 metrów, waga do 300 kilogramów, a pojemność połowowa do 15 ton ryby.

Gotowy włok ładuje się na samochód ciężarowy i odwozi na trawler.

Prawidłowo wykonana sieć — to warunek dobrych połowów — a przeto — w dalszej perspektywie — warunek realizacji planów na naszym odcinku gospodarki morskiej.

### Rybacy z Karsiboru

wydobyli 20 ton ryb za jednym zaciągim niewodowym

W północnej części Zalewu Szczecińskiego znajduje się mała wyspa Karsibor. Pomiędzy, że podczas ostatnich tygodni panowały na wybrzeżu silne mrozy, rybacy z Karsiboru postanowili przeprowadzić połowy pod lodem, by wypełnić na czas plan połowów.

Przeprowadzony przez nich zaciąg niewodowy dał nadzwyczajne, wprost niespotykane wyniki. Po kilku godzinach pracy wydobyli oni 20 ton ryb, przede wszystkim płoci, certy i innych gatunków.

W pracy tej brali udział rybacy: Jan Jęskiewicz, Jan Rawdano, Stefan, Czesław Witkowski, Józef Stefaniak i Ignacy Podskarbi. Wykonali oni plan połowów na 14 dni przed terminem. (cp)



Ob. Czesława Kuberna, sieciarka „Dalmoru”, trzykrotna przodownia pracy w II, III i IV etapie 1950 wyrabia przeciętnie 176 procent normy.

węzły, zwane trawlerowymi — tworzące oczka siatki. Wielkość oczek reguluje się odpowiednimi klockami.

Przez stojące przed każdą z sieciarek rusztowanie, zwieszane są wykonywane częściowo elementy. Dotykamy sieci. Są twarde, szorstkie i dlatego sieciarki pracują w skórzanych ochraniaczach na palcach.

## Z szesnastej podróży s/s „Lewant” — Pod

Po jedenastu-dniowym pobycie na morzu, marynarze oczekiwali ukazania się lądu.

— Poruczniku, kiedy przyjedziecie do Genui — pytali oficera wachtowego.

— Jutro około południa. A co, nie możecie już wytrzymać. Dobry z was marynarze. Co by było gdyby przyszło Wam żeglować przez dwa miesiące bez zachodzenia do portu.

— I tak bywało poruczniku. Ale zawsze ład nęci. Jeden, dwa dni co prawda wystarczą, bo potem znów ciągnie w morze. W Polsce to zupełnie inna sprawa. Tam chciałoby się jak najdłużej siedzieć w porcie. Ale na to nasi robotnicy nie pozwolą. Ledwo podamy cumy, a już krany chylą się nad lukami. Nie zdążymy nawet nacieszyć się swymi rodzinami. Markotno robi się na duszy, patrząc jak przy pożegnaniu nasze kobiety machają chusteczkami i ocierają łzy. Jak to dobrze, że mamy teraz w portach krajowych rezerwę. My starzy marynarze potrafimy to ocenić.

Gdy o 4 rano wyszedłem na wachtę ujrzałem po lewej burcie ciemne kontury wysokiego lądu

iskrzącego się światłami. Mijaliśmy właśnie księżewko Monaco ze swym słynnym Monte-Carlo.

Noc była ciepła i morze spokojne. Od dziobu statku wyskakiwały ogniste jezory fosforyzującego morza. Po prawej burcie zlotowiała Venus i blade różowe blaski jutrzenki.

Za wyjątkiem monotonnego stukotu silnika nie przerywało panującej wokół ciszy. Słaby wiaterek specyficzny zapach drażniący lekko nozdrza. Ład kusił tysiącami światłami.

Nagle odezwała się młodziutka i nieruchoma, ciemna postać sternika, pochylonego nad iluminowaną różą kompasową.

— Pachnie ładem — powiedział, a po chwili dodał — chciałbym kiedyś zobaczyć Monte Carlo.

— Na pewno rozczarowałibyscie się. Czy widziacie tu przed trawersem migające czerwone światło? To latarnia morska w San Remo. Jest to piękna górka miejscowości niedaleko francuskiej granicy i niedaleko Monte-Carlo. Po siada ona kasyno gry nie gorsze od kasyna w Monte-Carlo. Będzie ostatnim razem w Genui przez ciebie kawosie wybrałem się tam z kolegą. Jechaliśmy autobusem wspólną asfaltową szosą, właśnie tym biegiem, na który patrzymy. Szosa jest wąska, wije się między stromą ścianą skalistego zbocza, wzdłuż krawędzi przepaścistego brzegu, o który rozbijają się fale Morza Śródziemnego. Szofer musiał przez cały czas bardzo uważnie prowadzić wóz, gdyż co chwila z zakrętu wypadał jakiś samochód. Przyznam, że jazda była bardzo emocjonująca.

Z ulgą wysiedliśmy po kilkugodzinnej jeździe w San Remo. Odszukanie kasyna nie trwało długo. Je t to duży dom nad morzem z pięknymi tarasami, tonący cały w świetle kolorowych lampionów. Na tarasie pod gołym niebem odbywa się dancing. Wewnątrz bogato urządzone sale restauracyjne. Na pierwszym piętrze jest kasyno gry, a pod nim hotel. Oprócz sal gry w ruletkę są sale przeznaczone do gry w bakaratę, się obyły.

Grube dywany na podłodze tłumili kroki licznych gości kasyna. Rozległy się natomiast donośne głosy krupierów oraz stukot lasek przesuwających sztony. Na twarzach graczy malowało się napięcie i zderowanie. Wszyscy śmiali papierosy za papierosem, wpatrzyli nieruchomo w biegnące po tarasy kule.

Jakiś jegomość wstał od stołu skierował się chwiejnym krokiem ku wyjściu. Chusteczka ocierała spoconą szyję i czoło. Zgnął się do ostatniego grosza. A może przegrał cudze pieniądze... Jakaś wydekoltowana dama płakała. Podobno przegrała bardzo dużo. Szczegółowo sprzyjało tylko niektórym. Wszystkie najdoskonalsze systemy gry zawodziły.

Tak, naiwni grają, a właściciele kasyna zbijają forsy. Trzeba wam wiedzieć — ciągnęłam — że księstwo Monaco żyje właśnie z tych naiwnych turystów, którzy przybywają do Monte Carlo by spróbować szczęścia. Trudno sobie wyobrazić ile tragedii widziały wspaniałe ozdobione salony tych przeklętych pałaców.

Trzy rumby od dziobu na lądzie błysnęło światło nowej latarni morskiej. Sprawdziłem charakterystykę. Trzy wybliski co piętnaście sekund. — To Cepe Male.

O godzinie 10 wylądaliśmy na rade.

Małutka motorówka przybyła włoski pilot. Po spuszczeniu sztoru-trapie zgrabnie wdrapał się na pokład i po chwili z oficera wachtowego udał się na mostek.

— Good morning, kapitan.

— Good morning, pilot.

— Jakaś mała podłoga? A mieliście sztorm... Bez tego trudno się obyć.



Wieżowy Czatkowski przy pracach na taśmowcu w Gdyni wyrabia 124 proc. normy.

# Kobiety aktywizują się w zawodach morskich

## Kobieta clark

Szczecin jest portem dużym i bardzo rozległym. Nabrzeże jego sięga dziesiątki kilometrów, do wszystkich tych nabrzeży biją statki, które powinny być szybko i sprawnie obsłużone. Muszą być one nie tylko za — lub wydławane, ale również zaopatrzone w wodę, bunkier i w miarę potrzeby statku, zaprowiantowane szeregiem niezbędnych materiałów. Klarka shipchandlerskiego w porcie szczecińskim bardzo ważna ze względu na wspomnianą rozległość terenu. Dlatego Janina powtarza sobie ciągle: „Pamiętaj, Janino!” Dziś o 10 rano odpływa jeden z klientów, o 13.30 — drugi.

— Zamówienie oddałaś już do magazynu, tam pracują nad nim. — rana. Na gorze wypisują rachunki, ale ty musisz wszystkiego dopilnować i sprawdzić. Kapitan „Aldago” ma grype, prosił o porady. Nie zapomnij, pamiętaj. — Kucharszy bosman s/s „Wiktor” — mówił kubły, minie, pokost, farby i szelak — lubi specjalny gatunek szelaku — biały, duży płat. — (pamiętaj ten a nie inny gatunek). Kuchmistrz zamówił kilkadziesiąt kilogramów mięsa. To dość duży statek, mają lodówkę, ale popsuje się więc — ale pamiętaj — baranina tłusta, natomiast chab chudy. — Masz to wszystko na karteczce — nie zapomnij zgłosić do magazynu.

— Jest kłopot z cherry brandy — sliwkami — najgorzej są sliwki — nie ma tego gatunku, nie wiadomo czy będą im odpowiadały sliwki kalifornijskie.

— Telefon do kapitanatu. — „O której odejdzie s/s „Aldago”? — Przycumowany do innego nabrzeża! — Zgoda. Tak. Termin zmian. — Dobrze! Janina dwójka i troi. Jest w magazynie, rachunek. Reszta zajmuje się chabem i bank. W tym wypadku stat to przeliczenie claringowe. — Janina uśmiecha się, jest to chwila jej triumfu, choć od lat pracuje jako clark zrobila a-

kwizycje już kilkuset statków, każda nowodokopana transakcja napenia ją cichą radością.

— Dobrych wiatrów kapitanie, spotkamy się, gdy pan zawinie do naszego portu po raz drugi. Do swidania. — Good bye. — Aufwiedersehen. — Au revoir. — Kapitan schodzi po trapie. Statek odpływa.

### WPLYWAJĄ NOWE STATKI

Znowu magazyn, biuro, nowa doława, nowy statek. — Dobrych wiatrów kapitanie! — Praca idzie bez zgrzytów. Wieczorem wpływa na Parnice i Górnolaskie dwa nowe statki. To starzy dobrzy klienci. Janina musi tego samego dnia odebrać dwa zamówienia.

### STATKI MAJĄ ZAUFANIE DO SWEGO CLARKA

Statki przez nią raz zaprowiantowane, stają się jej stałymi klientami. Dziś konkurencja nie jest



tak silna. „Baltona” jest jedyną firmą shipchandlerską i wszyscy jej pracownicy starają się o szybko i dobrą dostawę.

Jeszcze półtora roku temu była między clarkami ostra konkurencja i wtedy, owo przywiązanie Janiny do statków, dziwiło, a nawet gniewało kolegów. Było to wyłączone — kapitanowie i załogi statków polubili po prostu so-

### JAK NAZYWA SIĘ I JAK WYGLĄDA NASZ WZOROWY CLARK

Bohaterką naszego opowiadania jest towarzyska Janina Iwaszczyńska. Jest ona clarkiem shipchandlerskim w porcie szczecińskim.

Jak wygląda? Jest przystojna, kobieca, nie usiłuje pozować na mężczyznę, choć tak dobrze pracuje w zawodzie będącym dotych-

czas wyłącznie prawie terenem pracy mężczyzn. Z rozmowy, którą z nią prowadzimy wynika, że mimo nawału pracy zawodowej znajduje czas na zajęcie się domem, gospodarstwem i córką.

### JAK ZOSTAŁA CLARKIEM

Tow. Janina Iwaszczyńska pracuje jako clark shipchandlerski od 1947 roku. Cały czas w porcie szczecińskim. Początkowo w PCH Oddział Morski, obecnie po zjednoczeniu się wszystkich firm shipchandlerskich w „Baltonie”. Cztery lata temu była urzędniczką rachuby Oddziału Morskiego PCH. Obserwowała wtedy z zainteresowaniem i zafascynacją pracę swych kolegów clarków. Praca ta była o wiele ciekawsza i bardziej ruchliwa, niż ta, którą wykonywała. Pewnego dnia, któryś z kolegów zachorował. Statków w porcie było dużo. Zgłosiła się na zastępstwo. Tego dnia pierwsza kobieta w porcie stała się clarkiem. Kierownik ówczesnej placówki PCH ob. Kozubski, zdając sobie sprawę z ważności dokonywanej się próby, udzielił jej pomocy i wskazówek. Janina już w pierwszych miesiącach swej pracy wybiła się na czoło akwizytorów. Trzyma prym wśród clarków szczecińskich. Zarabia dobrze, a nawet bardzo dobrze. Praca daje jej duże zadowolenie.

### ZA NIĄ POSZŁY INNE

Dziś już towarzyska Janina nie jest samotna w swej pracy. Za pionierką nowego zawodu kobiecego poszły inne. W chwili obecnej mamy w porcie gdańskim kobietę — clarkę ob. Wojdę, zaś w Kołobrzegu „Baltona” posiada dysponentką kobietę ob. Marię Brozowską. Kierownictwo tych firm jest bardzo zadowolone ze swych „clarków w spódnicach”. Zawód ten, jak się okazało w praktyce, jest dla kobiet odpowiedni, wymaga bowiem dokładności i taktu oraz rozwiniętego zmysłu handlowego, — cech, które kobiety zwykle posiadają. Zawód ten wymaga również pewnej znajomości towaroznawstwa i wnościowego, zaś z tą dziedziną wiedzy, kobiety o wiele łatwiej dają sobie radę, niż mężczyźni.

W powszechnej mobilizacji sił narodu, kobieta nie może pozostać na uboczu i nie pozostaje. Dla tego dobrze się stało, iż jeszcze jeden zawód przestał być wyłącznie domeną mężczyzn, a kobiety pokazały, że umieją i chcą w nim pracować.

Gerl

## NASZE metody pracy

# Rozwój ruchu racjonalizatorskiego w porcie szczecińskim

Szybkość przeładunku w porcie szczecińskim wzrasta z miesiąca na miesiąc. Dotyczy to zarówno pracy dźwigowych, jak i trymerki. W szlachetnym tym wysiłku biorą udział między innymi młodzieżowe brygady z nabrzeża „Odra” i zespoły kobiece z „Parnicy”. Na czoło jednakże wysuwają się brygady robotnicze z Basenu Górniczego.

Co wpłynęło na to, że sztauerzy, trymerzy, dźwigowi i inni ro-

botnicy portowi ogłaszają coraz to pomysłniejsze i chlubniejsze wyniki? Na sukcesy i osiągnięcia wpłynął rozwijający się ruch racjonalizatorski i liczne usprawnienia, działania maszyn, nowatorskie metody pracy robotników z nabrzeży, magazynów — zespołowości wysiłku kolejarzy i dysponentów, magazynierów i wózkowych.

Rok ubiegły był dla portu szczecińskiego okresem przełomowym

o ile chodzi o rozwój ruchu racjonalizatorskiego. Ruch ten został upowszechniony wśród najszerzej mas pracowniczych i stał się ogromnie popularny. Dowodem tego fakt, że na 253 pomysły złożone w Komitecie Usprawnienia aż ponad 100 należało do robotników, reszta do pracowników umysłowych oraz techników i inżynierów.

Robotnik z nabrzeża, pracujący przy załadunku węgla względnie przy magazynowaniu towarów drobnicowych jest w pełni świadomy, że im więcej sprawnie będzie jego praca, tym większy będzie jego wkład w wykonanie planu i podniesienie zarobków swoich i kolegów. A do lepszych wyników może dojść przez zwiększenie dyscypliny pracy i usprawnienie swego odcinka pracy.

Charakterystyczny jest fakt, iż w okresie tym bardzo liczne pomysły racjonalizatorskie zostały zgłoszone kolektywnie. Kilku robotników pracujących wspólnie na nabrzeżu, przy sztauerce lub trymerce, zgłaszało pomysły, który w zastosowaniu okazał się bardzo praktyczny.

Wiadomo, że najważniejszym punktem akcji racjonalizatorskiej — dającym w efekcie tak pożądaną oszczędność — jest zastosowanie pomysłu w praktyce. I pod tym względem zrobiono w porcie szczecińskim szczególnie dużo: 84 wnioski zgłoszone przez racjonalizatorów w roku ubiegłym, które już znalazły swoje praktyczne zastosowanie. Dzięki temu m. in. dźwigi pracują szybko, a chwytaki dźwigowe sprawnie. Wózki magazynowe nie mają przerw, zawsze na czas ich mechanizm jest we właściwym stanie.

Obliczono, że praktyczne zastosowanie pomysłów racjonalizatorskich daje w stosunku rocznym 1,5 miliona złotych oszczędności. Półtora miliona złotych w nowej walucie to kwota duża; w niej mieści się ilość godzin, o które praca została przedtem wykonana, w niej znajduje się oszczędność sprzętu, który by bez racjonalizatorskiego pomysłu pracował znacznie gorzej i krócej.

Większość zgłoszonych pomysłów została po rozpatrzeniu przyjęta. Niektóre poszły do ekspertyzy do zakładów naukowych, lub wymagają praktycznego stwierdzenia ich użyteczności. Ogólnie jednakże stwierdzić trzeba, że pomysłowość robotników idzie w trzech zasadniczych kierunkach:

1) usprawnienia organizacji pracy, wskazując na właściwe „cyklowanie” procesu przeładunku, co w efekcie pozwala na przekroczenie dotychczasowych norm,

2) umożliwienia lepszego wykorzystania i sprawniejszego technicznie działania urządzeń przeładunkowych, np. przez inny system smarowania, zastosowanie innego typu zwójnic elektrycznych itp.,

3) zwiększenia bezpieczeństwa pracy robotników portowych, co w efekcie pozwala robotnikom na wydajniejszą pracę.

Pionierski ten okres rozwoju ruchu racjonalizatorskiego w porcie szczecińskim dał bardzo pomyslnie wyniki. Obecnie pracę w tym kierunku należy jeszcze pogłębić i oprzeć na naukowych podstawach i pomocy ze strony zaawansowanych technicznie pracowników, inżynierów, techników i naukowców. Zadanie to należy do obowiązków klubów racjonalizatorskich, działających w porcie i w stoczni szczecińskiej.

Wreszcie jeszcze jedna uwaga: wśród racjonalizatorów mały jeszcze procent stanowi młodzież. Przede wszystkim wśród młodzieży należy przeto prowadzić akcję popularyzacji tego ruchu, co w efekcie, przy entuzjastycznym zwoźców, będzie miało niewątpliwie zasadniczy wpływ na dalsze rozwijanie się ruchu racjonalizatorskiego i coraz lepsze usprawnienie form pracy i wyników n. szych warsztatów pracy.

## Rozwija się ruch racjonalizatorski wśród marynarzy PMH

Ruch racjonalizatorski w Polskiej Marynarce Handlowej rozwija się szerzej dopiero w roku ubiegłym. W roku 1950 zgłoszono 202 pomysły racjonalizatorskie, podczas gdy w 1949 roku było ich zaledwie kilka. Na podkreślenie zasługuje fakt, że 70% zgłoszonych pomysłów wpłynęło od załóg statków PMH.

O poważnym ustosunkowaniu się marynarzy do racjonalizatorstwa świadczy fakt, że na ogół zgłaszano pomysły wartościowe i dobrze opracowane technicznie.

Wśród załóg PMH przoduje załoga s/s „Batory”, w roku ubiegłym bowiem zgłosiła ona 18 projektów, które zostały przyjęte przez Komisję Usprawnień, wszystkie one są już w zastosowaniu.

Zatem wprowadzono dotychczas w życie na wszystkich statkach 74 pomysły, które dały 257.250 zł oszczędności w stosunku rocznym. Wypłacone premie wynosiły zaś około 30.000 zł.

### KLUB TECHNIKI I RACJONALIZACJI PMH PRACUJE DOBRZE

Otwarty w grudniu 1950 roku Klub Techniki i Racjonalizacji PMH, dzięki zaangażowaniu doradców technicznych, oraz zdobywaniu obseznego księgozbioru technicznego, zdobył od razu ogólną popularność i zainteresowanie. Wyrazem tego znaczna frekwencja członków i sympatyków. Ożywiona działalność Klubu przyczynia się w dużym stopniu do zwiększenia ilości pomysłów racjonalizatorskich.

Do najwybitniejszych racjonalizatorów PMH zaliczyć należy Dakowicza Antoniego, motorzystę z m/s „Batory” — twórcę 5 zastosowanych już usprawnień. Założyciela Władysława, starszego mechanika na s/s „Kościszko”, którego 3 usprawnienia są zastosowane oraz Parzychowskiego Henryka 2, mechanika na m/s „Batory”. Zgłosił on 6 usprawnień, 2 z nich zostały przyjęte.

### RACJONALIZATORSTWO USPRAWNIA PRACĘ WARSZTATÓW OKRĘTOWYCH

Ruch racjonalizatorski objął również warsztaty okrętowe PMH, gdzie notujemy wiele poważnych osiągnięć. Najwybitniejszymi racjonalizatorami na tym terenie są: Józef Mathea, ślusarz, twórca 4 zastosowanych usprawnień w dziale prac remontowych: aparatu do zdejmowania pierścieni z tłoków maszyn okrętowych; stojaka ruchomego do montażu maszyn okrętowych; próbnego wtryskiwacza do badania zaworów przy motorach okrętowych i usprawnienie dopływu oliwy do łożysk karbowych na m/s „Czech” (w wykonaniu). Franciszek Wrona, ślusarz — zastosowano dotychczas dwa jego usprawnienia: przyrząd do przetwarzania gniazd w zaworach maszyn okrętowych i nowy sposób do toczenia krzywizn na

## azurowym niebem Genui

— Jakże zanurzenie kapitanie? — Osiemnaście stóp i sześć cali. — Dziękuję. Dobrze manewrować? — Dobrze. — Będziemy cumować przy murze i przyjmujemy dwa holowniki.

— Kapitan przez megafon podaje rozkazy:

— Na miejsca manewrowe! Na holobie przyjąć holownik z prawej! Na rufie przyjąć holownik z lewej! Uwaga na lewej kotwicy! Zacić kotwiec!!

Bosman puścił hamulec. Kotwice z łoskotem wpadły do wody, wznosząc się z sobą łańcuch. Na dźwięk uderzonego raz w gong, dając znać, że jedno — przesto łańcucha — wybiegło.

— Popuszczaj! — Popuszczaj! — padały dalsze rozkazy z mostku.

— Trzymaj! — Statek na wolnym biegu naprzód, wstrzymywany przez kotwie i przy pomocy małych holowników, wykrywał się w ciastym porcie dziobem ku wyjściu.

— Podać cumy! — Naład rzucono rzutki. Kapryśna cumy i zakładają je na porach.

— Presto! Presto! — nalegała marynarze.

Na statku puszczone windy. Obciążono cumy na bębniach i dociągnięto statek. Po kolacji marynarze umyli i wylegantowani udali się grupkami do miasta.

Dzielnica portowa to stara Ge-

Wązki i ciemne uliczki, przez które przeciska się z trudnością tłum ludzi. Nad głowami okien jednej kamienicy do drugiego poprzeczają sznurki, na których awaryjnie różnokolorowa bielizna. Uliczki są brudne i śmierdzące. Domy robią wrażenie jakby chciały się za chwilę zawalić. Niektóre nawet wałęsa się na krawężnikach. Pełno tu oznak małych sklepików, straganów kupców ulicznych i speku-

Tymi uliczkami wraz z hałaśliwym tłumem przesuwali się nasi marynarze. Marynarz Jasio już nie pierwszy raz jest w Genui, ale Władek po szkole PCWM robi pierwszy rejs. Wszystko go dookoła niezmiernie ciekawi i o wszystkim pytał Jasia.

— Jasiu zobacz, co tam taka kupa ludzi stoi?

Gdy podeszli bliżej usłyszeli dźwięki akordeonu i dosyć miły męski głos. Pod ścianą kamienicy stał mężczyzna w wieku około 45 lat i śpiewał. Mały chłopak, zapewne jego syn, grał na akordeonie.

Trochę dalej popisywało się dwóch cyrkowców. Obok jakaś kobieta siedziała na krzeselku z zawieszanymi oczyma. Ludzie ją o coś pytali, a ona odgadywała.

— Władek, zobacz, tam na rogu sprzedają ostrgi. Choć zjemy po kilka. Mówię ci, jakie to dobre.

Mała Włoszka w obdatę sukieneczynie stała obok koszyka i śpiewnym głosem zachęcała przechodniów do spożywania swoich ostrg.

— Ktąto costa? — zapytał Jasio. — Janina jest wytwornie małej sprzedawczyni.

— Cento lire le quarto — zaśpiewała mu mała czarna.

Ku wielkiej jej radości Jasio był smakoszem ostrg. Polykał jedną za drugą, a ona ledwo nadszła rozłupywać muszle i skrapiać cytryną.

Władek stał i gapił się na Jasia z rozdziawioną gębą.

— Co się gapisz baranie — skosztuj!

Władek chciał nawiewać, ale dziewczynka podawała mu już rozłupaną muszlę ze słowami — bono, bono...

Zamknął oczy i tyknął. Zrobiło mu się niedobrze, ale po chwili przewyciężył się. Z uśmiechem i gracją zapłacił.

— Bona sera senorita.

— Bona sera seniore.

Wydostali się wreszcie z labiryntu ciemnych uliczek. Sali sta-

roka ulicą oświetloną mnóstwem neonów.

Jakże piękna jest Genua bogatych magazynów, pięknych samochodów i strojnych ludzi. Jakże rażąco kontrast stanowi Genua wspaniałych pomników i pamiętek z Genuą straszego prymitywu, Genuą głodu i bezrobocia. Ale właśnie ta Genua buduje swym życiem, swą nędzą pałace i przepych swych kapitalistycznych władców.

Wyszli na plac, na środku którego ujrżeli mieniącą się różnymi kolorami fontannę. To Pizze De Ferrari. Obok wspaniałe domy, rzeźby. Ale i tu nasi chłopcy widzieli przesuwające się pod portami wspaniałych architektów budowli postacie odziane w lachmany. Widzieli przy pięknym pomniku Krzysztofa Kolumba — mandolinistę zbierającego grosze za granie popularnych samb.

Długo błądzili po luksusowych placach. Coraz więcej myśli przebiegało im przez głowę. Coraz bliższą była im ich Ojczyzna, wolna, dająca wszystkim swym obywatelom równe prawa, pracę i wolność.

### Z ŁADOGÓRSKI

1 oficer m/s „Lewand”



Józef Mathea, wybitny racjonalizator PMH.

(Rop)

G 2

## NASI KORESPONDENCI pisa

### Patronat marynarzy nad sanatorium w Istebnej

W październiku ubiegłego roku marynarze 22 statków floty handlowej odwiedzili Górny Śląsk i jego kopalnie. Podejmowani przez górników nawiązali z nimi szybko serdeczną łączność.

Wtedy właśnie wypłynęła po raz pierwszy sprawa Istebnej. Istebna to sanatorium dla dzieci Śląska, dzieci chorych na gruźlicę. Marynarze powiedzieli górnikom: „Nasza przyjaźń znajdzie

normalnej codziennej poczy przy niość przesyłkę niezwykłą, przyniość w torbie Afrykę; wielbłądy, strusie, piasek, minarety i oslepiające słoneczne światło. Wszystko to bowiem było wyrysowane na pięknych, kolorowych kartkach z Casablanci.

Była to pierwsza korespondencja do chorych dzieci od marynarzy zetempowców s/s „Bałtyk”. Tego dnia w Istebnej był mróz,

piasek pustyni znalazł się już z wielbłądami, odciski paluszków dziecięcych pozostały na twarzach pięknych mahometanek, znaczki zaś znikły zupełnie.

W sanatorium przebywa obecnie 500 dzieci. Tysiąc rączek obracało więc owe pocztówki. Pięć set par oczu wpatrywało się z zajęciem w obcy świat, przedstawiony na nich, mali filatelisci dokonali reszty.

#### PROŚBY DZIECI DO MARYNARZY

Gdy delegatki Ligi przyjechały dyrektor sanatorium serdecznie podziękował im w imieniu dzieci za pamięć. Malcy pisali już do marynarzy w odpowiedzi na otrzymane kartki, długie i bardzo serdeczne listy. W międzyczasie nadeszły dalsze listy i pocztówki od załóg innych statków, z innych mórz. Nadeszły też przesyłki bardziej istotne a jakże wskazane i potrzebne przy dzieci chorych malców. Nadeszły: kakao, pomarańcze, owoce południowe.

Jan Niepomucyn, malutki, bledziutki chłopczyk, z natury bardzo ruchliwy, a obecnie przywiązany do łóżka, dzięki opatrunkowi z gipsu marzy o nowej, pięknej pocztówce z wielbłądem i z palmami — wielbłąd to musi być dromader. Pocztówka ma być nowa, ze znaczkami.

Stas Pawie — oczko — marzy o czymś o wiele poważniejszym, o piórach ptaków, co się nazywają kolibry i kolekcji motyli z nad Amazonki. Stas jeszcze nie czytał Fiedlera, a gdy przeczyta będzie na pewno chciał być podróżnikiem, wielkim kapitanem na trampie, który zajeżdża aż na Morze Południowe i ręczę wam, że nim zostanie i zobaczy sam kolibry w locie.

Obecna zima w Istebnej nie jest nudna — cały świat dzięki marynarzom przyszedł do dziecięcych łóżeczek. Dzieci mają dużą wyobraźnię, a można sobie w wieku dziecięcym wyobrazić wiele, gdy się patrzy na kolorową pocztówkę z wielbłądem i gdy się czeka na dalsze, które nadejdą.

### Pozdrowienie z NRD dla portowej młodzieży Szczecina

Szczecińskie portowe brygady młodzieżowe otrzymały list z pozdrowieniami od niemieckiej młodzieży z Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Młodzież niemiecka w liście swym opowiada, jak prowadzi walkę o pokój i zapewnia, że granica na Odrze i Nysie jest granicą pokoju.

### Szczecińska młodzież

#### buduje modele jednostek o napędzie odrzutowym

Jedną z najbardziej czynnych modelarni szkutniczych na polskim wybrzeżu jest modelarnia Ligi Morskiej w Szczecinie. Opierając się o doświadczenia radzieckie z tego zakresu Liga stworzyła tu ośrodek, który z powodzeniem szkoli kadry przyszłych konstruktorów naszych statków.

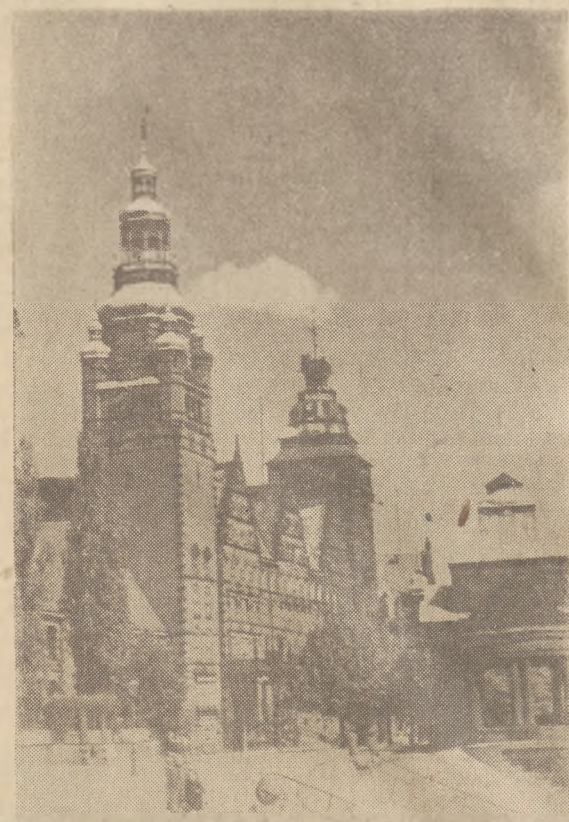
W modelarni pracuje systematycznie pod kwalifikowanym kierownictwem kilkadziesiąt dziewcząt i chłopców. Budują oni jednostki wszystkich typów, od najprostszyszych modeli dębanych do skomplikowanych statków z motorami.

Jednym z najzdolniejszych młodych konstruktorów jest 17-letni uczeń szczecińskiej szkoły technicznej Andrzej Łączyński. Ostatnio skonstruował on model ślizgu lodowego, który został zaopatrzony w silnik odrzutowy.

Konstruktor — przy pomocy kolegów — przeprowadził w ostatnich dniach, korzystając z pomysłnych warunków lodowych, próby techniczne swej jednostki na wielkich przestrzeniach podszczecińskich wód. Próby te dały nadzwyczajne wyniki. Model ślizgu osiągnął szybkość 300 km/godzinę.

Przy tego rodzaju próbach technicznych powierzchnia lodu, po której posuwa się model powinna być idealnie równa. W tym wypadku lodowisko, na którym przeprowadzono doświadczenia było nieodpowiednie, toteż w pewnej chwili nastąpiła katastrofa, a model uległ rozbiciu.

Taki wynik nie zniechęcił jednak Łączyńskiego, bowiem już przystąpił on do montażu nowej jednostki, z którą próby ma zamiar przeprowadzić jeszcze w tym roku.



Szczecin i jego port leżą w odległości 65 kilometrów od ujścia Odry do Bałtyku. Ślodkie wody odrzańskie zamarzają znacznie szybciej, aniżeli słone wody Bałtyku.

Toteż w ostatnich dniach — w wyniku mrozów — kanały i baseny portowe pokryły się warstwą lodu, dochodzącą czasem do grubości kilkunastu centymetrów.

Jest zrozumiałe, że lód znacznie utrudnia pracę w porcie, ale nie może jej wstrzymać. Na torze wodnym Szczecin — Świnoujście oraz w kanałach portowych chodzą lodołamacze, które łamią skorupę lodową i umożliwiają portowi pracę.

Na załogach lodołamaczy ciąży przeto wielka odpowiedzialność, od wyników ich pracy zależy w dużej mierze sprawność obsługi portu. Jak dotychczas załogi te wykazały właściwy hart; port pomimo lodów pracuje.

Na zdjęciu widzimy reprezentacyjną partię portu szczecińskiego — Wały Chrobrego — w śnieżnej szacie.

## Dźwigowi Dworca Wiślanego wzywają pracowników eksploatacji ZPGG

Za przykładem dźwigowego portu leningradzkiego tow. Szarapowa, opierając się na jego do-

świadczeniach pracy, opieki nad urządzeniami przeładunkowymi, wszyscy dźwigowi nabrzeża Dworca Wiślanego w porcie gdańskim przystąpili w dniu 11 stycznia 1951 roku do wspólstawodnictwa w zakresie socjalistycznej opieki nad dźwigami. Jesteśmy pierwszym zespołem dźwigowym na terenie portu Gdańsk-Gdynia, który — na apel tow. Czerniaka, dźwigowego portu Gdańsk — akcję tę podjął i wzywamy do pójścia naszymi śladami dźwigowych innych nabrzeży.

Do opieki nad urządzeniami przeładunkowymi wzywamy również pracowników eksploatacji ZPGG, z których nie wszyscy w dostatecznym stopniu troszcza-

się o powierzony im sprzęt jak: haki, chwytaki, zasobniki itp. Wynikiem tego jest konieczność częstego przeprowadzania napraw wymienionego sprzętu, napraw, które zabierają dużo czasu załogom remontowym. Inne ustosunkowanie się do urządzeń przeładunkowych pracowników eksploatacji odciąża na pewno załogi te od wykonywania drobnych remontów i pozwoli na intensywniejszą pracę nad remontami zasadniczymi.

R. SALAMON  
koresp. robotn.

C. ORSKI

### Załoga »Lublin« protestuje

Na wracającym do Polski statku s/s „Lublin”, odbyło się zebranie całej załogi, na którym marynarze złożyli protest przeciwko dekretem rządu francuskiego rozwiązującym trzy organizacje demokratyczne dotychczas na terenie Francji działające.

Marynarze s/s „Lublin” uchwalili rezolucję, w zakończeniu której czytamy:

Jesteśmy przekonani, że zdradziecki krok Plevena i Mocha nie osłabi bohaterskiej klasy robotniczej Francji i całego świata w walce o pokój. Solidaryzując się w tej walce my, załoga s/s „Lublin” postanawiamy wzmoczyć czujność w stosunku do wrogów pokoju i dalszą wyteżoną pracą przyczynić się do zwycięstwa obozu pokoju i Socjalizmu na całym świecie.

Niech żyje solidarność mas pracujących całego świata!

Niech żyje choraży światowego obozu pokoju i Socjalizmu tow. Józef Stalin!

Załoga s/s „Lublin”

Następuje 30 podpisów członków załogi.

W. Griffin

### Jesteś w Ameryce, Timmy...

Tymoteusz wygrzewał się na słońcu siedząc na zwoju liny; wyciągnął przed siebie zmęczone nogi, obute w ciężkie buty robocze z metalowymi nosami. Spod złamanego daszka czapki patrzył na mewy, krążące spokojnie wśród rozgardiaszu i zgiełku Zatoki Hudsonskiej.

Pracował od rana razem z innymi ładowaczami w dolnej ładowni przycumowanego do nabrzeża statku; kadłub statku powleczoney był szarą, pochodzącą jeszcze z czasów wojny farbą. Stał w chłodnym półmroku i obserwował przez otwór w luku kwadrat błękitnego nieba, czekając, aż sieć z ładunkiem rozhuśta się nad nim.

Nieprzerwanie, nieublaganie walił się ładunek. Uderzał o ściany ładowni i spadał z łoskotem na dno. Ładowacze wyciągali z sieci skrzynie układając je równymi rzędami. Rece, ramiona i plecy ludzi poruszały się wprawnie i swobodnie. Potem cienka lina wciągała opróżnioną sieć z powrotem do góry, a robotnicy opuszczali ręce, obserwowali niebo żartowali i gawędzili.

Patrzyli w otwór z niepokojem, ponieważ dziesięć ton ładunku, kołyszającego się na spracowanej przez czas wojny linie, i jeszcze bardziej zniszczony lewar był kapryśnym, bezlitosnym wrogiem, mogącym okaleczyć ciało, nogi i głowę. Ładowacze dobrze wiedzieli, że szefowi, który ich wynajął, zależało na jak najszybszym załadunku statku. Zysk, który stąd czerpał, mógł kosztować życie człowieka, ale w porcie przedstawiało ono wartość jedynie dla ładowacza.

W pustym kwadracie nieba Tymoteusz ujrzał ptaka — białą mewę krążącą na tle błękitu nieba. I nagle wspaniałość i doskonałość tego beztroskiego ruchu żywo przypomniły mu inne miejsce i inny okres życia.

Wyrzwał się na słońcu. Zamiast pójść do domu na obiad i zjeść, co przygotowała dla niego żona, lub napić się piwa w jednym z pobliskich barów albo też pograć w karty w cieniu budynków magazynowych, siedział na słońcu odczuwając zmęczenie. Serce jego pełne było smutku znanego tym, którzy nie widzieli ojczyzny przez całych trzydzieści pięć lat.

...Czysta kuchnia, piece, w których ogień pachnie torfem i mgłą... Białe, białe domy. Na ulicach rozbrzmiewają proste pogawędki sąsiadów, a nad tym wszystkim krąży mewy. Podczas mgły siadali spokojnie na palach i dachach domów albo latały niwidoczne we mgle jak duchy. Lecz gdy ukazywa-

się słońce, ukochane słońce, mewy przylatywały znad morza i krążyły po niebie, wykrzykując swoje ulubione pieśni.

Mewy. Białe i czyste. Ale czy i teraz są białe? Czy domy są tak białe jak dawniej? Czy ulice są tak czyste jak kiedyś? Czy chłopcy tak, jak dawniej wyśpiewują swoje piosenki? Czy w ogóle był kiedykolwiek młody? Kiedy nadchodzi starość? Kiedy nadchodzi śmierć?

Rozległ się przeraźliwy ryk syreny i mewy, roniąc kropelki wody, uniosły się z głośnym protestem w powietrze. Godzina obiadu minęła, robotnicy zjawili się przy cumie i gawędząc zaczęli wchodzić na pokład statku. Tymoteusz powłócił się za nimi. Przy ładowni, czekając na swoją kolej, by zejść na dół, patrzył na otaczających go ładowaczy z jakimś nowym uczuciem, przysłuchiwał się ich wymowie: irlandzkiej, kroackiej, polskiej. Spod czapek niektórych robotników noszących znaczki związków, widać było siwe włosy, podobne do jego własnych... Ale takich było niewiele. Człowiek przychodził do portu młody, taki jak ci młodzi chłopcy figlujący koło liny na pokładzie. Człowiek przychodził do pracy jako młody chłopak i pewnego razu, gdy wsluchany w skrzypienie lewarów spoglądał z ciemnej ładowni w górę, na krążące po niebie mewy, nagle zdawał sobie sprawę, że jest już starym...

Tymoteusz poszedł za innymi ładowaczami, ponieważ statek czekał, aby go nakarmiono i zapełniono, czekał, aby boki jego wydeły się, czekał, aby z przyspyływem sapiać i dyszać ruszyć w dół rzeki ku zatoce.

Zeszli na dół do ładowni po skrzypiacym zardzewiałym trapiu. Lewary rozpoczęły już pracę i załadowane sieci kołysały się w powietrzu aby spaść w dół, gdy tylko ludzie zejść do ładowni.

Pierwsza sieć spadała z głuchym łoskotem, wstrząsając statkiem, rozbijała dolną warstwę skrzyni, rozrzucała suszone owoce i kawałki desek po całej ładowni. „Chybił drań! No spróbuj jeszcze raz” ironicznie, ze złością wołali młodzi chłopcy, ciskając w siebie sliwkami. Tym razem odskoczyli w bok dostatecznie szybko i robota rozpoczęła się na nowo.

Schyl się i podnoś skrzynię. Schyl się i wyprostuj. Idź z ładunkiem powoli, a spocisz się szybko. Była to ciężka, męcząca, templa męska praca i dzięki niej Tymoteusz nabrał nowej zieleń siły. Włożył w nią cały swój zbudzony smutek i żniój, zagadnienia całego swego życia. Wyciągał ręce, jak gdyby skrzynie były życiem samym, jak gdyby mógł otrzymać od nich jakąś odpowiedź, wyjaśnić prawdę...

Jak minął ten czas? trzydzieści pięć lat... trzydzieści pięć lat upłynęło od czasu gdy opuścił Ojczyznę.

„Baczność!” Brygada ukryła się na tyndeku, podczas gdy sieć z ładunkiem spadała na dół, rozsypana się na dnie ładowni rozrzucając na wszystkie strony połamane skrzynie.

Nikt nie wiedział lepiej od ludzi z dołu, że sieci są przeładowane i zbyt obciążone, aby człowiek przy lewarze, mógł nimi dobrze kierować. A jednak wszystko zależało od niego, ich najbliższego wroga, któremu ze złością wykrzykiwali swoje przekleństwa.

— Jeszcze jedna taka porcja — a pójdę na górę i zaduszę tego łajdaka!

— Chce nas wszystkich pozabijać!

Ale Tymoteusz, który zazwyczaj najgłośniej kłął właścicieli i sprzedających przywódców związkowych, siedział w milczeniu na skrzyni, czekając, aż z ładowni uprzątnie się odłamki, patrząc na błękitne niebo, nie widząc złych twarzy i drgającej w powietrzu liny.

...Dziewczęta miały różowe policzki i były skóre do śmiechu; czyż nie było to cudowne uchodźcie za bohatera? Przypomniał sobie szybko mowę mieszkańców rodzinnego miasteczka, tańce przed wyjazdem, gościnne, zielone pachnące pola.

Gdzie jest słodycz tych dni, gdzie dziewczyny, gdzie minione lata i przysięgi? Po upływie dziesięciu lat od czasu wyjazdu do Ameryki ożenił się. Tymoteusz z rodziną mieszkał jak wszystkie rodziny robotników portowych, niedaleko doków. Mieszkanie jego znajdowało się w odległości dwóch przecznic od Hudsonu i gdy na „Queen Mary” lub jakimś innym statku rozlegał się ryk syreny, cały dom wstrząsał się, dzieci mruzczyły we śnie, a w duszne noce młodzi ludzie zaczęli mówić o dalekich krajach. Z dachu można było ujrzyć wśród kominów fabrycznych skały na przeciwległym brzegu; w pogodne zimowe poranki — lód płynący rzeką i maszty wypoczywających przy cumach olbrzymich statków, które ładowano lub opróżniano.

Robotnicy portowi musieli mieszkać w pobliżu doków, które dawały im utrzymanie. Dokerzy pracują tylko wówczas, gdy przychodzą statki i stają do opróżniania lub ładowania towaru. Czekając na te okazje powinni trzymać się bliżej miejsca, gdzie mogą być wynajęci do pracy.

Bez względu na pogodę stają wówczas na wybrukowanej prowadzącej do portu ulicy, w tłumie takich jak oni sami robotników portowych, podczas gdy szef tykając niedopałkiem cygara to jednego to drugiego, a odwracając się od reszty, dobiera sobie ludzi. Jego słowo — to wyrok, jego wybór — to cel ich życia. Dzięki temu wyborowi pracują albo nie, otrzymują pracę, dzieć ich są syte albo chodzą głodne, czynsz zostaje zapłacony albo właściciel domu wyrzuca ich na bruk. Mieszkają w pobliżu portu w najgorszych warunkach, w rozpadających się ciemnych od brudu i sadzy, pełnych szczurów domach. W brudzie, hałasie i zaduchu wyrasta jedno pokolenie po drugim. Tam też mieszka Tymoteusz. Oto Ameryka. Jego Ameryka! Ameryka, o której marzył, do której jechał w po-

# Pod ostrzem KRYTYKI

## Czy Inspektorat Techniczny PMH śpi?

Przeszło rok temu, po powrocie z rejsu, do Inspektoratu Technicznego GAL wysłano z m/s „Lewant” meldunek: „zauważono pęknięcie głowicy 5 cylindra motoru głównego”.

Minał miesiąc, dwa i wiele następnych, a Inspektorat Techniczny milczał. Meldunki ponawiano systematycznie po każdym rejsie. Nastąpiła wreszcie 17 z kolei podróż „Lewanta”.

Obsługa maszynowa przez cały ten czas otaczała stałą opieką pękniętą głowicę. Mimo w czasie ostatniego rejsu zauważono, że pęknięcie powiększyło się. W Durres zastosowano próbę wodną ciśnienia roboczego. Okazało się, że pęknięcie przepuszcza wodę. Unie ruchomono cylinder. To spowodowało znowu osadzenie się soli w cylindrze. Celem uniknięcia zabezpieczenia pierścieni wyciągnięto zawory i popychaczki. Statek szedł dalej z otwartym cylindrem.

Z Aleksandrii nadano do Gdyni telegram o przesłaniu dalszych dyrektyw. Odpowiedź była krótka: „wymienić głowicę w Bejrucie”.

Tymczasem Bejrut jest portem nieposiadającym odpowiedniego dźwigu, tak, że dla wymiany głowicy trzeba było poczekać aż do Haify.

Tu okazało się, że według przewidywanego kosztorysu cena wymiany głowicy ma wynosić 550 £. Suma jak na tego rodzaju reperację — ogromna.

Co robić? Pytanie to męczyło całą załogę...

I wtedy sekretarz POPu i oficer kulturalno-oświatowy postanowili zwołać zebranie.

wysłuchając zdania fachowców i kolektywnie postanowić, czy rzeczywiście nie ma innej rady.

Zebranie trwało długo. Rozważano wszystkie za i przeciw. Decyzja była jednomyślna: nie może my pozwolić na marnowanie cennych dewiz. Postanowiono więc wypróbować pomysł starszego mechanika ob. Bagniewskiego. Pomysł ten polegał na zastosowaniu pakunku azbestowego na pękniętą głowicę. Pakunek postanowiono wykonać systemem gospodarczym. Aby go sporządzić trzeba było rozpleść azbestową linę, splatać następnie z jej sznurów workocze, wiązać je ze sobą i dokładnie dopasowywać do cylindra. Efekt był znakomity. Woda przestała przeciekać i statek mógł spokojnie odbywać dalszy rejs.

Wykonanie pakunku i zaistnienie go trwało zaledwie kilka godzin, nie pociągając za sobą żadnych kosztów.

A teraz zastanówmy się, jakie konsekwencje mogłyby wynikać ze zwykłego niedopatrzenia Inspektoratu Technicznego?

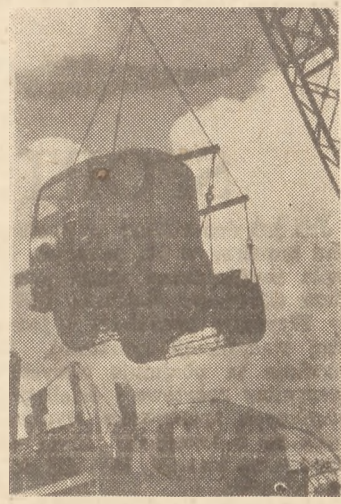
Pominąwszy konieczność wydania wielkiej sumy dewiz, mogło zaistnieć niebezpieczeństwo zniszczenia całego ładunku. M/s „Lewant” wiozł bowiem pomarańcze, ładunek drogi i łatwo psujący się.

Czy panowie z Inspektoratu Technicznego wiedzą, że przez swoje niedbalstwo narazili ludzi na m/s „Lewant” na pracę przez wiele dni po 48 godzin, że poza pękniętą głowicą i innymi technicznymi brakami nie mieli zapasowego motoru pomocniczego.

A to wszystko tylko dlatego, że Inspektorat Techniczny nie przypilnował wykonania na czas trzeciego motoru, nie zainteresował się bliżej meldunkami, przysyłanymi z m/s „Lewant”, nie pofatygował się z wydaniem zarządzenia o przeprowadzeniu przeglądu technicznego na statku.

Czekamy na wyjaśnienia!

A. O.



## Opeszałe załatwianie pomysłów racjonalizatorskich w ZPGG

Pomysł pasa pomocniczego do noszenia cementu ob. ob. Jana Antczaka i Alojzego Krzyczmownika złożony został do Referatu Usprawnień ZPGG w dniu 27 lipca 1950 r.

Po przeanalizowaniu go przez zakładową komisję usprawnień został przesłany z dodatnią oceną do komisji usprawnień ZPGG we Wrzeszczu, która z kolei przesłała go w dniu 1. VIII. 50 r. do wykonania warsztatom na Holmie.

W dniu 5. I. 1951 r. pas został wykonany lecz nie w całości. Zabrakło sprzączek, a zatem pasa do dziś nie można wypróbować i zastosować w pracy.

Czy nie jest wskazane, ażeby dział zaopatrzenia ZPGG zajął się natychmiast tą sprawą.

Robotnicy portowi czekają na ten pas, który ma oszczędzić im zdrowia przy pracy noszenia worków z cementem.

Czy długo jeszcze będą czekać?

WIESŁAW KIERZNOWSKI

## Gdzie są węże dla »Wodnika«?

W ubiegłym tygodniu odbyła się narada wytwórcza w Kapitanacie Portu Gdańsk. Dyskusja wykazała, że w pracy niektórych

statków w wodę, nie posiada własnych węży.

Czyżby tak trudno było otrzymać ten konieczny sprzęt?

Nie! Węże takie i to zupełnie



działów są błędy i niedociągnięcia, między innymi błędy takie dostrzeżono w Dziale Zaopatrzenia w ZPGG. Np. jednostka pływająca „Wodnik”, która zaopatruje

nowe są, leżą jednak w magazynie ZPGG na Holmie.

Dlaczego w magazynie a nie na „Wodniku”?

Cz.

## Złe traktowanie młodzieżowców przez kierownictwo statku s/s „Hel”

Chcę poruszyć na łamach Waszego pisma bardzo przykłą sprawę. Uwagi moje dotyczą traktowania młodzieżowców — członków załogi s/s „Hel” przez kierownictwo tego statku.

Jest nas na s/s „Hel” 6 zetempowców. Kierownictwo statku ustosunkowało się do nas — muszę stwierdzić — bardzo źle.

Jeśli chodzi o starszych towarzyszy pracy nie interesują się oni nami zupełnie — choć pomoc ich mogłaby być dla nas bardzo cenna.

Przytoczę dwa charakterystyczne momenty z życia zetempowców na s/s „Hel”. Podczas postoju statku w Göteborgu nie mogłem wykonać zlecenia mi do datkowo pracy — wówczas steward gospodarczy ob. Grabowski nie tylko zganił mnie w najostrejszych słowach, ale zagroził, że po powrocie statku do Gdyni wyrzuci z pracy.

Ten sam ob. Grabowski kopnął i wyrzucił z pentry i obrzucił stekiem wywisk zetempowca kol. Krawczyka za spóźnienie, wynikiem z przyczyn od niego zupełnie niezależnych (nadmieniam, że kol. Krawczyk pływa już na morzu trzy lata).

Podobne do opisywanych przeze mnie wypadki zdarzają się na s/s „Hel” bardzo często. Charakterystyczną ogólną linię postępowania kierownictwa tego statku w stosunku do młodych członków załogi.

Zarówno ja jak i moi koledzy zetempowcy uważamy, że takie traktowanie ubliża naszej godności ludzkiej i jest niewłaściwym podejściem do młodzieży.

TADEUSZ KRASKA

chłopiec okrętowy na s/s „Hel”  
Redakcja ze swej strony żąda wyciągnięcia w stosunku do winnych w wyżej wymienionej sprawie odpowiednich konsekwencji.

CZ. KAWKA

## Po co komisja?

W związku z zakończeniem IV etapu Współzawodnictwa Pracy w Porcie Gdańskim, zostały przyznane przodownikom pracy nagrody rzeczowe. Nagrody w postaci radiodiodników, materiałów, mebli itp. miały być rozdane przodownikom pracy, po uprzednim porozumieniu się z nimi a celem uniknięcia nagradzania

posiadanych. Wybrano więc komisję, która swoje zadanie wykonała. A wyniki pracy... tow. Saganowski Henryk, który prosił o radiodiodnik, otrzymał kupon materiału.  
Po co właściwie wybierano komisję? Po co uzgadniano potrzeby i prośby przodowników pracy?

## Klub racjonalizatorów ZPGG w Gdyni musi otrzymać odpowiednie pomieszczenie

Na Walnym Zebraniu naszego Klubu Racjonalizacji i Techniki portu gdynieńskiego ZPGG otrzymaliśmy zapewnienie Dyrektora Naczelnego ZPGG, że w najbliższym czasie przydzielą on nam nowy, właściwy lokal. Obecnie bowiem Klub nasz zajmuje jeden pokój, który jest jednocześnie kreslarnią, biblioteką i poradnią techniczną. Ze względu na szczupłość pomieszczenia (w tym samym pokoju znajduje się nadto Referat Usprawnień ZPGG) nie możemy uruchomić warsztatu, który jest tak potrzebny dla normalnego funkcjonowania Klubu.

Zyskanie nowego lokalu jest więc dla nas kwestią żywotną, warunkiem dalszej sprawnej pra-

cy. Ucieszyliśmy się też bardzo obietnicą Dyrektora ZPGG — nie stety na razie nie nam nie wiadomo o konkretnych posunięciach w celu jej zrealizowania — obserwujemy natomiast gorączkowe wysiłki w celu zdobycia większej ilości pokoiów biurowych dla nowego przedsiębiorstwa powstającego na terenie Gdyni w ramach PZGG. Obawiamy się poważnie czy „nie pogrzebie” to naszej sprawy.

Postanowiliśmy więc napisać do Redakcji „Steru” wierząc, że tą drogą uda się zrealizować nasze słuszne postulaty, że Redakcja „Steru” potrafi skłonić dyrektora ZPGG do jak najrychlejszego spełnienia danej obietnicy.

D. F.

szukiwaniu szczęścia. Lata walki o byt, lata porażek, wzmagająca się stopniowo beznadziejność. Dzieci jego wyrosły i wyjechały. Coż mogło je zatrzymać? Dzieci jego umarły, czyż mógł je uratować? To była jego Ameryka, kres jego sił.

— Jesteś przystojnym, silnym chłopcem — mówił do niego ojciec. — W Ameryce będziesz za to wdzięczny losowi.

To było tak dawno...

Tymoteusz spojrzął na niebo, gdzie mewa leciała na wschód, nad ocean, do ojczyzny, trzydzieści pięć lat...

— He-ej!

Sieć opadająca szybko do ładowni... Ładunek, którego dźwignie nie mógł utrzymać, uderzył o ścianę ładowni, zamartł jak gdyby na mglenie w powietrzu, poczym runął w dół. Tymoteusz obejrzał się szukając spojrzeniem bezpiecznego ukrycia, spostrzegł spadające skrzynie, które zasłoniły niebo. (Chciał się obrócić i usunąć na bok, ale nastąpił na rozsypane sliwki i zgarbiony upadł do przodu, zadając sobie w tej chwili sprawę, że otrzyma teraz odpowiedź, jedyną odpowiedź Ameryki na wszystkie jego pytania. Skrzynie runęły w dół gruchocąc kości jego nóg i pleców.

„Jedź do Ameryki” — mówił jego ojciec — tu nie masz nie do stracenia. Tam znajdziesz swoje szczęście...”

Trzydzieści pięć lat!...

\* \* \*  
Buty przed jego twarzą należały widocznie do szefa. Tylko on może przychodzić do pracy w zwykłych butach, a nie w obuwiu specjalnym. Również inne buty ruszały się w polu jego widzenia, ale nie można było według nich określić ich właściciela. Nie mógł spojrzeć do góry, nie mógł oderwać policzka od chłodnego dna ładowni. Wydawało mu się, że głos dochodzi do niego z bardzo daleka.

— No, Kelly, spróbuj powiedzieć, że sieć nie była przeladowna. No, kundlu jeden, powiedz nam coś o pechu!

— Chłopaki, jak przestaniecie morderzyć drzew, będziemy mogli wyładować sieć i podnieść go — odpowiedział gruby głos.

— Podnieśmy go bez twoich rad, Kelly! Ale nadejdzie dzień, kiedy podnieśmy ciebie i cały ten przeklęty system w całkiem inny sposób.

Ostrożne ręce towarzyszy podniosły go, położyły na deski i przeniosły do rozładowanej sieci. Był w niej teraz tylko ciężar zmiażdżonego ciała... Ciepła krew ściekała w dół, gdy lina wyprostowała się unosząc siatkę w górę.

Podniesiono go do góry, obok przerażonych pobladłych twarzy, zwisających lin z brezentu, ku jasnemu niebu, na którego tle, nad dawkami i statkami, nad hałasem i fetorem, nad ubogimi domami i cieniem czasu — leciały mewa. Leciady na wschód, nad ocean, stary, czysty ocean, do Ojczyzny.

## NASZE ŻYCZENIA pod adresem korespondentów

Apel nasz do Czytelników w pierwszym numerze nie pozostał bez echa. Zaczęły nadchodzić do redakcji listy Czytelników — korespondentów. W listach tych korespondenci zapytują, jak mają pisać, ażeby ich notatki i listy umieszczane były w „Sterze”. Postaramy się w niniejszym artykule podać główne zasady, którymi powinni kierować się nasi korespondenci.

Korespondenci „Steru” powinni pisać regularnie, zwięźle, jasno i przystępnie. Operować faktami — unikać ogólników.

Korespondentowi nie wolno nigdy zapominać o jednym — nadsyłane do redakcji korespondencje muszą zawierać konkretne fakty, fakty sprawdzone, tak, aby korespondent mógł przyjąć za nie pełną odpowiedzialność. Nadsyłanie korespondencji nieprawdziwych spraw, że redakcja otrzymuje zaprzeczenia i musi zamieszczać sprostowania. Nie można tolerować, aby publicznie ogłaszane były zarzuty niesprawdzone, a co gorsza — fałszywe. Takie zarzuty są krzywdzące, gorzej — są szkodliwe, przede wszystkim dlatego, że podrywają zaufanie do gazety, do jej ważnej funkcji — kontroli społecznej.

Lenin wezwał piszących, aby nazywał rzeczy po imieniu. Towarzysz Stalin uczy, aby pisać i mówić z właściwą robotnikom prostotą. Lenin uczył dokładnie formułować myśli, głębiej przemysleć sformułowanie. Tow. Stalin wymaga, aby ważył każde słowo, każde określenie.

Kierując się takimi zasadami oddamy opisywaną sprawę najwierniej i najbardziej zrozumiale. Trzeba pisać zwięźle. Niepotrzebne są wstępy, często luźno związane z tematem, ani też wnioski, napuszone zakończenia. Trzeba pisać prosto i konkretnie. Nieraz do redakcji wpływają korespondencje kłóstronikowe, których treść można by ująć zaledwie w kilku zdaniach.

Pozostawcie raczej redakcji formę ujęcia a sami podawajcie konkretne treści. Zaoszczędzi to Wam trudu i rozczarowania, a redakcji pracy. Z naszej strony zapewniamy Was, że w przeróbce nadesłanego materiału, zachowamy ducha, styl, specyficzność korespondencji, aby zachować jej autorski wyraz. W sprawie tej zapewniamy jak największą swobodę osobistej inicjatywy, indywidualnym uzdolnieniom — swobodę myśli i treści.

Z drugiej strony nie obawiajcie się, że jeśli powiecie „po swojemu”, to nie będzie tak pięknie.

Tow. Kalinin powiedział:

„Każdy powinien dążyć do tego, aby mówić swoim językiem — najbardziej porównując uczucia żywy człowiek wyraża zazwyczaj swoim prostym językiem nie uciekając się do gotowych formułek. Studiuj gramatykę, aby język twój był poprawny, ale mów w sposób naturalny i prosty”.

Korespondent ma zapewnioną swobodę działania. Stosujemy zasadę, że piszący odpowiada za swoją pracę, za swoje notatki i artykuły, za ich treść i słuszność tylko przed redakcją, a nie przed kimkolwiek innym. Nie odpowiada przed kierownikiem, naczelnikiem czy dyrektorem, jeśli krytykuje sprawy warsztatu pracy albo też ich samych. Korespondentowi zapewniamy maksimum niezależności i ochrony przed szykanami i złośliwościami. Równocześnie będziemy jednak wymagali wzmocnienia u korespondenta poczucia odpowiedzialności za to co pisze. Naszym zadaniem, zadaniem redakcji, administracji resortu żegluga, związku i partii będzie zapewnienie Wam niezależności, a Waszym zadaniem będzie wzmocnianie w sobie poczucia odpowiedzialności za to co piszecie.

Jeśli idzie o wykazywanie zła należy to robić bez ograniczenia i obawy. Nie trzeba kryć brudów, nierobstwa, nadużyć, czy kłamstwa bez względu na to o kogo idzie. „Ster” będzie umiał obronić swych korespondentów w razie potrzeby. Przypominamy przy tym o oświadczeniu ministra żegluga tow. Popiela, umieszczonym w artykule wstępnym w numerze pierwszym „Steru”.

„W ogniu krytyki korespondentów-robotników, rybaków, marynarzy nie ostoł się biurokrata o najmocniejszych „plecach”. Partia i Władza Ludowa zdrową krytykę i jej rzeczników obroni”.

Aby usunąć wszelkie trudności pracy korespondentów Partia, Związek i ich organa terenowe otaczać będą korespondentów najtroskliwszą opieką, ułatwiać im spełnianie obowiązków, bronić przed zamachami ze strony wroga klasowego i ze strony tych, którzy lękają się krytyki i próbują ją stępować.

Korespondenci „Steru”! Bądźcie najgorliwsi, najuczciwsi, najbardziej bojowymi i odważnymi dowódcami opinii publicznej!



Pierwszy numer „Steru”, rozprzeczony bezpłatnie wśród robotników portowych, wywołal ogólne zainteresowanie i zadowolenie.

# Odpowiedzi REDAKCJI

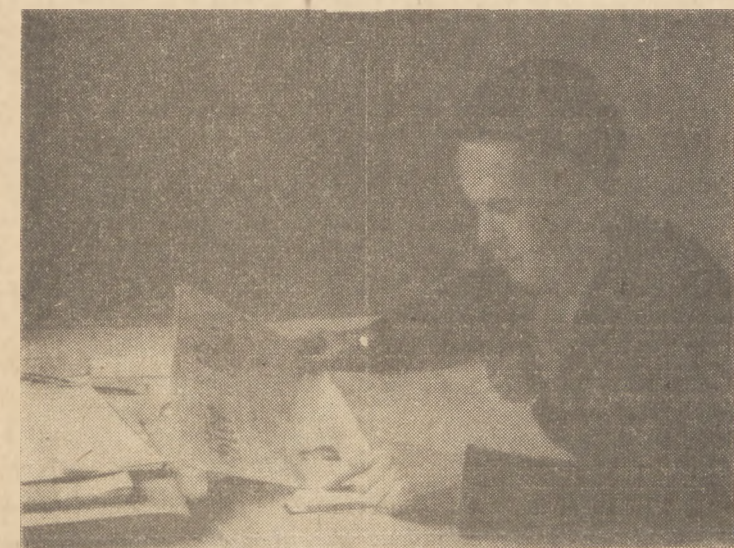
**Tow. Broski, Szczecin.** Zapytu 2 ust. z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie jaki urlop przysługuje pracownikowi umysłowemu, który zaczął pracować dnia 17 VI 1949 roku i w grudniu tego roku otrzymał i wykorzystał urlop dwutygodniowy, po rocznej nieprzerwanej pracy, tj. dnia 18 VI 1950 r. — jednomiesięczny, czy też ponownie dwutygodniowy?

Wyjaśniamy, iż w myśl art. 2 ustawy z dnia 16 maja 1922 r. o urlopach dla pracowników zatrudnionych w przemyśle i handlu (Dz. U. R. P. Nr 47, poz. 365 z 1949 r.) pracownikowi umysłowemu przysługuje po półrocznej nieprzerwanej pracy urlop 2 tygodniowy, po rocznej zaś jednomiesięczny urlop nieprzerwany.

W konkretnym przypadku pracownik uzyskał z dniem 18. VI. prawo do jednomiesięcznego urlopu. Wynika to również z przepisów § 16 rozporządzenia z dnia 11. VI. 1923 r. o urlopach (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 464).

**B. T. z Oliwy.** Nie możemy interweniować w Waszej sprawie, ponieważ nie podaliście swego adresu i jednostki pracy w której pracujecie. Czekamy na uzupełnienie.

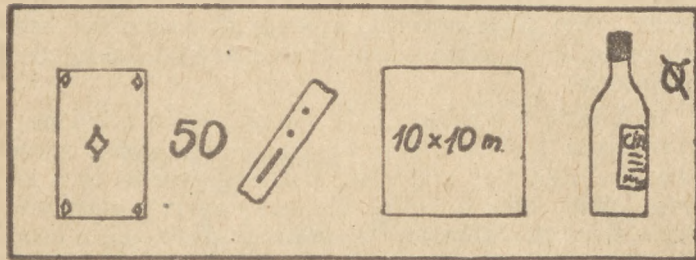
**Zawilski Jan, Gdynia.** W związku z odmową udzielenia 12-tygodniowego urlopu Waszej żonie wyjaśniamy. Na podstawie § 16.



Racionalizator ZPGG Franciszek Kropiłowski przegląda pierwszy numer naszego pisma.

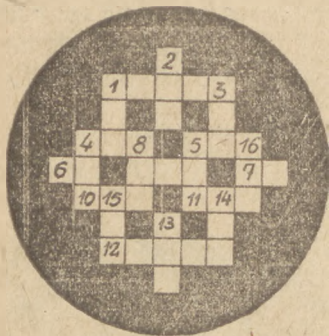
## Rozrywki UMYSŁOWE

### REBUS



Z podanego rysunku odczytać imię i nazwisko słynnego uczonego.

### Krzyżówka sylabowa



**Poziomo:** 1) Państwo w Ameryce Środkowej; 4) Inaczej „siłacz”; 5) Rozmiary, kształty; 6) Waga opakowania; 7) Meldunek, sprawozdanie; 9) Miasto na Sycylii; 10) Inaczej rezultaty; 11) Prace do wykonania; 12) Część ubioru przypadająca na ramiona.

**Pionowo:** 1) Miasto między Mławą a Olsztynem; 2) Najdłuższy bieg lekkoatletyczny; 3) Dusza w języku martwym;

4) Kraj w Czechosłowacji; 5) Wyspa na Morzu Chińskim; 8) Gatunek kapusty (w liczbie mnogiej); 13) Lewy dopływ Wisły; 14) Inaczej „odległy”; 15) Obszar nisko położony; 16) Ciemięstwo, okrucieństwo.

Dla ułatwienia podajemy sylaby, z których należy utworzyć powyższe wyrazy: A - CA - DA - DZI - FOR - GU - KA - KA - KI - KI - LE - LER - MA - MA - MIEN - MO - MO - NA - NA - NI - NI - NI - NI - NIA - PA - PORT - RA - RA - RA - RA - RZE - TA - TON - TY - WY - ZA - ZI.

Rozwiązania należy nadsyłać do dnia 1 marca br., pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywkę umysłową”. Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań przyznanych zostanie drogą losowania 5 nagród książkowych.

# SPORT

## SPORTOWE NORMY KLASYFIKACYJNE

Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze w ub. miesiącu została zatwierdzona przez Prezydium Głównego Komitetu Kultury Fizycznej instrukcja o jednolitej klasyfikacji sportowej. Instrukcja ta obejmuje wszystkie dyscypliny sportowe i dzieli poszczególne sportowców wyczynowych na 5 kategorii: klasę mistrzowską, klasę I, II i III oraz młodzieżową.

Z uwagi na charakter poszczególnych dyscyplin sportowych zostały zastosowane dwa rodzaje norm. Pierwszy obejmuje — konkurencje indywidualne jak: lekkoatletyka, pływanie, boks, tyż, wiarstwo itp. drugi — dyscypliny, wymagające zespołowego udziału zawodników jak: piłka nożna, koszykówka, hokej itp.

Przy ustaleniu norm dla poszczególnych rodzajów konkurencji Główny Komitet Kultury Fizycznej kierował się następującymi ogólnymi zasadami:

Do klasy mistrzowskiej zaliczeni zostają sportowcy, osiągający minimum, które pozwoli zaliczyć ich do czołowych zawodników Europy. Do klasy I — zawodnicy, których osiągnięcia gwarantują odegranie przodującej roli w każdej konkurencji krajowej.

Dalsze klasy — wraz z klasą młodzieżową — przewidują odpowiednie niższe wyniki.

Przykładowo — wyniki dla poszczególnych dyscyplin sportowych wyglądają następująco:

Zapasy i boks:

Klasa mistrzowska — dwukrotne zdobycie mistrzostwa Pol-

ski w ciągu dwu lat albo trzykrotnie w okresie 5 lat, lub 75 procent zwycięstw na przestrzeni dwu lat nad zawodnikami klasy mistrzowskiej tj. minimum 8 walk, lub 5 zwycięstw na 6 walk, o ile dany zawodnik nie walczy 8 razy.

Zaliczenie do klasy I może nastąpić w wypadku spełnienia jednego z poniższych warunków:

1) zdobycie przynajmniej jeden raz mistrzostwa Polski, 2) zdobycie dwukrotne w ciągu trzech lat wicemistrzostwa Polski, 3) trzykrotne reprezentowanie barw Polski, 4) branie udziału w 75 proc. spotkań I Ligi, odnosząc w 60 proc. zwycięstwa, 5) branie udziału w reprezentacji zespołu wojewódzkiego na przestrzeni 3 lat co najmniej w 75 proc. spotkań, odnosząc 60 proc. zwycięstw 6) odniesienie co najmniej 3 zwycięstw w ciągu roku nad zawodnikami klasy I.

Dla dyscyplin wymagających zespołowego udziału zawodników jak: piłka nożna, piłka wodna, hokej — zaliczenie do poszczególnych klas będzie się odbywało na następujących zasadach:

Klasa mistrzowska: branie udziału w co najmniej 80 procentach spotkań o mistrzostwo Ligi w drużynie, która zdobyła tytuł mistrza Polski i jednocześnie wchodzenie w skład kadry narodowej, albo trzykrotne branie udziału w reprezentacji Polski na przestrzeni dwu lat.

Klasa I przewiduje pięć możliwości: 1) branie udziału w co najmniej 75 proc. spotkań i mistrzostwo I Ligi w ciągu roku, 2) branie udziału w 75 proc. spotkań mi-

strzowskich w drużynie II Ligi, która awansowała do I, 3) branie udziału w drużynie, która zdobyła mistrzostwo lub wicemistrzostwo zrzeszenia, 4) wchodzenie w skład drużyny dochodzącej do Finału Pucharu Polski, 5) wchodzenie w skład drużyny zdobywającej I lub II miejsca w mistrzostwach Polski.

Jak widzimy z powyższych przykładów poszczególne normy nie są wygórowane. Wprowadzenie jednolitej klasyfikacji sportowców wyczynowych w całej Polsce we wszystkich dyscyplinach sportowych, stanie się niewątpliwie podnietą dla każdego zawodnika do wyteżonej pracy nad sobą.

W najbliższych numerach podamy normy dla dalszych dyscyplin sportowych.

### »Reprezentacja« ale czyja?

Komitet wykonawczy AIBA w Paryżu ustalił ostatnio skład reprezentacji na doroczny mecz bokserski Europa — Ameryka. Mecz ten ma się odbyć w bieżącym roku w dniu 29 marca w Chicago.

Przeglądając obsadę poszczególnych walk — zastanawia nas jedynie, co mają wspólnego wytypowani zawodnicy z reprezentacją Europy?

Trudno zgadnąć, — gdyż wielu z nich, jak np. Johansson, Van Zee, Dufve — to siabi pięściarze. znani naszym zawodnikom z rozegranych z nimi spotkań.

### Bojery — na start

W dniach 20 do 25 bm. odbędą się w Giżycku, na jeziorze Mamry ogólnopolskie bojerowe mistrzostwa Polski. Do zawodów staną jednakowe bojery o powierzchni żagli 15 m<sup>2</sup>. Zawody rozegrane zostaną systemem eliminacyjnym. Trasa zamykać się będzie trójkątem o długości boków 5 km.

Dwaj członkowie Ligi Morskiej Rzemyszczy i Majzel zgłosili

### Porazka »Kolejarza« Gdańsk w Chorzowie

Rozegrany w Chorzowie mecz bokserski o mistrzostwo I Ligi pomiędzy »Kolejarzem« Gdańsk a »Stalą« Chorzów — zakończył się zwycięstwem gospodarzy w stosunku 12:8.

Poziom walk był przeciętny, a kilka werdyktów sędziowskich budzi pewne zastrzeżenie.

### Zawody pływackie

W rozegranym na basenie PSM w Gdyni meczu pływackim o zimowy puchar miast, reprezentacja Łodzi pokonała Gdańsk w stosunku 83:61 pkt.

W czasie zawodów dwa nowe rekordy ustanowili zawodnicy Gdańska: Marchlewski — 400 m stylem dowolnym w czasie 9:19,3 i sztafeta kobiet stylem zmiennym 4x100 m w czasie 6:34,4.

### Bokserzy radzieccy w Szwecji

Reprezentacja bokserska ZSRR rozegrała w Göteborgu (Szwecja) trzecie spotkanie. Zawody przyniosły zwycięstwo reprezentacji radzieckiej po raz trzeci w stosunku 14:2.

# HUMOR



— Jedrusiu! Odejdź, bo coś popsujesz!

### MALEC DO MARYNARZA

— Czy to prawda, że podróżę kszałką?  
— Oczywiście!  
— To ja zamiast chodzić do szkoły chce kształcić się, podróżując z wami po całym świecie.

### W mesie na m/s Ratory

Pasażer do stewarda:  
— Kiedy otrzymam zamówiony kołlet?  
— Za osiem mil obywatelu.

### Czy już zaplanowałaś

# „Ster“