

Cena 40 gr

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

ROK 3 GDANSK, 15-31 PAŹDZIERNIKA 1953 R. NR 20 (66)

Grupa radzieckich okrętów wojennych z wizytą w Gdyni

W dniu 15 października br. dla zmanifestowania przyjaźni i braterstwa między radziecką i polską Marynarką Wojenną w służbie pokoju, przybyła do Gdyni grupa radzieckich okrętów wojennych.

Grupa okrętów radzieckiej Marynarki Wojennej będzie gościem polskiej Marynarki Wojennej.

Zespół portowy Gdańsk-Gdynia przed okresem szczytowych przeładunków jesiennych

DOŚWIADCZENIA ubiegłych lat pracy portu nauczyły nas, że ostatni kwartał roku, a zwłaszcza przełom miesięcy grudnia i stycznia jest okresem największego nasilenia przerzutu masy towarowej przez nasze porty.

W IV kwartale 1952 r. z ogólnej masy towarowej drobniicy i drewna idącej przez zespół portowy Gdańsk-Gdynia przypadło: na październik 27 proc., na listopad 32 proc., a na grudzień aż 41 proc. Warto także dodać, że natężenie przeładunku w końcowych dekadach miesięcy wyraźnie wzrasta w stosunku do pierwszych dekad. Np. w grudniu ubiegłego roku 51,1 proc. miesięcznego planu przeładunku drewna skoncentrowało się w trzeciej dekadzie tego miesiąca.

Ta krótka analiza jasno wskazuje na trudności stojące przed portami w okresie jesienno-zimowych szczytów przeładunkowych.

Porty są skomplikowanym aparatem. Wykonuje się tu cały szereg manipulacji związanych z obsługą towaru, jak składowanie, klasyfikacja, standaryzacja, próbowanie i inne. Koordynacja tych wszystkich elementów jest najwęższym problemem organizacyjnym, stojącym przed portami.

W roku bieżącym powołano aparat głównego i rejonowych dyspozytorów portu, wyposażony w szerokie pełnomocnictwa. Praca głównego dyspozytora i swoboda decyzji, którą posiada, wpływa zdecydowanie na polepszenie trudnego zadania koordynacji prac portowych. W ścisłym współdziałaniu z flotą i spedycją rozwinęto i usprawniono metody planowania operatywnego. W celu maksymalnego wyeliminowania przerw w pracy wprowadzono zasadę stałości brygad na statkach. Umożliwiło to sprawniejsze kierowanie pracą brygad oraz zorientowanie załogi w całokształcie zadań załadunkowych na dany statek, zapewniło ciągłość pracy, zwiększyło wydajność i stworzyło mocne podstawy do rozwi-

TADEUSZ DĄBROWSKI

Dyrektor Zarządu Portu
Gdańsk - Gdynia

nięcia socjalistycznego współzawodnic-

stwa. W celu lepszego wykorzystania czasu robotników przeładunkowych powołano brygady przygotowawczo-zakończeniowe które przyjęły na siebie ciężar wykonania czynności, niezwiązanych bezpośrednio z samym przeładunkiem, a pochłaniających dużą ilość czasu roboczego robotników przeładunkowych, jak przygotowanie miejsca pracy, sprzętu itp. Poważnie rozszerzono zakres mechanizacji prac przeładunkowych. W br. zostały szeroko wypróbowane nowe metody mechanizacji pracy, oparte o wzory portów radzieckich jak np. mechanizacja pracy w ładowni statków przez zastosowanie sztaplerek, czy też wózko-wywrotek (pomysł Rudowskiego, Reszka, Wszelakiego).

W zakresie mechanizacji, całkowicie zaniedbanym dotychczas odcinkiem był przeładunek drewna. W tegorocznej kampanii jesienno-zimowej użyjemy już sprzętu zmechanizowanego w przeładunku drewna w porcie gdańskim. W tym celu przygotowuje się plac przeładunkowy na nabrzeżu Bytomskim. W listopadzie tego roku powinniśmy otrzymać dźwigi samobieżne, będące poważnym instrumentem mechanizacji przeładunku drewna.

Dzięki usprawnieniu organizacji i mechanizacji przeładunków nastąpił po ważny wzrost wydajności pracy, który stał się podstawą do wprowadzenia nowych, sprawiedliwych i mobilizujących norm przeładunkowych. Już obecnie po upływie miesiąca od wprowadzenia wykazały one swoją wyższość nad uprzednio obowiązującymi. Załoga portowa wykonuje i przekracza je w poważnym stopniu. Dzięki temu też możliwy był wzrost szybkości obsługi statków w portach, który to wskaźnik jest zasadniczy dla oceny naszej pracy.

W tym zakresie notujemy znaczny postęp przejawiający się w dokonanej w 1953 r. rewizji obowiązujących rat przeładunkowych. W zależności od relacji i towaru podwyżka ta wynosi od 13 — 60 proc. Coraz częściej stosujemy z powodzeniem szybkościową odprawę dużych statków na liniach oceanicznych.

Poważne trudności dla portu w okresie szczytów powoduje niedostateczny stan załogi przeładunkowej.

Rozwiązanie widzimy w intensywnie prowadzonym werbunku oraz w zawarciu umów planowych przez Zakład Robót Zastępczych z firmami obcymi. Dla zapewnienia odpowiednich warunków bytowych dla załogi, dysponujemy już odpowiednio przygotowanymi i zagospodarowanymi hotelami robotniczymi, które będą mogły przyjąć przewidywany nabór nowych pracowników. Poprawie uległy warunki bytowe zarówno pod względem zaopatrzenia rodzin robotniczych, jak i wyposażenia portów w stołówki i kioski OZR-u. Przygotowanie odpowiedniego zapasu odzieży ochronnej, otwarcie nowych świetlic również polepszy warunki bytowe i kulturalne naszych pracowników.

(Dokończenie na str. 3)

10 LAT

ŁUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO



W dniu 12 bm. cały naród polski z radością obchodził 10-lecie wyrosłego z ludu i służącego ludowi Wojska Polskiego, którego bohaterstwo w walce o wolność jest kontynuacją pięknych tradycji naszego narodu.

Organizatorem i wychowawcą Wojska Polskiego jest Polska Zjednoczona Partia Robotnicza — kierownik i przywódca narodu w walce o szczęśliwe życie. To właśnie Partia wychowuje Ludowe Wojsko Polskie w duchu miłości do Ojczyzny i ludu pracującego, w duchu umiłowania sprawy wolności innych narodów i bohaterstwa broni z niezwykłą Armią Radziecką.

Jako zbrojne ramie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Wojsko pod dowództwem bohaterstwa syna ludu polskiego — Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego chroni nasze ludowe państwo, stoi na straży naszego socjalistycznego budownictwa, na straży pokoju.

W Dniu Wojska Polskiego załogi naszych statków nadesłały z dalekich mórz i oceanów szereg telegramów do Marynarki Wojennej, w których wraz z całym narodem wyrażają swą dumę i radość z osiągnięć marynarzy w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

A oto treść telegramu nadesłanego przez załogę motorowca „Mickiewicz”:

DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJENNEJ, Gdynia

W związku z X rocznicą powstania Ludowego Wojska Polskiego załoga motorowca „Mickiewicz” przesyła gerące pozdrowienia Ludowej Marynarce Wojennej. Biorąc przykład z bohaterskiej Floty ZSRR, stosujecie jej metody w codziennej pracy dla dobra i bezpieczeństwa naszej ojczyzny. Życząc Wam dalszych sukcesów w dziedzinie wyszkolenia bojowego i politycznego zapewniamy Was, że w pracy swej na morzach świata, wspólnie z Wami pod kierownictwem PZPR walczycie będziemy o zbudowanie socjalizmu w Polsce Ludowej.

NIECH ŻYJE POLSKA ZJEDNOCZONA PARTIA ROBOTNICZA I JEJ PRZEWODNICZĄCY TOWARZYSZ BOLESŁAW BIERUT!

NIECH ŻYJE DOWÓDCA ŁUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO, BOHATER STALINGRADU MARSZAŁEK POLSKI KONSTANTY ROKOSSOWSKI!

Pracownicy morza i żeglugi śródlądowej podjęli zobowiązania na cześć Wielkiego Października

TOWARZYSZE budowniczości Pałacu Kultury i Nauki — wspólnego daru narodów ZSRR dla narodu polskiego z okazji Miesiąca Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, my, załoga motorowca „KOPERNIK” ślemy Wam gorące pozdrowienia. Budując tak wspaniały Pałac dajecie jeszcze jeden dowód wielkiej przyjaźni, braterstwa i niezmienniej gotowości udzielania pomocy polskiemu pomoc. Czerpiąc naukę z doświadczeń i osiągnięć Kraju

Rad, dumni z naszego pięknego nowego statku zbudowanego rękami polskich stoczniovców, statku będącego odzwierciedleniem naszej szybko rozwijającej się gospodarki narodowej, zobowiązujemy się jeszcze wydajniej pracować nad wykonaniem powierzonych nam zadań, jeszcze szerzej stosować przodujące metody floty radzieckiej i pogłębiać idee międzynarodowej solidarności klasy robotniczej.

Wiele podobnych radiotelegramów nadesłanych z dalekich mórz i oceanów odbiera gdynska radiostacja. Marynarze z „Karpata”, „Baltyku”, „Batorego”, „Hugo Kollataja”, „Kilińskiego”, „Helu”, „Lecha” i innych naszych statków różnymi słowami wyrażają te same uczucia — uczucia głębokiej, serdecznej przyjaźni i braterstwa z narodami Związku Radzieckiego. Uczucia, które żywi cały naród polski dla wielkiego Kraju Rad.

Naród nasz dobrze wie, że zwycięskim dniom Wielkiego Października zawdzięcza swą wolność, że pomoc radziecka to wielka rzecz — cenny skarb pozwalający nam nieustannie umacniać po tęgiej naszej Ojczyźnie, budować szczęśliwe jutro Polski Ludowej — socjalizm.

Jak rokrocznie czynem czci cały naród polski drogą sercu każdego Polaka rocznicę — 36 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Hasło rzucone przez siebie naszych wielkich zakładów przemysłowych na początku IV kwartału br., okresu decydującego o pełnej realizacji planów produkcyjnych 1953 r., podchwycili nasi pracownicy morza i żeglugi śródlądowej, podejmując zobowiązania produkcyjne, których celem jest zapewnienie realizacji podjętych uprzednio długookresowych zobowiązań.

Cel zobowiązań marynarzy z „Mickiewicza” — to wyeliminowanie pomocy stoczni w przeprowadzaniu remontów w podróżach nr 23 i 24. Aby zabezpieczyć nieprzerwaną eksploatację statku załoga postanowiła przeprowadzić we własnym zakresie wszelkie prace remontowe i konserwacyjne, skracając czas ich wykonania. M. in. IV mechanik Zasiomowicz i asystenci Suchowiecki i Tomaszewski dokonają przeglądu pomp cyrkulacyjnych wody słonej oraz wymiany części wtłakiwaczy silnika głównego i remontu kompresora powietrza. Elektryk Grotowski celem podniesienia stanu technicznego wind ładunkowych oraz zabezpieczenia ich bezawaryjnej pracy wykona projekt przyrządu do szlifowania i tożnienia komutatorów silników wind ładunkowych.

Do ogólnej fali zobowiązań motorowca „Mickiewicz” włączyli się także

praktykanci Technikum Morskiego Mechanicznego, którzy wyremontują i zkonserwują silnik motorówki oraz 25 lamp na pokładzie.

Każdy dzień postoju statku na stoczni podczas drobnocznego dokowania to tysiące złotych straconych dla eksploatacji. Rozumie to załoga statku „Generał Bem”. Celem obniżenia kosztów eksploatacyjnych statku w okresie 4-letnim marynarze z „Bema” postanowili każdorazowo skraćć doroczny postój na stoczni z 30 planowanych dni na 10, co przyniesie państwu dziesiątki tysięcy złotych rocznie.

— Do dnia 20 listopada br. wykonamy roczny plan przewozów — depeszuje marynarze z parowca „Gliwice”. Wykonanie tego zobowiązania nie jest łatwe. Planu dla poszczególnych jednostek PMH są napięte. Przez przygotowanie w morzu statku do wy- i załadunku, skracanie przelotów między portami, pełne wykorzystanie nośności statku załoga „Gliwice” będzie toczyła zaciętą walkę o realizację swego zobowiązania.

Właściwie pojeła socjalistyczne współzawodnictwo pracy załoga motorowca „Hugo Kollataja”. Poprzez zwiększenie wydajności pracy od 5 do 10 procent marynarze skróćć czas wykonania zaplanowanych robót, a w zaoszczędzonym czasie naprawią szereg mechanizmów przewidzianych do remontu stoczniovców.

Meldunki o podjętych zobowiązaniach nadesłały jeszcze załogi statków „Baltyk”, „Karpata” i wielu innych. 12 statków PZM, m. in. „Wieluń”, „Kielec”, „Kraków”, „Toruń”, „Pstrowski”, „Poznań”, „Jedność Robotnicza”, „Dunajec” i „San” przewiozą w IV kwartale ponad 21.900 ton towarowej i zaoszczędzą 290 ton bunkru.

Również portowcy nie pozostają w tyle. Brygady sztauerskie z Biura Portowego „Starówka” w Szczecinie, prowadzone przez grupowych: Stanisława Butę, Henryka Muchę, Emila Pacana, Izidora Migasa, Alfonsa Grzewkę podniosą wydajność pracy od 10 do 15 proc. i wyeliminują do minimum uszkodzenia towarów.

Załoga bazy taboru pływającego skróćć czas remontu portowych jednostek oraz zaoszczędzi znaczne ilości bunkru.

Marynarze i nurkowie PRO skróćć o 760 roboczegodzin czas wydobycia wraku.

Liczne zobowiązania napływają również od pracowników żeglugi śródlądowej.

Rząd polski protestuje przeciwko pirackiej napaści czangkaiszekowców na polski statek handlowy

Nota Rządu Polskiego do rządu USA

Minister Spraw Zagranicznych, dr Stanisław Skrzyszewski wręczył 12 października br. Ambasadorowi Stanów Zjednoczonych Ameryki w Warszawie, p. J. Flack, notę Rządu Polskiego następującej treści:

Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesyła wyrazy szacunku Ambasadzie Stanów Zjednoczonych w Warszawie i ma zaszczyt zakomunikować co następuje.

Według otrzymanych przez Ministerstwo wiadomości 4 października 1953 r. około godziny 18.00 czasu pekińskiego statek Polskiej Marynarki Handlowej „Praca” został zatrzymany na pełnym morzu w punkcie położonym pod 122° 45' długości geograficznej i 21° 27' szerokości geograficznej w odległości 125 mil na wschód od wyspy Tajwan przez kanonierkę Czang Kai-szeka. Uzbrojeni żołnierze z tej kanonierki obsadzili statek. W ciągu godziny przed tym faktem nad statkiem patrolowały dwa samoloty, z których jeden nosił znaki Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych. Według wiadomości podanych przez agencje prasowe statek „Praca” został następnie przemocą doprowadzony do portu Kao-Hsiung na Tajwanie.

Powyższy fakt zatrzymania i obsadzenia statku polskiego stanowi jaskrawe pogwałcenie wolności żeglugi. Oznacza on również zawiadanie statkiem i naruszenie praw bandery.

Rząd Polski zmuszony jest obarczyć Rząd Stanów Zjednoczonych odpowiedzialnością za ten akt napaści. Jest bowiem rzeczą wiadomą, że stacjonujące na wyspie Tajwan oddziały Czang Kai-szeka znajdują się pod polityczną i wojskową kontrolą Stanów Zjednoczonych, które otaczają je

opieką i zaopatrują w sprzęt i uzbrojenie. Korzystając z tej właśnie opieki, oddziały morskie Czang Kai-szeka, dokonując bezprawnych aktów napaści na statki handlowe, dopuszczają się prowokacji i zakłócają spokojną żeglugę w tej części Oceanu Spokojnego.

W tym konkretnym wypadku zasługuje na podkreślenie jako istotny fakt udziału w akcji przeciwko polskiemu statkowi samolotu Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych.

Brutalna napaść dokonana wobec polskiego statku handlowego jest jeszcze jednym przejawem pirackich zwycięstw floty Stanów Zjednoczonych, która już niejednokrotnie dokonywała podobnych prowokacyjnych aktów.

Ten nowy agresywny krok Waszyngtonu jeszcze raz demaskuje istotny sens jego polityki, jest dowodem tego, że za słowami rządu USA o rzekomo pokojowych dążeniach kryją się ciagle te same plany narzucenia wszystkim krajom amerykańskiego dyktatu w drodze polityki siły. Bo wprowadzająca polski statek handlowy kanonierka Czang Kai-szeka, która faktycznie jest również amerykańską, jak samolot z barwami sił powietrznych USA, przemawia oczywiście realniej i konkretniej niż oficjalne wypowiedzi polityków amerykańskich.

Z uwagi na powyższe Rząd Polski wyraża najostrejszy protest przeciwko brutalnemu pogwałceniu praw bandery polskiej i bezprawnemu aktowi zatrzymania i zajęcia statku oraz zwraca się do Rządu Stanów Zjednoczonych o podjęcie natychmiastowych kroków w celu zwolnienia statku wraz z załogą i ładunkiem i umożliwienia mu kontynuowania jego pokojowej żeglugi.

Rząd Polski zastrzega sobie prawo do dochodzenia wszelkich szkód, które z faktu zajęcia statku wynikły i jeszcze wynikają mogą oraz domaga się surowego ukarania winnych.

Warszawa, 12. X. 1953 r.

Nie podoba się kołom rządzącym w Stanach Zjednoczonych to, co dzieje się obecnie w Chinach. Wiadomo — potężne źródło wielomilionowych zysków wyknęło się z rąk amerykańskich monopolistów. Dlatego usiłują oni doprowadzić do blokady Chin. Dlatego zabraniają swym satelitom wszelkiej wymiany handlowej ze Wschodem.

Podobne metody usiłują politycy waszyngtońscy stosować wobec krajów wyzwolonych z jarzma imperialistycznego. Taką próbą było właśnie zawładnięcie naszym statkiem. Naród polski z najgłębszym oburzeniem piętnuje pirackie naruszenie praw naszej bandery. Nota rządu polskiego domagająca się od rządu USA natychmiastowego zwolnienia statku wraz z załogą i ładunkiem ma poparcie całego narodu.

(„Głos Wybrzeża”)

W tym numerze ogłaszamy
DOROCZNY KONKURS KOLPORTAŻOWY „STERU”
Szczegóły konkursu znajdziecie na str. 6

Bastion walki o pokojowe zjednoczenie Niemiec

W TYCH dniach minęła IV rocznica utworzenia Niemieckiej Republiki Demokratycznej, w której narody milujące pokój, a wśród nich naród polski, widzą bazę nowych Niemiec, państwa pokoju i pracy, demokracji i postępu.

W NRD dokonano się zasadnicze przeobrażenia demokratyczne. Na z górą 13 obszarów Niemiec, na której zamieszkuje przeszło 18 milionów ludzi, zlikwidowane zostały monopole kapitału-

styczne i wielka własność junkierska, stanowiąca dawniej ostoję zaborczego imperializmu niemieckiego. Przeważająca część zakładów przemysłowych, a zwłaszcza ciężki przemysł, stały się własnością narodu, ziemia należy do chłopstwa. Reforma rolna umożliwiła przy tym rozwiązanie palącego problemu przesiedleńców ze wschodu. 4 miliony przesiedleńców z Polski i Czechosławacji otrzymało ziemię, umacniając swą gospodarkę, zajmując się pokojową

pracą, podczas gdy adenauerowski reżim wykorzystuje nędzę przesiedleńców w Niemczech zachodnich jako drożdże rewizjonizmu w swych agresywnych planach odwetu. „Drang nach Osten“.

Demokratyczna przebudowa kraju w NRD toczy się również w dziedzinie walki o nowego człowieka, o nową jego świadomość. Młodzież w NRD wychowywana jest w duchu przyjaźni do innych narodów, a szczególnie do Polski i Związku Radzieckiego. 4 miliony młodzieży FDJ uczy się poznawać krzywdy wyrządzone przez imperializm i faszyzm niemiecki innym narodom i naprawia krzywdy ze swoim wkładem w umacnianie pokojowej gospodarki NRD.

Głębokie przemiany zachodzą w sferze domości podstawowej masy mieszkańców Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Zmiana stosunków ekonomicznych i układu sił klasowych w NRD, działalność uświadamiająca i wychowawcza SED wytworzyła w milionach Niemców nowe spojrzenie na wiele spraw, a szczególnie przyjazny stosunek do Polaków i Polski, do granicy na Odrze i Nysie, która zarówno przez Niemców w NRD, jak i postępowe siły w Niemczech zachodnich uważana jest szlachetnie za granicę pokoju.

Cztery lata istnienia NRD wykazały, jak w państwie robotników i chłopów przekształca się świadomość mas pracujących w duchu przyjaźni i demokracji, przeciw nacjonalizmowi i faszyzmowi, w szczerą przyjaźń i współpracę z ludem wschodnim i zachodnim.

Przebieg przemian w NRD, jak w państwie robotników i chłopów przekształca się świadomość mas pracujących w duchu przyjaźni i demokracji, przeciw nacjonalizmowi i faszyzmowi, w szczerą przyjaźń i współpracę z ludem wschodnim i zachodnim.

Przebieg przemian w NRD, jak w państwie robotników i chłopów przekształca się świadomość mas pracujących w duchu przyjaźni i demokracji, przeciw nacjonalizmowi i faszyzmowi, w szczerą przyjaźń i współpracę z ludem wschodnim i zachodnim.

Przebieg przemian w NRD, jak w państwie robotników i chłopów przekształca się świadomość mas pracujących w duchu przyjaźni i demokracji, przeciw nacjonalizmowi i faszyzmowi, w szczerą przyjaźń i współpracę z ludem wschodnim i zachodnim.

Uczyć się, uczyć się, uczyć się

W MIARĘ zwycięskiego marszu do komunizmu pierwszorzędne, decydujące znaczenia nabiera praca partyjno-polityczna, podwyższenie uświadomienia politycznego mas. Im wyższa jest świadomość marksistowsko-leninowska narodu, tym szybszy jest nasz postęp ku świetlanej komunistycznej przyszłości. Nauka marksistowsko-leninowska — to wielka siła w walce o zbudowanie komunizmu.

Organizacja partyjna „Krasnowodsk” poświęca wyjątkowo wiele uwagi szkoleniu politycznemu członków załogi. Przygotowania do roku szkoleniowego prowadzone były długo przed jego rozpoczęciem. Na zebraniu partyjnym z czasami i wszechstronnie omówione zostało zagadnienie organizacji sieci oświaty partyjnej na rok bieżący i zatwierdzeni zostali wykładowcy. Sekretarz organizacji partyjnej przeprowadził rozmowę z każdym marynarzem w celu zorientowania się, do jakiej grupy szkoleniowej kogo przydzielić. Uwzględnił on przy tym życzenia, przygotowanie i inne indywidualne cechy członków załogi. Zawczasu przygotowana została literatura szkoleniowa, pomoce naukowe i materiały pogładowe.

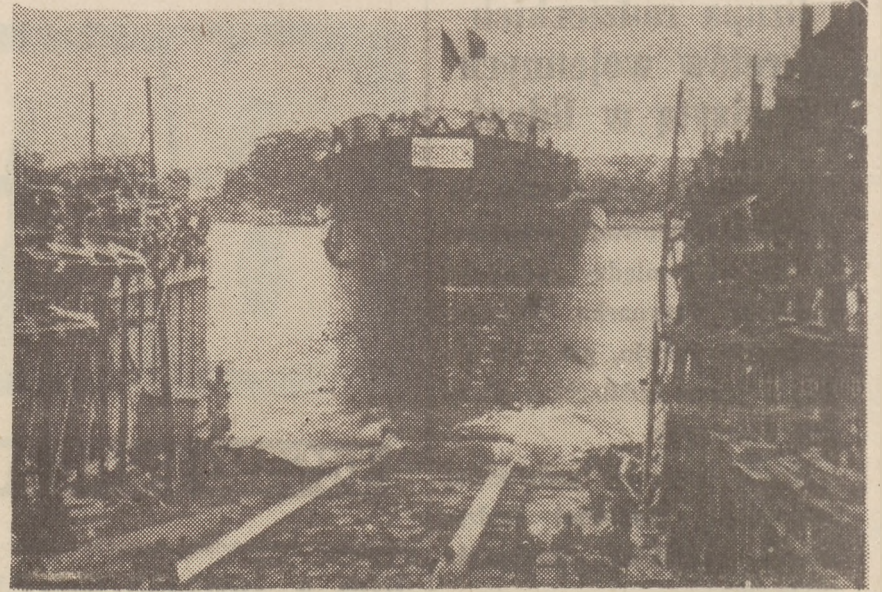
W czerwonym kąciku na widocznym miejscu znajdują się gazety-podsiłyki „Prawdy”, „Komsomolskiej Prawdy” i inne.

Starszy motorzysta tow. Korotko i motorzysta tow. Soldatow wykonali fotomontaż na temat: „Życie i działalność W. I. Lenina”, „Życie i działalność J. W. Stalina”, „O naszej Ojczyźnie”, „Obywatele ZSRR mają prawo do wypoczynku”.

Z wyjątkowym zainteresowaniem czytany jest album materiałów poglądowych do historii KPZR. W czerwonym kąciku zwraca szczególną uwagę pięknie wykonana mapa „Wielkie budownictwo komunizmu”. Wywieszono mapy polityczne świata i ZSRR oraz materiały o zwycięstwach narodu radzieckiego na froncie twórczej pracy, o pracy floty morskiej itp.

W ramce pod szkłem wywieszony jest „Opis produkcyjnych metod pracy floty morskiej”, który krótko informuje o osiągnięciach załóg statków „Woroneż”, „Krasnowodsk”, „Mińsk”, „Kafur Mamiedow”, „Miczurin”, „Akademik Krylow”, „Krasnogwardieje”, „Moskwa” i „Turajda”.

Organizacja partyjna przyjęła uchwałę o utworzeniu interesu studiowania historii KPZR na wyższym poziomie, składającego się z towarzyszy, którzy ukończyli kurs podstawowy. Dla tych zaś, którzy nie mają takiego przygotowania,



Dzięki energicznemu wysiłkowi rządu, opierającego się na klasie robotniczej, rozwój gospodarczy Niemieckiej Republiki Demokratycznej postępuje szybko naprzód. Czynniki rządowe poświęcają przy tym wiele uwagi również zagadnieniom morskim.

W porcie Rostock spuszczone w tych dniach na wodę pierwszy zbudowany w NRD pełnomorski statek handlowy „Rostock” o pojemności 3000 ton. Na zdjęciu widzimy moment wodowania w stoczni „Neptunwerft”.

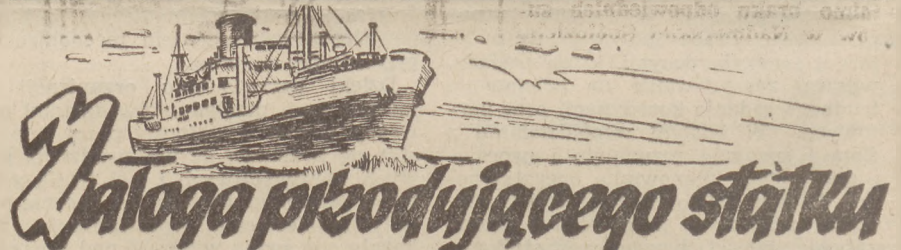
Związana z tym uroczystość odbyła się pod hasłem pracy na morzu na rzecz pokoju i porozumienia z wszystkimi narodami.

Na początku czerwca 1953 r. rząd Niemieckiej Republiki Demokratycznej zaczął realizować nowy kurs polityki, którego najważniejszymi celami są: szybka poprawa warunków bytowych ludzi pracy, zwiększenie pomocy dla chłopów, rzemieślników i chałupników, dla drobnych i średnich przedsiębiorców, ułatwienie i rozwój stosunków między wschodnią i zachodnią częścią Niemiec.

Szerokie możliwości otwierają się przed Republiką w związku z decyzją rządu radzieckiego w sprawie zmniejszenia finansowo-ekonomicznych zobowiązań Niemiec, związanych ze skutkami wojny, jak również dzięki pomocy w dostawach żywności z ZSRR i innych krajów obozu demokratycznego.

Nowy kurs rządu i SED spotkał się z aprobatą robotników i chłopów NRD, z poparciem wszystkich pragnących zjednoczenia Niemców w Niemczech zachodnich.

Szczególnie teraz, w sytuacji, jaka wytworzyła się po wyborach wrześniowych do parlamentu bońskiego, gdzie znaleźli się w władzy magnaci monopolistycznego kapitału i banków, militaryści i zwolennicy odwetu, którzy dwukrotnie już doprowadzili naród niemiecki na skraj katastrofy, wzrasta rola Niemieckiej Republiki Demokratycznej, jako ostoji pokojowych sił narodu niemieckiego, jako chorążego walki narodu niemieckiego o pokój i jedność.



(Ciąg dalszy)

wania, zorganizowano podstawowe koło historii KPZR. Kierownictwo kołem wyższym powierzono jednemu z najlepszych propagandystów w przedsiębiorstwie żeglownym tow. Antipowowi. Oprócz tego zorganizowano szkołę polityczną, którą kieruje tow. Łukianczuk.

Cała załoga wyraziła chęć podwyższenia swej wiedzy politycznej w kole i szkole politycznej, a trzech członków załogi postanowili samodzielnie studiować dzieła klasyków marksizmu-leninizmu.

SZKOLENIE rozpoczęło się w sposób zorganizowany i na wysokim poziomie ideowym. Zarówno w czasie zajęć, jak i w czasie przygotowania się do zajęć marynarze prowadzili szczegółowe konspekty. Uważnie słuchali wykładów i wyjaśnień wykładowców. Brali aktywny udział w zajęciach i zadawali pytania. Zdarzało się często, że kiedy ktoś z uczestników zadawał pytanie, wykładowca proponował uczestnikom wypowiedzenie się na ten temat. Chętnych nigdy nie brakło.

W zajęciach uczestniczą wszyscy wolni od wachty. Z tymi zaś, którzy stali na wachcie i dlatego byli nieobecni na zajęciach, wykładowcy spotykają się następnego dnia i zajmują oddzielnie. Wykładowcy interesują się, jak marynarze przyswajają przerobiony materiał, objaśniając niezrozumiałe zagadnienia, zalecając tematy do samodzielnego prześledzenia. Metoda ta podwyższa poziom szkolenia politycznego i umacnia dyscyplinę słuchaczy.

Instruktaże i konsultacje z wykładowcami i kształcącymi się samodzielnie przeprowadza sekretarz organizacji partyjnej. Oprócz tego podczas postojów motorowca w portach radzieckich wykładowcy uczeszczają na odczyty wybitnych prelegentów w gabinetach partyjnych oraz na konsultacje w sprawach teoretycznych i metodycznych. Tu otrzymują także literaturę i materiały pogładowe. Ułatwia to pracę wykładowców i podnosi poziom ideowy zajęć, czyni ich bardziej interesującymi i wzbogaca ich treść.

Treściwie i interesująco prowadzi zajęcia w kole wykładowca, kapitan statku komunisty tow. Antipow. Do zajęć przystępuje on zawsze starannie

Postępowe siły w Niemczech zachodnich wspólnie z Niemiecką Republiką Demokratyczną, wznoszącą walkę przeciwko rozbięciu i militarystyce Niemiec. Demokraci niemieccy widzą drogę do zjednoczenia w zwołaniu konferencji dla rozpatrzenia sprawy traktatu pokojowego z Niemcami w oparciu o propozycje zawarte w nocie rządu ZSRR i projekt w sprawie traktatu pokojowego z Niemcami.

Ludność NRD wysoko ceni zdobycze antyfaszystowskiego ustroju demokratycznego oraz pokojową politykę swego rządu. Wysoko ceni je również i naród polski. Widzi on w NRD niezwykły bastion walki o utrzymanie pokoju, bastion walki przeciw wojnie, której niszczące siły amerykański imperializm — inspirator i protektor zachodnio-niemieckiego neofaszyzmu i rewizjonizmu — chce rzucić w pierwszym rzędzie przeciw Polsce i Związkowi Radzieckiemu.

IV rocznicę powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej naród polski obchodził jako ważne wydarzenie w historii walki narodów o pokój i demokrację, solidaryzując się z tą walką, opierając ją i przesyłając niemieckiej klasie robotniczej i jej czołowej sile Niemieckiej Socjalistycznej Partii Jedności życzenia nowych sukcesów w dziele pokojowego budownictwa, w dziele walki o utworzenie zjednoczonego, pokój milującego i demokratycznego państwa niemieckiego.

Geografia Waszyngtonu

ZNANA jest anegdota o pewnym dygnitarzu carskim, który na wiadomość o tym, że odkryta została Ameryka odpowiedział: „Cóż to za nowość geograficzna — trzeba ją (tj. Amerykę) natychmiast zakryć”. Wprawdzie współcześni dygnitarze waszyngtońscy żyją w wieku XX, niemniej swoje wiadomości geograficzne usiłują wykorzystać w podobny sposób. Odnosi się to np. do sprawy reprezentacji Chin Ludowych w ONZ. Stany Zjednoczone uparcie odmawiają Chinom Ludowym miejsca w ONZ, uważając, że Chiny reprezentuje... Ciang Kai-szek.

Ostatnio Stany Zjednoczone prze-forsowały wniosek, aby kraje Europy wschodniej w Radzie Bezpieczeństwa ONZ reprezentowała... Turcja. Była również wysunięta jeszcze jedna kandydatura do reprezentowania krajów Europy wschodniej — Filipiny. Kandydatura ta jednak odpadła. Nonsens tego kroku był bowiem zbyt oczywisty.

Delegacja polska w ONZ — zgodnie z porozumieniem wielkich mocarstw w Londynie, że 6 niestałych miejsc w Radzie Bezpieczeństwa będzie rozdzielanych między przedstawicieli odpowiednich rejonów geograficznych, z czego jedno miejsce będzie przydzielone przedstawicielowi Europy wschodniej — zgłosiła na wakujące miejsce w Radzie Bezpieczeństwa kandydaturę Polski. Ale widocznie Stany Zjednoczone uznały to za „nowość geograficzną”.

Przemawiając w Zgromadzeniu Ogólnym NZ, delegat ZSRR Wyszyński powiedział w związku z wysunięciem Turcji do Rady Bezpieczeństwa:

„Należy przypomnieć, że wysuwana obecnie przez pewne delegacje na miejsce należące do krajów wschodnio-europejskich Turcja zajmowała

w r. 1951 w Radzie Bezpieczeństwa miejsce, należące do krajów Bliskiego Wschodu”.

Ale cóż to jednak mogło przeszkodzić „geografom” z Waszyngtonu, aby tę samą Turcję, która w 1951 roku reprezentowała Bliski Wschód, wysunąć w roku 1953, jako „reprezentanta” Europy wschodniej.

„Tego rodzaju postępowanie — powiedział dalej w swoim przemówieniu Wyszyński — podkreśla raz jeszcze nieszczerzość oświadczeń niektórych delegatów, którzy twierdzą, że dążą do osłabienia napięcia w sytuacji międzynarodowej i do ustanowienia normalnych stosunków między państwami”.

Ten cyniczny chwyt z wysunięciem Turcji do Rady Bezpieczeństwa okazał się zbyt ciężki dla strawności nawet dla satelitów St. Zjednoczonych. Trzeba było aż 8 kolejnych głosowań, aby wreszcie ją prze-forsować.

„Czy nie zbyt chytrze został zarządowany wybór Turcji?” — zapytał ironicznie londyński „Times”, dodając: „Nie może być, aby to właśnie miano na myśli pod pojęciem podziału miejsc na zasadzie geograficznej”.

Przedstawiciele Waszyngtonu mają zawsze pełne usta frazesów o pokoju, o wolności i demokracji. W praktyce jednak frazesy te pękają, jak bańki mydlane. Przykład z prze-forsowaniem Turcji, jako „przedstawiciela” Europy wschodniej w Radzie Bezpieczeństwa wskazuje dobitnie, jak wyobrażają sobie imperialiści z Waszyngtonu geografie nie tylko Europy, ale i całego świata. Ale tak, jak nie udało się dygnitarzowi carskiemu „zakryć Ameryki”, tak też nie uda się amerykańskiemu imperialistom włożyć świat do swojej kieszeni.

List gwarancyjny załogi motorowca „General Walter“

21 dni przed zaplanowanym terminem motorowiec „General Walter“ opuścił Gdańską Stocznia Remontową i udał się w swój nowy daleki rejs. Rejs, w którym marynarze mieli przekuć w czyn przyrzeczenie dane na odjeździe stoczniovc. „Wyczerpiemy wszystkie siły, aby uniknąć choćby przestoju z winy załogi, będziemy dbać o nieprzerwaną eksploatację statku“.

POBYT na stoczni, wspólna praca i dyskusje dały wiele członkom załogi „General Waltera“, pozwoliły na pogłębienie wiadomości zawodowych. Ale co najważniejsze — tam na stoczni zakiełkowała w ich umysłach pierwsza myśl podjęcia długofalowego zobowiązania — listu gwarancyjnego.

2 lat bez przerwy i bez pomocy stoczni i lądu utrzymywać statek w eksploatacji oraz wzywać inne działy do wykonania tego czynu. Wezwanie zostało przyjęte.

Taki był początek. Niezwłocznie też w poszczególnych działach odbyły się zebrania, na których marynarze przeanalizowali szczegółowo wszystkie możliwości oraz zgodnie z najbliższymi zadaniami podjęli pierwsze krótkofalowe zobowiązania stanowiące podbudowę zespołowego listu gwarancyjnego.

PRZEWODNICZĄCY rady oddziałowej tow. Patynko zdawał sobie dobrze sprawę, że o powodzeniu sprawy decyduje w pierwszym rzędzie stała, codzienna kontrola realizacji zobowiązań. Największy bowiem zapał słabnie i gaśnie z chwilą, gdy brak jest stałej mobilizacji i kontroli, ukazującej źródła trudności i pomagającej do ich usunięcia. Zadaniem też komisji współzawodnictwa było baczne śledzenie wykonania zobowiązań indywidualnych i zespołowych. Sporządzony wg projektu tow. Patynko wykres pozwalał na dokładne zorientowanie się w przebiegu ich realizacji.

Co miesiąc odbywały się na statku posiedzenia rady technicznej, na których analizowano przebieg prac i ustalano kierunki dalszego działania. Na pierwszym planie postawiono zadanie zaplanowania przeglądów i ewentualnych remontów na każdy odcinek podróży.

Niczym szczególnym nie wyróżniały się poszczególne etapy podróży. Dzięki dobremu zaplanowaniu pracy dokonywano na każdym postoju przeglądu poszczególnych układów. 1 tak np. w Sudanie podczas 36-godzinnej postoju, załoga przejrzała pracę 2 łożków. W Karachii w czasie 18-godzinnej postoju przeglądnięto 1 układ. Podobnie wykorzystano 30-godzinny postój w Bombaju. Nieznaczne usterki stoczni nie mające istotnego wpływu na eksploatację maszyny, były natychmiast usuwane przez załogę.

NIE próżnowała i załoga pokładowa. Każdą wolną chwilę wykorzystywano na przeprowadzanie konserwacji pokładu i pomieszczeń statku. Rdy wydano zdecydowaną walkę. Nie ma na „General Walterze“ takiego zakamarka, z którego by jej nie usuwano. Zniknęły rdzawe plamy w magazynach, między windami, czy też w nadbudówkach. Były też i inne pilne prace. Oto np. w Colombo, jak to zwykle bywa w porcie podczas dłuższych postojów, obrośło silnie muszlami i wodorostami dno statku. Zmalała też na skutek tego poważnie jego szybkość. W najbliższym porcie Whampoa marynarze przystąpili po wyładunku do oczyszczania dostępnego pasu z niepożądanych „pasażerów“.

Załoga motorowca mimo wielu trudności i przeszkód, zwycięsko realizowała pierwszy etap swego zobowiązania. Wymownym dowodem tego jest ogólny bilans, na który składa się ponad 300 napraw i remontów przeprowadzonych we własnym zakresie bez przedłużenia postoju statku w portach. Ponad 30 tysięcy ton towaru przeładowano windami statkowymi bez żadnych przerw i uszkodzeń. Dzięki troskliwej opiece nad mechanizmami i racjonalnej gospodarce uzyskano poważne oszczędności oliwy maszynowej.

UZYSKANO też osiągnięcia na odcinku racjonalizatorstwa. Dzięki bowiem troskliwej opiece rady oddziałowej, która zdawała sobie sprawę ze znaczenia usprawnień i pomysłów racjonalizatorskich dla realizacji zobowiązania, zrodziły się w tym rejsie szereg pomysłów. Do najważniejszych z nich zaliczyć można projekt szlifarki precyzyjnej wg pomysłu st. mech.

montu statku, który jest potrzebny naszemu krajowi do przewozu towarów. Ale o tym wszystkim zapomnieliśmy nasze władze związkowe. I źle się stało. Bo przecież właśnie **czas** postoju statku w porcie lub na stoczni można najlepiej wykorzystać na pogłębienie świadomości politycznej i na załatwienie wielu ważnych spraw organizacyjnych. Na „Bytomiu“ na razie czasu tego nie wykorzystano.

Niedawno na tym statku stanęły wszystkie zegary, ale to łatwo jest nakreślić, gorzej natomiast, że na „Bytomiu“ zatrzymał się „czas“. Najwyższa pora, żeby i on posunął się trochę naprzód.

S. J.
Korespondent

Parzychowskiego, którą wykonali całkowicie ze szmelcu II mechanik Pytkowski i motorzysta Łyżwa. Szlifierka ta już pracuje na statku, oddając cenne usługi przy remontach szczególnie zaworów paliwowych.

Drugim poważnym usprawnieniem jest wykonanie przez asystenta elektryka ZMP-owca Dysarza automatycznego rozrusznika tokarni w miejsce pokretnego Nowy rozrusznik daje poważne przyspieszenie wykonania takich prac, jak np. gwintowanie lub seryjne obróbki drobnych przedmiotów.

Albo na przykład zawory wydechowe. Na skutek częstego docierania zatracca się w nich materiał korpusu na styku z grzybkami. Wówczas taki zawór trzeba wymienić. Dzięki pomysłowi III mechanika Sosnowskiego, zastosowano gniazdko wymienne na korpus zaworów wydechowych, przedłużając tym samym ich żywotność.

Cały ten rejs jest dowodem, że załoga motorowca „General Walter“ nie zapomniła o danym stoczniovc przyrzeczeniu. Niedawno statek powrócił do portu macierzystego. W myśl przepisów MRS odbył się doroczny przegląd urządzeń i mechanizmów statku. Próby wykazały wysoką sprawność maszyny — gotowość statku do nowego rejsu.

W rzędzie przodujących ludzi z motorowca „General Walter“ trzeba wymienić tu obok starych doświadczonych marynarzy, młodych ZMP-owców, którzy pracą udokumentowali swą dojrzałość zawodową i polityczną. Ci wyróżnieni — to asystent masz. Pietruszka, prakt. pokładowy Kozłowski, mł. mar. Szal i Plazek, asyst. elektryka Dysarz, prakt. hotelowy Gac. Młodzi ZMP-owcy wiele — jak mówią — nauczyli się w tym rejsie od starszych kolegów, jak motorzysty Łyżwa, asystent Grzył, motorzysta Gafos, II mech. Pytkowski i wielu, wielu innych.

Swą postawą i pracą dowiedli oni, że nie jest im obca walka o utrzymanie pełnej gotowości technicznej statku i sprawną realizację zadań przewozowych.

ZOFIA MAJOR

Zespół portowy Gdańsk - Gdynia przed okresem szczytowych przeładunków jesiennych

(Dokończenie ze str. 1)

W akcji należytego przygotowania portu do zwycięskiego pokonania jesiennych szczytów przeładunkowych stoją przed nami następujące węzłowe zadania:

1. doprowadzić wspólnie z firmami spedycyjnymi, „Polfrachtem“ i flotą do zapewnienia należytej koordynacji napływu masy towarowej i statków w celu równomiernego rozłożenia oczekujących nas zadań na poszczególne miesiące IV kwartału i na dekady miesiąca. Należy stwierdzić, iż na tym odcinku stan jest niepokojący, ponieważ dotychczasowa realizacja operatywnego planu przeładunków na bieżący miesiąc wskazuje na brak statków i masy towarowej w grupie drewna, co zagraża kumulacją tego pracochłonnego i trudnego przeładunku w następnych miesiącach,

2. polepszać systematycznie warunki socjalno-bytowe naszej załogi ze szczególnym uwzględnieniem robotników nowozwierzbowanych. Dążymy do tego przez poprawę stanu hoteli robotniczych, nasilenie akcji kulturalnej oraz dalsze polepszenie działalności naszego OZR-u,
3. zakończyć ostatecznie i urealnić akcję umów z przedsiębiorstwami obcymi, zapewniającymi nam dodatkowe zatrudnienie na okres IV kwartału oraz zakończyć opracowanie planu mobilizacji rezerw wewnętrznych.
4. zmobilizować piony techniczne, warsztaty remontowe i załogę ruchu, pracującą na dźwigach i przy sprzęcie zmechanizowanym, do dalszego podniesienia wskaźnika gotowości technicznej sprzętu do 90 proc.

Poważne zadania stoją w zakresie wewnętrzno-portowej organizacji prac

Festiwal Zespołów PLO i konkurs gazetek statków

W RAMACH wielu planowanych imprez z okazji Miesiąca Przyjaźni Polsko-Radzieckiej aparat kulturalno-oświatowy PLO przy współudziale Rady Zakładowej ZZPZ, Zarządu Miejskiego TPP-R oraz Redakcji „Ster“ organizuje festiwal zespołów świetlicowych i konkurs gazetek ściennych na statkach PLO, wydanych z okazji Święta Przyjaźni.

Celem festiwalu i konkursu jest przegląd osiągnięć i podniesienie na wyższy poziom działalności statkowych zespołów świetlicowych i kolegów redakcyjnych gazetek oraz zmobilizowanie ich do jak najaktywniejszej pracy nad utrwalaniem i ciągłym pogłębianiem przyjaźni z narodami wielkiego Kraju Rad.

Praca nad przygotowaniem festiwalu i konkursu powinna objąć całe załogi statków.

Festiwal zespołów świetlicowych rozpoczął się w dniu 8 bm. a ogłoszenie wyników i podsumowanie całego dorobku nastąpi 1 maja 1954 roku.

Uczestnicy zespołów mogą wystawić w swoim programie sztuki sceniczne, deklamacje, śpiew chórally i solowy, koncerty zespołów instrumentalnych itp. przygotowane przez załogi na Miesiące Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

W celu umożliwienia komisji dokonania przeglądu dorobku zespołów, aparat kulturalno-oświatowy będzie organizował dla zespołu statku, stojącego w porcie macierzystym, występy w Domu Marynarza w Gdyni i zaliczał je jako występy eliminacyjne.

Najlepsze zespoły, jak również indywidualni wykonawcy otrzymają cenne nagrody.

Konkurs na najlepszą gazetkę ścienną wykonaną z okazji Miesiąca Przyjaźni rozpoczął się również w dniu 8 bm. i trwać będzie do 10 stycznia 1954 roku. Kolegia redakcyjne powinny dostarczyć swoje gazetki do aparatu kulturalno-oświatowego Polskich Linii Oceanicznych. Na zakończenie konkursu, tj. w dniu 15 stycznia 1954 r. zostanie otwarta wystawa gazetek, a w dniu 20 stycznia nastąpi ogłoszenie wyników konkursu.

Konkurs obejmuje gazetki wykonane przez wachty, działy, istniejące na statku organizacje lub całe załogi. Przy ocenie wartości gazetek komisja będzie brała pod uwagę ich treść wychowawczą w pogłębianiu przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, wartość artystyczną, wkład pracy załogi w wykonanie gazetki oraz indywidualne lub zbiorowe artykuły.

Dla zwycięzców są przewidziane wysokiej wartości nagrody zbiorowe i indywidualne.

Z rejsów po ojczyściej ziemi

Załoga parowca „Śląsk“ odwiedziła śląskich górników



Wprowadzając coraz częściej w życie inicjatywę nawiązywania przez marynarzy naszej floty kontaktu z załogami zakładów przemysłowych, aparat kulturalno-oświatowy PLO zorganizował niedawno wycieczkę marynarzy parowca „Śląsk“ do jednej z kopalni na Śląsku.

W czasie pobytu u śląskich górników marynarze poznali ciężką pracę w kopalni, nowoczesne maszyny górnicze i urządzenia transportowe, ośrodki socjalne itp. Marynarze mieli równocześnie możliwość przekonać się, z jakim entuzjazmem pracuje polski górnik nad budową lepszego życia.

Pobyt w kopalni przybliżył jeszcze mocniej marynarzy do górników, udościł im wykład doświadczeń i zaleceń trwał, zdecydował przyjaźń.

Na zdjęciu: marynarze w górniczych ubraniach przed wejściem do szybu.

W trosce o dobro rodzin marynarzy

Genna inicjatywa dyrekcji i rady zakładowej PZM

DYREKCJA i rada zakładowa Polskiej Żeglugi Morskiej w pełni zdają sobie sprawę z trudnych obowiązków i charakteru pracy załóg pływających, spędzających większą część czasu poza domem. Niewiele chwil może marynarz poświęcić swej rodzinie i załatwieniu wielu ważnych spraw bytowych. Rozumiejąc to kierownictwo PZM-u w porozumieniu z organizacją związkową postanowiło nawiązać żywy bezpośredni kontakt z rodzinami marynarzy, by wspomagać im w rozwiązywaniu wielu codziennych trosk, jak np. zaopatrzenie w ziemniaki i węgiel na zimę, zapewnienie należytej opieki lekarskiej, przyjęcie dzieci do szkół, przedszkoli i żłobków, wyjazdy na wczasy, korzystanie z usług OZR-u i w wielu innych sprawach bytowo-mieszkaniowych nie wyłączając zapewnienia rodzinom marynarzy właściwych rozrywek kulturalno-oświatowych.

W tym też celu zwołano w Szczecinie w dniu 29 września br. z inicjatywy dyrekcji i rady zakładowej PZM-u

zebranie organizacyjne członków rodzin marynarzy. Przybyli na nie żony, matki i siostry marynarzy. Na zebraniu wybrano tymczasowy skład zarządu komitetu współpracy rodzin marynarzy, który pozostając w bliskim kontakcie z radą zakładową będzie załatwiał wszystkie sprawy, bolączki i troski rodzin naszych marynarzy. Obecnie komitet opracowuje wspólnie z radą zakładową i Ligą Kobiet plan pracy na najbliższy miesiąc, w którym uwzględnione zostaną najpilniejsze bolączki marynarzy.

Podobne zebranie odbędzie się w niedługim czasie na terenie Gdańska i Gdyni, gdzie również zamieszkuje część rodzin marynarzy z PZM-u.

Wierzymy, że takie załatwienie sprawy niewątpliwie zadowoli nasze załogi statkowe, mobilizując je do zwiększenia wydajności pracy w pełni przeświadczenia, że ich najbliższe rodziny otoczone są troskliwą opieką ze strony przedsiębiorstwa.

PELAGIA OMAZDA
Korespondent



Starszy mechanik z „Gen. Waltera“
tow. Parzychowski



Asystent elektryka Jerzy Dysarz



Przewodniczący rady oddziałowej tow. Patynko

W chwilach wolnych od pracy toczyły się w maszynowni żywe dyskusje nad tą nową mobilizującą formą współzawodnictwa. Wreszcie po wielu rozmowach i dyskusjach dział maszynowy był gotów do podjęcia listu-zobowiązania.

W dniu 4 stycznia I mechanik tow. Parzychowski na zebraniu załogowym omówił szczegółowo rolę i znaczenie takiego listu, oświadczając, że załoga maszynowa zobowiązuje się przez okres

Na parowcu „Bytom“ zatrzymał się czas

PAROWIEC „Bytom“ po powrocie z ostatniego rejsu został skierowany na stocznia na odnowienie klasy czteroletniej. Załoga natychmiast przystąpiła do prac przygotowawczych, aby umożliwić stoczniovc remont. Zle jest jednak, że nie zainteresowały się statkiem ani ZMP, ani też rada zakładowa ZZPZ. Od chwili bowiem wejścia do portu parowiec „Bytom“ przestał żyć pełnym życiem. Na statku nie odbyła się ani jedna narada, na której załoga mogłaby omówić swoje osiągnięcia z rejsu, braki i sposoby ich usunięcia. Konieczne byłoby odbycie takiej narady. Należałoby na niej zmobilizować załogę do podjęcia zobowiązań wydanej pomocy stoczniovc cellem przyspieszenia re-

montu statku, który jest potrzebny naszemu krajowi do przewozu towarów.

Ale o tym wszystkim zapomnieliśmy nasze władze związkowe. I źle się stało. Bo przecież właśnie **czas** postoju statku w porcie lub na stoczni można najlepiej wykorzystać na pogłębienie świadomości politycznej i na załatwienie wielu ważnych spraw organizacyjnych. Na „Bytomiu“ na razie czasu tego nie wykorzystano.

Niedawno na tym statku stanęły wszystkie zegary, ale to łatwo jest nakreślić, gorzej natomiast, że na „Bytomiu“ zatrzymał się „czas“. Najwyższa pora, żeby i on posunął się trochę naprzód.

S. J.
Korespondent

Pogłębiajmy nieustannie przyjaźń narodu polskiego z narodami ZSRR, strzeżmy jej jako największego skarbu, jako ostoji pokoju, niepodległości i rozkwitu naszej Ojczyzny!

Marynarze „Białegostoku“ piszą do górników...

TOW. Leśniewski z parowca „Białystok“ powiadomił naszą redakcję, że marynarze z tego statku nawiązali ostatnio wspólne prace kulturalno-oświatowe z załogą kopalni „Przyjaźni“ w Chorzowie. Z dalekiego rejsu załoga wysłała list do swych przyjaciół — górników, w którym marynarze piszą o swej pracy i osiągnięciach oraz dzieli się z górnikami swymi wrażeniami z pobytu w obcych portach. M. in. czytamy w liście: „...Podziwialiśmy odbudowujący swój kraj wielomilionowy naród chiński. Ten wielki kraj nekany setki lat przez rodziną i obcą reakcję buduje dziś szczęśliwą i bogatą przyszłość wszystkich ludzi pracy. Kwitnie tam i rozwija się przemysł socjalistyczny w prowincji Tientsin, Szanghaj, Kanton i Pekin. Życie w Chinach ludowych, które oglądaliśmy na własne oczy, bije pełnym tetnem i przypomina życie naszego kraju, w którym Wy, Towarzystwo, kroczycie w pierwszym rzędzie budowniczych zębów socjalizmu“.

Wspólnie z ekipą radziecką wykonujemy nasze zadania dla dobra obu narodów

Z początkiem lipca br. parowiec „NARWIK” opuścił Gdynię udając się do Kaliningradu, skąd zabrano ładunek i kłpe radzieckie. Przy sprzyjającej pogodzie rozpoczął „Narwik” swój rejs jako statek — baza radzieckiej floty rybackiej, łowiącej na północ od wyspy Jm Mayen. Ten właśnie rejs, podczas którego odnieśliśmy niejedną sukces, chcę Wam, koledzy marynarze, opisać.

W MIARĘ oddalania się do fiordów norweskich temperatura stale się obniżała. Zbliżaliśmy się do koła podbiegunowego. Od porywistego zmiennego wiatru północy dobrze chroniły nas ciepłe watówki i kurty otrzymane od radzieckich przyjaciół. Wreszcie dobiliśmy do celu podróży. Dokoła wyspy pokrytej śniegiem jak okiem sięgnąć rozciągała się wielka flotyła rybacka. Białe noce polarne wypełnione są pełną poświęcenia pracą radzieckich rybaków. Chcemy i musimy im dorównać. Niełatwa to jednak sprawa. Przeładunek na pełnym morzu przy wzburzonej fali i wietrze to kunszt zawodu marynarskiego. Jednak pod fachowym kierownictwem bosmana Kupisza i czujnym okiem st. oficera Solohuba praca staje się coraz sprawniejsza i lepsza. Nikt się nie leni. Wszyscy pracujemy ochoczo, biorąc przykład z naszego kapitana tow. Mohuczego, który jest niemal wszędzie obecny. Z tym porozmawia, z tym pogawędzi w wolnej chwili. Serdeczny niemal ojcowski stosunek kapitana pomaga nam w pracy, czyni ją lżejszą. Nie inaczej postępuje z-ca kapitana tow. Blaszczyk. Ofiarne pracują nasi ZMP-owcy. Windy, nad którymi rozłożyli opiekę, działają bez zarzutu. Dobrze spisuje się i nasz szef kuchni tow. Francos. Ze swym pomocnikiem Antoniakim. Smaczne i w porę przyrządzane posiłki, czekająca na zmarzniętych gorąca kawa i herbata dodaje nam sił do dalszej pracy.

Wiele bym mógł pisać o naszej pracy, zbyt długi byłby jednak wówczas mój list, drodzy koledzy. A chciałbym przecież opowiedzieć Wam jak najwięcej o życiu i naszej przyjaźni z kolegami radzieckimi.

Zacznę od Zoji. Na pewno niejedną z Was dobre pamięta te radosne dni, gdy wraz z hukiem dział i świstem katusz przyszło do nas wyzwolenie. Żołnierz radziecki — brat i przyjaciel przyszedł wówczas na nasze ziemie, nio sąc nam wolność i niepodległość. Zoja — członek naszej ekipy, Zoja — licznym krociła wówczas w szeregu tych wywalczeni — była porucznikiem Armii Radzieckiej. To ją witalisze kwiatami w starych uliczkach Stalingradu, Krakowa i robotniczej Łodzi. Bliski jest nasz kraj Zoji. Z ciekawością pytała nas o nasze nowe życie. Radość śmiały się jej młode oczy, gdy opowiadaliśmy o naszym mieście młodzieży — Nowej Hucie, przywróconej życiu, rozkwitającej białą nowych wzniesionych budowli Warszawie, o pracującym pełną parą porcie...

I nawzajem opowiadali nam Zoja i inne dziewczęta o życiu w swej wielkiej ojczyźnie. O męstwie, poświęceniu i ofiarności narodu radzieckiego. Codziennie mieliśmy zresztą tego dowody.

KALININGRAD, do którego przybyliśmy, by wyładować owoc kilku-miesięcznej pracy dziesiątków ługrów, jest wielkim portem rybackim. Znajdują się tu olbrzymie przetwórnice ryb. Doszczętnie niemal zniszczone miasto szybko dźwiga się z ruin. Na ulicach miasta nieustannie pracują olbrzymie buldożery, usuwając ruiny i zgłęszcza. Na pustych do niedawna placach wyra-

stają nowe domy, powstają kwiatniki. Co nas specjalnie ucieszyło, to znajdujący się na jednym z placów pomnik niemieckiego poety Schillera. Fakt ten najlepiej mówi o tym, że naród radziecki kocha i szanuje wszystko, co piękne i postępowe, nie zasklepia się jedynie w swej kulturze narodowej, ale umie ocenić słowa, dzieła i czyny wielkich ludzi innych narodów.

W Kaliningradzie spędziliśmy kilka dni. Wszędzie byliśmy serdecznie przyjmowani. Mieszkańcy dalekiego Kaliningradu wiele słyszeli o Polsce. Musieliśmy też nieraz opowiadać im o naszym życiu i odbudowie. Spotkaliśmy byłych żołnierzy i oficerów Armii Radzieckiej, a tych najwięcej interesowały miasta i wsie, o które przecież walczyli. Przytaczali nazwiska ludzi poznanych podczas tych dni...

Niezwykle miłe chwile spędziliśmy w Domu Floty. W każdą sobotę i środę odbywają się tutaj wieczory połączone z wyświetlaniem filmów i tańców. Podziwialiśmy wdzięk i bezpretensjonalność radzieckich dziewcząt. Wśród nich nie było ani jednej, która nie miałaby wykształcenia 7 klas szkoły podstawowej. Rząd i Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego, realizując wskazania Wielkiego Lenina, żywą troską otaczają naukę i sztukę.

Ale ludzie radzieccy uczą się nie tylko wiedzy ogólnej i fachowej. Kochają pieśni, tańce, zajmują się muzyką. Interesuje ich nie tylko własna ludowa sztuka. Dużą np. popularnością cieszą się tu polskie tańce ludowe. Byliśmy zdumieni, gdy na jednym z pierwszych wieczorków młodzież zawiadająca tańcami naszego mazura. Wstyd nam było, że nie umiemy go tańczyć i uważaliśmy dotychczas, że nadaje się tylko na scenę. Dzwili się też nasi radzieccy przyjaciele gdy mówiliśmy im o tym. — Przecież to tak żywo się tańczy — tłumaczyli.

NIEZAPOMNIANE pozostaną w naszej pamięci te dni spędzone w ciemnym Kaliningradzie. Na przykładzie stałe wzrastającej stopy życiowej przeciwnego mieszkańca Kaliningradu przekonał się o słuszności obranej przez nasz naród drogi. Drogi wodzącej nas ku szerokiemu gościńcowi, po którym kroczy dziś naród radziecki.

Rok temu byliśmy również w tym mieście. Interesowały nas wówczas ceny i zarobki robotników. W tym roku porównaliśmy obecne ceny i zarobki ludzi radzieckich z tamtymi cenami. Np. cena cukru została obniżona o 5 rubli na kilogramie, mięsa — o 7 rubli, chleb kosztuje 1,25 — 1,40, masło — 28 rubli itd. Zarobki pozostały natomiast te same.

Stały wzrost stopy życiowej w Związku Radzieckim nie jest dziełem przypadku. To efekt rozumnej gospodarki Partii i Rządu. Gospodarki mającej na celu dobro i szczęście mas pracujących.

Na zakończenie mojego listu chcę się podzielić z Wami radosną nowiną. Otoż kierownictwo Połowu Ekspedycyjnego Bałtgosybtrest miasta Kaliningradu w uznaniu pracy naszej załogi wręczyło nam pismo tej treści:

Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich

Ministerstwo Przemysłu Rybnego „Gławsewrybprom”

Kierownictwo Połowu Ekspedycyjnego Bałtgosybtrest m. Kaliningrad

3 października 1953 r.

Załoga parowca „Narwik” znajdującego się w czarterze Bałtgosybtrest pod dowództwem kpt. Mohuczego sumiennie odnosiła się do wykonania swych służbowych obowiązków. Swoją dokładną, uregulowaną pracę przy przycięciu i wyładowaniu ładunku przyczyniła się do pomyślnego wykonania zadania produkcyjnego. Kierownictwo Połowu Ekspedycyjnego Bałtgosybtrest o-cenia pracę załogi statku „Narwik” jako bardzo dobrą.

Ten dowód uznania jest najmiłą cenną pamiątką, jaką załoga parowca „Narwik” przywiozła z dalekiego rejsu. Dołożymy wszystkich starań, by w

Z doświadczeń radzieckich

Tow. Sawczenko zwiększył dwukrotnie wydajność dźwigu

STARSZY dźwigowy portu żdanowskiego tow. Sawczenko już w sierpniu ub. r. wykonał roczny plan przeładunku towarów i od tego czasu pracował na poczet 1953 roku. Zlikwidował on szereg konstrukcyjnych niedociągnięć dźwigu, dzięki czemu zwiększyła się dwukrotnie jego wydajność. Również po prawili się stan techniczny dźwigu. Tow. Sawczenko zmniejszył także o 100 proc. zużycie smarów.

Te osiągnięcia uzyskał tow. Sawczenko dzięki troskliwej opiece nad mechanizmami. Ten przodujący dźwigowy przyswoił sobie w szerokim stopniu metody pracy dźwigowego Bepalowa. W czasie zmiany obserwuje on uważnie pracę dźwigu, zapisuje wszystkie zauważone niedociągnięcia i następnie je usuwa. Np. w czasie pracy dźwigu, pomimo obfitego smarowania, stale skrzypiał główny wał wysięgnicy. Przyczyną było to, że tuleja wysięgnicy obracała się tylko do 30 stopni i wskutek tego smar nie dochodził do miejsca największego obciążenia i tarcia. Konstrukcja dźwigu nie pozwalała na wykonanie otworu z dołu.

W okresie zimowego remontu zdjęto wysięgnicę z dźwigu dla wzmocnienia zluźnionych nitów. Wówczas tow. Sawczenko zmienił system smarowania: wykonał głębokie otwory w bocznych częściach wału i wyprowadził je do miejsca największego obciążenia. Dzięki temu ustało skrzypienie i zmniejszyło się raptownie zużycie smaru. Podczas gdy poprzednio potrzeba było na smarowanie wału głównego 6 kg oliwy (wzgl. smaru Towotta) dziennie, to potem zużycie oliwy nie przekraczało 50 gr.

Rozbierając rolki oporowe kabiny, tow. Sawczenko zwrócił uwagę na szybkie zużycie tulei brązowych, które trzeba było rokrocznie wymieniać. Na smarownik tracił 1 godzinę czasu. Tow. Sawczenko zamiast nieszczędnego tulei na żeliwne, zablokował otwory dla rzadkiego smarowania i wykonał w bocznych częściach wałków otwory dla gęstego smarowania. Żeliwne rolki są lepsze od brązowych. Pracowały one bez przerwy i nie wykazywały zużycia. Łożysko centralnego wału posiadało tuleję brązową, która była zużyta, a sam wał nosił ślady zatarcia. Należałoby wykonać nowy wał, co w warunkach portowych jest niemożliwe. Tow. Sawczenko zaproponował wykonanie łożyska z dwóch równomiernych części, które dają możliwość dobrego zakonserwowania wału (dojście smaru i zabezpieczenie przed zanieczyszczeniem) i utrzymania normalnego luzu w łożyskach. Przygotowanie łożyska tulejowego do wymiany wymagało kilku



Radzieccy i polscy marynarze na pokładzie statku „Narwik”

nowym rejsie nie zawiesz położonego zaufania i przyjaźni pogłębionej na bezkresnej przestrzeni wód, gdzie z dala od kraju ojczystego, wspólnie z ekipą radziecką pracujemy dla dobra obu naszych narodów.

Kaliningrad, 4. X. 1953 r.
CZESŁAW WAWRZOŃ

Lepiej przygotowywać towar do załadunku

SPRAWNE wykonanie zadań w okresie nasilenia pracy w porcie wymaga od użytkowników portów szczególnie ścisłej i zgranej współpracy. Tymczasem praktyka wykazuje często niedociągnięcia ze strony armatorów i spedytorów na tym odcinku.

Niewłaściwe przygotowanie towaru i dokumentacji w relacjach eksportowych jest niejednokrotnie przyczyną marnotrawstwa czasu i przysparza brygadom przeładunkowym wiele kłopotów.

Do częstych należą wypadki, że spedytorzy przygotowują towar w magazynie dopiero w dniu wysyłki, gdy statek czeka przy nabrzeżu. Można na poparcie tego przytoczyć wiele przykładów, choćby w odniesieniu do statków żeglugi regularnej.

25 września br. przedsiębiorstwo spedycyjne C. Hartwig zleciło ważne pierza i szczeciny dopiero w czasie załadunku statku „Pilica”. Podobna sytuacja wynikła 30 września br. przy załadunku motorowca „Dunajec”, kiedy spedytor zażądał 100-procentowego ważenia szczeciny również dopiero w trakcie załadunku statku. Podobnych wypadków można by znaleźć więcej. Zawsze powodują one poważne osłabienie tempa przeładunku, mniejszą wydajność ludzi i sprzętu, a często i przerwy w pracy. Przytóżone przykłady dostarczają dowodów, że spedytorzy nie wywiązują się należycie z warunków umowy, z których wynika. Ze przygotowanie towaru do załadunku winno nastąpić 8 godzin przed rozpoczęciem usługi.

Niemal trudności w należyтым zorganizowaniu przeładunku przysparza załozdę portu opóźnione dostarczenie dokumentów. Np. Polska Żegluga Morska dostarczyła w dniu 24 września br. cargolistę na statek „San” dopiero w trakcie jego załadunku. Podobnie postąpił spedytor C. Hartwig, który nie dostarczył na czas deklaracji podjęcia towaru ładowanego na tą jednostkę. W efekcie wynika 2-godzinna przerwa (od 7—9) w pracy 11 robotników.

Przedsiębiorstwa spedycyjne, jak również PZM winny wykazywać więcej troski o przygotowanie należytych warunków dla sprawnego obsługi statków. Tylko wtedy bowiem skróćmy postój statków w porcie, a brygadom roboczym zapewnimy pełne wykorzystanie dnia roboczego i większy zarobek.

Załoga „Starówki” potrafi właściwie oceniać pracę ogniu, uczestniczącą w obsłudze statków. Sztaurzy „Starówki” są wdzięczni kapitanowi statku „San” ob. Biskupskiemu za uczynną współpracę w pokonywaniu trudności przeładunkowych, jak również za fachowy instruktaż w zakresie sztawerki. Podobnej współpracy oczekują oni od innych użytkowników portu.

TADEUSZ EINSPOŃ
Korespondent

Odrobić zaniedbania w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy

KADZY człowiek pracy jest otoczony w Polsce Ludowej najwyższym szacunkiem. Troska o jego sprawy bytowe, o rozwój kulturalny, o warunki, w jakich pracuje — to sprawy, które stoją w centrum uwagi Partii i Rządu. Wyrazem tego jest uchwała Prezydium Rządu o zapewnieniu postępu w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Niemniej jednak należy wyraźnie powiedzieć, że stan BHP w niektórych przedsiębiorstwach wykazuje wiele braków i niedociągnięć.

Między innymi dostrzegamy je również w Gdyniejskiej Stoczni Remontowej. Wynikają one często na skutek niewłaściwej organizacji procesów produkcyjnych, a przede wszystkim zaś z braku należytego zainteresowania się sprawami BHP ze strony administracji i rady zakładowej.

Nie mamy harmonogramu robót — skarży się brygadista z kadłubowni tow. Czolba. Wprowadza to zamęt w tok pracy i grozi niebezpieczeństwem. Skierowano nas do klepkowania budowy 130, mimo że spawacze jeszcze nie ukończyli swego zadania. Robotnicy pracują mało wydajnie, bo muszą zwracać uwagę na iskry lecące z góry spod palników. A wiadomo, że w takiej sytuacji o wypadek nie trudno.

Poważną bolączką w pracy stoczni stanowią niedomagania na odcinku transportu międzyoddziałowego. Wózki ręczne, dotychczas używane, były w opłakanym stanie. Administracja zakupiła wprawdzie nowy sprzęt. Zachodzi jednak pytanie, dlaczego 2 wózki elektryczne stoją nieczynne przed działem głównego mechanika. Z jednego wózka wymontowano nawet akumulator i użyto go na nową budowę. Czyżby wysokosprawnym zmechanizowany sprzęt nie był potrzebny do przewożenia ciężkich materiałów? Wszak w naszym zakładzie pracy przygotowuje się warunki dla posługiwania się wózkami elektrycznymi. W tym celu przecież uporządkowano nabrzeże, położono betonową nawierzchnię, co umożliwia dojazd wózkiem do basenu.

L. G.

Korespondent

Współzawodnictwo międzybranżowe cenna inicjatywa pracowników „Spedrapidu”

Z INICJATYWY pracowników przedsięwzięcia spedycyjnego „Spedrapidu” w Szczecinie podpisano umowę o współzawodnictwie międzybranżowym, w którym biorą udział z jednej strony służba eksploatacyjna PKP, Zarząd Portu Szczecin, Morska Agencja z drugiej zaś czechosłowackie przedsiębiorstwa spedycyjne z Pragi „Metrans” i „Chemapol”.

Współzawodnictwo to spełnia podwójną rolę, a mianowicie instytucje portowe w Szczecinie rywalizują z firmami czechosłowackimi w zakresie jak najszybszego przerzutu masy towarowej od czechosłowackiego dostawcy do portu oraz współzawodniczą między sobą w usprawnieniu przeładunku towarów tranzytowych przez port Szczecin.

Spopularyzowaniu tego współzawodnictwa wśród pracowników przedsiębiorstw i mobilizacja ich na tej bazie do podejmowania konkretnych zobowiązań przyczyni się do przyspieszenia obrotu wagonów oraz wy- i załadunku statków i barek.

Próbny wyładunek statku „Kapitan Gabriel Lacolay” z ładunkiem 9800 ton fosforów wykazał znaczne wstępne osiągnięcia, a to dzięki szybkiemu ujawnianiu i uruchomieniu rezerwy, których źródłem była lepsza organizacja i koordynacja usług.

„Przez czystą spedycję i wydajną pracę frontem do tranzytu” — oto hasło uczestników współzawodnictwa międzybranżowego.

JOT
Korespondent

Gdy rada oddziałowa opiekuje się kobietami

W POLSCE Ludowej kobiety biorą coraz szerszy udział w realizacji naszych wielkich planów gospodarczych. Zajmują one obecnie stanowiska, które — według dawniejszych pojęć mogły zajmować tylko mężczyźni. Władze nasze otaczają kobiety pracujące szczególną opieką. Wyrazem tego jest nasze ustawodawstwo, jak również szczegółowe przepisy w układach zbiorowych, regulujące pracę kobiet. Niemniej jednak zdarza się jeszcze, że administracje przedsiębiorstw nie zawsze stosują w pełni obowiązujące zarządzenia o ochronie pracy kobiet. Zadaniem ogniw związkowych jest stać na straży praw kobiet.

Tow. Sufczyński jest przewodniczącym rady oddziałowej przy II wydziale ZPGG w Gdyni. Codziennie analizuje on tok prac przeładunkowych, wykonanie norm, zarobki brygad. Przy każdej wypłacie rozmawia z robotnikami, interesuje się ich życiem prywatnym i w wielu wypadkach interweniuje, zyskując sobie coraz większy autorytet. Robotnicy mają do niego pełne zaufanie. Tow. Sufczyński zauważył, że zarobki niektórych pracowników, jak Władysław Szenk, Jadwigi Licbarskiej, Władysława Błażejewskiej i innych uległy znacznej obniżce. Żywo się tym zaintere-

sował i odkrył przyczynę. Administracja przenosiła wprawdzie pracownice ciężarnej pracy dla nich okresowo zabronionej do innej lżejszej pracy, ale niżej płatnej.

Stwierdziwszy to, tow. Sufczyński jeszcze raz uważnie przeanalizował układ zbiorowy i umocnił się w przekonaniu, że takie postępowanie administracji nie jest słuszne. Ustawodawstwo pracy mówi, że w wypadku takiego przeniesienia należy obliczyć kobiecie ciężarną wynagrodzenie przeciętne z okresu ostatnich trzech miesięcy przed przeniesieniem. Tow. Sufczyński wyjaśnił kobietom, gdzie leży błąd w postępowaniu administracji i rozpoczął w tym celu odpowiednią akcję. Sprawa uległa wyjaśnieniu. Kobiety otrzymują wyrównanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Tow. Sufczyński dał dowód, że wśród wielu zagadnień produkcyjnych, jakimi się codziennie interesuje, nie wypuszcza ani na chwilę z uwagi spraw bytowych załogi. Bo są to sprawy, o których zapominać nie wolno.

L. G.

Korespondent

JANUSZ NAGORSKI
Korespondent

STER na samokrytykę

Nie chcemy marznąć!

ZBLIŻA się okres jesienno-zimowy, a z nim dokuczliwe zimno. Jeszcze nie we wszystkich przedsiębiorstwach pomysłano o należytych zabezpieczeniach ogrzewania pomieszczeń.

Pracownicy administracji Szczecińskiej Stoczni Remontowej z obawą oczekują nadejścia okresu chłodów. Dotychczas bowiem nie zmontowano jeszcze kotłów centralnego ogrzewania.

W czasie ubiegłej zimy ogrzewano pomieszczenia przy pomocy piecyków żelaznych, od których rury wylotowe wypro-

wadzano przez okna. Obecnie uznano ten system opalania jako niepraktyczny i nie-ekonomiczny, ale nie uruchomiono centralnego ogrzewania, mimo że roboty te ujęto w planie. Przewidując przejście na centralne ogrzewanie, dział zaopatrzenia zaplanował na sezon zimowy koks, który — jak wiadomo — nie nadaje się do palenia w piecykach.

Najwyższy już czas, aby dział głównego mechanika zabrał się do usunięcia braków w instalacji c. o.

ZYGMUNT GRZYB
Korespondent

W PZM brak dzienników okrętowych

W KWIETNIU br. magazyny zgłoszyły do działu zaopatrzenia PZM, że posiadają tylko kilka dzienników i należy zamówić w drukarni nowy nakład. W dniu 29 kwietnia br. dział zaopatrzenia złożył zapotrzebowanie w dziale administracyjnym, który załatwia wszystkie sprawy druków. Z kolei dział administracyjny sporządził w

dnia 9 maja br. spis i wysłał go do Zakładów Graficznych w Szczecinie.

W zamówieniu tym ujęto wszystkie potrzebne druki, lecz zapomniano o najważniejszych, tj. o dziennikach okrętowych. I prawdopodobnie długo czekałoby na te druki, gdyby nie zamówienie na dzienniki złożone przez motorowic „Dunajec”. Dopiero wówczas pracownica działu zaopatrzenia zainteresowała się tą sprawą i spytała o to dział administracyjny. Przejrzano wszystkie dokumenty, spisy, opisy, wzory i zamówienia. Okazało się, że dzienniki nie zostały zamówione. Po stwierdzeniu tego faktu złożono „w te pędy”, tzn. w sierpniu br., dodatkowe zamówienie, ale niestety, Zakłady Graficzne wykonają druki prawdopodobnie dopiero w październiku br.

Do tego czasu statek pozbawiony jest tak ważnego dokumentu i zapisy dokonuje się na luźnych kartkach (robionych ręcznie). Mogą wynikać z tego różne nieprzyjemne historie.

P. T.
Korespondent



OD REDAKCJI: O opieszałości niektórych pracowników działu zaopatrzenia i administracji sygnalizują nam często nasi korespondenci. Dlatego założyliśmy dziennik pt. „Pomyśl-że Maruderze” (PZM), do którego zapisaliśmy opisany wypadek na stronie „winien”. Czekamy na wiadomość o uzgodnieniu salda.



W numerze 17 „Steru”, spełniając życzenie załogi parowca „Lech”, zapytaliśmy dział zaopatrzenia PLO, dlaczego nie dostarczył na statek luster kabinowych. W dniu 24 ub. m. otrzymaliśmy odpowiedź nr AZ — I — 2706/53, z której wynika, że nie jest to winą działu zaopatrzenia PLO, lecz Nadmorskiej Spółdzielni Składowej, która nie posiadała odpowiednich surowców.

Mamy także pewne wiadomości, że mimo braku odpowiednich surowców w Nadmorskiej Spółdzielni Składowej, u nas w kraju luster jest w bród. Trzeba się tylko było rozejrzeć, a nie czekać 85 dni na dostawę ze spółdzielni. Jesteśmy w dalszym ciągu zdania, że dostawę luster na statek opóźniono wyłącznie na skutek niedbalstwa działu zaopatrzenia PLO.

WNIOSEK: Nie tędy droga. Obywatele z działu zaopatrzenia. Krytyka prasowa ma Wam pomóc w poprawieniu stylu pracy i usprawnieniu jej. Wybielanie się i wykretnie odpowiedzi nie zmierzają do tego celu. I dlatego nie wolno Wam tego robić.

MARYNARZ SZPILKA pisze do redakcji

WŁAŚCIWIE mówiąc, towarzyszu Redaktorze, kiedy pomyślę o wykorzystaniu i zatrudnieniu szeregu marynarzy na naszych statkach, ogarnia mnie nierzaz tzw. szewska pasja. Mam na myśli realizację zasady, jak to się mówi „właściwy człowiek na właściwym miejscu”.

Wielu z marynarzy przeszło zorganizowane przez PMH kursy, szkolenia, kształciło się w pocie czoła, zdobyło spory zasób wiedzy i świadectwa, by wreszcie w praktyce robić nierzaz zupełnie co innego.

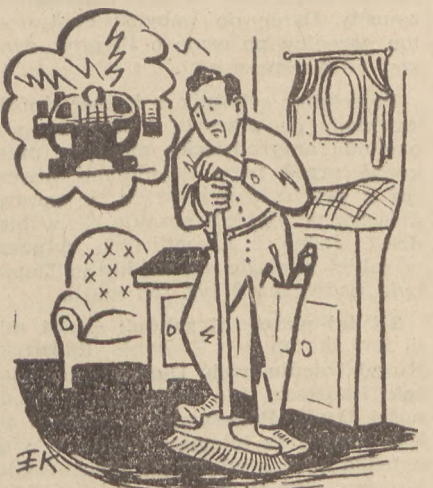
Pomyślcie z pewnością, że nie mam racji, bo po co PMH organizowałoby kursy. Otóż stwierdzam z całą stanowczością, że w wielu wypadkach tak jest. Skutek tej „polityki kadrowej” jest taki, że ochmistrze, występując w charakterze elektryka, powodują spieczęta, nawigatorzy łamią głowy (i śruby) w maszynach, elektrycy zatrudnieni w hotelu „łącza” stoły z krzesłami i szafami, mechanicy z rozpaczą w oczach kują na pełnych obrotach nowe „Prawo drogi”. W ten nieskomplikowany sposób wytwarza się we flocie niewąskie „wąskie gardła”.

Zresztą nie potrzeba daleko szukać. Sam ukończyłem kurs motorzystów, a pracuję na pokładzie i to już dość długo (a o awansie to chyba „senne marzenie”). Kilka razy zwracałem się o skierowanie mnie do właściwej pracy, to wiecie, co odpowiedzieli?

— Takich jak wy mamy ciut więcej, to nie jest tak łatwe.

Nie myślcie Redaktorze, że tym sposobem chcę dochrapać się awansu, ale jako człowiek oblatany po flocie, widzę to i owo, a szczególnie „owo” nie bardzo mi się podoba.

Bo na przykład taki Gac z „Generała Waltera”. Ukończył kurs elektryków z dobrą lokatą. Kiedy wezwali go do zamustrowania, powiedział, jakby go kto na sto koni wsadził.

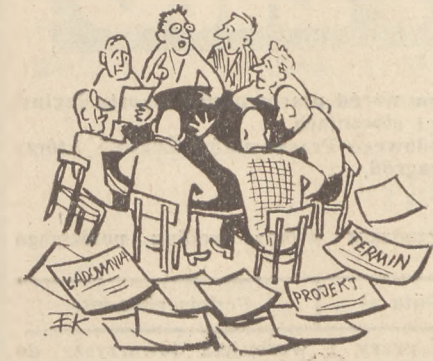


dził. Gdy wracał, to jakby siedział w łóżku. Powód? Po prostu zamustrowali go na „Generała Waltera” jako... praktykanta hotelowego. Mimo to z pracy na statku wywiązywał się wzorowo. V. nagrodę kierownictwo statku złożyło wnio-

Konferencjami akumulatorów nie naładujesz

PELNE wykorzystanie zdolności eksploatacyjnej wózków, układarek (sztaplarek) i innego sprzętu zmechanizowanego o napędzie elektrycznym uzależnione jest od zdolności ładowczej stacji akumulatorowych.

Naładowanie baterii akumulatorów do 1 wózka elektrycznego wymaga w zależności od warunków około 20 godzin. Eksploatacja wózka w przeladunku powoduje wyczerpanie akumulatora już nawet w ciągu 8 godzin pracy. Nie trudno więc zrozumieć, że „wąskim gardłem” w pracy bazy sprzętu zmechanizowanego jest zdolność ładowcza stacji akumulatorów i że cały wysiłek winien pójść w kierunku zapewnienia bazy jak najwyż-



szego potencjału ładowczego. Jednakże postępowanie działu głównego mechanika ZPS w tej sprawie pozostaje w sprzeczności z tym wnioskiem.

Z palca wyssane, czyli „było nie było”

TYTUŁ ten całkowicie charakteryzuje postępowanie Gdynskiej Stoczni Remontowej w stosunku do parowca „Jarosław Dąbrowski”.

W dniu 30 marca br. I oficer wysłał z morza do Gdynskiej Stoczni Remontowej (przez Inspektorat Techniczny PLO) specyfikację na wykonanie prac remontowych. M. in. ujęto cementowanie tanków wody słodkiej, wbudowanie lokera, wyprostowanie i pospawanie podpory do bomb III i V ładowni, dostarczenie 6 bomb do lin cumowniczych itd. Telegraficznie zamówienie potwierdzono pismem, a do wykonania np. bomb cumowniczych dostarczono opisy i rysunki.

W czasie każdego pobytu statku w Gdyni przychodzili kalkulatorzy, brali wymiary, sprawdzali zamówienie itd. Warto zaznaczyć, że za każdym razem przychodził inny pracownik i kiedy zwracano się do niego o informacje dotyczące remontów, każdy z nich prawie identycznie odpowiadał: O poprzędnem mi nie wiadomo, ale teraz robi się „na cacy”. Ta robota „na cacy” wyglądała w ten sposób, że stocznicy przychodzili, trochę podłubali i poszli.

I wreszcie zbliżyliśmy się do sedna sprawy. W dniu 2 września br. Gdynska Stocznia Remontowa przysłała wykaz dokonanych remontów (zgodnie z zamówieniem statku z 30.3.53 r.) z prośbą o potwierdzenie ich wykonania i o przyjęcie robót.

Jakież było zdziwienie I oficera, kiedy wśród pozycji rzekomo wykonanych prac zauważył takie, których stocznicy cy nie robili.

— Od dłuższego już czasu odbywają się konferencje w sprawie budowy nowej prowizorycznej ładowni na „Starówce”. Nasza ładownia nie nadaje się już bowiem obecnie za potrzebami. A co dopiero mówić, gdy rozpocznie się „na sto” jesienna kampania przeładunków... — oświadcza kierownik sekcji eksploatacyjnej Tadeusz Einsporn.

Blizsza analiza biegu „sprawy” wykazuje, że dział głównego mechanika ZPS już od kilku miesięcy „zajmuje się” sprawą budowy nowej ładowni. Już nawet zlecił Technicznej Bazie Inżynierskiej wykonanie uzupełniających prac budowlanych przy jednym obiekcie na nabrzeżu „Starówka”.

Niestety. Roboty te nie zostały wykonane. Wizja lokalna bowiem wykazała, że zlecenie jest zupełnie nieréalne. Potwierdził to również majster Bobrowski z TBI. Znow przystąpili do pracy nowe komisje. Poszły w ruch papiery, zapytania. Mijały tygodnie. Wreszcie w sierpniu br. sprawa ładowni znalazła się na nadzie dyrekcyjnej ZPS-u. Ustalono znow nowe terminy. Prowizoryczna ładownia miała stanąć do końca września br. Wybrano pod nią inne miejsce i postanowiono wykorzystać inny obiekt.

Niestety. Również i tym razem nie zrobiono nic. Załoga Biura Portowego „Starówka” zapytuje pion techniczny ZPS-u, ile jeszcze musi upłynąć czasu i ile jeszcze wypłynie pism, zanim roboty ruszą tak naprawdę — z miejsca. Bo czas nagli...

J. P.

Dlaczego?

„Parowiec „Jarosław Dąbrowski” już szósty rejs wozi ze sobą około



2 ton złomu, a PLO mimo zawiadomienia nie kwapią się go zabrać?

...od dłuższego już czasu są zepsute windy wyciągowe w stoczni Radowice i mimo że grożą wypad-



kiem, referat BHP nie robi nic, aby je naprawiono?

...Zarząd Portu Szczecin zwleka z włączeniem do eksploatacji zasobnika do wyładunku sypekich towarów masowych? Zasobnik ten jako pomysł racjonalizatorski budowany w roku 1951/52 kosztem ponad 50



tyś złotych, a następnie przebudowany w myśl życzeń trymerów z Biura Portowego Basen Górniczy, stoi bezczynny od maja br. w Technicznej Bazie Taboru ZPS, a wszelkie starania racjonalizatora Kazimierza Kowalczyka o użycie zasobnika do przeładunków nie odnoszą skutku.

Za najlepsze korespondencje zamieszczone w tym numerze nagrody książkowe otrzymują: Tadeusz Einsporn z Zarządu Portu Szczecin, Pelagia Omazda z PZM Szczecin i Jadwiga Wojnarowska z Płockich Stoczni Rzecznych.

ŚIADEM naszym interwencji

DYREKCJA Żeglugł na Odrze we Wrocławiu po przeanalizowaniu wniosków wysuniętych przez korespondenta w notatce zamieszczonej w n-rze 16(62) „Steru” pt. „I na to musi się znaleźć rada” postanowiła zorganizować na punktach dyspozytorskich w ekspozyturach liniowych wydawanie mlekda dla załóg holowników wrocławskich.

DYREKCJA Żeglugł na Wiśle w Warszawie zawiadomiła nas, że nagrody pieniężne przyznane dla pracowników Ekspozytury w Gdańsku zostały już wypłacone. (Odpowiedź na naszą interwencję z dnia 17 lipca br.).

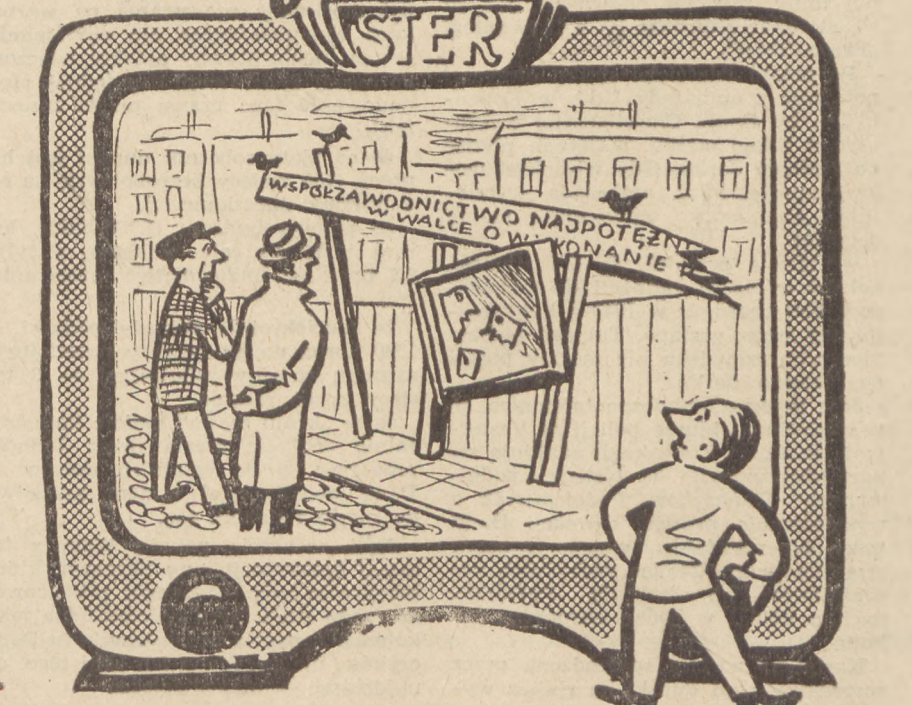
ZARZĄD Portu Szczecin odpowiadając na notatkę zamieszczoną w n-rze 15(61) pt. „Tak od dwóch lat wprowadzają błędną metodę Kowalowa w ZPS” przyznaje, iż krytyka nasza jest słuszna. Obecnie przystąpiono do odrobienia zaniedbań. Pracą nad wprowadzeniem metody Kowalowa zajęła się Samodzielna Sekcja Mechanizacji i Organizacji Przeładunków.

KOMITET Powiatowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Głogoku w związku z naszą notatką zamieszczoną w n-rze 15(61) dot. personalnego Rejonowej Ekspozytury Żeglugł na Wiśle w Głogoku wyjaśnia, że stosunki panujące w Ekspozyturze zostały uzdrowione, a personalnemu zwrócono uwagę na niewłaściwe zachowanie się.

ODPWIADAJĄC na notatkę zamieszczoną w n-rze 16(62) pt. „O perypetiach parowca „Olsztyn”, Polskie Linie Oceaniczne zawiadomiły nas, że za łamanie dyscypliny pracy oraz nadużywanie alkoholu wyciągnęły to w stosunku do ochmistrza konsekwencje służbowe.

ZARZĄD Portu Gdańsk—Gdynia stwierdza, że postawione zarzuty i wykazane niedociągnięcia w artykule zamieszczonym w n-rze 17(63) „Steru” pt. „Usunąć braki w technicznej gotowości portów” są słuszne i były przedmiotem paru narad. Niektóre braki zostały już w dużym stopniu usunięte. Obecnie podejmuje się kroki w kierunku usunięcia pozostałych.

W naszym telewizorze



Jesteśmy na fali ZPGG w Nowym Porcie. Ku naszemu przerażeniu widzimy na ekranie zaniedbaną i opuszczoną gablotkę współzawodnictwa pracy.

I pomyśleć, że to wszystko dzieje się w bezpośrednim sąsiedztwie rady zakładowej i w miejscu ogólnie uczęszczanym...

MI. mar. JAN SZPILKA

DOROCZNY Konkurs 15.X-53 15.XII-53

KOLPORTAŻOWY

pod hasłem: KAŻDY PRACOWNIK ŻEGLUGI PRENUMERATOREM

STERU

CELEM KONKURSU JEST zjednanie jak największej ilości prenumeratorów wśród pracowników resortu żeglugi i pragnących zapoznać się z pracą na morzu, w portach, żegludze śródlądowej i stoczniach.

UDZIAŁ W KONKURSIE winni wziąć wszyscy członkowie Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi, którzy wykazują się zdolnościami organizacyjnymi i pragną zdobyć jedną z cennych nagród.

WARUNKI KONKURSU

1. Natychmiast po powzięciu decyzji o udziale w konkursie „Steru” sporządzasz wykaz według poniższego wzoru:

L. p.	Nazwisko i imię abonenta	Okres opłaconej prenumeraty	wpłata zł	Podpis abonenta
-------	--------------------------	-----------------------------	-----------	-----------------

2. Przeprowadzasz akcję popularyzacyjną „Steru” na statku, w zakładzie pracy i werbujesz towarzyszy do prenumeraty pisma.

3. Chętnych abonentów wpisujesz do sporządzonego wykazu.

4. Cena prenumeraty kwartalnej wynosi 2,40, półrocznej 4,80 i rocznej 9,60 zł.

5. Po objęciu prenumeratą jak największej ilości osób, wpłacasz zebrane pieniądze na konto prenumeraty „Steru” w PKO Gdynia nr 11-110-55152. Na odwrocie blankietu nadawczego PKO podajesz adres, na który mają być dostarczane opłacone egzemplarze „Steru”. Wpłaty obowiązujące jesteś dokonać najpóźniej w dniu 14 grudnia br.

6. Do dnia 15 grudnia br. przesyłasz do administracji „Steru” wycięty i wypełniony kupon, który zamieszczamy obok.

7. Kupon będzie podstawą dla komisji konkursowej w zakwalifikowaniu Cię do zasłużonej nagrody.

8. Nagrodę zdobędą Ci, którzy zjedną (procentowo) najwięcej prenumeratorów w stosunku do ilości zatrudnionych w danej jednostce pracy w prenumeracie kwartalnej, przy czym wpłaty za prenumeratę półroczną i roczną przelicza się przy ocenie na okres kwartalny.

DLA ZWYCIĘZCÓW UFUNDOWANO CENNE NAGRODY:

2 pierwsze, 4 drugie i 5 trzecich w postaci teczek, kuponów materiałów biurowych, portfeli oraz inne upominki, jak portmonetki, pióra wieczne i ozdobne wydawnictwa książkowe.

8. Obok nagród indywidualnych przyznane zostaną cenne nagrody zbiorowe, jak sprzęt sportowy, instrumenty muzyczne i komplet tenisa stołowego dla rad zakładowych i miejscowych, na których terenie zostaną osiągnięte najlepsze wyniki w upowszechnianiu „Steru” w okresie trwania konkursu.

Konkurs trwać będzie od 15 października do 15 grudnia br.

Wyniki konkursu ogłosimy w styczniu 1954 r.

Kupon dorocznego konkursu kolportażowego „STERU”

Administracja „STERU”

Gdańsk-Wrzeszcz Al. Wojska Polskiego 13

Na ogólną ilość objętych akcją popularyzacyjną „Steru” na terenie

zwerbowałem abonentów prenumeraty kwartalnej

..... „ półrocznej

..... „ rocznej

Należność za prenumeratę w kwocie zł

wpłaciłem na Konto PKO Gdynia nr 11-110-55152

w dniu

(Nazwisko i imię)

(Dokładny adres)

Kronika „Steru”

1 października br. rozpoczął wydobycie pierwszy szyb nowej kopalni „Kościuszkowa” w Zagłębiu Krakowskim.

Uruchomienie pierwszego szybu jest zakończeniem najważniejszego etapu budowy kopalni „Kościuszkowa”. Kopalnia ta należeć będzie do najnowocześniejszych i najlepiej wyposażonych kopalń Zagłębia Krakowskiego. Najtrudniejsze, najbardziej pracochłonne roboty będą wykonywane w całej kopalni przez nowoczesne mechanizmy. Urządzenia dla kopalni dostarczył Związek Radziecki.

1 października rozpoczęły się pierwsze roboty przy budowie wielkiego obiektu Nowej Huty — walcowni blachy. Kolos ten, który rozpocznie produkcję jeszcze w okresie I etapu budowy Nowej Huty, dostarczy krajowi dziesiątki tysięcy ton blachy. Całość urządzeń walcowni blachy dostarczy Związek Radziecki.

W Kielcach powstaje pierwsza w kraju fabryka wysokopiętnych armatur (części do kotłów) niezbędnych dla przemysłu. Obecnie jeszcze armatury tego typu sprowadzane są z zagranicy.

Budowa tego poważnego obiektu prowadzona jest w oparciu o radziecką dokumentację techniczną i dostawy najnowocześniejszych maszyn z ZSRR.

Gdynscy stocznicy po przeanalizowaniu planu produkcyjnego i rozważeniu możliwości materiałowych, zobowiązali się wybudować jeszcze w ciągu br. 2 statki morskie ponad plan.

333 tys. osób skorzystało od stycznia do końca sierpnia br. z wczasów pracowniczych.

Obecnie w domach wypoczynkowych czynione są przygotowania do sezonu zimowego.

W Szczecińskiej Stoczni Remontowej uruchomiono systemem gospodarczym warsztat metalizacji natryskowej, którym kieruje młody technik Krzysztof Nieszkowski. Warsztat oddaje wielkie usługi w walce o przyspieszenie montażu jednostek pływających.

Z początkiem października br. pociąg łoborski, jako pierwszy w województwie pomorskim, a dziesiąty z kolei w kraju, przekroczył 90 proc. rocznego planu obowiązkowych dostaw zboża. Chłopi tego powiatu, którzy oddawali zboże w całości, zostali zwolnieni od milicji i odsypów.

W roku bieżącym wyremontowano w Szczecinie ponad 10 tys. izb w budynkach.

Ponadto w wielu domach naprawiono dachy, klatki schodowe, strychy itp.

Trzy mecze — trzy remisy

DRUGIE z kolei spotkanie o mistrzostwo II ligi pięciarskiej rozegrane w dniu 27 ub. m. pomiędzy Stalą (Poznań) i Kolejarzem PŁO (Gdynia) zakończyło się wynikiem remisowym 10 : 10.

Mecz ten poprzedził towarzyski mecz zapasniczy Gwardia (Gdańsk) Kolejarz PŁO (Gdynia) i przyniósł wynik nierozstrzygnięty 4 : 4. Na wyróżnienie zasłużyli Rychołt, Zorn i Ciehlara (wszyscy Kolejarz PŁO).

W meczu bokserkim wyniki walk były następujące (zawodnicy PŁO na pierwszym miejscu): Płak wypunktował Banę; Rokita przegrał z Zawadzki; Lebedziński nieustnie został uznany za pokonanego w walce z Manelskim; Bötcher wysoko wygrał ze Siłwińskim; Górski zmusił Bąbierza do poddania się w II rundzie; słaby Płociński przegrał z Kominkiem; Bochenyński przekonywująco pokonał rutynowanego Ratajczaka. Prymitywny Szymański przegrał z Wojtkowskim; Szymański został pokonany przez Franka i Wojtkowski zdobył punkty walkowerem z powodu braku przeciwnika.

W meczu z Budowlanymi (Poznań), który odbył się w dniu 11 bm. Kolejarz PŁO (Gdynia) po dramatycznych walkach uzyskał wynik również 10 : 10.

Poziom zawodów był słaby i sprawił wiele widowni duże rozczarowanie. Wszystkie walki nacechowane były polowaniem na punkty i były typowe dla drużyn walczących punkty. Jedynym jasnym punktem była walka i ładna walka Bötchera z Pankem, w której zawodnik PŁO zwyciężył pewnie.

Wyniki (na pierwszym miejscu Kolejarz PŁO): Płak zdobył punkty walkowerem; Rokita pokonał Odę; Lebedziński już w I rundzie zwyciężył Lanca przez t.k.o.; Bötcher jedynostojnie i wysoko wygrał z Pankem; Górski przegrał przez t.k.o. z Trabą; Talarowski już w I min. przegrał przez t.k.o. z Buzekowskim; Bochenyński po ciężkiej walce uległ Szkudlarkowi w wadze średniej; Kolejarz oddał punkty walkowerem Stachowi; Szymański po przegranej I rundy w pierwszej minucie II rundy znokautował Kalkickiego i Wojtkowski przegrał przez nokaut z Mrówką.

Ogólnie biorąc zawodnicy Kolejarza PŁO walcząc gorzej aniżeli w meczu ze Stalą i w dalszym ciągu obserwuje się u nich brak kondycji. Szczególnie odnosi się to do walk w III rundzie.

MAK

DANIA

NA ulicach Kopenhagi nie dostrzeżę się jeszcze tak wiele — jak np. w Paryżu czy w Hamburgu — amerykańskich mundurów. W Kopenhadze i innych miastach Danii nie rzuci się w oczy tak rażąca niedza jak w równie zmarshallizowanych Włoszech czy Niemczech zachodnich.

Jakże przyjemnie żyje się w tym kraju — powiesz, patrząc na luksusowe sklepy w portach duńskich, do których być może zawiązasz, czytelniku marynarzu...

Nie ludźmy się jednak. Dania dusi się w coraz mocniej zaciskanej pętli amerykańskiej „pomocy” i „obrony”. Dania zamieniania jest w „nietonący lotniskowiec”. Gospodarka i tak biednego kraju stanowi dodatek do przemysłu angielskiego i amerykańskiego. Tylko, by to dostrzec, nie wystarczy spojrzeć z pokładu statku na mijające porty duńskie, czy nawet pobieżne zwiedzenie któregoś z nich.

HISTORIA JAKICH WIELE

Borge Christiansena znało wielu marynarzy z duńskich statków. Ostatnio Borge pływał na „Freya Torn”. Ale teraz, od dwóch miesięcy z górą — nie pływa. Historia była prosta i koledzy Christiansena nie zrobili zbyt dziwnej miny, gdy im opowiadał, jak to się stało, że skreślono go z listy załogi „Freya Torn”.

Po prostu właściciel statku otrzymał polecenie z ambasady USA w Kopenhadze, by Borge Christiansena wykluczyć z załogi statku, mającego płynąć do Nowego Jorku. Gdy właściciel usiłował protestować, ambasada wymieniła „argumenty” wpływające na tę decyzję:

— Wiecie przecież, że Christiansen należał w czasie okupacji do duńskiego ruchu oporu, że w 1943 r. był aresztowany przez gestapo. Takiego niebezpiecznego człowieka nie możemy puścić do Nowego Jorku...

Jest przecież publiczną tajemnicą, że w centralnym biurze policji w Vesterport (dzielnica Kopenhagi) znajduje się kartoteka przeszło 50 tysięcy „podejrzanych” Duńczyków. Podejrzanych o występowanie przeciw okupacji Danii przez amerykańskie wojska, przeciw remilitaryzacji Niemiec zachodnich zagrożających ich ojczyznę. Podejrzanych o udział w ruchu obrońców pokoju.

Kartoteka została sporządzona przez sprzedajny rząd duński na rozkaz wy-

wiadu USA. I dlatego nie sądzić, że historia z Borge Christiansenem, marynarzem duńskim była wyjątkowa.

W CIENIU NOWEJ KONSTYTUCJI

Opanowywanie gospodarcze i wojskowe Danii rozpoczęte w 1951 r. „układem o obronie Grenlandii”, a wcześniej jeszcze planem Marshalla nie miało dość wyraźnych podstaw prawnych, by mogło zwracać się w tempie bardziej zaspokajającym potrzeby amerykańskiego imperializmu. Z pomocą przyszli przywódcy socjaldemokracji duńskiej.

Nasza konstytucja jest już przestarzała. Od 1849 r. zmieniono się przecież wiele. Trzeba opracować nową konstytucję, bardziej odpowiadającą nowej sytuacji w państwie. O interesie narodu, robotników nie można odczytywać przy tym zapomnieć — dodawali.

I nie zapomnieli, „W interesie ogólnym leży, aby każdy zdolny do pracy obywatel posiadał możliwość pracowania na warunkach zapewniających mu egzystencję” — taki deklaracyjny artykuł włączono do nowej konstytucji. Czy jednak sformułowanie tego prawa mogło zmienić fakt,

że co piąty robotnik duński jest bez pracy (150 tysięcy bezrobotnych na ok. 4 miliony mieszkańców),

że połowa budżetu (1,175 mld. koron) idzie na cele wojenne, a tylko 2,2 proc. na budownictwo mieszkaniowe,

że pięciokrotnie wzrosły podatki — 1500 koron na głowę przy przeciętnym zarobku rodziny robotniczej — 9 tysięcy koron rocznie,

że w „kraju masła” maleje katastroficznie spożycie masła przez ludność pracującą, a do ostatnich czasów w Danii obowiązywał system kartkowy na masło i nabiał, że...

Jeśli zechcecie pokazać Wam z tej samej konstytucji inny paragraf, który przekreśla całą demagogię prawnicowego rządu i nie tylko uniemożliwia jakąkolwiek poprawę warunków bytu Duńczyków, ale pozbawia ich kraj tego, co najdroższe — niepodległość.

Paragraf 20 nowej konstytucji mówi bowiem, że parlament duński posiada prawo przelania części swych kompetencji „na rzecz organizacji ponadpaństwowych”, tj. na rzecz dowództwa bloku atlantyckiego, Rady Europejskiej itp.

Weźcie do ręki mapę. Dania nie jest krajem wielkim, szybko znajdziemy dowody na to, jak „ponadpaństwowe organizacje” gospodarzą się na terytorium Danii.

Oto Grenlandia. Od 5 czerwca br. przestała być już kolonią, a stała się integralną częścią Danii.

Niestety — dodałby Duńczyk. — Zanim stała się częścią Danii, już nią przestała być. W Thule (Blue West), Soenderstroen i Narssarsuak zagrzeździł się już od dawna amerykańskie bazy wojskowe. Z Thule Amerykanie wysiedlili wszystkich Duńczyków i prawie wszystkich (poza starcami) Eskimosów.

Olbryzmie złoża rudy ołowianej wykryte w pobliżu zatoki Masters eksploatowane są przez koncern Nordisk Mineselskab AS, w którym 70 proc. akcji opanowały amerykańskie monopole, które również bezkarnie ograbiają Danię np. z kriolitu — podstawowego surowca do produkcji aluminium.

Wizyty 200 samolotów z 7000 żołnierzy „obsługi” zapowiedział duński minister spraw zagranicznych Bjoern, który zamiast rozmów z Achesonem o eksporcie duńskich serów (o czym starał się przekonać naród), dogadał się na temat importu... okupacyjnych wojsk i 12 ekspertów wojskowych.

Dobrze poznali też amerykańskich ekspertów duńscy chłopci. Na lotniska, urzędnicy wojskowe w rodzaju fortifikacji w rejonie cieśnin zamykających wejście do Bałtyku, wielkich baz wojskowych na duńskiej wyspie Bornholm — chłopcom duńskim zrabowano już 75 tysięcy ha ziemi ornej. Rabunek dalszych 40 — 50 tys. ha — w toku.

Rabunek w myśl konstytucji. Bo to właśnie na polecenie NATO — „ponadpaństwowej organizacji” — Dania i jej wyspy stają się „nietonącymi lot-

niskowcami” amerykańskimi, a porty — bazami amerykańskiej marynarki wojennej (m. in. porty Korsoer i Frederikshavn).

WIELKA FERMA HODOWLANA

Na rozległych łąkach i pastwiskach Danii — dziesiątki tysięcy krów. W chlewniach duńskich fermerów — dziesiątki tysięcy trzody chlewnej. W Danii nie powinno być brakować masła, serów, mięsa. A jednak...

— Musimy zmniejszyć spożycie — nawołują różni przedstawiciele duńskiego rządu. — Bo spada eksport, gospodarcze grozi deficyt.

Tak, Dania to ubogi kraj. Nie ma węgla, stali, większego przemysłu — musi eksportować żywność: bekony, jaja, masło, ser, by mieć dolary i funty. A głównym odbiorcą duńskich bekony, masła i jaj jest Anglia (75 — 95 proc. eksportu duńskiego tych artykułów).

Jeśli jednak mijać Cię będą duńskie statki wiozące żywność do Anglii — pamiętaj, że każdy taki transport to nie tyle zysk, ile strata dla duńskiej gospodarki. Anglia traktuje Danię jako swą hodowlaną fermę i płaci jej za produkty rolne po cenach daleko niższych od światowych. Dania na takim handlu straciła w ciągu dwóch i pół lat 820 milionów koron. Inny „przysiaciel” Danii — Stany Zjednoczone zmusiły Danię do nabycia 44 tysięcy ton pszenicy po cenie o 10 proc. wyższej od europejskiej.

Przeciętny robotnik i fermer duński karmiony do przysytu oszczerczą propagandą antyradziecką mógł się przekonać przed paru tygodniami jeszcze raz o prawdziwe przysłówia, że „prawdziwego przyjaciela poznaje się w biedzie”. Jedną z kłopotliwych sytuacji, w jakiej znalazła się niedawno Dania, była nadwyżka 9 tys. ton masła.

2/3 tej nadwyżki zakupił za 44 milionów koron — Związek Radziecki. Ku zdziwieniu wielu Duńczyków Związek Radziecki nie wykorzystał trudności Danii. Przeciwnie — zapłacił po 7,35 korony za kilogram masła, a więc o jedną koronę więcej niż płaci Anglia. Słowem zapłacił po cenach obowiązujących na rynku światowym, nie po cenach rabunkowych, jak Anglia czy USA.

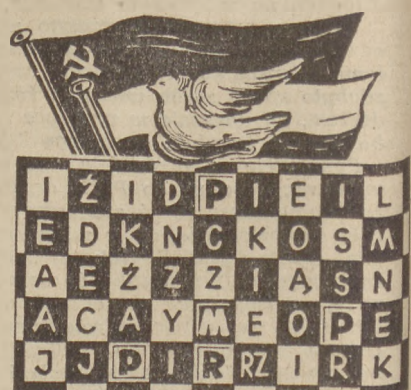
W każdą sobotę o godz. 12 mieszkańiec Kopenhagi słyszy ryk syreny zwiastujące przypomnienie o „niebezpieczeństwie wojny”. Syrena ta przypomina mu jednocześnie, że jutro być może będzie jechał ulicami swej miasta nie do pracy, ale w poszukiwaniu jej, jako jedna z ofiar polityki swego rządu sprzedającego Danię amerykańskiemu imperializmowi.

I wówczas myśli jego biegną ku tym, których praca i walka w służbie państwa uchronić może i jego ojczyznę od zniszczenia. Wśród milionów bojowników o pokój na całym świecie i Twoi marynarzu polski, trud służby wzmożeniu walki z niebezpieczeństwem wojny. By duńskich miast i ferm nie zrównały z ziemią bomby, by z duńskiej wyspy Bornholm nie wystartowały nigdy na Gdańsk amerykańskie bombowce.

Z. W.

POMYŚL

Począwszy od litery P ruchem koni szachowych odczytaj rozwiązania. Zakreślone litery stanowią początek wyrazów. Rozwiązania należy nadsyłać do naszej redakcji w terminie 14-dniowym od daty ukazania się numeru. Wśród Czytelników, którzy nadesłali trafne rozwiązania, rozlosujemy 5 nagród książkowych.



ROZWIĄZANIE ZADANIA Z N-RU 18(64) Czorsztyn, Kallisz, Frombork.

Za trafne rozwiązanie zadań nagrodziliśmy 2 osoby otrzymując:

1) Zbigniew Zarowak, Szczecin, ul. Wróblewskiego 20/1, 2) Kwiryna Olczak, Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 13/7, 3) Marian Jamrozik, Gdańsk — Chełm, ul. Lubuska 593/2, 4) Mieczysława Raczewicz, Gdynia, ul. Abrahama 11/4, 5) Danuta Kupczyk, Gdańsk — Oliwa, ul. Mieltoja 7.

Książki wysyłamy pocztą.

Zdjęcia w numerze: Syrowatki, Okońskiego, Gamskiego, Górskiego, Sączewskiego, Ukłajewskiego. Rysunki: E. Karłowskiego.

Wydawnictwo Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi PRL — Wydawnictwa Komunikacyjne — Oddział Morski. Redaguje Kolegium — Adres Redakcji Gdańsk, Al. Wojska Polskiego 13. Tel. Redakcji 428-34. Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmuje Oddział Morski Wydawnictwa Komunikacyjnych Gdańsk — Wrzeszcz Al. Wojska Polskiego 13 na konto PKO — Gdynia nr 11 110-55152.

Opłaty za orenumeratę „Steru” wynoszą miesięcznie zł. 2,40, półrocznie zł. 4,80, rocznie zł. 9,60. Nakład 13.000 egz. Druk Gdańskie Zakłady Graficzne. Pap. rot. sat. 60 gr 102 cm.

klasa VII, oddano manuskrypty 9. X. 53, druk ukończono 16. X. 53, zam. nr 3070 — W-4-10390