

Życia PMH

Załoga m/s „Kraków” wykonała roczny plan przewozów na 3 miesiące przed terminem

ZMOBILIZUJEMY wszystkie siły, aby statek nasz nie miał ani godziny przestoju z winy załogi, a plan roczny wykonamy przed terminem — postanowiła załoga, gdy statek po odbyciu klasy 4-letniej w połowie lutego br. wszedł do eksploatacji.

Podjęte zobowiązanie nie było łatwe do wykonania. Pierwsze zadanie, jakie stanęło przed załogą w tym okresie — to doprowadzenie statku do dobrego stanu technicznego. Stocznia bowiem nie wszystkie prace wykonała w stopniu zadowalającym. Usunięcie usterek i dokonanie remontów, wykonała załoga we własnym zakresie, poświęcając poza wachtą wiele godzin pracy w morzu i portach. Podjęta następnie za przykładem radzieckiego motorowca „Akademik Krylow” socjalistyczna opieka nad mechanizmami i urządzeniami ułatwiła pracę załodze i umożliwiła jej gruntowne zapoznanie się z właściwościami i działaniem mechanizmów i urządzeń. Dzięki dobrze zorganizowanej i pełnej poświęcenia pracy załogi, mechanizmy statku przez cały okres pracy działały nienagannie i statek był zawsze przygotowany do eksploatacji.

Nie sama jednak troska o stan techniczny statku zaprzęta umysł załogi. Pragnęła ona szyć się płynąć i więcej jadać. Zebrała partyjne, zetempowskie i narady twórcze załogi były terenem szczegółowych rozważań możliwości przekroczenia planu eksploatacyjnego.

W krótkim czasie dzięki skrupulatnej i troskliwej obsłudze mechanizmów, udało się załodze ma-

szynowej zwiększyć szybkość statku. Załoga pokładowa nie pozostała w tyle. Na najbliższym zebraniu załogowym I oficer Rudziński i III oficer Szulc powiadomili, że zabrano o 200 ton ładunku więcej. Zwiększenie ładowności uzyskano przez zmniejszenie zapasu białej i innych materiałów no-



mocnych, wykorzystując pogodny okres letnich miesięcy na Bałtyku. Po kilku takich rejsach załoga miała już na swym koncie poważną ilość ładunku, przewiezonego ponad plan. Poza tym w czasie postoju w portach nie tracono nigdy czasu z winy załogi. Gdy tylko pogoda na to pozwalała — statek dobiegał do nabrzeża z otwartymi lukami — zrzucał cumy, gdy ostatnie partie towaru zniknęły w lukach.

W czasie jednej z kolejnych podróży do Sztokholmu statek wyszedł z opóźnieniem 2 dni z wi-

ny załadowcy. Mimo tak znacznego opóźnienia i krótkiej trasy załoga postanowiła stracony czas nadrobić. Mimo wielu dalszych, nieprzewidzianych trudności np. u nabrzącej Szwecji „Kraków” dobiegał się w rejon Anglii, młody kpt. Leon Piotrkowski prowadził statek bez zmniejszenia szybkości

jeszcze w sobotę w podróż powrotną do macierzystego portu. Dzięki załodze, opóźniony rejs ukończono o pół doby przed wyznaczonym terminem.

Są to tylko drobne fragmenty z pracy załogi s/s „Kraków” w bieżącym roku. Inne zataiły się w pamięci przez tak długi okres czasu, zresztą — tak podobne są te fakty i tak często się powtarzają, że załoga nie chce ich pominąć. Tymczasem załoga „Krakowa”, st. marynarz Bernard Dembiński — ale zawsze staramy się powierzone zadanie wykonać jak najlepiej. Wiemy, że z takich drobnych ogniw jak plan operacyjny jednostki, składa się plan całej floty, a plan floty to poważne ogniwo wielkiego planu gospodarczego.

Załoga s/s „Kraków” wykazała w pracy dobre przygotowanie polityczno-społeczne i znajomość zawodu. Jej troska o statek i wykonanie powierzonych zadań, jej styl pracy i głęboka świadomość klasowa, mogą posłużyć za wzór innym jednostkom. Jako wynik wyjątkowej pracy, grupa marynarzy z „Krakowa”, po powrocie z rejsu do Karlskrony do kraju w końcu września br. złożyła dumny meldunek: Plan roczny wykonaliśmy na przeszło 3 miesiące przed terminem, zaoszczędzając przy tym około 15 proc. bunkru, 10 proc. smarów i innych materiałów pomocniczych.

Mamy pewność, że załoga s/s „Kraków” również dalsze zadania wykonywać będzie z pełnym powodzeniem.

Beta

Uczmy się na wzorach palaczy radzieckich

Na początku roku marynarze radzieckiego parowca „Karanozin” podjęli zobowiązanie zwiększenia ilości dokonywanych przez statek rejsów kosztem skrócenia czasu podróży i postojów. Realizując podjęte zobowiązanie, palacze naszego statku stają się tak pracować, by utrzymać zawsze wysokie ciśnienie pary, czym zapewniają dobry bieg statku. Czas poświęcany przez nas zwykle na rejs z jednego portu do drugiego zawsze skracamy o półtorej godziny.

Stanowiący na wachtę, zawsze staram się jak najszybciej oczyścić paleniska.

Natępnie palacz II kl. Filippow czyści przewody powietrzne wody, gdyż staramy się je utrzymać w stanie czystości.

Nasze kotły pracują na naturalnym ciągu powietrza, dlatego też śmiecie w przewodach powietrznych utrudnia dopływ powietrza do paleniska.

Węgiel używany do opalania kotłów naszego statku wciska się silnie pomiędzy pręty rusztu. Powstałe warstwy żużlu usuwamy przy pomocy noża, umożliwiając tym samym dostęp powietrza do paleniska.

Zasilenie paleniska odbywa się w ten sposób, by węgiel tworzył warstwę nie grubszą niż 30—35

cm. W tylnej kracie rusztowania zmniejszam warstwę węgla do grubości 20 — 15 cm. Bardzo ważną sprawą jest szybkie oczyszczenie palenisk. Z zasady na czyszczenie zużywaną najwyżej 5—7 minut. By nie, palacze naszego statku stają się tak pracować, by utrzymać zawsze wysokie ciśnienie pary, czym zapewniają dobry bieg statku. Czas poświęcany przez nas zwykle na rejs z jednego portu do drugiego zawsze skracamy o półtorej godziny.

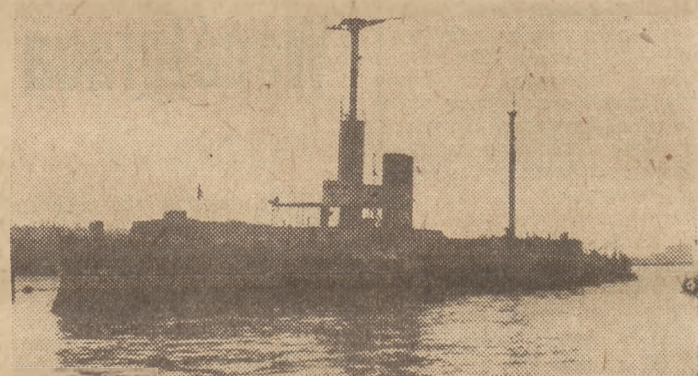
A. POPOW

Bojowy okręt hitlerowski zamieni się w traktory

Na przycumowanym do przystrefy jednego z bazy i załatana przez polskich ratowników.

Wysyłkę półtorarocznicy pracy gdyńskiego — opodal uwolnionej bazy. Wrak przestał być zaważadym portowym — silowy okręt pogrzebanego hitlerowca, który zamieni się w traktory, py Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosły go z dna basenu, zagłady ludzkości, lecz dla polepszenia bytu polskiego robotnika, myśli ciężkiego 11 tysięcy ton wysokogatunkowej stali i metali kolorowych.

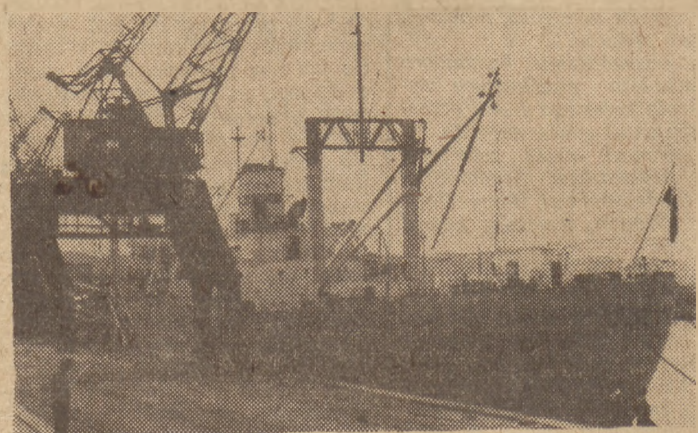
Wydobyci wraka „Zähringen” Polskie Ratownictwo Okrętowe.



Przedownik pracy — Kaczmarek — wykonał roczny plan pańrek, nurek Żurawski, odznaczony stwowy o 3 miesiące przed terminem.

A w basenie wieściowym portu gdyńskiego — opodal uwolnionej bazy. Wrak przestał być zaważadym portowym — silowy okręt pogrzebanego hitlerowca, który zamieni się w traktory, py Polskiego Ratownictwa Okrętowego podniosły go z dna basenu, zagłady ludzkości, lecz dla polepszenia bytu polskiego robotnika, myśli ciężkiego 11 tysięcy ton wysokogatunkowej stali i metali kolorowych.

Pierwsze osiągnięcia załogi m/s „Warszawa”



Załoga naszego statku m/s „Warszawa” z dumą przyjęła nasze ludowych marynarzy. Pratelegiczne oświadczenie, że — cy więc było dużo. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Warszawie — cała Warszawa podjęła protektorat nad naszym statkiem.

Otrzymał słowa mapełnili nas wiarą i entuzjazmem. Postanowiliśmy wziąć przykład z bohaterstwa i przodującego w budownictwie miasta. Uchwaliliśmy przekroczyć nasze własne zobowiązania, wyróżnić się w zawodnictwie i podnieść sprawność eksploatacyjną statku.

Dziś załoga może już poszczycić się pewnymi osiągnięciami. Opracowany system współzawodnictwa i podzielenie pracy załogi maszynowej, w związku z przyjęciem przez nią socjalistycznej opieki nad mechanizmami, dały dobre wyniki.

Statek nasz — jeszcze do niedawna własność prywatnego kapitalisty — był poważnie zahie-

LFS...SKI

Korespondent z m/s „Warszawa”

Udział marynarzy w naradach eksploatacyjnych gwarantuje wykonanie planu

ZALOZI statków handlowych w naszej Ludowej Ojczyźnie czują się współwłaścicielami jednostki, powierzonej im do eksploatacji i współodpowiedzialnymi za jej pracę. Znajdą dokładne statki, warunki jego pracy, możliwości przewozowe i dlatego ich uwagi i doświadczenia, nabyte bezpośrednio przy warsztacie pracy, wnoszą do planowej gospodarki morskiej konkretny wkład. Na naradach eksploatacyjnych zarówno załoga jak i przedstawiciele eksploatacji samokrytycznie oceniają ubiegły okres pracy statków, formułują wnioski na przyszłość i przeprowadzają korektę planu. Zapoznając się na naradzie z warunkami planowanego rejsu, umożliwia załogom dobre przygotowanie organizacyjne i rozdział prac w czasie podróży, racjonalne wykorzystanie ładowności oraz należyte rozplanowanie przeglądów i remontów zapobiegawczych.

* * *

Na m/s „Hugo Kołłątaj” narada eksploatacyjna z udziałem przedstawicieli eksploatacji, partii, związku, komisji współzawod-

nictwa oraz załogi odbyła się w przeddzień odejścia statku w kolejny rejs. Analiza poprzedniej podróży do Ameryki Południowej przeprowadzona przez delegata załogowego uwypukliła osiągnięcia załogi. Pomimo niedociągnięć w planowaniu czasu rozładunku w obcych portach — co wykazano na konkretnych przykładach — statek powrócił do portu macierzystego na 15 dni przed terminem, przewożąc około 13 tysięcy ton masy towarowej ponad plan. Osiągnięcie to jest zasługą zarówno załogi, utrzymującej statek w pełnej gotowości eksploatacyjnej, jak również administracji, która właściwie wykorzystywała jednostkę, kontraktując ładunki między pośrednimi portami. Dzięki tym dodatkowym kontraktom, m/s „Hugo Kołłątaj” w czasie swojej ostatniej podróży przekroczył roczny plan państwowy: 165 proc. w tononilach i w 135 proc. we wpływach.

Podawane przez tow. Hyba, przedstawiciela eksploatacji, pozyce jak: zużycie bunkru, skłódkie wody w morzu i w porcie, możliwości wykorzystania pełnej ładowności, szybkość, czas przełotów między portami oraz za-

wyładunków, postoje, omówienie zawartych kontraktów, trasa itp. — nie znalazły jednak pełnego oddźwięku w dyskusji. Tow. Kiedyk zaproponował, aby z powodu obrastania części podwodnej statku zmniejszyć planowaną szybkość o 1 węzeł, a tow. Lewandowski skrytykował przedłożony postój statku w porcie gdańskim w czasie załadunku. Zaplanowano 1.300 ton dziennego załadunku na 4 ganki, a ładowano tylko jednym gankiem około 300 ton. Załoga dołożyła wszelkich starań, aby przyśpieszyć wyjście, interweniowała nawet bezpośrednio w Zarządzie Portu. Jednak niedostateczna współpraca Wydziału Eksploatacji PLO z ZPGG opóźniła poważnie ukończenie załadunku.

Pozostali członkowie załogi ustosunkowali się do poruszonych zagadnień raczej biernie. Świadczy to o tym, że narada nie była właściwie zorganizowana i przygotowana. Załoga została powiadomiona o terminie narady z opóźnieniem, nie więc dziwnego, że nie mogła się przygotować należycie do dyskusji. Ponadto na skutek dużych zmian w obsadzie, ze statku załogi było obecnych na naradzie jedynie kilka osób, a nowo-

zamustrowani marynarze — nie znając statku i warunków nowej linii — nie mogli wnieść nie konkretnego do dyskusji.

Przebieg ostatniej narady wskazuje wyraźnie, że muszą one być organizowane bezpośrednio po powrocie statku do portu z udziałem dotychczasowej załogi w pełnym składzie. Protokół z tej narady powinien posłużyć Wydziałowi Eksploatacji do rzeczowego opracowania planu następnej podróży. Plan opracowany w ten sposób winien być omówiony ponownie na statku przed wyjściem w morze, gdy cała załoga znajduje się już na pokładzie.

W wolnych wnioskach ujawniono niedociągnięcia placówek lądowych. Z poważnym zarzutem spokała się praca Inspektoratu Technicznego, który dotychczas nie ustalił technicznych norm zużycia paliwa dla silników m/s „Hugo Kołłątaj”. Niedopatrzenie to utrudnia załodze prowadzenie racjonalnej gospodarki materiałami pędnymi i uniemożliwia sporządzenie bilansu zużycia. Statek wychodzi w ponowną podróż, a o normach technicznych w Inspektoracie zapomniano.

Żegluga Przybrzeżna ma poważne oszczędności węgla

Na biurku zaopatrzeniowca Żegluga Przybrzeżnej gromadzą się zgłoszenia o zaoszczędzeniu węgla.

„Statek młodzieżowy s/s „Telimena” — nadwyżka 10 ton węgla”.

„Statek flagowy „Diana” — nadwyżka 4.660 kg węgla”.

„Prom, s/s „Wolin” zastępujący mest w Świnoujściu — nadwyżka 10.200 kg węgla”.

Rozmawiając z mechanikami i palaczami starałem się dowiedzieć w jaki sposób osiągają te oszczędności.

Oto co mówią marynarze z „Telimeny”.

„Od kilku miesięcy, regularnie zgłaszamy oszczędność węgla, a cały nasz system — to utrzymywanie kotła bez kamienia kotłowego. Jednakowa zawsze dawka sody kaustycznej — zmniejsza wodę. Codzienne szumowanie kotła — górne i dolne uwalnia go od wcisniętej przez kondensator oliwy i osiadłego namułu. Stała troska o regularny dopływ oliwy — to nie tylko oszczędność oliwy, ale także przeciwdziałanie zanieczyszczeniu kotła. Dobre wyniki daje także ciągła obserwacja i częste czyszczenie filtrów wodnych z osadu. Właściwie odizolowanych

azbestem rurach i szczelnych zatyl i Sobezyk wzajemnie się kontrolują i współzawodniczą o większą oszczędność. Przewodniczący rady zakładowej, mechanik Pecherzewski, surowo karci najmniejsze uchybienia, sam pilnuje, aby podczas bunkrowania nawet najmniejszy kawałek węgla nie wypadł za burtę.

To samo robi się na „Dianie”. Mechanik Trzciniński jednak trudności — brak powietrza. Zła wentylacja nie doprowadza odpowiedniej ilości powietrza, a więc i węgiel nie spala się całkowicie.

Załoga m/s „Warszawa” wita z ufnością wypowiedź Generalissimusa J. Stalina

Załoga m/s „Warszawa” zebrana na masowce w dniu 9 października br. w związku z wypowiedzią Generalissimusa J. Stalina uchwalila następującej treści rezolucję:

„Wyrażamy przekonanie, że wypowiedź Generalissimusa J. Stalina w sprawie broni atomowej oraz stwierdzenie do jakich celów jest ta broń przeznaczona — stanowi odpowiedź całego obozu pokoiu.

My ze swej strony, wyrażając dumę i radość z tego, że dzięki Związkowi Radzieckiemu mamy możliwość wnieść swój skromny wkład w ogólne dzieło utrzymania pokoju, przyrzekamy — poprzez podniesienie swojej świadomości ideologicznej i wiadomości fachowych przedterminowo wykonać nasz Czyn Październikowy”.

Załoga m/s „Warszawa” dla uczczenia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej obniżyła normę zużycia paliwa zaoszczędzając 350 ton ropy, przewiozła ponad plan 573 tony ładunku i wykonała 4 miliony tonomil ponad plan.

Najlepszy palacz „Diany” Szczepański, stosuje różne metody spalania, mimo to część niespalonych składników węglowych ulatuje z dymem. Czas już najwyższy, żeby sprawę przepiślowej wentylacji na „Dianie” uregulowano.

Załoga s/s „Wolin” radzi sobie inaczej. Przede wszystkim usprawniono cumowanie. Pozwoliło to na zupełne odstawienie maszyn w czasie postojów, dzięki czemu od kwietnia br. przy zwiększonej ilości przejazdów, zmniejszyło się zużycie węgla z 110 na 50 — 60 ton. Wykorzystuje się siłę wiatru przy odbijaniu promu i przyciąganiu do pomostów. Załoga stara się także najkrótszą drogą dojść do przeciwnielegi przystani.

Natomiast palacze: Wielgat, Stein i Adamiak, zwracają pilną uwagę na utrzymanie pełnego ciśnienia i nie dopuszczają do „wydmuchania” pary gdyż oznacza to stratę wielu kilogramów węgla. Kierownicy statków, uważają, aby nie szarpać maszynami przy dobieganiu i odbijaniu i manewrować w ten sposób, aby skrócić czas przejazdów statków chociażby o kilka minut. Sekretarz podstawowej organizacji partyjnej tow. Gajos, śledzący wysiłki mechaników i palaczy, zawsze w odpowiednim momencie spieszy z radą i pomocą.

STANISŁAW PERK...SKI

Korespondent

W dalszym ciągu artykułu omawia polskie połowy śledziów i szybko rozbudowę polskiej floty dalekomorskiej.

Pod ostrzeżeniem KRYTYKI

Kto zajmie się usprawnieniem przeladunku w porcie w Stepnicy

Port w Stepnicy nad Dolną Przelandunki rozpoczyna się w Odra w pobliżu Zalewu Szczecińskiego należy do ważniejszych portów pomocniczych ujęcia do instalowania motoru, gdyż Odry. Przestań rybacka ma równie charakter handlowy, ze względu na rolnicze zaplecze, wielkie tereny leśne Puszczy Goleniowej i zakłady przemysłowe, wysyłając swe wyroby na dalsze tereny.

W ciągu bieżącej jesieni port ten po raz pierwszy zostanie wykorzystany do przeladunku ziemniaków z okolicznych PGR i spółdzielni produkcyjnych. Ziemniaki dowożone do portu kolejką wąskotorową, będą tutaj przeladowywane na barki, a następnie wysyłane do Szczecina.

Wysuwa się jednak zagadnienie należytego przeladunku towarów w porcie w Stepnicy. Podstawa przyspieszenia przeladunku jest uruchomienie wywrotnicy dla wagonów kolejki wąskotorowej, dowożącej towar. Wywrotnica znajduje się na miejscu i jest w zasadzie w dobrym stanie; brak tyl ko motoru napędowego.

Przeladunki rozpoczną się w najbliższym czasie i dlatego naskiego należy do ważniejszych portów pomocniczych ujęcia do instalowania motoru, gdyż Odry. Przestań rybacka ma równie charakter handlowy, ze względu na rolnicze zaplecze, wielkie tereny leśne Puszczy Goleniowej i zakłady przemysłowe, wysyłając swe wyroby na dalsze tereny.

Nie wiemy do kogo należy sprawa zainstalowania motoru, czy Zarządu Portu Szczecin, czy też do Szczecińskiego Urzędu Morskiego, ale wykonanie tego

przyczyniło by się do poważnej aktywizacji Stepnicy. Wywrotnica bowiem mogła być wykorzystana po sezonie ziemniaczanym dla przeladunku kamienia wapiennego, wożonego do huty „Szczecin” (przewóz tego artykułu drogą wodną może znacznie usprawnić dostawę dla huty).

My, wodniacy szczecińskiej żeglugi śródlądowej, którzy mamy wozić towary ze Stepnicy, zwracamy uwagę naszym władzom administracyjnym na powyższe niedomagania. Pragniemy bowiem właściwego wykorzystania tego ośrodka dla dalszego ożywienia sadzie w dobrym stanie; brak tyl ko motoru napędowego.

Wodniacy ze Szczecina

Marynarze domagają się

udostępnienia zakupu biletów na imprezy w Gdańsku i Gdyni

Załoga s/s „Kościszko” przez się całego postoiu nie spotkano okres ponad 4 miesięcy przebiegała na stoczni w Gdańsku. Niejednokrotnie członkowie załogi pragnęli udać się do kina, teatru, czy np. na występy, przebiegające na Wybrzeżu radzieckiego zespołu Aleksandra. Niestety o załodze oświadczyła derwana eksploatacji, zajętej remontowaniem swej jednostki ku w ojczyństwie porcie również związek zawodowy zapominał za pełne korzystanie z kulturalnych pełnie. Żadne starania bezpośrednie załogi nie odniosły skutku, a interesowała się bliżej życiem załogi i ich sprawami bytowymi.

(t)

Kiedy MHD w Jastarni zaopatrzy w węgiel rybaków helskich

Mimo, że zima zbliża się szybko, MHD w Jastarni nie pomyślał jeszcze o rozprawieniu węgla wśród rybaków — mieszkańców gromady Hel. Gminna Rada Narodowa na Helu sporządziła nawet niezbędne listy i przekazała je do MHD, o przewóz węgla do domu — co jednak jak dotychczas, Hel otrzymał dopiero 3 wagony węgla, liwych. Rybacy proszą również MHD o wyjaśnienie, dlaczego w Gdyni, o przewóz węgla do domu — co kosztuje około 130 zł, a na Helu, szyć i dostarczyć rybakom ilość koszt tego samego węgla wynosi węgla, gwarantując pełne zapotrzebowanie. Rybacy Bazy „Arka” na Helu patrzenie na zimę.

Rybacy Bazy „Arka” na Helu



Co to jest krytyka prasowa? — Konkretna pomoc gazety w pracy codziennej, w przezwyciężaniu błędów i przełamaniu trudności.

Osiąga ona zawsze swój cel i spełnia swą twórczą rolę, kiedy jest przedmiotem wnikliwej analizy i służy jako podstawa do wypracowania właściwych i praktycznych wniosków.

Niestety, kierownictwo i rada miejscowa bazy „Barki” w Uście nie przyjęły socjalistycznej postawy wobec naszej notatki pt. „Stołówka rybacka „Barki” nie jest gospodą”, zamieszczonej w n-rze 14 „Steru”, a co gorsza...

Rada miejscowa odpowiadając na tę krytyczną uwagę, zareagowała „klajstrem” i próbowała zatuzować napiętnowane w notatce wypadki wydawania posiłków wczasowiczom, które — jak to stwierdzili czynnik kontrolne CZRM — rzeczywiście miały miejsce w lipcu br. Kierownictwo „Barki” i rada miejscowa stwierdziły mianowicie, że to pracownicy i ich rodziny, chodzący w upalne dni w lekkich okryciach — robili wrażenie, jakoby w Domu Rybaka w Uście korzystali z obiadów wczasowiczy, a nie pracownicy „Barki”.

Taka nieszczerza odpowiedź może wypływać tylko z dwóch źródeł — albo z płytkiego i for-

malistycznego ustosunkowania się do krytyki, albo z chęci wybielenia sprawy. Rada miejscowa wystawiła sobie w tym wypadku niechlubne świadectwo w tym znaczeniu, że oderwała się od szerokiego mas człowiekowskich, że nie kontroluje działalności placówek socjalnych na swym terenie, że nie dostrzega i nie odczuwa potrzeb bytowych rybaków, że toleruje jaskrawe błędy administracji, zamiast spełniać funkcje rzecznika interesów pracowników.

A kierownictwo „Barki” tak dalece przejęło się krytyką prasową i pracą stołówki, że zaniemowało... a jak dotąd nie odzyskało jeszcze równowagi i nie nadesłało wyjaśnienia do redakcji.

Nie jest żadnym wstydem przyznawanie się do popełnionych błędów, odwrotnie, jest to dowód samokrytycznego stosunku do swej pracy, dowód, że wyrażamy troskę o przykłądne wykonanie zadań. Wstydzili się natomiast należy bałamuctwa, ukrywania zła świadomego wprowadzania w błąd opinii publicznej.

Czas, aby Rada miejscowa „Barki” i jej administracja przy swoich właściwych stosunkach do krytyki i samokrytyki. Wy maga tego rewolucyjna praworządność naszego ustroju. H.



W hotelu dla robotników portowych w Szczecinie trzeba zrobić porządek

W Szczecinie przy ul. Nadodzie znajduje się hotel robotniczy Zarządu Portu zamieszkały przez trymerów, sztawerów i innych robotników portowych. W dniu 28 września komisja Zarządu Okręgowego ZZPZ w Szczecinie przeprowadziła inspekcję, która stwierdziła, że hotel robocze, 5) kierownictwo przeprowadzony jest niewłaściwie. Otelu nie stosuje żadnych form zleń administracji najlepiej świadczyć wychowawczych i zupełnie nie interesuje się życiem społecznym i kulturalnym robotników.

Ten stan rzeczy musi szybko ulec zmianie. Zarząd Portu i rada zakładowa powinny natychmiast ki: 1) w korytarzach i ubikacjach jest brud, a wszędzie, nawet w świetlicy i portierni znajdują się butelki po wódce, 2) hotel nie po-

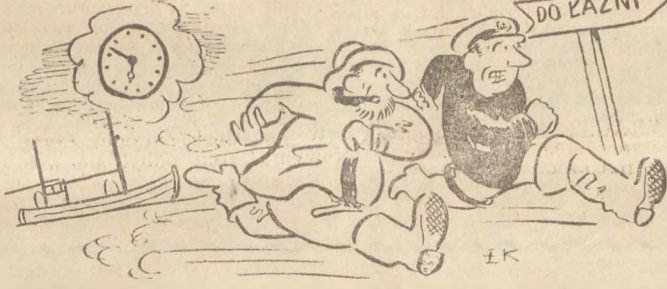
Właściwie, Zarząd Portu i rada zakładowa powinny natychmiast ki: 1) w korytarzach i ubikacjach jest brud, a wszędzie, nawet w świetlicy i portierni znajdują się butelki po wódce, 2) hotel nie po-

E. KACZMAREK.

Udostępnić rybakom korzystanie z łaźni we Władysławowie

Baza rybacka „Arki” we Władysławowie posiada własną łaźnię, którą rybakom udostępnić, czynną w każdy piątek — szkoda jednak, że tylko do godziny 19.00. Dlatego też korzystają z niej prawie wyłącznie robot-

niez rybacy mogli z niej korzystać po każdym rejsie. Dyrekcja „Arki” powinna więcej dbać o swoje załogi kutrowe na Helu, tym bardziej, że rybacy z półwyspu nie posiadają w mieszka-



nicy i urzędnicy warsztatów mechanicznych, patroszarni i solar- ni. Dla rybaków jednak łaźnia zmian godzin „urzędowania” jest niedostępna z tego prostego powodu, że wracają oni z połowów dopiero w nocy.

Czas już udostępnić łaźnię także dla załóg kutrowych, aby rów-

J. P. Korespondent

Dlaczego baza rybacka w Uście nie dba o materiały opatrunkowe?

Apteczki podręczne warsztatów tym wyposażeniem podręcznych aptek remontowych, chłodzi i przetwórnicy tecek w podległych sobie zakładach „Barki” w Uście nie są zaopatrzone w niezbędne materiały sanitarne potrzebne dla udzielenia pierwszej pomocy.

W razie wypadku pracownicy muszą udawać się dla założenia pierwszych opatrunków do ambulatorium Domu Rybaka, położonego po drugiej stronie basenu rybackiego w odległości ponad 1 km.

Referat BiHP zabiega od dłuższego czasu o dostawę bandażu i innych materiałów opatrunkowych jednak jak do tej pory bezskutecznie.

Wskazane by było, aby dyrekcja „Barki” zainteresowała się należy-



Weź udział

w konkursie propagandowym „Steru” ogłoszonym w numerach 16 i 17

Biurokracja w GUM-ie

ZALOGA m/s „Koziorożec” w chwili przejęcia statku — w czerwcu 1950 roku — zwróciła uwagę na szereg niedociągnięć w jego wyposażeniu, a między innymi na:

brak przetwornicy do zasilania sieci okrętowej z ładu w czasie postoju statku w porcie, wskutek czego dla utrzymania w ruchu pomp hydroforowych, kuchni, lodówki i oświetlenia statku (0, 57 KW) musiał stale pracować agregat okrętowy;

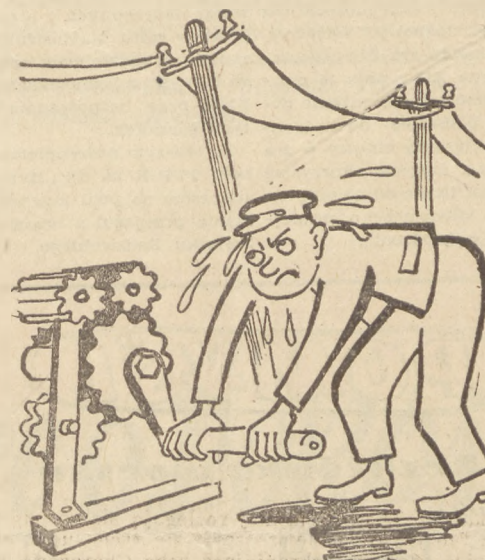
brak wentylatora elektrycznego w kuchni, co powoduje tropikalną temperaturę w okresie letnim, gdyż wentylator ssący nie odświeża dostatecznie powietrza, a obsługa kuchni płaci zdrowiem za ten stan rzeczy;

brak odbiornika koncertowego, co pozbawia załogę statku możliwości słuchania audycji radiowych. Skutek taki, że w czasie pobytu w morzu załoga jest kompletnie odcięta od świata i nie może korzystać z pogadanek politycznych, oświatowych i muzyki.

KASTA

Obsługa służ ma prawo do lepszych warunków pracy

Otwieranie i zamykanie bram Pomorskiego nie podłączyły jeszcze służowych w żegludzie śródlądowej energii do napędu motorów, tłumacząc się brakiem transformatorów. Zakłady Przemysłowe położone w odległości kilkudziesięciu kilometrów mogłyby dostarczyć energię ze swoich transformatorów bez uszczerbku dla swojej produkcji.



posiadają już oświetlenie elektryczne. Zarządy dróg wodnych nie doceniają jednak jeszcze celowości zmechanizowania obsługi.

W Bydgoszczy od kilku lat w domkach służowych stoją motory elektryczne jednakże obsługa służ odbywa się nadal jeszcze ręcznie. Jak informuje nas nasz korespondent, Zakłady Elektryczne Okręgu

R.

ŚLADEM naszych interwencji

PRACE remontowe instalacji centralnego ogrzewania w budynku Kapitanatu Portu w Szczecinie zostały zakończone i odebrane. Jak informuje nas ZPS, drobne usterki przy analizie rachunków, zostaną w najbliższych dniach usunięte. (Notatka pt. „Centralne ogrzewanie 1 Zarząd Portu w Szczecinie” w n-rze 14).

* * *

STAN zaopatrzenia sklepu Spółdzielni Spożywców „Kotwica” w Dąbrowku uległ poprawie. Kapryśną obsługę ukarano nagana i przesunięto do innego punktu sprzedaży. (Notatka pt. „Kapryśny kierownik sklepu spółdzielczego w Dąbrowku” w n-rze 14).

* * *

ZARZĄD Portu Szczecin zobowiązał się zakupić w terminie do dnia 1 października br. i przekazać Dyrekcji Budowy Bazy Rybackiej w Swinoujściu pozostałe należne sprzęty sportowego. (Notatka pt. „Jak ZPS popiera sport?” w n-rze 15).

* * *

DYREKCJA Powszechniej Spółdzielni Spożywców „Pokój” w Swinoujściu począwszy od 20 września br. przywróciła godziny otwarcia sklepu w Bazie Rybackiej w Swinoujściu, ustalone decyzją Prezydium PRN, tj. w czasie od godziny 7 do 20 bez przerwy obiadowej. (Notatka pt. „Przekora czy złośliwość” w n-rze 16).

* * *

PREZYDIUM Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie poleciło sprawdzić komunikację Warszawa ze Swinoujściem. Począwszy od 1 września br. wzmocniono tabor, utrzymujący połączenie promowe przez rzekę Wismę o tramwajowy wodny s/s „Natalia”, który kursuje całą dobę bez przerwy. Na Kanale Piastowskim, po ukończeniu napraw i przebudowy przystani, prom „Zawisza”, zastąpi większą jednostkę — prom „Piotruś”, przez co poprawi się połączenie z wyspą Karsibór. (Notatka pt. „Poprawi komunikację promową w Swinoujściu” w n-rze 7).

* * *

RADA Okręgowa ZS „Kolejarz” w Gdańsku przydzieliła kotu sportowemu „Arki” na Helu różny sprzęt potrzebny dla uprawiania dyscyplin sportowych, które najbardziej odpowiadają rybakom oraz udzieliła kierownictwu koła pomocy w sprawach organizacyjnych i przeprowadzeniu prób na odznakę SPO. (Artykuł pt. „Pomóżmy rybakom z Helu umasować kulturę fizyczną” w n-rze 14).

* * *

POWIATOWY Związek Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” w Gdańsku usprawni zaopatrzenie sklepu spółdzielczego w Kątach w tłuszczę i podstawowe produkty żywnościowe. Pracownik odpowiedzialny za niedostateczne zaopatrzenie sklepu otrzyma nagane. Okręgowy Zarząd Kln w Gdańsku skierował do tej miejscowości rybackiej kino objazdowe, a zespoły artystyczne przy ZPGG Gdańsk-Nowy Port nawiązały łączność kulturalną z rybakami bazy w Kątach. (Artykuł pt. „Osiągnięcia i braki rybaków spółdzielczych bazy w Kątach” w n-rze 14).

* * *

MINISTERSTWO Handlu Wewnętrznego poleciło Centrali Rolniczej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” zbadać stan zaopatrzenia sklepu GS w Marzynie oraz wydać odpowiednie zarządzenia zapewniające zaopatrzenie ludności rybackiej we właściwy asortyment towarowy. (Notatka pt. „Więcej rozsądku w zaopatrywaniu osad rybackich” w n-rze 15).

Odpowiedzi i porady REDAKCJI

Tadeusz Palusiński, Szczecin — Pracy utalentowanego amatora ob. Franciszka Gieresa zainteresowaliśmy Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie, które przyrzekło przyjść mu z pomocą.

Marian Jasiński, Warszawa — Dziękujemy za pozdrowienia i wyrazy uznania dla „Steru”. Życzymy załodze p.s. „Matejko” dalszych osiągnięć i pozyskania nowych prenumeratorów na szego pisma na jednostkach pływających PZS.

Wcielaliśmy Was na listę naszych stałych korespondentów. Ankietę wysłaliśmy pocztą. Radzimy zwrócić się bezpośrednio do Państwowej Szkoły Żegluga Śródlądowej w Elblągu, ul. Związku Jaszczurczego 22, skąd otrzymacie szczegółowe warunki przyjęcia do szkoły.

L. W-ski, Kraków. — Zapytujemy, kiedy pracownik nabywa prawo do pobierania zasiłków rodzinnych. Wyjaśniamy, że na zasadzie rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 12 lutego 1951 roku pracownicy są uprawnieni do otrzymywania zasiłków rodzinnych po upływie 3 miesięcy od podjęcia pracy za każdy następny miesiąc przepracowany w tym samym na kładzie pracy. Za miesiąc pracy przyjmuje się co najmniej 20 dni przepracowanych w ciągu miesiąca.

Czytelnik z Wrocławia — Piszę, że pracodawca obniżył Wam wynagrodzenie za pracę i prosicie o wyjaśnienie, czy w związku z tym możecie rozciągnąć stosunek służbowy. Wyjaśniamy, że na podstawie art. 39 rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 16 marca 1928 roku, samowolne obniżenie poborów stanowi podstawę do natychmiastowego rozwiązania umowy o pracę. Z tego prawa możecie skorzystać w ciągu miesiąca, licząc od chwili, kiedy uzyskaliście wiadomość o zmniejszeniu Wam wynagrodzenia.

Rybaczy z bazy „Barki” w Uście — Sprawy wyposażenia ambulatorium w Domu Rybaka w Uście zainteresowaliśmy Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie i Prezydium PRN w Słupsku. Jak nas poinformowano, Wydział Zdrowia Prezydium PRN w Słupsku zapotrzebował potrzebne narzędzia lekarskie, które natychmiast po nadejściu zostaną przekazane do ambulatorium. Sprawa przydzielenia karetki pogotowia dla Ustki nie jest narazie aktualna z uwagi na brak odpowiednich samochodów.

Pracownicy „Barki”, czekający na przydział mieszkań — Na skutek naszej notatki pt. „Rozwiązanie problemu mieszkaniowego w Kołobrzegu jest sprawą niecierpliwą zwłoki”. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Kołobrzegu powiadomiło nas, że w ostatnich dniach sierpnia br. przydzielono 15 izb mieszkalnych pracownikom „Barki”. Niezależnie od tego z kredytów PPIUR „Barka” remontuje się obecnie szereg mieszkań, które natychmiast po ukończeniu robót, będą oddane do użytku.

Stanisław Jassa, s/s „Bytom” — W sprawie pomocy organizacyjnej oraz dostarczania materiałów instrukcyjnych i szkoleniowych dla kół TPP-R na statkach naszej floty handlowej, zwróciliśmy się do Zarządu Okręgowego TPP-R w Gdańsku, który zawiadomił nas, że zagadnienie to znalazło właściwe rozwiązanie. Niezależnie od tego, Zarząd Okręgowy wystąpił do władz nadzórnych o przyznanie dodatkowego etatu dla instruktora, którego zadaniem będzie stała opieka nad kółami TPP-R na jednostkach pływających PMH oraz bezpośrednia pomoc dla tych komórek.

Za Waszym pośrednictwem, życzymy sukcesów na polu krzewienia i pogłębiania przyjaźni z bratnimi narodami Związku Radzieckiego.

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

Turniej siatkówki w ZPGG uaktywni portowe koła sportowe

Nowy prąd zaznaczył się na odcinku kultury fizycznej w kołach sportowych przy Zarządzie Portu Gdańsk-Gdynia. Uwierdził nas w tym przekonaniu odbyty przed paroma dniami turniej siatkówki męskiej i żeńskiej o nagrodę przechodnią Dyrekcji ZPGG.

Piętnaście drużyn na starcie (w tym 3 żeńskie), znaczne zainteresowanie turniejem na zakładach pracy oraz liczna frekwencja pracowników na zawodach są niezbitym dowodem że wychowanie fizyczne i sport stają się coraz bardziej popularne. Godny podkreślenia jest fakt, że finały rozegrane zostały już na nowozbudowanych boiskach (przy Biurze Głównym), co miłośników sportu natchnęło radością i nadzieją na dalszy rozwój kół sportowych przy ZPGG.

Niemalą rolę odegrała pomoc udzielona przez organizację partyjną, radę zakładową i dyrekcję. Ich poparcie zmobilizowało pracowników zakładu umożliwiło otrzymanie nowego sprzętu oraz nagród. Dalszą pomoc udzieliło Zrzeszenie Kolejarzy, które również ufundowało nagrodę.

Turniej zgromadził w konkurencji męskiej 12 zespołów. Po eliminacjach w Gdyni finały odbyły się w Gdańsku. Wszystkie spotkania finałowe

miały charakter zacięty i wyrównany, a o ostatecznym zwycięstwie decydowała lepsza kondycja i odporność nerwowa.

Duży sukces odniosła drużyna Rejonu Gdańsk III (koło sportowe Straży Pożarnej z Nowego Portu), zajmując w siatkówce męskiej pierwsze miejsce. Na wyróżnienie zasłużył najlepszy jej gracz Gąbrysiak. W decydującym spotkaniu Gdańsk III pokonał Gdynię I — 2:1 (12:15, 15:1, 15:11). W rejonach Gdynia I i Gdańsk I udział w turnieju brali robotnicy portowi.

W siatkówce żeńskiej Biuro Główne pokonało Gdynię II — 2:0 (15:5, 15:5) i Gdynię I — 2:0 (15:4, 15:12), zajmując pierwsze miejsce. Wyróżniała się tu najlepsza siatkarka w turnieju Bucza.

Koła sportowe przy ZPGG winny obecnie wykręcić entuzjazm swoich członków do popularyzacji oznaki SPO i marszów jesiennych. Przyczynia się one tym sposobem do podniesienia sprawności fizycznej pracowników.

A. S.



Zwycięzcy Ogólnopolskich Regat Jachtów w klasie O, H i PZ 12

Roman Biederman z klubu CWKS w Warszawie mistrz Polski w klasie O i H, Julian Sieradzki z oddziału sportowego Ligi Morskiej w Gdyni, wicemistrz Polski w klasie O i H, Marta Arłutewicz z oddziału sportowego Ligi Morskiej w Warszawie — zwycięzca w klasie PZ 12.

Sportowcy NRD manifestują przyjaźń z narodem polskim

W czasie siedmiu dni gościliśmy w kraju reprezentację Niemieckiej Republiki Demokratycznej w pływaniu i lekkoatletyce. W pływaniu ulegliśmy gościom 101:117, w lekkoatletyce wygraliśmy 162:114.

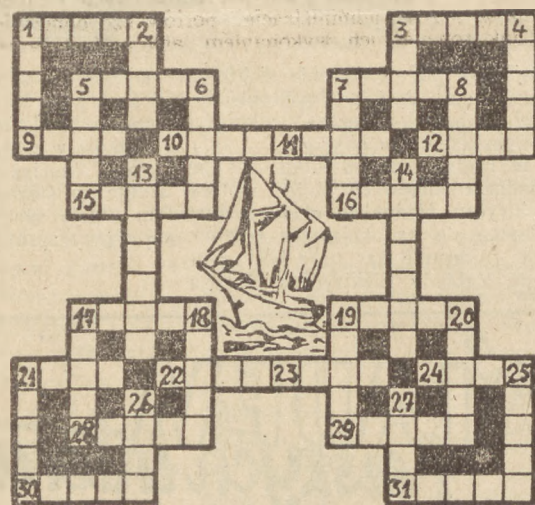
Tyle mówią suche cyfry. Wymowniejszy od nich był przebieg zawodów Sportowo i propagandowo zyskaliśmy wiele. Nasze pływaczki i pływacy w ogniu walk z dobrymi rywalami ustanowili 7 nowych rekordów Polski, a lekkoatleci mieli możliwość osiągnięcia szczytowych rezultatów i nabrania dalszej rutyny międzynarodowej.

Większy jeszcze powód do zadowolenia dała wspaniała postawa moralna sportowców NRD, reprezentujących Wolną Młodzież Niemiecką. Sportowcy NRD manifestowali na każdym kroku swą gotowość do obrony pokoju i serdeczne uczucia dla narodu polskiego. Wychowana w duchu internacjonalizmu i postępu młodzież niemiecka przez usta swych delegatów-sportowców podkreślała fakt, że granica na Odrze i Nysie jest granicą pokoju i współpracy obu narodów. AS.

POMYSŁ

Krzyżówka morska

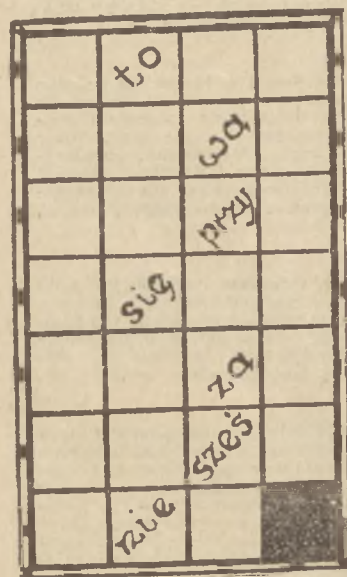
Znaczenie wyrazów. Poziomo: 1) stały wiatr wiejący rano i wieczorem u nabrzeży morskich, 3) jednostka rybacka, średniej wielkości, 5) zespół statków, 7) żyłat ko morskie z rodziny jamochłonnych, 9) łódka na statku (wspak), 10) rzeka w Hlax panii, 11) rybie jaja, 12) wodorost morski, 13) inaczej pogiębular ka, 16) lina pozioma przy rel, 17) liny służące do ustawiania żagli pod pewnym kątem wiatru, 19) olbrzymia przestwór wody, 21) cel regat lub wyścigów, 22) odbicie głosu, 23) ryba siodkowodna, 24) tłuszcz do konserwacji metalu, 28) ograniczenie, 29) inaczej przyładek, 30) zespół pojazdów, 31) podpórki dla wiosel.



Pionowo:

1) bok statku, 2) wyspa koralowa utworzona z rafy, 3) szczątki rozbitego statku (wspak), 4) woda płynąca w naturalnym korycie, 5) rodzaj zatoki u wybrzeży skalistych, 6) wydzielina z gruczołów ryb, używana do wyrobu perfum, 7) arka Noego, 8) inaczej nenufar, 13) aeroplan, 14) zawartość ładunku statku, 17) cisza na morzu, 18) sportowa jednostka pływająca, 19) ładunek okrętowy (wspak), 20) płytki zalew na Morzu Czarnym (wspak), 21) najważniejsza część żaglowca, 25) miejsce przeładunku towarów, 26) rzeka w Syberii wschodniej, 27) zjawisko atmosferyczne.

Sylabowa uzupełnianka



Podane sylaby należy wpisać w odpowiednie kratki. Rozwiązanie uzyskamy odczytując kolejno wpisane sylaby.

Sylaby: a, cio, czy, da, do, go, ko, let, li, lo, ma, me, mu, pla, por, re, tach, w, wa, za.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 16

Krzyżówka: poziomo: 1) korpus, 3) kryzys, 5) Stilo, 6) Tunis, 7) tramp, 8) Igerka, 10) tender, 12) kaktus, 14) Ramzes, 16) Narym, 17) Onega, 18) Azory, 19) szur, 20) Arkona.

Pionowo: 1) kwoki, 2) szuba, 3) kwiat, 4) satyr, 9) „Arka”, 11) Czad (wspak), 12) kumys, 13) sznur, 14) Rugia, 15) Spała.

Wizytówki: Portowiec Marynarz, Wodniak, Stoczniolec.

Za dobre rozwiązanie rozrywek umysłowych z n-r 16 nagrody otrzymują: 1) Stanisław Głowacki, Poznań, ul. św. Marcina 12, 2) Elżbieta Kowalczyk, Kraków, ul. Kaź. Wielkiego 51, 3) Barbara Wójcicka, Orłowo, ul. Architektów 15, m. 3, 4) Bożena Foltyn, Szczecin, ul. Parkowa 1, m. 3, 5) Halina Próchnicka, Gdynia, Pl. Grunwaldzki 16.

Książki wysyłamy pocztą.

Wydawnictwa Morskie PPW Gdańsk, Wały Piastowskie 24

Podręczniki:

A. Ledóchowski
„ASTRONOMIA ŻEGLARSKA”
dla szkół morskich i praktyków

Zł 17,50

S. Gorazdowski
„SYGNALIZACJA MORSKA” cz. I

Zł 8,—

Biblioteczka Morskiego Współzawodnictwa i Racjonalizatorstwa:
S. Blochowiak
„Z KABINY DŻWIGOWEGO”

Zł 1,75

R. Obidziński
„POD UROKIEM MASZYN”

Zł 1,75

W. Gorzadek
„NIE MA TAJEMNIC W RYBOŁÓWSTWIE DALEKOMORSKIM”

Zł 3,—

W. Frell
„BRYGADA MŁODZIEŻOWA PILOTA 28”

Zł 2,—

J. Stenka
„BRYGADA SZTAUERSKA Nr 3”

Zł 2,—

J. Liberacki
„NA DŻWIGU WĘGLOWYM”

Zł 2,—

S. Dubiński
„SILNIKI MORSKIE I ICH OBSŁUGA”

Zł 14,—

„OBNIŻYC KOSZTY EKSPLOATACJI STATKU”
Praca zbiorowa, przeznaczona dla załóg statków

Zł 4,50

Wyd. popularno-naukowe:
K. Talarczak
„RYBOŁÓWSTWO NA ZALEWIE SZCZECIŃSKIM”

Zł 12,—

J. i J. Skoszkiewiczowie
„NAJNOWSZE METODY POŁOWÓW RYB W ZSRR”

Zł 7,50

Biblioteczka mies. „MORZE”:
S. Sierecki
„STRAŻNICY MORZA”
o polskich tradycjach morskich

Zł 3,—

Wydawnictwo okolicznościowe:
Książka - dokument
„SPRAWA m/s „BATORY”

Zł 5,—

Str. 94

CUŚMIECHNĄSIE

Roztargniony pasażer



— Przepraszam, która jest naprawdę godzina, bo nie mogę się zorientować na tych wszystkich zegarach...

Zdjęcia w numerze: Ukłejewskiego, Komorowskiego, Syrowatki, T. Jasińskiego.