

STER

PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 21 (115 rok)

GDĄŃSK, 1-15 listopada 1955 R.

Cena 40 gr

Lepiej planować masę towarową dla statków PMH

PRZYGOTOWA-
NIE masy towa-
rowej w porcie
jest jednym z
ważnych warun-
ków sprawnej ob-
sługi statków. Zagadnienie
to nabiera szczególnego zna-
czenia w obecnym czasie,
kiedy to przystąpiliśmy do
ostatecznego szturmu o
pełne wykonanie zadań
Plenu 6-letniego. Jak
wiadomo IV kwartał
jest okresem szczególnego na-
silenia przeładunku i w por-
tach. W tych warunkach
PMH, przed którą stoją w br.
jeszcze poważne zadania ma
prawo oczekiwać jak naj-
sprawniejszej pracy spedytora.

Oceniając zaznaczając się
w tej dziedzinie sytuację
stwierdzamy poważne niedo-
ciągnięcia. I tak np. spedytory
nie wykazują dość troski o
racjonalne przygotowa-
nie masy towarowej dla pol-
skich statków, obsługujących
linię dalekowschodnią. Na
miesiąc przed planowym roz-
poczęciem załadunku armator
uzgodnił z C. Hartwigiem,
że parowiec „Jedność” zabierze
pełny ładunek z portu gdańskiego.
W ostatniej chwili z powodu braku
dostatecznej ilości masy to-
warowej zmieniono plan ob-
sługi. Postanowiono, że statek
ten będzie brał ładunek z
dwóch portów: gdańskiego
i gdyńskiego. Zmiana pierw-
otnego planu pociągnie za
sobą stratę czasu, na skutek
konieczności polowań z Gdań-
ska (statek stał w stoczni)
do Gdyni, i z powrotem z
Gdyni do Gdańska. Brak ca-
łozętej troski spedytora (C.
Hartwig) o zabezpieczenie
ładunków dla naszych stat-
ków uderza również przy ana-
lizie bukowania masy towa-
rowej na parowce „Kościsz-
ko”, „Kiliński” i „Pułaski”.
Zupełnie przypadkowym oko-
licznościom (opóźnienie in-
nych statków) zawdzięczać
należy, że na pierwszy i dru-
gi znalazła się masa towa-
rowa w porcie.

„Dlaczego do takich sytu-
acji dochodzi? Między innymi
i dlatego, że spedytory C.
Hartwiga wykonują jedno-
cześnie zadania agentów czar-
terujących, co odwraca ich
uwagę od należytego wywią-

zania się z roli spedytora.
Nie bez znaczenia jest tu
również zbyt podwórkowa po-
lityka stosowana przez spedytora
w walce o obniżkę kosztów
własnych przez jak naj-
szersze stosowanie przeładun-
ków bezpośrednich. Jak
wiemy — tego rodzaju poli-
tyka nie zawsze wychodzi

na dobre naszym statkom —
których załadunek w wypad-
ku opóźnień w podejściu ma-
sy towarowej do portu znac-
nie się przedłuża.

Sygnal ten powinien zm-
obilizować spedytora do więk-
szej dbałości o przygotowa-
nie masy towarowej, dla na-
szych statków. Będzie to re-

alna pomocą dla marynarzy
w ich walce o jak najlepsze
wykonanie zadań przewo-
zowych.

J. P.



W trzecim kwartale br.
zwiększył we współzawod-
nictwie międzystatkowym
PLO — parowiec „Marchlew-
ski”. Załoga tego statku
(na zdjęciu powyżej) uzy-
skała najwyższe wykonanie
zadań planowych w tonach
— 179 proc. i w tonomilach
— 208 proc. Bardzo dobre
wyniki ma ten statek rów-
nież we wpływach frachto-
wych, które wyniosły 131
proc. planowanej sumy.

Do uzyskania tak powa-
żnych osiągnięć, przyczynił
się ofiarny wysiłek całej za-
łogi i dobra organizacja pra-
cy przez kierownictwo stat-
ku. Świadczy o tym utrzy-
manie pełnej gotowości tech-
nicznej przez cały kwartał,
wykonanie planu samore-
montów, zwiększenie szyb-
kości statku o 1 węzeł i uzy-
kanie dość dużej oszczęd-
ności paliwa.

Poza tym — już od dłuż-
szego czasu — statek może
się poszczycić brakiem „cla-
mów”, żywym udziałem za-
łogi w racjonalizatorstwie
i dobrą gospodarką żywno-
ściową.

Największym chyba osią-
gnięciem minionego kwartału
jest to, że dzięki inicjatywie
kierownictwa i załogi, paro-

NAJLEPSI w Polskich Liniach Oceanicznych

wiec „Marchlewski” uniknął
przelotu balastowego z Mo-
rza Śródziemnego do kraju,
zapewniwszy sobie ładunek
rudy z Albanii. Poza tym
załoga zdobyła również do-

rowiec „Curie Skłodowska”
— który zajął drugie miej-
sce.

Statek ten wykonał plan
kwartalny w tonach w 113
proc., a w tonomilach w 115
proc. We wpływach frachto-
wych wykonanie wyniosło
aż 156 proc.

Dalsze miejsca w przodu-
jącej dziesiątce załóg PLO,
zajął statek: „Warszawa”,
„Białystok”, „Piast”, „Lechi-
stan”, „Mickiewicz”, „Miko-
łaj Rej”, „Rysy” i „General
Walter”.

Ponadto, za dobrą pracę
zostały wyróżnione załogi
statków: „Pułaski”, „Koper-
nik”, „Czech”, „Nowa Huta”,
„Gdańsk”, „Narwik”, „Przys-
łoc” i „Waryński”.

Tytuły przodowników flo-
ty uzyskali: Aleksander Za-
morski — cieśla z motorow-
ca „Piast”, M. mo podeszłego



Cieśla A. Zamorski

datkowe 136 ton dobrze
płatnej drobniicy.

Nieco gorsze wyniki eks-
ploatacyjne, uzyskał moto-

wiek wyróżnia się on wiel-
ką starannością w pracy.
Dba on o wygląd statku jak
prawdziwy gospodarz. Poza
tym bierze udział w ruchu
racjonalizatorskim. Drugim
przodownikiem jest Józef
Grzyb — as. maszynowy z
motorowca „General Wal-
ter”. Trzeci przodownik PLO



Oehmistrz R. Zajm

— Sergiusz Grzyb, to prakty-
kant hotelowy z motorow-
ca „Lechistan”. Dba on o
czystość pomieszczeń stat-
ku, bierze czynny udział
we współzawodnictwie pra-
cy, często podejmuje zobo-
wiązania.

Tytuł przodującego w za-
wodzie uzyskał kapitan mo-
torowca „Hugo Kollataj” —
Jan Kunicki.

Wśród mechaników naj-
lepszy jest st. mechanik mo-
torowca „Marian Buczek” —
Eligiusz Borkowski, który
umiejętnie organizuje pracę
w maszynie, a zwłaszcza
samoremonty.

Spośród starszych ofice-
rów PLO wyróżniony został
I oficer motorowca „Mickie-
wicz” Janusz Chodorowski.
Nie ma on żadnych „clam-
mów”, mimo że statek prze-
wozi różne rodzaje towarów
wymagających specjalnej
troskliwości i ostrożności.

Przodującym oehmistrzem
jest Roman Zajm z moto-
rowca „Curie Skłodowska”.
W gospodarce hotelowej ma
on najlepsze wyniki ze
wszystkich statków linii da-
lekiego zasięgu. Specjalnie
wyróżnia się w dbałości o
higienę oraz dobre i zdrowe
żywienie załogi, co naj-
piej uwidoczniło się w okre-
sie długiego pobytu na wa-
dach tropikalnych.

wk

BASIA STUDIUJE MEDYCYNĘ

Jest wieczór. Jan Gryglowski
— III of. z motorowca „Nowa
Huta” powrócił z rejsu. W do-
mu jest tylko żona i najmłod-
sza latorośl — 4-letnia Danusia,
niedolęzany towarzyszy ojca na
mecze piłkarskie.

Po chwili wraca z pracy pier-
worodna córka — Ewa. Kilka po-
witalnych buziaków, no i na-
turalnie mnóstwo nowin. Brak
jeszcze Basi. Dzisiaj nie prędko
przyjdzie. Jest na ćwiczeniach.
Właśnie w tym roku rozpoczę-
ła studia w Akademii Medycy-
nej. Chce być lekarzem — pedia-
trą.

Piękny cel. Życzymy aby jak
najszybciej się urzeczywistnił.



Jesienią przygotowujemy się do wiosny

JESIEŃ to bardzo „gorą-
cy” okres dla przedsię-
biorstw żeglugowych. Wody
coraz mniej — a plan jesz-
cze nie wykonany. Trzeba
ze szczególną rozważą dys-
ponować taborem, aby nie
stracić ani jednego dnia.

Tymczasem obok normal-
nych prac należy już przy-
gotować się do zimowisk.
Chodzi przecież o ważną
rzecz: stworzenie znośnych
warunków dla załóg, władc-
wie roznieście białego
i holowników, zabezpiecze-

nie wykonania samoremon-
tów. Równocześnie piony
techniczne przygotowują się
do przeprowadzenia remon-
tów. Od ich przebiegu i ja-
kości zależeć będzie sprawn-
ny ruch na wiosnę.

Jakie zadania stoją przed
poszczególnymi służbami
CZ Żegluga Śródlądowej
i Stoczni? Co mają zrobić
odpowiednie działy przedsię-
biorstw, aby okres między-
nawigacyjny wykorzystać
jak najlepiej?

Oddajmy głos starszemu
inspektorowi BIHP z CZ:

„Pamiętamy o bezpieczeń-
stwie i higienie pracy, o
sprawach bytowych mary-
narzy, o statkach, urządze-
niach, maszynach i narzę-
dziach. Z myślą o mroźach,
śnieżycach, opadach — mo-
bilizujemy wszystkie środki
i możliwości dla zabezpie-
czenia właściwych warun-
ków pracy oraz przygotowa-
nia maszyn, urządzeń i in-
stalacji do pracy w niskiej
temperaturze.

Kierownicy baz remonto-
wych, pogotowia technicznego
i grup samoremontowych
muszą zapewnić odpowied-
nią temperaturę w warszta-
tach:

- przy zajęciach „siedzą-
cych” 18—20°C.
- przy lekkiej pracy rę-
cznej, np. przy tokarni
około 15°C.
- przy ciężkiej pracy
10—12°C.
- w umywalniach i szat-
niach 20—22°C.

Szczególną troską należy
otoczyć silniki i kompresory
chłodzone wodą, pompy, wo-
dociągi i kanalizację, central-
ne ogrzewanie, rurociągi pa-
rowe, acetylenowe i sprężo-
nego powietrza. Pamię-
tać też trzeba o wymianie
smarów letnich na zimowe.

Piony administracyjne po-
winy należycie przygo-
tować zimowiska, zapewniając
ludziom ciepłe pomieszcze-
nia, wodę, opiekę lekarską
i sanitarną, odzież, żywy-
nie, rozrywki i możliwość dosz-
kalania się.

A teraz głos ma główny
mechanik CZ:

„Właściwe i terminowe
przeprowadzenie prac przy-
gotawczych oraz sprawną
organizację i przebieg remon-
tów — ponawigacyjnych
ma decydujący wpływ na
wykonanie planów przewo-
zowych 1956 r. Zadanie to nie
jest łatwe. W br. nie było
przerwy letniej, w czasie któ-
rej można by wyremontować
część jednostek. Stąd wniosek
— że przedsiębiorstwa muszą
sprężyć się do tego zagadnienia,
aby statki były gotowe na
czas.

W dalszym ciągu utrzymu-
jemy dwie formy remontów:
samoremonty — wykonywa-
ne całkowicie przez załogi;
remonty stoczniowe — wy-
konywane całkowicie przez
stocznię lub bazy remontow-
e. Jako zasadę należy przy-
jąć szerokie stosowanie
samoremontów, gdyż ten
sposób zdał całkowicie eg-
zamin w latach ubie-
głych. Pozostałe jedno-
stki o poważniejszych
defektach, których nie moż-
na usunąć w drodze samo-
remontów, powinny być roz-
lokowane przede wszystkim
we własnych bazach. Na sto-
cznie kierować tylko te jed-
nostki, których remont nie
będzie mógł być wykonany
przez bazy.

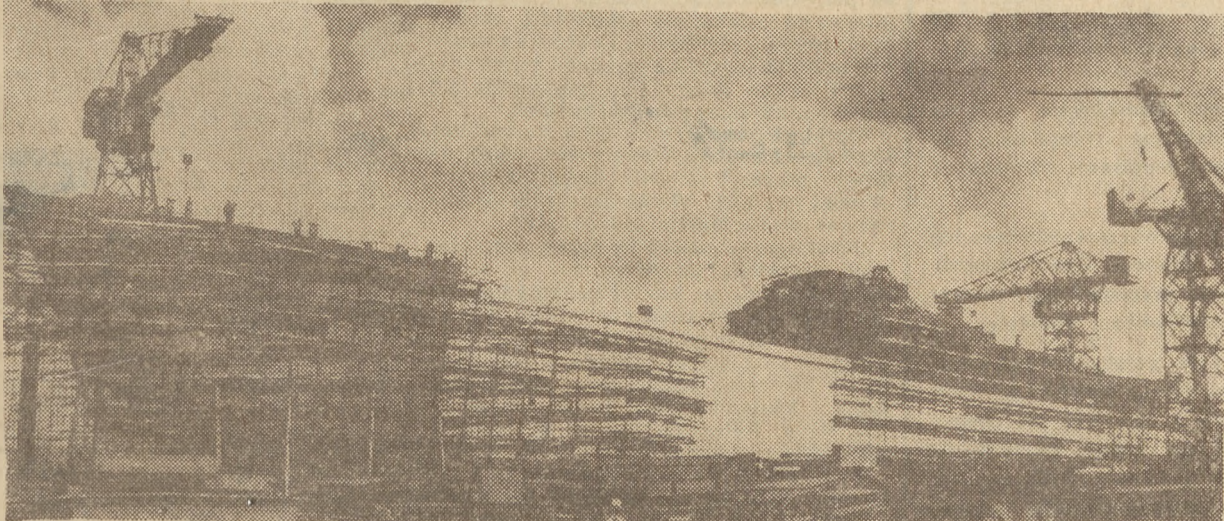
Podstawowym warunkiem
sprawnej organizacji remon-
tów jest szczegółowe roze-
znanie zakresu robót na po-
szczególnych jednostkach o-
raz sporządzenie odpowied-
niej ich specyfikacji. Dla wy-
konania tych prac służba
techniczna żegluga powinna
oprócz się o zapisy dokony-
wane w książkach remon-
tów oraz o materiały dostar-
czane przez mechaników li-
niowych. Czasu jest mało.
Do 1 listopada, przedsięw-
zięcia miały zgłosić stoczniom
przeznaczone do remontu je-
dnostki, wstępnie rezerwują-
jąc odpowiednią ilość robo-
czogodzin i materiałów. Do
1 grudnia należy dostarczyć
stoczniowcom opisy remon-
towe na każdą jednostkę
oddzielnie.

Na podstawie przykrych
doświadczeń wprowadzamy
obecnie bardzo istotną zmia-
nę: ostateczne uzgodnienie
opisów remontowych, nast-
ąpi po demontażu urządzeń
i agregatów wymagających
remontu, nie później jednak
niż do 31 grudnia br. Ter-
miny zakończenia remon-
tów, łącznie z próbami w
ruchu, nie mogą przekro-
czyć daty 15 marca 1956 r.

Ważna jest sprawa mate-
riałów i części zamennych.
Tu nie wszystko jeszcze zo-
stało zrobione dla zapewne-
nia terminowej ich dostawy.
Remonty międzywagacyjne
muszą być wykonane szyb-
ko i dobrze. Dlatego przed-
sięwzięcia żeglugowe powin-
ny pomagać stoczniom — od
stępując im w razie potrze-
by posiadane materiały po-
trzebne do remontów. Dru-
gim rodzajem pomocy, któ-
ry z miejsca powinien utra-
cać brakorobstwo jest rzęca-
wa kontrola przeprowadzo-
nych prac w czasie ich trwa-
nia. Kapitanowie, mecha-
nicy i sternicy muszą być na
swolich jednostkach przez
cały czas trwania remon-
tu, aby dozorować roboty
i sygnalizować kierownictwu
stoczni lub głównemu me-
chanikowi swego przedsię-
biorstwa o wszelkich niedo-
ciągnięciach i trudnościach.
— Tyle mówi główny mecha-
nik.

Wiemy, że w br. wiele
jednostek pływalo „na sto-
wo hancu” — bez żadnych
dokumentów. W poprzednich
latach bowiem niewiele tro-
szczo się o te sprawy w
okresie zimowym. Najbliż-
szy okres musi być wyko-
rzystany także na uzupełnie-
nie sprzętu — zgodnie z nor-
matywami PRS i na zadecy-
dowanie, w jakim trybie
będzie dana jednostka otrzy-
mywała dokumenty statko-
we.

ROŚNIE „DZIESIĘCIOTYSIĘCZNIK”



Już wkrótce z pochylnej Stoczni Gdańskiej spłynie na wodę potężny kadłub „dziesięciotysięcznika”. W chwili obec-
nej montuje się urządzenia do wodowania
Niewiele dni dzieli stoczniovców od chwili wodowania statku 4-krotnie większego od statku „Soldek”. Dzień ten
będzie świętem stoczniovców.

Dziękujemy
na stronie

