

PZM i „Jedność Robotnicza” przodują

PZM osiągnęło we współzawodnictwie międzyzakładowym za III kw. br. przodujące miejsce w PMH. Na uroczystej akacji demii wiceminister żeglugał. Piotr Stolarek wręczył kierownikowi PZM sztandar przechodzący do Ministerstwa Żeglugał.

Dla PZM było to podwójne święto. Bowiem i tytuł najlepszego statku we flocie handlowej przypadł parowcowi „Jedność Robotnicza” tego przedsiębiorstwa. Z tej okazji załoga statku otrzymała cenne nagrody, a wieczorem podniesiono na statku proporzec masztowy Związku Głównego ZZPZ.

Osiągnięcie przodującego miejsca przez PZM oraz proporzec przechodzący przez parowca „Jedność Robotnicza” — są wspólnym dziełem administracji i załóg statków PZM.

Na zakończenie uroczystości, w czasie której załogi obejrzały sztuki Lutowskiego pt. „Ostry dyżur” odbyła się mitynż baw w Domu Marynarza.



Na zdjęciu: sekretarz ZG ZZPZ tow. Wachowska — wręczył proporzec masztowy kapitanowi parowca „Jedność Robotnicza” — Rudolfowi Szymkowi (na lewo st. mech. tego statku — przodujący mechanik PZM Władysław Włodarski, pierwszy z prawej — delegat załogi st. mar. Owczarek).

PODZIĘKOWANIE dla załóg PMH

Marynarzom polskiej floty handlowej składam serdeczne gratulacje za wykonanie planu 1955 r. Jest to rezultat stosowania socjalistycznych metod pracy przez załogi statków i zapobiegliwej troski ze strony administracji floty, która banderę polską kieruje do odległych krajów, torując naszym handlowi zagranicznemu drogę do nowych portów.

W ślad za tymi osiągnięciami powinna iść uporczywa walka o obniżkę kosztów. A przede wszystkim — troskliwa praca nad podniesieniem bezpieczeństwa człowieka w żegludze, nad umocnieniem dyscypliny morskiej.

Inż. MIECZYSLAW POPIEL Minister Żeglugał.

i załóg Zegl. Srod!

23 listopada br. dyrektor Gabinetu Ministra Żeglugał przekazał załodze, Radzie Zakładowej, Podstawowej Organizacji Partyjnej i dyrekcji Żeglugał na Odrze podziękowanie, którego treść zamieszczamy niżej:

„Z okazji przedterminowego wykonania zadań Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1955, zwłaszcza zadań przewozowych w tonokilometrach, Gabinet Ministra przekazuje wyrazy uznania obywatela wiceministra Stolaraka dla załóg płynących, przeładunkowych i technicznych oraz administracji i kierownictwa przedsięwzięcia, które swą wydatną pracą przyczyniły się do tego osiągnięcia.

Jednocześnie Gabinet przekazuje życzenia dalszej owocnej pracy w wykonaniu zadań NPG w roku przyszłym”.

Hanek

Aby statek nie czekał na ładunek

Z ROKU na rok rozwija się nasza wymiana handlowa z krajami europejskimi. Wyrazem tego jest m. in. wzrost przewozów na liniach regularnych. Szczególnie ożywienie obrotów handlowych obserwujemy na liniach łączących nasze porty z Finlandią. Coraz poważniejszy udział w tych obrotach stanowi tranzyt.

Obowiązkiem wszystkich zainteresowanych jest podejmowanie kroków dla zapewnienia statkom linii regularnych jak najszybszej obsługi w portach.

Czy temu zagadnieniu poświęca się należyta uwaga?

W odpowiedzi na to pytanie posłużymy się przykładami z obsługi parowca „Śląsk”, który kursuje na linii Gdańsk—Helsinki. Dla przyspieszenia obsługi statków tej linii zorganizowano w porcie gdańskim specjalną bazę załadunkową i wyładunkową na nabrzeżu Waryńskiego. Należało się więc spodziewać, że baza będzie coraz lepiej wykorzystywana dla ułatwienia i przyspieszenia obsługi statków tej linii. Jednak praktyka wykazuje, że ostatnio nie zawsze tak jest. Ładunki przeznaczone dla statków linii Gdańsk—Helsinki często są składowane nie w bazie, a w innych miejscach portu, co powoduje stratę czasu na holowanie statków, zakłóca tok operacji przeładunkowych i narzuca na niepotrzebne koszty.

Potwierdzenie takiego stanu rzeczy możemy znaleźć w danych ilustrujących obsługę parowca „Śląsk” w podróży nr 140.

Statek miał wtedy zabrać m. in. również partię asfaltu (507 ton). Towar nie był złożony w bazie, lecz w dwóch odległych o 4 km. od siebie miejscach: 76 ton na nabrzeżu Marchlewskiego, a 431 ton na nabrzeżu Kaszubskim. Zabranie większej części tego ładunku wymagało więc holowania statku. Cytując ten przykład, trzeba podkreślić stanowisko spedytora, który w imię własnych interesów i dla własnej wygody proponował armatorowi dokonanie drugiego holowania statku dla zabrania niewielkiej ilości ładunku (76 ton).

Rzecz prosta armator nie wyraził na to zgody, i ładunek został dowieziony do bazy, gdzie „Śląsk” ładował inne towary.

Poważne komplikacje przy załadunku statków stwarza nieprzygotowanie na czas masy towarowej. Przekonać się o tym można z przebiegu załadunku parowca „Śląsk” w porcie gdańskim w dniach 17—19 listopada br. Spedytor C. Hartwig zabukował na ten statek około 160 ton chlorku wapnia, dla którego to ładun-

ku przewidziano miejsce w dolnej części II ładowni. Dopiero w następnej kolejności miała być ładowana drobniaka. Gdy nadszedł czas załadunku chlorku, okazało się, że mimo zapewnienia spedytora towaru tego nie ma na miejscu (było tylko 40 ton) i że trzeba go dowozić pod statek koleją. Podstawienie wagonów zostało opóźnione o 7 godzin. Ponieważ nie wiele już czasu pozostało do planowego odejścia statku, dowództwo zrezygnowało z załadunku chlorku. Trzeba było bowiem niezwłocznie rozpocząć przyjmowanie pilnych partii drobniaki. Mimo znacznej wydajności robotników portowych nie zdołano w przewidzianym czasie załadować 32 partii drobniaki, gdyż statek musiał wyjść w morze zgodnie z rozkładem, w godzinach rannych 19 listopada br. Wynikło więc niekorzystne zjawisko martwego frachtu.

Hamującą wpływa na postępowanie obsługi statków niewłaściwe lub nieterminowe przygotowywanie dokumentów. Przede wszystkim chodzi tutaj o kwity sternika. Przekazanie ich na statek przed rozpoczęciem załadunku ułatwia przyjmowanie towarów. Warunek ten jest często nie przestrzegany.

Z dwudniowym opóźnieniem dostarczył C. Hartwig kwity sternika na parowiec „Śląsk” w podróży nr 140. Podobna sytuacja powstała przy załadunku w podróży nr 138. W tym ostatnim wypadku opóźnione dostarczenie kwitów sternika doprowadziło do zamieszania w końcowym stadium załadunku. Krótko mówiąc, nie można było ustalić dokładnego tonażu załadowanej drobniaki.

Źródłem błędów i niedociągnięć w obsłudze statków tej linii jest przeważnie niewłaściwa organizacja pracy.

Co trzeba przedsięwziąć, aby temu zaradzić?

Najpilniejszą sprawą jest, aby spedytor C. Hartwig i Zarząd Portu Gdańsk wykazali większą troskę o to, aby w pełni wykorzystywać bazę jako miejsce załadunku statków. Przeszkodą jest tutaj szczupłość miejsca składowania w pierwszej linii. Nie pokonamy szybko tej trudności, jeżeli obie strony będą ją nadal rozwiązywać na konferencjach dyspozytorskich w drodze często wcale nie budzącej polemiki i przez przysyłanie sobie pism, z których wynika, że jedna strona wini drugą za niewłaściwe składowanie towarów. Trzeba, aby portowcy wspólnie ze spedytorem „dogadali się” ale w atmosferze należycie pojętej współpracy na temat aktualnych możliwości składowania towarów w bazie zarówno pierwszej jak i drugiej linii lub znaleźli też inne rozwiązanie.

Spedytor jest dostatecznie wcześnie poinformowany o ładunkach zgłoszonych na planowaną podróż. Powinien zatem lepiej przygotowywać masę towarową do załadunku zgodnie z powszechnie obowiązującą zasadą, że w porcie nie statek na towar a odwrotnie towar czeka na statek. Spełnienie tego warunku umożliwi lepsze wykorzystanie ładowności statków i uzyskanie większych wpływów za frachty.

Wylimitowanie niedociągnięć w obsłudze statków linii fińskiej nabiera szczególnego znaczenia obecnie, a to z uwagi na utrudnione warunki podróży statków na skutek postępującego załodzenia Bałtyku. Rezerwa czasu wygospodarowana sprawną obsługą w portach, umożliwi statkom liniowym dotrzymanie regularności rejsów w okresie zimy.

J. P.

Nadzór bez odpowiedzialności

BUDOWANE pod nadzorem PRS barki — wrocławki nie mogły otrzymać klasy po zakończeniu prac. Podobnie stało się z eszlami wykonanymi przez Płockie Stocznie. Ostatnio zaś holownik zbudowany również pod nadzorem i według atestowanej przez tę instytucję dokumentacji nie może dostać ani klasy, ani nawet zaświadczenia zdolności żegludowej. Wszystkie te fakty świadczą, według mnie o tym, że współpraca między Polskim Rejestrem Statków, a przedsiębiorstwami żegludowymi nie układa się jeszcze tak jak chciałaby tego i przedsiębiorstwa i — przypuszczalnie także PRS.

Zastanówmy się, jakie skutki powoduje obecny system kontroli tej instytucji. Podane fakty dowodzą, że stosowany obecnie nadzór nie zapewnia wyniku końcowego, czyli otrzymania przez statek dokumentów, umożliwiających wejście do eksploatacji. Po co więc cała robota? Przecież chyba nie budujemy jednostek aby je odstawić „w krzaki”.

Nadzór jest niedostateczny ale jest. Daje on natomiast dalsze niezamierzone rezultaty. Osłabia bowiem kontrolę techniczną stoczni która „ogłada” się na PRS. Mało tego — osłabia również czujność armatora. Przedsiębiorstwo zaś spokojne, że PRS wspólnie z kontrolą stoczni nadzorują roboty — również nie dość starannie wywiązuje się z tej czynności.

Nie trzeba chyba udawać, że taki stan powoduje znaczne straty czasu, pieniądze, a nawet materiału. Najgorsze zaś jest to, że wła-

ściwie nikt za nic nie odpowiada, a za wszystko płaci armator.

Widzę jak towarzysze z PRS wkurzają ramionami i mówią: Michałowski nie zna naszego statutu. Pomyłka. Znam. Wiem, że jest taki punkt w statucie, który mówi: „Polski Rejestr Statków nie odpowiada za błędy swoich pracowników”.

Koledzy z PRS nawet prosili mnie, aby w rozmowie z nimi nie używać słowa „odpowiedzialność”. Argumentują, że w innych instytucjach klasyfikacyjnych jest podobnie i przytaczają odpowiednie paragrafy, np. § 11 statutu Germanisches Lloyd's mówiący o ograniczeniu odpowiedzialności prawnej G. L. Formalnie mają rację, ale... Czy w naszych warunkach jest to dobre? Przecież przepisy powinny być takie, aby nasza gospodarka nie cierpiała z ich powodu.

Czy jest jakieś wyjście z tej sytuacji? Słyszałem od towarzyszy z PRS, że instytucja ta ma wycofać się w ogóle z nadzoru, a ograniczyć się tylko do ostatecznej klasyfikacji. Czy to jest słuszne wyjście? Jeżeli teraz przy stałym nadzorze inspektorów klasyfikacyjnych jest tyle kłopotów z utrzymaniem klasy — to cóż będzie później? Wówczas PRS będzie przechodził do stoczni w ostatniej chwili, gdy statek jest już gotowy, aby rzec ostatnie słowo. Wyobrażam sobie stos dodatkowej dokumentacji, zdjęć, atestów...

Mnie się wydaje, że to nie przyspieszy ani budowy, ani obniżi kosztów. Rozumiem jednak kłopoty PRS z

nadzorem i chęć wycofania się z niego. Dlatego poddaje pod dyskusję własny projekt.

Bezspornym jest fakt, że w bardzo wielu przypadkach inspektorzy PRS sprawujący nadzór nad budową i remontem statków bardzo dodatnio wpłynęli na poziom produkcji stoczniowej, szczególnie w tych działach, w których kontrola techniczna stoczni jest słaba. W tych warunkach wydaje się, że konieczna jest koncentracja wybitnych specjalistów w jednej instytucji, właśnie w Polskim Rejestrze Statków. Bezstronna fachowa kontrola w toku remontu czy budowy wykluczy brakorobstwo stoczni środkami, o których będę mówił dalej.

Inspektorzy PRS muszą przy tym stale doskonalić się w swoim zawodzie. Obecny brak odpowiedzialności nie sprzyja temu warunkowi. Dopiero fachowa (nie materialna) odpowiedzialność zmusi inspektora do stałego podnoszenia swoich kwalifikacji, zwłaszcza gdy będzie on wiedział, że w pełni odpowiada opinią zawodom i dyplomem za fachowość swoich poleceń. Odpowiada tak samo jak kapitan statku, jak lekarz, jak każdy odpowiedzialny pracownik.

Respektowanie poleceń inspektorów PRS przez stocznie i armatorów pozostawia jeszcze wiele do życzenia. I stocznie i armatorzy czekają na ostatnie obrachunki przy odbiorze. Wtedy zaś starają się wszelkimi sposobami pozbyć jednostki, względnie przyspieszyć jej wejście do eksploatacji. Bywa jednak i tak, że stocznia pozostanie się jednostki — jak

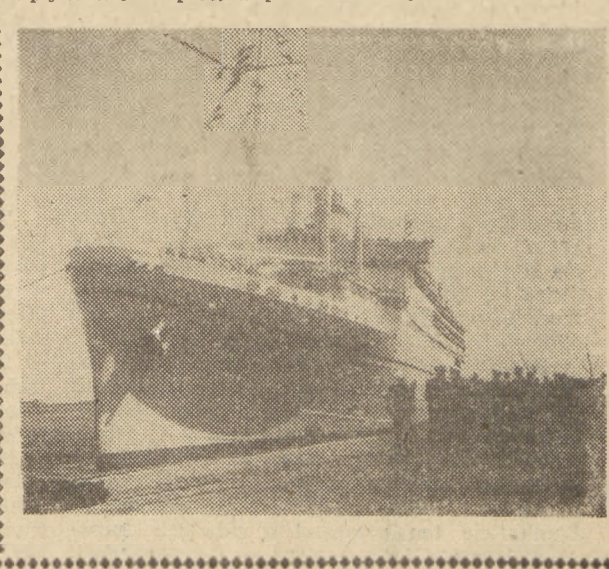
zdarzyło się to z ostatnim holownikiem — a żeglugał jej nie przyjmuje. Wynika z tego, że Polskiej Rejestr Statków powinien mieć w ręku mocne atuty zmuszające stocznie i armatorów do

Dokończenie na str. 2

M/s „Batory” wkrótce w Gdyni

Ostatnio wyszedł z Bombaju w powrotny rejs do kraju flagowy statek PMH — „Batory”. Jest to jego ostatnia w tym roku podróż. Do Gdyni statek zawinie prawdopodobnie w dniu 31 bm.

Załoga „Batorego” może się poszczycić w tym roku poważnymi osiągnięciami. W czasie swych podróży statek przewiózł w ciągu roku ponad 11.600 pasażerów, wykonując do chwili obecnej roczny plan pod względem ilościowym w 115 proc., a jednocześnie uzyskując 165 proc. planu we wpływach i 125 proc. w pasażeromilach.



PISMO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Nr 24 (118) rok 5 GDAŃSK, 15-31 grudnia 1955 R. Cena 90 gr

Powita go uśmiech córki



Mł. mar. Bronisława Domagalska niedługo wróci z rejsu do Chin.

W czasie jego nieobecności — powiększyła mu się rodzina. 12 października br. żona urodziła mu córeczkę. Ojciec nie widział jeszcze swej najmłodszej latorośli.

Z pomocą przychodzi mu „Ster”. Oto nowa pociecha na ręku u troskliwej mamusi — czeka wraz ze starszym bratkiem Januszkiem na szybki przyjazd tatulusa.

Podczas gdy tatuś jest daleko ...



Pani instruktorka gra poleczkę, a dzieci słuchają uważnie, aby ją za chwilę jak najlepiej zatańczyć. Januszek Rodaj (od lewej) i Wiesia Krygier z zapalem uczą się tańca, aby móc pochwalić się gdy ich ojcowie wrócą z rejsu. Może akurat oni — za kilka, czy kilkanaście lat — zachwycą swoją sztuką tańca naszą marynarską rodzinę?

A mamusie?... Ma musie siedzą w pobliżu i robią dla dzieci kolorowe czapeczki.

Choinka noworoczna tuż, tuż a więc nie ma dużo czasu. Trzeba spieszyć się, aby wszystko przygotować w terminie. Brać mamusie! Życzymy Wam jak najlepszych sukcesów i... zasłużonego uznania od mężów, gdy wrócą z morza.

Uwaga rodziny marynarzy

Koło Ligi Kobiet przy PMH, organizuje „Choinkę Noworoczną” dla dzieci marynarzy i pracowników administracji PLO. Dzieci w wieku od 2 do 14 lat, które wezmą udział w imprezie, należy zgłaszać do 20 grudnia br. w sekretariacie Koła LK Gdynia, ul. Targowa 27. Data i miejsce imprezy, będą podane w terminie późniejszym.

Gdy załoga nie szczędzi sił

Żałoga naszego statku może się poszczycić nie małym osiągnięciem w realizacji zadań planowych. Dowodem tego jest zajęcie przez załogę „Mikołaja Reja” ósmego miejsca w III kwartale współzawodnictwa międzystatkowego.

W dużym stopniu przyczyniła się do tego załoga maszynowa, która nie szczędzi wysiłku, aby maszyny i me-

chanizmy utrzymać w stałej gotowości technicznej. Ubiegła podróż obfitowała w liczne awarie, spowodowane urywaniem się szpil łączących koronę tłoka z trzonem. Uszkodzenie to załoga usunęła w czasie podróży. Po przyjeździe do Gdyni pracownicy Gdynińskiej Stoczni Remontowej dokonali dalszego prostowania układów i w obecnej podróży nie było wypadku urywania się szpil, wobec czego można było przystąpić do analizy procesu spalania w cylindrach.

Mimo braku specjalnego urządzenia, wprowadzono zwyczaj stałej kontroli procesu spalania i zdejmowania rozciągających wykresów. Ze zdjętych wykresów indykatorów okazało się, że wszystkie cylindry lewego i części prawego silnika głównego, mają za późny wstrzyk paliwa. To wpływało na większe jego zużycie i stratę mocy maszyn.

Po dokładnej analizie, postanowiono przesunąć krzywkę zaworów paliwowych do przodu, w granicach od 1,5 do 3 stopni. Po przesunięciu krzywek, silniki zaczęły pracować lepiej, bardziej równo i miernie, obniżyła się temperatura wydechu spalin, zmniejszyło się ciśnienie na niskim i średnim stopniu sprężarki powietrza wstrzykowego, przy jednoczesnym zachowaniu ciśnienia trzeciego stopnia. W rezultacie tego sprężarka pobiera mniej mocy silnika głównego. A co najważniejsze zmniejszono o 2 gramy jednostkowe zużycie paliwa na konia mechanicznego na godzinę, a szybkość statku wzrosła średnio o 0,5 Mm.

Poza tym 10 pracowników PLO i 4 z PRO otrzymało dyplomy wyróżnienia, m. in.: inż. Czesław Naszczyński, elektryk Stanisław Dacko i IV mech. Jerzy Ciesielski. Równocześnie dokonano oceny pracy załogowych delegatów Klubu Techniki i Racjonalizacji PMH. Najlepszym trzem delegatom przyznano następujące nagrody: skierowanie na wczasy rodzinne dla dwóch osób otrzymał Antoni Musiałik, teczka Jerzy Ciesielski — IV mech. z motorowca „Curie-Skłodowska” i komplet cyrkli Mieczysław Sikorowicz, as. masz. z motorowca „Batory”. Ponadto trzech dalszych delegatów klubu: Andrzeja Żelazka z motorowca „Bratysława”, Mariana Dąbrowskiego z motorowca „General Walter” i Piotra Niedzielskiego z motorowca „General Bem” wyróżniono za dobre pełnienie obowiązków delegata klubu.

(k)

O niehandlowym załatwianiu handlowych interesów

Jak myślicie drodzy czytelnicy — co potrzeba Polakom Linii Oceanicznej jeśli chcą kupić za granicą części wymienne do maszyn swoich statków?

Sprawa ta jest trochę skomplikowana, ale niewątpliwie w lot odpowiedzi: trzeba mieć dewizy i zezwolenie na zakup za granicą. Słusznie, ale to jeszcze nie wszystko. Praktyka wykazuje, że do tego potrzebny jest jeszcze „Centromor” czyli Centrala Morska Importowo-Eksportowa w Warszawie oraz dużo, dużo... papieru i spory zasób... cierpliwości. Bywa i tak, że PLO zakupując części wymienne bez pośrednio za granicą, ale to tylko w wypadkach wyjątkowych, nie cierpiących zwłoki (np. awaria). Wtedy sprawa jest bardziej prosta. Są to jednak — jako się rzekło — wypadki wyjątkowe.

Zasadniczy tryb załatwiania zakupów zagranicznych jest poważnie skomplikowany. Wydaje się, że należy przyrzeć się bliżej sprawie importu części wymiennych. Aby wyraźniej wykazać z czym jest źle, zajmijmy się szczegółową analizą dwóch wypadków. Pierwszy to zakup wirówki oliwnej dla motorowca „General Walter” załatwiony przez PLO we własnym zakresie (wypadek awaryjny).

Teczka sprawy zawiera tylko: kilka depesz do Londynu i z Londynu, listowne potwierdzenie zamówienia, potem jeszcze kilka krótkich depesz i wreszcie dowód przyjęcia przesyłki do magazynu PLO oraz „debit notę” na sumę 767 funtów i 10 szylingów wraz ze specyfikacją towarową. Od sporządzenia zamówienia przez statek do odbioru przesyłki w Gdyni, upłynął niecały miesiąc.

Przypatrzmy się następnie teście innego zakupu, dokonanego przez PLO za pośrednictwem „Centromoru”. Aby porównanie było jak najbardziej sprawiedliwe, jest to również wirówka oliwna tyle, że dużo mniejsza od tamtej.

Pertraktacje rozpoczęto 4 października 1954 r. 23 października 1954 r. „Centromor” wysłał do PLO po-

twierdzenie odbioru zapotrzebowania i dla porządku zawiadomił, że sprawę prowadzi pod numerem 4569 oraz, że wkrótce nadeśle oferty zagraniczne. W ciągu grudnia ub. r. i stycznia br. nadeszły rzeczywiście trzy oferty. Po szczegółowym przeanalizowaniu armator wybrał ofertę angielskiej firmy Alfa Laval i 30 marca 1955 r. wysłał do „Centromoru” zamówienie importowe nr 345. Teraz aparat handlowy „Centromoru” poszedł „w ruch”. Już 21 maja, z Warszawy nadeszło pismo, w którym po potwierdzeniu odbioru zapotrzebowania wirówki, powiedziane jest tak: „Jednocześnie zawiadamiamy, że przystąpiliśmy do ściągania ofert konkurencyjnych Pierwsza z ofert firmy Alfa-Laval z dnia 11. V. 55 r. wraz z rysunkiem nr 6106 w załączeniu przesyłamy Wam do zaopiniowania. Niniejszą sprawę prowadzimy pod numerem 4128, na który prosimy powoływać się w dalszej korespondencji”.

Nie dziwnego, że po takim liście PLO poprosiło grzecznie o wyjaśnienie, co to znaczy. Po pewnym czasie „Centromor” co prawda wyjaśnił swoją pomyłkę z wprowadzeniem nowego numeru sprawy, ale to nie przeszkadzało mu w ściąganiu nowych ofert z Anglii. Szwecji czy Niemiec i przesyłaniu ich do PLO w celu zaopiniowania. A czas uciekał.

Wreszcie w lipcu br. armator zdenerwował się i wysłał do Warszawy depeszę takiej treści: „WIRÓWKA HEL 4569 POTRZEBNA SIERPIEŃ STOP PODAJCIE TERMIN DOSTAWY...”

W kilka dni po tym, PLO wysłała jeszcze dość długi i dość nieprzyjemny dla armatora list. Wtedy na pewien czas zapanowała cisza... W połowie sierpnia „Centromor” odpowiedział na depeszę i list, wyjaśniając i przeprasząc a równocześnie... zwracając uwagę, że „PLO jak również Ministerstwo Żegluga, do tej pory nie powzięło żadnych kroków do uzyskania akceptacji na import wirówki...”. Czyli inaczej mówiąc, „Centromor” w obliczu nieprzyjemnej odpowiedzialności za opóźnienie realizacji zakupu, ściągnął na pole bitwy nowe posiłki w postaci... braku załączników. Niestety był to manewr chyby, gdyż w rzeczywistości wirówka, a nawet 2 sztuki, były ujęte w planie dostaw „Centromoru” na rok 1955. Wydaje się, że dalsze cytowanie fragmentów przebiegającej korespondencji na ten temat jest zbędne.

Sprawa zakończyła się wreszcie dostarczeniem wirówki 23 listopada 1955 r., czyli po przeszło rocznym załatwianiu. Podobnych spraw niestety jest więcej. Zresztą wystarczy stwierdzić, że z tegorocznych zamówień „Centromor” zrealizował dotychczas... niecały jeden procent.

W rezultacie armator często jest zmuszony do załatwiania zakupu we własnym zakresie. Potem przychodzi spóźniony towar „Centromoru” i idzie do magazynu na odpoczynek, gdyż — jak wiadomo — w PMH jest załadowane kilka statków o podobnych typach maszyn. Takich „zamrożonych części wymiennych”, leży w magazynie PLO na sumę około

100 tys. dolarów.

Nie ulega wątpliwości, że centralizowane zakupy przez „Centromor” mają swój sens. Z drugiej jednak strony dotychczasowy niehandlowy sposób załatwiania przez „Centromor” interesów handlowych, musi ulec zmianie. Wydaje się, że z dwóch powyższych przykładów wynika dość jasno, że „Centromor” zbyt mocno komplikuje to, co mogłoby być bardzo proste.

Należy żałować również, że dotychczas nie było żadnej umowy między PMH a „Centromorem”, która regulowałaby sposób i terminowość realizowania zamówień armatorów. Konkretne są dwa wyjścia z tej nienormalnej sytuacji: albo „Centromor” usprawni swoją organizację pracy (i to byłoby chyba najlepsze), albo armatorzy powinni otrzymać zgodę CZ PMH Ministerstwa Żegluga oraz PKP — na dokonywanie zakupów części wymiennych we własnym zakresie. W każdym razie jedno jest pewne, że jeżeli „Centromor” będzie energicznie i terminowo załatwiał zakupy, nikt nie będzie miał do niego żadnych pretensji.

WOJCIECH OWICZ

Uwaga!

W nr 23 (117) „Steru” w notatce pt. „Kłótnia to nie dyskusja”, nie podano nazwy statku, którego korespondencja dotyczy. Informujemy, że Franciszek Buła jest naszym korespondentem na parowcu „PRZYSZŁOŚĆ”.

Biurokracja w BiHP

W PMH istnieje opinia, że służba BHP jest mało operatywna. Ci którzy to twierdzą mają sporo racji, gdyż tak jest w rzeczywistości. Chciałbym wskazać źródła tego stanu.

Otóż w br. dużo mówiło się o walce z biurokracją. Były na ten temat konferencje i odprawy. Na omówienie te-

go problemu poświęcono więcej czasu, ale bezskutecznie. Ci bowiem, którzy zwolniali te narady sami zwiększając biurokrację, zasypując bezdusznie podległe im jednostki papierkami o terminowej realizacji. Z tego powodu służba BHP jest przygnębiona do biurka i odpowiada na pisma dotyczące spraw,

niejednokrotnie już omawianych w różnych sprawozdaniach.

Jaskrawym przykładem jest sporządzenie projektu planu 5-letniego z zakresu inwestycji BHP, który został przesłany do CZ PMH w maju br. W projekcie tym ujęto potrzeby BHP na okres 5 lat. W ślad za tym, we wrześniu br. wpłynęło pismo, w którym mówi się już nie o projekcie planu, ale o „wykazie potrzeb inwestycyjnych na okres pięcioletni”. Czy nie jest to powtarzanie tych samych spraw?

Zdarzają się tygodnie, w których przychodzi po kilkanaście terminowych pism. Bardzo często zdarza się, że CZ PMH robi na pismach MZ tylko dopisek, skracający podany termin i przesyła je przedsiębiorstwu do realizacji, mimo iż st. insp. BHP mógłby odpowiedzieć na nie natychmiast, bez zbierania dodatkowych materiałów z przedsiębiorstw.

Np. 4 listopada br. otrzymaliśmy z CZ PMH pismo w sprawie podania osób wyróżnionych za przestrzeganie przepisów BHP. Nazwiska te były już przesłane w sprawozdaniach z realizacji planu pracy za maj i lipiec br. Taki styl pracy jest możliwy dlatego, że służba BHP w CZ PMH nie ma właściwego rozeznania w terenie, gdyż zbyt rzadko wyjeżdża do podległych przedsiębiorstw i prawdopodobnie nie czyta naszych sprawozdań. Jeśli zaś nawiązuje ścisły kontakt z przedsiębiorstwami to nie po to, aby pomóc w pracy podległym komórkom BHP, ale przeważnie po to, aby szukać winnych za „odgórnie wprowadzony bałagan”.

Ten system pracy utrudnia łączność służby BHP ze statkami oraz powoduje pobieżne i ogólnikowe traktowanie bezpieczeństwa i higieny pracy. Oczywiście wnioskować z tego można, że chodzi tu o efekt (wątpliwy) a nie o jakość. Świadczy to, iż Uchwała Prezydium Rządu o ograniczeniu sprawozdawczości i zlikwidowaniu zbędnych papierków nie została jeszcze zastosowana w CZ PMH.

WACŁAW PAK

W. Kasprowicz

Dzień jakich wiele jest w porcie

NAD ładowniami motorowca „Mickiewicz” cztery dzwigi gięły swe ramiona ładując drobniaczko dla portu Południowej Ameryki. Co chwilę w lukach statków ginęły nowe partie worów, skrzynek, podwozi samochodowych i żelaza.

Wszedłem do kabiny kapitana statku, który kończył właśnie rozmowę z I oficerem. — Co słychać? — powtórzył pytanie kapitan Jerzy Lewandowski. — Właściwie, to oprócz lekkiego przechylu do jakiego przyczynił się sztauer, nic specjalnego się u nas nie wydarzyło. Ktoś zapukał do drzwi i do kabiny wszedł pracownik działu reklamy PLO z paczką noworocznych kalendarzy i drobniaków reklamowych. — O jak to ładnie! Dostarczymy je akurat

na nowy rok — ucieszył się kapitan Lewandowski.

Przy okazji kapitan „u-bił” również mały interesik dla „swoich” agentów, pilotów itp., z którymi przecież trzeba dobrze żyć. Kalendarzyk reklamowy, banderka lub popielniczka to przecież drobniaczko, a zawsze bardzo pomaga w pracy. — Szkoda tylko, że u nas tak mało uwagi poświęca się sprawom reklamy — westchnął nie bez słuszności kapitan Lewandowski.

Do kabiny wszedł za chwilę ochmistrz Kazimierz Jaskólski, który wrócił właśnie z urlopu na stare miejsce pracy.

Po jego wyjściu, rozmawialiśmy na temat stabilizacji załóg. Kapitan stwierdził z zadowoleniem, że coraz rzadziej marynarze są przenoszeni ze statku na statek — a prawie w ogóle nie ma wypadku zmuszowania bez powodu. Dobry objaw. Ludzie zaczynają zagospodarowywać się na swoich statkach, a to wpływa dodatnio na nastrój i wydajność pracy. Na motorowcu „Mickiewicz” nawet hotelowcy (którzy zwykle zmieniają się najczęściej) pracują dłużej niż rok, a niektórzy po kilka lat.

W kabinie starszego oficera, Alfred Chlebionek ugađniał dalszą sztauerkę z przedstawicielami biura portowego PLO.

— Czy dużo ma pan kłopotów z załadunkiem? — zapytał. Po chwili namysłu odpowiedział: — Właściwie to nie mam takich kłopotów, które nale-

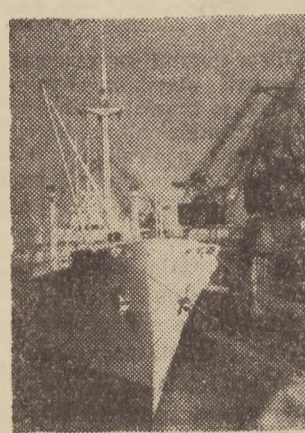
żałoby rozwiązywać przez „Sier”. Załadunek idzie dość sprawnie, sztaury pracują nieźle, tylko irytują zmiany w „sztauplanie”.

Spójrzalem na plan — był rzeczywście mocno pokreślony. Jak się okazało jest on już czwarty z kolei. Trzy poprzednie leżą w... koszu. Z dalszej rozmowy wynikało, że tak „Hartwig” jak i „Spedrapid” lubią czasem robić niespodzianki.

Zabukowany tonaż — mówi Chlebionek — nie ulega w zasadzie żadnym większym zmianom, ale rodzaj ładunku... Np. „Hartwig” zamiast 34 ton blachy do San to i Rio de Janeiro, dał równowartość wagową żelaza płaskiego do Buenos Aires. Niby to samo (na wagę) a przecież nie to samo w sztautowaniu. Co gorsze, kiedy o zmianie zawiadomiono statek, ładunek dla Buenos Aires był już załadowany. No, ostatecznie nie stało się nic strasznego, bo miejsce znaleźliśmy — ale przecież trzeba było od nowa kombinować i niepotrzebnie się denerwować.

— „Spedrapid” zrobił nam inny kawał — mówi dalej I oficer. — Zabukowano 88 podwozi do samochodów „Skoda”. W czasie załadunku okazało się, że podwozi będzie tylko 50 sztuk. Czyżby ich zabrakło? Nie, ale okazało się, że ktoś „zapomniał” o tym, iż do każdego podwozia należały pewne dodatki i trzeba było zmienić decyzję. Takich zmian jest więcej... Czas byłby najwyższy je wyeliminować.

Z kolej przenoszę się do



M/s „Mickiewicz”

