



M O R S K A A G E N C J A P R A S O W A

Wydawca: Liga Morska Zarząd Główny, Warszawa, Widok 10

Redakcja i Administracja: Warszawa, Widok 10 – Tel. 705-29

Konto P.K.O. Nr I-1020, Redakcja Wydawn. L. M. – Warszawa

CENTRALNY BIULETYN MORSKI serwis publicystyczny



Nr 16 z dnia 28 listopada 50r.

34. Szybko i sprawnie ładują bunkier zespoły Blok-Spedu
35. Pierwszy parowiec na Bałtyku

34.

SZYBKO I SZYBKO ŁADUJĄ BUNKIER
ZESPOŁY BLOK-SPEDE.

S/s "Meserret", statek bandery tureckiej t.zw. w gwarze portowej "turek", przybył do Gdańska z ładunkiem pirytów. Obsłużony w tempie rekordowym statek mógłby właściwie już odejść - musiał jednak pozostać, by "zaczepnąć oddechu", czyli zaopatrzyć się w odpowiednią ilość węgla bunkrowego czyli paliwa. "Meserret" jest jak zaznaczyliśmy parowcem/. Paliwa tego potrzebuje statek nie mało, ma bowiem przed sobą długą drogę powrotną - do portów macierzystych dalekiej Turcji, a przed tym jeszcze podróż do Finlandii. "Meserret" wciąż ponad 1000 ton bunkru. Zaopatrzenie statku w taką ilość bunkru to - nie każdy z czytelników zdaje sobie sprawę z tego - wielogodzinna, ciężka praca załóg trymarskich, w tym wypadku, załóg buhaltowych "Blok-Spedu" ponieważ statek bunkrowany jest od strony wody. Od ich sprawności i obowiązkowości zależy teraz wyłącznie czy "Meserret" odjedzie w oznaczonym terminie, czy zmuszony będzie przedłużyć swój pobyt. Nie ma obawy "turek" odjedzie napewno terminowo. Nie było jeszcze wypadku, by z winy załóg bunkrowych którykolwiek ze statków, zaopatrujących się w bunkier w zespole portowym Gdańsk, Gdynia, musiał przedłużyć swój pobyt. Nie było wypadku by zabunkrowany został niedobrze. Zespoły robocze Blok-Spedu pracują bowiem wczorowo. Najgorsze warunki atmosferyczne, dające się im silniej we znaki niż innym robotnikom portowym, pracują bowiem cały czas na otwartym powietrzu - no wódzie - nie hamują tempa ich pracy, nie odbijają się ujemnie na jej jakości.

x x x

Jest już koło południa. Niktło rozmiarami w porównaniu z potężnym parowcem wyciągarka węglowa, t.zw.

d.c.n.

bunkierka pracuje już więc od dobrych kilku godzin. Obraca się szybko wielki walec. Przy pomocy nawiniętej na walec ten długiej liny metalowej jeden po drugim wjeżdżają na statek kosze z bunkrem ładowane na sąsiedniej barce. Uważnie, sprawnie pracuje starszy szypor Edward Czuba. Tempo jego pracy reguluje gwizdek, dawany przez podającego kosze. Gwizdek ów rozlega się raz po raz ze stojącej między bunkierką a statkiem naładowanej bunkrem barki. Wysoko piętrzą się zwęzły lgniącego bunkru, a w węglowym, pełnym pyłu wozie uwija się 7-mio osobowa grupa ładowaczy. Kosze z węglem wjeżdżają na statek sposobem mechanicznym, ładowane są jednak ręcznie - po prostu łopatami. Kilka zręcznych, uprzątniętych ruchów i kosz gotowy do drogi, wypełniony po brzegi pochwyca ręce puszczonego kosze Jana Stellera, by uwiesić go na haku liny. Słychać znów gwizdek. Walec bunkierki puszczonej w ruch. Kosz wjeżdża na statek gdzie pochwyca go inna zręczna ręca podadzą dalej, zawartość wyluzują na wózki, a pusty kosz na barkę. Funkcję puszczonego i chwytającego kosze są szczególnie odpowiedzialne i trudne. Jeden niedobrze obliczony, nierozważny ruch, złe zawieszanie, lub złe podjęcie kosze, a zawartość jego może wylądować na głowie, jeśli nie któregoś z pracujących na barce, to na głowie podającego.

Ciała manipulacja ładowania, windowania i opróżnienia kosze - trwa krótko, mniej niż 2 minuty. Ale szybkość ta, błyskawiczna nieledwie dla widza manipulacja, nie jest bynajmniej łatwa i prosta. Wymaga ona wyjątkowo dużo zręczności, uwagi i wyrobienia. Załogi robocze Elok-Spedu kompletowane też są z doświadczonych fachowców, prawdziwych speców prac bunkrowych. Istnieją wśród bunkrowców niemal specjalne "klony", które umiętność manipulacji trymerskich mają we krwi. Jak inaczej określić taką np. rodzinę Witkowskich, w której już w drugim pokoleniu wszyscy pracują przy bunkrze...

x x x

Z jednym z przedstawicieli tego bunkrowego "klonu" spotykam się na nowo wyremontowanej bunkierce, steno-
d.c.n.

więcej dumę całej załogi. To właśnie Stanisław Witkowski wraz z najbardziej zasłużonym członkiem załóg roboczych Blok-Spedu Józefem Radką, sprawującym odpowiedzialną funkcję nadzorca technicznego, przyczynili się głównie do uruchomienia nowej jednostki.

"To nasze nowa bunkierka to był wrak, kompletny wrak, który - zgodnie z życzeniem rzeczoznawców - miał pójść na złom - opowiada mi ob.Radka, w towarzystwie którego oglądam lśniącą nowością, doskonale urządzone maszynownię jednostki oddawaną właśnie do eksploatacji, ale myśmy sobie z Witkowskim powiedzieli, że przy dobrej chęci można ją wyremontować. Projekt swój przedłożyliśmy kierownictwu taboru i tak bunkierka zawędrowała do stoczni. Koszt kapitalnego remontu obniżyło przygotowanie przez nas odpowiednich instrukcji. Praca wykonywana bez dokumentacji technicznej".

"Gruntowny remont przeprowadziła stocznia - informuje mnie przedstawiciel dyrekcji Blok-Spedu mgr.Bruski - ale cały szereg prac remontowych wykonała załoga jednostki we własnym zakresie, a przede wszystkim oni dwaj: Radka i Witkowski. Oszczędności osiągnięte z tytułu przeprowadzenia licznych robót sposobem gospodarczym sięgają sum bardzo wysokich, a jakość roboty, wykonanie bynajmniej na tym nie ucierpiało. Dowodem tego jest opinia Polskiego Rejestru Statków, którego inspektor oświadczył, że żadna inna bunkierka zespołu Gdańsk/Gdynia nie zasługuje tak całkowicie na zaliczenie jej do klasy Ia, jak właśnie ta przerobiona z wraku. Prócz wzorowego rozplanowania i urządzenia maszynowni specjalnie podkreślić należy dbałość o zachowanie przepisów BHP. Możemy to stwierdzić oglądając wygodne pomieszczenia osobne dla trymerów, osobne dla stałej załogi holowników. To ostatnio ma do swojej dyspozycji estetycznie urządzone kabinę, w niej łóżeczko, leżankę, stół, krzesła, dużą trzy-drzwiową szafę. Nie brak również zimnej i gorącej wody słodkiej do mycia. W sympatycznym pomieszczeniu nie zapomni no nawet omikroskopijnych, dostosowanych do rozmiaru malutkich okienek kabiny - barwnych firaneczkach, kokieteryjnie wstążeczką przewiązanych.

Obraz estetycznego, przytulnego kąci-
ka z łogi bunkierki z owymi wzruszającymi firaneczkami stoje
mi przed oczyma, gdy najejutrz z ob. Doggą, przewodniczą-
cym Rady Zakładowej zwiędzom ponury lokal, noszący
pompatyczną nazwę świetlicy robotników Blok-Spedu w Gdańsku.
Ta "świetlica" to pozostałość po dawnych gospodarzach
firmy, która stosunkowo niedawno przeszła pod zarząd
państwowy, a obecnie pod opiekę Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia.
Do rozmiarów ponurego symbolu wyrasta ten widoczny wyraz
ich "serdecznej troski" o zapewnienie odpowiednich warun-
ków robotnikom. Nasze, na pozór może zbyt pochopne wnioski
potwierdza całkowicie rozmowa z mgr. Bruskiem i ob. Doggą.
Świetlica gdańska robotników Blok-Spedu jest naprawdę
symbolem "dbałości" dawnych gospodarzy tej firmy o
robotnika, symbolem i jedynym, dosłownie jedynym, dbałości
tej przejawem. W byłym Blok-Spedzie nie pomyślano nawet o
zorganizowaniu akcji socjalnej. Robotnicy firmy nie byli
objęci żadnym układem zbiorowym. Wysokość ich płac, choć
wydaje się to w dzisiejszych warunkach nieprawdopodobne,
zależało od fantazji i woli dyrekcji. Praktycznie rzecz
biorąc z robki robotnika ustalał od wypadku ten czy ów
kierownik. Rada Zakładowa wogóle nie istniała, jak nie
istniał problem odzieży ochronnej, bezpieczeństwa i higieny
pracy.

x

Wszystkie te i inne zaradnicze braki stara-
ją się usunąć obecne kierownictwo Blok-Spedu. Podpisany
został nowy układ zbiorowy, regulujący płace robotnicze,
ostаточно zresztą o 25% podwyższone. Powołano do życia
Radę Zakładową, zorganizowano i postawiono na właściwym
poziomie akcję socjalną. Stosunkowo niedawno wprowadzone
współzawodnictwo dało już znaczne wyniki.

Oczywiście nie wszystkie niedociągnięcia
czy nawet zaradnicze mankamenty jeśli chodzi o opiekę nad
pracownikami, udało się odrazu usunąć. W dalszym ciągu
pozostał w pewnym stopniu otwarty problem odzieży och.

d.c.n.

i wiele innych, nie należy się spodziewać, że i one
zostaną pozytywnie rozwiązane. Włączeni w socjalistyczny
rytm pracy portowej pracownicy Blok-Spedu uzyskają odpo-
wiednie warunki i właściwą ocenę swej pracy.

A.Wierzbicka

35.

PIERWSZY PAROWIĄC NA BAŁTYKU

Związek Radziecki jest ojczyzną pierwszej na świecie maszyny parowej. Wynalazcą jej był wybitny konstruktor i nowator w dziedzinie techniki, majster uralski Iwan Polzunow, który stworzył podstawy termotechniki. Całe swoje życie poświęcił on pracy badawczej nad możliwościami zastosowania energii cieplnej do poruszania maszyn. "Winiem wszystkie swoje siły i cały trud - pisak Polzunow - poświęcić pracy nad sposobem obsłużenia maszyn przez ogień, aby ułatwić pracę naszym następcom".

Maszyna parowa zastosowana jako siła napędowa na statku, zmieniła zasadniczo jego wygląd zewnętrzny. W miejsce żaglowców, które przez wieki, panowały niepodzielnie na morzach świata, coraz częściej pojawiały się statki parowe.

Sto trzydzieści pięć lat temu marynarze bałtyccy byli świadkami epokowego wydarzenia w historii żeglugi rosyjskiej. W dniu 15 listopada 1815 roku na wodach Zatoki Fińskiej spuszczonej został na wodę i rozpoczął próbny rejs pierwszy parowiec, wybudowany przez majstrów rosyjskich na jednej ze stoczní petersburskich. Statek otrzymał nazwę "Elizabeta".

Prasa rosyjska pisała podówczas szeroko o pierwszym rejsie parowca. Statek pływał półtora godziny w różnych kierunkach. Swobodne ruchy tak olbrzymiego statku przedstawiały przyjemny widok. Widac było że statek łatwy jest w kierowaniu. Długość parowca "Elizabeta" wynosi 18 metrów. Na statku ustawione jest maszyna parowa o mocy równającej się sile czterech koni".

Pierwszy rejs "Elizabety" z Petersburga do Kronszztatu wywołał olbrzymie zainteresowanie w całej Rosji. Gdy statek wypływał z Petersburga

odprowadzali go rosyjscy uczeni i budowniczo wie statków. W Zatoce Fińskiej szybkość parowca wynosiła 5 mil na godzinę. Odległość pomiędzy Petersburgiem a Kronsztatem przebyto w 2 godziny 45 minut. W Kronsztacie "Elizabeta" została uroczyście powitana przez marynarzy bałtyckich.

W czasie powrotnego rejsu statek znalazł się w sztormie. "Dął silny przeciwny wiatr a morze było wzburzone". Pierwszy rosyjski parowiec doskonale wytrzymał ogniową próbę sprawności.

Kilka dni znajdował się statek na morzu. Był to pierwszy na świecie rejs morski parowca.

W Europie zachodniej dopiero w roku 1816 Anglik Dodd odważył się na rejs parowcem z Glasgow do Londynu.

W 1820 roku pomiędzy Petersburgiem a Kronsztatem pływały już 4 parowce, wybudowane przez majstrów rosyjskich.

Marzenie o powstaniu morskich parowców, które długi czas zajmowało umysły uczonych rosyjskich stało się rzeczywistością.

Wynalazcy i konstruktorzy rosyjscy stale ulepszali statki parowe i ich maszyny. W trzy lata po pierwszym rejsie "Elizabety" wybudowany został znacznie większy parowiec dla obsługi żeglugi czarnomorskiej. W ciągu następnych pięciu lat pojawiły się parowce na morzu Białym. Pierwsze parowce kaspijskie wybudowane zostały w roku 1828. W roku 1843 kursowały już parowce pomiędzy Petersburgiem, Rygą, Rewlem, portami morza Bałtyckiego i Północnego. W roku 1836 w Odessie było już szereg parowców, które pływały po morzu Czarnym i Azowskim. Rosyjscy konstruktorzy i budowniczo wie okrętów tworzyli coraz to nowe typy statków parowych i maszyn oraz bezpieczniejsze i lepsze warunki^w żegludze morskiej.

Podczas jubileuszowego rejsu "Elizabety" w roku 1835, prasa rosyjska pisała: "W ciągu ostatniego 20-lecia we wszystkich państwach Europy, a szczególnie w Ameryce zdarzały się wielkie katastrofy

d.c.n.

morskie. Jedynie w Rosji nie notowano żadnego wypadku. Żaden z naszych parowców nie uległ rozbiciu a mamy ich już dziś 52". Dalej prasa podaje: "prowadzenie parowca odbyło się nie na Tamizie lecz na Newie a najpoważniejsze usprawnienie w budowie parowca - użycie dwu maszyn parowych na statku - było wprowadzone również u nas".

W pierwszej połowie XIX wieku parowce obciążone były olbrzymimi nieporadnymi maszynami. W roku 1832 rosyjscy konstruktorzy i nowatorzy osiągnęli nowy sukces. W Rosji wybudowano została pierwsza w świecie maszyna parowa bez balansiera. Została ona zainstalowana na parowcu "Herkules". Dopiero po 8 - 10 latach podobne maszyny pojawiły się w Anglii, a ich konstrukcja była wierną kopią maszyn rosyjskich.

Dzieło rozpoczęte przez pierwszych rosyjskich budowniczych parowców kontynuowali liczni późniejsi technicy w Rosji. Znany wynalazca M. Nazikin wybudował potężną maszynę parową wysokiego ciśnienia. Budowniczym wielu parowców, twórcą sprzężonych maszyn, skraplacze pary oraz autorem ponad 80 publikacji z dziedziny budowy statków był utalentowany konstruktor I. Kakaśnikow. Na jednej z Petersburskich stoczni pracował syn nieznanego chłopca P. Kitow, wybitny budowniczy swego czasu, który opracował cały szereg oryginalnych doskonale wypracowanych projektów statków.

Mija 135 lat od czasu, gdy pierwszy rosyjski parowiec odbywał swój pierwszy rejs na morzu. W ciągu tego okresu w Rosji wybudowano pierwsze na świecie statki o napędzie elektrycznym, motorowce i inne typy statków morskich.

Szczególnie duże ożywienie w budownictwie okrętowym przypada na lata stalinowskich pięćdziesiątek. Na stoczniach radzieckich wybudowane zostały wspaniałe parowce i motorowce. Statki wyposażone zostały w najnowsze urządzenia techniczne.

Pod sztandarem potężnego radzieckiego Państwa statki te odbywają rejsy na wszystkich oceanach i morzach świata.