

Sieciarz Wagner z PRIUR »Kuter« podejmuje apel Saja ze Starachowic

(Telefonem z Koszalina)
Przodujący pracownik sieciarz ni darłowskiego przedsiębiorstwa „Kuter“ twórca „modelówek“ typu darłowskiego Wilhelm WAGNER podjął ostatnio apel SAJA ze Starachowic i zobowiązał się produkować sieci bez braków. Jednocześnie wzywa on wszystkich sieciarzy z Wybrzeża do podejmowania podobnych zobowiązań.

Wagner pracuje w rybolówstwie morskim już przeszło 34 lata, jest doskonałym fachowcem i przodującym pracownikiem w swoim zakładzie pracy. Wyrabia przeciętnie od 250—300 proc. normy. Rozumiejąc potrzebę szybkiego wzrostu kadr sieciarskich wiele czasu poświęca na szkolenie młodszych kolegów.

Władysław LUCZAK

RYBAK MORSKI TYGODNIK CZASOPISMO PRACOWNIKÓW RYBOLÓWSTWA

NR 17 (30) GDYNIA, 20—26 KWIETNIA 1953 R. CENA 40 GR

Rośnie fala zobowiązań przed świętem 1-Majowym

Dziwił się w odrodzonej, Ludowej Ojczyźnie święto solidarności klasy robotniczej całego świata czczą polskie masy pracujące wzmocnionym wysiłkiem w walce o realizację planów gospodarczych, w walce o zbudowanie w naszym kraju ustroju socjalistycznego, w walce o pokój.

Pracownicy rybolówstwa morskiego masowo włączają się do ogarniającej cały nasz kraj akcji zobowiązań pierwszomajowych. Świadczy to o wzrastającym uświadamieniu politycznym naszych rybaków i pracowników rybolówstwa.

Każdy dzień przynosi wiadomości o nowych zobowiązaniach. W ślad za pracownikami PPIUR „Arka“, zobowiązania pierwszomajowe zgłosili rybacy „Jedności Rybackiej“. Doceniając konieczność wykorzystania wszystkich dni bezszkoleniowych dla wykonania zadań planu w rybolówstwie, rybacy-spółdzielcy zobowiązali się wypływać w ciągu II kwartału również w bezszkoleniowe niedziele.

Żałoga „Gdy 73“ zadeklarowała wyjście w morze po 2 niedziele w maju i czerwcu. „Gdy 127“, „Gdy 116“, „Gdy 115“, „Gdy 129“, „Ust 8“ — po jednej niedzieli w maju i czerwcu. „Gdy 16“ 17 niedziel do końca roku. „Gdy 114“, „Gdy 120“, „Gdy 74“, „Gdy 182“, „Gdy 130“ po dwie niedziele w kwietniu, maju i czerwcu. „Gdy 41“ — po 3 niedziele w trzech miesiącach II kwartału. „Gdy 166“, „Gdy 168“, „Gdy 75“, „Gdy 97“, „Gdy 167“, „Gdy 132“ i „Gdy 166“ zadeklarowały po jednej niedzieli w kwietniu, maju i czerwcu. Poza tym „Gdy 12“ oprócz wyjść niedzielnych w ciągu II kwartału zaplanowała złowić maksymalną ilość łososia, którego nie ma w planie.

Wśród wspomnianych na wstępie zobowiązań „Arki“, o których już pisaliśmy w poprzednim numerze, znajdujemy szereg nowych — np. łowienie od świtu do zmroku, skrócenie zaciągów z 4 na 3 godziny; wychodzenie na łowiska dalsze, wykorzystywanie wszystkich dni połowowych, wychodzenie w niedziele i święta, przeprowadzanie remontów sieci i remontów sprzętu maszynowego.

Znalazły się jednak i zobowiązania, świadczące o słabym wyrobieniu politycznym zespołów,

które je podjęły, o słabej dbałości o autorytet słowa rybackiego. Np. żałoga kutra „Wła 68“, której wykonanie planu I kwartału wynosi 63,9 proc., zobowiązała się wykonać plan półroczny do dnia 15 czerwca. Żałoga kutra „Gdy 133“ postanowiła wykonać plan półroczny do 20 czerwca. Tymczasem brak jej do wykonania planu I kwartału 56,6 proc.

Dziwić się należy, że „Arka“ nie zwróciła uwagi na nierealność tych zobowiązań i przyjęła je w tej formie nie wyjaśniając metod podejmowania realnych zobowiązań, a w każdym razie popartych sposobami jakimi rybacy chcą podnieść wydajność swej pracy i nie tylko zabezpieczyć, ale przekroczyć realizację planu. Wiemy bowiem, że w I kwartale wiele kutrów tego dokonało.

Zobowiązania takie przypominają nam zobowiązania, podejmowane w roku ubiegłym, z których większość była nieprzeżyłana i które nie zawsze były realizowane. I tu winny bacniejszą uwagę zwrócić na to zagadnienie organizacje partyjne, Rady Zakładowe, aparat kulturalno-oświatowy, nie zapominając o stałej opiece, pomocy i kontroli.

Z terenu Wybrzeża zachodniego otrzymaliśmy niedawno wiadomości o podjęciu tam szeregu cennych zobowiązań. Pracownicy PPIUR „Odra“ na masowce zorganizowanej w przedsiębiorstwie, zgłosili w 100 proc. swą gotowość podniesienia wydajności pracy. Brygady z zamrażalni postanowiły podnieść wydajność zamrażania z 8 na 9 ton na jedną zmianę. Brygada przeladunkowa chłodził podnieść wydajność pracy średnio ze 150 proc. na 200 proc. Patroszarnia

— przekroczyć plan kwietnia o 5 proc., fileciarnia — zwiększyć wydajność fileta o 2 proc. i wydawać dziennie 2 tony gotowego fileta. Sieciarnia postanowiła zwiększyć wydajność średnio o 2 proc. Poza tym przetwórnica podjęła współzawodnictwo o najlepszą brygadę i najlepszego brygadzystę, a sieciarnia o tytuł najlepszej sieciarki.

Do zobowiązań rybolówstwa włączyli się również nasi przyszli szyprowie i mechanicy — uczniowie Technikum Rybolówstwa Morskiego. Klasy czwarte Technikum zobowiązały się wyremontować dla „Dalmoru“ sić zniszczoną w 40 proc., udekorować klasy swej uczelni, zaprowadzić i utrzymać służbę chronometryczną oraz udzielać stałej pomocy słabszym w nauce kolegom. Klasy trzecie zobowiązały się doprowadzić do użyczenia

(Ciąg dalszy na str. 2)

Silniej związać prasę, radio i film z problematyką rybolówstwa

W marcu br. Redakcja „Rybaka Morskiego“ zwróciła się do Ministerstwa Żeglugi z inicjatywą zwołania konferencji prasowej, poświęconej zagadnieniom rybolówstwa morskiego. Wniosek ten Redakcja czasopisma uzasadniła koniecznością skoordynowania współpracy między resortem Żeglugi i Redakcją, ponieważ współpraca dotychczasowa była daleko niewystarczająca. Brak krytycznej oceny pracy Redakcji ze strony aktywów gospodarczych, często spotykane niezrozumienie roli prasy jako kolektywnego agitatora i organizatora wpływały na niepełne wykorzystanie pisma jako rzeczywistego oręża w walce o realizację planów w rybolówstwie.

Uznając inicjatywę Redakcji „Rybaka Morskiego“ za słuszną i potrzebną — Ministerstwo Żeglugi zorganizowało w dniu 17 kwietnia br. podobną konferencję, jednak nadając jej znacznie szerszy zakres. Na konferencji tej bowiem nastąpiło spotkanie aktywów gospodarczego rybolówstwa morskiego z przedstawicielami prasy, radia, filmu i wydawnictw książkowych.

Referat przedstawiający bieżące problemy rybolówstwa morskiego, oraz płynące z nich zadania dla wykorzystania wszystkich środków masowej agitacji i organizacji walki o plany gospodarcze w rybolówstwie — wygłosił przedstawiciel Ministerstwa tow. GOGGA.

Referat stał się punktem wyjściowym dyskusji, która uświadomiła braki we współpracy przedsiębiorstw rybackich z prasą i radiem, co nie pozwoliło na pełne wykorzystanie wszystkich środków mobilizacyjnych do walki o plan. Dyskutanckim wykazali na konkretnych przykładach fałszywy, niepartyjny stosunek niektórych aktywów gospodarczych, nawet na stanowiskach dyrektorskich, do krytyki prasowej. Zwrócili uwagę na trudności, jakie odczuwa prasa i radio w pracy na terenie rybolówstwa.

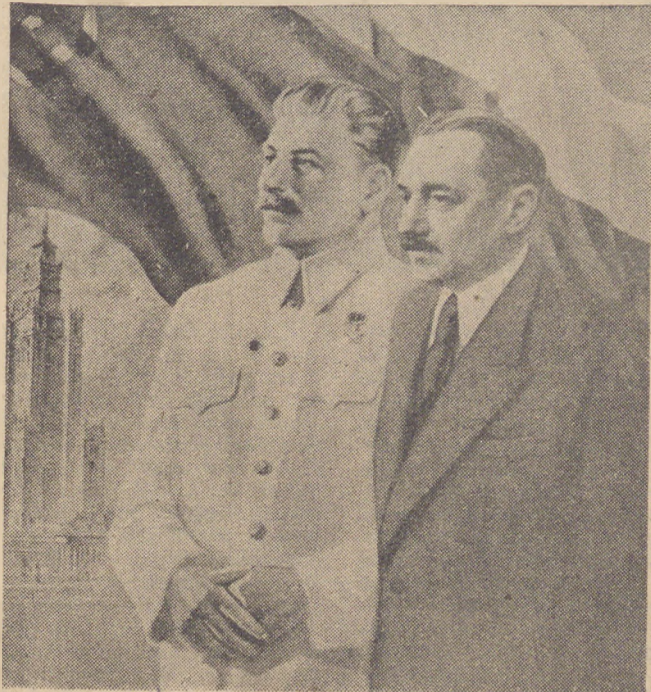
Z drugiej strony nasze pisma rzadko dostrzegają wśród pracowników rybolówstwa ich dumę z pełnionego zawodu, połączoną z głębokim patriotyzmem. To co w prasie i radiu na Śląsku jest normalnym zjawiskiem, a mianowicie — uwzględnianie ambicji zawodowej gór-

nika, jego troski o autorytet górniczego słowa przejawiającej się w walce o spełnienie z godnością podjętych zobowiązań — u nas, w rybolówstwie nie jest w pełni doceniane i krzewione. Na temat książek o rybolówstwie mówił wicedyrektor Morskiego Instytutu Rybackiego — tow. CIEGŁEWICZ, wskazując na konieczność zwiększenia ilości wydawanych przekładów radzieckich. Z aprobatą spotkał się na konferencji realizowany już przez Wydawnictwa Komunikacyjne projekt wydania „Poradnika Rybaka“ — książki o formacie kieszonkowym, zawierającej niezbędną wiadomości dla każdego rybaka.

Redaktor BURHARDT z „Gospodarki Rybnej“ przyznał, że pismo to nie spełnia zadań, jakie w obecnej sytuacji przed nim się stawia. Koniecznym jest wypracowanie dla pisma nowych założeń i całkowite jego ustawienie, aby mogło stać się pełnowartościowym orężem w walce o plany połowów i przetwórstwa.

Wiele cennych wskazań wniosła do dyskusji wypowiedź tow. RUTHA, Kierownika Wydziału Morskiego KW PZPR w Gdańsku. Tow. Ruth mówił między innymi o tym, że aktyw gospodarczy nie wyciąga wniosków ze słusznych i potrzebnych artykułów krytycznych zamieszczanych w piśmie. Artykuły nie są omawiane na zebraniach partyjnych i związkowych. W tym stanie rzeczy prasa nie może również spełnić wymagań od niej zadań. Mówiąc o wykorzystaniu radia, tow. Ruth zwrócił przede wszyst-

Ósma rocznica Układu o Przyjaźni i Współpracy



„Znaczenie tego układu polega przede wszystkim na tym, że znamionuje on zasadniczy zwrot w stosunkach między Związkiem Radzieckim a Polską w kierunku sojuszu i przyjaźni...”

Układ ten stanowi rękojmię niepodległości nowej, demokratycznej Polski, rękojmię jej potęgi i rozkwitu.”

(Z przemówienia J. Stalina przy podpisaniu Układu o przyjaźni, wzajemnej pomocy i współpracy powojennej między Związkiem Radzieckim a Polską, zawartego 21 kwietnia 1945 r.).

Z frontu walki o plan

„CERTA“ SZCZECIN.

Rybacy bazy w Trzebieży z młodzieżowego kutra „Trb 3“ z szyprem Janem KOWALIKIEM i kutra „Trb 5“ z szyprem ZAKIEM zobowiązali się zabezpieczyć wykonanie planu kwietniowego przez wykorzystanie wszystkich dni połowowych, łącznie ze świętami.

Żałogi kutrów „Trb 6“ z szyprem Edwardem ANDRUSZKIEWICZEM i „Trb 7“ z szyprem Franciszkiem WAJNEROWSKIM zobowiązały się przekroczyć plan kwietniowy przez wychodzenie w morze we wszystkie dni łącznie ze świętami.

„PIAST“ WOLIN.

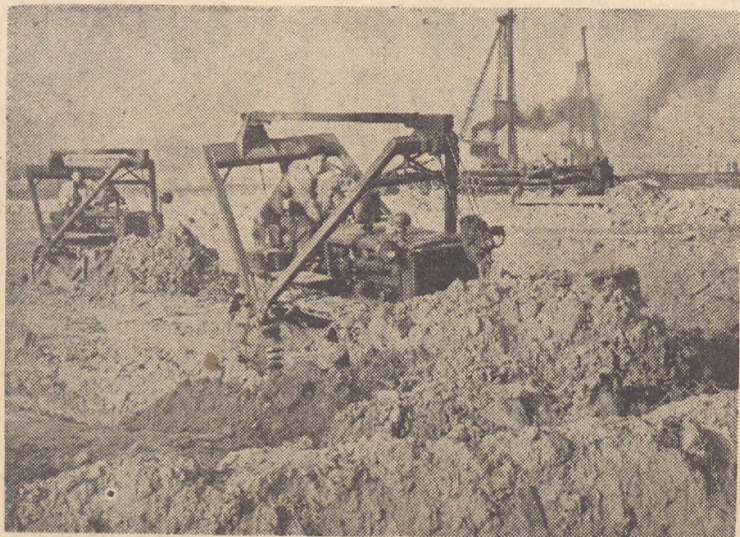
Rybacy z łodzi „Stoł 30“, „Stoł 47“, „Stoł 27“, „Stoł 9“, „Stoł 32“ postanowili do dnia 1 maja odmalować 10 łodzi rybackich, przygotować do połowu

2.500 szt. tyczek żakowych wartości 2.500 zł i zakonserwować 60 żaków.

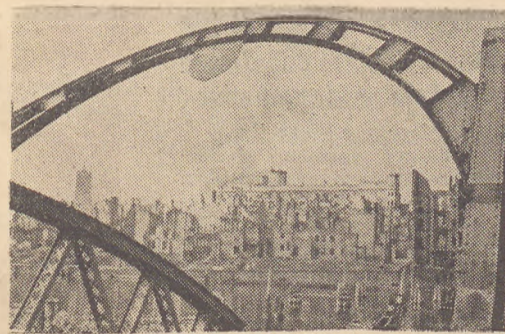
Żałoga zespołu „Wol 2“ z szyprem Henrykiem FOJUTEM zobowiązała się wykonać roczny plan połowów do dnia 1. VII. Obecny procent wykonania planu zespołu wynosi 42 proc.

„GRYF“ — ŁEBA.

Koło Sportowe podjęło szereg zobowiązań długofalowych. Między innymi — przekroczyć limity SPO i BSPO w 200 proc., stworzyć brygadę sportowo-produkcyjną, które będą wzorem w pracy na morzu i lądzie; w dniu 1 Maja stworzyć na kutrze „Łeb 6“ brygadę sportowo-produkcyjną oraz przyjąć nazwę „Start“ jako nazwę Zrzeszenia Sportowego, skupiającego wszystkich członków spółdzielni Pracy i Rzemiosła.



Szczecin nasz wielki port



ki pomocy Związku Radzieckiego w ramach reparacji wojennych pozwoliły na uruchomienie pierwszych odcinków portu.

W kwietniu 1946 roku port szczeciński rozpoczął pracę dla gospodarki narodowej przyjmując pierwsze transporty repatriantów. W miesiąc później przybywa Odrą ze Śląsku pierwsze barki z ładunkiem polskiego węgla. W sierpniu 1946 r. wychodzi ze Szczecina pierwszy statek z ładunkiem węgla, a wkrótce potem przybywają pierwsze transporty importowanej rudy.

W planie 3-letnim dokonaliśmy wielkiej pracy w kierunku odbudowy portu i miasta Szczecina. Szkołą się tysiące robotników portowych. Oczyszczane są z wraków tory wodne i koryta Odry. Rozpoczyna się budowa największego nad Bałtykiem bu-

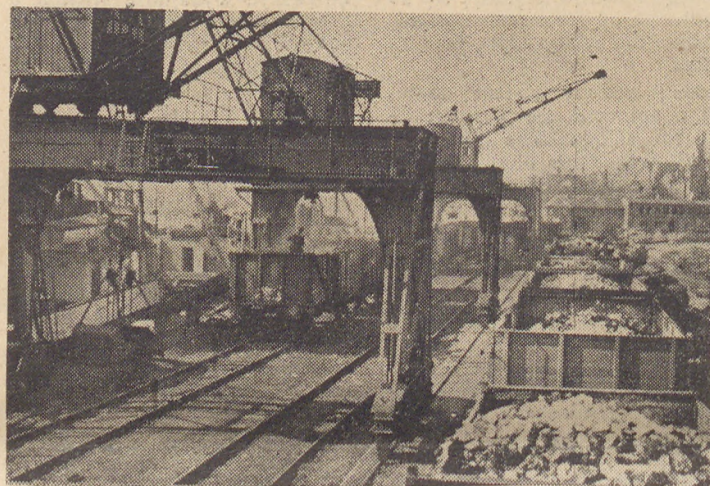
senu przeładunków masowych. Na Odrze i w porcie pojawiają się statki i barki pod banderą bratniej Czechosłowacji. Inwestycje obejmują również obiekty przemysłowe Szczecina: rusza przemysł stoczniowy, zaczyna pracę wielka huta żelaza, przemysł spożywczy, chemiczny i włókienniczy. Przez port zaczyna iść towary polskie, czechosłowackie, węgierskie, bułgarskie...

Dziś, w czwartym roku Planu 6-letniego mamy prawo do pełnej dumy z tego, co zostało dokonane w Szczecinie: piękne, czteremilionowe miasto pulsujące życiem i pracą. Powstają nowe dzielnice mieszkaniowe, w których robotnicy otrzymują wygodne, nowoczesne mieszkania. Port odbudowany i rozbudowany o tak wspaniałe inwestycje, jak ogromny basen przeładunków

masowych i nowoczesny rejon przeładunków drobnicowych przyjmuje tysiące statków i przeladunku miliony ton towarów. Nazwa jego, jako portu macierzystego, widnieje na rufach dziesiątków polskich statków, z których część obsługuje liczne linie regularne, łączące Szczecin z wieloma portami Europy. W ścisłowności ze Szczecinem jedną całość Swinoujściu — pracuje nowo wybudowana, największa w Europie baza rybacka, obsługująca nasze rybołówstwo dalekomorskie. Stocznia szczecińska buduje piękne statki pełnomorskie dla naszej floty handlowej.

Osiągnięcia te i sukcesy — to zasługa przede wszystkim dzielnych robotników szczecińskich, którzy z zapałem i zrozumieniem realizują swe wielkie zadania. Wzorując się na robotnikach radzieckich stosują nowe, coraz lepsze metody pracy, rozwijają współzawodnictwo; dziesiątki pomysłów racjonalizatorskich usprawnia pracę, dają miliony złotych oszczędności.

W ramach Rzeszy Niemieckiej Szczecin był portem drugorzędny, zaniedbanym, spychanym w cień przez zazdrosne o swe obroty porty w Hamburgu i Brzmie. Dziś jest jednym z największych portów na Bałtyku, zajmując ważną pozycję w międzynarodowej wymianie towarowej. Stało się to możliwe dzięki temu, że może dziś służyć swemu naturalnemu zapleczu — Polsce Ludowej w jej historycznych granicach, opartych na Odrze i Nysie.



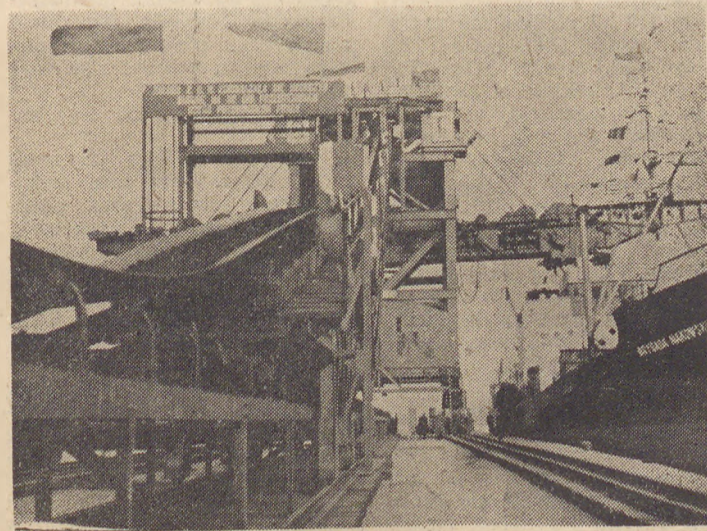
Pierwsze zdjęcie na lewo od góry: Budowa nowego basenu węglowego w Szczecinie. Spychacze w akcji.

Od góry po prawej: Ruiny starego miasta (na dalszym planie stary Zamek Piastowski) widziane poprzez przesłania zburzonego w czasie działań wojennych mostu na Odrze.

Powyżej: Mkną z dalekiego Zagłębia wagony z produktem pracy naszych dzielnych górników na nabrzeże „Arsenału” w Szczecinie, skąd potężne dźwigi przerzucają „czarne diamenty” na nasze rudowęglowce.

Obok: Pod taśmowcami węglowym stanął nasz rudowęglowiec „Brygada Makowskiego”. Za chwilę „teleskopy” wrzucą pierwsze tony węgla do ładowni.

Zdjęcia wykonali: S. Dmochowski, K. Komorowski i W. Zubrzycki.



Rośnie fala zobowiązań przed świętem 1-Majowym

(Dokończenie ze str. 1)

ności dwa barkasy przez przeprowadzenie remontów wiosennych i opiekować się nimi do końca roku szkolnego, przygotować jacht „Tramp” do sezonu żeglarskiego oraz objąć go socjalistyczną opieką, doprowadzić do użytku jednostkę szkolną m/s „Gazda” oraz pomóc przy spuszczeniu na wodę jednostek szkolnych. Klasy pierwsze zobowiązały się wyremontować jeden barkas i jeden kuter oraz opiekować się nimi do końca roku szkolnego, podnieść poziom dyscypliny, rozbudować boisko sportowe. Wszyscy uczniowie podjęli szereg innych zobowiązań indywidualnych, związanych z podniesieniem poziomu swej wiedzy i przygotowania do zbliżających się egzaminów.

Uczniowie Technikum postanowili poza tymi zobowiązaniami urządzić w spółdzielni produkcyjnej „Przyszłość” w Glincu,

pow. Kartuzi, świetlicę, udekorować ją, radiofonizować oraz zorganizować przy jej otwarciu wieczorek świetlicowy, z udziałem szkolnej orkiestry.

Rybacy indywidualni z terenu Gdyni nadesłali do Redakcji również szereg meldunków o podjętych zobowiązaniach. Wszyscy oni postanowili dokonywać codziennie o jeden zaciąg więcej, wychodzić w ciągu całego roku na połowy wielodniowe i łowić do pełnej ładowni, stawiać kutry do remontu planowego zgodnie z harmonogramem w stanie pełnego przygotowania, wzmóc troskę o jakość ryby.

Poza tym, załoga „Gdy 40” z szyprem Pawłem GICEM postanowiła do 15 czerwca wyremontować sposobem gospodarczym pokład kutra, winde i postawić kuter do wymłany silnika (zaznaczyć tu trzeba, że „Gdy 40” został swego czasu uznany za wrak nie nadający się do użytku), a załoga „Gdy 126” z szyprem Franciszkiem PIECHOC-

KIM wezwała wszystkie załogi do współzawodnictwa o najwyższą jakość przywożonej ryby. Inni rybacy postanowili wykorzystywać dni niedzielne i świąteczne na połowy, celem jak najszybszego zrealizowania zadań planu połowowego.

Kiedy piszemy ten artykuł, ze wszystkich baz rybackich naszego Wybrzeża płyną wiadomości o dalszych zobowiązaniach pracowników rybołówstwa morskiego, zobowiązaniach podejmowanych przez nich dla uczczenia święta klasy robotniczej.

Ten wielki entuzjazm pracowników rybołówstwa morskiego, podejmowanie przez nich wielu krótko i długofalowych zobowiązań świadczy, że walczą oni o plan, że wytyżają swe siły dla szybkiej, przedterminowej realizacji planu produkcyjnego. Świadczy to o ich uświadomieniu politycznym, o włączeniu się wraz z całym narodem w budownictwo nowego, socjalistycznego życia.

Nie zabraknie nikogo z nas w przygotowaniach Święta 1 Maja

Radosne i piękne jest Święto 1 Maja. Święto mas pracujących całego świata, święto całego naszego narodu, górników i chłopów, inżynierów i traktorzystów, nauczycieli i żołnierzy. Promienną radością przeniknięte są już dziś przygotowania 1-Majowe, taka jest bowiem logika ludzkich uczuć, że radość i piękno oczekiwanych wydarzeń udzielają się oczekującym.

W podniosłym nastroju upływają dni przygotowań majowych, dni znaczone meldunkami o podejmowaniu i realizowaniu zobowiązań, o zaciąganiu wart produkcyjnych. W tych dniach wysoko w górę pnie się krzywa wykonania planów. W tych dniach organizacje partyjne w miastach i na wsi rozpatrują na uroczystych zebraniach prośby najlepszych i najgodniejszych o przyjęcie do partii.

Piękne i dumne jest Święto 1 Maja. Dumne — dumą go spodarskiego przeglądu tego, co zbudowaliśmy w ciągu ostatnich dziewięciu lat, dumą robotników i inżynierów, chłopów i lekarzy z dzieła ich rąk i mózgów.

Sprawić, żeby obchód 1 Maja w pełni oddał wielkość naszych osiągnięć, zwartość naszego narodu dokoła partii i jej przywódcy, Towarzysza Bolesława Bierut; sprawić, by obchód 1-Majowy oddał cały emocjonalny ładunek tego święta — oto istotny cel przygotowań 1-Majowych — oto zadanie powołanych w całym kraju Komitetów 1-Majowych, do których wchodzi mądrzy doświadczeni wielkich kampanii politycznych aktywiści partii, przodujące kobiety, pełni młodzieńczej energii i zapału ZMP-owcy, cieszący się ogólną sympatią i zaufaniem działacze komitetów obrońców pokoju, przedstawiciele innych organizacji społecznych i politycznych.

Przygotowaniami do 1 Maja żyje cały kraj. Z serdeczną troskliwością szyją robotnice czerwonej Łodzi szturmówki, z którymi pójdziemy w pochód majowy, z młodzieńczym zapałem ćwiczą nasze koła ZMP-owskie pieśni, które w pochodzie podejmą tysiące. Pod dyktando gorących serc pisane są na czerwonych transparentach hasła majowe. Z namiętnej pasji, ze szczerego umiłowania Ojczyzny i nienawiści do jej wrogów powstają w świetlicach robotniczych kukły i karykatury podlegaczy wojennych i ich pachołków.

W komisjach imprezowych specjalnie stworzonych dla zapewnienia uroczystościom majowym oprawy artystycznej pracują nasi literaci i artyści, muzycy i plastycy.

Pełną parą pracują komisje dekoracyjne, odświętnie udekorowane będą 1 Maja domy i ulice, place i skwery, miasta i wsie. Zapłoną ogniem purpury flagi na frontach fabryk i domów mieszkalnych. Z czerwonych transparentów przemówią bielą liter hasła nadrośsze i najbliższe, bo wyrażające uczucia i dążenia narodu. Spojrzą z portretów znajomym wzrokiem kochane twarze przywódców światowego ruchu robotniczego i bohaterów narodowych. Rozjarzą się jeszcze jaśniej niż zwykle światła potężnych dźwigów na budowie Pałacu Kultury, a kwiaty opłotą koła umajonych traktorów.

Cały naród święcić będzie najpiękniejszy w roku dzień. Bowiem świętem całego narodu, zjednoczonego pod przewodem partii w szeregi Frontu Narodowego jest 1 Maja. Toteż w przygotowaniach do jego obchodu nie może zabraknąć wkładu żadnego z nas, wkładu członka partii i bezpartyjnego, wkładu mojego i twojego. Pamiętaj, że twój wysiłek i pomysłowość, twój zapał i zdolności organizacyjne potrzebne są, by obchód 1 Maja wypadł naprawdę świątecznie, imponująco i bojowo, by stał się godnym i pełnym wyrazem gorących uczuć ogarniających cały naród, manifestujący pod 1-Majowymi sztandarami pokoju i socjalizmu.

Stocznie remontowe muszą zdobyć się na pełną mobilizację sił ala podłożenia nałożonym na nie zadaniom

W rybołówstwie morskim na wielu odcinkach ciągle posiadamy niewykorzystane rezerwy. Skrócenie do trzech godzin czasu zaciągu, wcześniejsze wychodzenie w morze dla dokonania najobfitszego zaciągu o świcie, łowienie we wszystkie dni pogodne i pólszormowe — to tylko kilka przykładów, jak można uzyskać dodatkowe tony ryb. Podobnie sprawa wygląda z gościnnością techniczną taboru. Kutry tygodniami stoją niepotrzebnie na stocznich — nie łowią, a więc ujemnie obciążają wykonanie planu, który przecież przewidywał także ich pracę.

Ogromny wzrost taboru pływającego znacznie zwiększył obowiązek ciążący na stocznich obsługujących rybołówstwo. Dla usprawnienia ich pracy utworzony został w tym roku Centralny Zarząd Morskich Stoczní Remontowych. Naczelnym zadaniem tej instytucji jest zorganizowanie budownictwa nowych jednostek oraz prowadzenie remontów okresowych. Kilka miesięcy jej pracy nie dały jeszcze zadowalających rezultatów. Oddawanie do eksploatacji nowych kutrów systematycznie się opóźnia, podobnie jak przeprowadzanie remontów.

Zajmijmy się dla przykładu Gdynską Stoczną Remontową. Przed wszystkim trudno porozumieć się z kimkolwiek. Ciągłe odbywają się konferencje i narady robocze — najczęściej w godzinach pracy. Zie zaplanowanie pracy i brak nadzoru pozwala na panoszenie się łazikowstwa zaogi. Poważne zastrzeżenia musi budzić także system pracy. Niemal na wszystkich kutrach robi się coś jednocześnie, a więc robi się powoli. Skutek jest taki, że oddając kuter na stoczní, trzeba go odpisywać z eksploatacji na całe tygodnie. Gdyby pracę zorganizowano na kilku tylko kutrach — zostałaaby zakończona znacznie szybciej. Ta jedna zmiana nie zwiększa jeszcze przepustowości stoczní, ale ułatwia przedsiębiorstwu dyspozycję taboru. Przed remontem planowany kuter zawsze może popłynąć dodatkowo tydzień, czy dwa. Raz oddany na stoczní — powinien od razu wejść na warsztat i jak najprędzej z niej zejść.

Z drugiej strony przedsiębiorstwa niemal z reguły nie przygotowują należycie jednostek do remontu. Od dłuższego już czasu toczy się walka o szczególne usprawnienie specyfikacji remontowej. Obowiązek ten spoczywa na przedsiębiorstwach. Zastanawiają się one jednak brakiem odpowiednio wykwalifikowanych sił, przede wszystkim motorzystów, którzy by potrafili w pełni wyliczyć wszystko, co należy w silniku naprawić. Przyznając, że przedsiębiorstwa powinny ten problem opanować (przy pomocy komórki nadzoru technicznego), trzeba stwierdzić, że stocznie za bardzo zastanawiają się tą trudnością. Posiadają przecież fachowców, nie od dziś pracujących w stocznictwie. Ocena rozmiaru potrzebnych prac nie powinna trwać całymi dniami, jak to powszechnie się praktykuje.

Zastanawianie się trudnościami jest nadmiernie stosowane w naszych stocznich remontowych, co świadczy o braku w ich kierownictwie postawy bojowej i ducha walki o wykonanie planu. Oto przykład:

Na konferencji w Komitecie Miejskim PZPR w Gdyni miejscowa Stocznia Remontowa zgłosiła gotowość przyjęcia kutra do remontu ponad plan. „Arka” zareagowała natychmiast i umówiono, że 16 marca oddany zostanie na stoczní kuter „Wła 64”. Kiedy termin nadziedziczył, stocznia nie o tym nie wiedziała. Wreszcie po zażartych targach przyjęła go 20 marca. Od tego dnia do 26 marca trwał demontaż silnika. Do 15 kwietnia nie więcej nie zrobiono, a był to dzień, w którym kuter miał zejść ze stoczní.

Weźmy inny przykład. Kuter „Wła 59” wszedł na slip stoczní 18. 12. 1952 roku. Pierwszą pracę podjęto 5 lutego br. Remont ukończono 24 marca, podczas kiedy planowany termin był 10 lutego. Tak więc przestój wyniósł 41 dni. Stocznia zastanawiała się trudnościami: kudłub drewniany, w czasie mrozów trudno go było wysłupować. Istotnie, opóźniło to pracę, ale jakże sama praca była wykonana? Kiedy przeglądaliśmy szczegółowy kalendarzyk prac, uderza nas ich opieszałość. Oto szczególnie charakterystyczne dni: 7 lutego, wybito klin ze stawy rufowej i nie więcej nie zrobiono, a jest to praca najważniejsza na trzech ludzi w ciągu trzech godzin; 19 lutego przygotowano materiał na klepek — na kutrze żadnej pracy. Podobnych dni było więcej.

Zdajemy sobie sprawę, że kuter jest małą jednostką, na której nie może pracować wiele brygad od razu. Ale przecież szereg prac można wykonać jednocześnie, np. naprawę silnika (który z reguły jest wymontowany), prace kudłubowe wewnętrzne, malowanie, naprawę drzwi, okien w nadbudowie itd. Tymczasem na wszystkie te czynności przewidziane są osobne dni i oczywiście remont przeciąga się tygodniami.

Nawet w okresie szczytu dorozowego Gdynska Stocznia Remontowa nie potrafiła zdobyć się na pełną mobilizację sił, jak o tym świadczą podane przykłady. Za dużo mówienia o trudnościach, za dużo korespondowania — za mało ochoty do walki. Zdarza się, że CZ MSR uzależnia wykonanie jakiejś pracy od zgłoszenia gotowości

przez stoczní. Stocznia z kolei uzależnia to od decyzji CZ MSR. Tak można podawać sobie piłkę w nieskończoność — a pilny remont czeka.

Obecny okres stanowi prawdziwy egzamin dla naszych stoczní remontowych. Teraz jest czas dla przeprowadzenia większości remontów planowych na kutrach. Zbliża się też okres szczytowych połowów dalekomorskich, w których trzeba szczególną opieką otoczyć trawery. Centralny Zarząd MSR po to został powołany do życia, ażeby drogą połączenia w jednym ręku całego potencjału stoczní remontowych dysponował nim elastycznie i w pełni go wykorzystał. Jest to dla rybołówstwa dalekomorskiego potężny instrument walki o plan.

Najbliższe miesiące wykażą, jak ten instrument działa po dokonanej reorganizacji. Dotychczasowe wyniki wskazują, że trzeba jeszcze zwiększyć mobilizację, trzeba zastrzyżyć gotowość, bezlitośnie wytypić niedolność i łazikowstwo. W. R.

Rozumieją znaczenie walki o plan

Jest godzina 10-ta wieczorem, gdy w placówce Morskiego Urzędu Rybackiego w Helu dzwoni telefon. To strażnik z Jastarni zawiadamia, że skrzyń u nich nie wystarczy, by zaopatrzyć w nie rybaków do dzisiejszego wyjścia w morze. Podobno transport ma nadejść poćmiem o godz. 2-giej w nocy, ale po pierwsze jest to trochę późno, a po drugie wcale nie tak pewne. Więc możeby Kapitanat Portu w Helu, to znaczy albo inspektor rybacki albo dyżurny koordynator ruchu w porcie, podjęli natychmiastowe starania o zapewnienie dostawy koniecznych skrzyń? Oczywiście on, strażnik MUR-u w Jastarni wie, że to wyłącznie sprawa „Arki”, że w gruncie rzeczy mogłoby go to wszystko nie nie obchodzić, ale dzwoni z własnej inicjatywy, bo takie postępowanie dyktuje mu troska o sprawną przebieg połowów i przekonanie, że taką samą pieczołowitość sprawom rybołówstwa okazuje cały personel helskiego Kapitanatu Portu.

Telefon nie odzywa się na próżno i nie trzeba nikogo długo szukać, by spieszenie zlikwidować wyłaniającą się trudność. Teraz, chociaż godzina właśnie 10-ta wieczorem, w dyżurce MUR-u w porcie helskim jest nie tylko, jak przystało, dyżurny koordynator bosman Zygmunt GUTOWSKI. Z nabrzeża zszedł właśnie, po sprawdzeniu przebiegu wyładunku, kapitan portu KOSAKOWSKI. Przegląda teraz ustalony przez koordynatora harmonogram rannego wyjścia kutrów w morze. Pięćdziesiąt kilka kutrów helskich, jastarnickich, włodysławowskich, arkowskich, spółdzielczych i rybaków indywidualnych, rozsiadło się po dzisiejszym wyładunku, na parę godzin „odpoczniku” w porcie. O 2-giej zaczyna się odprawa, a o wpół do czwartej po ostatniej grupie kutrów nie powinno już być nawet brzdędy na gładkiej tafli basenu.

Jeszcze telefon, jeszcze parę słów rozmowy z kierownikiem pogotowia remontowego, jeszcze rzut oka na komunikat o wydajności łowisk i na prognozę pogody. „No, wszystko powinno odbyć się w porządku — w razie czego dzwonić natychmiast. Zresztą być może, wpadnie tu w nocy tak czy tak, przecież teraz zwłaszcza, w okresie największego nasilenia połowów, musimy okazać rybakom jak największą pomoc”.

W placówce MUR-u, chociaż już tak późno, jest jeszcze helski inspektor rybacki Idzi BLEWASKA. Wertuje właśnie złożone tu po powrocie z połowów, dzienniki pracy kutra.

Od 1946 roku, gdy objął funkcję kontrolera rybackiego w obwodzie helskim, miał kiedyś odzwyczaić się i teraz zanotował już właściwie, że istnieją określone godziny urzędowania. Inspektor Bławaska jest wśród swoich rybaków i dla swoich rybaków „rannem, wieczorem, w dzień, w nocy”... i właśnie dlatego zna tak dobrze wszystkie ich bolączki i potrzeby, wszystkie ich osiągnięcia zawodowe i braki w ich pracy. Dlatego dla niego tak jak i dla nich szorstki i pogodny, awaria i przestój, plan i jego realizacja to sprawy bliskie, sprawy najważniejsze...

Tuż po godz. 6-tej rano inspektor Bławaska rozpoczyna pracę w dzień od dokładnego przejrzenia wykazów ułowu, dokonanego przez kutry z jego obwołu w dniu poprzednim. Przyjemnie stwierdzić wysokie połowy, kon-

frontować je z cyframi przewidzianym planem na dany kuter. „Aha, KONKOL, MUZA, BOSZKE ciągną pod plan. To znów „Hel 53”, „Jas 8”, „Hel 20” — coś za mało obchodzi ich plan jakościowy. „Jas 74” już któryś tam dzień nie wychodzi w morze, trzeba przyspieszyć wykonanie remontu. Szkoda każdego dnia przestoju, gdy idzie ryba — konieczna jest rozmowa z warsztatowcami; może drogą jakiegoś zobowiązania czy zakordowania prac uda im się przyspieszyć oddanie jednostki do eksploatacji. A dlaczego nie wyszedł w morze „Hel 28” — czy za rzekomymi trudnościami w nabyciu ropy i przy kompletowaniu załogi nie kryje się po prostu bumelanctwo?”

Wyświetlić, sprawdzić, wyjaśnić, wytłumaczyć — inspektor notuje sobie w pamięci cały rejestr spraw, których nie da się załatwić przy biurku, które wymagają od niego przekształcenia się w aktywne agitator, do radcę, opiekuna i kontrolera...

Jeszcze inspektor wysłuchuje serwisu z MUR-u, jeszcze dzieli się z urzędem swoimi spostrzeżeniami z przebiegu pracy w dniu poprzednim, a już myśli o tym, w jaki sposób wyjaśnić załogom gryfowskim, że skrunulatne prowadzenie dziennika kutrowego, tak jak to robi szypier Muza z „Jas 96” ułatwia pracę wszystkim rybakom. Bo przecież między innymi na danych z dzienników kutrowych bazuje serwis informacyjny wskazujący coraz dokładniej wydajność łowisk. A łowienie na najwładniejszych łowiskach to właśnie najlepsza szansa na wykonanie i przekroczenie planu, na wyrównanie zaległości, na wyższy zarobek...

Czas trzeba znaleźć na wszystko — na kontrolę jednostek i dokumentów, na analizę planu remontów, na zagadnienie ochrony odłowu, wreszcie na troskę o warunki pracy rybaków, o ich warunki bytowe, o realizację uchwał Partii i Rządu w zakresie uchwał nad rybołówstwem morskim — bo całokształt tych spraw decyduje o przebiegu połowów i o ich wynikach.

I dlatego inspektor Bławaska bywa często w domach rybaków, dlatego obchodzi go kwestia zaopatrzenia jednostek w sortet a załóg w prowiant, dlatego troszczy się o gotowość i sprawność połowowa kutrów. Dlatego też, chociaż dawno minęły oficjalne godziny pracy,

Nasz FELIETON

Skończyć z kłusownictwem

Od pewnego czasu w raportach odbioru „Arki” coraz częściej pojawia się pozycja — śledź niewymiarowy. Gdyby ilość domieszki była znikoma, tak, jak notujemy to w wynikach połowów rybaków „Arki”, czy spółdzielczości — to jeszcze pół biedy, ale ilości te sięgają niejednokrotnie dziesiątek ton. Kto zaś jest głównym dostawcą niewymiaru? — Rybacy indywidualni.

Dla przykładu, by czytelnicy nie powiedzieli: ot tam kilka śledzików i od razu takie wielkie haloo — podajemy wyładunki z kilku dni kwietnia.

I tak w dniu 15 bm. obok wyladowanego przez Jastarnię i Hel 5.821 kg śledzia I i II gatunku odebrano 32.881 kg niewymiarowego. Z rejonu Gdynia, obok 3.538 kg śledzia wymiarowego — 51.303 kg niewymiarów. W dniu 14. IV. — z rejonu Gdynia.

15.079 wymiarowego, 40.236 kg niewymiaru, a z rejonów Jastarnia i Hel przy 6.537 kg śledzia w dobrym gatunku, 19.946 kg niewymiaru. I tak codziennie, a zawsze przynajmniej 2—3 razy więcej niewymiaru, niż ryby dobrej.

To chyba wystarczy. A dla czego tak się dzieje? — spytaście może. Otóż rybacy, po pierwsze łowią sieciami o małych oczkach, a po drugie nie wychodzą na dalsze łowiska, traktując przy brzegach, mimo, iż wiedzą, że wyłowić tu mogą tylko niewymiarowego śledzia.

Inaczej niż kłusownictwem nie można tego nazwać. Bo przecież wiadomo, że o tyle właśnie niepotrzebnie wylowionego narybku, zmniejszył się stan zasoby Bałtyku śledziem. A śledź ten na przyszły rok nie stanowiłby 50 czy 60 ton, a przynajmniej 10 razy więcej masy łowarowej. Rybacy jednak zdają się tego nie rozumieć i nie myśląc o tym, stwarzając sobie takim kosztem nowe, dochodowe (obecna cena niewymiaru — 1,20 zł za kg) źródło zarobku, oraz zwiększając masę odtworzonej ryby.

Jak reagują na to kontrolerzy MUR-u? — Wcale. Poprostu zdają się tego nie widzieć. A o stanowisku samego MUR-u nam do tej pory nie wiadomo, mimo kilku interwencji „Arki” w tej sprawie.

Równie bez troski, jak MUR patrzy na to zagadnienie Zrzeszenie Rybaków Morskich.

Oto, jaka rozmowa odbyła się niedawno w ZRM, między naszym przedstawicielem, a kompetentnym czynnikiem ZRM.

PRZEDST. RED.: Ludzie, co robicie? Przecież wasi rybacy wylawiają narybek. Trzeba temu jakoś zapobiec, trzeba coś z tym zrobić.

PRZEDST. ZRM: Cóż, spręć! jest drogi i nasi rybacy nie mogą sobie pozwolić na kupno manc. A dalej w morze nie wychodzą, bo to i motory są słabe i śledź daleko. Zresztą to, co wylawiają, to prawie sam sprzot.

PRZEDST. RED.: Szproty! To świetnie! Wreszcie się pojawił. Ale dla czego w takim razie „Arka” nie odbiera tego od was jako szprota?

PRZEDST. ZRM: A, właśnie! Sortować im się nie chce, nie przygotowania są po prostu, no — i nasi rybacy tracą na tym sporo pieniędzy, a kraj nie otrzymuje tego, co pożądanego towaru jak szprot.

PRZEDST. RED. (na wszelki wypadek): Duży procent jest tego szprota?

PRZEDST. ZRM: O, przynajmniej 50 proc.... ale stale wzrasta...

Mili panowie z ZRM! 50 proc. szprota w domieszkę niewymiaru nie świadczy wcale o tym, że wolno go swobodnie wylawiać. Są przecież normy — znane Wam zapewne — które wyznaczają granice, kiedy uznaje się towar za gatunkowo dobry. I dlatego jeszcze raz podkreślamy, że to, na co Wy pułacie — jak wynika w Waszej wypowiedzi — przez palce, to nic innego, jak kłusownictwo. I nie pomoże tu tłumaczenie się ceną manc. Gdy w ubiegłym roku płacono Waszym rybakom po 3 gr. za kg niewymiaru, nie mówiliście o spręciu, tylko rybacy Wasi znaleźli odpowiednie mance, czy sieci o odpowiednich oczkach lub szli dalej w morze (mimo „słabych motorów”) i przywozili wysokogatunkowego śledzia.

I jeszcze jedna sprawa. Duże ilości wyladowanego niewymiaru podnoszą procent wykonania planu przez rybaków indywidualnych. Ale my nie chcemy tego rodzaju „realizowania” planu. To jest nieuczciwe, szkodliwe. I trzeba z tym radykalnie skończyć.

HELENA CIESLIŃSKA

Makrela i śledź ukazały się już na Morzu Północnym

Pierwsze rejsy wywiadowcze

W pierwszych dniach kwietnia kierownictwo połowowe PPD „Dalmor” zdecydowało się wysłać na Morze Północne s/t „Rega” wcześniej, niż w latach poprzednich na łowiska makrelo-wo-ślędzio-wo, celem przeprowadzenia wywiadu rybackiego.

Już pierwsze zaciągi przeprowadzone na „gruntach” makrelowych wykazały celowość wywiadu. Załoga „Regi” osiągała od 200 do 250 koszy makreli z niewielką przymieszką śledzia. W połowie miesiąca wydajność połowów nieco osłabła, z powodu panujących w tym okresie sztormów.

W ślad za „Regą” wyruszyły już w pierwszą dekadę kwietnia lugrotrawler „Kania” i „Kos”, celem przeprowadzenia wywiadu w zakresie wydajności połowów pławnicowych śledzia. Nadspodziewanie i ten wywiad dał wyniki pozytywne. Załoga m/t „Kania” osiągała bowiem ostatnio zupełnie pomyślne wyniki — około 30 beczek śledzia solonego dziennie.

W tych dniach na połowy makreli wyszedł również z portu gdyńskiego drugi nasz nowoczesny trawler s/t „Radunia”.

Dotychczasowe wyniki połowów w rejsach wywiadowczych wskazują wyraźnie na możliwość rozpoczęcia się wcześniej — podobnie, jak w roku ubiegłym — wiosennego okresu połowów pławnicowych na Morzu Północnym.

Przypominamy, że nasza flotta lugrów i lugrotrawlerów winna już być całkowicie przygotowana, tak, by na pierwszy zdecydowany sygnał statków wywiadowczych wyruszyć na połowy śledzia. Najwyższy czas, by stocznie przyspieszyły prace przy adaptacjach ostatnich przebywających jeszcze na doku lugrotrawlerach. Należy również

uzupełnić konieczne wyposażenie całej floty tak w sprzęt, jak i wszystkie urządzenia pomocnicze. Czasu już jest niewiele, a każdy dzień opóźnienia może wkrótce kosztować nas wiele ton cennego, słuskiego śledzia szkodliwego lub wartościowego matjesa.

Łowimy z powodzeniem łososia

Tegoroczny wiosenny okres połowów łososa pławnicami, został poprzedzony specjalną poradą w Morskim Instytucie Rybackim, podczas której ustalono zasady wywiadu łososiowego i ciągłej penetracji łowisk.

Dzięki terminowemu zorganizowaniu wywiadu pojawienie się łososa zostało na czas zasygnalizowane i obecnie szereg jednostek przeprowadza z powodzeniem połowy tej cennej ryby.

Od 7-go bm, łodzie motorowe uzyskiwały w rejonie RST 5-7 ponad 15 sztuk, czyli ponad 100 kg na 70 pławnic. Dużą pomocą dla łowiących łososa, jest jednostka badawcza MIR „Gdy 8”, która ostatnio rozpoczęła połowy próbne łososa. Na jednostce tej pływa doświadczony specjalista rybak łososiowiec ob. KUCIŃSKI ze Swibna. Obok wywiadu operatywnego załoga „Gdy 8” będzie przeprowadzała pod kierunkiem wymienionego już Kucińskiego próby zastosowania nowego sprzętu łososiowego.

Przypominamy, że wiosenny okres połowów łososa pławnicami trwa zwykle do połowy maja i nie wolno w tym czasie stracić ani jednego dnia, ściślej zaś ani jednej nocy połowu.

Dobre połowy śledzia umożliwiają przekraczanie planów wartościowych

Przebieg połowów śledzia rasy wiosennej ma w roku bieżącym charakter wybitnie pomyślny dla rybaków kutrowych. Każdego roku, jak wiemy, na przełomie marca i kwietnia odbywa się tarło wiosennej rasy śledzia bałtyckiego, lecz główne nasilenie połowów z tej okazji odbywało się przy brzegach, gdzie rybę tę eksploatowało głównie rybołówstwo łodźnicze. Obecnie w pierwszej połowie kwietnia śledź powstrzymywał się jeszcze od pełnego przystępu tarłowemu, przebywając na łowiskach kutrowych zarówno w Zatoce Gdańskiej, jak i Pomorskiej.

Na Zatoce Pomorskiej z dobrym skutkiem poławiały jednostki spółdzielni „Belona” przy pomocy tuki. Najlepsze wyniki uzyskała para „Dzi 4” i „Dzi 5” osiągając do 2,5 ton na dzień. Śledź tam poławiany był duży i w 60 proc. kwalifikowany do I gatunku.

W zatoce Gdańskiej od początku kwietnia na trudnym, bo zanieczyszczonym wrakami łowisku TU 4-5, z początku wydajność połowów była nieco niższa niż na zachodzie, lecz już pod koniec I dekady podwyższyła się na skutek nadejścia większych ławic śledziowych.

Na podkreślenie zasługuje fakt wystąpienia w większych ilościach śledzia również na łowiskach Rynny Słupskiej, gdzie kutry usłowskie z „Korabia”, które zaopatrywały się przezornie nie tylko w sprzęt wyłącznie dorszo-wo-ślędzio-wo, lecz również śledziowy osiągały w połowach dorszowych około 30 proc. śledzia.

Niestety, były przedsiębiorstwa, które niemal całkowicie zaskoczyła, nie oczekiwana przez nie wydajność połowów śledzia. I tak np. PPIUR „Arka” nie wykazało należytej czujności i operatywności, a licząc, iż dobre wyniki w połowach śledziowych są tylko zjawiskami sporadycznymi, zmarnowało szereg pierwszych dni.

Należy stwierdzić, że dzięki nadspodziewanej wydajności połowów tarłowych śledzia w tym okresie, wszyscy rybacy mają możliwość przekraczania planów

połowowych pod względem wartości i trzeba to w pełni wykorzystać.

Jako przykład załóg, które należyte zrozumiały pomyślną okoliczności i potrafiły zmobilizować swe wysiłki, nie tylko w kierunku ilościowego wykonania

planu, lecz także jakościowego i pod względem wartości warto wymienić, jako przodujące:

„Gdy 56”, „Gdy 42” i „Gdy 3”. Kutry te poważnie podniosły procent wykonania planu wskutek należytej organizacji połowów śledzia wiosennego.

Kursy dla przyszłych rybaków morskich i pracowników żeglugi śródlądowej

Zarząd Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi podaje do wiadomości, że w roku 1953 organizuje się szereg kursów rybackich o różnym poziomie i czasie trwania. Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie oraz podległe mu przedsiębiorstwa prowadzić będą przede wszystkim kursy dla osób, pragnących pracować w rybołówstwie morskim i nie mających dotąd dostatecznego przeszkolenia:

KURSY RYBAKÓW KUTROWYCH — przeciętny czas trwania około 2 miesięcy. Najchętniej przyjmowani są kandydaci po odbytej służbie wojskowej, posiadający wykształcenie ogólnokształcące równające się 5—7 klasom szkoły podstawowej. Uczestnicy kursu otrzymują bezpłatne wyżywienie i zakwaterowanie, a po ukończeniu kursu skierowanie do pracy na jednostkach połowowych.

KURSY RYBAKÓW POKŁADOWYCH DALEKOMORSKICH. Warunki takie jak na kursach dla rybaków kutrowych. Pierwszeństwo mają kandydaci, którzy zapoznali się już z rybołówstwem na jednostkach przybrzeżnych i zalewowych lub też pływali na jednostkach morskich PMH lub Marynarki Wojennej.

Absolwenci tych kursów kierowani są do pracy na jednostkach dalekomorskich.

O informacje w sprawie terminów rozpoczęcia kursów i składania podań (wraz ze szczegółowym życiorysem) należy zwracać się do referatu szkolenia przedsiębiorstw połowowych:

Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Arka” w GDYNI, ul. Waszyngtona Nr 34

Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” w GDYNI, ul. Hryniewieckiego Nr 14.

Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka” w Kołobrzegu (woj. koszalińskie)

Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab” w Uście (woj. koszalińskie)

Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Kuter” w Darłowie (woj. koszalińskie).

Kursy dla szyprow kutrowych, motorzystów kutrowych, poruczników żeglugi małej rybackiej oraz oficerów-mechaników rybackich III klasy będą w roku bieżącym organizowane wyłącznie dla wyróżniających się członków załóg pływających poszczególnych przedsiębiorstw połowowych.

Śladem naszych interwencji

Na artykuł zamieszczony w dziale „Korespondencja pisać” w Nr 7, PPIUR „Arka” zawiadomiała, że:

„Uruchomienie windy w pomieszczeniu naszej stoczni nastąpi w pierwszej połowie IV kwartału br. Prace montażowe wykonuje Zjednoczenie Urządzeń Dźwigowych w Warszawie.”

W związku z notatką zamieszczoną w numerze 5 „Rybaka Morskiego” pt. „Zapomniano o dziełach rybaków przy chodzie dla dzieci pracowników „Arki”, PPIUR „Arka” wyjaśnia: „Wszystkie wydziały „Arki” zostały pisemnie zawiadomione o mającej odbyć się imprezie „choinki noworocznej”. Oprócz tego ogłoszenia o tej imprezie wywieszone były na wszystkich tablicach ogłoszeń, jak również podawane przez kilka dni z rzędu przez radiowęzeł „Arki”.

Również i rybacy arkowscy byli o tym powiadomieni. Świadczy o tym fakt, że dzieci ich brały udział w tej imprezie. Natomiast, jak wykazały dochodzenia, ob. Gilewicz był w tym czasie we Władysławowie przy remoncie swego kutra i nie wiedział o mających odbyć się uroczystościach w Gdyni. Po powrocie, chociaż w terminie późniejszym, otrzymał także upominek choinkowy dla swego dziecka.”

* * *

W dalszym ciągu PPIUR „Arka” w związku z artykułem z Nr 5 pt. „Wielec uświadomienia i więcej dyscypliny, a wygramy kampanię dorszową” — wyjaśnia:

W związku z częstymi wynadkami opóźnienia wyłączenia kutrów władz wojewódzkich w morze z winy załóg, zwłaszcza w dni półsztormowe, zostało wydane zarządzenie dotyczące obowiązkowego stawiania się załóg na kutrach w dni sztormowe o godz. 23.00 celem przygotowania kutrów do ewent. wyjścia w morze w dniu następnym.

Obecnie, wypadki późnego wychodzenia kutrów w morze należą już do rzadko spotykanych, zwłaszcza, że został uruchomiony na trasie Władysławowo—Półwysp Hel — specjalny pociąg dla rybaków, umożliwiający im punktualne przybycie na swe jednostki, stacjonujące we Władysławowie.

Sądźmy, że w przyszłości nie będzie wypadków nawet rzadko spotykanych.

* * *

Ponadto kwitujemy odbiór wyjaśnień: Rybackiej Stoczni Remontowej w Swinoujściu na artykuł zamieszczony w Nr 8 pt. „2 doby przestoju z winy RRR Szczecin — wygląda to na skandal” oraz PPIUR „Arka” w sprawie notatki zamieszczonej w Nr 7 pt. „Za cztery tygodnie dlonie ich wprawia w ruch motory kutrowe”.

PAPIEREK przechodził z ręk do ręk. Czytali w skupieniu:

„Dość pogodnie z częściowym wzrostem zachmurzenia, temperatura od plus 8 do plus 12 st. C., widzialność umiarkowana, wiatry umiarkowane do dość silnych, 4 do 6 st. B., SO i S, później SW. Stan morza 4, zatok 3”.

Przedstawiciel Morskiego Instytutu Rybackiego, dr Władysław MANKOWSKI, spojrzał z nad pobłyskujących okularów na pozostałych członków Rady Serwisu.

— Warunki prawie takie same, jak wczoraj i dziś. Według dotychczasowych danych łowiska także nie uległy zmianie.

Poszukiwał oczyma człowieka o śniadej cerze i brązowych oczach, który siedział schylony nad notatkami. Kosmyk czarnych włosów opadał mu na czoło.

— Kolego Szenk, sprawdźcie wyniki „Gdy 152”, „Hel 27” i „Gdy 33”.

Zaczęło się mozolne wywoływanie. Poszukiwane kutry jakby zapadały się w wodę. Natomiast radio rozbrzmiewało cudzymi głosami. Ciągłe ktoś łapie się na antenę, jak mucha na pajęczą sieć. Dwa kutry rozmawiają między sobą, jeden powiada drugiemu, że uszkodziły mu się wszystkie światła pozycyjne. Przy drobnym przekręceniu gałki odzyskują się trawlerzy duńskie, niemieckie, szwedzkie. Polskie trawlerzy pracują w tej samej fali 2410 kilocykli, na której pracują kutry. Oczywiście utrudnia to porozumienie z kutrami, wzajemnie zagłusza rozmowy.



Przedstawiciel „Arki” usiłuje nawiązać łączność z radiostacją we Władysławowie. Pracuje ona pełną parą, a zatem zawsze można się z nią porozumieć. Okazuje się jednak, że nie jest tak dobrze. Władysławowo zginęło na parę godzin z eteru, a w każdym razie nie reaguje na wezwania.

Wreszcie odzywa się jeden z poszukiwanych kutrów. Posiada też informacje o wynikach poszczególnych zaciągów kilku kolegów łowiących w sąsiedztwie, na Kuli I i Kuli II. Ilość złowionych ryb waha się w granicach od 16 do 26 skrzyń na I hol. Dalsza rozmowa potwierdza poczynione już przez Radę Serwisu spostrzeżenia odnośnie stanu łowisk. Zalecenia dla kutrów na następny dzień nie ulegają więc zmianie.

Oczywiście, nie dzieje się tak każdego dnia. Niejednokrotnie sytuacja zmienia się z dnia na dzień i wówczas Rada Serwisu wskazuje kutrom inne, wydajniejsze łowiska.

Wprowadzenie pracy serwisowej posiada doniosłe znaczenie dla rybołówstwa. Jej wyniki mogą już dziś zaobserwować. Tym niemniej sprawnego działania aparatu informacyjnego pozostawia jeszcze dużo do życzenia.

Ażeby wskazówki dla rybaków były możliwie najściślej, Rada Serwisowa musi dy-

sponować największą ilością zupełnie świeżych informacji. Dla tego Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego polecił przedsiębiorstwom połowowym stałe patrolowanie łowisk w ścisłym porozumieniu z Morskim Instytutem Rybackim. MIR bowiem nie posiada wystarczających własnych środków, ażeby bieżąco, codziennie kontrolować dużą ilość łowisk.

Przykładem słuszności tej decyzji jest akcja „Jedności Rybackiej” na łowisku kłajpedzkim, przeprowadzona w dniach 8 do 10 kwietnia przy pomocy superkutry „Gdy 16” Eliasza JANKOWSKIEGO. Patrolowanie łowiska W-10 i 11 dało znakomite wyniki (7-10 skrzynek z zaciągu). Natomiast na łowisku U-11 w 3 zaciągach kuter uzyskał ponad 4 ton ryby. Na słępnego dnia na tym samym łowisku podwoił wyniki.

Rada Serwisu powiadomiona o rezultatach wywiadu, przekazała informacje do przedsiębiorstw. Skorzystała z tego „Arka” i na łowisko U-11 skierowała większą ilość kutrów, które w dniach 12 i 13 kwietnia łowiły na nim z dużym powodzeniem.

Wynik pracy badawczej Jankowskiego został zbyt późno wykorzystany, gdyż jego radio uszkodziło się w czasie pozostawiania na łowisku. Szczęśliwie różnica paru dni nie zmieniła sytuacji na U-11, ale mogło to

WISŁAW REKOWSKI

Korespondenci piszą

„Wydajność zamrażalni wynosi 8 ton na jedną zmianę tj. na 8 godzin. Tak została określona i tak też pozostała. Rok pracowano w ten sposób i ani kilograma więcej nie dało się wyciągnąć“.

W ten sposób zaczyna swój list Stanisław PERKOWSKI z Swinoujścia. I pisze dalej:

„Dla brygady ZGAJEWSKIEGO z zamrażalni to nie wystarczyło. Wstawiali, przystawiali skrzynki i 29 marca zgłosili zobowiązanie zwiększenia wydajności zamrażania ryb na jednej zmianie z 8 na 9 ton oraz wezwali II i III brygadę do podjęcia podobnego zobowiązania“.

Oczekujemy odzewu towarzyszy pracy brygady Zgajewskiego. Niech jego przykład pociągnie ich do zerwania z dawnym systemem pracy, skoro nowy jest wydajniejszy.

Drobną — wydawałoby się — ale nieobojętą sprawę porusza Janusz MALWINSKI z Gdańska. Wysuwa on myśli zorganizowania kursów kuciarskich dla rybaków kutrowych. Po kilka dni przebywając na morzu muszą odpowiednio się odżywiać, a to w dużej mierze zależy od umiejętności przygodnego „kuchara“.

Wiąże się z tym: „...dotkliwie odczuwana, zbyt rozrzućna gospodarka prowadzona na początku rejsu. Prowadzi ona do niedoborów niektórych artykułów pod koniec rejsu. Sprawa ta nabiera znaczenia wobec planowanej w tym roku wyprawy kutrowej na Morze Północne“.

Sieciarze Swinoujścia czują się dotknięci pominięciem ich kandydatur w planowanym 6-miesięcznym kursie produkcji sieci pławnicowych. Grzegorz PASZKA, Henryk SUŁKOWSKI i Renard WILCZEK argumentują w ten sposób:

„Kierownictwo sieciarni w Gdyni wytypowało wyłącznie kandydatów z Gdyni i to takich, którzy nigdy nie chcieli przenieść się do Swinoujścia i twierdzą, że tego w przyszłości również nie uczynią. Dodać trzeba, że montownia sieci pławnicowych ma być uruchomiona w Swinoujściu. Prosimy rozpatrzyć naszą sprawę“.

Artyści szczecińskiego teatru w rybackiej świetlicy

W sali „Domu Rybaka“ w Trzebieży szczeciński Państwowy Teatr Współczesny wystawił doskonałą sztukę J. Warmińskiego pt. „Zwycięstwo“. W ten sposób miejscowym rybakom oraz ich rodzinom umożliwiono kulturalną rozrywkę, zapoznając ich równocześnie z rozwojem współczesnej sztuki dramatycznej.

(cp.)

Dlaczego rybacy z Kołobrzegu nie biorą udziału w szkoleniu?

Wszyscy, którzy śledzą rozwój akcji szkolenia kadr rybackich na naszym Wybrzeżu, zaobserwowali, iż w kursach zupełnie nie biorą udziału rybacy z „Barki“.

Sytuacja taka mogłaby wynikać z faktu, iż w Kołobrzegu kadry są na najwyższym poziomie i szkolenie nie jest im potrzebne.

Niestety, rzeczywistość jest inna; wiemy, że kutry „Barki“ wchodzi na mielizny tylko z tej przyczyny, iż rybacy nie mają właściwego przeszkolenia. Tymczasem na indywidualne przeszkolenie dewiatorów do Gdyni nikogo nie wysłano.

Jak Organizacja Partyjna w helskiej bazie „Arki“ realizuje wytyczne Plenum KP PZPR w Wejherowie

W październiku 1952 r. odbyło się plenarne posiedzenie Komitetu Powiatowego PZPR w Wejherowie, na którym dokonano analizy pracy partyjnej i administracyjnej na odcinku rybołówstwa w oparciu o uchwałę Prezydium Rządu z dnia 2 lutego 1952 r.

Jednocześnie plenum KP opracowało wytyczne dalszej działalności Podstawowych Organizacji Partyjnych i koordynacji pracy z Radami Narodowymi, organizacjami związkowymi i młodzieżowymi.

Plenum KP stwierdziło poprawę wśród rybaków na odcinku dyscypliny partyjnej wyrażającą się większą frekwencją na zebraniach partyjnych jak również zwiększoną ilością członków partii znajdujących się w czołowych zespołach połowowych i zwiększoną aktywnością w walce o wykonanie planu.

Plenum KP wykazało: niewykorzystywanie pełnych możliwości technicznych będących w dyspozycji bazy przedsiębiorstwa, niewykorzystywanie na połowy wszystkich dni pogodnych, zbyt małą troskę o bieżącą kontrolę wykonania planu i o analizowanie przyczyn niewykonania go.

Plenum KP powzielo uchwałę zwiększenia wsiel Podstawowych Organizacji Partyjnych i wszystkich członków PZPR z rybakami bezpartyjnymi i ogólnej mobilizacji wokół wykorzystania na połowy wszystkich dni bezsztorowych i pól sztorowych, zwiększenia walki z marnotrawstwem, odcienienia socjalistyczną opieką sprzętu rybackiego i wyposażenia technicznego kutrów, wzmocnienia kontroli w czasie wykonywania zadań i zapobiegania możliwościom przestępstw, zwiększenia współpracy z organizacjami związkowymi i młodzieżowymi w zakładach pracy i terenowymi radami narodowymi w celu poprawienia warunków bytowych rybaków.

Jakie odbicie znalazły i znajdują te uchwały wejherowskiego KP PZPR — w terenie? Przyjrzyjmy się np. pracy Podstawowej Organizacji Partyjnej bazy „Arki“ w Helu.

Jest godzina 8 rano, godzina przyścia statku Żegluga Przybrzeżnej do Helu. Kutrów „Arki“ w porcie nie widać, natomiast po zejściu z mola pasażerskiego spotykamy sekretarza POP „Arki“ w Helu tow. Józefa KO-

WALSKEGO i ref. kulturalno-oświatowego, tow. Antoniego RODAKA.

Na nasze zapytania odpowiada tow. Kowalski.

„Mielimy trudności przy mobilizacji załóg do wykorzystywania wszystkich dni połowowych, — mówi — ale poradziłem sobie przez stworzenie „trójek“, które drogą indywidualnej agitacji wśród załóg poszczególnych kutrów i wśród rodzin rybackich, przełamywały opory i doprowadziły do zrozumienia przez nich konieczności podjęcia systematycznej, bezwzględnej walki o wykonanie planu. Dobrze poprowadzona praca partyjno-polityczna dała dobre rezultaty. W walce o realizację planów połowowych szczególnie wyróżnili się członkowie partii, pociągając swoim przykładem bezpartyjnych.“

Kutry „Arki“ w Helu „Hel 27“ z szyprem Janem BUDZISZEM członkiem partii, „Gdy 35“ z szyprem Augustynem BUDZISZEM członkiem Komitetu Powiatowego PZPR w Wejherowie, „Gdy 141“ z szyprem Pawłem KONKE i „Gdy 154“ z szyprem Erykiem BONKE nie tylko wykonały, ale przekroczyły plan marca. Na osiągnięcia te złożyły się różne elementy świadczące o zrozumieniu przez rybaków powagi zadania walki o plan.

„Hel 27“ łowił w marcu przez 28 dni tracąc tylko 1 niedzieli i dwa dni sztorowe. Tak samo łowił „Gdy 141“ a „Gdy 35“ łowił przez 26 dni. Trzeba stwierdzić, że helscy rybacy „Arki“ — chcąc nadrobić powstałe zaległości łowili przez 4 niedziele marca.



Nie tak dawno jeszcze temu zdarzały się wypadki, że dyżurujące auto „Arki“ wyjeżdżało w nocy do odległych osad rybackich, po brakującego członka załogi jednostki. Bywało również, że trzeba było „delikwenta“ dostawić z domu do Gdyni, w stanie niezawsze trzeźwym. Inaczej bowiem ten czy ów oświadczał telefonicznie: — nie przyjadę! Cóż było robić? Samochód szedł w teren.

Jeden tłumaczył się spóźnieniem na pociąg, inny w ogóle nie uważał za stosowne powiedzieć cokolwiek. I nie były to wypadki odosobnione.

Rybacy wykorzystywali chroniczny wówczas brak rezerwy kadrowej wiedząc, że i tak nie wyrzuci się ich z pracy.

Jednak czasy „błogiej wolności“ bumelantów skończyły się. Obecnie posiadamy zapasowe załogi, gotowe w każdej chwili do zastąpienia nieobecnych. Tak było na przykład we wtorek, po świętach, gdy trzy kutry naprzód nie czekały na członków swej załogi. Znalezione bez trudu zastępstwo, a niesolidni rybacy zostali ukarani.

Jednak mimo to, baza helska „Arki“ wykonała plan miesięczny za marzec jedynie w 93,5 proc.

Trzeba również dodać, że na niewykonanie planu marca wpłynęło straconych 14 kutrodni z powodu nieplanowanych remontów, co przy uzyskanej w marcu przeciętnej odłowni na kutrodzień 1500 kg. wynosi 21 ton, a więc pokrywałoby niedobory planu.

Umasowienie przodujących metod walki o plan i właściwe zorganizowanie współzawodnictwa — oto najbliższe zadania „Arki“ w Helu. W tej dziedzinie bowiem baza helska nie osiągnęła dostatecznych rezultatów a bardzo źle przedstawia się sprawa dbałości o gotowość techniczną taboru w I kwartale 1953 r.

W tym czasie bowiem stracono 51 kutrodni z powodu przewidzianych remontów na stoczni, która zamiast 39 dni planowanych na remont „Gdy 154“ przetrzymała go przez 67 dni, a „Gdy 156“ zamiast 12, stał w remoncie 35 dni. Wniosek nasuwa się prosty. Należy ściślej współpracować ze stoczniami uzgadniając z nimi harmonogramy oddawania kutra do remontu i przeprowadzać dokładną kontrolę techniczną przy odbiorze z remontu.

Stracono następnie 21 kutrodni na nieplanowane remonty w WPT w „Arce“, 13 kutrodni na nieprzewidziane przestoje i 11 kutrodni tzw. bez ryby.

Ogółem, baza helska straciła 96 dni połowowych, które zdecydowałyby o wykonaniu planu I kwartału.

Trzeba, aby organizacja partyjna i Rada Zakładowa „Arki“ w Helu zwiększyły swą uwagę nad mobilizacją załóg wokół zagadnień związanych z utrzymaniem wysokiej gotowości technicznej i stałej dbałości o tabor pływający, bez czego nie zabezpieczą realizacji planu.

Nie wpływa również dobrze na współzawodnictwo fakt niepodsumowania do tej pory wyników współzawodnictwa za IV kwartał ubiegłego roku.

Ofiarna i ciężka praca załóg pływających i lądowych „Arki“ w Helu musi być otoczona troskliwą opieką przez Radę Zakładową i Związek Zawodowy.

b. j.



O PIRATACH

— Węjchaleśmē jak wiedno z porēnku — opowiódoł Antónowi jeden z rebóków bótów — i jak pōrę razy tak tēz i tym razē, secē bēlē prēc! Le tam, sam piēwałē popłatōnē szłēczi!

Sedzelē na dragu od plotē. Był Antón i trzej rebókē z jednēgo bōta, ktērni do spōłki łowilē. Zdenerwowōny rebók aż wstōł i zaczął chodźē po stēgni. Drēgi z nich, chłop pērznē mōly, ale z krzēpā w rēku, plēwnāł w piōsk. Trzeci nie zabierōł wcale głosē.

— Ale jak to sē stało? — zapytōł Antón, chcąc miec o tym jak nōlpszy obrōz — widzała wa ich?

— Jo!

— Nē i ktēz...?

— Diabel wiēł Chēcēsmē podjachac do nich ale choba wiēsz, że to nie je tak lētko, co?

— Hm...

Sedzelē jak osowiały. Trzej rebókē z chēcō rozmiałēch przyczyn; nie je to tak prosto stracēc secē i to nowē! Co do Antōna to rōśł w nim gōrż, jak casto w korēcē!

— Wszōni! — wadzyl w mēslach na morskich „reibrōw“, jak nazywōł takēch rozbójnikōw. Przejāł sē tak tym wszēstkim, że rzekł w kōncu do rebōka, Jōzefa, ktēren mōgł nōlēj gadac:

— Powiēdzē mie jesz tak dokumēntnie, jak to bēlo.

I rebók zaczął:

— Jak jem ju gōdōł, wējchaleśmē na morze. Bēlo trochē wiatrē ale mało, tak, że po mōlēj godzēnie widzelēsmē ju ich.

— Bēlo ich wiēcēj? — przerwōł Antón.

— Niē, jeden.

— Od tēch miejszēch, to bēlo widzec po widach — rzucił drēgi.

— A nie bēlo jesz widno? — spytōł znowu Antón.

— Chēcō niē. To sē dzało tak o szarōk.

Rebók Jōzef przerwōł na szłērk i po chwili zaczął dalij:

— Odrazē nas cos tknēlo, jak widzelēsmē kuter, bē to sē nōm wēdōwało jakos krōtko strādē. — „A mōżē jesmē zabłādzōny?“ — plātało sē we łbach, ale nie trwało długo i Stach spostrzegł na prawēj burce szłēk netē. Złapōł jē zaraz i bēła porwōnōł! Drēgiēj nie bēło wcale widzēc.

Rozjasniło nōm sē chēcō w głowach, kiej podjēchaleśmē blēżēj kutra — miōł zakrēty t. zn. zamaskowōny znak!

Antón aż sē podniōś!

— Co tē gōdōsz? — rzekl.

Musiōł prēc tym wēdzrēc niē tak, jak wiedno le chēcō apartno, bo rebók Jōzef, zamiast odpowiadzec, zapytōł sē tēz:

— Cēs, cēs tē mēslisz?

Antón gwesno ju ośgyl, bo zcēszył głos.

— Jō mēslē o tym kutrze i co tē gōdōł o tym znaku?

— Ko miōł zamaskowōny znak, ten wiēsz „Gdy“ czē „Wła“ z numerē.

Prōwdē rzec Antón jesz niē mōgł sē tak na sto procentōw pokapowac:

— A to nibē czemu?

— Zebēsmē ich nie poznalē!

— Bēlē oni w wajēch secach?

— pytōł dalij Wanożk.

— Ko oralē w nich jak ten Purtki! — wadzyl ju na poprōwdzē Stach.

Antón przēcēchl. Niē mōgł tak chutko „rozumē rēchac“ i dlatego przez pōrę minūt zalegā ci szō. Wszēstko mōgł zresztā pojāc — mōgł czasē jakiś kuter za krōtko podejśc do brzegu ale na głēbokosci do dwadzēscia me-

trów kutrom nie je wolno feso-wac a po drēgim, to ten zakrēty znak?!

— Cēszbē aż nalazlē sē w dā-sejszēch czasach rēbacki piracē?!

— rzekl narōz dōsc gōsno.

— Jak widzec, to jo!

— Swinie! — wērwało sē Antōnowi ale sē jesz opanowōł — Ale, ko na nich je rada!

— Jakō?

— Kontrolēra rēbacki!

— Ha, ha! zasmioł sē Jōzef — To mōżē on na piechtā mō za nim po morzu latac aho Konkolōwē konię?!

— ? ? ?

— Nie zdrē tak dziwno! To je prōwda!

— Jaktō?

— Nē, jo! Morski Urząd Rēbacki do tego czasē choba na balēji mōgł po morzu kontrolowac! Nawet kutra od kontrolowanigo niē mają!

— To złē! — zasādził Antón. — Jesz gorzēj, jak złē! — przēcēśnāł Stach.

Sedzelē jesz jaki czas i gōdalē. Jedno ju bēło pewny — kiej sā miēdzy rebōkamē piracē, zbōjowie, tedē trzeba sē do nich zabrac, ale bylbē tēz ju czas zebē Morski Urząd Rēbacki sē narēzcie postarōł o kuter do kontrolowanigo. Bo choba kontrolēra nie je syrenā, zebē mōgł wpłōw rēszēc za zbōjamē.

Zresztā ju nierōz rebōcē łodzowi próbowałē sami sē z takimē „drēsčkamē“ załatwic t. zn. chēcēl im zerwac szōtorē ze znaku, ale tej szłē drāgi w ruch! Jo! Zbōjowie sā do wszēstkiego zdolni i dlōgotę trzeba ich pilnowac.

Tak so gōdalē trzej rebōcē i Antón. Wiedzā lēdzē, że szkōdzeni drēgiemu je bezprawim, a zresztā, co bē to tak bēło kiejbē wszēdze w kraju jeden drēgiemu zaczął brac i przēsčkadzē!

Antón mēslī, że miast dobrēgo, szczēslewēgo žēcēgo — piekło!

STASZKOW JAN

GDYBY nie to, że jadę w towarzystwie prezesa „Jedności Rybackiej” Witolda SZARANA i sekretarza Organizacji Partyjnej Józefa KUROWSKIEGO, napewno bym się zdrzemnął — tak miękko i wygodnie siedzi się w popielatej „Warszawie”, która wiezie nas do bazy rybackiej we Władysławowie. Ale obaj towarzysze podróży, dla których w tym gorącym dla rybołówstwa czasie krótka, godzinna przejażdżka jest chyba jedynym odpoczynkiem, nawet tutaj, w samochodzie nie przestają rozmawiać o swych rybackich sprawach. Nie ma więc mowy o drzemce. Rozmowa jeszcze bardziej skraca czas podróży i zanim się obejrzałem, nasza „Warszawa” bezszelestnie zatrzymuje się przed wejściem do rybackiego portu.

Szybko i sprawnie, jakżeż inaczej niż w Gdyni załatwiają nam przepustki i od razu miła niespodzianka. Z głośnika radiowozła dobiegają nas słowa melodii: „Załoga kutra „Gdy 76” z szyprem Albinem MUŻĄ wykonała z nadwyżką kwartałny plan połowów”. Melodijny marsz, przeznaczony dla dzielnej załogi cichnie w miarę, jak idąc wzdłuż ostrogi oddalamy się od nabrzeża. Jest już późno. Kutry wróciły z połowu i stoją teraz równiutko po obu stronach długiego pomostu. Żółto pomalowane kadłuby wyraźnie odbijają w świetle elektrycznych lamp od ciemnej wody basenu.

Ludzie pracują. Szybko i sprawnie z głębi ładowni wyciąga winda wypełnione rybą skrzynie. Jedno odepchnięcie ręką, jeden uchwyt i skrzynia ląduje na platformie wózka. Po chwili, załadowany wózek odjeżdża do hali przetwórczej. Z powrotem wróci z łodem, którego pełne skrzynie powędrują w głąb ładowni. Bo mrozy się skończyły i rybę trzeba lodować już w morzu. Inaczej jakości jej nie byłaby najlepszą, jeżeli w ogóle ryba nie poszłaby na mączkę. A wysoka jakość przyspiesza wykonanie planu wartościowego; wysoka jakość, to przecież wyższa cena i lepszy zarobek rybaka. Nic więc dziwnego, że przed jutrzejszym połowem zanim uda się człowiek na spoczynek, trzeba pomyśleć i o lodzie. Jest go zresztą pod dostatkiem, bo fabryka lodu znajduje się na miejscu, a jej załoga pracuje dzielnie.

Przy końcu ostrogi kołysze się leciutko „Gdy 127”. To jeden z kutrów „Jedności Rybackiej”, i wcale nie byle jaki. Niby na pierwszy rzut oka taki, jak każdy inny, ale... Właśnie to „ale”.

Na kutrze „Gdy 127” szyprem jest Andrzej BUDZISZ, czterdziu, 50-letni Kaszub z dziada pradiada. I rybak z dziada pradiada. Jego dziad żył 112 lat, ojciec 100, a on sam tryskający zdrowiem, upiera się z humorem, że pobije rekord długowieczności w swojej rodzinie. Uważa, że morze i praca to najlepsza recepta na długie życie. I ani morza, ani pracy rybaka nie wyrzeknie się za nic. Andrzej Budzisz jest również kierownikiem zespołu połowowego Nr 5 i jak dotąd zespół pracuje „na gwizdek” — jak nazywa to po swojemu. Znaczący to, że łowią dobrze, trzymają się na łowisku razem, a dyscyplina pracy jest wzorowa. Na jego kutrze nie inaczej pracują. Więcej tu tylko humoru i wesołych pogwarek. Bo choć trudno o weselszego niż Budzisz człowieka, sam lojalnie przyznaje, że Eugeniusz JAWIN, motorzysta, przerasta go pod tym względem o głowę.

— Bo młodszy — stara się we soło tłumaczyć przewagę motorzysty. Ale zaletą motorzysty jest nie tylko to, że humorem przewyższa swego szypa. Na „Gdy 127” pływa od roku. I od

Zbigniew Nowak

BEZ AWARII

roku kuter ten nie miał awarii! Silnik pracuje jak zegarek.

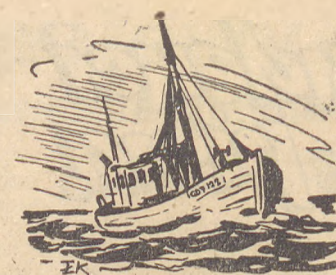
— Tylko nie myślcie, że to takie proste — dorzuca szybko szypier. Ot, choćby ostatnio. Był sztorm, myśmy poszli do domu, ale Jawin prawie całą noc grzebał się przy silniku, żeby można było o świcie wyjść na połów. Krzychałem nawet trochę na niego, ale nie ustąpił. Chodzi koło niego, chucha, pielegnuje, jak dziecko, a przecież kawaler, — podaje mimochodem stan cywilny ulubienca całej załogi. Motorzysty nie ma wśród nas. Poszedł wcześniej do domu, bo jutro znowu skoro świt trzeba być na łowisku. — A jego do roboty nikt nie musi namawiać. Ambitny, jak Kaszub — z przesadną powagą informuje szypiera i pierwszy się śmieje z dowcipu.

A trzeba wiedzieć, że spośród 4 członków załogi tylko motorzysta sta nie jest Kaszubem. Pochodzi spod Krakowa i dalej od morza według opinii szypiera nie mógł się chyba urodzić. Jest także najmłodszym z załogi. Nie przeszkadza to jednak, że dobrze im

się pracuje, a motorzysta ma ich uznanie nie tylko za swój humor. I szypier i zbudowany jak atleta starszy rybak Jan REDLIN i młodszy rybak Józef JADKE szanują w nim przede wszystkim świetnego mechanika i sumiennego w pracy człowieka.

Jan Redlin uważa na przykład, że to, iż w tamtym roku wykonali przed terminem roczny plan połowów za co cała załoga dostała pieniężną premię, w dużym stopniu jest zasługą właśnie ich motorzysty, który tak dbał o silnik i tak go starannie konserwował, że do dzisiaj nie wiedząc co to znaczy awaria, przestoje, czy jakiś tam kłopot z silnikiem. A nawet jeśli zdarzy się jakaś usterka, to Jawin szybko i na miejscu ją usuwa i silnik znowu jest w porządku.

Nie mają też kłopotu z sieclami, ani z ich uzbrojeniem, które służy im już od roku. Ale o sprzęt dba cała załoga i jej to zasługa, że kuter jest zawsze należycie wyposażony i w ciągłej gotowości technicznej. I jesz-



cze jedno: „Gdy 127” ma najniższe koszty eksploatacji ze wszystkich kutrów spółdzielni.

No, a wódkę pociągacie — rzuciłem z nienacka pytanie. Spojrzały na mnie trzy pary zdziwionych oczu. Starszy rybak Redlin otworzył już usta, ale uprzedził go szypier.

— Myśmy nie mieli ani jednego dnia, żeby kuter nie wyszedł kiedyś w morze z braku zaopie. „I wódka to u nas nima”. — dorzucił Redlin. — Dobrze powiedzone — zakończył dyskusję szypier.

Przepraszam ich czym prędzej.

Nasz pobyt na kutrze zaczął się przedłużać. Trzeba było wracać do domu. I choć w drodze powrotnej łagodne kołysanie „Warszawy” jeszcze bardziej zachęcało do snu, ani prezes spółdzielni — Szaran, ani towarzyszy Kurowski, ani ja, nie zmrużyliśmy oka. Całą drogę prze-gadaliśmy o załodze „Gdy 127”. Nie trzeba się nam dziwić. O takiej załodze mówi się z prawdziwym uznaniem i radością.

Spotkanie załóg pływających »Dalmoru« z uczniami TRM

W dniu 14 bm. odbyło się w Technikum Rybołówstwa Morskiego w Gdyni z inicjatywy dyrekcji szkoły spotkanie uczniów z załogami pływającymi „Dalmoru”. Podczas dyskusji, jaka rozwinęła się pomiędzy rybakami a przedstawicielami młodych kadr przygotowujących się w TRM do zawodu rybaka dalekomorskiego uzgodniono szereg poglądów dotyczących praktyk młodzieży na jednostkach dalekomorskich. Omówiono szeroko dotychczasowe stosunki pomiędzy załogami a przybywającymi na praktyki okresowe słuchaczami TRM. Stwierdzono, iż obydwie strony cechował brak zrozumienia roli praktyki uczniów TRM na trawlerach i ługrach i ustalono na przyszłość, iż dotychczasowe stosunki pomiędzy praktykującą młodzieżą a starszymi, doświadczonymi rybakami muszą ulec uzdrowieniu.

Załogi muszą przestać wreszcie traktować praktykantów z TRM jako „zło konieczne” na statku, które należy znosić z chłodną ironią, graniczącą nieraz z wrogością. Muszą oto-

czyć młodszych kolegów prawdziwą życzliwą sympatią, przestać złośliwie tropić wszystkie drobne i nieważne śmieszności młodego wieku, niezręczność w pracy itp., lecz przeciwnie otoczyć praktykantów, jak młodszych braci, prawdziwą kształcącą opieką, instruować ich, doradzać, serdecznie pouczać.

Chłopcy z Technikum winni natomiast pamiętać, że praktyka na statkach, to nie zabawa w kapitanów, że idąc na statek mają obowiązek włączyć się z całym swym młodym zapalem w walkę o plan, jaką prowadzi rybołówstwo morskie. Garść wiadomości teoretycznych, które posiadają nie upoważnia ich do wymagania jakichś względów, wyboru lepszych pomieszczeń, do specjalnej de-honorów z powodu ich rzekomej wiedzy itp. Fakt, że każdy z uczniów ma w perspektywie stanowisko oficera, nie uprawnia ich do wymagania jakichś względów, wyboru lepszych pomieszczeń, do specjalnej de-honorów z powodu ich rzekomej wiedzy itp. Fakt, że każdy z uczniów ma w perspektywie stanowisko oficera, nie uprawnia ich do wymagania jakichś względów, wyboru lepszych pomieszczeń, do specjalnej de-honorów z powodu ich rzekomej wiedzy itp.

Żaden kapitan statku, nie będzie dobrym kapitanem, jeżeli do swego szaczonego stanowiska nie dojdzie przez poznanie wszystkich obowiązków spoczywających na służbie pokładowej. Każdy dobry kapitan mył

na początku swej kariery pokład na statku a nawet porządkował WC i to wówczas, gdy już posiadał sporo wiedzy nawigacyjnej.

Spotkanie w Technikum i wnioski tam powzięte, to dobry początek zacieśnienia pełnej zrozumienia współpracy między starymi i nowymi kadrami. [Na podstawie korespondencji nawigacyjnej.]

W Szczecinie powstało rybackie koło sportowe »Start«

Na szczecińskim przedmieściu Stołczyn rybacy-członkowie spółdzielni „Certa” założyli koło sportowe pod nazwą „Start”. W skład koła weszło 50 osób spośród rybaków, stocznio-ców oraz ich rodzin. Prezesem koła jest Ignacy MAKURAT, sekretarzem Andrzej SZARKOWSKI, a skarbniczką Teresa KWIATKOWSKA.

Warto zaznaczyć, że przy miejscowej świetlicy rybackiej powstał również rybacki zespół taneczny liczący 35 członków.

Odpowiedzi REDAKCJI

Ob. ZENON K. — Wobec tego, że złożyliście już prośbę o przyjęcie Was do Technikum Rybołówstwa Morskiego uważamy, że sprawa ta nie wymaga naszej interwencji. Prosimy o powiadomienie nas o wyniku Waszych starań.

Ob. FELIKS ZARĘBA — Szczecin. — Sprawa, którą poruszyliście w ostatnim liście nie leży w naszej kompetencji. Radzimy wrócić się bezpośrednio do Waszej Rady Zakładowej. Dziękujemy za pozdrowienia.

Ob. JÓZEF KACZOR — Kraków. — Dokładne warunki przyjęcia do szkół morskich, Technikum Morskiego-Mechanicznego jak również Technikum Rybołówstwa Morskiego podaliśmy wszystkim naszym czytelnikom w Nr 16/29 „Rybaka Morskiego”.

Radzimy Wam zaprenumerować tygodnik „Rybak Morski”, a wówczas napewno będziecie otrzymywali go regularnie.

Ob. WL. MALINOWSKI. — Nadesłany przez Was artykuł jest bardzo ciekawy, ale nie nadaje się dla naszego tygodnika. Chętnie nawiążemy z Wami współpracę i w tym celu prosimy o osobiste zgłoszenie się do naszej Redakcji.

BIBLIOTEKA UNIWEERSYTECKA — Toruń. — Z przykrością komunikujemy, że nie możemy zadośćuczynić Waszej prośbie, ponieważ ostatnim numerem „Rybaka i Przetwórcy” był Nr 9.

Nadmieniamy, że w miejsce wspomnianego czasopisma wydajemy obecnie tygodnik „Rybak Morski”, którego kolejne egzemplarze niewątpliwie znajdziecie w Waszej bibliotece.

Ob. TEODOR WOZIŃSKI. — Sprawy Waszą zbadamy. Prosimy o dokładne określenie miejsca i dnia, w którym wypadek miał miejsce. Korespondencje chętnie wykorzystamy. Zaznaczamy jednak, że muszą to być wiadomości konkretne.

Ob. H. J. — Gdynia. — Cieszymy się, że rada nasza okazała się skuteczną. Życzymy Wam powodzenia w dalszej pracy.

O lepszy dojazd pracowników ze Świnoujścia do bazy rybackiej

Komunikacja pomiędzy bazą rybacką a osiedlem mieszkальnym w Świnoujściu pozostawiała wiele do życzenia. Teraz wreszcie została usprawniona: samochody odwożą ludzi od promu do bazy. Chcemy jednak zwrócić uwagę na to, że istnieje możliwość jeszcze lepszego dowozu ludzi ze Świnoujścia do bazy. Jeden z promów mianowicie powinien przewozić ludzi bezpośrednio ze Świnoujścia do nabrzeża w bazie. Da to dużą oszczędność taboru samochodowego oraz lepsze wykorzystanie statku-promu. (sp.)

Szyper Rybką i jego przygody

FATALNY REJS

145. E. KARTOWSKI

28



Nikt jednak ani owego oka, ani wysuniętego perkatego nosa nie zauważył. W tej chwili bowiem zaczął pracować uruchomiony przez Czarnego silnik. Wszyscy ruszyli na swoje miejsca. Clepy do sterówki, Rybka do kabiny nawigacyjnej, a Mateusz do reperacji dorszówek, rozpoczętej wczoraj z Ksonderkiem. Sieć opadła znowu.



Kuter wziął kurs na SW i płynął z szybkością około 8 węzłów, ku swej bazie macierzystej. Czy istotnie... Tak przynajmniej wskazywał kompas w sterówce. Niebo było pokryte dość grubą warstwą chmur kłębiastych, a spokojne dotychczas morze faldować zaczął wiatr, dmący z wyraźną rosnącą siłą. Tymczasem zespół, do którego należeli, miał dnia poprzedniego wspaniałe wyniki, które wypełniły niemal całkowicie śledziem ładownie pięciu kutrów.



Toteż kierownik Antoni Piepka miałby słuszne powody do radosnej dumy, gdyby nie zupełny brak kontaktu radiowego z szyprem Rybką. Wzywał go już wielokrotnie, ale odpowiadala mu stale niepokojąca cisza. Wieczorem dnia poprzedniego, gdy zakomunikował bazie o zaginięciu jednego z kutrów, otrzymał kategoryczny nakaz rozpoczęcia dnia następnego poszukiwań. O świcie próbował jeszcze raz złapać Rybkę w eterze, ale usiłowania jego były bezskuteczne.



Wreszcie przyszło mu na myśl, czy by nie warto przeprowadzić wywiadu radiowego wśród kutrów NRD, których na tych łowiskach było sporo.

Myśl była dobra. Ponieważ znalazł, na której pracują Niemcy, dość szybko nawiązał z nimi łączność. Okazało się, że dwa superkutry niemieckie dryfowały w nocy obok kutra Rybki i jeden z szyprow podał pozycję, w jakiej go zostawił.

(c. d. n.)