

RYBAK MORSKI TYGODNIK PRACOWNIKÓW RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Nr 26 (91) GDYNIA, 27. VI.—3. VII. 1954 R. CENA 40 GR.

Rybacy czynem powitali swoje święto

Realizacja zobowiązań podejmowanych na cześć Dnia Rybaka wydatnie pomogła w walce o szybsze wykonanie planów połowowych minionego miesiąca. Rybacy do dnia swego święta zrealizowali ogółem plan czerwcowy w 91,4 proc., przy czym załogi niektórych przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych wyśoko go przekroczyły.

Rybacy „Dalmoru” już w dniu 26 czerwca br. wykonali plan ilościowy w 107,4 proc., a wartościowy — w ok. 120 proc., przekraczając jednocześnie plan półroczny prawie o 30 proc.

Na czoło wśród rybaków dalmorowskich wysunęła się załoga trawlera „Pollux” z kpt. L. Skielnikiem, która zobowiązała się wykonać plan czerwcowy w 200 proc., przeprowadzać naprawy uszkodzonych do 40 proc. wiołów i dokonać we własnym zakresie remontu maszyny głównej i kotłowej. Rybacy z „Polluxa” zobowiązania te wykonali i osiągnęli ponad 250 proc. planowanych połowów.

Żałoga trawlera „Syriusz” z kpt. J. Pijską wykonała do Dnia Rybaka prawie 200 proc. planu, załoga „Małego Wozu” z kpt. J. Mużą — ok. 170 proc. Poza wymienionymi wiele innych jednostek dalmorowskich poważnie przekroczyło podjęte na cześć Dnia Rybaka zobowiązania.

Do 26 czerwca br. wykonali i przekroczyli swe miesięczne plany połowowe także załogi pływające trzech spółdzielni: „Jedność Rybacka” (125,3 proc.,

„H Zjazd” (105 proc.) i „Certa” (101,4).

Przed Dniem Rybaka wysunęły się wśród spółdzielców na czoło załogi „Gdy 97” z szyprem Fr. Adasem (207 proc.), „Gdy 57” z szyprem A. Ryssem (201,1 proc.) i „Gdy 129” z szyprem Wł. Bolda (180 proc.). W walce zaś o najniższe koszty połowów wyróżniła się załoga „Gdy 72” z szyprem J. Chojekim.

Do dnia swojego święta rybaczy indywidualni przekroczyli czerwcowy plan dostaw o 15,1 proc. Największymi osiągnięciami połowowymi wyróżnili się rybacy gdyńskiej bazy, którzy wykonali zadania miesięczne w 170,4 proc.

Równolegle z walką o ilość, toczyła się w ub. miesiącu zacięta walka o podniesienie jakości i asortymentu dostarczanej ryby. Przewodowali w niej rybaczy „Korabia”, którzy podjęli apel: „Ani jednego kilograma dorsza niepatroszonego w sezonie letnim i co najmniej 70 proc. dorsza patroszonego w sezonie zimowym”, rzucony przez przodującego szypa „Ust 38” — Br. Kopickiego. Ostatnio dostarczali oni do portu ponad 90 proc. patroszonego dorsza. Poza załogą, kierowaną przez Kopickiego — wyróżnili się w patroszeniu ryb załogi „Ust. 13” z szyprem



Szyper „Dar 16” — J. Panfil

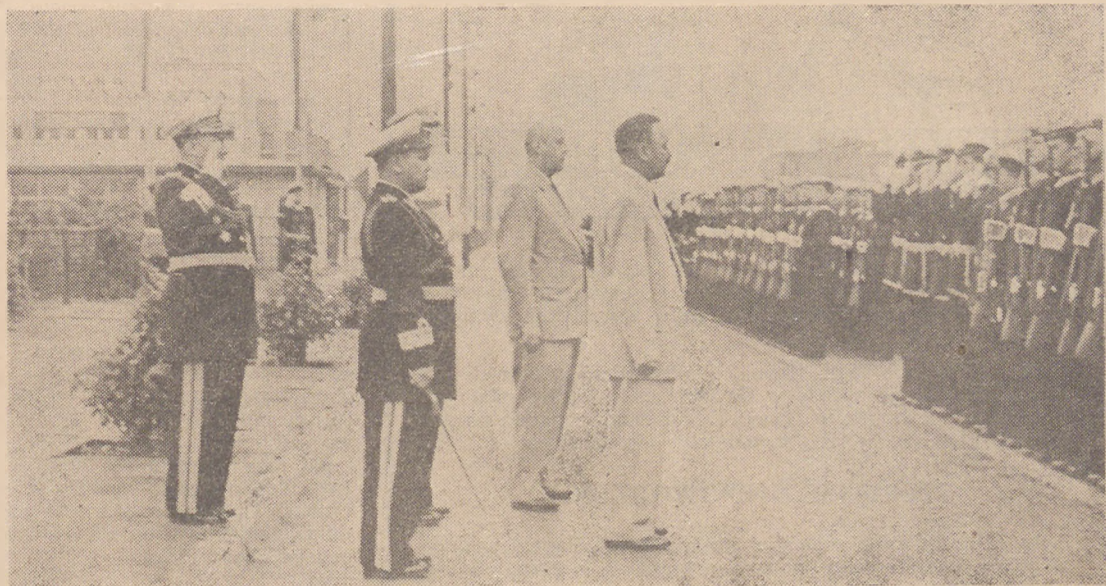
J. Prusem i „Ust 8” z szyprem K. Jermakowiczem.

Na drugim miejscu w walce o jakość dostarczanej ryby znalazły się załogi przedsiębiorstwa „Kuter”, które przepatroszyły na łowiskach 71 proc. złowionych dorszy. Na specjalne wyróżnienie zasłużyła tu załoga „Dar 16” z szyprem J. Panfilem, która do 26 ub. m. wypatroszyła 98 proc. dostarczonych przez nią dorszy.

Również arkowcy podnieśli jakość przywożonego z morza surowca, patrosząc około 70 proc. złowionych dorszy. Szczególnie zaś wyróżniła się załoga kutra „Wła 106” z szyprem M. Marciniowskim, która prawie wszystkie dorsze przywoziła w stanie patroszonym.

Realizując podjęte zobowiązania, rybaczy godnie powitali swoje doroczne święto. Dostarczyli oni krajowi wiele ponadplanowych sepek ton ryby oraz podnieśli ich jakość.

WIELKI DZIEŃ WYBRZEŻA



I Sekretarz KC PZPR Bolesław Bierut pozdrawia oddziały marynarki

UROCZYŚCIE i radośnie obchodziło Wybrzeże Dzień Marynarki Wojennej — doroczne święto niezawodnej strażniczki naszych morskich granic. Ulice Gdyni, gdzie odbyły się centralne uroczystości, zakwitły tysiącami flag i transparentów. Stojące przy nabrzeżach portu jednostki rybackie i handlowe ustrojone były w pełną galę flagową.

Rankiem 27 czerwca br. w Alei Zjednoczenia ustawiły się zwarte oddziały marynarki i wojska. Na redzie — dwoma długimi rzędami — zakotwiczyły stalowo-szare cieleśka okrętów wojennych. Wielotysięczne tłumy gdynian i przybyłych z całego kraju wycieczkowiczów — mimo deszczowej pogody — szczerze wypełniły obszerny Plac Grunwaldzki.

Pełne napięcia oczekiwanie. Punktualnie o godzinie 10 zajechała długi sznur samochodów. Burza okrzyków i oklasków wita najmiłszych gości: I sekretarza KC PZPR Bolesława Bieruta, prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego i Ministra Żeglugi Mieczysława Popiela. Przy dźwiękach marsza generalskiego towarzyszył Bierut i członkowie Rządu przechodzą przed frontem oddziałów.

Nowy huragan braw i okrzyków zrywa się w chwili, gdy dostojni goście zajmują miejsca na trybunie honorowej. Brzmia fanfary, dając znak do rozpoczęcia defilady. Dziarsko przemaszcerowali mali dobosze Marynarki Wojennej, wybijając

rytmicznie takt na werblach. Defiladę prowadzi kontradmirał Jan Wiśniewski. Przy dźwiękach stuosobowej orkiestry Marynarki Wojennej jako pierwszy defiluje mocnym, równym krokiem batalion oficerski. Błyszcza złotem nowe galowe mundury młodych oficerów. Za nimi maszerują kompanie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej i Szkoły Specjalistów Morskich, dalej oddziały marynarzy i artylerzystów nadbrzeżnych. Serdeczne okrzyki i oklaski witają wspaniałe prezentujące się szeregi obrońców naszego Wybrzeża.

Przy trybunie małe zamieszanie — to grupa dzieci podbiega z kwiatami i obdarowuje nimi szczerze towarzysza Bieruta, premiera Cyrankiewicza i Marszałka Rokossowskiego.

Teraz idą oddziały piechoty morskiej, saperów, łączności. Kompania za kompanią, batalion za batalionem. Wreszcie — druga część defilady: uczniowie szkół morskich — przyszłe kadry oficerskie naszej floty handlowej, rybołówstwa i przemysłu stoczniowego. Przechodzą kolejno przed trybuną ze swymi sztandarami — Szkoła Morska, Szkoła Rybołówstwa Morskiego i Technikum Budowy Okrętów. Towarzyszą im owacje i brawa zebranych tłumów.

Defilada lądowa skończona. Na pokładzie ścigacza towarzyszy Bierut i członkowie Rządu odpływają, aby dokonać przeglądu floty. Salwami honorowymi wita swych zwierzchników zakotwiczona na redzie eskadra. Ścigacz mija ko-

lejno bojowe jednostki — niszczyciele, okręty podwodne, dozorców, trałowce, ścigacze. Na ich pokładach zastygły na baczność załogi. Z Kamiennej Góry, z plaży i z moła śledzą przegląd floty dziesiątki tysięcy ludzi. Serce rozpieszcza dumna na widok pięknych okrętów — potężniejszego z roku na rok zbrojnego ramienia Polski Ludowej na morzu.

Po przeglądzie floty odbywają się doroczne regaty łodzi wiosłowych o mistrzostwo Marynarki Wojennej. Hen, spod Orłowa, startują kolejno „dziesiątki”, „szóstki”, „czwórki”. Towarzyszy im huraganowy doping śledzących z napięciem wyścig marynarzy i cywilów. Z pokładu ścigacza przyglądają się regatom dostojni goście.

Wieczorem nieprzeliczone tłumy ponownie oblegają moło, plażę i stoki Kamiennej Góry. Ostatnie atrakcje niezapomnianego dnia: sztuczne ognie! Z iluminowanych tysiącami żarówek okrętów wyrzela się w niebo różnobarwne rakiety. Do późna w nocy trwają na placach zabawy ludowe. Rozbrzmiewają dźwięki orkiestr, gwar i śmiech.

A skoro świt, znów zatętnia praca porty — kutry wyjdą na połów, zadadnią młotami pneumatycznymi stocznie. Wybrzeże podejmuje swój twórczy trud z jeszcze większym zapałem i spokojem: pokojowej pracy jego mieszkańców, pokojowej pracy całego narodu strzeżone na morzu niezawodnie i czujnie Ludowa Marynarka Wojenna.

Delegaci „Dalmoru” byli w Warszawie

W dniu 27 czerwca br. powróciła z tygodniowego pobytu w Warszawie czteroosobowa delegacja rybaków „Dalmoru”: Michał Sukow, Konstanty Osipuk, Henryk Chwał i Józef Siemiaszkiewicz. Z okazji Dni Morza przekazali oni pozdrowienia od pracowników rybołówstwa morskiego załogom stołecznych zakładów pracy.

Delegacją dalmorowską opiekowała się w Warszawie Liga Przyjaciół Żołnierza, która umożliwiła im m. in. 20-minutowy lot samolotem nad stolicą. Rybaczy odwiedzili pracowników fabryki czekolady im. 22 Lipca, przedsiębiorstwa Budowli Osiedli Robotniczych oraz wielu innych zakładów.

W czasie tych spotkań opowiadali o swojej pracy na morzu, o połowach ryb, osiągnięciach i postępie technicznym w rybołówstwie morskim. Żegnając się z warszawiakami, rybaczy wymienili z wieloma swoje adresy, przyrzekając utrzymywać z nimi stałą korespondencję.

Wyróżnieni za wzorową pracę...

Dzień Rybaka przysporzył wiele radosnych chwil pracownikom rybołówstwa. Podczas uroczystych akademii, które odbyły się prawie we wszystkich bazach rybackich Wybrzeża — przodujący rybaczy i pracownicy lądowi zostali wyróżnieni za swoją ofiarną pracę dla kraju.

W GDYNI

Długa była lista przodujących ludzi, których 26 czerwca wyróżniono z nazwiska podczas uroczystej akademii w gdyńskiej „ARCE”.

Wysokie odznaczenia, bo srebrne krzyże zasługi — otrzymali wielokrotnie przodownicy pracy: szyper Leon Kucharski, kier. produkcji przetwórci Karol Cyran i kier. sieciarni Stefania Gorzadek.

Ponadto rozdano 51 nagród rzeczowych, jedne wczasy bezpłatne, osiem talonów na radioodbiorniki i 50 przeszerzegowań.

Niezwykle przyjemny nastrój zapanował na sali, kiedy dyrektor naczelny wręczał pracownikom kupony materiałów, zabawki i inne upominki przeznaczone dla żon i dzieci rybaków. A kiedy dyr. Oleszkiewicz w imieniu CZRM przypinał odznaki przodo-

wników pracy ob. ob. Ed. Okrojowi, M. Borasz, M. Łukanowskiemu, T. Miotk, E. Kestnerowi, A. Las i M. Wyminko — zebrani na sali nagrodzili wyróżnionych gorącymi brawami.

Część oficjalna zamieniła się w rodzinne święto i atmosfera taka pozostała już na czas występów artystycznych oraz zabawy tanecznej, która trwała aż do rana.

W świetlicy „DALMORU” odbyła się 25 czerwca br. akademii, na której po krótkim referacie zast. przewodn. Prez. WRN łow. Bigus, udekorował złotym krzyżem zasługi dyr. Szkoły Rybołówstwa Morskiego tow. Józefa Florczaka i brązowym krzyżem zasługi kapitana s/t „Wega” Henryka Poksa. Ponadto srebrny krzyż zasługi otrzymał bosman Leszek Ziemiański, a brązowy — sieciarka Stanisława Siwa.

Jedenastu pracowników „Dalmoru” wyróżniono odznakami przodowników pracy. M. in. są to: kpt. J. Rajski, rybak L. Rożniakowski, blacharz A. Nikielski i sieciarka Wł. Bilot. Odznakę zasłużonego racjonalizatora produkcji otrzymał I mech. M. Stra-



Kpt. s/t „Wega” — H. POKS

wiński, a odznaki racjonalizatorów — II mech. z s/t „Pluton” H. Jankowski i kier. sekcji postępu technicznego — Kazimierz Gumoś.

Poza tym pracownicy „Dalmoru” otrzymali w dniu święta rybackiego 6 dyplomów, 15 na-

(Dokończenie na str. 3)



Tydzień niepowodzeń i irytacji. Tak można określić miniony okres w polityce międzynarodowej, oczywiście patrząc z punktu widzenia usiłowań, zamierzeń i uzyskanych wyników — polityki USA.

No bo osądźcie sami. Przez kilka tygodni, sabotowali jak mogli Amerykanie obrady w Genewie, aż wreszcie udało im się zerwać rokowania w sprawie koreańskiej i wydawało się, że już, już, a zerwą też i rozmowy w sprawie Indochin.

PIERWSZE NIEPOWODZENIE

Ale oto z inicjatywy państw bloku pokoju osiągnięto zgodę w jednej z najbardziej spornych kwestii — a mianowicie w sprawie dwóch stowarzyszonych państw Indochin: Khmeru (Kambodży) i Patet Lao. Wbrew woli Amerykanów, osiągnięto to w Genewie decyzję o kontynuowaniu konferencji na szczęblu zastępców ministrów spraw zagranicznych, którzy mają rozpatrzyć zagadnienia polityczne Indochin. Trzy komisje wojskowe mają jednocześnie opracować wnioski w sprawie rozejmu.

Ten zwrot w obradach konferencji wywołał nieukrywaną wściekłość Amerykanów. Dziennik szwajcarski „Die Tat” stwierdza, że „rozczarowanie i bezradność kół rządowych w Waszyngtonie wobec wydarzeń w Indochinach i przebiegu konferencji genewskiej, są tak wielkie, że nie czyni się już prób ukrywania tych nastrojów. Sekretarz stanu Dulles powiadomił Bedell-Smitha, że pragnąłby jak najszybszego zakończenia konferencji genewskiej, która oznacza pełne fiasko w odniesieniu do polityki amerykańskiej”.

NADAŁ RÓŻNIĄ SIĘ W SWYCH POGLĄDACH

Wściekłość Amerykanów jest tym większa, że zwrot w pracach konferencji genewskiej, przekreśla wyniki jakie spodziewali się osiągnąć, zapraszając na odbywającą się obecnie w Waszyngtonie konferencję Churchilla i Edena.

Kierownicy rządu brytyjskiego przyjęli to zaproszenie w chwili, kiedy zdawało się, że konferencja w Genewie zostanie nieuchronnie zerwana. Ten moment właśnie wybrali Eisenhower i Dulles, by „nawrócić” swych zbłąkanych sojuszników i skłonić ich do zmontowania agresywnego paktu Pacyfiku — na wzór paktu atlantyckiego.

Lecz oto w Genewie nastąpił zwrot i Eden w przeddzień wyjazdu składa w Izbie Gmin oświadczenie, że rząd brytyjski nie podejmie w Waszyngtonie żadnych zobowiązań, mogących zaszkodzić rokowaniom genewskim. A pakt Pacyfiku, wiadomo, zaszkodziłby — i to bardzo.

ŹRÓDŁO POWAŻNYCH KŁOPOTÓW — FRANCJA

Jeżeli niewiele powodów do zadowolenia ma dziś Waszyngton z sojusznika brytyjskiego, to Francja staje się dla niego przyczyną najmniej poważnych kłopotów. Zgodnie bowiem z obietnicą złożoną Zgromadzeniu Narodowemu, nowy premier rządu francuskiego, Mendes France czyni wysiłki dla szybkiego zakończenia wojny w Indochinach.

Nie pomogła wizyta w Paryżu Bedell-Smitha, który zatrzymał się tu w drodze z Genewy do Waszyngtonu. Wprawdzie treść jego rozmowy z Mendes Francem nie została podana do wiadomości publicznej — niemniej, to co uczynił nazajutrz Mendes France było na pewno wręcz sprzeczne z tym, czego mógł domagać się przedstawiciel Waszyngtonu. Premier francuski udał się mianowicie do Berna, by w długiej i serdecznej rozmowie z Czou En-lajem — premierem rządu, którego Francja pod naciskiem amerykańskim do tej pory nie uznała — szukać dróg pokojowego zakończenia wojny indochińskiej.

A na domiar złego tenże Mendes France, na propozycję Belgii zwołania konferencji w sprawie Armii Europejskiej, odpowiedział, że nie czas obecnie na taką konferencję, bo przeciwko Armii Europejskiej wypowiada się społeczeństwo francuskie.

ZNAMIENNE SPOTKANIE

Kłopotów waszyngtońskich nabierało się, jak widzimy, sporo. Zresztą nie mówiliśmy dotąd o najbardziej może dla polityki waszyngtońskiej irytującym — o spotkaniu w Delhi premiera Chin Ludowych Czou En-lai z premierem Indii Nehru.

Znamienne jest to co i jak pisze na temat tego spotkania prasa zachodnia, łącznie z amerykańską. Oto np. agencja amerykańska UP pisze: „Przypieczetowawszy swoje twierdzenie, że Chiny Ludowe są jednym z wielkiej piątki światowej i osiągnęły prawie całkowitą izolację Stanów Zjednoczonych od ich aliantów w najważniejszych sprawach azjatyckich, pekiński przywódca wyruszył po nowe triumfy na Dalekim Wschodzie”.

Mówiąc o triumfach, nie jest zresztą amerykańska agencja daleka od prawdy. Z tą tylko poprawką, że spotkanie w Delhi trzeba nazwać kolejnym triumfem sprawy pokoju, sprawy pokojowego współistnienia dwóch systemów.

Nie wyczerpalibyśmy rejestru niepowodzeń waszyngtońskiej dyplomacji, gdybyśmy nie wspomnieli o ogólnym oburzeniu jakie w opinii publicznej świata wywołał fakt brutalnej agresji USA w Gwatemali, Z Europy, Azji, a szczególnie z krajów Ameryki Łacińskiej płyną głośniejsze najwyższego oburzenia na cynicznych napastników, mordujących spokojnych mieszkańców Gwatemali w imię interesu trustu „United Fruit Company”.

Radosny bilans

Po raz dziesiąty w Polsce Ludowej obchodziliśmy uroczyste Dni Morza. W poprzednim n-rze naszego pisma poświęciliśmy dużo miejsca osiągnięciom rybaków, stoczniovców i żołnierzy Marynarki Wojennej. Brak miejsca uniemożliwił nam jednak omówienie osiągnięć marynarzy floty handlowej, portowców i ratowników. A są one olbrzymie i warto, aby rybacy i pracownicy lądowi uświadomili je sobie.

NA DALEKICH OCEANACH

Na wszystkich niemal morzach powiewa dziś dumnie biało-czerwona bandera. Z ciasnych wód europejskich wyszliśmy na szerokie przestrzenie oceanów, a szlaki żeglugowe obsługiwane przez nasze statki liczą wiele tysięcy mil. Polska flota handlowa jest obecnie już ponad dwa i pół raza większa niż w roku 1945. Zajmuje ona — po ZSRR i Chinach Ludowych — trzecie co do wielkości miejsce wśród flot państw obozu pokój.

Flota handlowa w coraz większym stopniu staje się sprawnym instrumentem naszego handlu zagranicznego, a także handlu zagranicznego pozostałych państw demokracji ludowych. Przewozy dokonywane przez naszą flotę wzrosły od roku 1949 trzykrotnie, a średnia odległość przewozu z 1920 mil morskich w roku 1949 powiększyła się do 3590 mil w roku 1953. Na ten tak znaczny wzrost wpłynęło m. in. uruchomienie regularnego połączenia z Chinami Ludowymi. Linia ta obsługuje wzrastające obroty towarowe Polski i innych europejskich krajów demokracji ludowej z Chinami Ludowymi, stanowiąc jednocześnie skuteczną broń w walce z blokadą, jaką stosują wobec Chin Ludowych niektóre państwa kapitalistyczne.

I choć marionetka bankierów z Wall Street, ponury pirat z Tajwanu — Czang Kai szek — stara się na rozkaz swych mocodawców z USA zakłócać naszą pięknie rozwijającą się pokojową współpracę z Chinami Ludowymi — usiłowania te są daremne.

Mówiąc o naszej flocie, niespośób nie wspomnieć o cennym wkładzie polskich marynarzy w dzieło rozwoju braterskiej przyjaźni pomiędzy wszystkimi narodami. Ktoż nie słyszał np. o słynnych rejsach naszych statków ze zbożem radzieckim dla głodujących Indii, o bohaterskim czynie marynarzy z „Czecha”, którzy z narażeniem życia ratowali załogę tonącego okrętu egipskiego, czy o dalekiej podróży „Karpata” do floty „Siawa”, operującej na wodach Antarktydy?

Szeroki ruch współzawodnictwa, który objął całą naszą flotę, walczy o sukcesy, jakie uzyskała Polska Marynarka Handlowa w wykonywaniu przypadających na nią planów gospodarczych. Walcząc o skrócenie cykli przewozowych, stosując w jak najszerszym zakresie samoremonty, wprowadzając w życie liczne, cenne pomysły racjonalizatorskie — marynarze dowiedli, iż w pełni doceniają wagę swojej pracy dla budownictwa ustroju socjalistycznego w naszym kraju.

PORTY — NASZA CHLUBA

Od dawna nie ma już śladów wojennych zniszczeń w polskich portach. Dotkliwe rany zostały całkowicie zablźnione, a porty uległy dalszej wszechstronnej rozbudowie i modernizacji. Setki nowych dźwigów, dziesiątki ogromnych magazynów, nowe baseny i wielki taśmowiec do węgla w Szczecinie — oto niektóre pozycje dużych nakładów inwestycyjnych jakich tu dokonano. Znikły bezpowrotnie z portów łaczki i ręczne wózki — ustępując miejsca „małej mechanizacji”, która w postaci wózków elektrycznych i spalinowych, transporterów, unośników, popychaczy zapanowała niepodzielnie na nabrzeżach, zastępując ręczną pracę robotników portowych, czyniąc ich zawód lepszym.

Szczecin był przed wojną drugorzędnym portem bałtyckim, a dziś ma wśród naszych portów największe obroty towarowe w tonach i jedne z największych na Bałtyku. Jego udział w przeładunkach stale wzrasta.

Z każdym dniem powiększa się w naszych portach ilość przeładowanej drobnicy, tego najcenniejszego i najbardziej pracochłonnego ładunku, powiększają się również obroty tranzytowe. Polskie porty w coraz większym stopniu stają się portami bratnich krajów demokracji ludowych.

Dzięki nowoczesnym urządzeniom, dzięki sprawności robotników portowych, którzy — korzystając z doświadczeń portowców radzieckich — coraz powszechniej

niej stosują szybkościową obsługę statków — praca naszych portów wzbudza podziw zagranicznych armatorów i marynarzy.

Portowcy, którzy wraz z pracownikami stoczni tworzą przodujący oddział klasy robotniczej Wybrzeża — dowiedli dotychczasową pracą, że nie zawiodą zaufania Partii i Rządu, że coraz trudniejsze zadania — jakie przypadają im do realizacji — w przyszłości również zwycięsko wykonają.

SUKCESY NA MIARĘ ŚWIATOWĄ

Piękne karty zapisało w historii naszych poczyniń na morzu Polskie Ratownictwo Okrętowe. Powstało dopiero w Polsce Ludowej — bez jakichkolwiek tradycji i doświadczeń — w ciągu kilku zaledwie lat stanęło ono w rzędzie przodujących na świecie. Swe początki zawdzięcza PRO w dużej mierze bratniej pomocy radzieckiego „Epronu”, który zaopatrzył polskich ratowników w sprzęt i przekazał im własne, bogate doświadczenia w tej tak trudnej dziedzinie. Już w pierwszym okresie działalności nasi ratownicy dokonali prac, na których sobie „połamali zęby” duńscy specjaliści, legitymujący się tradycjami liczącymi wiele dziesiątków lat. Do dziś Polskie Ratownictwo Okrętowe wydobyci już z morza około 100 różnych statków, przeprowadzając m. in. tak głośne i śmiałe akcje, jak np. wydobywanie na pełnym morzu parowca „Lech”, czy wydobywanie wraku pancernika „Gnei senau”, zatopionego złośliwie przez hitlerowców u wejścia do gdynieńskiego portu.

W ciągu czerwca br. do sukcesów tych doszedł jeszcze jeden, będący — obok wydobywania „Gnei senau” — sukcesem na miarę światową: po trzyletnich zmaganiach z trudnościami, ratownicy nasi wydobyli pod Jastarnią z głębokości ok. 45 metrów wrak wielkiego statku handlowego, który po odbudowie będzie cennym nabytkiem dla naszej floty.

* * *

Radosny i pomyślny jest bilans naszych osiągnięć na Wybrzeżu. W tegoroczne Dni Morza, które zbiegają się z dziesięcioleciem Polski Ludowej — możemy z dumą sobie powiedzieć, iż pracownicy morza dotrzymali kroku innym odcinkom naszej Wielkiej Budowy, której na imię — Socjalizm.

Banany krwią pachnące

Na miasta i wsie Gwatemali spadły bomby. Z terytorium sąsiedniego państwa — Hondurasu, wtargnęły uzbrojone bandy. Ginę ludzie, ich dobytek płonie. Za co? Za jakie winy musi płacić naród Gwatemali krwią swoich synów i córek, kobiet i dzieci?

Republika Gwatemala jest państwem w środkowej Ameryce. Jej obszar wynosi 110 tys. kilometrów kwadratowych i liczy 3.787 tysięcy mieszkańców. Przez ważne są to robotnicy i chłopci, pracujący na plantacjach bananów i kawy. Plantacje te należą do amerykańskich monopolów. Jednym z tych monopolów jest koncern „United Fruit Company”, który jest właścicielem wszystkich bez wyjątku plantacji bananowych.

Słodki jest smak bananów. Gorzka natomiast praca na plantacjach monopolistów. Niemilośnierny wyzysk stosowany przez „United Fruit” doprowadził robotników i chłopów na skraj nędzy i rozpacz. Przeciwno „królom bananowym” z amerykańskiego monopolu powstałi niewolnicy słodkiego owocu.

W 1944 roku masy pracujące Gwatemali obaliły faszystowską dyktaturę — najmity „United Fruit” — Ubico. Wybrały najlegalniej nowy, demokratyczny rząd. W Gwatemali nie było jeszcze partii komunistycznej, gdy przeprowadzono najelementarniejsze reformy demokratyczne, jak legalizacja związków zawodowych,

wprowadzenie ubezpieczeń społecznych, kodeksu pracy itp.

Władcy „United Fruit” poczuli się zagrożeni. 30 razy w ciągu lat 1947—1953 próbowali oni dokonać zamachów na demokratyczny rząd gwatemalski. Nie udało im się usunąć rządu, który cieszył się sympatią i poparciem narodu.

Do wściekłości doprowadziło amerykańskich imperialistów wyłączenie i rozdanie bezrolnym chłopom ok. 160 tysięcy ha niewykorzystanych ziem „United Fruit”.

Był to akt samoobrony narodu gwatemalskiego przed zachłannością imperialistycznych rekinów z Waszyngtonu. Monopolisci poczuli się zagrożeni. Zaczęto krzyczeć o tym, że małe Gwatemala zagraża Stanom Zjednoczonym.

Rząd Gwatemali skłonny był nawet zapłacić odszkodowanie monopolistom za ziemię, rozdaną na mocy ustawy. Ale ci zażądali takiej sumy, która wielokrotnie przewyższała cenę wywłaszczonej ziemi. Monopolisci zażądali 16 milionów dolarów. Była to prowokacja jeśli zważyć, że zyski „United Fruit” wyciągane z Gwatemali wynosiły rocznie 100 milionów dolarów, tj. więcej niż jej cały budżet państwowy.

Jasne było, że monopolistom nie o zapłatę chodziło. Strach przed utratą zysków pchnął ich do szaleństwa zbiorowego mord.

Za krew przelaną w Gwatemali, za zburzone domy w miastach i wsiach są bezpośrednio odpowiedzialni tacy akcjonariusze „United Fruit Company”, jak sekretarz stanu USA John Foster Dulles, minister handlu USA — Sinclair Weeks, minister spraw wojskowych — Robert Stevens i inni dygnitarze „United Fruit”, zasiadający w rządzie Stanów Zjednoczonych.

Oni to gotowi są w imię super-zysków otrzymywanych z bananów, piklu czy miedzi do popełnienia każdego mordu. Ich sumieniem jest bowiem gruda złota — skrzep ludzkiej krwi przez nich przelanej. Słodki jest smak bananów. Ale są to banany krwią pachnące.

Wszystkie narody świata milujące wolność i pokój stanęły po stronie ludu Gwatemali. Przez całą kulę ziemską rozlega się wołanie: „Ręce precz od Gwatemali”. My dołączamy się do tego wołania całym sercem.

K. J.

Tylko superkutry są gotowe

Zakończyliśmy zwycięsko pierwsze półrocze 1954 r. Za wyjątkiem niektórych przedsiębiorstw państwowych i spółdzielni, rybołówstwo nasze rytmicznie wykonywało miesięczne i kwartalne plany połowów, znacząc nie je nawet przekraczając, czego dowodem jest wykonanie planu I półrocza br. na 35 dni przed terminem.

O wynikach zaś drugiego półrocza, a tym samym o rocznym planie połowów — zdecydować głównie gotowość techniczna floty dalekomorskiej w szczytowym sezonie połowów śledzi na Morzu Północnym.

Zgodnie z planem, w najbliższych trzech miesiącach — lipcu, sierpniu i wrześniu — na łowiskach dalekomorskich znajdować się powinno 75 proc. ogólnego liczb trawlerów „Dalmoru”, tyleż samo ługotrawlerów „Odry” i 20 superkutów „Arki”. Pozostałe 25 proc. floty „Dalmoru” i „Odry”, to jednostki, które znajdować się będą w tym samym czasie w remontach planowych.

Już dziś można powiedzieć, że najlepiej przygotowała się do sezonu śledziowego „Arka”. Spośród piętnastu superkutów, które z kolei mają wypłynąć na Morze Północne, czternaście było już całkowicie gotowych w końcu czerwca.

Fakt, że „Arka” na czas przygotowała superkutry, jak i to, że ostatecznie br. plan gotowości technicznej waha się w tym przedsiębiorstwie od 104 do 107 proc. — jest zasługą warsztatowców „Arki” z Gdyni, Helu i Władysławowa.

Sprawa gotowości technicznej w „Dalmorze” nie wygląda tak dobrze. W obecnej chwili w remoncie okresowym znajdują się w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni — „Podlasie”, „Wega”

i „Saturn”; w Gdynińskiej Stoczni Remontowej — „Pegaz” i „Wielki Wóz”, a w gdańskiej — „Kassiopea”.

„Podlasie” i „Wega” miały być gotowe w połowie czerwca br., ale termin ten nie został dotrzymany. Prawdopodobnie wyjdą one z remontu dopiero w lipcu br. Termin ukończenia prac na „Pegazie” dwukrotnie już odroczone i w końcu wiadomo, czy jednostka ta będzie mogła wywiązać się z lipcowych zadań. „Wielki Wóz” wejdzie do eksploatacji dopiero 15 września br., „Kassiopea” zaś powinna być wyremontowana do 1 sierpnia br.

Podobnie zagrożona jest gotowość techniczna floty „Odry”. W rezultacie tego plan połowów rybołówstwa dalekomorskiego w III kwartale jest zagrożony.

Piękny przykład dał zespół mistrza Lisonia ze stoczni im. Komuny Paryskiej. Brygady tego zespołu podjęły z okazji Dnia Stoczniozwa zobowiązanie skrócenia remontu s/t „Saturn” o kilkanaście dni. Zobowiązanie swe robotnicy wykonali i dzięki temu trawler ten wyjdzie w morze znacznie wcześniej niż przewidywał plan.

Przykład piękny, ale odosobniony, bowiem nie wszyscy jeszcze stoczniozwy zrozumieli, że przez rozwój współzawodnictwa zobowiązaniowego wiedzie droga do zwiększenia przerobowości stoczni, a tym samym do zabezpieczenia rybołówstwu pomyślnego wykonania zadań połowowych.

Oto jeden z głównych powodów nie nadążania stoczni remontowych za potrzebami rybołówstwa. Sytuacja jest już poważna, a wkrótce może się stać wręcz groźna. O przyczynach tego stanu rzeczy i sposobach zaradzenia złu pomówimy w następnym numerze. (k)

»Huczająca boja „Arki”«

Taki tytuł dano audycji satyrycznej, która miała ożywić program radiowęzła gdynińskiej „Arki”. Miała ona spełniać podobną rolę, jak huczająca boja we mgle, która ostrzega rybaków i pomaga im ustalić właściwy kierunek. Niestety, nie „Arce”, lecz nam wypadło ją uruchomić, nadając pierwszy sygnał:

RADIOWEŻEL MILCZY!

Tak jest — milczy, bo aparatura radiowęzła „Arki” nie jest przystosowana do obsłużenia wszystkich głośników, znajdujących się na terenie „Arki”, „Dalmoru” i „Jedności Rybackiej”. Ostatnio ograniczono nawet nadawanie komunikatów. Radiowęzeł bowiem nie może dłużej funkcjonować niż przez pół godziny dziennie. Potem przegrzewa się, następują spięcia, psują się lampy itp.

W tym samym czasie zakłada się dalsze głośniki w porcie, ale o wzmocnieniu aparatury radiowęzła — cicho. A przecież to jest teraz najważniejsze. Nie wątpimy więc, że Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego, od którego zależy wykonanie tych robót, dołoży starań, aby w dniu 22 lipca radiowęzeł był już rzeczywiście gotowy do pracy propagandowej. A chodzi o to, by przynajmniej tę ilość głośników, jaka została już zainstalowana, można było uruchomić.

Ale i wtedy, gdy radiowęzeł jeszcze sprawnie funkcjonował — nie spełniał on należycie swoich zadań. I to z kilku przyczyn. Jedną z nich był brak odpowiednio przygotowanego programu

własnego, którego do dziś właściwie nie ma, bo sama

KOMISJA K. O. GUBI SIĘ... WE MGLE

Głównym „nawigatorem” tej komisji jest ob. Jerzy Iljuczek. Lecz w niej istnieje jeszcze sekcja propagandowa, do której w brano Stanisława Rynkowskiego, Jerzego Figasa, Jana Madeja i Edmunda Chabińca. Nie jest to jednakże zwarty i sprawnie pracujący kolektyw propagandowy. W praktyce cały ciężar prowadzenia radiowęzła zrzucano na dwie osoby pracujące na dwie zmiany: spikerów Leontynę Oksię i Jana Madeja, którzy nie są w stanie zajmować się bieżącym zbieraniem materiałów do audycji i ich opracowaniem.

Stąd też program radiowęzła wypełniają głównie różne komunikaty i zawiadomienia. Co prawda były nadawane okolicznościowe pogadanki, lecz zbyt długie, aby mógł je ktoś do końca wysłuchać. Bardziej oryginalną inicjatywą był np. konkurs pod nazwą „Poznaj tę książkę” oraz zaproszenie do mikrofonu delegatki na III Kongres Związków Zawodowych, tow. Gorzdkowej, która podzieliła się swymi wrażeniami z Warszawy. Próbowano kilka razy nadawać także koncerty życzeń dla rybaków, wyróżniających się w połowach.

Wszystko to jednak świadczy, że program radiowęzła jest ciągle jeszcze przypadkowy i chaotyczny, bez wyraźnego kierunku i określonej koncepcji, że sekcja propagandowa — niedostatecznie działa. I nie bez znaczenia jest tu fakt, że w gdynińskiej „Arce” więcej uwagi poświęca się wydawaniu drukowanego biuletynu niż radiowęzłowi, co jest

oczywiście niesłuszne, gdyż radiowęzeł jest z natury rzeczy bardziej operatywnym (i tańszym) orężem propagandowym niż biuletyn drukowany. Aby więc poprawić stan obecny trzeba

ZMIENIĆ KURS!

Najlepiej będzie zacząć od dokładnego poznania doświadczeń i osiągnięć dobrze pracującego radiowęzła — np. w Stoczni Gdańskiej. Zespół propagandowy zna tam na bieżąco wszystkie sprawy swego zakładu. Popularyzuje przodujących robotników, ich nowatorskie metody pracy, krytykuje bumelantów i opieśzalych, organizuje ludzi do współzawodnictwa. Krótko mówiąc — radiowęzeł ten wychowuje i organizuje załogę. Przechodzą do niego robotnicy zarówno z krytyką, jak i nowymi pomysłami. Sami upominają oni przez mikrofon swoich kolegów, by nie utrudniali im pracy; apelują o przyspieszenie terminu robót, od których zależą plany ich działów.

Niezależnie od tego trzeba się zastanowić nad tematyką audycji radiowęzła w porcie rybackim i nad sposobami ich podawania słuchaczom.

Dla przykładu wymienimy kilka takich aktualnych tematów, jak: patroszenie dorszy na morzu, popularyzacja mistrzów oszczędzania i ich metod pracy oraz apele szyprow Jęfimowa i Kopickego z Ustki, bezwzględna walka z marnotrawstwem i niszczeniem opakowań itp.

Jeśli chodzi o formy audycji, to warto wprowadzić, jako stałą pozycję programu, np. „dziennik radiowy”. Dziennik taki powinien być powtarzany kilka razy na dobę, aby mogli go słuchać również rybacy, którzy najczęściej dopiero wieczorem bywają w porcie. Wtedy też można nadawać koncert życzeń dla przodujących rybaków.

Bardzo dobre byłoby również omawianie przez radiowęzeł artykułów „Rybaka Morskiego” oraz tych z prasy codziennej, które dotyczą rybołówstwa.

Wiele tematów i form audycji można by jeszcze zaproponować radiowęzłom w bazach rybackich. Ale podstawowym warunkiem ich celowej działalności jest — docenianie tego potężnego oręża propagandowego przez rady zakładowe i aparat k. o. A tego dotychczas nie widać.

(p)

Wyróżnieni za wzorową pracę...

(Dokończenie ze str. 1)

gród książkowych, 10 talonów na radiodbiorniki oraz nagrody pieniężne na łączną sumę 8500 złotych.

Do załóg znajdujących się na Morzu Północnym, pracownicy lądowi wysłali telegram, w którym dziękowali im za podjęcie zobowiązań na Dzień Rybaka i za wykonanie na 41 dni przed terminem półrocznego planu połowów.

* * *

Na uroczystości z okazji Dnia Rybaka przybyła w dniu 26 ub. m. do „JEDNOSTKI RYBACKIEJ” 20-osobowa wycieczka przodowników z bratniej spół-



Przodujący szypier „Gryfu” — Edmund NASTALY, którego załoga już 6 kwietnia wykonała plan roczny

dzielni „Delfin” w Stalinogrodzie. Podczas akademii prezes spółdzielni wręczył 35 dyplomów przodującym rybakom i pracownikom: M. Sójce, J. Chojeckiemu, Wł. Cepowi, A. Michalikowi, J. Skafekiemu, L. Dubrowskiemu, I. Rojczewicz, E. Cieślowskiemu i innym. Nagrodzonym przodownikom zebrani na sali zgotowali serdeczną owację. Potem przeszli wszyscy na pod-

wieczorek z tradycyjną lampką wina i zakąską, przygotowaną ze złowionego przez spółdzielców jesiota. Wieczór upłynął im wesoło na zabawie, na której gościli przodowników ze spółdzielni „Delfin”.

WE WŁADYSŁAWOWIE

Na uroczystą akademię we władysławowskiej „ARCE” przybyło 26 ub. m. wielu rybaków i pracowników lądowych wraz z rodzinami. Po referacie zastępcy dyrektora do spraw k. o. tow. Marszałka, nastąpiło rozdanie nagród. Przodujący szyprowie Antoni Kroll i Artur Muża otrzymali odznaki przodowników pracy. Antoniemu Krollowi przyzna no ponadto srebrny krzyż za usługi.

Cennymi nagrodami wyróżniono: kier. przodującego zespołu nr 8 — Eryka Krolla, rybaków J. Konkola I, A. Budzisz, N. Konkola, B. Lisakowskiego, M. Mużę, A. Hapaniuka i J. Zachariasza, patroszarkę M. Popis oraz brygadzystów WPK — D. Majkowskiego i L. Szczypiora.

W części artystycznej wystąpił tu po raz pierwszy zespół helskiej bazy „Arki” i zespół Puczych Zakładów Mechanicznych. Na zabawie tanecznej pracownicy władysławowskiej „Arki” bawili się ochoczo do białego dnia.

* * *

W spółdzielni „GRYF” odbyła się również uroczysta akademii oraz zabawa, którą rybacy i pracownicy lądowi spółdzielni wesoło zakończyli Dzień Rybaka.

NA HELU

Spośród rybaków tutejszej bazy „ARKI” zostali odznaczeni w dniu 26 czerwca srebrnymi krzyżami za usługi Józef Piper i Eryk Boszke. Podczas akademii otrzymało nagrody pieniężne i rzeczowe 18 rybaków i pracowników lądowych bazy. M. in. dostali je P. Konkel, Cz. Budzisz, P. Budzisz, P. Kluszczyk i klasyfikator H. Gołębiowska.

W SZCZECINIE

W „CERCIE” uroczystości Dnia Rybaka — jak pisze nasz korespondent A. Drywa — rozpoczęły się 19 czerwca br. zorganizowanymi w Szczecinie akademii. Wzięli w niej udział pracownicy zarządu i rybacy z pobliskich baz — Stołczyna, Dąbia i Lubczyna. Po referacie okolicznościowym, wygłoszonym przez tow. Nieradkę, odbyły się występy artystyczne zespołu z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Na zakończenie akademii (wręczenie nagród przodownikom przesunęło to na 22 lipca) odbyła się wspólna zabawa rybaków z udziałem towarzyszy z NRD.

Nazajutrz rybacy przodujący z baz „Certy” — z Wolina i Stołczyna — zorganizowali przy Wałach Chrobrego pokazowe połowy ryb. Rybacy z łodzi „Stoł 1” — Niedźwiedzi, i Niewiadomski — zademonstrowali licznie zebranej publiczności, jak odbywają się połowy haczykowe.



Szyper Józef PIPER



Szyper Antoni KROLL

Niemniej atrakcyjne były połowy przeprowadzone przez rybaków niemieckich tak zwanym wloczkiem dennym. Załogi łodzi „Stoł 43” i „Stoł 44”, pod kierownictwem Wilhelma Krügera pokazały publiczności szczecińskiej, jak wybiera się sieć.

NAD ZALEWEM SZCZECIŃSKIM

W bazach rybackich „CERTY” — Nowe Warpno, Wolin i Lubin, odbyły się w Dniu Rybaka wycieczki po Zalewie i pokazowe połowy dla miejscowej ludności. Sportowcy zorganizowali w tym dniu międzybazowe rozgrywki piłkarskie.

NAD ZALEWEM WIŚLANYM

W spółdzielni „POKÓJ” — pisze nasz korespondent R. Sieniański — z okazji Dnia Rybaka zorganizowano 27 czerwca br. we Fromborku akademię, na którą licznie przybyli rybacy, ich rodziny oraz miejscowa ludność. Na uroczystości tej wyróżniono przodujących rybaków spółdzielni: J. Kozła, Cz. Kierdzika, H. Sawicza i innych. W części artystycznej wystąpił zespół pieśni i tańca Domu Rybaka we Fromborku.

Odznaczeni pracownicy MIR

W czasie uroczystej akademii z okazji Dnia Morza, która odbyła się w dniu 25 czerwca w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni, poseł na Sejm PRL i zastępca przewodniczącego Prezydium WRN w Gdańsku, tow. BIGUS, udekorował pracowników MIR wysokimi odznaczeniami państwowymi: prof. Borysa DIXONA — Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i dr Zygmunta MULICKIEGO — złotym krzyżem za usługi. Obydwaj naukowcy położyli duże zasługi na polu rozwoju naszej nauki o morzu.

Ponadto w uznaniu długoletniej służby dla nauki i rybołówstwa morskiego, odznaczeni zostali srebrnymi krzyżami za usługi szypier kutra badawczego „Ewa II” — E. GAJDOWSKI oraz laborant S. SZCZĘSNY.

A. Rop.

„Dalmor“ przeprowadza próby z dwoma typami dysz Korta

W numerze 20-tym zwróciliśmy uwagę na projekt naszego korespondenta Ludwika Andrusiaka, dotyczący zastosowania na jednostkach rybackich specjalnie zmodyfikowanej dyszy Korta, która spełniałaby rolę osłony śruby przed wkręceniem się w nią lin i sieci i zwiększała jednocześnie uciąg statków. Wezwaliśmy wówczas do wypowiedzenia się na ten temat fachowców. Pierwszy oddźwięk naszego apelu już mamy.

Otóż Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych Nr 1 przysłało do redakcji pismo, które bez żadnych zmian poniżej zamieszczamy:

„Dysza Korta — nie Korta — ma za zadanie zwiększenie uciagu śruby, a nie jak podaje autor wniosku osłonić śrubę przed uszkodzeniem.

Dysza Korta tylko przypadkowo stanowi osłonę śruby. Jeśli chodzi o „światowe rybołówstwo“ to udział dyszy Korta jest bardzo skromny, ponieważ dysze te posiadają też strony ujemne a to: zmniejszenie szybkości i pogorszenie zdolności manewrowych statku. Poza tym polepszają uciąg śruby nie każdego statku.

Rozważana była swego czasu sprawa stosowania dyszy Korta na trawlerach budowanych przez Stocznię Gdańską, lecz okazało się, że dysza taka nie dałaby żadnego zysku w uciagu.

Odnosnie tzw. półdyszy nie możemy się wypowiedzieć, gdyż nie znamy jej konstrukcji.

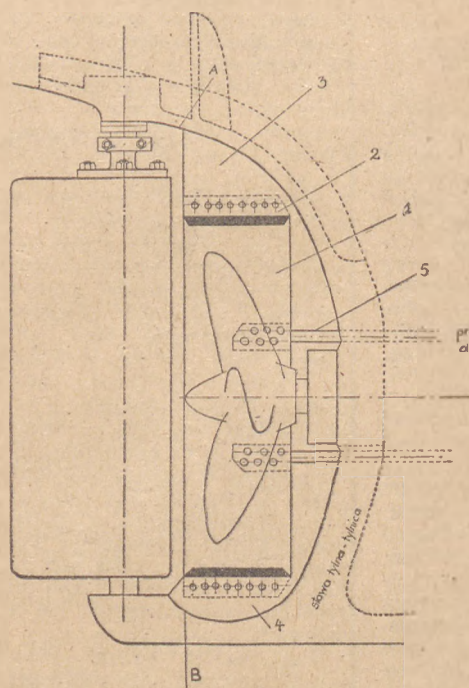
Na tym kończy się pismo CBKO. Szkoda jednak, że autorzy poza pisownią nazwiska Korta niewiele wnieśli do sprawy bardzo interesującej rybaków.

Jednocześnie otrzymaliśmy wiadomości z „Dalmoru“, gdzie do komórki postępu wpłynęły niedawno dwa interesujące projekty usprawnień, polegające na zastosowaniu na trawlerach zmodyfikowanych dysz Korta.

Jeden z nich zgłosił inż. mech. Jan Forkiewicz, który oparł się na materiałach podanych w

książce A. K. Osmałowskiego pt. „Morskie i portowe buksiry“. Inż. Forkiewicz proponuje zastosowanie na statkach rybackich pierścienia, stanowiącego wycinek dyszy Korta. Podajemy jego rysunek i opis poniżej.

Drugi projekt zgłosili Wacław Mordasiewicz i Franciszek Zapieć. Racjonalizatorzy ci proponują po prostu zastosować na trawlerach zmodyfikowane, przepływowe dysze Korta, wykonane z rur bez szwów wg prototypu za-



Wewnątrz wykroju śruby tylnej (tylnej) zamocowany jest dwuczęściowy pierścień (1) o długości 600-800 mm (w zależności od skoku śruby) i średnicy 60-100 mm większej od średnicy śruby napędowej.

Pierścień posiada przyspawane płaskowniki (2) o grubości ok. 20 mm, które są przymocowane za pomocą śrub lub nitów do przyspawanej do stawy u góry i u dołu (3) i (4), blachy o grubości 30 milimetrów.

Pierścień (1) umocowany jest po bokach za pomocą prętów przynitowanych lub zamocowanych śrubami o średnicy 30 mm do kadłuba. Na poszczególnych kadłubach winno się znajdować wzmocnienie do zamocowania pręta bocznego.

Materiał użyty do wymienionej osłony śruby napędowej, to stal okrętowa, o zawartości węgla, zapewniającej jej spawalność.

Korzyści, jakie według racjonalizatorów zostaną osiągnięte przez zastosowanie takich pierścieni na statkach rybackich są następujące:

zlikwiduje się możliwość wkręcenia się lub wplątania sieci i lin w śrubę;

zabezpieczy się śrubę, osłoną dławicy i wału przysrubowego przed pływającą krą;

zwiększy się sprawność śruby podczas trawlowania.

W związku z tym zmniejszą się przestoje statków, zwiększy ich bezpieczeństwo oraz zostaną przyspieszone czynności związane z wyrzucaniem i wybieraniem sieci.

stosowanego na holowniku „Mocny“ (zdjęcie poniżej). Trzeba tu dodać, iż przeprowadzone na tym holowniku próby z dyszą tego typu — dały wyniki pozytywne. Stwierdzono też m. in., że uciąg śruby wzrósł o ok. 15 proc.



Obydwa projekty rozpatrzyła drobiazgowo Zakładowa Komisja Wynalazczości w „Dalmorze“ i zakwalifikowała do prób. Dopiero bowiem wtedy okaże się czy i ile korzyści przyniesie zastosowanie zmodyfikowanych dysz Korta.

Stocznia otrzymała już odpowiednie zlecenia i na dwóch trawlerach — „Kassiopea“ i „Wielki Wóz“ — montuje się dysze obydwu projektowanych typów. A stanowisko pionu technicznego „Dalmoru“, który właśnie ustosunkował się do tych projektów racjonalizatorskich, jest godne uznania. (j)

PIERWSZY REJS TRAWLERA-PRZETWÓRNI „FAIRTRY“

W końcu kwietnia wrócił z pierwszego rejsu przemyślowego „Fairtry“, nowy brytyjski trawler przetwórczy i wylądował około 500 ton filetów mrożonych w kostkach, 100 ton mączki rybnej oraz tran i olej techniczny.

„Fairtry“ jest statkiem zbudowanym w 1953 r. Posiada długość 74,5 m i szerokość 13,75 m oraz tonaż 2500 BRT. Napędzany jest motorem „Diesel“ o sile 1900 KM. Średnia szybkość podróży statku wynosi 12 węzłów oraz 5 węzłów podczas trawlowania.

„Fairtry“ jest przystosowany do trawlowania z rufy. Włok z połowem wciągany jest na pokład przez pochylnię na rufie przy pomocy umieszczonej na niej windy trawlowej o napędzie elektrycznym (o mocy 300 KM). Na rufie znajduje się także specjalny most nawigacyjny, z którego podczas trawlowania kieruje się manewrami, kontroluje szybkość oraz kierunek zaciągu.

Założeniem trawlera-przetwórcy jest całkowite zużycie połowu: odlawianie masy ryby; przerób na filety, wytapianie tranu i produkcja mączki rybnej są zmierzaniowane. Ładownice mogą pomieścić 600 ton mrożonych filetów lub 150 ton ryb patroszonych. Z warty produkują się do 50 ton tranu. Załoga przetwórcy wynosi 25 osób, załoga rybacka, maszynowa i pokładowa również 25 osób. Rejsy są obliczane na 80 dni.

dawał wielkie zniszczenia w krajach północno-zachodniej Europy, miał siłę ok. 15 stopni wg nowej skali B.).

Czy wleciecie że...

...od roku 1951 obowiązują nowa tabela siły wiatru (skala Beauforta)? Zapewne nie wszyscy, gdyż w naszym rybołówstwie, które eksploatuje głównie Bałtyk i wody Morza Północnego, zmiana ta nie ma zasadniczego znaczenia.

Warto jednak wiedzieć, że w roku 1950 Międzynarodowa Organizacja Meteorologiczna ustaliła nową tabelę, która określa dokładnie szybkość wiatru dla każdego stopnia skali B. i od tej chwili stosuje się ją w światowej służbie meteorologicznej i żegludze.

NOWA TABELA SIŁY WIATRU (SKALI BEAUFORTA)

Stopień skali	Szybkość w milach na godzinę	Szybkość w metrach na sekundę
0	do 1	0 — 0,2
1	1 — 3	0,3 — 1,5
2	4 — 6	1,6 — 3,3
3	7 — 10	3,4 — 5,4
4	11 — 16	5,5 — 7,9
5	17 — 21	8,0 — 10,7
6	22 — 27	10,8 — 13,8
7	28 — 33	13,9 — 17,1
8	34 — 40	17,2 — 20,7
9	41 — 47	20,8 — 24,4
10	48 — 55	24,5 — 28,4
11	56 — 63	28,5 — 32,6
12	64 — 71	32,7 — 36,9
13	72 — 80	37,0 — 41,4
14	81 — 89	41,5 — 46,1
15	90 — 99	46,2 — 50,9
16	100 — 108	51,0 — 56,0
17	109 — 118	56,1 — 61,2

Jak widzimy nowa tabela dokładniej niż dawna określa dla każdego stopnia szybkość wiatru. Pierwsza jej część — do 11

W Lebie bez zmian

Przy wejściu do portu — uwaga!

Ostatnio Wydział Oznakowania Nawigacyjnego GUM podał do wiadomości, iż dla kutrów o większym zanurzeniu, wejście do portu Leba grozi niebezpieczeństwem, szczególnie przy wysokiej fali. Głębokość w wejściu wynosi zaledwie 2,1 m. Dlatego na wieży obserwacyjnej Stacji Ratowniczej, znajdującej się około 40 m na wschód od nasady fałochronu wschodniego, w okolicznościach utrudniających zawiązanie od Leby — będą wystawiane specjalne sygnały ostrzegawcze dzienne i nocne. Podczas dnia będą to dwie trójkątne flagi czerwone w odstępach 1,5 m jedna nad drugą, a w nocy — światło czerwone 1,5 m nad światłem zielonym.

Do komunikatu dodano następujące ostrzeżenie:

„Statki przechodzące wejście do portu Leba przy podniesionym sygnale ostrzegawczym czytną to na własne ryzyko i ponoszą odpowiedzialność tak za uszkodzenia własne, jak i za możliwe konsekwencje awarii, np. zakorkowanie portu, uszkodzenia fałochronów itp.

Aktualnych informacji o stanie wody w wejściu do portu udziela Kapitanat Portu Leba.

Podając powyższe do wiadomości rybaków uważamy za słuszne zwrócić także uwagę, że

właśnie teraz — zresztą jak co roku — łowiska w pobliżu Leby są bardzo wydajne i port lebski powinien stanowić bazę dla większej liczby jednostek. Czy zamiast ostrzeżeń, nie trzeba było nieco wcześniej pomyśleć o pracach pogłębiarskich? Co prawda w kwietniu pogłębiarka „Hydra“ pracowała w Lebie przez 3 dni, ale wejścia do portu nie pogłębiła i poszła do remontu, z którego „planowo“ wyjdzie dopiero w sierpniu.

Przypominamy, że w zimie port Leba był jedynym na Wybrzeżu wolnym od lodów. I choć wejście miało wystarczająco pogłębione, nie zawiązały doń nawet lebskie kutry, bo było im dalej do najwydajniejszych wówczas łowisk. Obecnie bardzo wydajne łowiska znajdują się blisko Leby, ale wejście jest znowu zamulone.

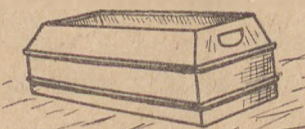
Podobna sytuacja, z niewielkimi zmianami, powtarza się od 9 lat. Corocznie wydaje się pieniądze na pogłębianie portu Leba i co roku właśnie wtedy, gdy dostęp do niego jest najbardziej potrzebny — wejście jest utrudnione.

Czekamy w tej sprawie wyjaśnień od GUM i gospodarza portu, spółdzielni „Gryf“ oraz PRCIP, które tak niezrozumiale „planuje“ prace i remonty pogłębiarek. (g)

Najlepsze są skrzynki metalowe

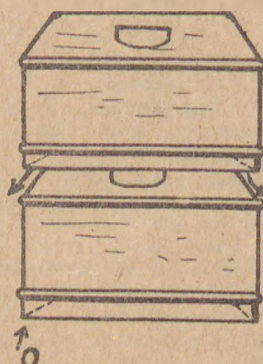
W naszym rybołówstwie kutro my stosuje się wyłącznie skrzynki drewniane, które są nie higieniczne (trudne do mycia, nasiąkające wodą i brudem) i nietrwałe. Stąd też w skali rocznej tracimy miliony złotych zarobków z tytułu obniżonej jakości ryb, jak również na skutkach szybkiego ich niszczenia.

Rys. 1 przedstawia standardową skrzynkę, wykonaną z lekkiego



Rys. 1

go, nierdzewnego metalu. Uwagę zwraca skośne do wewnątrz nachylenie górnych ścianek bocznych skrzynki oraz dno wypukłe do góry, co zaznaczono linią przerywaną na rys. 2. Skrzynki te posiadają otwory w dolnych krawędziach, w miejscach oznaczonych literą O na rys. 2. Przy



Rys. 2

ustawianiu skrzynek warstwami, woda z topniejącego lodu wraz z zanieczyszczeniami nie spływa na ryby w dolnych skrzynkach, lecz ścieka na ich nachylone ścianki, co oznaczono strzałkami na rys. 2. Ma to ogromne znaczenie dla jakości transportowanego surowca rybnego. Dodatkową zaletą tego rodzaju skrzynek jest dobre „trzymanie się“ ich w sztaplu, gdyż górne skrzynki zachodzą dokładnie wgłębieniami dna na górne krawędzie skrzynek dolnych.

Zalety skrzynek metalowych są tak oczywiste, a korzyści z ich stosowania tak duże, że nie wy-

maga to dodatkowego omówienia. Czas najwyższy pomyśleć o wyprodukowaniu takich skrzynek u nas w kraju i o wprowadzeniu ich w rybołówstwie.

A. R.



NA ZATOCIE GDANSKIEJ

W Zatoce Puckiej na tzw. małym morzu, na trawersie cypla Rzucewo wystawiono na poz. gg. 54° 41' 48" N i 18° 29' 10" E pławę „RZ-E“. Głębokość przy niej 5 m. Jest to nieświecąca pława pomalowana w górnej części na czerwono, w dolnej na białe, ze znakiem szczytowym „dwa trójkąty podstawami do siebie“.

UWAGA — Dotychczasowa pława świetlna została zastąpiona pławą nieświecącą. Na cyplu Rzucewo została wystawiona stawa świetlna.

Również na małym morzu w odległości 1,8 kbl. od wejścia do portu Puck — na linii nabieżnika Puck — Reda wystawiono nieświecącą pławę ścięto-stożkową ze znakiem szczytowym „dwa trójkąty wierzchołkami do góry“, pomalowaną na czarno z białym poziomym pasem w środku. Znajduje się ona na poz. gg. 54° 43' 36" N i 18° 24' 50" E. Pławę należy omijać po stronie północnej i zachodniej.

Na redzie portu Gdynia wystawiono pławę świetlną „d“, pomalowaną na czarno i białe, ze znakiem szczytowym „trójkąt wierzchołkiem do dołu“ na poz. gg. 54° 31' 12" N i 18° 36' 37" E. w odległości 1 Mm i w kierunku 171° od pławy Gd. Pława posiada światło białe, błyskowe o okresie 2,5 s. (w tym błysk 0,5 s. i przerwa 2,0 s.).

Na torze wodnym Gdynia—Gdańsk wystawiono cztery pławy cygarowe bez znaków szczytowych: pławę nieświecącą „e“ w odległości 1 Mm i w kierunku 162° od pławy „d“ na poz. gg. 54° 30' 16" N i 18° 37' 11" E, pławę nieświecącą „f“ w odległości 1 Mm i w kierunku 162° od pławy „e“ na poz. gg. 54° 29' 13" N i 18° 37' 42" E, pławę nieświecącą „g“ w odległości 1 Mm i w kierunku 162° od pławy „f“ na poz. gg. 54° 28' 21" N i 18° 38' 15" E oraz pławę nieświecącą „h“ w odległości 1 Mm i w kierunku 162° od pławy „g“ na poz. gg. 54° 27' 24" N i 18° 38' 45" E.

Wreszcie na torze wodnym od pławy „NP“ do ujścia Wisły wystawiono pławę osłowo toru prowadzącego od „NP“ na redzie Gdańskiej do wejścia w ujście Wisły, przy Górkach Wschodnich Nr Nr 1, 2, 3, 4, w odstępach co 1 Mm. Pomalowane na pławie „2“ w odległości ok. 3 Mm i w kierunku 117° od pławy „NP“ na poz. gg. 54° 25' 02" N i 18° 44' 03" E. zmieniło światło na przerywane białe o okresie 3,0 s. (w tym błysk 1,5 s. i przerwa 1,5 s.). Inne szczegóły pławy pozostały bez zmian.

Mamy 26 nowych poruczników żeglugałi małej rybackiej

W dniu 25 czerwca br. odbyło się w gdynskim porcie rybackim uroczyste zakończenie pięciomiesięcznego kursu poruczników żeglugałi małej rybackiej, zorganizowanego i prowadzonego przez „Arkę”. Kurs ten pomyślnie ukończyli wszyscy jego słuchacze, tj. dwudziestu rybaków z „Arki” oraz siedmiu z „Dalmoru”.

Słuchaczami z „Arki” byli przodujący szyprowie, którzy przedtem dowodzili kutrami na Bałtyku. Obecnie zdobyli oni uprawnienia do samodzielnego prowadzenia superkutrów także i na łowiska Morza Północnego. Wśród nich byli tacy znani przodownicy pracy, jak Zygfryd STRUCK, Józef HOHN, Władysław KOS i inni.

Słuchaczami z „Dalmoru” byli przodujący rybacy, spośród których np. Stefan DROZDOWICZ pływał przed kursem w charakterze bosmana. Obecnie stoi przed nimi otworem droga do funkcji oficerskich na statkach dalekomorskich.

Warto podkreślić, że wszyscy uczestnicy tego kursu ukończyli go z wynikami co najmniej dobrymi (15-tu), ocenę zaś bardzo dobrą uzyskało aż jedenastu. I lokatę zdobył Kazimierz MAZUR, II Stefan DROZDOWICZ, a III — Stanisław KUBASIK, Zygfryd STRUCK i Wiktor BUDZISZ.



Wyróżnieni absolwenci kursu poruczników żeglugałi małej rybackiej: (od lewej) Kazimierz Mazur, Stefan Drozdowicz, Stanisław Kubasik, Zygfryd Struck i Wiktor Budzisz.

ka żeglugałi małej rybackiej doświadczony rybak, pełniący obecnie funkcję dyr. techn. w Związku Branżowym SPM — tow. Józef WALCZAK. Ponadto złożyli egzaminy na motorzystów ob. ob. Czesław WÓJTOWICZ z bazy „Certy” w Trzebieży i Stefan OKOŃ z władysławowskiego „Gryfu”.

Chcemy mieć adapter

W sierpniu ub. r. zepsuł się w naszym radiowęzle adapter. Komisja sporządziła protokół jego zniszczenia, a dyrekcja „Arki” w Gdyni obiecała, że zakupi nowy adapter. Od tego czasu upłynęło 10 miesięcy i obciśniesz dyrektora, że nie spełniła się. W swoim programie ograniczamy się obecnie do muzyki, jaką nadaje Polskie Radio, oraz do własnych komunikatów.

A może przed świętem 22 Lipca dyrekcja „Arki” postara się, żeby przez głośniki we Władysławowie rozbrzmiewały ponownie piękne melodie z płyt? Proszę o to rybacy i pracownicy radiowęzła.

H. A.



Wesoły dzień

— Któż bę to pomiesł dówniej, że bę dręse rębōc dostawał krzyże za swoją robotę. Widzisz le, jak to Antón Kroll czę Józef Piper albo Eryk Boszka są zasłużelē. Dostał krzyże za usługi.

— Mōsz prōwdę. Przōdē lat, za stōrēch czasōw rębōk le mógł dostac jakās chorobę w krzyże a nie odznaczenie. I temu mnie nierōz paraliz bierze, kięj dowiem sę, że tam jakiś drēch sobie wēmysłō przērōznē historie, o tym, jak to on kiedēs miōł dobrze. Odradu wiēm, że miōł dobrze pewno temu, że na niego drēdż musiēl robic. Nikt wtenczas za ciężką robotę przērēbaczeniu krzyżōw nie dōwōł. Niē, niē...

Gōdalē jesz potemu o tēch, co to dostałē prezenta, o tēch, co to, choc dobrze robiā, ale sę nierōz spōniā do robotē, bo zaspiā. Pōrę takiech drēchōw dostałō... zēgrē do budzeni. Smiēchu bēłō przērē tym wiele a drēse sę rzetelno cēsēlē.

Kiēj ju przērēszlē oboje z Agatā dodom, Antōn narōz rzekł do białki:

— A widzisz, Kroll nazēwō sę tēż Antōn. Że jō tēż o tym rēchlēj nie pomiesłō. Bēlē bēmē sobie golnēlō po jednym kornusu. Zresztā jesz nie je nie straconē, jak sę z nim spotkōm, tedē sobie popleszczēmē. A kornus sę tēż na pewno nalēze. Powinszējē mu i sōm postawiē. Zasłużyl sobie chłop na to rzetelno.

Ju w spiku Wanożk jesz sniō o tym wesołym dniu, jakim bēłō rēbackiē swięto zwōnē Dżen Rēbōka.

STASZKÓW JAN

Po uroczystości rozdania świątecznych nagród książkowych przodującym słuchaczom, rybakom wraz z dyrektorem „Arki” i komisją egzaminacyjną, której przewodniczyła ob. NOWAKOWSKA z CZRM — przeszli do stołówek, gdzie spędzili miły wieczór przy tradycyjnej lampce wina.



Z UNIESCIA

Droga redakcjo — pisze do nas trzech rybaków z bazy spōłdzielni „II Zjazd” w Uniesciu — zwracamy się do ciebie z prośbą o pomoc i interwencję.

Od dłuższego czasu czekamy na przydział łodzi motorowej dla naszej spółdzielni. Jednostkę taką już nam przyznano, ale my tymczasem nadal wypływamy na połowy starą łodzią wiosłową, którą MUR w Szczecinie jeszcze w roku 1952 chciał rozebrać, jako nienadającą się do eksploatacji. Praca na tej łodzi jest bardzo ciężka i niebezpieczna. Bez przerwy musimy z niej wylewać wodę, a przy większej fali schodzimy z łowiska. Najbardziej boli nas to, że wróg, wykorzystując naszą trudną sytuację, namawia rybaków do występowania ze spółdzielni. My jednak chcemy pracować dla niej, ale chcemy też, aby zarząd i Związek Branżowy SPM w Gdyni wniknęli w naszą trudną sytuację i pomogli nam.

Z HELU

Mamy wiele przykładów wzorowej postawy rybaków indywidualnych — pisze do nas S. Szymański z Helu. — Na przykład załoga kutra „Hel 51” z szyprem Szymborgiem bardzo starannie łoduje szprota i śledzia, układa cały ładunek do łuku i przestrze ga ściśle przepisów klasyfikacyjnych. Podobnie dba o jakość złowionej ryby załoga kutra „Jas 4” z szyprem Teofilem Detlafem. Rybacy ci cieszą się dużym zaufaniem u kierownictwa „Arki”, która odbiera od nich rybę.

Wśród rybaków indywidualnych spotyka się jeszcze, niestety, załogi, zaniedbujące przepisy o konserwacji i lodowaniu ryb. Do takich należały załogi z „Hel 19”, „Jas 5” i „Hel 22”. Rybacy z tych kutrów przywożą do portu na pokładzie szproty zaparzone, nie łodują ich i przeładują skrzynie. Nie zawsze też patrolują na morzu złowionego dorsza.

Rybacy ci powinni wziąć przykład ze swych kolegów z „Arki”. W okresie od 1 do 16 czerwca br. złowili oni 88 ton dorsza, patrolując z tego na łowiskach 64 proc. Na czoło wysunęła się w tym czasie załoga szypra Albina Muzy z „Gdy 22”, która wypatroszyła na morzu 91 proc. złowionego dorsza. Spośród rybaków indywidualnych przoduje załoga „Jas 91” z szyprem Ignacym Budziszem, dostarczając w czerwcu br. 96 proc. dorsza wypatroszonego.

Wiadomość z ostatniej chwili

Nagrodzeni barkowcy

W Dniu Rybaka odbyła się w kołobrzeskim Powiatowym Domu Kultury uroczysta akademia z udziałem zastępcy przewodniczącego Prez. WRN w Koszalinie, tow. MICHAŁOWSKIEJ. Pięknie udekorowaną salę wypełniło ponad tysiąc osób. Po referacie wygłoszonym przez dyr. F. GAWROŃSKIEGO, nastąpiło wręczenie odznaczeń państwowych rybakom i pracownikom ładowym „Barki”. Szypier kutra „Koł 42”, Rudolf MAZUR, otrzymał za wysokie wyniki połowów w tukę srebrny krzyż zasługi. Brązowe krzyże zasługi przyznano szyprowi kutra „Koł 29” — Janowi MAŁOLEPSZEMU, motorzystę tego kutra — Janowi MADEJSKIEMU oraz pracownikowi warsztatów — racjonalizatorowi Pawłowi IKWANTEMU.

Odnaki i dyplomy przodowników pracy wręczono rybakom: H. DEBICKIEMU, M. JARZĄBKOWI, A. FLEISCHEROWI, S. SZYMAŃSKIEMU, Z. RYBAKOWI, St. JAKUBCZYKOWI, S. KOPRYKOWI, M. LINCIE oraz przodującemu

robotnikowi transportowemu J. ORCZYKOWSKIEMU, tokarzowi Ed. KRYMARYS, patrolarzce M. KUCZNIER i sieciarce K. PLEWKOWI.

Za długoletnie przodownictwo w pracy, brygadziście działu chłodnictwa — S. KUBIAK otrzymał kupon materiału na ubranie.

Nagrody pieniężne, nadesłane przez Ministerstwo Żeglugałi, wręczono szyprom: J. MAŁOLEPSZEMU, J. TRZOPOWII i motorzystę J. MADEJSKIEMU, a nagrody CZRM — kier. zespołu kutrowego nr 1 — J. HULLOWI i trzem rybakom: W. JANIE, H. BENDYKOWSKIEMU, W. KUŹNIEWICZOWI oraz pracownikowi służby serwisowej — Fr. GRZYCKO.

Z funduszu zakładowego rozdano ponadto 59 nagród pieniężnych dla wyróżniających się rybaków i pracowników ładowych.

Po akademii oraz po występie szczecińskiego „Artosu”, odbyła się zabawa taneczna.

St. KOŁAKOWSKI
Korespondent

Dziwne, ale prawdziwe

W dniu 19 czerwca br. zawinął do portu w Jastarni na skutek rzekomej awarii sprzętła helski kuter „Jas 90” z 15 skrzynkami ryb na pokładzie. Kierownictwo miejscowego punktu skupu „Arki” nie przyjęło ładunku, motywując swoje postępowanie bezprawnym wejściem kutra do tego portu. Na skutek interwencji sekretarza ZRM, ob. Hermana, „Arka” w Helu poleciła rybę przyjąć i przesłać ją do helskiej bazy, ale bez klasyfikowania i po uprzednim zbadaniu awarii przez specjalnie przysłanego inspektora.

Dziwne wydaje się nam, dlaczego załoga „Jas 90”, mając bliżej do swego macierzystego portu na Helu, płynęła z „awarią” aż do Jastarni? Rybacy ci przecież wiedzą, że w Jastarni nie ma warsztatów remontowych, w których można by usunąć awarię silnika.

Można się uczyć na morzu

Kierowniczka referatu szkoleniowego „Odry” ob. Wiśniewska nie przepuszcza żadnej okazji, aby zachęcać załogi lugotrawlerów do szkolenia.

Dokładnie przegląda listy zamustrowanych na statki członków załóg i jeśli stwierdzi, że któryś z nich nie przeszedł jeszcze szkolenia fachowego albo nie zdał egzaminu na rybaka, wtedy zabiera ze sobą programy, materiały szkoleniowe oraz umowę i idzie na statek. Kapitanów i sterników nie trzeba wiele przekonywać o konieczności stałego podnoszenia umiejętności rybackich ich załóg. Zawsze chętnie przychodzą jej z pomocą, zobowiązując się szkolić i przygotowywać rybaków podczas rejsów łowczych do egzaminów weryfikacyjnych.

Ostatnio np. kapitan m/t „Drozd”, Sylwester Gregorowicz, zobowiązał się przeszkolić i przygotować do egzaminu starszego rybaka Zygmunta Ucznińskiego oraz młodszych rybaków: Eugeniusza Szkopkowskiego i Kazimierza Anusiaka. Sternik m/t „Drozd”, Leon Wiśniewski, postanowił szkolić młodszych rybaków Mariana Kałudę, Romana Bogusława i Józefa Ignatowicza.

W „Odrze” szkoleniem objęci są na razie tylko członkowie załóg pokładowych. Wkrótce jednak szkolić się będą na morzu również mechanicy i motorzyści.

St. PERKOWSKI
Korespondent

DLACZEGO?

... stołówka „Arki” w Helu otwarta jest tylko w godzinach, kiedy rybacy arkowscy wypływają i wracają z morza? Przez 10



rybacy indywidualni, wracając niejednokrotnie później niż ich koledzy z „Arki”, nie mogą już z niej korzystać.

* * *

... w sklepach warzywnych Swinoujścia brak jest czereśni, truskawek i innych owoców? Mieszkańcy niektórych osiedli robotniczych „Odry” (np. przy ul. Wojska Polskiego) skarżą się na złe zaopatrzenie sklepów w wędliny.

Co na to wydział handlu Prez. MRN w Swinoujściu?

* * *

... w oddziale „Arki” na Helu leżą na placu nieposegregowane skrzynki na rybę? Rybacy, którzy potrzebują skrzyń na szprota muszą ich szukać wśród setek innych.

(Na podstawie korespondencji W. B. i A. R.).

ŚLADEM naszych interwencji

Z PPIUR „Arka” otrzymaliśmy odpowiedź na artykuł pt. „Pamiętajmy o rybakach lodziowych”, zamieszczony w nr 22 (87). „Arka” powiadamia nas, że wypadki opóźnienia odbioru ryby z podpunktów spowodowane były brakiem dostatecznej ilości samochodów. Niezależnie od tego 7 czerwca br. kierownik Wydziału Utrwalania i Obrotu Rybą ob. Bizewski i kierownik skupu przeprowadzili inspekcję w podpunktach Chałupy, Ostrowo i Karwia, aby zbadać warunki zabezpieczenia ryby od chwili zdania jej przez rybaków do czasu przybycia samochodu. Po inspekcji postanowiono: w Karwi — składować rybę w remizie ratowniczej MUR, gdzie jednocześnie składowany jest łódz, w Ostrowiu i Chałupach wybudować specjalne pomieszczenia do składowania ryby i łodu. Ponadto rozpatrzone będzie możliwość przydzielenia na okres letni jednego samochodu do dyspozycji punktu skupu we Władysławowie.

