

WEDŁUG WSTĘPNYCH
OBLICZEŃ DO DNIA 15
WRZEŚNIA BR. RYBO-
ŁÓWSTWO MORSKIE WY-
KONAŁO ŁĄCZNIE MIE-
SIĘCZNY PLAN POŁO-
WÓW W 51,2 PROC.

Przedsiębiorstwa państwo-
we uzyskały 48,2 proc., w
tym „Barka” — 50,9 proc.,
„Dalmor” — 48,8 proc., „O-
dra” — 48,8 proc., „Kuter” —
47,7 proc., „Arka” —
46,8 proc., „Korab” — 46
proc.

Spółdzielczość wykonała
ogółem plan w 71,7 proc., a
rybacy indywidualni — 50,5
proc. zadań miesięcznych.

RYBAK MORSKI TYGODNIK PRACOWNIKÓW RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Nr 37 (102)

18 WRZEŚNIA 1954 R.

CENA 40 GR.

„Jedność Rybacka” wykonała plan roczny

11 WRZEŚNIA br., w wyniku
wysokiego przekroczenia
zadań przez 18 kutrów, „Jed-
ność Rybacka”, jako pierwsza
spośród spółdzielni — wykona-
ła roczny plan połowów w
100,5 proc.

Ostatnie, brakujące do reali-
zacji zadań rocznych tony ryb
dostarczyła załoga kutra „Gdy
71” z szyprem Longinem Kon-
kelem.

Na moło wyładunkowym, u-
dekorowanym szturmówkami i
girlandami zieleni, powitali za-
łogi wracających z morza jed-
nostek członkowie zarządu spół-
dzielni i Związku Branżowego
SPRM. Złożyli oni rybakom gra-
tulacje z okazji wykonania pla-
nu oraz życzyli dalszych suk-
cesów połowowych. W odpo-

wiedzi szypier Chojceki z kut-
ra „Gdy 72” powiedział: „Nie
poprzestaniemy na dotychcza-
sowych osiągnięciach, lecz bę-
dziemy łowili jeszcze więcej,
przyczyniając się tym do po-
kojowego budownictwa naszej
Ojczyzny”.

W tym uroczystym dniu dla
wszystkich pracowników spół-
dzielni, dwaj przodujący ryba-
cy — Kazimierz Bizewski i
Władysław Paderewski — zwró-
cili się z prośbą do podstawo-
wej organizacji partyjnej o
przyjęcie ich w szeregi PZPR.



Członek zarządu „Jedności Ry-
backiej” M. Gieburowski wręcza
kwiaty L. Konkelowi, szyprowi
kutra „Gdy 71”

Z konferencji partyjno-ekonomicznej w „Odrze”

O wszystkim decyduje człowiek

KONFERENCJĘ partyjno-
ekonomiczną w „Odrze”,
która odbyła się 9 bm. w Do-
mu Rybaka w Świnoujściu, po-
przedziły dłuższe przygotowa-
nia, w których wzięła udział
niemal cała załoga „Odry”.
Widocznym wyrazem wzmożo-
nej w tym okresie pracy poli-
tycznej w przedsiębiorstwie,
były liczne zobowiązania pro-
dukcyjne, jakie podjęli robot-
nicy i pracownicy umysłowi.

I tak np. robotnicy działu
opakowań z ob. N. Kindtem na
czele, podjęli długofalowe zobo-
wiązanie zwiększenia ilości re-
montowanych beczek z 300 do
600 dziennie, a brygada przeła-
dunkowa K. Grabarczyka przy-
rzekła nie dopuszczać do prze-
stojów wagonów oraz termino-
wo dostarczać beczki na statki,
aby nie miały one strat w
dniach połowowych. Cenne zo-
bowiązania podjęły także: bry-
gada przeładunkowa Firazy,
pracownicy działu transportu,
brygady patrośzarek i wiele
innych zespołów.

Realizacja tych zobowiązań
przyczyniła się w dużej mierze
do ostatnich sukcesów produk-
cyjnych „Odry”. Przedsiębior-
stwo to bowiem wykonało
plan produkcji globalnej w lip-
cu w 126,5 proc., a w sierpniu
— w 116 proc. Nie wykony-
wany przez dłuższy czas plan
połowów został także przekro-
czony: w lipcu — o 17,5 proc.,
w sierpniu zaś — o 7,7 proc.

W swojej pracy przygoto-
wawczej do konferencji komi-
sje wydziałowe zwracały uwa-
gę na szczególne na wy-
krywanie źródeł marnotraw-
stwa i na możliwości dalszej
obniżki kosztów własnych oraz

na sposoby wykorzystania tych
rezerw dla dobra gospodarki
narodowej. I wtedy już wielu
pracowników wskazało na ko-
niecność usprawnienia remon-
tów jednostek łowczych, co
znalazło swój wyraz w refera-
cie dyr. tow. Sołtana, wygło-
szonym na konferencji. Wielu
dyskutujących na ten temat
(m. in. II mech. z „Pingwina”
— Wasilewski), wystąpiło ze
słusznym wnioskiem jak naj-
szybszego przejścia Rybackiej
Stoczni Remontowej w Świno-
ujściu przez „Odrę”, co nie tyl-
ko obniży koszty remontów bie-
żących i rocznych, lecz także
usprawni ich wykonawstwo.

W dyskusji pracownicy „O-
dry” poruszyli też wiele istot-
nych problemów, których szyb-
kie rozwiązanie przyczyniłoby
się do dalszej, znacznej obniżki
kosztów własnych przedsiębior-
stwa. Np. tow. Jakacki z dzia-
łu produkcji stwierdził, że na
jego terenie marnuje się wiele
odpadków, z których można u-
zyskać miesięcznie 750 kg tra-
nu technicznego, tak poszuki-
wanego obecnie na naszym
rynku. Podobnie nie wykorzy-
stuje się łusek ryb, których
zebrano dotychczas dopiero 300
kg. A przecież łuski te są nie-
zbędnym surowcem do produk-
cji kleju i żelatyny. Zapropono-
wał on także utworzenie w
przedsiębiorstwie specjalnego
działu, który zajmowałby się
produkcją uboczną i zużyciem
odpadków. W związku z tym
uważa, że należy przekazać
„Odrze” miejscową fabrykę
mączki rybnej, która nie jest
w pełni wykorzystywana.

Tow. Herman z przetwórstwa
zwrócił uwagę na niedostatecz-

na jakość beczek, co stanowi
jeden z najpoważniejszych pro-
blemów w rybołówstwie dale-
komorskim. Przez to brakorób-
stwo trzeba często wyjmować
śledzie ze źle naprawionych be-
czek, reperować je i następnie
od nowa pakować w nie śle-
dzie.

Jeśli chodzi o opakowania, to
jest jeszcze jedna poważna re-
zerwa. Otóż każda beczka wy-
chodząca z przetwórnicy, zawiera
105 kg ryby, podczas gdy ba-
dania wykazały, że można pa-
kować do jednej beczki —
115 kg.

Pracownicy działu przetwó-
rstwa wskazali — zresztą nie
pierwszy raz — na marno-
trawstwo, nad którym warto
się zastanowić. Otóż w br. dział
ten mógł wykorzystać 118 tys.
kg surowca do produkcji mącz-
ki rybnej, gdyby zaczęto do-
starczać konsumentom śledzie
bez główek. Głowy siedzi bo-
wiem nie konsumowane, dosko-
nale nadają się na mączkę
rybną.

Braki i niedociągnięcia w
„Odrze” można jeszcze liczyć

na dziesiątki — stwierdził m.
in. w swojej wypowiedzi przed-
stawiciel KC PZPR, tow. Cho-
lewa — ale przede wszystkim
trzeba zwrócić uwagę na osią-
gnięcie planowanej gotowości
technicznej flotyli. Zależy to w
dużej mierze od wzmoczonego wy-
siłku mechaników i motorzy-
stów, którzy często jeszcze nie
powiadają z morza drogą
radiową kierownictwa „Odry”
o potrzebach remontowych
swoich jednostek, a ponadto
nie przeprowadzają drobniej-
szych napraw we własnym za-
kresie.

Podobnie jak od załóg ma-
szynowych zależy podniesienie
gotowości technicznej flotyli,
tak i o przełamaniu pozosta-
łych przeszkód na drodze dal-
szej obniżki kosztów własnych
i pełnej realizacji zadań pro-
dukcyjnych — zadecyduje załoga
przedsiębiorstwa. I dlatego
człowiekowi, podnoszeniu jego
świadomości i kwalifikacji —
organizacja partyjna i kierow-
nictwo „Odry” muszą poświęcić
najwięcej uwagi.

Cz. M.

Wyprawa do Piasków

WIADOMO, że ludzie często
lubią przejawiać trud-
ności, aby tym wyrazić uwy-
puklały się wyniki ich pracy. I
dlatego nie brałem całkiem do-
słownie tego, co w Tolkimku o-
powiadał mi Mieczysław Got-
kowski o osadzie Piaski, położo-
nej na Mierzei Wiślanej tuż nad
granicą radziecką, w której spra-
wuje on obowiązki kierownika
bazy rybackiej.

Przejazd motorówką był za-
pewniony, a zatem bez wahania
przyjąłem zaproszenie Gotkow-
skiego. O oznaczonej godzinie
spotkaliśmy się na nabrzeżu tol-
kiewskiego portu.

— Motorówki nie ma — na sa-
mym wstępie oświadczył mój
przewodnik.

— Jak to, nie ma?

— Po prostu nie ma. Pojechali
do Krynicy, może coś nawaliło,
albo po drodze „wpadli na jed-
nego”.

— Przecież to jedyny środek
komunikacji Piasków ze świa-
tem!

Roześmiał się.

— Myśmiesz się do tego przy-
zwyczaili. Wystarczy, że siła
wiatru wynosi 3 stopnie, a już
nie wypuszczają motorówki z
Tolkimka, bo to stary grat. Albo
też zabierają ją do innej roboty
— no i spokój.

— Więc jak teraz będzie?

— Pojadę do Krynicy stat-
kiem, a stamtąd pójdę pieszo.
Jeżeli chcecie, proszę ze mną.

— A jak to jest daleko?

— 16 kilometrów.

— 16 kilometrów!... Trudno,
słowo się rzekło.

Pojechaliśmy więc do Krynicy
i około pół do siódmej wieczorem
rozpoczęliśmy stamtąd marsz do

Piasków. Szliśmy brnąc po kost-
ki w piasku — to pod górę, to
znów na dół. A Gotkowski opo-
wiedział:

— Dobrze, że zdecydowaliście
się na ten marsz, będziemy
wreszcie mieli w Piaskach pierw-
szego przedstawiciela prasy. Do
nas w lecie nikt nie zagląda...

— Dlaczego?

— Przez te lizski — odpowie-
dział niedbale.

— Jakże znów lizski?

— Nie wiem, jakie to lizski,
ale wiem, że pełno ich na drze-
wach. Rozsiewają coś w powie-
trzu, od czego ludzie dostają wy-
prysków na skórze. Po stronie
radzieckiej zawsze na wiosnę
samolot opyla las, a u nas nikt
się tym nie interesuje.

Droga była bardzo ciężka, więc
też nie zainteresowałem się tymi
„lizskami”. Tylko co pewien czas
odgarniałem z twarzy i karku ja-
kieś nitki przypominające babie
lato. Zresztą mrok już zapadał i
wyteżałem oczy, żeby iść możli-
wie twardymi stronami ścieżki.

• Coś zaszeleściło w lesie...

— To tylko dziki — poinformo-
wał Gotkowski, a mnie ścierpła
skóra. — Czują się tu jak w ma-
teczniku, bo mają pod dostat-
kiem pohitlerowskich bunkrów i
nikt do nich nie strzela. W zesz-
łym roku zaczęliśmy uprawiać
małe działki, które uzyskaliśmy
po wykarczowaniu trziny nad
Zalewem. Ziemia nawet dobra,
uprawy udają się, ale dziki nam
wiele niszczą. A musicie pamię-
tać, że każdy kilogram ziemni-
ków, buraków i owoców, każdą
główkę kapusty trzeba dowieźć
tu z Tolkimka lub z Krynicy. Ro-

zumiecie więc, czym są dla nas
działki.

Szliśmy bez chwili spoczynku
i około dziesiątej dotarliśmy do
portu w Piaskach. Latarnia wej-
ściowa oświetlała go w sekundo-
wych błyskach.

— Ten port — to nasza wielka
duma. Wybudowano go w zesz-
łym roku i ogromnie się przyda-
je nie tylko nam, ale wszystkim
rybakom, którzy łowią na wschod-
nich wodach naszego Zalewu. W
tych stronach, to jedyny schron
w czasie sztormu. Ale posłuchaj-
cie — port jest, prowadzi do nie-
go kanał wykopany w płyčynie,
lecz nie ma nabieżnika. Jakże
więc rybacy mają do niego trafić
na rozhuśtanej wodzie w nocy?
Dlatego też skombinowaliśmy
lampę naftową i w czasie sztormu
wieszamy ją na prowizorycz-
nym nabieżniku pod lasem. Prze-
cież coś trzeba zrobić!

— A dlaczego nie ma nabież-
nika?

— Nie wiem. Chyba „oszczęd-
ności”. Chodzi o koszt jednej
lampy i o opłacenie kogoś, kto
by jej dozorował.

Dziwne oszczędności. Port
kosztował miliony i traci na war-
tości dla zaoszczędzenia 2—3
tys. zł rocznie!

Dłużej już nie gawędziłem,
bo obaj mieliśmy dość. Cały
dzień pracy i na dokładkę 3 i pół
godziny brnięcia przez piasek.

* * *

Następnego dnia zabrałem się
do zwiedzania osady. Rozmawia-
łem prawie ze wszystkimi jej sta-
łymi mieszkańcami, co nie było
zbyt trudne, gdyż jest tu ich
21 osób, w tym 10 członków
rodziny Gotkowskiego. Nie mo-
(Dokończenie art. na str. 3)

NOWY KURS OFICERÓW K. O.



W dniu 3 września br. rozpoczął się w Domu Marynarzu w
Gdyni centralny kurs oficerów kulturalno-oświatowych, zorga-
nizowany przez Ministerstwo Żeglugi. Wśród jego słuchaczy
jest wielu ludzi, których wydelegowały takie przedsiębiorstwa,
jak PLO, PZM, oraz „Barka”, „Kuter” i „Korab”. W niedale-
kiej przyszłości będzie oficerem k. o. także starszy rybak Zyg-
munt Mazur z kutra „Dar 5”.

Spośród kursantów, których z pracy w rybołówstwie
znają nasi czytelnicy ze Środkowego Wybrzeża, wymienić tu
jeszcze należy tow. Leona Jakubika, Sergiusza Wasiuka,
Bolesława Piętkowskiego, Stefana Michalskiego i Edwarda
Nowaka (widoczni na zdjęciu).

Wykłady na kursie trwać będą do 3 lutego 1955 r.



Oto spawaczka Nina JEFIMOWA, wyrabiająca 150 proc. normy przy budowie Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie

WARSZAWA. Za każdym razem, gdy jestem w Warszawie — a zdarza się to kilka razy w roku — wydaje mi się, że jest piękniejsza, niż parę miesięcy przedtem, że stała się wyższa, wzniolejsza i młodsza. Stare, zabytkowe kamienice, precudne ornamenty kamieniczek Starego Miasta, koronkowe ozdoby pałaców, piękno nowej Marszałkowskiej i Placu Konstytucji, a nad tym wszystkim widoczna z daleka, wysmukła wieża Pałacu Kultury i Nauki, zdają się być wyczarowane, jak z bajki.

I jeśli staniesz wieczorem na Mariensztacie, lub na Placu Konstytucji, wrażenie to spotęgują światła płonące nad miastem i gwar, w którym usłyszysz mowę wieków, mowę jej wspaniałej przeszłości i jeszcze wspanialszej przyszłości. Bo nie tak nie łączy dzień wczorajszy z dniem dzisiejszym i jutrzejszym Stolicy, jak właśnie odbudowany Trakt Starej Warszawy z nowymi dzielnicami Marymontu, Żoliborza, Mokotowa, Marszałkowskiej.

„Warszawa — to miasto jest tematem samo w sobie i mógł-

WARSZAWA

bym wiele pisać, zanim wyraziłbym istotę mego zachwytu i podziwu dla kierunku jej rozwoju, dla ludzi, którzy to planowali i dla tych, którzy Warszawę budują. Stolica Wasza jak legendarny Feniks odradza się z popiołów w postaci piękniejszej niż kiedykolwiek przedtem.” — Tak pisał, po zwiedzeniu naszej stolicy, urbanista hrabstwa Londynu, angielski architekt — Ronald H. King.

Znane jest na całym świecie bohaterstwo ludu warszawskiego, słynie tempo odbudowy Warszawy, wzbudza podziw i szlachetną sympatię wysiłku narodu, który pod kierownictwem Partii dźwiga wzwyż swoją stolicę, ukochaną Warszawę.

Jej 22 wielkim osiedlom mieszkaniowym przybywa przeciętnie 70 izb dziennie, co da w tym roku około 25 tys. nowych izb. Przeszło 250 tys. mieszkańców Warszawy mieszka już w nowych domach. Sto wagonów materiałów budowlanych pochłania dziennie budowa nawierzchni warszawskich ulic. Można by mnożyć i mnożyć te cyfry. Jest w nich zakłeta wola i upór, entuzjazm i twórczy patos narodu — budowniczego, który swą stolicę wznosi na chwałę pokoleń. I jest w nich symbol przyjaźni z narodem radzieckim, który do naszych „zagłębi budowlanych”, a przede wszystkim do Warszawy, dostarczył 70 proc. zgarniaczy, 60 proc. spychaczy, 20 proc. koparek i dźwigów tam pracujących.

Co daje nam siłę niespożytą, co spowodowało, że wyzwolona energia narodu w ciągu dziesięciu lat stworzyła więcej niż dziesięciolecie w naszej historii? Pozwólmy mówić obcym. Oto ten sam architekt angielski King powiada:

„My, w Anglii, staramy się również projektować szere-

rzeczy w budownictwie, lecz realizację naszych planów urbanistycznych uniemożliwia fakt, że ziemia jest w rękach prywatnych właścicieli. Kapitalizm dławi planowanie, tak więc, chociaż my, Anglicy, mówimy czy też piszemy książki o urbanistyce, dokonujemy niewiele w porównaniu z tym, co robicie Wy, odbudowując Warszawę i Gdańsk oraz inne Wasze zniszczone wojną miasta.”

Oczywiście — Londyn ucierpiał mniej niż Warszawa, Paryż nie został tak zniszczony, jak Gdańsk. Ani Westminster, ani Montmartre nie stały się kupą gruzów, jak Stare Miasto Warszawy czy śródmieście Gdańska. Ale wszystkie te mia-

sta poznały skutki wojny. Jedne mniej, drugie więcej. W równym jednak stopniu zainteresowani są ich mieszkańcy w tym: aby więcej wojny nie było. To uczucie łączy lud angielski i francuski z ludem polskim, łączy wszystkie ludy Europy, walczące przeciwko planom odrodzenia militarystyki niemieckiego, aby więcej nie powtórzyło się barbarzyńskie niszczenie miast i ich zabytków.

Budowniczość nowej Warszawy, czy nowego Gdańska z sympatią śledzą walkę prostych ludzi Londynu, czy Paryża o pokój, tak jak oni z zazdrością śledzą nasze pokojowe budownictwo. Budownictwo, które spaja, silniejsza niż cement i żelazo, przyjaźń Warszawy i Moskwy, narodu polskiego i radzieckiego. Przyjaźń, której wyrazem jest dar Moskwy dla Warszawy — strojny w marmur i szlachetne kamienie — Pałac Kultury i Nauki.

K. J.

U naszych PRZYJACIÓŁ

Bułgaria ma

statek-przetwórnicy

Robotnicy bułgarskich zakładów im. Georgi Dymitrowa przedterminowo oddali do użytku pływającą fabrykę konserw rybnych i wędzarnię ryb. Podejmując nowe zobowiązania dla uczczenia 10 rocznicy wyzwolenia kraju, którą naród bułgarski uroczysto obchodził 9 września, robotnicy postanowili również przedterminowo zbudować drugi podobny statek-fabrykę.

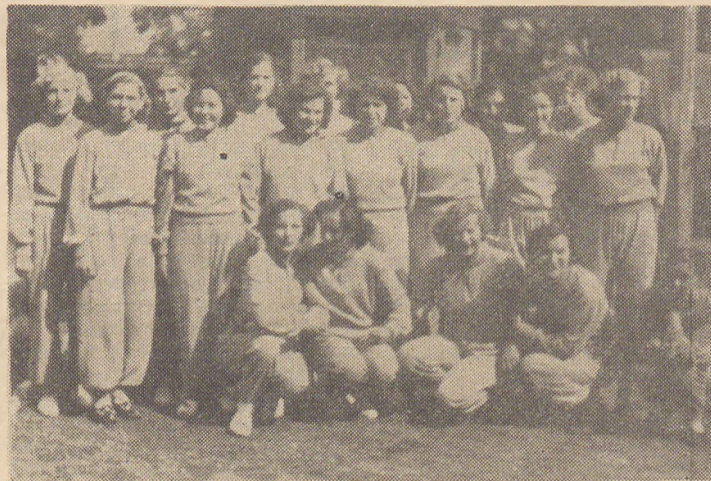
I Centralna Spartakiada CZRM

OKRES przygotowawczy do spartakiady, organizowanej przez CZRM w dniach 17—19 bm., zakończył życie sportowe w „Arce”. Świadczył o tym nowopowstała sekcja: lekkoatletyczna, siatkówki, pływacka, tenisa stołowego, strzelecka i wioślarska oraz systematyczne treningi, prowadzone przez doświadczonego trenera Olszewskiego na stadionie „Ogniwa” w Gdyni. Ostatnio często się tam spotykali siatkarze: BRZOZOWSKI, KLEIN SCHMIDT, RYMASZEWSKI, SZYMAŃSKI (szyper kutra „Gdy 134”), KAWCZYŃSKI i BLEWASKA oraz lekkoatleci: MAY, FILIPOWICZ, CHABINIEC, ZWOLIŃSKI, CYBULSKI i inni.

Spośród kobiet regularnie uczęszczały na treningi: BOGALECKA, SAWICKA, CICHOLEWSKA, BIAŁKOWSKA i BILIŃSKA, które ewidentnie konkurencje lekkoatletyczne.

Komitet organizacyjny spartakiady zwrócił się z apelem do wszystkich sportowców z przedsiębiorstw rybackich, aby

w szlachetnej rywalizacji bili swe rekordy życiowe we wszystkich dyscyplinach i zdobywali jak największą ilość



Uczestniczki I Spartakiady z koła sportowego „Kolejarz” przy PPIUR „Arka”

PRZEGŁAD WYDARZEN międzynarodowych

„Jak odbudować Wehrmacht, skoro upadł projekt stworzenia „Europejskiej Wspólnoty Obronnej” (EWO)?

Oto problem, trapiący twórców tego projektu, którego celem było odrodzenie militarystyki niemieckiego. Poszukiwanie nowych rozwiązań tego problemu — to treść wysiłków dyplomacji zachodniej, dyplomacji spod znaku „polityki siły”.

GORĄCZKOWE ZABIEGI

Obserwując te wysiłki, nie trudno zauważyć poważne sprzeczności między polityką Waszyngtonu i Londynu. Bo chociaż rząd brytyjski również zmierza do odbudowy militarystyki niemieckiego, pragnie jednak, by nastąpiło to pod warunkiem powierzenia głównej roli w Europie imperializmowi angielskiemu. Stąd gorączkowe zabiegi, które rozpoczął rząd brytyjski, proponując najszybciej po odrzuceniu przez parlament francuski paktu o Europejskiej Wspólnocie Obronnej, zwołanie konferencji 9 państw, związanych z pogrzebanym już projektem.

Lecz konferencja nie doszła do skutku. Została odroczone, gdyż można „sojusznik” W. Brytanii — Waszyngton — stawia nie na kartę brytyjską, lecz niemiecką. Bowiem Eisenhower i Dulles pierwsze skrzypce w agresywnym bloku, który montują w Europie — pragną powierzyć Adenauerowi.

ADENAUER GROZI...

Tym właśnie faktem można wytłumaczyć butną postawę Adenauera, niedwuznaczne pogroźki, które rzuca on pod adresem Francji. „Wzmocniony na duchu” świadomością pełnego poparcia ze strony p. Dullesa, uznaje Adenauer za stosowne w wydaniu udzielonym dziennikowi „Times”, a następnie w wystąpieniu radiowym — skrytykować rząd francuski i Zgromadzenie Narodowe. Stwierdził przy tym, że rząd ten rzekomo nie ma za sobą większości parlamentu, decyzyje zaś parlamentu francuskiego, odrzucającą układ o EWO, nazwał „wyrazem bezmyślności”. A całe wystąpienie zakończył kanclerz Adenauer butnym oświadczeniem, że „europejska wspólnota obronna zostanie zrealizowana w tej czy innej formie”.

Nie trzeba chyba dowodzić, że ta bezczelność, dorównująca najlepszym wzorom hitlerowskiej „dyplomacji”, wywołała ogromne oburzenie we Francji i nie tylko tam. Dziennik „Aurora” stwierdzając, że sprawa rządu i parlamentu francuskiego — to sprawy wewnętrzne Francji, pisze: „Należy przypomnieć panu Adenauerowi, że sprawy te dotyczą wyłącznie Francji i że szefowi obcego rządu nie wolno się do tych spraw wtrącać...”

Zaś dziennik „Liberation” podkreślając, że Adenauer sam zrzucił swą „europejską maskę” pisze: „Jeśli pan Adenauer przemawia do nas takim tonem dziś, gdy nie ma on armii, to możemy sobie wyobrazić, jak traktowałby Francję, gdyby utworzona została „armia europejska...”

... LECZ SKUTEK GRÓZB JEST WĄTPLIWY

Bezczelne pogroźki Adenauera przynoszą wręcz przeciwnie od zamierzonych skutki. Nie są w stanie zastraszyć Francuzów, a wręcz odwrotnie, wzmagają siłę oporu tego narodu przeciwko wszelkim próbom wskrzeszenia niemieckiego militarystyki. A jednocześnie przekonywują coraz naocniej wszystkie narody Europy, że w jakiegokolwiek by to nie nastąpiło formie, odrodzenie Wehrmachtu byłoby przysłowiowym „mieczem w rękę szalonego”.

Narody coraz powszechniej wypowiadają się za tym, by chronić świat przed widmem trzeciej wojny, zapewnić bezpieczeństwo Europy przez pokojowe zjednoczenie Niemiec, jako państwa demokratycznego, przez stworzenie systemu ogólnoeuropejskiego bezpieczeństwa — w myśl propozycji Związku Radzieckiego. To też oświadczenie radzieckiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, wskazujące na niebezpieczeństwo dalszych prób odrodzenia militarystyki niemieckiego i przypominające, że noty radzieckie skierowane do mocarstw zachodnich 24 lipca i 4 sierpnia br., a proponujące zwołanie konferencji czterech mocarstw dla rozwiązania sprawy Niemiec, wciąż jeszcze nie doczekały się odpowiedzi — znalazło jak najgłębsze zrozumienie światowej opinii publicznej.

I TA BROŃ ZAWODZI

Szukając ratunku przed ofensywą pokoju, Waszyngton sięga po „wypóbowaną” broń — dywersję i prowokację. Akty amerykańskiej dywersji, mającej na celu zatrucie atmosfery odprężenia międzynarodowego, mnożą się. Do nich należy zawarty w Manili agresywny „pakt południowo-wschodniej Azji” tzw. SEATO, przeciwko któremu występuje opinia publiczna Azji. Z tego samego „arsenału” wywodzą się naloty lotnictwa czangkajskiego na półwyspie Chin Ludowych, a wreszcie prowokacyjny napad samolotu amerykańskiego w obszarze powietrznym ZSRR.

SMUTNE WYZNANIE

Lecz te, sztyte grubymi nićmi prowokacje, nie ratują amerykańskiej polityki przed prześladowaniami ją niepowodzeniami, podobnie jak nie ratuje jej — dolarowa „pomoc”.

Smutne wyznanie wyrwało się ostatnio gazetce „New York Journal and American”. Korespondent tej gazety Kingsbury Smith pisze: „Pomoc udzielona Europie po zakończeniu wojny wyniosła około 30 miliardów dolarów, a jednak nie zdołała zapewnić nam lojalności większości tych krajów, które nazywamy sojusznikami USA. Im więcej pieniędzy wydają Stany Zjednoczone w Europie, tym bardziej słabnie lojalność przyjaźni USA.”

Dlaczego Ameryka nie mogła „kupić” zaufania i przyjaźni Europy zachodniej, albo uzyskać jej innymi sposobami? — zastanawia się autor. I znajduje odpowiedź: „Główną przyczyną faktu, że Anglia, Francja i inne państwa europejskie nie chcą podporządkować się „amerykańskiemu kierownictwu w sprawach międzynarodowych” jest to, że ludzie w Europie boją się i nie chcą wojny”.

Odpowiedź trafna. Należy do niej tylko dodać, że narody nie tylko nie chcą wojny, ale też walczą o to, aby jej zapobiec. I ta walka jest głównym źródłem ciągłych porażek amerykańskiej polityki — polityki „zimnej i gorącej” wojny.

klas sportowych. Na spartakiadzie będzie ku temu doskonała okazja, bowiem jej program obejmuje wiele konkurencji sportowych. Dla mężczyzn przewidziane są biegi na 100, 200, 400, 1000 i 3000 m, sztafeta 4×10 m, rzut dyskiem i granatem, pchnięcie kulą, skok w dal i wzwyż oraz rozgrywki piłki nożnej, siatkówki, tenisa stołowego, strzelanie i pływanie. Dla kobiet natomiast biegi na 100 i 500 m, sztafeta 4×100 m, pchnięcie kulą, rzut dyskiem i granatem, skoki w dal i wzwyż, pływanie i strzelanie oraz rozgrywki w siatkówkę.

Dla zwycięzców ufundowane są liczne nagrody w postaci pucharów i sprzętu sportowego. I tak np. Ministerstwo Żeglugi ufundowało puchar przechodni o wartości 3 tysięcy zł wraz z pięcioma parami kółców dla przodującego koła sportowego, Zarząd Główny ZPPZ — 6 par kółców i 6 par trampek dla przodującej żeńskiej drużyny lekkoatletycznej, Zarząd Polityczno-Wychowawczy — 6 par butów piłkarskich dla finalistów piłki nożnej, a Zarząd Okręgowy ZPPZ Szczecin — piłki nożną i do siatkówki, siatkę, 2 pary kółców, 3 pary butów gimnastycznych, 2 pary dresów i 1 komplet do tenisa stołowego.

Trwająca obecnie walka pomiędzy sportowcami 11 przedsiębiorstw rybackich nie przyniesie może rewelacyjnych wyników. Ale też nie o takie wyniki chodzi. Ważne jest to, że polepszenie warunków socjalno-bytowych i kulturalno-oświatowych wśród pracowników naszego rybołówstwa umożliwiło zorganizowanie imprezy o tak szerokim zasięgu. Jest to niewątpliwie duże osiągnięcie na drodze wszechstronnego rozwoju zarówno kulturalnego, jak i fizycznego szerokich rzesz ludzi pracy.

W „Kutrze” jest już lepiej, ale...

PRZYGOTOWANIA do konferencji partyjno - ekonomicznej w „Kutrze” przeszły pod znakiem mobilizacji załóg pływających i pracowników lądowych. Szeroki aktyw pracowników przedsiębiorstwa na naradach i masówkach przedkonferencyjnych nie tylko zgłaszały konkretne wnioski, lecz także podejmowały zobowiązania zwiększenia wydajności pracy przy jednoczesnej obniżce kosztów własnych.

W tym czasie 7 załóg poważnie przekroczyło swe roczne zadania, a załogi kutrów: „Dar 4”, „Dar 14”, „Dar 15”, „Dar 17”, „Dar 18”, „Dar 31” i „Dar 33” są bardzo bliskie ich realizacji. Powitały one konferencję depeszami z morza, w których przyrzekły, że wykonają plany roczne do końca września br., zaoszczędzając jednocześnie paliwo i podnosząc jakość wyładowywanej ryby.

Wysiłek całej załogi przedsiębiorstwa przyniósł też przekroczenie w I półroczu o 37 proc. planu produkcji towarowej przy równoczesnym obniżeniu wskaźnika kosztów o 31,4 proc. Osiągnięcia te są dowodem dalszego wzrostu uświadomienia załogi i dużego wkładu pracy organizacji partyjnej PPIUR „Kuter”.

Osiągnięcia te nie oznaczają jednak, że w „Kutrze” nie już nie należy poprawiać. Bynajmniej, braków i niedociągnięć jest jeszcze bardzo wiele, zarówno w pracy szerokiego ak-

tywu, jak też kierownictwa i podstawowej organizacji partyjnej. Wskazał je referat dyr. tow. KUBASZEWSKIEGO oraz ożywiona dyskusja, w której ujawniono także wiele środków zaradczych.

Głównymi problemami, wokół których wywiązała się dłuższa dyskusja, to zagadnienie gotowości technicznej, podniesienie jakości surowca i wprowadzenie rozrachunku gospodarczego na kutry.

Wypowiedzi szeregu dyskutantów zwracały się w kierunku rezerw, tkwiących jeszcze w remontach przeterminowanych, lub wadliwie wykonywanych przez warsztaty przedsiębiorstwa. Jak wyliczył szypier kutra „Dar 16”, tow. PANFIL, straty połowowe z tego tytułu wynoszą tylko w sierpniu ponad 70 ton śledzi. Jako przykład przytoczył swoją jednostkę, która zamiast planowanych 12, stała w remoncie 43 dni.

Z wypowiedzi warsztatowców wynika, iż przy obecnym stanie taboru mają oni istotnie wielkie trudności z zaspokajaniem jego potrzeb remontowych i konieczne jest przyspieszenie budowy hali montażowej, która zwiększy przelotowość warsztatów.

Wskazane byłoby także, aby jednostki były remontowane od początku do końca przez jedną grupę remontową. Dotychczas bowiem często się zdarza, że

jeden kuter remontuje kilka różnych grup, które po wadliwych naprawach — „spychają” z siebie odpowiedzialność.

Jeśli chodzi o jakość dostarczanej ryby, to trzeba stwierdzić, że patroszenie dorszy na morzu jest już obecnie w „Kutrze” powszechne, ale nie wszyscy rybacy robią to dokładnie. A dwukrotne wykonywanie tej samej pracy — to przecież dodatkowy koszt. Zwróciła na to uwagę tow. HINC z przetwórci, apelując do rybaków o wzmożenie troski o dostarczany surowiec.

W dyskusji zwrócono także uwagę na potężny oręż w walce o obniżkę kosztów własnych, jakim może się stać rozrachunek gospodarczy w zespołach połowowych. Stwierdzono przy tym, że wzrost świadomości załóg umożliwia już użycie tego środka. W najbliższym też czasie zostanie wprowadzony rozrachunek w zespole kierowanym przez przodującego szypra DEKUTOWSKIEGO.

Ponadto uczestnicy konferencji podjęli szereg uchwał, zmierzających do wykorzystania rezerw, wskazanych przez referat i dyskusję. Do najpilniejszych należą postanowienia o szybkim zabezpieczeniu gotowości technicznej taboru przez podniesienie jakości pracy warsztatów i otoczenie jednostek większą opieką przez załogi, o konieczności przeszkolenia obsługi maszyn i urządzeń oraz o ograniczeniu godzin nadliczbowych w przetwórstwie i przeładunku.

Realizacja uchwał konferencji — zabezpieczona czynną kontrolą organizacji partyjnej, która powinna szerzej niż dotychczas rozdzielać odpowiednie zlecenia — w krótkim czasie umożliwi dalszą obniżkę kosztów własnych i podniesienie stylu pracy w przedsiębiorstwie „Kuter”.

W. COUFAL

Oficerowie k. o. piszą z morza:

DOBRE POŁOWY WYNIKIEM ZORGANIZOWANEJ PRACY

S/t „Podlasie”, którego załoga na 8 dni przed terminem wykonała sierpniowy plan połowów w 110 proc. — powrócił dnia 28 sierpnia br. z Morza Północnego.

Sukcesy swe, osiągnięte mimo trudnych warunków atmosferycznych, załoga zawdzięcza rzetelnemu wysiłkowi i ofiarności. Ludzie z „maszyn”, na czele z I mech. ob. J. Filarskim podjęli np. zobowiązanie wykonania w czasie rejsu wszelkich remontów we własnym zakresie oraz otoczenia troskliwą opieką mechanizmów. Nie pozostali w tyle i rybacy, to więc dziennie po 150 beczek śledzia. Wyróżnili się tu szczególnie: st. rybak tow. Z. Kołaciński, rybacy — H. Grymuża i B. Ładny oraz palacz J. Zborowski.

Cała też załoga walczyła o jak największą obniżkę kosztów własnych. Wyrazem tego jest nie tylko oszczędna gospodarka paliwem, lecz i minimalne zużycie włóków.

W wolnych chwilach kapitan B. Iwański prowadził szkolenie zawodowe rybaków. Służył im radami i wskazówkami, co pozwoliło większości z nich dobrze opanować podstawowe wiadomości z nawigacji.

Kpt. Iwański wpaja załodze świadomość, że sprawna praca wymaga wysokiego zdyscyplinowania całego kolektywu. Żąda też rzetelnego spełniania obowiązków, troszcząc się jednocześnie o zapewnienie załodze należytych warunków bytowych.

Karol Blacha

II REJS „JUPITERA” NA MORZE PÓŁNOCNE

Po 6-tygodniowym postoju w remoncie awaryjnym(!), załoga „Jupitera” pod dowództwem kpt. K. Duriasza wypłynęła na Morze Północne po śledzie. W drodze na łowisko przygotowaliśmy sprzęt połowowy. Pierwszy dzień połowów nie przyniósł nam większych rezultatów, była to raczej próba uzbrojenia włoka. Później mieliśmy wyniki o wiele lepsze, a po dziesięciu dniach dobiliśmy już do statku-bazy, dostarczając mu 80 ton ryb.

Wyładunek trwał niedługo. Po uzupełnieniu żywności i sprzętu, „Jupiter” odbił od bazy i wyruszył na dalsze połowy. Mimo sztormów, jakie spotkały nas pod koniec rejsu — w sierpniu złowiliśmy ogółem 170 ton śledzi. Wyróżnili się przy tym: I mech. W. Iwanicki, palacz P. Jaszewski, bosman M. Prus, starszy rybak M. Martelus oraz rybacy S. Rogowski i J. Suchorski.

W czasie rejsu organizowaliśmy prasówki, informując załogę o sytuacji międzynarodowej i wydarzeniach w kraju (niestety, ze statku-bazy nie przekazano nam ani jednego numeru „Rybaka Morskiego”, co utrudniło przygotowanie aktualnych pogadanek). Prowadziliśmy również szkolenie fachowe; I mech. Iwanicki z załogą maszynową, a kpt. Duriasz oraz sternik Z. Pocztą — z załogą pokładową.

W wolnych chwilach zetępowcy wraz ze starszymi członkami załogi organizowali zbiory do czytania książek, grali w szachy lub słuchali koncertu z płyt. Do czytania książek fachowych i beletrystycznych nikogo nie trzeba było namawiać. Wszyscy chętnie korzystali z biblioteki. Szkoda jednak, że znajduje się w niej zaledwie 25 książek, a w tym tylko 5 fachowych.

Oddziałowa organizacja partyjna „Jupitera” zbierała się w czasie rejsu kilkakrotnie, omawiając najważniejsze wydarzenia międzynarodowe oraz analizując pracę poszczególnych członków załogi. Na jednym z zebrań przyjęto w szeregi kandydatów partii bosmana M. Prusa i rozdzielono wszystkim członkom zlecenia. Na innym omawiana znów była praca przewodniczącego rady oddziałowej związku ob. Markiewicza. Egzekutywa postanowiła wówczas usunąć ob. Markiewicza z zajmowanego stanowiska, ponieważ nie przejawiał on żadnej działalności na statku, a w dodatku odmówił sternikowi wykonania polecenia służbowego.

Drugi rejs „Jupitera” zakończył się wykonaniem planu sierpniowego w 130 proc.

Tadeusz Karpiński

Jak korzystamy z doświadczeń radzieckich?

Sieciarki „Jedności Rybackiej” oszczędzają wiele surowca

MIJA już drugi rok, jak pracownicy sieciarni „Jedności Rybackiej” w Gdyni stosują w produkcji metodę oszczędzania Lidi Korabielnikowej. Zbierane skrzętnie odpadki materiału sieciowego — które dawniej uważane były za bezwartościowy surowiec — pozwoliły już w ub. r. na wyprodukowanie dodatkowych 4 włóków.

Doceniając korzyści, jakie może przynieść spółdzielni upowszechnianie nowej metody oszczędzania — zarząd „Jedności Rybackiej” zorganizował w grudniu ub. r. specjalną naradę aktyw sieciarni. Spośród wielu wniosków wówczas zgłoszonych, najcenniejszym okazał się projekt majstra K. Lewińskiego, który daje oszczędność 1 kg tkaniny bawełnianej na każdym produkowanym włoku. Obecnie ścinki, jakie powstają przy krojeniu poszczególnych elementów włoka — są bardzo małe (35 kg na

kwartał, a dawniej wynosiły one 150—200 kg).

Pracownicy sieciarni wzmogli również oszczędność lin „herkules”. A osiąga ją to w ten sposób, że nadbory i podbory zakańczają uszami, do których dopiero na kutrze rybacy mocują wodze, a nie jak dawniej, kiedy wodze były przedłużeniem tych lin. Zastosowanie osobnych wodzy, których żywotność z reguły jest kilkakrotnie dłuższa niż sieci — pozwala oszczędzić przy każdym włoku 3,9 kg liny herkulesowej.

Podobnie też oszczędzają sieciarki „Jedności” przy reperacji starych sieci. Wybierają one dobre jeszcze kawałki, względnie całe części z sieci zużytych i tają je nimi uszkodzone włoki. Oszczędzają w ten sposób wiele kilogramów lin, a włók spełnia swą rolę nie gorzej, niż gdyby był naprawiony nowym surowcem.

Poza tym pracownicy sieciarni wykorzystują do produkcji nowych sieci — używane liny „herkules” i szalowe. Magazyn posiada także na składzie odcinki lin stalowych wybrane z lin zdanych przez załogi jako zużyte. Po przejrzaniu przez pracowników sieciarni, z takich lin wydano już na kutry dwa komplety stalówek: jeden o długości łącznej 800 m, drugi — 1000 m. Poza tym wykorzystano także trzy krótsze komplety stalówek.

Wśród pracowników sieciarni stosujących metodę Lidii Korabielnikowej na wyróżnienie zasłużyli sobie: Irena Stewa, Teresa Dopke, Czesława Bilińska i Bronisława Jankowska.

Warto jednakże dodać, że w produkcji ubocznej załoga sieciarni „Jedności Rybackiej” nie może się, niestety, poszczycić podobnymi osiągnięciami. Nie przyjęła się tu powszechnia w innych sieciarniach (np. w gdyńskiej „Arce”) produkcja siatek na zakupy, wycieraczek i odbijaczy. Dawniej siatki dla gospodyń robiły w „Jedności” pracownicy przetwórstwa, lecz obecnie zaniechały tego. A w sieciarni nikt się do tego nadal nie zabiera. A szkoda, bo te odpadki tkaniny sieciowej, które jeszcze przy produkcji pozostają — można by z pożytkiem wykorzystać.

(ho)

Martwe dusze

Rybacy są ludźmi konkretnymi i nie wierzą w duchy. Mało powiedzieć: nie wierzą. Po prostu bardzo nie lubią, kiedy ktoś bawi się w duchy i próbuje straszyć porządnych ludzi. A taka właśnie sytuacja powstała wśród rybaków Zalewu Wiślanego. Gra suje tam pewna ilość „martwych dusz”, to znaczy takich, które wprawdzie jedzą i piją (czasem nawet piją w wielkich ilościach), ale nie pracują, cncież mają karty rybackie.

Ci, niby to rybacy, sprawiają duże kłopoty prawdziwym rybakom, którzy za nich muszą wykonywać plany połowów. Dość powiedzieć, że niektórzy z tych niby rybaków do końca sierpnia wykonali zaledwie 17 proc. swoich planów rocznych(!).

Czas skończyć z tym kłopotem. Dlatego prawdziwi rybacy proszą władze administracyjne, ażeby jak najprędzej i bezkrwawo „uśmiercić” te „martwe dusze”, odbierając im karty rybackie.

(kil)

Wyprawa do Piasków

(Dokończenie art. ze str. 1) giem myśleć bez podziwu o odwadze człowieka, który siedmiomio małych dzieci sprowadził do tego odludzia. Podziw mój jeszcze bardziej wzrósł, kiedy poznałem bliżej warunki życia i pracy w Piaskach.

Sklepik istnieje tu dopiero od paru tygodni i chociaż jest ogromną pomocą w prowadzeniu gospodarstwa domowego, rozwiązuje zaledwie część problemów. Szkoły oczywiście nie ma. Najbliższa jest w Krynicy, a wiemy już jaka do niej wiedzie droga. Nie ma także ośrodka zdrowia. Zdarzyło się raz, że ciężko chory czekał kilka dni na pomoc lekarską, bo na Zalewie panowała pogoda sztormowa i motorówka (stary gral!) nie mogła dotrzeć do Piasków.

Dziś już jest tu parę koni, które pokonują trudną drogę do Krynicy.

— Jedyna rada — mówili mi wszyscy — to traktor — „Steyr” albo „Zetor”, żeby nie podpałał lasu.

— To dosyć kosztowna sprawa...

— Kosztowna, ale oplaci się — odpowiedział Ignacy Błaszczak, rybak i gospodarz portu — bo tu są bardzo dobre łowiska, i na Zalewie i na morzu. Będzie komunikacja, to przyjadą ludzie, osiedlą się. I wtedy będzie można rybę regularnie odstawiać, a nie tak, jak teraz, kiedy często czeka i traci na wartości.

— Słusznie, ludzi wtedy by przybyło. Podobno tu już od-

budowano jakieś domy, które czekają na osadników?

Usłyszałem śmiech. Jego przy czynę objaśnił magazynier Stefan Podofowski.

— Tak, przed kilkoma laty odbudowano tu kilka domów, ale przegniłymi, powyciąganymi z bun krów budulcem. Zresztą możeć sobie obejrzeć.

Obejrzałem te „odbudowane” domy, po których pozostał właściwie tylko ślad w postaci kup gruzu. Nie ma co gadać: tu trzeba budować od podstaw.

Półwoli poznawałem jak trudny i jak palący jest problem Piasków. Poznawałem też, jak mimo wszystkich trudności garstka ludzi walczy zaciekle o rozwój tej osady. Prześcigali się w argumentach, że przecież trzeba im pomóc, tym bardziej, że włożono już miliony w budowę portu. Dowiedziałem się, że do niedawna, tzn. do czasu kiedy spółdzielnia „Pokój” nie przydzieliła konia i wozu, rybę z nad morza transportowano ręcznie, później na rowerze, a ostatnio na baku motocykla nad brzeg Zalewu i znowu na plecach, brnąc po kolana w płytkiej wodzie do motorówki, która nie mogła podejść bliżej. Te czasy na szczęście już minęły — jest port i jaki taki wóz z koniem. Ale to wszystko dopiero początek. Piaski potrzebują serdecznej opieki.

* * *

Motorówka tego dnia znów nie przyszła. Postanowiono więc rybę odtransportować do Krynicy wozem, z czego i ja miałem sko-

rzystać. Kiedy siadałem na skrzynki z rybami, przysypane lodem i pokryte starymi workami, zastanawiałem się, jak wybrnąć z zobowiązania przyjętego wobec mieszkańców Piasków. Obiecałem bowiem, że napiszę o wszystkim — a jest to bardzo trudne.

Koń z wysiłkiem ciągnął wóz o wąskich żelaznych kołach. Wóz nica Józef Nowak starał się go oszczędzać, ale miałem tylko dwie i pół godziny do odejścia statku z Krynicy do Tolkmicka.

— Jeśli już nie ma traktora — powiedział Nowak — to żeby chociaż dali jakiś możliwy wóz z gumowymi oponami, bo ten za ciężki. Zresztą i tak już się rozlatuje. Spojrzałem z niepokojem na koło związane drutem. Chyba to się w obie strony. Może bym coś odpowiedział, ale poczułem swędzenie na szyi i karku. Podrapałem się. Wóznicza zauważył to i ostrzegł mnie.

— Nie drapcie się, bo będzie jeszcze gorzej.

— Co będzie gorzej?

— Od tej liszki. My już zwyczajni, a też chwyta.

* * *

Następnego dnia dowiedziałem się u lekarza, że oparzenie pochodzi od sówki chojnowki, która niszczy las i dokucza ludziom. Dlaczego nikt jej na Mierzei nie zwalcza?

...Postanowiłem, że opiszę w wielkim skrócie tylko samą wyprawę.

Wisław Rekowski

Przy budowie kutrów można zaoszczędzić wiele drewna

DREWNO jest nadal jeszcze podstawowym tworzywem w budownictwie kutrów rybackich, chociaż wiele elementów drewnianych zastąpiono już stalowymi. Wystarczy powiedzieć, że na wykonanie kutra 15—17-metrowego zużywa się około 60 m³ drewna, w tym 45 m³ dębiny, 12 m³ sosny i 3 m³ świerku. A przy 24-metrowym kuterze konstrukcji mieszanej (szkielet stalowy, poszycie drewniane) potrzeba na zestaw trzonowy (stępa i stępy) też około 13 m³ dębiny o dużych przekrojach i długości, której wiek sięga kilkuset lat.

Przy tym wszystkim żywotność kadłuba drewnianego nie przekracza 30 lat. Długi okres narastania odpowiedniego do budowy kutrów drewna i stosunkowo krótka jego żywotność, jako tworzywa w budownictwie okrętowym — są niewspółmierne i powodują trudności w nabywaniu odpowiedniego drewna. Należy jeszcze podkreślić, że nim drewno z lasu stanie się przedmiotem użytkowania, traci około 70 proc. swojej masy.

Zmusza to oczywiście budowniczych do szukania materiałów zastępczych. Drewno jednakże ma duże zalety (elastyczne, lekkie, wytrzymałe itp.), których nie spełniają np. metale. I dlatego podjęto starania, zmierzające do lepszego wykorzystania drewna. A postępują one w takich kierunkach:

- Zmniejszyć zużycie drewna przez lepsze wykorzystanie odpadków.
- Przedłużyć żywotność drewna.
- Zastąpić drewno innymi tworzywami.

Na konferencji w Bydgoszczy, którą zorganizowano staraniem Naczelnej Organizacji Technicznej w czerwcu br. — pracownicy tamtejszego Instytutu Technologii Drewna przedstawili osiągnięcia w zakresie badań nad utrwalaaniem drewna, w wyniku których powstały takie tworzywa, jak:

Lignofol — cienka luszczka z drewna, klejona warstwami za pomocą bakelitu na gorąco i prasowana w mocne płyty, z któ-

rych można wyrabiać trwałe elementy. Z odpadków i skrawków drewna można również tym sposobem wykonać przedmioty takie, jak koła sterowe, ramy do okien itp.

Lignoston — drewno białe, prasowane na gorąco, staje się mocniejsze i wytrzymalsze, dzięki czemu przedłuża się okres jego pracy.

Ponadto uzyskano dobre wyniki klejenia większych elementów konstrukcyjnych z warstw drewna gorszego i odpadkowego, umacnianych specjalnym środkiem impregnującym w wysokiej temperaturze.

Omówione tworzywa i sposoby lepszego wykorzystania drzew na powinny znaleźć zastosowanie w budownictwie kutrowym.

Z prac zmierzających do zastąpienia drewna tworzywem sztucznym, na uwagę zasługują doświadczenia poczynione ostatnio w NRD przez Instytut Technologii Drewna i Badań nad Włóknami w Dreźnie. Przedstawił on na wystawie materiałów w stoczni we Wismar wynalezione przez prof. dr inż. Fleuminga płyty z włókien szklanych (Glaswasserplatten), nadające się na ściany, przegrody, suity i inne wewnętrzne urządzenia okrętowe. Płyty te pokryte fornierem nie odróżniają się wyglądem od drewna szlachetnego. Zaletą ich jest całkowita odporność na płomienie i wodę morską, nie podlegają zużyciu, posiadają mały ciężar gatunkowy (bardzo ważne w budownictwie urządzeń nadwodnej części kadłuba), nie podlegają korozji itp. Płyty wytwarzane są z materiałów łatwo dostępnych, a ich produkcja nie wymaga dużych nakładów inwestycyjnych.

Na wspomnianej wystawie we Wismar były również chłodniki z plastiku, odporne na płomienie i wilgoć, łatwe do zmywania, nadające się do wnętrza okrętowych.

Zastosowanie omawianych powyżej tworzyw w budownictwie kutrowym, może się znacznie przyczynić do zmniejszenia zużycia drogiego i trudnego do nabycia drewna.

J. Jeleński

Dzięki wymianie doświadczeń będziemy łowić więcej i taniej

PIERWSZYM poważnym krokiem w kierunku upowszechniania doświadczeń poszczególnych szyprow — było wprowadzenie organizacji połowów zespołowych. Kierownik zespołu — z reguły najbardziej doświadczony rybak — doszkala szyprow i rybaków swego zespołu przez upowszechnianie osiągnięć i metod pracy poszczególnych załóg.

Połowy zespołowe przyniosły dobre rezultaty, ale nie można było na tym poprzestać. W poszczególnych przedsiębiorstwach bowiem dokonywała się w ciągu lat specjalizacja w ściśle określonych metodach połowów. I tak np. rybacy z przedsiębiorstwa „Kuter” w Darłowie osiągnęli do skonałe rezultaty w połowach śledzia włokiem modelowym, w kołobrzesckiej „Barce” rozpoczęto z powodzeniem połowy tuka, w „Korabiu” znów opracowano bardzo wydajny typ włoka śledziowo-dorszowego oraz lekkie i sprawne deski rozporowe itp.

Przeniesienie tych osiągnięć z dziedziny techniki połowów do wszystkich przedsiębiorstw drogą administracyjną, natrafiało na trudności ze strony rybaków, którzy ciągle jeszcze odnoszą się niechętnie do nowego. Z drugiej zaś strony — najlepiej nawet wykonana sieć wymaga jeszcze dobrego uzbrojenia i właściwej techniki posługiwania się nią, co najsprawniej przekazuje się na drodze praktycznych prób.

W tych warunkach zrodziła się w CZRM myśl zorganizowania specjalnej akcji wymiany doświadczeń najlepszych szyprow-kierowników zespołów ze wszystkich przedsiębiorstw państwowych. Opracowano harmonogram, według którego 3 kierowników zespołów z każdego przedsiębiorstwa zwiedziło pozostałe bazy oraz odbyło rejsy połowowe z miejscowymi rybakami. Całą akcję przeprowadzono w ostatnich dniach lipca i w sierpniu. W końcowej naradzie, która odbyła się 7 września w Darłowie, obok rybaków i przedstawicieli działów połowowych przedsiębiorstw, uczestniczyli także przedstawiciele MIR, urzędów morskich i kierownicy sieciareń.

W wyniku tej narady można już dzisiaj stwierdzić, że akcja wymiany doświadczeń przyniosła pożądane rezultaty.

Niesposób w wąskich ramach artykułu omówić wszystkie wnioski kolektywu szyprow, które zmierzały w kierunku zastosowania nowych typów sieci, ulepszenia ich uzbrojenia, podniesienia gotowości pokładowo-nawigacyjnej i obniżki kosztów własnych. I dlatego zatrzymamy się tylko na niektórych.

Otóż rybacy „Arki” i „Korabii” naocznie przekonali się, że modelówka daje wysoki odłów śledzia pod warunkiem właściwego jej uzbrojenia. Okazało się, że podczas prób, jakie sami przedtem przeprowadzali — stosowali oni za małą liczbę pływaków i zbyt ciężkie uzbrojenie. Z tego powodu włoki nie łowiły i „zarzucały” się w dno. Ponadto rybacy arkowscy zbyt szybko „rozjeżdżali” modelówkę, co często powodowało jej rozerwanie zaraz po wyrzuceniu do wody.

J. Glembin, kierownik helskiego zespołu „Arki”, niezwłocznie zastosował cenne wskazówki ob. Dekutowskiego, darłowskiego specjalisty od modelówki i dzięki temu zespół jego osiągnął już dobre wyniki połowowe. J. Hull, kierownik zespołu „Barki”, udowodnił na przykładzie własnych połowów, że tuka śledziowa powinna stać się nieodzownym narzędziem we wszystkich przedsiębiorstwach. Niestety, doraźne przeprowadzenie prób w „Arce” i „Korabiu” było niemożliwe z powodu braku odpowiednich stalówek, których zapas przedsiębiorstwa te powinny niezwłocznie uzupełnić.

Kolektyw szyprow z przedsiębiorstw położonych na środkowym Wybrzeżu przekonał rybaków arkowskich, że używane przez nich włoki wykonane są z tkaniny sieciowej o zbyt grubej przedzy bawełnianej i o zbyt małych oczkach. Usunięcie tej usterki wpłynęło dodatnio na wydajność włoków oraz pozwoliło poważnie obniżyć koszty własne przedsiębiorstwa, gdyż cieńsza sieć o dużych oczkach jest znacznie lżejsza. Da to oszczędność setek kilogramów bawełny oraz zmniejszy zużycie przeciążanych z reguły silników.

Wśród wielu innych, szyprowie postawili słuszny wniosek o wzmoczenie szkolenia zawodowego na kursach dla rybaków.

Nie zapomniano na darłowskiej naradzie również o sprawach

socjalno-bytowych. Rybacy wystąpili o wyposażenie wszystkich kutrów w koje sprężynowe, takie, w jakie zaopatrzyła serię jednostek 17-metrowych Stocznia Szczecińska. Szyprowie ostro napietnowali nieporządk i brud, stwierdzone na kuterach „Korabia”, wytknęli niedociągnięcia służby serwisowej, która zbyt późno przekazuje wiadomości z łowisk, wskazywali błędy w instrukcji radiowej CZRM, uniemożliwiającej porozumiewanie się jednostek z różnych przedsiębiorstw itp.

Trzeba stwierdzić, że wszyscy uczestnicy akcji wymiany doświadczeń ustosunkowali się bardzo poważnie zarówno do spraw technicznych, jak i organizacyjnych, a ich rzeczowa krytyka nie wątpliwie pomoże kierownictwom przedsiębiorstw i CZRM w rozwiązaniu licznych niedociągnięć. Wobec ciągłego rozwoju i postępu naszego rybołówstwa, wydaje się konieczne, aby tego rodzaju akcję przeprowadzać rokrocznie. J. N.

Próby steelonowych pławnic łososiowych

Dział Techniki Rybackiej MIR w ramach prób zastosowania włókna sztucznego w rybołówstwie jeszcze w ub. r. dostarczył rybakom pewną ilość pławnic łososiowych z przedzy steelonowej. Pierwszych prób połowów tymi pławnicami dokonano jednak już w okresie posezonowym. I dlatego osiągniętych wyników nie można było uznawać za miarodajne.

Ostatnio, w dniu 27 sierpnia br. MIR przekazał maszoperii łososiowej w Rewie cztery pławnice steelonowe, które rybacy próbują w nadchodzącym jesiennym sezonie połowów troci. Jak wiadomo, rewsy łososiowcy poławiają zwykłymi pławnicami duże ilości troci u ujścia rzeki Redy. W roku bieżącym zaś będą miały okazję jako pierwsi wypróbować pławnice z nowego, dotychczas nie stosowanego tworzywa.

Pławnice steelonowe, nie różnią się rozmiarami ani krojem od pławnic dotychczas stosowanych przez rewską maszoperię. Jedynie dolna ich krawędź jest obramowana sznurkiem z ciężarkami, gdyż przedza steelonowa jest lekka i wykazuje skłonność do spływania. Prototyp pławnic ze sztucznego tworzywa wygląda bardzo zachęcająco. Sieci są lekkie, elastyczne i mają kolor zielonkawy. Łososiowcy w Rewie liczą się też, że powinny być o wiele bardziej łowne od stosowanych dotychczas pławnic konopnych.

O wynikach prób napiszemy w pełni jesiennego sezonu połowów troci.

(y)

Z produkcją mączki rybnej jest nadal źle

W tegorocznej kampanii dorszowej, odznaczającej się bardzo wysokimi połowami, przedsiębiorstwa i spółdzielnie połowowe były wprost zawałone odpadkami rybnymi. Na placach przyzakładowych piętrzyły się ich stopy — zamarzające w czasie mrozów, cuchnące w cieplejsze dni. Odpadki blokowały hale produkcyjne, utrudniając transport międyzakładowy i stwarzając antysanitarne warunki pracy.

Czym wytłumaczyć powstawanie tych „korków”? Przecież Rejonowe Przedsiębiorstwa Przetwarzania Odpadków Zwierzęcych i Roślinnych, zgodnie z umową zawartą ze wszystkimi dostawcami odpadków, powinny własnymi środkami i we własnym opakowaniu zabierać na bieżąco całą ilość tego surowca, aby przerobić go na mączkę rybną, bardzo cenioną w rolnictwie. Jednak przedsiębiorstwa te nie wywiązują się ze swoich obowiązków. Ale dlaczego?

WIĘCEJ WAD NIŻ ZALET

Otóż np. na terenie województwa gdańskiego istnieją dwie fabryki mączki rybnej — w Gdyni i we Władysławowie. Obie, choć z innych powodów, mają bodaj więcej wad niż zalet. Przede wszystkim przepustowość ich —

uwzględniając — nawet trzydzielną pracę — jest za małą w stosunku do ilości odpadków, dostarczanych w okresie kampanii dorszowej. Ponadto nie ma magazynów. W Gdyni są dwa niewielkie silosy, w nowej zaś fabryce we Władysławowie nie zdążono ich od 1952 r.(!) wykończyć. W miesiącach styczeń — maj ciasne podwórko gdyńskiej fabryki zastawione jest szczelnymi beczkami z odpadkami; ściekająca z nich woda tworzy często cuchnące bajora. We Władysławowie przechowuje się dotychczas odpady wprost na dworze. W rezultacie surowiec ulega rozkładowi, przez co spada jego wydajność i wartość produkcyjna. Trzeba przyznać, że przedsiębiorstwo przetwarzania odpadków robi dużo, aby zmienić na lepsze istniejącą sytuację. W okresie największego nasilenia wysyła część odpadków do fabryki mączki rybnej w Darłowie, która, choć posiada własną bazę surowcową, przerabia jednocześnie i surowiec z Wybrzeża wschodniego. Stosowane są również wysiłki w głąb kraju.

PPIUR „Arka” w zrozumieniu trudności, wysyła w sezonie dorszowym odpady na karinę wprost do PGR-ów. Wszystkie te środki nie rozwiązują zagadnienia. Potrzeba tu radykalnych decyzji, które spowodowałyby całkowite usunięcie obecnych trudności oraz podniesienie jakości mączki, co z uwagi na konieczność zwiększenia bazy

paszowej w kraju — jest niezwykle ważne.

W poszukiwaniu najlepszego rozwiązania przeprowadziliśmy rozmowy z kierownictwem zainteresowanych instytucji.

W KAŻDEJ BAZIE FABRYKA MĄCZKI

Wynika z nich, że właściwie każda baza rybacka powinna posiadać własną — i o odpowiedniej przepustowości — fabrykę mączki. Na ich zbudowanie potrzeba jednakże dłuższego czasu. Rejonowe przedsiębiorstwo odpadków w Gdańsku przewiduje w swych długofalowych planach budowę nowej fabryki, lecz z uwagi na likwidację fabryki gdyńskiej, konieczne jest jak najszybsze przystąpienie do rozpoczęcia budowy. Należy sobie życzyć, by nowa fabryka została racjonalnie zaprojektowana w oparciu o nowe metody produkcji, w trafnie wybranym miejscu, oraz by posiadała podziemne zbiorniki na surowiec, a także aparaturę oczyszczającą powietrze w halach produkcyjnych.

Nie potrzeba nam bowiem inwestycji w rodzaju fabryki we Władysławowie, która ma nie tylko za małą przepustowość, ale także leży poniżej poziomu morza, co powoduje wiele komplikacji.

POBUDOWAĆ ZBIORNIKI NA ODPADKI

Zanim jednak projektowana fabryka będzie mogła przerabiać całą masę odpadków rybnych (w stanie świeżym) ze wschodniego Wybrzeża, trzeba znaleźć inne, szybsze do urzeczywistnienia wyjście. Podał je dyrektor „Arki” tow. Musiał. Według niego należałoby w obrębie każdego przedsiębiorstwa i spółdzielni połowowej pobudować zamknięte zbiorniki na różne (osobno np. z dorszy i osobno ze śledzi) odpadki o zmechanizowanym urządzeniu do ich opróżniania.

Konieczne jest również, by przedsiębiorstwo przetwarzania odpadków uzyskało kredyty na zakup samochodów-cystern oraz pewnej ilości zamkniętych, blaszanych pojemników. Transport odpadków w drewnianych beczkach na odkrytych samochodach nie powinien być dalej stosowany.

Przypuszczamy, że zagadnienie to — choć poruszone w sposób niewyczerpujący — znajdzie oddźwięk w gronie specjalistów i naukowców, którzy niewątpliwie wypowiedzą się w tej sprawie. Tym bardziej, że na wzrost produkcji mączki rybnej, doskonałej karmy — oczekuje nasze rolnictwo.

A. P.



Wydział Oznakowania Nawigacyjnego GUM dokonał nowych zmian w oznakowaniu naszych wód.

NA ZATOCE GDANSKIEJ

Zapalono światło w części północnej awanportu gdyńskiego, na wraku osadzonego na mieliźnie. Jest to światło blyskowe zielone o blisku 0,3 s. i przerwie 2,2 s. Zostanie ono zdjęte po usunięciu wraku.

W związku z wybudowaniem nowego pomostu w basenie I (rybackim) portu gdyńskiego przy nabrzeżu kutrowym wystawiono światło ostrzegawcze na poz. gg 54° 31' 24" N i 180° 33' 39" E. To stałe światło czerwone znajduje się w odległości 50 m od nabrzeża kutrowego i ok. 80 m od wejścia do basenu.

Ponadto w tym samym basenie zdjęto światło z głowicy pomostu środkowego (poz. gg 54° 31' 18" N i 180° 33' 22" E) i wystawiono w odległości 10 m na S od wymienionej pozycji gg. pławę świetlną, pomalowaną w biało-czarną szachownicę. Pława posiada światło zielone blyskowe o blisku 0,3 s. i przerwie 2,3 s. (j)

DOSWIADCZENIA służby zdrowia z s/s „Fryderyk Chopin” zdobyte w dwóch pierwszych rejsach statku-bazy, wykazały, iż dotychczasowe metody kwalifikowania ludzi do zawodu rybaka dalekomorskiego wymagają głębszej analizy.

Ze sprawozdań i protokołów lekarzy na „Chopinie” wynika, że zarówno na statek-bazę, jak i na jednostki łowcze, musi trafiać także ludzi cierpiących na przewlekłe choroby przewodu pokarmowego, owróżdzenie żołądka lub jelit, na choroby serca, jamy ustnej, a nawet płuc. W tych warunkach nie można się dziwić, że ambulatorium statku-bazy udzieliło w I rejsie aż 1500 porad, w drugim zaś — 856. Wyposażenie ambulatorium w sprzęt i leki oraz kwalifikacje lekarzy, dają rękojmię właściwego leczenia tych chorób, ale przecież całkiem inne są zadania służby zdrowia na statku-bazie. Powołano ją bowiem do interwencji w wypadkach i chorobach, powstałych już na morzu.

Stąd też wynika konieczność opracowania przez ładową służbę zdrowia oraz Instytut Medycyny Morskiej dokładnego schematu badań kwalifikujących kandydatów do pracy w rybołówstwie. Schemat ten powinien uwzględniać szereg badań pomocniczych i ambulatoryjnych, przy czym głos decydujący o przydatności zdrowotnej do zawodu rybaka miałyby orzeczenia Akademii Medycznych oraz lekarze ze statków-baz.

Konieczne wydaje się także wprowadzenie okresowych badań całego co rok, a nie jak dotychczas — co trzy lata. Obowiązu-

jące rozporządzenie Ministerstwa Handlu i Przemysłu z dnia 20. VIII. 1936 r. (Dz. URP nr 78 poz. 521) w odniesieniu do rybaków należałoby zmienić, jako obecnie — w dobie wzmoczonej troski o człowieka pracy — niezyciowe.

Zbliżający się okres zimowy, okres zmniejszonej aktywności rybołówstwa dalekomorskiego i rejonów międzysezonowych, należy w pełni wykorzystać na przebadanie wszystkich członków załóg i wyeliminowanie z nich ludzi, których stan zdrowia — czasowo lub na stałe — uniemożli-

wia im pracę na statkach rybackich.

Rybakiem dalekomorskim może być tylko człowiek zdrowy — oto główna zasada wyboru kandydatów. Ludzie z chorobami za wodowymi, np. reumatyzmem, ischiasem itp. — powinni być skierowani we właściwym czasie na leczenie i mustrowani dopiero po skutecznej kuracji. Zaś choroby przewlekłe należy skierować do pracy ładowej, nie wymagającej takiej kondycji fizycznej, jak zawód rybaka.

Henryk Łukowicz



Plama — i kusieciele

„Kradzione nie tuczy” — mówi przysłowie. O jego słuszności przekonał się ostatnio Jan Dorsz, motorzysta z arkowskiego kutra „Wła 62”. „Zaoszczędził” on kar-nister oliwy i dnia 2 września br. usiłował sprzedać ją za 100 zł motorzyście z kutra indywidualnego „Gdy 90” — Detlafowi. Przy ostatecznym dobieganiu „transakcji” złodziej został przychwycony, a kradzież — udamerzona.

Dorsz oczywiście przestał być motorzystą i poniesie wszelkie konsekwencje swego postępku. Ale sprawa na tym się nie kończy...

Oliwa ma to do siebie, że plami. A ta, skradziona przez Dor-

sza — długo będzie szpeciła dobre imię arkowskich motorzystów.

Ponadto chodzi jeszcze o współnika kradzieży — o Detlafę. Jakże w stosunku do niego wy-ciągnięto konsekwencje? Za czyje pieniądze kupował Detlaf oliwę? Czy on był tu „kusicielem”? Czy tego rodzaju „oliwny interes” zdarzył się po raz pierwszy? Te i wiele innych nasuwa-



się pytań. Jedno jest pewne — kradzież oliwy brudzi również imię rybaków indywidualnych.

Postępek Dorsza rzuca też nie-co światła na gospodarkę materiałową w „Arce”. Wygląda bowiem na to, że „zaoszczędził” on tę oliwę korzystając z niedostatecznego dozoru. A może wykorzystał istnienie złych norm zużycia?

Plama z kradzionej oliwy roz-rasta się... Trzeba ją zmyć jak najprędzej.

Oset

Przodownicy „Gryfu”

Spółdzielnia Pracy Rybołów-stwa Morskiego „Gryf” we Władysławowie, dzięki znacznemu przekroczeniu zadań przez 13 załóg — zrealizowała sierpniowy plan połowów w 189,6 proc. Do wykonania w tak wysokim procencie ilościowych zadań nie sięgających przyczyniło się głównie wcześniejsze wychodzenie kutrów na połowy.

Duże też osiągnięcia mają rybacy „Gryfu” w podniesieniu jakości dostarczanych ryb. W patroszeniu dorszy na morzu przo-

dują załogi kutrów „Wła 103 z szyprem H. Detlafem oraz „Wła 87” z szyprem E. Nastalym. Biorą z nich też przykład załogi kutrów „Wła 102” i „Wła 98”.

Dla uczczenia zbliżającej się 37 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej załoga kutra „Wła 87” w składzie: szypier E. Nastal oraz rybacy E. Trendel, J. Kurnik i L. Formela — podjęła zobowiązanie wykonania w ter-minie do dnia 1 października br. drugiego rocznego planu połowów.

K. Kosmatka



Przejacelsko robota

— Mósż prówde. Bęta też gód-ka o tym, czē ryb nie je czasem ju mało w morzu, czē nie je prze-łowionō. Rzeklē, że ryb je dosc. Możemē spokojno łowic...

Morze szēmiało, a dwaj drēsze rēbōcē sedzēlē na strādze i ple-stalē. Wiele tego bēto. Żebē wszētko obgadac muszēlē bē ca-ły tydzień choba gadac. Jesz jed-na sprawa wszła jima przē tym na jēzēki, oprōcz naradē uczo-nēch drēchōw i przejacelskiē ro-bōtē na naszym morzu. Bēta to pomoe na morzu, jakā nasi rē-bōcē dostōwajā nierōz od rus-kiech drēchōw. Pōrē ju razy do-radzēlē naszym jak nōlepić łō-wic i jak brac sē za rēbē, żebē jesz lepiēj szło.

— I mósż prówde Konkol — Antōn znōw rzeklē. — Niē ma to, jak w zgodze żēc. Widzisz do czego mē prze to ju doszēl.

Konkol le głōwā kiwōł. Wszēst ko bē sē spodzēwōł, ale żebē żē-cē sē tak w dzesēc latach mogło zmienic, tego jednak niē. Kiējbē mu to kōs przed wojnā gōdōł, bylbē na niēgo sē wcale niē przē-żdrōł. Terēż widzōł, że przeja-celskō robota może choba czar-zēc, ho żēcē przez niā lecī jak na skrzydłach.

I tak tēż je.

STASZKÓW JAN

Kłopoty „Barki” z szalandą

Od kilku lat leży już na nabrzeżu w kołobrzesckiej „Barce” wrak szalandy. Ponieważ miejsce, na którym się znajduje, jest przeznaczone na budowę

suszarni sieci, dyrekcja „Barki” niejednokrotnie interweniowała u właściciela szalandy — Koszalińskiego Urzędu Morskiego. Jak do tej pory, nie jednak nie uzyskała, bo szelanda dalej rdzewieje i zajmuje miejsce.

Mimo, iż interwencje dyrek-cji „Barki” nie skutkują, nie myśli ona o rezygnacji z plano-wanej budowy. Czas już jednak najwyższy, aby Koszaliński U-rząd Morski zainteresował się tą sprawą i wydał decyzję usunie-cia wraku. (sh)

Wykonały plan roczny

W dniu 27 sierpnia br. załogi dwóch kutrów kołobrzesckiej ba-zy „Belony” wykonały roczny plan połowów. „Koł 5” z szyprem Zygmuntem BERNARDEM wykonał plan w 115 proc., „Koł 6” z szyprem Bronisławem SWASTKIEM — w 112 proc.

Wykonanie zadań — zdaniem samych szyprow — umożliwiła im wymiana doświadczeń z czo-łowymi załogami rybackimi „Barki”.

* * *

Również w sierpniu roczny plan połowów wykonały dalsze dwie jednostki spółdzielni „Gryf”, a mianowicie: „Wła 81” z szyprem St. Skoczke — w 110,5 proc. i „Wła 90” z szyprem Fr. Pieperem — w 114,4 proc.

Przeszkadzają natomiast w re-alizacji planów niektórzy opie-szali rybacy „Gryfu”, którzy czę-sto ze względu na własne wy-godnictwo opóźniają wyjście jed-nostek na połowy. Do takich m. in. zalicza się rybak S. Okoń z „Wła 89”, który w dniu 4 bm. spóźnił się na kuter. Takie wy-padki nie mogą się więcej powta-rzać.

* * *

Załoga m/t „Cyranka” (kpt. J. TARNAWSKI) z „Odry”, ło-wiąca na Morzu Północnym, w dniu 30 sierpnia br. zameldo-wała o wykonaniu rocznego pla-nu połowów w 106 proc.

Na przykładzie „Arki”

Z życia rad zakładowych

Rada zakładowa gdyńskiej „Ar-ki” ma niełatwe zadanie w pro-wadzeniu pracy związkowej. Po-maga jej w tym 7 oddziałowych organizacji związkowych. Najle-piej wywiązuje się ze swoich za-dań oddziałowa rada zakładowa Warsztatów Pogotowia Kutrowe-go z przewodniczącym tow. Dro-pem, a także administracji z przewodniczącym Korkoszem o-rarz transportu i sieciarni.

Są jednak i takie rady, które nie znają swoich obowiązków, nie wiedzą dobrze jaką mają spełniać rolę w danym dziale pro-dukcji. Np. w radzie oddziałowej przetwórci, mimo dwukrotnej zmiany przewodniczącego, praca dalej kuleje. A nowy przewodni-czący, tow. Łaga, do tego czasu jeszcze nie potrafił należycie zor-ganizować sobie pracy.

Dużą trudność we współpracy z członkami związku i niezre-zoszonymi powoduje płynność kadr oraz częste przerzucanie ryba-ków i robotników z jednego miej-sca pracy na drugie, jak również fakt, że większą część stanowią pracownicy dojeżdżający. Stąd np. tylko 40 proc. rybaków nale-ży do związku zawodowego. Ze względu na ciągłe trudności, ra-da zakładowa „Arki” powinna jeszcze ściślej współpracować z radami oddziałowymi i częściej je kontrolować. Aby pracę zwią-zową polepszyć, towarzysze z tych rad muszą częściej, niż do-tychczas, pokazywać przodują-cych, aktywnych związkowców w gazetce ściennej, błyskawic-ach, czy przez radiowęzeł. Nale-ży też jeszcze aktywniej popula-rizować przywileje związkowe, jak: wczasy, opiekę nad matką i dzieckiem, budownictwo domów mieszkalnych, udzielanie od 1 stycznia 1955 r. bezzwrotnych zasiłków dla członków związków zawodowych itp.

Ponadto trzeba właściwie or-ganizować życie kulturalno-o-światowe, rozrywki i wycieczki

święteczne. Od tego bowiem w dużym stopniu zależy wstępowa-nie rybaków i robotników do związku oraz ich czynny udział w jego działalności.

(Zdz)

DLACZEGO?

...załogi kutrów „Wła 85” z szyprem St. Struckiem i „Wła 81” z szyprem St. Skoczke w ogóle nie patroszą dorszy na mo-rzu, a załogi kutrów „Wła 86”, „Wła 90”, „Wła 93”, „Wła 82” i „Wła 96” — znikome ilości? Przecież załogi większości jed-nostek spółdzielni „Gryf” we Wła dystawowie dowiodły, że patro-szenie ryb na morzu jest całko-wicie wykonalne.

* * *

...w kołobrzesckim porcie rybac-kim od 4 miesięcy stoi beczyn-nie kuter badawczy MIR — „Ewa II”? Jednostka ta ma chy-ba jakiś plan pracy badawczej na rok bieżący? Interesuje nas także reszta flotyli badawczej, która — oprócz lugrotawlera „Birkut” — wcale nie „grzeszy” ruchliwością.

* * *

...w bibliotekach na kutrach przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych nie ma książek ja-



chowych z dziedziny rybołów-stwa? Ostatnio, wśród wielu in-nych, skarżył się nam na to tow. Kucharski, kierownik arkowskie-go zespołu nr 1.

* * *

...Kapitanat Portu w Ustce, zdejmując na wiosnę br. odbo-jnice ze znacznej części nabrze-ża, do którego dobiegają kutry ustekiego „Korabia”, dotych-czas nie założył nowych? Zało-gi „Korabia”, które cumują swe jednostki przy nabrzeżu długości 30 metrów, już wielo-krotnie zwracały się do Kapi-tanatu Portu o przyspieszenie założenia nowych odbojnic.

Śladem naszych artykułów

Przyspieszyć dostawę zespołów pomocniczych na superkutry

Artykuł pod takim tytułem za-mieściliśmy w numerze 24 (89). Stwierdziliśmy wówczas, że za-logi superkutów typu B-12, ja-kie buduje dla naszego rybołów-stwa Gdyńska Stocznia Remon-towa, czekają od dawna na wy-posażenie jednostek w pomocni-cze agregaty, które by odciążyły pracę silnika głównego i więk-szyły bezpieczeństwo jednostki na morzu.

Winę za brak na superkutrach wspomnianych agregatów miał rzekomo — według twierdzenia kierownictwa stoczni — ponieść „Centromor”, który opóźniał do-stawę.

Otrzymałmy w tej sprawie wyjaśnienie od kierownictwa Cen-

trali Morskiej Importowo-Ekspor-towej w Warszawie, które stwier-dza, że „...opóźnienie dostawy zespołów pomocniczych przewle-ka się z powodu nie przybycia do nas przedstawicieli zainteresowa-nego inwestora, tj. Gdyńskiej Stoczni Remontowej. O przyby-cie przedstawicieli monitorowaliśmy już u kierownictwa stoczni...”

Wygląda więc, że winę za o-późnienie dostaw pomocniczych agregatów na superkutry ponosi nie „Centromor”, lecz Gdyńska Stocznia Remontowa. Kierownic-two stoczni powinno niezwłocznie naprawić swój błąd. Chodzi tu przecież o poważne obniżenie kosztów własnych i o podniesie-nie bezpieczeństwa załóg.

Rekordowe osiągnięcia załogi „Chopin”

Serwis „Dalmoru” otrzymał drogą radiową w dniu 13 bm. depeszę ze statku-bazy „Fryderyk Chopin”, zaadresowaną do min. żegluga tow. POPIELA i wicemin. żegluga tow. STOLARKA.

M/s „Gdańsk” — czytamy m. in. w depeszy — przycumował do bazy dnia 10 września br. godz. 7.40, a odbił o godz. 23.20. Skracając czas przeznaczonego na obsłużenie „Gdańska” o 8 godz. i 20 minut, wyładowano 9531 beczek, w tym 1664 z solą. Równocześnie załadowano na statki łowcze 2225 beczek, 35 ton węgla, 38 ton wody, 15 ton ropy i żywność oraz wyładowano z nich 627 beczek śledzi.

W pracach przodowała brygada młodzieżowa im. 22 Lipca pod kierownictwem Kujawskiego, która przeładowała przez 9 godzin 35 min. 1865 beczek pustych i 1000 beczek soli. Brygada remontowa przeładowała

przez 8 godz. 2341 beczek pustych. Brygada Małka w ciągu 30 minut przeładowała z „Pegaza” 246 beczek śledzi.

Zapewniamy Was, że załoga statku-bazy „Chopin” nie ustanie w pracy dla zapewnienia przedterminowej realizacji planów połowowych rybołówstwa.

Kierownik wyprawy —
MUSZYŃSKI

Sekr. Podst. Org. Partyjnej
ANTCZAK

Przewodn. Rady Zakładowej
IMIANOWSKI

Ciekawostki

W maju br. angielska jednostka rybacka wylowiła z wód islandzkich niezwykle rzadko spotykany okaz ryby głębinowej. Była to ryba należąca do gatunku „Trashypiterus Articus”, inaczej — „ryba-tasiemiec”. Żyje ona na głębokościach od 500 do 600 m i dlatego trudna jest do złowienia. Okaz miał prawie 2 m długości, 30 cm szerokości i zaledwie 2,5 cm grubości.

„Fish Trade Gazette” donosi, że ze względu na kształt ciała oraz bardzo wysokie ciśnienie, pod którym żyją te ryby, trudno je wystawić jako eksponaty w muzeach, gdyż bezpośrednio po wyciągnięciu na powierzchnię, rozpadają się na kawałki. Okaz, o którym mowa, dostarczono jednak w stanie nieuszkodzonym do British Museum w Londynie.

* * *

Francuski miesięcznik rybacki „La Pêche Maritime” z czerwca br. opisuje przeprowadzane obecnie próby przemysłowej produkcji sosów z ryb na wzór indochińskiego „nuoc-mam”. Sos ten znany jest już od dawna przez ludność Chin, Indochin i Filipin. Otrzymują go tam przez roczną fermentację całych, niepatroszonych ryb z dodatkami soli, w drewnianych kadziach. Otrzymany w ten sposób sos jest używany jako dodatek do ryżu i uważany za bardzo wzmacniającą przyprawę. Ludność Chin, Indochin i Filipin, która spożywa ten sos, nigdy nie choruje na występującą masowo w Indiach chorobę „beri-beri” (brak witaminy B).

Z sieci Hipolita Rybki

Dziwny sen

Miałem dziwny sen. Śniły mi się niesamowite historie z zegarkiem. A jak było — opowiem.

Otóż czasomierz mój był kieszonkowy, a ja zapragnąłem przerobić go na ręczny. Udałem się więc do spółdzielni zegarmistrzowskiej. Kierownik warsztatu podjął się przeróbki, ale — i tu zaczęła się owa senna bzdura — odmówił jednoczesnego oczyszczenia mechanizmu. Nie zechciał również wymienić sprężyny, która pękła mi przed kilkoma dniami.

Niestety, robót tych nie wykonujemy — poinformował mnie uprzejmie. — Może podejmie się oczyszczenia i reperacji warsztat w (tu wymieniał nazwę sąsiedniego miasta).

Cóż miałem robić. Nie bacząc na stratę czasu (jak to dobrze, że to tylko we śnie) pojechałem. Poszedłem pod wskazany adres. I tam — nowa niespodzianka. Otóż — wprawdzie obiecano mi oczyścić zegarek, ale odmówiono mi stanowczo wmontowania nowej sprężyny. Na pocieszenie powiedział mi pracownik warsztatu, że sprężynę wstawią mi prawdopodobnie w punkcie usługowym, położonym na drugim końcu miasta.

No, cóż — trudno, nie pozostało mi nic innego, jak wrócić do domu, a po kilku dniach odebrać przerobiony zegarek i powędrować z nim do czyszczenia i na półów sprężyny. Postanowiłem jednak spróbować jeszcze tłumaczenia.

— Dobry człowieku — szepnąłem ze złą w oku — przecież to bzdura. Przeróbka osobno, czyszczenie osobno, wymiana sprężyny jeszcze gdzieś indziej, po co te utrudnienia?

— A, to już ode mnie nie zależy. Zresztą to się panu tylko śni, a we śnie różne zdarzają się bzdury. Obudzi się pan, pójdzie do zwykłego warsztatu — na jawie — i będzie wszystko w porządku.

... Obudziłem się. Pojechałem do redakcji. Przejrzałem codzienną porcję listów i korespondencji. Między innymi był list od korespondenta „Odry”, w którym przeczytałem taką informację: „W przyszłym roku 5 lugrotrawlerów ma mieć zabudowane rufy. Pracę tę wykona Stocznia Północna w Gdańsku. Stocznia ta mogłaby równocześnie „za jednym zamachem” przeprowadzić doroczny remont silników oraz wmontować urządzenia chłodnicze. Niestety, nie godzi się ona na remont silników, który po przebu-

dowie trzeba będzie z dużą stratą czasu zrobić gdzieś indziej”.

Tyle korespondent.

Przetarłem oczy. Czyżby sen trwał? Nonsensowny, bzdurny, najzupełniej nieprawdopodobny sen. A jeśli nie sen, to co?

„Organizator”

Pracownik działu organizacji pracy i plac w bazie rybackiej w Świnoujściu — niejaki Czerwieniec, tak organizuje pracę (sobie): od pierwszego do dziesiątego każdego miesiąca przepija pensję, a od dziesiątego do końca miesiąca szuka okazji, aby wyjechać do rodziny po „wałówkę”. (z korespondencji S. P.)

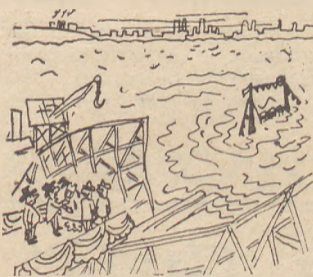
W organizacji niewielkiś as, więc przyznaj sam (zrzucić z serca pychę): kiepski to system — uderzać w gaz i później jeździć... po zagrychę.

To nosie

W Gdyni odbyła się narada pracowników służby zdrowia i delegatów BiHP z przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Żegluga. Niestety — bazy „Arki” na Helu i we Władysławowie, CZRM, Gdyńska Stocznia Remontowa, a nawet Zarząd Główny ZPPZ w ogóle nie przysłały swoich delegatów.

Przykry to zaiste nałóg mieć „gdzieś” (w nosie) zdrowie załóg. Brzydka to jest rzecz, panowie, w nosie miewać cudze zdrowie. Oby więc wnet dostało się za to „w nosie” — wam po nosie.

WODOWANIE...



— Przysięgam, ledwie go dotknąłem.



Wiadomości rybackie Z KRAJU I Z ZAGRANICZNYCH

W okręgu kaliningradzkim

W okręgu kaliningradzkim szybko rozwija się nowy przemysł rybny. Zjednoczenie tego okręgu obejmuje 12 większych przedsiębiorstw połowowych i zakładów przetwórstwa rybnego. Budowa nowych jednostek stale powiększa flotyllę połowową. Dziesiątki lugrotrawlerów udaje się na połowy śledzi na wodach północnego Atlantyku.

Ostatnio wybudowano trzy fabryki konserw rybnych, które produkują rocznie miliony puszek ryb.

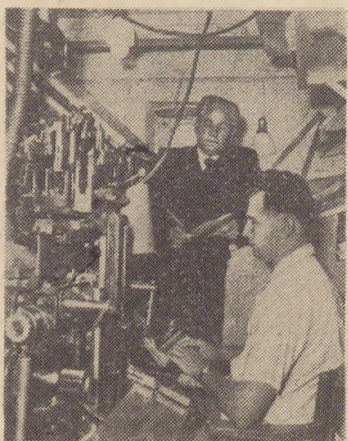
W roku bieżącym połowy są o 100 proc. wyższe niż w roku ubiegłym. Załogi 14 przodujących lugrotrawlerów podjęły w ramach socjalistycznego zobowiązania dostarczenia państwu co najmniej po 1000 ton, a rybacy z jednostki „690” zobowiązali się złowić 1100 ton śledzia atlantyckiego.

Pracownicy kaliningradzkiego przemysłu rybnego postanowili

wykonać plan roczny do dnia 10 października br.

Przygotowania do IX rejsu „Sławy”

W Odessie, macierzystym porcie flotyli „Sława”, trwają w pełni



Redaktor N. Solin i linotypista W. Dobrowolski w drukarni pokładowej statku-bazy „Sława” przed wydaniem regularnie wychodzącej gazety „Radziecki Wierownik”, która informuje 700 członków wyprawy o najnowszych wydarzeniach na poszczególnych statkach flotyli i w ogólnie.

przygotowania do zbliżającego się sezonu wielorybniczego na wodach Antarktydy.

Podczas VIII rejsu „Sławy”, radzieccy wielorybnicy upolowali rekordową ilość wielorybów — 3092 sztuk! Z tych największych na świecie zwierząt wytopiono około 30 tys. ton cennego tłuszczu.

Obecnie statki wchodzące w skład flotyli „Sława” są już po generalnym przeglądzie maszyn, mechanizmów i sprzętu nawigacyjnego. Na statek-bazę ładuje się sprzęt techniczny, prowiant oraz żywy inwentarz (150 świń, 20 mlecznych krów oraz owce i kozy). Dzięki temu wielorybnicy będą codziennie zaopatrywani w świeże mleko. Będą oni także jeść świeże jajka, gdyż na bazie znajduje się już większa partia nośnych, rasowych kur. Ponadto na zaopatrzenie członków wyprawy składają się tony mrożonych ryb, wszelkiego rodzaju wędlin, różnego mięsiva, czekolady, kakao, owoców południowych, cytryn, pomarańcz, dojrzewających bananów, różnorodnych serów oraz wszelkiego rodzaju sucharów.

Ukończono również kompletowanie załogi. Rejs jest trudny i od składu załóg zależy jego powodzenie. Dlatego też dobierano

przeważnie doświadczonych marynarzy.

U rybaków murmańskich

Na Morzu Barentsa dzień i noc trwają połowy ryb. Pracują tam dziesiątki trawlerów. Wiele trudności muszą pokonywać ich załogi. Dzień w strefie polarnej staje się bowiem coraz krótszy, coraz częściej szaleją na morzu sztormy.

Załogi statków rybackich rozwinęły współzawodnictwo o przedterminowe wykonanie planu rocznego i wylowienie w 1954 roku po 56 tys. centnarów ryb na każdy trawler. Przodujące trawler „Rossija” i „Kirow” już w lipcu wykonywały roczne plany połowowe.

Na trawlerze „Rossija” rozwinęła się walka o wykonanie dodatkowych zobowiązań. Wyróżniają się tu w pracy majster rybacki Zacharow, rybak Dwuziłow, marynarze Siworow, Roslakow, Popow i wielu innych.

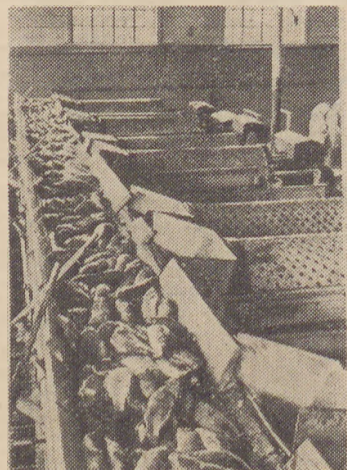
Rybołówstwo na Kanczałce

Daleki półwysep Kanczałka można by nazwać głównym dostawcą ryb i produktów rybnych Związku Radzieckiego. W otaczających go morzach żyje około 300 różnych gatunków ryb. Wśród nich śledzie, łososi, dorsze, stynki, flądry... Na skałach sąsiednich wysp znajdują się największe na świecie legowiska zwierzęcy morskiej: fok i morsów. Przez cały rok łowi się tu ryby i kraby, poluje się na wieloryby. Na rzekach kanczałskich powstały wielkie gospodarstwa rybne.

Mechanizatorzy kanczałscy mogą się pochwalić niemałym osiągnięciem: pompy rybne konstruk-

cji laureata Nagrody Stalinowskiej N. F. Czernigina dostarczają rybę do zakładów przetwórczych wprost z sadzawek kołchozowych. Wielokilometrowymi rurociągami wodnymi żywe ryby „płyną” bezpośrednio do wytwórni konserw i kawioru oraz do chłodni.

W Jeziornym Kombinate uruchomiono zmechanizowany za-



Transporter podaje ryby do aparatów oczyszczających je z łusek, w którym wszystkie zasadnicze procesy przetwórstwa i transportu wykonują maszyny. Zainstalowano tu automaty pomysłu Jana Dmitriewicza Usowa, rybaka kanczałckiego, które eliminują pracę ludzką przy patroszeniu ryb. Automat Usowa zastępuje dziesięć wykwalifikowanych patroszerek, jest prosty i wygodny w użyciu.

Brygada rybacka Jana Munina z największego kombinatu im. A. I. Mikojana, jako pierwsza na zachodnim wybrzeżu Kanczałki, zrealizowała roczny plan połowów łososa. Otrzymała ona za to czerwony sztandar przodowników pracy.