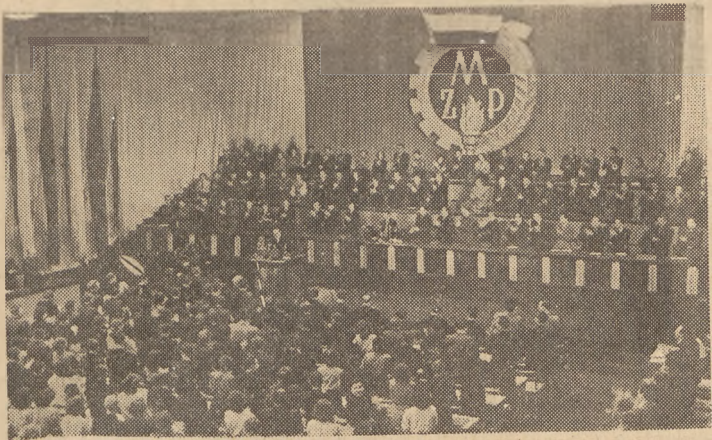




Od 28 stycznia do 1 lutego br. obradował w Warszawie II Zjazd ZMP. Na zdjęciu — sala obrad w Akademii WF na Bielanych.

RYBAK MORSKI TYGODNIK PRACOWNIKÓW RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

NR 5 (122)

5 LUTEGO 1955 R.

CENA 40 GR

Pierwsze wnioski z kampanii remontowej

WIEKSZOŚĆ jednostek łowczych rybołówstwa dalekomorskiego przechodzi obecnie planowe remonty stoczniowo. Już na podstawie dotychczasowego przebiegu kampanii remontowej i po ukończeniu robót na s/t „Deltra” — można wskazać pewne błędy, których jak najszybsze usunięcie wpłynie na skrócenie postoju jednostek w stoczniach i uzyskanie dalszej obniżki kosztów własnych.

Wiadomo, że armator traktuje remont jednostki łowczej jak zasadnicze przygotowanie statku do zadań produkcyjnych. Jakość zaś wykonanego remontu decyduje pośrednio, a koszt remontu bezpośrednio o cenie i ilości odławianej ryby. Nic zatem dziwnego, że pion techniczny „Dalmoru” położył w ub. r. specjalny nacisk na organizacyjne przygotowanie obecnej kampanii remontowej.

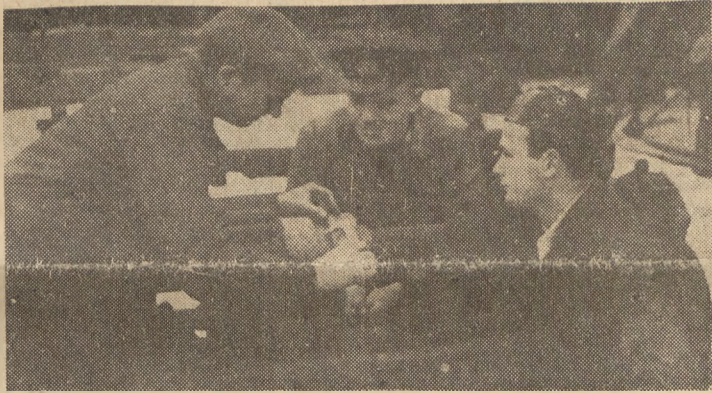
Zarządzenie nr 333 Ministerstwa Żegluzgi, które weszło w życie na początku 1954 r., stanowiące tymczasową instrukcję regulującą obieg dokumentacji remontowej między armatorem, stocznia i klasyfikatorem — ułatwiło przygotowanie specyfikacji.

Lecz przy ich opracowywaniu wystąpiły już pierwsze trudności wynikające stąd, że liczba pracowników inspektoratu technicznego „Dalmoru” jest nie proporcjonalna do wielkości floty. Niedobór pracowników uniemożliwia opanowanie zagadnień technicznych — ruchomych i przeprowadzanie wnikliwych analiz oraz wstępnych przeglądów, które stanowią podstawowy materiał do opracowania dokumentacji remontowej. Pracownicy inspektoratu, doceniając wagę remontów stoczniowych i rozumiejąc przejściowe trudności przedsięwzięcia, wykonali w ramach zobowiązań dość szczegółowe specyfikacje remontowe, których wartość wynosi 200 tys. zł.

Dzięki wykonaniu specyfikacji we własnym zakresie, mo-

gliśmy, w odróżnieniu od lat poprzednich, w terminie dostarczyć je stoczniom, które z chwilą podstawienia jednostki do remontu natychmiast rozpoczynają roboty, zachowując maksymalną przerobowość.

Przykład zaś „Deltry”, której remont ukończono w terminie, dowodzi, że utrzymanie pełnego nasilenia prac przez cały czas trwania robót, stanowi podstawowy warunek planowego, a nawet przedterminowego oddania jednostki do eksploatacji.



Majster warsztatów „Dalmoru”, Wł. Wojtanowski naradza się z członkami produkcyjnej w samoremontach załogi „Deltry” — II mech. W. Przytułą i palaczem R. Soczówką.

Jednakże nie usunięto dotychczas całkowicie drugiej bolączki, która w ub. r. spowodowała wiele złości w organiza-

cji remontów — zawyżania normogodzin kosztorysów. I w tym sezonie spotykamy się z przypadkami przesadnie wygórowanych cen w normogodzinach na zasadnicze pozycje.

Charakterystyczne zjawisko można zaobserwować przy zestawieniu kosztorysów jednostek remontowanych w stoczniach CZ MSR i CZPO w tym i ub. r. Otóż w stoczniach CZ MSR w dalszym ciągu pokutuje tendencja utrzymania poprzednich ilości normogodzin, a nawet ich zwiększenia, nato-

sów produkcyjnych. Rezultat — remonty w Stoczni im. Komuny Paryskiej są coraz tańsze.

Analiza kosztorysów i przebiegu prac wykazała, że w wielu przypadkach zawyżanie kosztorysów wynika nie tyle z trudności organizacyjnych stoczni, ile z braku kontaktu działów technologicznych z terenem. Ścisła zaś współpraca armatora ze stoczniami posiada decydujący wpływ na przebieg remontu.

Bardzo istotnym elementem tej współpracy jest nadzór ze strony armatora. Przed remontem inspektorzy nadzoru uzgadniają z przedstawicielami stoczni specyfikacje robót, terminy dostarczenia dokumentacji rysunkowej. A podczas remontu kontrolują wykonawstwo prac pod względem ilościowym i jakościowym, koordynują technologię i kolejność wykonywanych procesów.

W br. „Dalmor” nie potrafił zabezpieczyć stałego nadzoru w Gdyniejskiej Stoczni Remontowej, która — jak wiemy — ma największe trudności organizacyjne. Niedostateczny nadzór, spowodowany trudnościami etatowymi, może więc przynieść znaczne zaburzenia w przebiegu remontów, których rezultatem są z reguły przeterminowania.

Z punktu widzenia kalkulacji kosztów, brak stałego inspektorstwa (Dokończenie na str. 3)

Zwiad rybacki pracuje

W ubiegłych latach trawlerzy „Dalmoru”, które w styczniu i lutym nie przechodziły remontu, łowiły dorsze na Bałtyku albo — jeśli połowy były nieopłacalne — stały w porcie. Łowiska Morza Północnego nie były w tym czasie eksploatowane przez naszą dalekomorską flotyllę rybacką. W roku bieżącym odstąpiono od tej praktyki.

Na nadzie, z udziałem naukowców MIR — która odbyła się 10 stycznia br. w „Dalmorze” — postanowiono wysłać na Morze Północne zwiad rybacki, składający się z czterech trawlerów: „Raba”, „Kassiopea”, „Rawka” i „Radomka”. Dotychczas wyszły w morze trzy pierwsze jednostki: „Raba” (19 stycznia), „Kassiopea” (25 stycznia) i „Rawka” (28 stycznia). Odstępy czasu, w jakich jednostki te wychodziły z Gdyni, pozwolą na kontynuowanie zwiadu do końca lutego br., a nawet pierwszych dni marca.

Zwiad ma ustalić wydajność niektórych śledziowych łowisk Morza Północnego w tym okresie i zebrać dane, które posłużą za podstawę do ustalenia planu połowów dla „Dalmoru” (ewentualnie i dla „Odry”) na I kwartał 1956 roku.

Dotychczasowe wyniki połowów jednostek zwiadowczych nie są pomyślne. Najlepszy wynik osiągnęła załoga „Raby” 31 stycznia br. na łowisku Old Viking Bank. Ze złowionych w tym dniu dorszy wyprodukowała ona 13 beczek filetów. „Kassiopea” znajdowała się w tym czasie na łowisku Swi Nøy, a „Rawka” — w drodze na Morze Północne.

* * *

Oprócz jednostek „Dalmoru” przeprowadzają próby połowowe na łowiskach Skagerraku dwa superkutry arkowskie — „Gdy 196” i „Gdy 205” oraz statek badawczy MIR — m/t „Birkut”. Załogi superkutów „Arki” przeprowadzają próby połowów tułką pelagiczną, a m/t „Birkut” — włokiem pelagicznym. (k)

Gdy lekceważy się głosy z dołu...

WIELU działacze partyjnych, związkowych i gospodarczych zadaje sobie nieraz pytanie: dlaczego ludzie potrafią żyć i z przejęciem dyskutować przed lub po zebraniu, a gdy tylko usłyszą sakramentalne słowa „otwieramy dyskusję” nad takim czy innym sprawozdaniem, nabierają wody w usta i milczą? Różne bywają tego powody. Ale jednym z głównych jest niewątpliwie to, że działacze ci w rozmowie z masami używają najczęściej języka, w którym nie ma miejsca na szczerą i otwartą wymianę myśli. Jeszcze gorzej, gdy dają oni do zrozumienia, lub potwierdzili już w praktyce, że nie liczą się z tym, co mówią szeregowi pracownicy. Wtedy to właśnie zabijają inicjatywę mas.

Przykładów na to jest wiele. Ot, chociażby tow. Bazyli Ptasznik — ślusarz wagowy „Odry”. Podczas rozmowy z nim zwróciłem uwagę na charakterystyczny gest ręką i słowa: „Głową muru nie przebijesz”.

Czy stała mu się jakaś krzywda? Nie. Jest cenionym fachowcem i sumiennym inspektorem społecznym BHP. Niedawno otrzymał za to nagrodę — radiodbiornik „Mazur”. A więc co jest przyczyną jego zniechęcenia?

Otóż jeszcze przed dwoma laty zwrócił on uwagę, że w magazynie leży nowa 3-tonowa waga. Zgłosił projekt, aby ustawiono ją w przetwórni, co ułatwiłoby ważenie ryb. Ale gdy zabrano wagę z magazynu, okazało się, że nieznany sprawca skradł niektóre jej części. Tow. Ptasznik długo chodził w tej sprawie do różnych kierowników. Nie ominął też Komitetu Zakładowego i dyrektora naczelnego.

Owszem, wysłuchano go, spisano nie jeden protokół, ale słusznego wniosku tow. Ptasznika dotąd nie zrealizowano. Dowiedział się on tylko, że winni kradzieży zostali ukarani... potrąceniem z premii(!), lecz waga nadal stoi niewykorzystana.

Nie jest to jedyny powód, dla którego tow. Ptasznik stracił chęć aktywnego uczestniczenia we współgospodarzeniu przedsiębiorstwem. Są także i inne.

Dział zaopatrzenia „Odry” zakupił kiedyś 8 wag uchylnych o bardzo czułych mechanizmach, które przekazano do przetwórni. Po miesiącu wszystkie były już zepsute. Jedną z nich pokazał mi tow. Ptasznik na rampie wyładunkowej. Stała przywalona śmieciami i śniegiem. Kiedyś warta była parę tys. zł, a dzisiaj — smulec.

Po niedługim czasie dział zaopatrzenia zakupił znowu 18 wag nie przystosowanych do użytkowania w przetwórni. Sól szybko przeżarła niezabezpieczone niczym mechanizmy i po jednej trafiają one obecnie do warsztatu tow. Ptasznika, który naprawia je i przystosowuje do specyficznych warunków pracy w przetwórni.

Czy można było tych strat uniknąć? Oczywiście. Wystarczyło tylko zasięgnąć rady u dobrego fachowca wagowego, jakim jest tow. Ptasznik, który zresztą sam alarmował o tych niegospodarskich poczynaniach. Ale zamiast skorzystać z jego cennych uwag, mówiono mu nieraz, że „wyszukuje różne świństwa”.

Czy przykład tow. Ptasznika jest odosobniony? Na pewno nie. Takie fakty zdarzają się nie tylko w „Odrze”.

Biurokracja, bierność i lekomyślny stosunek do mienia społecznego — zabijają inicjatywę setek Ptaszników w naszych przedsiębiorstwach i spółdzielniach rybackich.

A za te błędy płaci całe społeczeństwo. Jak wynika bowiem z komunikatu Głównego Urzędu Statystycznego o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego w 1954 r., zamiast wygospodarować na obniżce

kosztów 7 miliardów zł, osiągnęliśmy tylko 3 miliardy zł. Stało się to m. in. dlatego, że organizacje partynne i kierownicy aktyw wielu przedsiębiorstw w kraju nie potrafili wykorzystać wszystkich rezerw i możliwości, jakie istnieją w



Tow. B. Ptasznik

naszej gospodarki socjalistycznej, że często nie słuchały głosów z dołu, wskazujących na marnotrawstwo i złą gospodarkę mieniem społecznym.

K. KOŁODZIEJ

Połowy łososi nie dopisują

W styczniu br. pogoda nie sprzyjała naszym łososiowcom. Tylko w I dekadzie ub. m. załogi niektórych jednostek uzyskały niezłe wyniki. Np. załoga kutra „Gdy 131” z szyprem P. Konkelem odłowiła w tym czasie 200,5 kg łososi. Rybacy z kutra „Wła 61” (szypier Fr. Kohnke) odłowili w styczniu 159 kg, a z kutrów: „Wła 78” i „Gdy 144” — po 156,5 kg tej ryby. Przedsiębiorstwo „Szkuner” wykonało stycznie wy plan odłowu łososi zaledwie w 37,5 proc.

Znacznie gorsze wyniki — w porównaniu ze „Szkunerm” — uzyskały jednostki spółdzielcze, które odłowiły w sumie 572,3 kg łososi. Dział eksploatacji snół dzielni „Jedność Rybacka” planuje wysłać w lutym br. 6 jednostek na połowy tej ryby.

III Plenum Komitetu Centralnego PZPR Japoński atak na łososie

KAZDE Plenum KC PZPR posiada doniosłe znaczenie nie tylko w życiu naszej partii, ale i całego narodu. III Plenum ma jednak wyjątkowe znaczenie w życiu naszej partii. Głównym bowiem, centralnym zagadnieniem obrad III Plenum były zadania partii w walce o umocnienie codziennej więzi z masami pracującymi.

Cóż to znaczy więź partii z masami pracującymi? Wiemy o tym, że praca polityczna, którą prowadzi nasza partia, to przede wszystkim praca z ludźmi. Ludzie, klasa robotnicza, masy pracujące miast i wsi są budowniczymi nowego życia, budowniczymi socjalizmu w naszym kraju. Chodzi o to, aby masy pracujące — realizatorzy programowych założeń partii, Frontu Narodowego i planów państwowych, zarówno gospodarczych, jak i kulturalnych — były coraz bardziej świadome swej działalności, drogi, po której kroczymy i celu, do którego zdążamy.

Czy można osiągnąć te zadania metodą biurokratyczną — papierkowych dyrektyw lub komenderowaniem? Jasne, że nie. Takie metody nie ułatwiają, a utrudniają rozwinięcie świadomej aktywności politycznej mas pracujących. Dlatego partia nasza walczy z tymi wypaczeniami w pracy politycznej, podkreślając konieczność stosowania metod przez koncowania. A to z kolei wymaga zbliżenia się członków partii do mas, serdecznej rozmowy i współpracy z masami, uważnego wstrętu w głosy ludzi pracy i pogłębienia wzajemnego zaufania między członkami partii a bezpartyjnymi.

Doświadczenia wyborów do rad narodowych wykazały, że metody przekonywania i przestrzegania zasad demokratyzmu ludowego pogłębiały i zacieśniały więź partii z masami. Pokutują-

ca jednak wśród części aktywności partyjnego — jak powiedział na Plenum tow. Bierut — „sektorska nieufność do postawy mas, oportunistyczna niewiara w dojrzałość polityczną ludu pracującego — to największa przeszkoda w naszej pracy, nie tylko w okresie wyborów, ale w codziennej realizacji naszych wielkich zadań, naszego budownictwa socjalistycznego”.

Wybory pokazały zarówno siłę i osiągnięcia pracy politycznej partii, jak i jej słabe strony. O zwycięstwie wyborczym zdecydowało przeświadczenie najszerzych mas ludności naszego kraju o tym, że polityka partii i Frontu Narodowego odpowiada interesom narodu, że polityka ta prowadzi do umocnienia niepodległości i bezpieczeństwa, do rozwoju gospodarczego i kulturalnego naszej Ojczyzny.

Tym bardziej i właśnie dlatego, jak mówił tow. Bierut na III Plenum KC PZPR: „Konieczna jest zmiana metod i ogólnego stylu naszej pracy partyjnej w kierunku bliższego kontaktu z ludźmi zamiast nadmiernej masy papierowych dyrektyw, instukcji, rozporządzeń, telefonogramów itp. Częściej rozmawiać z ludźmi, wysłuchiwać ich uwag, radzić się ich i poznawać ich w bezpośrednich kontaktach. Wówczas decyzje instancji partyjnych będą słuszniejsze i lepiej rozumiane przez aktywność”.

Głównym jednak ogniwem, za które należy się uchwycić w zwycięstwie braków w naszej pracy, naszego życia — to konsekwentne, pełne i nieugięte przestrzeganie leninowskich norm w życiu partii. Szczególnie niedoceniana jest jeszcze w praktyce kolegialność pracy i sprawa umacniania demokracji wewnątrzpartyjnej. Niezawodnym zaś orężem usuwania braków i niedociągnięć jest rozwijanie krytyki i samokry-

tyki, której przykład powinny dać instancje partyjne.

Ze szczególną wnikliwością zanalizowało III Plenum KC sprawę wypaczeń w pracy organów bezpieczeństwa, podejmując w tej sprawie uchwałę, mającą na celu zabezpieczenie pełnego przestrzegania praworządności ludowej oraz rozwinięcie skutecznej walki tych organów przeciwko wrogom Polski Ludowej.

Również i zadania gospodarcze, zwłaszcza jeśli chodzi o pełną realizację uchwał II Zjazdu naszej partii, omówione zostały na III Plenum z punktu widzenia walki o leninowskie normy życia partyjnego.

„Organizacje partyjne — powiedział tow. Bierut — muszą się poczuwać do odpowiedzialności za sprawny i pomyślny pod każdym względem przebieg realizacji narodowego planu gospodarczego i czynić wszystko w kierunku zwalczania wszelkich objawów utrudniających terminowe wykonywanie planów produkcyjnych we wszystkich wskaźnikach. Jest to nieodzowny warunek w walce o wykonanie podstawowych zadań, wysuniętych przez II Zjazd”.

Jak wiadomo, II Zjazd proklamował walkę o szybsze podniesienie stopu życiowej mas pracujących w mieście i na wsi drogą wszechstronnego i szybszego rozwoju rolnictwa, jak również produkcji artykułów powszechnego spożycia. Jednocześnie III Plenum przestrzega przed błędami i szkodliwymi poglądami, że zadania rozwoju rolnictwa mogą być realizowane kosztem zahamowania rozwoju przemysłu. III Plenum zwraca uwagę na kategoryczny nakaz II Zjazdu, jakim jest walka o obniżkę kosztów własnych i wzrost wydajności pracy, jako głównych źródeł osiągnięcia wzrostu stopy życio-

wej mas pracujących, siły gospodarczej i obronności państwa.

Ulepszenie metod pracy partyjnej jest konieczne dla zapewnienia wykonania planów gospodarczych na rok 1955 i lata następne. Plan rozwoju gospodarki narodowej jest bowiem „drugim programem partii”.

* * *

Omawiając znaczenie III Plenum KC „Trybuna Ludu” pisała:

„Z sali obrad Plenum pójdzie świeży powiew do całej partii, do wszystkich dziedzin życia. Swobodna i szczerza dyskusja oraz głęboka partyjna krutuka odczuła była przez wszystkich uczestników Plenum jako rzeczywiste zapoczątkowanie przełomu, który partii jest tak bardzo potrzebny. Ta atmosfera ostrej i wszechstronnej krytyki i samokrytyki oraz głębokiej troski o najlepszy i najpełniejszy rozwój życia partyjnego jest i pozostanie wielką zdobyczą Plenum i całej partii”.

K. J.



Jeśli chcesz zobaczyć bomby bakteriologiczne, rzucone z samolotów amerykańskich na terytorium Koreańskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej i Chin północno - wschodnich, sprzyt dywersantów i szpiegów nasyłanych przez podżegaczy wojennych oraz wiele innych ciekawych rzeczy — zwiądź wystawę pt. OTO AMERYKA

Według doniesień agencji Reutersa, Japończycy zamierzają powiększyć znacznie w 1955 r. połowy łososia na północnym Pacyfiku. W kampanii łososiowej ma wziąć w br. o 50 proc. więcej statków niż w 1954 r.

Japońskie połowy łososi — od chwili podjęcia ich w 1952 r., po zakończeniu wojny — wzrastają z roku na rok.

W 1952 r. poławiały 3 flotyle liczące 50 statków. W 1953 r. łowiło już 80 statków, w 1954 r. — około 120 statków, a przewiduje się, że w 1955 r. weźmie udział w połowach łososia 8 - 10 flotyll, liczących łącznie 250 - 300 statków.

Dynamiczny rozwój rybołówstwa japońskiego spędza sen z powiek przemysłowcom amerykańskim i kanadyjskim.

Prawdopodobnie ukażą się wkrótce w Stanach Zjednoczonych barwne plakaty, wskazujące jak wielki łosós japoński pożera małego łososia amerykańskiego.

Niedawno tak było z tuńczykiem...

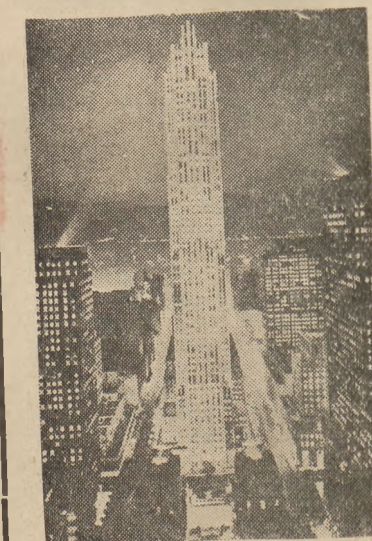
mieszczącą się w pawilonach przy sopockim moło.

Zobaczysz tam m. in. testament Tadeusza Kościuszki, który przeznaczył cały swój majątek w Ameryce na ulenie doli czarnych niewolników i



zdjęcia z pogromów ludności murzyńskiej, dokonywanych w USA na porządku dziennym.

Oto Ameryka — kraj dużej cywilizacji, z której w pełni korzystają tylko wyzyskiwacze ludu pracującego. Drapacze



chmur i bogate oświetlenie centrum Nowego Jorku nie przysłonią jednak rosnącej nędzy milionów ludzi. Nieopodal bowiem luksusowych domów,



na przedmieściach miast, tysiące rodzin bezrobotnych wegetuje w barakach skleconych ze skrzynek i kawałków blachy.

PRZEGŁAD WYDARZEŃ międzynarodowych

Dziesięć lat mija od chwili zakończenia II wojny światowej. Dziesięć lat trwa rozbić Niemiec, kraju w tej wojnie pobitego. Czy stan taki sprzyja unormowaniu stosunków w Europie, czy sprzyja odprężeniu sytuacji międzynarodowej? Na pewno nie. I właśnie dlatego, że ciągle rozbić Niemiec — to utrzymywanie punktu zapalnego w Europie, są tacy, którzy usiłują stan ten przedłużyć. Konkretnie — waszyngtońscy politycy. Im to właśnie jest jak najbardziej na rękę utrzymywanie ciągłego prowizorium — w myśl zasady, że łatwiej jest łowić ryby w mętnej wodzie.

DROGA ROZBICIA CZY ZJEDNOCZENIA?

Ale są też i tacy, którzy nieugięte od lat walczą o to, by utrwalić pokój okupiony krwią i cierpieniami narodów. W dążeniu do tego celu Związek Radziecki ogłosił zakończenie stanu wojny między ZSRR i Niemcami, a w ślad za rządem radzieckim poszedł też rząd polski oświadczając: „Polska Rzeczpospolita Ludowa pragnie ze swej strony przyczynić się do pokojowej stabilizacji stosunków w Europie i normalizacji swych stosunków z Niemcami. Kierując się tą myślą, rząd PRL zwrócił się do Rady Państwa PRL z wnioskiem o powzięcie uchwały o zakończeniu stanu wojny między Polską a Niemcami”.

W ten sposób zostaną jeszcze bardziej wzmocnione więzy przyjaźni z Niemiecką Republiką Demokratyczną. Polska, hołdując zasadzie pokojowej współpracy między narodami, uważa również za możliwą normalizację swych stosunków z Niemiecką Republiką Federalną”.

Zakończenie stanu wojny między ZSRR a Niemcami wywołało z jednej strony zamieszanie w bońskich kołach rządzących, z drugiej zaś wzmocniło w społeczeństwie zach. - niemieckim nastroje przeciwne adenauerowskiej polityce.

Opinia publiczna bowiem słusznie traktuje to ostatnie pociągnięcie Związku Radzieckiego, jako jeszcze jeden krok na drodze do zapobieżenia trwałemu rozbić Niemiec. Coraz więcej ludzi w Niemczech zach. domaga się rokowań czterech mocarstw przed ratyfikacją układów paryskich, które to rozbić przypieczętuje.

Pod naciskiem tej opinii publicznej przewodniczący partii socjaldemokratycznej Ollenhauer wystosował do Adenauera list, w którym domaga się przystąpienia do rokowań. Piszemy on m. in.: „Naszym zdaniem przyjęcie układów doprowadzi do fatalnego utrwalenia podziału Niemiec... Przywrócenie jednoci Niemiec możliwe jest tylko na drodze rokowań pomiędzy czterema mocarstwami”.

TEN KRAJ PRAGNIE ŻYĆ W POKOJU

Postawa Ollenhauera, przywódcy partii, która bynajmniej nie odznacza się wiernością w służeniu interesom klasy robotniczej i mas pracujących, staje się zrozumiała, jeśli się zważy, że postawa tych mas jest w tej chwili tak zdecydowana, iż nie można się jej przeciwstawić. Świadczy o tym potężny 24-godzinny strajk ponad miliona górników i metalowców — „największy ze wszystkich, jakie miały miejsce po wojnie w republice związkowej” — mówiąc słowami dziennika paryskiego „Monde”. Strajk ten, mimo usiłowań prawicy socjaldemokratycznej, tylko z pozorów odnosił się do sprawy uprawnień robotników w kierowaniu zakładami przemysłowymi. W istocie był to potężny, wstrząsający protest przeciwko całokształtowi polityki rządu Adenauera, przeciwko polityce re-militaryzacji.

TRZEŻWE GŁOSY

Perspektywa zbrojeń i wojny nie zachwyca również narodów innych krajów Europy i Azji. W świetle ostatnich wydarzeń międzynarodowych daje się też zauważyć, że z coraz większą odrazą spogląda na te perspektywy społeczeństwo Stanów Zjednoczonych.

Świadczy o tym sposób, w jaki przyjęła tam opinia publiczna rezolucję Izby Reprezentantów, uprawniającą prezydenta Eisenhauera do użycia amerykańskich sił zbrojnych do tzw. „obrony” Tajwanu.

Pomijając już odrażający cynizm tej rezolucji, która widzi bezpośrednie zagrożenie Stanów Zjednoczonych w tym, co się dzieje w odległości tysięcy kilometrów od granic tego kraju, pominawszy fakt, że rząd Stanów Zjednoczonych niejednokrotnie podpisywał się pod aktami międzynarodowymi stwierdzającymi, że wyspa Tajwan, okupowana obecnie przez bandę Czang Kai-szeka, jest częścią terytorium chińskiego — widać co trzeźwiejszych Amerykanów zdaje sobie sprawę z kosztów, które mogą zapłacić za awanturniczą politykę swego rządu.

Nie można bowiem pomawiać o sympatię do Chin Ludowych gazety „Chicago Daily Tribune”, ale właśnie ta gazeta przyznając, że nowy krok Waszyngtonu doprowadzić może do „podjęcia wojny przeciwko przesłto nieciuset milionom komunistów chińskich” — dodaje: „rozmiary tej wojny, koszty i czas trwania, jak również jej wynik nie mogą być przewidziane”.

„St. Louis Post Dispatch” pisze wyraźniej o „złej wojnie w złym czasie i w złym miejscu”. Dziennik uważa, że „byłoby fatalnym błędem uwikłać się w wojnę z Chińczykami... Wudnie się nam — czytamy dalej — że taka też jest powszechna opinia w społeczeństwie amerykańskim”.

Oburzona jest tym bardziej opinia publiczna innych krajów. Korespondent agencji „United Press” donosi o „wrażającym zaniepokojeniu prasy brytyjskiej” i o powszechnej obawie, „aby Wielka Brytania nie została uwikłana wbrew jej woli w wojnę o Formozę”.

Oto głosy ostrzeżenia przed awanturnictwem. Głosy ostrzeżenia tym istotniejsze, że godna, pewna swej siły i słuszności postawa Chin Ludowych, gotowych wyzwolić część swego terytorium i odepierać zakusy wszelkich agresorów — nie wróży awanturnikom niczego dobrego.

Trzy warunki szybkiego ożywienia Łeby

ŁEBA — jako port rybacki — była już niejednokrotnie tematem artykułów prasowych i różnych konferencji. Jednak do dziś nie załatwiono de finitywnie tej sprawy.

Co prawda założono tam spółdzielnię „10-lecie”, przydzielono jej kilkanaście kutrów i łodzi, lecz nie zapewniono w okresie początkowym — a więc najważniejszym — warunków właściwego rozwoju.

Aby to wyjaśnić, warto na krótko cofnąć się myślą wstecz, do okresu przedwojennego, kiedy do Łeby była dość dużym ośrodkiem rybackim. Z bazy tej wypływało w morze ok. 40 różnych jednostek łowczych. Żeglowność portu zapewniała przebywająca tam stale pogłębiarka (dzisiejsza „Hydra”). Osiągane tym taborem połowy umożliwiały pełne wykorzystanie wędzarni, fabryki konserw, komór chłodniczych i fabryki lodu oraz uzasadniały ekonomicznie kosztowną pracę pogłębiarki.

Dziś połowy rybaków spółdzielni „10-lecie” zapewniają wykorzystanie jedynie w 30 proc. zdolności przetwórczej urządzeń ładowych. Poważne ilości świeżych ryb dowozi się z Gdyni, co z kolei zwiększa koszty własne przetwórci oraz obniża jakość surowca. Ponadto istniejąca w Łebie fabryka konserw jest nadal nieczynna.

Cóż więc trzeba zrobić dla ożywienia Łeby? Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta, gdyż wymaga wyjątkowego sta-

nowiska Ministerstwa Żeglugi, Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy i organów władzy terenowej w następujących zagadnieniach.

● Zdecydować ostatecznie, czy dla zapewnienia pełnej żeglowności portu pozostanie w Łebie pogłębiarka. Jednocześnie należałoby przyspieszyć prace naukowe (MIT i Politechniki Gdańskiej) nad właściwym zabezpieczeniem portu przed zamulaniem, a następnie przeprowadzić odpowiednie inwestycje.

● Zwiększyć tabor spółdzielni „10-lecie” do ok. 20 kutrów 13-metrowych (i ewentualnie o kilka mniejszych jednostek). Wydaje się, że powinno to nastąpić kosztem innych spółdzielni. Należałoby np. całkowicie zlikwidować spółdzielnię „Gryf” we Władysławowie, a większość jej kutrów przenieść do Łeby. „Gryf” bowiem nie ma widoków rozwojowych we Władysławowie z chwilą rozpoczęcia tam budowy największego państwowego przedsięwzięcia kutrowego.

Kierownictwo Krajowego Związku Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego w Gdyni powinno przemyśleć swój dotychczasowy stosunek do sprawy zwiększenia taboru łowczego spółdzielni „10-lecie”. Podniesienie mocy produkcyjnej tej spółdzielni, to nie tylko ożywienie Łeby, ale i lepsze wykorzystanie taboru połowowego, gdyż średnia wydajność kutrów łowiących w oparciu o

ten port jest o 25 proc. wyższa niż wydajność tych samych kutrów stacjonujących w innych bazach.

● Miejska Rada Narodowa w Łebie powinna znaleźć — przy pomocy władz spółdzielczych — mieszkania dla rybaków. Wobec przewidywanego wzrostu liczby jednostek łowczych wiele rodzin osiedli się prawdopodobnie w tej miejscowości.

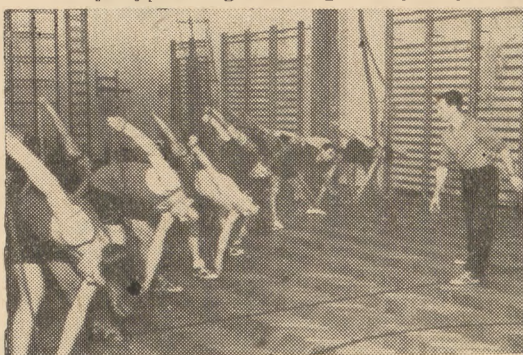
Tym bardziej, że przez wprowadzenie w Łebie publicznej gospodarki lokalami można tam wygospodarować około 40 mieszkań. Jednak będą one wymagały remontu. Dlatego też należy zwrócić uwagę, aby kierownictwo spółdzielni powiększało stan pracowników ładowych, a częściowo i rybaków — spośród tamtejszych mieszkańców.

Szybka decyzja w sprawach spółdzielni „10-lecie” rozwiąże problem Łeby tak od strony potrzeb ludności miejscowej, jak i z punktu widzenia aktywizacji rybołówstwa przybrzeżnego. F. G.

Sportowcy „Arki” trenują

PILKARZE ZS Kolejarz „Arka” w Gdyni odnieśli w ub. r. wiele sukcesów. Na Spartakiadzie Rybołów. Morsk. zdobyli i miejsce i puchar przechodni redakcji „Rybaka Morskiego”. W rozgrywkach o Puchar Polski uzyskali mistrzostwo województwa gdańskiego, a na szczeblu centralnym pokonali drużyny Włókniarza Ib z Łodzi i Kolejarza z Olsztyna. 13 marca walczyć będą w Krakowie z pierwszoligowym zespołem Sparty.

Do meczu tego przygotowują się bardzo starannie. Trzy razy w tygodniu odbywają treningi w sali gimnastycznej SRM, a w dniu 6 lutego



wyjadą na obóz kondycyjno-szkoleniowy do Dusznik.

Na zdjęciu powyżej — dyr. naczelny „Arki” — tow. Oleszkiewicz i jego zastępca d/s k.o. tow. Sopot — odwiedzili sportowców podczas treningu. Na zdjęciu obok — instruktor, Cz. Bartolik — prowadzi ćwiczenia gimnastyczne.

Kronika związkowa

We wszystkich przedsiębiorstwach państwowych rybołówstwa morskiego odbywają się wybory do władz związkowych. Jak wynika z listów naszych korespondentów, dyskutanci śmiało ujawniają braki w pracy ustępujących władz i przedstawiają wnioski zmierzające do ożywienia działalności ogniw związkowych. A oto kilka informacji z kampanii wyborczej, które w ostatnich dniach wpłynęły do naszej redakcji.

Z CZRM

24 stycznia br. odbyło się zebranie sprawozdawcze — wyborcze do rady miejscowej ZZPZ w CZRM w Szczecinie. Referat wygłosił przewodniczący J. Li-chocki.

W dyskusji poddano analizie pracę ustępującej rady miejscowej. Wiele komisji — np. komisja łączności miasta ze wsią, którą kierował kol. J. Klonowski — ma poważne osiągnięcia. Dobrze pracowała także kasa zapomogowo-pożyczkowa, która udzieliła członkom 290 pożyczek na łączną sumę 160 tys. zł. O ile zespoły artystyczne są dosyć aktywne, to jednak świetlica nadal świeci pustką, a biblioteka jest — praktycznie biorąc — nieczynna.

Na zebraniu wręczono dyplomy uznania kol. Rotmanowi, Kowalcukowi i Pędzińskiemu za osiągnięcia w dziedzinie sportu.

Do nowej rady miejscowej weszli: J. Klonowski, Wł. Stolarz, J. Netzer, T. Januszkiewicz, Z. Nowak, M. Wojnowski i T. Pohl. Cz. P.

Z „ARKI”

25 stycznia br. związkowcy z działu transportowego gdyńskiej „Arki” wybrali nowe władze organizacji oddziałowej.

W referacie sprawozdawczym tow. St. Laszewski podkreślił, że najlepiej pracowała grupa ob. Piłarczyka i ob. Rojka. Brak zaś o lekturnej pracy w radzie spowodował, iż dotychczas nie usunięto wielu istotnych bolączek pracowników. Mówiono o nich w dyskusji.

Ob. ob. Biecki, Labiak, Starczewski i inni stwierdzili, że rada zakładowa i dyrekcja przedsiębiorstwa za mało troszczyły się o zaspokojenie potrzeb kulturalnych pracowników. W świetle tego nadal nie ma odpowiedniego sprzętu i gier, nie organizuje się wycieczek, nie zakupuje się zbiorów biletów na różne imprezy rozrywkowe. Za mało pomocy udziela się w organizowaniu imprez rozrywkowych, artystycznych czy oświatowych, które zbliżyłyby do siebie pracowników transportu.

Dyskutanci ob. ob. Raczek, Labiak, Starczewski zwrócili uwagę, że np. w III kw. ub. r. od-

dział transportowy wygospodarował 400 tys. zł oszczędności. Kierowcy uzyskali dobre wyniki w eksploatacji pojazdów, jednak osiągnięcia te nie zostały właściwie przez dyrekcję ocenione.

Ob. Dąbrowski mówił, że w warsztatach i w magazynie działu transportowego brakuje części zapasowych, ciepłych ubrań dla elektryków, butów i kożuchów dla kierowców, a pomieszczenie akumulatorów nie jest ogrzewane. Komórka BHP nie wnika w ciężkie warunki pracy transportowców, zastępując się zarządzeniami, spoza których nie widzi człowieka i jego potrzeb.

Dyskutanci wskazali przyszłej radzie oddziałowej najistotniejsze zadanie — troskę o człowieka, o zaspokojenie jego potrzeb. Związkowcy tego działu powinni jednak pamiętać, że nowe władze związkowe oczekują od nich wszystkich pomocy, gdyż tylko kolektywne prace przyniosą pożądane rezultaty.

Przewodniczącym nowej rady został nadal tow. Laszewski. Jednocześnie wybrano 6 delegatów na zebranie sprawozdawcze — wyborcze, które wyłoni nową radę zakładową „Arki”.

J. GRUSZKA

H. OSTROWSKI

Hel potrzebuje pomocy GUM

W Helu jest tzw. kolonia rybacka, której kilka domów położonych jest nad samym morzem. W jednym z nich mieszka ob. P. Muza.

W 1947 r., podczas gwałtownego sztormu fale zaczęły podmywać brzeg; groziło niebezpieczeństwo zawałenia się domu. Na prośbę ob. Muzy kapitan portu helskiego tow. J. Kosakowski zorganizował doraźną pomoc. Saperzy i rybacy zdołali uratować dom przed zniszczeniem. Po tym sztormie Gdański Urząd Morski wzmocnił prowizorycznie brzeg, a dalsze roboty miały być wykonane nieco później.

W następnych latach fale kilkakrotnie zagrażały domowi, lecz ob. Muza ochronił go przed katastrofą.

Podczas ostatniego sztormu woda podchodziła pod same

fundamenty. Nad mieszkańcami wielu domów zawisło poważne niebezpieczeństwo. Lecz nie można było umocnić brzegu, gdyż GUM zabrał z Helu potrzebne do tego worki na piasek.

Kapitan portu helskiego na wysłane w tej sprawie pisma otrzymał odpowiedź, że prace te nie zostały ujęte w planie.

Dziwny wydaje się fakt, że przez 8 lat GUM nie zaplanował umocnienia brzegu. Przecież chodzi tu o zabezpieczenie życia i mienia wielu mieszkańców kolonii rybackiej. Nie wzięto, że sprawą tą zainteresuje się bliżej dyrekcja GUM.

S. E.

korespondent

Pierwsze wnioski z kampanii remontowej

(Dokończenie ze str. 1)

która w stoczni nie wytrzymała krytyki. Dlatego też CZRM powinien bezwzględnie przyjąć tu „Dalmoru” z pomocą.

Drugim, niemniej ważnym czynnikiem skrócenia postoju jednostki w stoczni — jest udział załogi statku w pracach remontowych. Jakie korzyści może przynieść praca załogi wykazuje w pewnej mierze przykład „Deltry”.

Żałoga maszynowa w składzie: I mech. St. Dorobek, II mech. W. Przytuła i 2 palaczy — wykonała we własnym zakresie przegląd maszynki pompy cyrkulacyjnej, maszynki na wrotczej, windy kotwicznej, oczyszczała i pomalowała maszynownię i kotłownię oraz przeprowadziła szereg innych prac konserwacyjnych.

Samo oczyszczenie i malowanie maszynowni i kotłowni w nosi według kosztorysu ok. 1200 normogodzin. Swoją więc pracą załoga maszynowa skróciła o kilka dni remont, a wartość robót pokryła z nadwyżką koszt utrzymania całej załogi szkieletowej na statku. Z zestawienia tych danych wynika, że udział załogi w remoncie stoczniowym stanowi poważną, dotychczas niecałkowicie wykorzystaną rezerwę w walce o obniżkę kosztów własnych.

Przykład załogi maszynowej i pokładowej „Deltry” nie jest odosobniony. Praca uświadamiająca, przeprowadzana przez organizację partyjną na statku podczas kampanii połowowej przynosi obecnie widoczne rezultaty. Także załogi innych trawlerów — jak „Radunia” czy „Pollux” — wyróżniają się w remontach stoczniowych.

Zrozumienie przez załogi walki o obniżkę kosztów własnych i czynny ich w tym udział nakłada na odpowiednie komórki przedsiębiorstwa obowiązki stworzenia takich ram organizacyjnych samoremontów, które pozwoliłyby na wprowadzenie tych prac jako planowych. Do rozważenia przez kierownictwo „Dalmoru” poddaje tu dwa wnioski:

● zabezpieczenie odpowiedniej ilości załogi szkieletowej podczas remontów stoczniowych;

● opracowanie systemu premiowania załóg za samoremonty, gdyż dotychczas przy ocenie tej formy współzawodnictwa nie brano w ogóle pod uwagę znaczenia bodźca materialnego.

Stosunkowo duży udział w kosztach remontu mają wszelkiego rodzaju dokumentacje rysunkowe. Brak odpowiednich biur konstrukcyjnych, które mogłyby szybko wykonać zapytania przez stocznię rysunki, powodował poważne zaburzenia we współpracy armatora ze stoczną. Zapytania dokumentacji rysunkowej były wielokrotnie nadużywane przez stocznię i często miały na celu asekurowanie się na wypadek przeterminowania remontu.

Ale w obecnym sezonie nie zaobserwowano tego szkodliwego zjawiska. Dużą zaś pomoc w przygotowaniu dokumentacji powinno nieść armatorom Biuro Konstrukcyjne, utworzone niedawno przy CZ MSR. Biuro to będzie mogło w okresach mniejszego nasilenia prac kompletować zasadniczą dokumentację jednostek, które jej jeszcze nie posiadają.

Lepsze przygotowanie organizacyjne stoczni do remontów powinno przynieść podwyższenie jakości wykonywanych prac w porównaniu z ub. r. W walce o to decydujący wpływ posiada kontrola międzyoperacyjna. A takie wypadki, jak oddanie ze stoczni „Wielkiego Wozu” z usterkami (nieszczelne drzwi, nieobracające się na wiewniki, czy niepracująca winda trawlowa) świadczą, że kontrola odbioru prac nie jest jeszcze wystarczająca.

Z dotychczasowego przebiegu kampanii remontowej nie można wyciągnąć dalszych wniosków. Byłoby jednak wskazane, aby omówione braki organizacyjne zostały usunięte jeszcze w tym roku.

TADEUSZ JĘDRZEJCZAK
inspektor techn. „Dalmoru”

Zapomniany projekt ob. Ignaszaka

DOTYCHCZAS stosowany sposób parafinowania beczek jest prymitywny i mało wydajny. Ponadto na skutek nierównomiernego rozprowadzania ciekłej parafiny, która szybko krzepnie i później często odpryskuje — powstają szczeliny, przez które wycieka solanka. O wadach tych pisaliśmy już kilkakrotnie. Samo parafinowanie jest zabiegiem niebezpiecznym, grozi bowiem zapaleniem się parafiny i pożarem. Stosując dotychczasowy sposób parafinuje się na godzinę zaledwie ok. 50 beczek, zatrudnia się przy tym 10 ludzi i zużywa ok. 0,75 kg parafiny na 1 beczkę.

W ostatnim kwartale ub. r. pracownik działu zaopatrzenia CZRM, ob. Wł. Ignaszak opracował projekt usprawnienia i mechanizacji procesu parafinowania, który zgłosił do Centralnej Komisji Wynalazczości przy CZRM.

Urządzenie pomysłu ob. Ignaszaka składa się z umieszczonego na wysokim pomoście zbiornika parafiny, ogrzewanego parą. Ma on tzw. dozownik, który odmierza dawkę parafiny

na każdą beczkę. Pod zbiornikiem umieszczona jest konstrukcja w rodzaju kołyski, w której ustawia się beczkę. Za pomocą silnika elektrycznego wprowadza się ją w ruch obrotowy i w lewo). Dzięki temu parafina równomiernie pokrywa wewnętrzne ścianki beczki i obydwa dna.

Wszystkie czynności zasadniczo wykonuje jeden robotnik. Tylko do prac pomocniczych potrzeba 3 ludzi. Jednego do podgrzewania beczek przed parafinowaniem oraz uzupełniania parafiny w zbiorniku, a dwóch do transportu beczek.

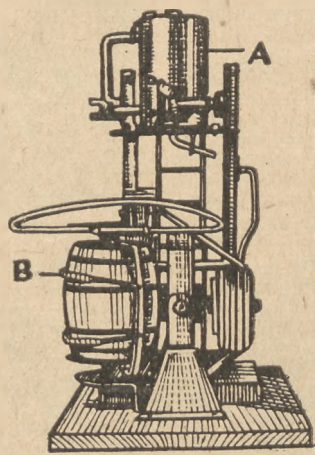
Uzyskane dzięki temu urządzeniu oszczędności są bardzo znaczne. Samo wylaminowanie pracy 6 robotników daje w skali rocznej około 14 tysięcy rob./godz. oszczędności. Jak obliczono, zespół robotników — stosując usprawnienie pomysłu Ignaszaka — będzie parafinował 65 beczek na godzinę. W skali rocznej podniesie się więc wydajność jednego zespołu o ok. 35 tysięcy beczek. Zmniejszy się również zużycie parafiny z 0,75 na 0,25 kg na każdą beczkę. Jeden zespół robotników zaoszczędzi więc rocznie ponad 75 ton tego materiału. I wreszcie najważniejszą pozycję stanowić będą niewątpliwie korzyści uzyskiwane przez podniesienie jakości ryb przechowywanych w beczkach parafinowanych za pomocą tego urządzenia.

Centralna Komisja Wynalazczości przy CZRM pozytywnie oceniła wniosek ob. Ignaszaka i w listopadzie ub. r. przekazała go do realizacji przedsiębiorstwu „Odra” w Świnoujściu. Tygodnie płyną, tysiące beczek parafinuje się nadal starym sposobem, a w „Odrze” nikt nie zabrał się jeszcze do wykonania dokumentacji i budowy prototypu zgodnie z zaleceniem CKW. Podobno „Odra” nie ma potrzebnych do tego fachowców.

Jeśli naprawdę tak jest, warto czym prędzej poszukać fachowców np. w CZRM lub gdyńskiej „Arce” i przyspieszyć wprowadzenie cennego pomysłu w życie.

Pożądane byłoby, aby projektem ob. Ignaszaka zainteresowały się również dyrekcje fabryk produkujących beczki, gdyż — wg opinii licznych fachowców — powinny one być parafinowane już w wytwórniach opakowań.

Sprawa jest ważna i nie wolno jej bagatelizować. C. P.



Model urządzenia do parafinowania beczek: A — zbiornik, B — kołyska w przechyle.

wy. Beczka może przybierać różne pozycje (poziome i pionowe oraz przesuwac się w pra-

Może to zrobić także „Arka“

Wkrótce „Odra” będzie miała własną lokomotywę do przetaczania wagonów w porcie. Jak ją uzyskano, opowiedział nam kierownik sekcji inwestycyjnej, ob. H. Piasecki.

— Na jednej z narad aktywu przedsiębiorstwa omawiano sprawę obniżki kosztów własnych. Zgłoszono wiele pomysłów. Nikt jednak nie wskazał sposobu zmniejszenia wydatków za wypożyczanie lokomotywy do przetaczania wagonów. Wiązały się z tym również inne wydatki, jak opłaty za przestój wagonów, straty wynikające z obniżenia klasy ryb, opóźnienia transportów itp.

— Wtedy kierownictwo przedsięwzięcia zwróciło się do mnie, abym podjął starania o uzyskanie potrzebnej lokomotywy. O przydzieleniu z importu nie było mowy. Pojechałem więc do Ministerstwa Kolei i zainteresowałem się starymi wrakami lokomotyw spaliniowych.

— Pokazano mi tam „katalog” wycofanych z ruchu lokomotyw. Wybrałem wrak po-

trzebujący — moim zdaniem — najmniej remontu i po komisyjnym obejrzeniu stwierdziłem, że warto go naprawić. Trudniej było znaleźć warsztaty, które podjęłyby się tych robót. Ale przy pomocy Ministerstwa Kolei udało się „wcisnąć” je do planów Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Lubaniu Śląskim.

— Lokomotywa jest już prawie gotowa. Koszt remontu (bo wrak otrzymaliśmy bezpłatnie) wyniesie około 200 tys. zł, a jej wartość rzeczywista — około 6 milionów zł. Jest to lokomotywa normalnotorowa, spalinowo - akumulatorowa. Może uciągnąć 30 - 40 wagonów. Wkrótce więc będzie rozwiązana sprawa transportu wewnętrznego w „Odrze”.

Warto, aby wrakami podobnych lokomotyw zainteresowali się towarzysze z „Arki”, a nawet z Ministerstwa Żeglugi. (k)

Sygnalizujemy PROBLEM

Od dłuższego czasu kapitanowie jednostek dalekomorskich skarżą się, że każde dobiecie jednostki do statku - bazy zmienia dewiację kompasów.

Problem jest poważny. Chodzi przecież o bezpieczeństwo ludzi i statków. Można go rozwiązać jedynie przez zamostrowanie na pływających bazach dewiatorów oraz wyposażenie ich w takie przyrządy, jak deflektor i inklinator.

Ciekawi jesteśmy, co o tym sądzi dyr. Frątczak z pionu połowowego CZRM?

Zostań korespondentem „Rybaka Morskiego”

Str. 4 RYBAK MORSKI

Nr 5

Szkolić załogi statków-baz

JEDNO z ważnych zagadnień statku-bazy — to sprawa kadr, ich przygotowania, wyszkolenia i kwalifikacji. Jeśli w zakładzie pracy na łądzie nie można mówić o podniesieniu wydajności pracy i poprawieniu warunków BHP bez stałego politycznego i fachowego szkolenia załogi, to na statku-bazie sprawa ta nabiera szczególnego znaczenia.

Na łądzie, w przypadku choroby lub niewywiązywania się z obowiązków jakiegos pracownika, można go zastąpić innym. Na statku-bazie trudniej tego dokonać i dlatego warto pomyśleć nad zagadnieniem opanowania przez poszczególnych członków załogi szerszego zakresu czynności, ażeby w razie konieczności można było zastąpić tego lub innego pracownika.

Dotyczy to przede wszystkim stanowisk kierowniczych oraz tych, które wymagają specjalnych umiejętności. Należałoby np. przeszkolić członków brygady przetwórczej, aby byli przygotowani do zastąpienia w razie konieczności swych kolegów z brygady przeładunkowej i na odwrót. Spośród robotników należałoby przygotować kadry mogące w potrzebie zastąpić solarzy, bednarzy, winiarników itp. Powinno być zasadą, że każdy z załogi statku-bazy musi poznać i całkowicie opanować co najmniej dwie specjalności.

Takie przygotowanie załogi statku-bazy pozwoli uniknąć zakłócenia normalnego rytmu w pracy w przypadku, jeżeli któryś z członków załogi z tego lub innego powodu nie będzie w stanie wykonywać swoich obowiązków.

Pracę tę należałoby zacząć od szkolenia na łądzie nowoprzyjmowanych robotników. Powinni być oni dokładnie zaznajomieni z obowiązkami i warunkami pracy na statku-bazie oraz zapoznani z prawidłowym wykonywaniem poszczególnych prac i operacji.

Następnie należałoby przeprowadzić szkolenie na stanowiskach roboczych bezpośrednio na statku-bazie w czasie jego postoju w porcie. Dalszy etap szkolenia powinien odbywać się na statku-bazie podczas rejsu.

Przyjmując taki system szkolenia, należy zwrócić uwagę na

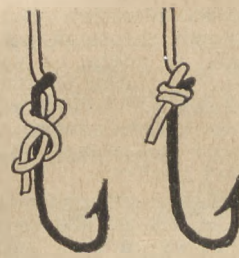
stałe pouczanie członków załogi o prawidłowych chwytach i metodach pracy, dokładne tłumaczenie i wyjaśnianie prawidłowego i nieprawidłowego wykonywania poszczególnych operacji oraz informowanie — szczególnie młodych nowych pracowników — o groźnych niebezpieczeństwach przy pracach wymagających szczególnej ostrożności. Stopień szkolenia załogi tak praktyczny jak i teoretyczny powinno się stale sprawdzać.

Taka forma szkolenia wpłynie bezsprzecznie na podniesienie kwalifikacji załogi, a tym samym na zwiększenie wydajności pracy, polepszenie warunków bytowych oraz na zmniejszenie ilości nieszczęśliwych wypadków.

A o tym, że szkolenie takie jest konieczne, świadczą fakty. Zdarza się jeszcze dość często, że załoga statku-bazy nie przestrzega elementarnych zasad bezpieczeństwa; niektórzy jej członkowie niewłaściwie dokonują poszczególnych operacji z rybami i nieprawidłowo posługują się narzędziami i urządzeniami. A takie lekceważenie przepisów BHP, jak np. przechodzenie pod unosem, obsługa wind przez osoby niepowołane itp. łatwo może stać się przyczyną poważnych wypadków przy pracy.

Innym również ważnym zagadnieniem jest sprawa płynności kadr na statku-bazie. Ciągła zmiana kierownictwa i poszczególnych członków załogi nie prowadzi ani do usprawnienia pracy, ani do podniesienia kwalifikacji załogi. Z tego względu należałoby też przyjąć zasadę, że obsada całej załogi, a przede wszystkim stanowisk kierowniczych, jest stała i może ulec zmianie tylko z bardzo poważnych przyczyn. Efekt tego będzie na pewno korzystny. R. WIŚNIEWSKI

Jak wiązać haki (5)



Z doświadczeń załogi trawlera „Rossija“

(Dokończenie z nr-u 4 (121))

Załoga maszynowa przyczynia się w dużej mierze do zapewnienia na naszym statku bezawaryjnego pływania, dobrych połowów i pełnego wykorzystania sezonów. Aby skrócić przestoje międzyrejsowe i przeprowadzić we właściwym czasie remonty profilaktyczne, nasi mechanicy wykonują wiele prac we własnym zakresie na morzu, a także podczas postoju w porcie. Stocznia zaś przekazuje się tylko te roboty, których nie można wykonać na statku. Remonty, które mają być przeprowadzone w porcie, planuje się wcześniej, gdy statek jest jeszcze na połowach. Każdy członek załogi wie zatem, jaka robota czeka go podczas postoju, ma czas przygotować potrzebne narzędzia i przemyśleć najlepsze sposoby wykonania swojego zadania.

Na początku 1954 r. załoga maszynowa zobowiązała się po święcie 4500 roboczogodzin na różne prace naprawcze. Zobowiązanie to zostało znacznie przekroczone. Dobre też wyniki osiąga ona w oszczędzaniu paliwa.

W trzecim rejsie II mechanik Kaczusow i motorzyści Jeremczuk i Kuprijanow wyremontowali 4 zawory silnika głównego bez przestoju statku, mimo że zwykle taką robotę zleca się warsztatom. Ci sami

towarzysze oczyścili prądnice nr 3, dokonali przeglądu łożyska korbowego w silniku głównym i wykonali wiele innych prac.

III mechanik Bałabajew i motorzyści Chudiajew i Szpekow oczyścili prądnice nr 1 i przetoczyli zawory w prądnicy nr 2.

W drugim połowie trzeciego rejsu winda trawlowa uległa dwukrotnie awarii, ale naprawili ją sprawnie ci sami towarzysze. Dzięki temu zażegnano groźbę przerwania rejsu.

Jedną z ważniejszych spraw na naszym statku było zagadnienie szkolenia kadr. Przeszkolenie licznej załogi odbywało się pod tym kątem, by każdy jej członek znał dwie, a nawet trzy morskie specjalności.

Obok technicznego szkolenia, które prowadzili oficerowie trawlera, organizowaliśmy indywidualne, praktyczne doszkalanie nowicjuszy. Przydzielono im do doświadczonego towarzysza pracy, którzy w czasie rejsu przekazywali młodemu swoją wiedzę i umiejętność, ucząc wszystkiego, co powinien znać członek załogi dużego statku rybackiego.

Do praktykantów odnosimy się serdecznie, stopniowo wciągając ich w duże tempo naszej pracy. Doświadczonych rybaków pokładowych przydziela się do solarzy — aby stopniowo zaznajomili się z tą pracą

— lub do reperacji sieci. Dzięki temu odchodzących na urlop patroszarzy, solarzy czy włokmistrzów zastępują inni ludzie, którzy opanowali już te specjalności. Na statku zorganizowaliśmy też szkolenie załogi maszynowej.

Obok planowych zajęć przeprowadzamy ze szturmami i mechanikami dyskusje o najbardziej charakterystycznych wydarzeniach podczas połowów.

W 1954 r. na naszym statku wyszkolono: 1 włokmistrza, 2 podwłokmistrzów, 4 solarzy, 2 motorzystów, 14 rybaków pokładowych I i II klasy. Spośród specjalistów awansowali: druzdy szturmni — Pietrow, Krugliaszow i Sokolow na st. pomocników kapitana, jego pomocnicy Kudriaszow i Kuźniecowa — na kapitanów, a IV mechanik — tow. Koszkin pracuje obecnie jako II mechanik.

Osiągnięcia nasze zawdzięczamy w znacznej mierze temu, że kierownictwo statku i organizacja partyjna codziennie zwracały uwagę na wychowanie załogi i umocnienie dyscypliny pracy na statku.

Każde niewłaściwe zachowanie się marynarza na statku jest przedmiotem dyskusji całej załogi. Dzięki pracy wychowawczej wielu rybaków, którzy przedtem naruszali dyscyplinę pracy, zostało przodownikami. Wśród nich warto wymienić takich, jak towarzysze

Czubanow, Machameta, Karaczew i inni.

Wysiłkiem całej załogi na przestrzeni ubiegłego roku przekroczyliśmy znacznie plan połowów i przerobu ryb oraz wprowadziliśmy ścisły reżim oszczędzania. W ciągu 9 miesięcy 1954 r. załoga wyловиła 5 987 ton ryb, czyli przekroczyła plan o 49,7 proc. Wyłów na godzinę trawlowania wyniósł 1 930 kg, zamiast 1 280 kg według planu, zaś czas trawlowania na dobę — średnio 14,6 godz., zamiast planowanych 13,9 godz.

Walcząc o obniżenie kosztów produkcji, załoga trawlera zmniejszyła koszt 1 centnara (100 kg) surowca o 21 rubli 53 kopiejki, dzięki czemu zaoszczędziła w ciągu 9 miesięcy 778 877 rubli. Ogólny nadplanowy zysk za ten okres sięgał miliona rubli.

W końcowej części artykułu (patrz „Rybnofe Chozajstwo” nr 12) autorzy — kpt. B. S. Kisow i jego zastępca D. S. Podnozow — ujawniają drobne braki w pracy, za które odpowiedzialność spada w jednych wypadkach na załogę, w innych zaś — na zarząd floty. Omawiają również cięgle jeszcze — według nich — za małe osiągnięcia w socjalistycznym współzawodnictwie, szczególnie zaś w dziedzinie oszczędności materiałów. Domagają się też większej pomocy ze strony przemysłowego zwiadu rybackiego.

Tłum. J. G.

listów DO REDAKCJI

RYBAK Str.5

za dolałowa KURTYNA

„PIERWSZY KROK“

„Fishing News“ donosi pod tym tytułem o założeniu przez rybaków z Kilmore Quay, Wexford (Irlandia) organizacji spółdzielczej.

Prezesem organizacji został miejscowy wikary, ks. Peter Mc Donald.

RYBACY SZKOCY ŻADAJĄ UNARODOWIENIA PRZEMYSŁU RYBNEGO

Członkowie Sekcji Rybackiej Związku Zawodowego Robotników Transportowych w Aberdeen (Szkocja) zażądali unarodowienia portowego przemysłu rybnego. Jako powód podają oni niechęć prywatnych właścicieli trawlerów do budowy nowych statków. Wyciągają oni z przemysłu tylko zyski, nie dając nic w zamian.

Rybaczy nie chcą pływać nadal na przestarzałych trawlerach prywatnych, gdzie panują niedopuszczalne warunki higieniczno-sanitarne, określone przez władze lekarskie portu Aberdeen jako „plama na cywilizacji brutyzm” (pisaliśmy o tym obszerniej w nrze 39 „Rybaka Morskiego” z dnia 2 października 1954 r. pt. „Kruzys floty rybackiej w Szkocji”). Dodać, że na starzych trawlerach węglowych praca jest znacznie cięższa niż na nowoczesnych trawlerach motorowych, a wydajność ich połowów, a więc i zarobki rybaków — mniejsze.

Rybaczy zwracali się wielokrotnie do prywatnych armatorów o unowocześnienie floty rybackiej, spotykali się jednak z zupełnym lekceważeniem ich żądań. Wobec tego rybaczy nie chcą nadal wspólnie pracować z nimi i pragną obsługiwać nową flotę, znajdującą się pod zarządem państwowym WFA (White Fish Authority — Zarząd Rybołówstwa Białej Ryby). Do Szkockiego Komitetu WFA została skierowana odpowiednia propozycja, która miała być rozpatrzona w styczniu br.

Na dorocznym zebraniu Sekcji Rybackiej w końcu grudnia ub. r. uchwalono również żądanie, aby władze administracyjne zażądały rejestracji rybaków w Aberdeen. Stwierdzono bowiem, że w przemyśle rybakim znajduje się obecnie wiele elementów niepożądanych, z którymi współżycie na trawlerach, w skandalicznych warunkach bytowych, jest dla przyzwyczajonych rybaków niemożliwe. Z tego powodu wielu rybaków porzuciło pracę na morzu i poszukano sobie innego zawodu.

Armatorzy prywatni nie zgłosili żadnych wniosków do wysuniętych przez rybaków propozycji unarodowienia przemysłu rybnego. Sądzymy, że nie są tym... zachwyceni.

STRAJK „NADGODZINOWY“ W ANGLII

500 wykwalifikowanych pracowników stoczniowych w Grimsby odmówiło pracy w godzinach nadliczbowych przy na prawach statków rybackich z tego powodu, że nie przyznano im warunków i płac obowiązujących w innych portach.

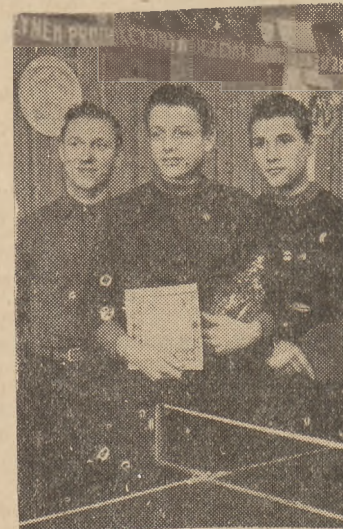
Ten swoisty strajk rozpoczął się 13 października 1954 r. i postanowiono kontynuować go tak długo, póki pracodawcy nie zdecydują się zaspokoić żądań robotników. Dotychczasowe propozycje ze strony pracodawców okazały się niezadowalające.

Mistrzowie

Sekcja tenisa stołowego jest jedną z najżywotniejszych w kole ZS Kolejarz „Arka”. W ub. r. arkowscy ping - pongiści wywalczyli I miejsce na Spartakiadzie Rybołówstwa Morskiego; zdobyli także mistrzostwo klasy B. Najgroźniejszego rywala — drużynę Kolejarka z Lęborka pokonali w stosunku 7:3.

Głównymi ping - pongistami „Arki” są: Jerzy Kleinschmidt, Jan Kleinschmidt, Roman Strzelka i Witold Dobrzyński. Trzej pierwsi uzyskali na Spartakiadzie Rybołówstwa Morskiego trzy pierwsze miejsca, a Jerzy Kleinschmidt zdobył ponadto mistrzostwo juniorów Gdyni i mistrzostwo seniorów Wybrzeża.

Kierownikiem sekcji jest Michał Zacharko — kierownik kotłowni robotniczego w Redłowie.



Na zdjęciu (od lewej): Jan Kleinschmidt, Jerzy Kleinschmidt i Roman Strzelka.

Uwaga Czytelnicy!

W związku z napływającymi do naszej redakcji reklamami w sprawie nieterminowego otrzymywania zaprenumerowanego numeru „Rybaka Morskiego” zawiadamiamy, że wszelkie reklamacje dotyczące ekspedycji naszego pisma należy kierować do Oddz. Woj. PPK „Ruch”, sekcja reklamacji, Gdańsk, ul. Tkacka 9/10, tel. 346-51 wewn. 99.

Reklamacje są uzasadnione wtedy, gdy prenumerata została odnowiona w terminach obowiązkowych, a więc za I kwartał br. do 10 grudnia 1954 r. Bowiem wpłaty dokonane po tym terminie zostały zaliczone na luty, marzec i kwiecień 1955 r.

Prenumeratę kwartalną (4,80 zł) na miesiące marzec, kwiecień i maj należy opłacić w listonosza lub w urzędzie pocztowym do 10 lutego br.

W tym samym terminie kolporterzy zakładowi powinni wpłacić należność za prenumeratę „Rybaka Morskiego” w najbliższej miejskiej lub powiatowej delegaturze PPK „Ruch”.

Wiadomości rybackie ZE SWIATA

ZŁY SEZON ŚLEDZIOWY

„Fishing News“ donosi z Roslared (pld. - wsch. Irlandia), że sezon śledziowy ubiegłego roku zaliczał się do jednego z najgorszych od szeregu lat. Ławice śledziowe pojawiły się w 1954 r. bardzo późno,

W naszych PRACOWNIACH

Ostatnio w Rumunii opracowano nowy program rozwoju rybołówstwa, w myśl którego nastąpi poważny wzrost połowów na Morzu Czarnym i w delcie Dunaju. Opiekę nad realizacją tego programu obejmują Instytut Rybactwa i Instytut Badań Żywności w Konstancy.

Plany rozwojowe przewidują należyte wykorzystanie możliwości eksploatacyjnych Morza Czarnego, z którego przed wojną rybacy rumuńscy odławiali zaledwie 5 tys. ton ryb rocznie, podczas gdy połowy wszystkich państw czarnomorskich w tym rejonie sięgały wówczas 100 tys. ton. Zakłada się też powiększenie floty rybackiej, budowę statków — baz i stosowanie samolotów w służbie zwładowczej.

Na jednostkach połowiących w delcie Dunaju pracuje obecnie około 10 tys. rybaków, na ogólną liczbę 15 tys. w całej Rumunii. Łowią oni tam głównie jesiotry oraz śledzie (80 proc. rumuńskich połowów tej ryby). Planuje się, iż w tym rejonie — po racjonalnym zagospodarowaniu — będzie się odławiało od 12 do 15 tys. ton ryb.

(s)

bo dopiero przy końcu listopada, zamiast — jak zwykle — w połowie października.

W dodatku gwałtowne sztormy, które szalały w tym czasie — utrudniały połowy, zatrzymując statki w porcie.

ZDRADZIECKA FALA

23 grudnia ub. r. zdarzył się na Morzu Północnym, w odległości 60 Nm od portu Lowestoft (Anglia) tragiczny wypadek, podobny do tego, jaki spotkał załogę naszego transatlantyka „Batory” w dniu 28 października 1954 r. na Morzu Śródziemnym.

Niezwykle wysoka i nieoczekiwana fala uderzyła na pokład trawlera „Loddon”, zdążającego do portu miasteczka Lowestoft i zmyła z pokładu 40-letniego trymera T. E. Wilsona. Drugi trymer, F. W. Rose został ranny.

Ciało Wilsona wyłowiono, lecz był on już martwy.



TRZY BYKI

W nrze 18(3293) „Dziennika Bałtyckiego” z dnia 21 stycznia br. w notatce pt. „Marynarzom radzieckim zawiadamiamy życie” napisano:

... Komendant radzieckiego okrętu wojennego przekazał uratowanych rybaków... przybyłemu do portu ob. Walczaków, dyrektorowi Związku Branżowego Rybołówstwa Morskiego.

Tymczasem dawna nazwa wymienionej instytucji niegdyś brzmiała: Związek Branżowy Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego, obecnie zaś (od 27 listopada ub. r.) brzmi: Krajowy Związek Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego, a ob. Walczak nie jest dyrektorem, lecz zastępcą przewodniczącego KZ SRM.

Krótko mówiąc — trzy byki w jednym zdaniu.

WSTYD ZA KOLEGÓW

24 stycznia br. otrzymaliśmy list z Warszawy od pracownika „Expressu Wieczornego”, który prosi nas o zamieszczenie w Rybakach Wsypek następującego oświadczenia:

W związku z pojawieniem się w „Expressie Wieczornym” nr 18 (wydanie A z dnia 21. I. — wyd. B z dnia 22. I. br.) niepodpisanego reportażu pt. „Widoczność równała się zeru. Fale wiodowały nas na wysokość 12 metrów” — oświadczam, że nie miałem nic wspólnego ani z jego napisaniem, ani z dostarczeniem niewiarogodnych informacji i opisów, jakie się w nim znalazły.

Stanisław Młoduszewski etatowy pracownik redakcji „Expressu Wieczornego” w Warszawie.

Rozumiemy dobrze red. St. Młoduszewskiego. Po prostu wstydziliśmy się za swoich kolegów po piórze przed rybakami, z którymi rozmawiał w Gdyni w dniu 19 stycznia br.

Ciekawostki

TUŃCZYK ROŚNIE SZYBKO

„Pan American Fisherman” donosi, że tuńczyk przez okres jednego miesiąca rośnie przeciętnie 2,5 cm i przybiera na wadze 1 kg. S.O.S.!!!

Tygodnik „Neue Berliner Illustrierte” opisuje tragiczny wypadek, jaki miał miejsce w pobliżu wyspy Bornholm. Pewien szwedzki jacht uległ awarii, wobec czego właściciel zaczął dawać znaki żółtej flagi. Ale załoga żadnego z mijających go kutrów rybackich nie pomyślała z pomocą. Zrozpaczonego Szweda, nie widząc innego wyjścia, wywieślił na maszynie różową część białej swojej 17-letniej córki. Skutek był piorunujący — z trudem zdołał uratować się przed ratownikami.

TAKIMI HAKAMI ŁOWILI NASI PRZODKOWIE (5)

Człowiek pierwotny niekiedy stosował do wyrobu haczyków — oprócz kości, drewna i muszli, o czym pisaliśmy już w poprzednich numerach naszego pisma — także tworzywo mieszane: połączenie drewna z zębami dzikaka zwierzęt lądowych lub ryb. Żeby rekina, kłya dzikaka, pazury tygrysa itp.



umiejętnie związane z drewnem, służyły do powodzenia do połowów żarłoczych ryb.

Z sieci Hipolita Rybki

Sprawa ważna i pilna

Są u korzeni naszego życia jakieś osobliwe drożdże, które sprawiają, że wszystko u nas rośnie — i domy, i fabryki, i ludzie. Rośnie też i stale rozwija się nasze rybołówstwo, przybiera nam zarówno nowych, wspaniałych statków, jak i wielu wspaniałych ludzi. Rybołówstwo morskie przeżywa okres wzrostu, jakiego nigdy nie przeżywało, bo nie miało odpowiednich warunków — ekonomicznych i politycznych.

Ale są jeszcze u korzeni naszego życia jakieś pozostałości po tamtych czasach — niebezpieczne pasożyty, pożerające owe drożdże wzrostu, pasożyty biurokracji, bezmyślności i obojętności. Sprawiają one niemałe spustoszenia, hamują wzrost naszego życia gospodarczego, utrudniają nam wykonanie tych wszystkich pięknych zadań, które sami sobie wyznaczaliśmy. Te złośliwe pasożyty grasują również i w rybołówstwie.

* * *

Jest takie stare przysłowie: „Czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci”. My chcemy, żeby nasza młodzież nasiąkała uczciwością, patriotyzmem i zamiłowaniem zawodowym. Żeby szła do przemysłu, pracowni naukowych — i

rybołówstwa, żeby uczyła się potrzebnych gospodarce narodowej fachów.

* * *

Nasze rybołówstwo będzie nadal bujnie się rozrastać. M. in. we Władysławowie powstanie 25-tysięczne miasto rybackie. Ale będzie to chyba miasto starych, jeśli w „Szkunerze” nie nastąpi zmiana polityki kadrowej. Bo w „Szkunerze” w ogóle



nie zatrudnia się na kutrach praktykantów i nie prowadzi się szkolenia przywarsztatowego wśród młodych ławców. Bo w „Szkunerze” jeszcze nie docenia się, że „skorupka musi nasiąkać za młodu”. Bo w „Szkunerze” zadomowiły się pasożyty bezmyślności, które pożerają drożdże wzrostu.

* * *

A w „Dalmorze” — nie lepiej. Jakis drożdżobójca w którymś z departamentów Min. Żegluga czy w CZRM jednym pociąganiem swego tępego pióra skreślił

wszystkie etaty szkoleniowe na trawlerach. Jeden podpis, a jakie konsekwencje! Bo ciekaw jestem, kogo ów „decyzjodawca” od kosztownych „oszczędności” będzie zatrudniał na oraz to przybywających jednostkach łowczych? Chyba że sam jej obsłuży.

* * *

Tak, tylko wariat podcina gałąź, na której siedzi. Żeby tego nie robił — trzeba go wyleczyć. Takie właśnie zadanie miał ten felieton.

Czy je spełni? Okaże się to z odpowiedzi, jakie nam niezawodnie nadesłają „Szkuner”, „Dalmor”, CZRM i Min. Żegluga. Czekamy!

Potrzebne sprzętanie

W bazie spółdzielni „Certa” w Wolinie odnowiono w październiku ub. r. Dom Rybaka. Do gruntownego sprzątnięcia po malarzach wynajęto sprzątaczkę, której jednakże do dnia dzisiejszego nie wypłacono należności. (Z korespondencji E. Mruczyka).

* * *

Płacić za pracę nie macie w planie, więc wniosek tutaj stawiam zdrowy: zróbcie jeszcze jedno sprzętanie...w waszym wydziale finansowym.