



„Pływająca wyspa“ wokół statku-bazy „Morska Wola“

DNIA 28 sierpnia br. statek-baza „Morska Wola“, po przeszło miesięcznym pobycie na łowiskach Morza Północnego, wrócił do Gdyni przywożąc ponad 20 tysięcy beczek ze śledziami. Ten rekordowy ładunek osiągnięto dzięki niezwykle sprawniej pracy całej załogi statku-bazy oraz sprzyjającym warunkom atmosferycznym.

Ogółem w czasie III rejsu przez pokład „Morskiej Woli“ przeszło 95 tys. beczek. Ponadto załoga statku-bazy zabunkrowała na trawlerzy 2600 ton węgla oraz większą ilość jarzyn i produktów żywnościowych, obliczonych na 16 tys. osobodni.

Podczas 6-tygodniowego rejsu dokonano na łowiskach 252 cumowań (przeciętna ilość cumowań nie przekraczała dotychczas 60—80), przy czym przeciętny przeładunek na dobę wynosił: 3286 beczek (pusty, z solą lub ze śledziami) i 88 ton węgla.

Szczególną ofiarnością w pełnieniu swych obowiązków wyróżnili się: st. marynarz Michał Ludkiewicz, ślusarz Stefan Dudziak, brygadziści przeładunkowi Jan Nowacki i Stanisław Waśniewski, mł. marynarz Henryk Gistrzyński i klasyfikator Kazimierz Imianowski.

Jak wynika z uwag załogi, do sukcesu statku-bazy w dużym stopniu przyczyniła się rytmiczna dostawa beczek z łądu, przywożonych na „Morską Wolę“ przez czarterowane statki PMH: s/s „Olsztyn“, s/s „Wieczorek“ i

m/s „Gdańsk“. Razem dostarczyły one około 30 tys. beczek i ponad 2 tys. ton węgla.

„Dalmor“ zdobył sztandar ministra żeglugi

DO pięknych tradycji naszego rybołówstwa należy już uroczystość wręczenia sztandaru przechodniego najlepiej pracującej załodze przedsiębiorstwa rybackiego. Powtarza się ona czterzy razy w roku, po podsumowaniu wyników międzyzakładowego współzawodnictwa pracy za każdy kwartał. Rozpatrując ostatnio osiągnięcia poszczególnych zakładów w II kw. br. wspólne kolegium Min. Żeglugi i Prezydium Zarządu Głównego Zw. Prac. Żeglugi przyznało tytuł przodującego przedsiębiorstwa w resorcie i w rybołówstwie „Dalmorowi“. Załoga jego przekroczyła w II kw. br. zadania połowowe ilościowo o 33,7 proc., wartościowo — o 53,3 proc., a plan gotowości technicznej — o 11,3 proc. Jednocześnie dalmorowcy dostarczyli krajowi bez mała dwa razy więcej ryb niż w II kw. 1954 r. i obniżyli koszt własny połowów o 16,8 proc. W sumie osiągnięcia te umożliwiły powiększenie zaplanowanego wyniku działalności połowowej o ponad 10 mln. zł.

Wśród najlepiej pracujących w tym okresie wyróżniły się wysokimi wynikami połowów załogi „Podlasia“ (kpt. B. Iwański),

„Regalicy“ (kpt. W. Bryndza) i „Lawicy“ (kpt. Z. Palimaka). Niewiele mniejsze osiągnięcia mieli rybacy z „Jowisza“ (kpt. A. Kubina), „Wegi“ (kpt. H. Poks), „Raby“ (kpt. Zb. Dzwonkowski) i „Rozogi“ (kpt. J. Muza).

szczędzili wysiłków dla wykonania i przekroczenia planowanych zadań. Oni też byli głównymi bohaterami uroczystości przekazania „Dalmorowi“ sztandaru przechodniego ministra żeglugi, która odbyła się 3 września w świetlicy Prez. MRN w Gdyni.



Wiceprzewodn. Prez. Woj.RN tow. Bigus dekoruje kier. wyprawy kpt. S. Brąglewicza, obok którego stoją H. Danielewicz i St. Bąk

Długa jest lista przodujących rybaków i pracowników lądowych „Dalmoru“, którzy nie

Punktualnie o godz. 14.30 prze wodniczący rady zakładowej tow. Puc zaprosił przedstawicieli Min. Żeglugi, partii, Zarz. Gł. ZPPZ, CZRM i przodowników pracy do prezydium. Liczne zgromadzeni dalmorowcy mieli w tym dniu niecodziennych gości, bowiem w ich uroczystości wzięła także udział sześciuosobowa delegacja dokerów angielskich, która na zaproszenie Zarz. Gł. ZPPZ przyjechała do Polski zwie dzić miasta i zakłady pracy na Wybrzeżu. Jako przedstawiciel tej delegacji został zaproszony do prezydium T. Stallard.

Po referacie dyr. nac. „Dalmoru“ tow. Muszyńskiego, który omawiał osiągnięcia załogi w II kw. br. — w imieniu ministra żeglugi dyr. Dep. Inwestycji MZ tow. Grimm przejął od delegacji PPIUR „Barka“ sztandar przechodni i przekazał go przy długim nie milknących oklaskach dalmorowcom. Następnie sekretarz Zarz. Gł. ZPPZ tow. Kowalski wręczył proporcę przechodnie przed stawicielom „Korabia“ dla najlepszej w II kw. br. załogi kutra „Ust 35“ z szyprem P. Jefimowem na czele oraz delegacji PPIUR „Barka“ za przodujące osiągnięcia w tym okresie ich komórki racjonalizacji.

Dekoracji odznaczeniami państwowymi dokonał zast. przewod niczącego Prez. Woj.RN tow. Bigus. Srebrne krzyże zasługi otrzymali kierownik wyprawy z „Morskiej Woli“ kpt. S. Brąglewicz i of. k.o. Drożdżyński, a medale 10-lecia PRL — of. k.o. H. Danielewicz, I mech. St. Bąk i I mech. z „Raby“ F. Secewicz oraz z „Arki“ zast. dyr. tow. St. Sapota i of. k.o. J. Kućmierz. Kapitan „Raduni“ K. Opiola, który remu przyznano brązowy krzyż zasługi, otrzyma go po powrocie z morza.

Dyr. nac. CZRM tow. Biliński udekorował odznakami przodowników pracy członka prezydium

Według wstępnych obliczeń do dnia 7 września br. rybołówstwo morskie wykonało łącznie miesięczny plan połowów w 21,1 proc.

Przedsiębiorstwa państwowe uzyskały 20,5 proc., w tym „Arka“ — 30,0 proc. (na Morzu Północnym 39,3 proc.), „Odra“ — 20,6 proc., „Dalmor“ — 19,6 proc., „Kuter“ — 19,1 proc., „Korab“ — 18,6 proc., „Szkuner“ — 9,4 proc., „Barka“ — 6,4 proc.

Spółdzielczość wykonała ogółem plan w 21,3 proc., a rybacy indywidualni — 23,5 proc. zadań miesięcznych.

Z OSTATNIEJ CHWILI: DNIA 6 BM. ZAŁOGI „ARKI“ WYKONAŁY ZADANIA III KWARTAŁU, UZYSKUJĄC 101,3 PROC. IŁOSCIOWEGO I 111,9 PROC. WARTOŚCIOWEGO PLANU POŁOWÓW.

rady zakładowej „Dalmoru“ i jednocześnie klasyfikatora na „Morskiej Woli“ K. Imianowski-go oraz palacza z „Raduni“ E. Lipa.

Liczne dyplomy Zarz. Gł. ZPPZ otrzymali przodujący załogi trawlerów oraz wyróżniający się rybacy i pracownicy lądowi. Ponadto rozdano wiele na gród rzeczowych i kilkadziesiąt pieniężnych. Nagrodę ministra żeglugi — motocykl W.F.M. — przyznano st. rybakowi z „Deltry“ Józefowi Harabasowi. Jeden z trzech aparatów radiowych odbierze po powrocie z łowisk Morza Północnego przodujący sternik floty dalmorowskiej B. Kryspin z „Podlasia“. Kier. wyprawy Brąglewicz i kpt. Lehr z „Morskiej Woli“ za rekordowe osiągnięcia przeładunkowe tego statku-bazy nagrodzeni zostali skórzanymi walizkami. Ponadto zegarki, kuponu wełny ubraniowej — oto cenne nagrody rzeczowe, jakie tego dnia otrzymali przodujący ludzie przedsiębiorstwa, którego załoga walczy ambitnie o wykonanie rocznego planu połowów do 7 listopada.

Nie zapomniano też o najmłodszych dalmorowcach — o dzieciach pracowników, którym dyr. Muszyński wręczył wiele pięknych zabawek. Podczas kiedy dzieci defilowały przez scenę, warto było popatrzyć na twarze dokerów angielskich. Dotychczasowe zdumienie wywołane niezwykłą dla nich uroczystością, zastąpiło rozradowanie, które w podobnych okolicznościach ogarnia wszystkich prostych ludzi na całym świecie. Wiodł ten kojarzył się ze słowami,



Dyr. Muszyński wręcza zabawkę Ewuni Łukowicz

którymi przedtem zakończył gorące oklaskiwane przemówienie T. Stallard: „... Z zadowoleniem obserwujemy wasz marsz do trwałego pokoju i szczęśliwego życia. Przywzomimy wam serdeczne pozdrowienia i życzymy dalszych sukcesów“.

Zaraz po rozdaniu nagród odbył się koncert „Przy sobocie robotniczej“ z udziałem artystów scen warszawskich: Mirskiej, Fogga, Jaksztasa i Sempolińskiego, a wieczorem zabawa dla przodowników (byli na niej także dokerzy angielscy), która trwała do rana. T. W.

Wywiad z załogą „Błotniaka“

WŚRÓD 8 jednostek „Odry“, które do końca sierpnia br. wykonywały swe roczne plany połowów, czołowe miejsce zajmuje załoga ługotrawiera „Błotniak“. Rybacy z tej jednostki już 22 lipca br. złożyli meldunek o zrealizowaniu rocznego planu, a do końca roku postanowili złowić dodatkowo 100 ton ryb. Zobowiązanie to na pewno wykonają z nadwyżką.

Na nabrzeżu, do którego przy cumował m/t „Błotniak“, zastaliśmy część załogi. Jest tu sternik Tadeusz Slimak i drugi mechanik Ignacy Radczuk. Oczywiście zadajemy im zaraz kilka pytań.

— Jaka jest główna przyczyna Waszych tegorocznych sukcesów?

Slimak: Jeśli powiem, że jest to zasługa wyłącznie nas rybaków, to nie będzie prawdą. Złożyło się na to wiele przyczyn: wcześniejsze niż planowano ukończenie przez stoczniowców remontu „Błotniaka“, dobra wydajność łowisk i wreszcie nasi mechanicy, którzy naprawdę zasługują na wyrazy uznania za bezawaryjne pływanie.

Radczuk: Wstyd byłoby dla nas, gdybyśmy dopuścili do awarii w okresie gdy „ryba idzie“. Dlatego robimy co w naszej mocy, aby wszystkie remonty przeprowadzać na łowisku we własnym zakresie. Obecnie, mimo że wróciliśmy z kilkutygodniowego rejsu, stoczniowcy nie mają co robić na naszej jednostce. „Wszystko gra!“

— Słyszałem, że odgardlacie śledzie na morzu. Kiedy zrodziła

się u Was taka myśl i jakie macie wyniki?

Slimak: O tym, aby odgardlać śledzie na morzu, mówiono nam na odprawach i czytaliśmy w „Rybaku Morskim“. Omawiając więc podczas ostatniego rejsu treść nowego zobowiązania, postanowiliśmy na próbę odgardlić 50 beczek śledzi. Korzystając z „okazji“, że niektóre zaciągi były mniej wydajne, zabraliśmy się do roboty. Całą ilość odgardlonych śledzi przyjęło nam na statku-bazie w klasie A.

— Czy przy odgardlaniu wynikły jakieś nieprzewidziane trudności?

Slimak: Owszem, nie mieliśmy do tego odpowiednich noży. Każde odgardlać takim nożem, jaki miał „Odra“ powinna postarać się o specjalne noże do odgardlania i wyposażyć w nie jednostki łowcze.

— Na pewno próbowaliście wto ki skonstruowane przez kpt. Detlafa. Co możecie o tych próbach powiedzieć?

Slimak: Nie wiem jak inne załogi, ale my włokiem Detlafa uzyskaliśmy bardzo dobre wyniki. Przez to, że sieć jest lżejsza, zwiększyła się szybkość trawienia, zaciągi trwały krócej i mogliśmy ich więcej robić w ciągu dnia. Zresztą o tym, że włoki te zdają egzamin, świadczyć może taki przykład: Załoga „Derkacza“ miała w pewnym okresie słabe wyniki. Kpt. Roźniakowski zwrócił się więc do nas, aby pomóc mu uzbroidć włok Detlafa i wspólnie dokonać prób. Wraz z

naszym kapitanem Kornackim przeszliśmy na „Derkacza“. Po przemierzeniu i uzbrojeniu włoka zaczęliśmy nim łowić. Wyniki były dobre. Od tej pory kpt. Roźniakowski stał się zwolennikiem włoka Detlafa.

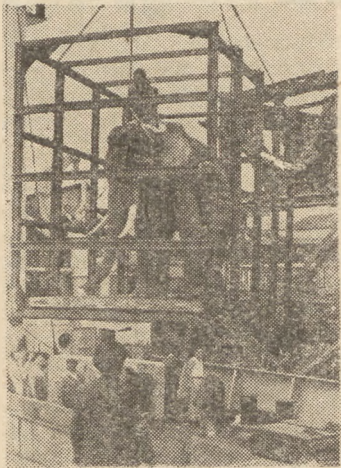
Radczuk: Warto dodać, że połowy tym włokiem korzystnie wpływają na pracę silnika, bowiem przy mniejszych obrotach osiągamy o wiele większą szybkość.

Przy pożegnaniu nasi rozmówcy poruszyli jeszcze jeden problem. Otóż m/t „Błotniak“ ma być podstawiony na stocznię do remontu 5 listopada br. a więc w pełni sezonu ługowego. Zdaniem drugiego mechanika i sternika silnik pracuje dobrze i śmiało można przedłużyć okres eksploatacji tego statku do końca listopada. Oczywiście zależne to jest nie tyle od „Odry“, ile od stoczni, która ma swój plan i żąda, aby jednostki podstawiane były w uzgodnionym czasie. Jak jest wyjście z sytuacji, aby z jednej strony nie załamać harmonogramu stoczni, a z drugiej nie zrezygnować z dziesiątek ton śledzi, które mogłaby ta jednostka złowić? Naszym zdaniem dwa jakie: albo „Odra“ 5 listopada podstawia do remontu inną jednostkę, której stan techniczny budzi zastrzeżenia, albo stoczniowcy podejmą zobowiązanie, że nawet w przypadku późniejszego podstawienia jednostki do remontu — zostanie on wykonany w terminie.

K. KOŁODZIEJ

„Kiliński” wrócił z Wietnamu

Radośnie witali mieszkańcy Gdyni załogę statku „Kiliński”, który po rocznej nieobecności powrócił 1. 9. br. do kraju. Przed rokiem „Kiliński” skierowany został do Wietnamu, aby zgodnie z postanowieniami rozejmowymi przewozić ludność cywilną i wojsko z Południa na Północ. W nie zwykłe ciężkich warunkach tropikalnych załoga polskiego statku ofiarnie wykonała swe trudne zadanie: odbyła 25 rejsów przewożąc ok. 82 tys. ludzi oraz ok. 3 tys. ton sprzętu wojskowego i mienia. Wdzięczni Wietnamczycy przekazali załodze szereg darów dla Polski, a wśród nich



słonia „Partyzanta”, przeznaczono dla jednego z naszych ZOO. Na zdjęciu — wyładunek „Partyzanta” w porcie gdyńskim.

Z problemów IV Plenum KC PZPR

Pomoc klasy robotniczej dla rolnictwa

Program dalszego rozwoju rolnictwa w naszym kraju, wysunięty przez IV Plenum Komitetu Centralnego partii, jest problemem interesującym i dotyczącym całe nasze społeczeństwo. Podniesienie produkcji rolnej leży bowiem nie tylko w interesie chłopów, spółdzielców i robotników PGR, ale i w interesie klasy robotniczej i inteligencji pracującej, w interesie wszystkich ludzi pracy w mieście i na wsi.

Podniesienie produkcji roślinnej i hodowlanej oznacza lepsze zaopatrzenie miast w żywność, a przemysłu w surowce, decyduje zatem o podniesieniu dobrobytu zarówno chłopów, jak i ludzi pracy w mieście. Rozwiązanie problemu rozwoju rolnictwa w Polsce ma więc znaczenie ogólnokrajowe, a realizacja programu partii w tej dziedzinie nakłada też poważne obowiązki na miasto.

Szczególnie doniosłe zadania stoją przed załogami, zakładów pracujących dla zaspokojenia potrzeb wsi, tj. przed robotnikami fabryk maszyn rolniczych, nawozów sztucznych itp. W tego typu zakładach przemysłowych zwiększyć się musi troska organizacji partyjnych o pełne wykonanie planów produkcyjnych, o poprawę jakości maszyn i narzędzi rolniczych, o doskonalenie i unowocześnienie produkowanych maszyn.

Pomoc klasy robotniczej dla wsi nie może się jednak na tym kończyć. Nowe zadania w dziedzinie produkcji rolnej i rozwoju spółdzielczości produkcyjnej wymagają zwiększenia zainteresowania i wszechstronnej pomocy ze strony całej klasy robotniczej. Potrzebne jest rozszerzenie ruchu łączności fabryk ze wsią, je-

szcze szersze rozwinięcie ruchu szefostwa zakładów przemysłowych nad POM i nad spółdzielniami produkcyjnymi.

Realizacja wytycznych IV Plenum wymaga rozwijania przez

musi trwać okrągły rok i być naceLOWANA przede wszystkim na podnoszenie politycznej świadomości chłopów pracujących.

Program rozwoju rolnictwa za proponowany przez IV Plenum



Pracownicy gdyńskiej „Arki” przy omłotach w Łężyczach

organizacje partyjne w zakładach przemysłowych i instytucjach, w tym również przy przedsiębiorstwach rybackich, wszystkich form pomocy i więzi z masą mi chłopstwa pracującego, niesienia wsi indywidualnej, POM-om, spółdzielniom produkcyjnym i PGR pomocy organizacyjnej, technicznej, politycznej i kulturalno-oświatowej.

Praca ekip łączności ze wsią nie może być zatem jednostronna, ani doraźna. Nie może ona ograniczać się do pomocy w remoncie maszyn, czy zbiorze plonów, rozpoczynać się i kończyć jednocześnie z kampaniami, które prowadzi wieś. Praca naszych ekip z przedsiębiorstw rybackich

KC partii nie jest wyłącznie programem ekonomicznym, dotyczącym wskaźników gospodarczych. Jest to przede wszystkim program pracy politycznej zmierzającej do zdobycia dla idei partii jak najszerszych rzesz chłopstwa pracującego, zmierzającej

do szerokiego rozwoju inicjatywy chłopskiej, dla nauczania chłopów kojarzenia ich osobistych interesów z interesami klasy robotniczej, narodu, państwa ludowego.

W dokumentach IV Plenum tkwi głęboki sens polityczny, który przetłumaczony musi być w konkretnych terenowych warunkach na konkretne zadania. Chodzi bowiem o to, by linia partii, by podstawowe założenia polityki partii na wsi były zrozumiałe dla każdego.

Tłumaczyć tę politykę partii, zdobywać dla niej chłopów pracujących — to jedno z zadań ekip łączności. I bynajmniej nie zadanie krótkotrwałe, lecz długofalowe, wymagające systematycznej działalności, szerokich i trwałych kontaktów z chłopami.

Rzecz jasna, że ekipy spełnią swoje zadania tylko wtedy, jeśli same sobie przyswoją gruntownie materiały IV Plenum, jeśli pojmą polityczny sens propozycji wysuniętych przez IV Plenum.

Dokładne przestudiowanie materiałów IV Plenum, rozwinięcie dyskusji nad nimi i wyciągnięcie odpowiednich wniosków dla rybackich ekip łączności ze wsią, to jedno z najpilniejszych zadań organizacji partyjnych.

J. MATUSZKIEWICZ

Co styknie za granicą?

Wzrost cen węgla w Anglii

Zarząd Przemysłu Węglowego w Anglii ogłosił podwyżkę ceny węgla o 20 proc. Ponieważ trawery brytyjskie zużywają rocznie

1 250 000 ton węgla, przeto wskutek zwiększenia jego ceny właściciele trawlerów będą musieli ponieść dodatkowy koszt 1 miliona funtów szterl. rocznie.

Fakt ten stanowi dotkliwy cios dla właścicieli statków opalanych węglem. Brytyjskie koła rybackie liczą się z możliwością bankructwa niektórych armatorów i całkowitego zaprzestania połowów przez flotyllę z portów Milford Haven, Swansea i Cardiff, które znajdują się w najtrudniejszej sytuacji ekonomicznej. Grozi to bezrobociem tysięcy rybaków i pracowników przemysłu rybnego.

Wzrost ceny węgla spowoduje również zwiększenie kosztów transportowych, które i tak wzrosły już o 17,5 proc. od 1953 r. Wszystko to odbije się niewątpliwie na konsumencie.

Skutki podwyżki odczują najdotkliwiej (700 000 funtów szterl. rocznie) flotylle przybrzeżne, w których 80 proc. jednostek jest opalanych węglem. Flotylle dalekomorskie, uprawiające połowy u wybrzeży Islandii, wysp Faeroer i Związku Radzieckiego poniosą dodatkowy koszt 300 000 funtów szterl. rocznie.

Przypuszcza się, że podwyższenie ceny węgla ma m. in. na celu szybsze wycofanie przestarzałych węglowych statków rybackich i przebudowanie pozostałych na napęd olejowy. Wzrost cen oleju napędowego w latach 1953 i 1954 wynosił tylko 50 proc. wzrostu ceny węgla.

Decyzja rządu o podwyższeniu ceny węgla wywołała ogromne zaniepokojenie w rybackich kołach brytyjskich. W portach odbywają się zebrania i wiece, na których właściciele statków, rybacy i robotnicy przemysłu rybnego domagają się interwencji w tej sprawie.

Ministerstwo Rybołówstwa i Rolnictwa zapowiedziało w Izbie Gmin opracowanie i zastosowanie specjalnego systemu pomocy rządowej dla statków rybackich opalanych węglem. Jednak propozycje te można przedstawić parlamentowi dopiero po feriach letnich. (b)

PRZEGŁAD WYDARZEŃ międzynarodowych

Przywykamy już do tych codziennych wiadomości: grupa turystów francuskich udała się na naszym „Batorym” do Leningradu, odbyła się wymiana wycieczek rolników amerykańskich i radzieckich, zapowiadają swoje wizyty w ZSRR premierzy: francuski, egipski i norweski. Wybiera się tam z wizytą kanadyjski minister spraw zagranicznych...

Oto widome oznaki odprężenia: zacieśniają się kontakty między Wschodem i Zachodem, utrwała się duch Genewy. Ale ten fakt, budzący żywe i powszechne zadowolenie wśród milionów prostych ludzi na całym świecie, napawa głębokim niepokojem te imperialistyczne koła, których główną stawką była i nie przestaje być — zimna wojna. I wydarzenia na arenie międzynarodowej, których ostatnio jesteśmy świadkami, są wyrazem właśnie — z jednej strony — umacniania się ducha Genewy, ducha porozumienia i współpracy — z drugiej zaś — odzwierciedlają próby przeciwdziałania temu procesowi, próby odgrzewania starych chwytów „zimnej wojny”.

OFENSywa NA... DUCHA

Do tych starych chwytów należą wyświechtane brednie o „żelaznej kurtynie”, o „komunistycznej dywersji” itp. Należy do nich nawoływanie do „wyzwolenia” krajów demokracji ludowej, „program” włączenia NRD do zremilitaryzowanej republiki bolskiej itd. Cały arsenał tych chwytów zastosował w swym ostatnim wystąpieniu wiceprezydent USA Nixon. Lecz przemówienie jego można by tylko wtedy nazwać bredniem człowieka, który ocknąwszy się po długim śnie, nie wie co się na świecie zmienia, gdyby nie współbrzmiało ono z innymi wystąpieniami Eisenhowera i Dullesa, gdyby nie było jednym z pociągnięć w ofensywie na... ducha. Na ducha Genewy.

Bowiem taka ofensywa toczy się. Szereg reakcyjnych pism amerykańskich, jak np. „Wall Street Journal” niepokoi się wręcz, „w jaki sposób zapobiec, aby pokój zagarnął cały świat”, a analizując linię postępowania Waszyngtonu, pisze: „Rząd USA jest w sytuacji człowieka, który równocześnie usiłuje uśmiechać się i marszczyć. Grymas jaki z tego wynika — nazwijmy to przyjaznym warczeniem lub ponurym uśmiechaniem się — nigdzie nie występuje wyraźniej, niż na terenie wewnętrznym, kiedy Departament Stanu zając ma stanowisko wobec obywateli amerykańskich, nagle przejętych potrzebą normalizacji stosunków z Rosjanami...”

Zbyt wiele gazet amerykańskich, pisząc o sytuacji międzynarodowej, podkreśla zasadnicze rozbieżności między USA i ZSRR — idąc zresztą w ten sposób w ślady sekretarza stanu Dullesa — by nie wysnuć z tego wniosku, że jest to celowa i zorganizowana kampania. Kampania podkreślania rozbieżności, zamiast, jak widzieliśmy to na konferencji genewskiej, punktów zbieżnych. I na prawdę nie trudno odgadnąć, że pałeczkę dyrygenta w tym koncercie dźrzy min. Dulles... Stwierdza to zresztą m. in. znany

publicysta amerykański Reston, który pisze w „New York Times”, „że sekretarz stanu USA Dulles odegrał ważną rolę w powzięciu decyzji, by „zaczęto podkreślać poważne rozbieżności wciąż jeszcze istniejące między Waszyngtonem i Moskwą”.

„Ofensywa na ducha Genewy” nie toczy się jedynie w granicach USA. I tak np., charakteryzując nastroje w Anglii, londyński korespondent agencji Associated Press pisze:

„Duch Genewy” widocznie zdobył w Anglii tak silną pozycję, że wywołało to obawy wśród amerykańskich oraz niektórych angielskich osobistości oficjalnych... W ostatnim okresie pod wpływem kół, w których interesie leży kontynuowanie zimnej wojny i polityki militaryzacji kraju, w prasie pojawiły się artykuły usiłujące różnymi sposobami osłabić umacniające się w społeczeństwie dążenia do pokoju i współpracy międzynarodowej”.

ADENAUER MIĘDZY MŁOTEM A KOWADŁEM

Lecz osłabić dążenia do pokoju i współpracy — nie jest bynajmniej rzeczą łatwą. Doświadcza to na swojej skórze najdotkliwiej Adenauer w przeddzień swojej podróży do Moskwy. Bo chociaż „kampania podkreślania rozbieżności” wszczęta w Waszyngtonie, ma między innymi na celu „uszlachetnić” jego stanowisko, chociaż do Bonn przybył zastępca Dullesa Mechant przede wszystkim po to, aby „przygotować” go do wizyty w Moskwie — stanowisko jego nie jest wcale do pozazdroszczenia.

Adenauer bowiem traktuje — podobnie jak jego mocodawca Dulles — wizytę w Moskwie jako zło konieczne. Musi pojechać, bowiem tego domaga się opinia publiczna. Ale nie zamierza ani na jotę ustąpić ze swoich awanturniczych militarystycznych planów. Lecz jak tu nie ustąpić, jeżeli w NRF wymaga się napór na rząd, by stanął na pozycjach ułatwiających zjednoczenie Niemiec, jeśli przez kraj przechodzi wielka fala strajków, które są protestem przeciwko przerzucaniu ciężaru zbrojeń na barki mas pracujących?

Czy może w obliczu tej sytuacji pozwolić sobie Adenauer na powrót z Moskwy z pustymi rękoma? Czy może pozwolić sobie na to, by definitywnie zdemaskować się jako wzór zjednoczenia Niemiec i stworzenia trwałego systemu bezpieczeństwa w Europie?

Jaką drogę obierze Adenauer — przekonamy się niedługo. Jedno jest pewne — mimo kampanii i ofensywy na „ducha Genewy” — niełatwo jest atmosferę Genewy przekreślić. Świadczy o tym doniesienia z Nowego Jorku z toczących się tam obrad Podkomisji Rozbrojeniowej ONZ. Jak stwierdza wpływowy francuski dziennik burżuazyjny „Monde”: „dyskusja toczy się w dalszym ciągu w duchu genewskim”, a przedłożony na konferencji amerykański „plan Stassena” stanowi wyraźny postęp w stosunku do wysuniętych na konferencji genewskiej propozycji Eisenhowera. Postęp ten wyraża się chociażby w przyjęciu propozycji radzieckich dotyczących kontroli w kluczowych punktach na lądzie: a więc w głównych portach, na lotniskach, węzłach komunikacyjnych itp. Jest to w każdym bądź razie projekt, który może być podstawą dyskusji.

I chociaż taki np. reakcyjny dziennik amerykański „Christian Science Monitor” cynicznie stwierdza, że „ostatecznie Stany Zjednoczone pragną uzyskać ze swych wysiłków zwycięstwo propagandowe” — nie ulega wątpliwości, że w ostateczności zadecyduje wola narodów. Wola narodów domagających się nie efektów propagandowych, lecz rzeczywistego odprężenia i rozbrojenia.

Położyć kres kłusownictwu!

Słaba wydajność łowisk i obfitość plastug przy wschodnim Wybrzeżu spowodowały, że wiele załóg kutrowych nastawiło się na połowy przybrzeżne. Niestety, nie zawsze połowy te prowadzą w sposób zgodny z przepisami o ochronie rybołówstwa. Plastugi w tym okresie chętnie przebywają na niewielkich głębokościach (często mniejszych niż 20 m). I tam też w Zatoce Gdańskiej poszukują ich rybacy, mimo że w rejonie od ujścia Wisły do wschodniej granicy państwa obowiązuje głębokość 25 m i odległość 1,5 Mm od brzegu. Nie bez winy jest tu serwis CZRM. Zdarza mu się bowiem niekiedy zalecać połowy kutrom na łowiskach, gdzie trawienie jest zakazane. Wypadek taki miał miejsce np. w dniu 28. 6. br., kiedy to zalecono łowisko P-7, które znajduje się na pływaczach o głębokości mniejszej niż 20 m i jest terenem połowów dla rybaków łódziowych z Karwi, Ostrowa i Dabek.

Z różnych miejsc wsch. Wybrzeża napływają skargi rybaków łódziowych na niszczenie im sprzęt załóg kutrowe. Największe nasilenie kłusownictwa miało jednak ostatnio miejsce wzdłuż Mierzei Wiślanej. Zdarzało się nawet, że łowiły tam jednostki obcych bander. Rybacy łódziowi, szczególnie z Krynicy Morskiej i Piasków, ponieśli z tego powodu tak dotkliwe straty, że zmuszeni byli zaprzestać połowów.

W świetle tych wydarzeń, poza słowami potępienia dla nieuczciwych rybaków kutrowych, rujnujących swoich kolegów — trzeba też stwierdzić, że nasza administracja morska nie umie zapobiec temu kłusownictwu. Okazuje się, że jednostki dozorcze Gdańskiego Urzędu Morskiego, który odpowiedzialny jest za ochronę rybołówstwa na wschodnim Wybrzeżu — nie są w stanie zapewnić porządku na morzu. Wypływa to niewątpliwie z faktu, że jednostki te (nie wszystkie) nie są do dozoru odpowiednio wyposażone z powodu małej szybkości, jak i niewystarczającego zasięgu pływania. Inną przyczyną są ich remonty, wykonywane z reguły w okresie, gdy nadzór na morzu wymaga większego nasilenia. Na przykład w obecnej chwili swą służbę pełni tylko jednostka „Gdy 200”. Zrozumiałe, że przy najlepszym nia dysponowaniu i największej ofiar-

ności załogi — zresztą dała ostatnio liczne jej dowody — nie może opanować wielkiego obszaru od Leby do wschodniej granicy. Niestety, jak się okazuje, Ministerstwo Żeglugi nie uwzględnia należycie potrzeb GUM i zapomina umieszczać w planach remontów jednostki dozorcze.

Nadal też brak odpowiedniej pracy wychowawczej wśród rybaków spółdzielców i należących do ZRM. Sankcje karne stosowane przez GUM nie spełniają zadania, jeśli nie pokrywają się z sankcjami stosowanymi przez zwierzchników ukaranego rybaka. Tymczasem trzy w sąsiedztwie działające spółdzielnie wzajemnie zadają sobie straty, tolerując chuligańskie wykroczenia swych rybaków: załogi kutrów „Frontu Narodowego” z uporem łowią w rejonie ujścia Wisły, gdzie wystawiają sprzęt rybaków łódziowi „Wyzwolenia”, zaś motorówki „Wyzwolenia” spotykają się w okolicach Krynicy Morskiej przy trawieniu sprzętu kolegów z „Pokoju”. Sprawy te są dobrze znane zarządom tych spółdzielni i KZ SRM. Nie poczyniono jednak kroków zapobiegawczych, a przecież gdyby ukarano paru niesfornych szyprow pozabawieniem ich zajmowanych stano-

wisk — sytuacja zapewne uległaby poprawie.

Przykrym dodatkiem do tej sprawy jest fakt, że załogi kutrów, na których współpracę w walce z kłusownikami wypadałoby liczyć — same nie zawsze stosują się do przepisów. Na przykład kuter ob. Hermann, prezesa ZRM, był już w br. dwukrotnie przychwycony na wykroczeniach. Zdarza się przy tym, że spółdzielnie i ZRM zamiast solidarnie potępić winnych, występują w obronie ukaranych rybaków.

Czas już najwyższy, aby spółdzielczość i ZRM zrewidowały swój stosunek do spraw ochrony rybołówstwa i zabrały się energicznie do zwalczania kłusownictwa.

Wykonali plan roczny



31 sierpnia br. załoga kutra „Gdy 47” w składzie (od lewej) M. Sójka — szypier, C. Siernicki — motorzysta, J. Ratajski — st. rybak i J. Zieliński — rybak, jako druga w spółdzielni „Jedność Rybacka” wykonała roczny plan połowów

Jak jest realizowana w „Arce” zakładowa umowa zbiorowa

Zakładową umowę zbiorową w „Arce” podpisano w kwietniu br. W lipcu społeczna komisja stwierdziła, że w II kw. br. z 67 zobowiązań załoga przedsiębiorstwa nie wykonała 15.

W wydziale przetwórstwa brygady ob. Jastrzębskiej i Richert

zainicjowały podejmowanie zobowiązań, dzięki realizacji których przekroczone plan przerobu śledzi bałtyckich o 3,2 proc., a śledzi dalekomorskich — o 274,1 proc.

W chłodni plan produkcji lodu wykonano w 116,6 proc., a usług — w 110,9 proc. Szczególnie wyróżniła się zmiana ob. Stefana Rybickiego, która stale przekraczała o 17 proc. dzienną normę przy produkcji lodu, a o 11 proc. w zamrażalni solankowej. Pracownicy ci wybudowali ponadto — dla usprawnienia produkcji — schody prowadzące z fabryki lodu nr 2 na górny parter.

W wydziale opakowań przekroczone o 9,5 proc. plan produkcji i wykonano 1385 beczek-śledziówek ze starego materiału. W pracach tych przodowała załoga składu nr 3 w Sopocie z kier. ob. Gołębiowskim na czele.

Pracownicy wydziału przeładunkowego uzyskali średnio 263 proc. normy przy rozładunku statków-baz i trawlerów. Jednocześnie zmniejszyli oni o 70 proc. ilość reklamacji i o 80 proc. przestój wagonów kolejowych w porównaniu z II kw. ub. r. Najlepszym wynikiem może się poszczycić brygada ob. Umińskiego, która w ciągu zmiany rozładowała ze statku „Fr. Chopin” 1894 beczki śledzi (norma na zmianę wynosi 800 beczek).

Pracownicy oddziału transportowego zmniejszyli w I półroczu br. zużycie paliwa o 5642 l., przekraczając poważnie swoje zobowiązanie. Spośród kierowców samochodowych największe oszczędności uzyskali: Czoska, Sobisz, Rojek i Mazurek.

Wielki wysiłek w realizację swych zobowiązań włożyli także rybacy. Mimo to — z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych i biologicznych — powstały w II kw. br. załogiści w planie połowów. Jednak znacznie poprawiła się jakość przywożonych do portu ryb. W I półroczu plan patroszenia dorszy na morzu wykonano w 235,3 proc. Najbardziej wyróżnili się załogi: „Gdy 193” z szyprem Fr. Krawczykiem, „Gdy 184” z szyprem Z. Figurniakiem i „Gdy 231” z szyprem Fr. Kreftem.

Pracownicy pionu technicznego, a w szczególności Warsztatów Pogotowia Kutrowego — pomimo dużego wkładu pracy w II kwartale — nie osiągnęli planowanego wskaźnika gotowości technicznej taboru pływającego i nie skrócili o 10 proc. czasu trwania rocznych remontów kutrów. Niewykonanie tych zobowiązań usprawiedliwia przedterminowe przygotowanie floty kutrowej „Arki” do wyjścia na Morze Północne.

Kierownictwo przedsiębiorstwa urzeczywistniło 62 na 75 podjętych zobowiązań. W wyniku ich realizacji usprawniono działalność Oddziału Zaopatrzenia Robotniczego. M. in. zorganizowano w bufetach sprzedaż mięsa, tłuszczu i nabiału, pochodzących z własnych gospodarstw rol-

nich. Uruchomiono bar, w którym wydaje się gorące posiłki przez całą dobę i produkuje wyroby gastronomiczne dla bufetów. Otwarto również krawiecki punkt usługowy oraz powiększono produkcję warzyw i mięsa w gospodarstwach rolnych.

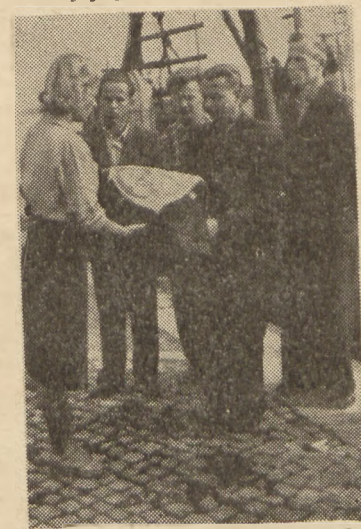
W II kw. rozprawdzono wśród pracowników 70 skierowań na wczasy wypoczynkowe, 43 skierowania na leczenie sanatoryjne i profilaktyczne. Przeprowadzono badania lekarskie rybaków i części pracowników ławowych. Dla załóg oddziału helskiego uruchomiono ambulatorium lekarskie. Przygotowano ośrodek kolonijny w Kaliskach, w którym na dwóch turnusach przebywało 225 dzieci pracowników „Arki”, a do Przesei koło Jeleniej Góry wyjechało 100 pociech arkowców.

Poprawiły się także warunki bezpieczeństwa i higieny pracy. M. in. w halach produkcyjnych, sieciarni, WPK, stolarni, suszarni odzieży, kuchni i garażach zainstalowano wentylatory. Urządzono też pokój higieniczno-sanitarny dla kobiet oraz wyremontowano pompy ratownicze, przejazdy i tory w porcie rybackim.

T. ZAJĄC

Najlepsi w II kwartale

Wśród załóg jednostek dalekomorskich najlepsze wyniki w II kwartale osiągnęli rybacy z lugrotrowera „Derkacz”. Załoga tej jednostki uzyskała w kwietniu, maju i czerwcu średnio 211,8 proc. planu ilościowego i 227 proc. wartościowego, obniżając koszt własny 1 kg ryb o 3 zł i dostarczając 85 proc. ryb w klasie A. Ponadto wykonała ona plan roczny połowów prawie 5 miesięcy przed terminem.



1 września br. przedstawicielka rady zakładowej „Odry” ob. Szobrowska wręczyła rybakom z „Derkacza” proporzec przechodni, ufundowany przez Zarząd Główny ZPPZ dla przodującej załogi w rybołówstwie dalekomorskim.

Na zdjęciu — moment wręczenia proporca kapitanowi „Derkacza” Józefowi Rożniakowskiemu. (k)

Motocykl w nagrodę

W czasie uroczystości przekazywania załodze „Dalmoru” sztandaru przechodniego za osiągnięcia we współzawodnictwie pracy w II kw.



br. nagrodę ministra żeglugi — motocykl W.F.M. otrzymał st. rybak z „Deltry” Józef Harabas. Na zdjęciu — dyr. Muszyński przekazuje nagrodę ministrowi żeglugi żonie rybaka Harabasa, ponieważ on sam był wówczas na łowiskach Morza Północnego.

Kłopoty administratora gdyńskiego portu rybackiego

W październiku ub. r. Zarząd Portu Gdynia przekazał administrację portu rybackiego w Gdyni Centralnemu Zarządowi Rybołówstwa Morskiego. Ten z kolei zlecił „Arce” administrowanie portem. Przekazano wówczas port wraz z urządzeniami i budynkami, jednak nie przekazano żadnych funduszy na remonty

kapitalne, szczególnie na remonty nabrzeży. „Arka” nie mając zaplanowanych sum na te prace nie może ich w tym roku wykonać.

Remonty nabrzeży, ulic i innych urządzeń portowych to nie jedyna trudność gospodarza portu. Tuż przy wejściu do portu rybackiego znajdują się garaże

Gdańskiego Urzędu Morskiego. Garaże te i plac do nich przyległy zajmują około 3000 m². Słuszną rzeczą byłoby przeniesienie garaży GUM gdzieś indziej, a teren ten wykorzystać na skład opakowań, tym bardziej że składy opakowań „Arki” są porozrzucane na terenie Gdyni i Sopotu. Koszt transportu opakowań z bar dziej odległych składowisk mieszczących się w Chylonii i Sopocie wcale nie wpływa dodatnio na obniżkę kosztów własnych „Arki”.

Przed administracją portu stoi jeszcze jeden nierozwiązany dotychczas problem. Mianowicie spółdzielnia „Jedność Rybacka” kilkakrotnie już zwracała się do „Arki” o umożliwienie korzystania z jakiegoś pomieszczenia na magazyny. Niestety, wolnych pomieszczeń nie ma — i dlatego „Jedność Rybacka” jest zmuszona używać jako magazynu wędzarni ryb. Tymczasem na terenie portu znajdują się dwa baraki zamieszkiwane przez prywatne osoby, nie zatrudnione w rybołówstwie. Gdyby Prezydium MRN w Gdyni przydzieliło mieszkania zastępcze rodzinom zamieszkującym te baraki, można by przenieść do nich magazyn „Jedności Rybackiej” i uruchomić nieczynną dotychczas wędzarnię.

J. MADEJ

Dlaczego tylko sześć?

Po udanych próbach z żakami-gigantami w ubr., narzędziem tym zainteresowały się zarówno maszoperie rybackie na Półwyspie Helskim, jak i niektóre spółdzielnie połowowe. Mówiło się też wiele o wystawieniu większych ilości sprzętu tego typu w bieżącym sezonie węgorzowym. Ostatecznie wystawia się sześć żaków-gigantów, zwanych jeszcze władzami węgorzowymi — dwa zbudowane w spółdzielni „Wyzwolenie” i dwa wykonane przez Zakład TR MIR w celu kontynuowania, pod kontrolą fachową ob. B. Henzla, kapitana portu Władysława, doświadczeń rozpoczętych w roku ubiegłym.

Dlaczego jednak tylko sześć?

Otóż na zbudowanie żaka-giganta potrzeba dużo materiału. Poza tym wytrzymałość bawełnianej tkaniny sieciowej, używanej do jego wyrobu, nie przekracza dwóch sezonów. Jest to więc

inwestycja dość kosztowna. Liczono też, że żaki te będzie można już zbudować z 5-krotnie trwalszego tworzywa — tkaniny steelonowej. Pierwsza półprzemysłowa produkcja sieciowego płótna ze steelonu miała bowiem ruszyć pod koniec I półroczu br. Tymczasem produkcja oczekiwanego materiału opóźniła się. Z tego powodu maszoperie rybaków z Półwyspu Helskiego postanowiły odłożyć budowę tego sprzętu do roku przyszłego, a spółdzielnia „Wyzwolenie” zamiast trzech planowanych żaków-gigantów wykonała tylko dwa.

Zapowiedziana produkcja powinna ruszyć jak najprędzej, by jeszcze w I półroczu 1956 r. większe partie steelonowych tkanin sieciowych znalazły się w punktach sprzedaży MCZ. Wtedy rybacy przybrzeżni wystawią na pewno więcej niż trzy żaki-giganty w sezonie węgorzowym. (gj)

Źródła Trzy metody odgardlania śledzi

oszczędności paliwa

W związku z artykułem pt. „Oszczędzajmy paliwo” w nrze 28 (145) dyrekcja „Arki” powiadomiła nas o podjęciu kroków zmierzających do wzmoczenia walki o oszczędność paliwa i smarów. M. in. opracowano szczegółowe wytyczne normujące tryb postępowania działu kadr w sprawach zamustrowania, aby uniknąć odwoływania kutrów z morza tylko w celu dokonania zmian załogowych. Ponadto wprowadzono zasadę, że jednostki, znajdujące się podczas półsztormowej pogody na bliskich łowiskach, nie łowią, lecz szturmują. Dzięki temu oszczędza się paliwo i sprzęt. Jednocześnie kierownictwo „Arki” przyznało, że mechanicy po przybyciu do portu, nie zatrzymują silników a zwalniają tylko ich obroty. Jest to, niestety, konieczne, gdyż podczas przeładunku korzysta się z windy trałowej. Pochłania to niewątpliwie duże ilości paliwa, co z kolei podnosi koszt odłowu 1 kg ryb. Radykalnym rozwiązaniem byłoby zastąpienie pracy wind kutrowych dźwigami ruchomymi. Niestety, wnioski w tej sprawie kierowane przez „Arkę” do CZRM, nie zostały dotychczas załatwione.

Drugim źródłem oszczędności paliwa jest współzawodnictwo, oparte o normy zużycia paliw i smarów zatwierdzone przez CZRM. Regulamin zaś premiovania mechaników i motorzystów opracowuje się obecnie w Ministerstwie Żeglugi. Po zatwierdzeniu zostanie on wprowadzony w życie.

Warto więc, aby został on jak najszybciej wprowadzony w życie i aby CZRM rozpatrzył wnioski „Arki” w sprawie mechanizacji wyładunku skrzynek z kutrów, lub wpłynął na przyspieszenie wprowadzenia w przedsiębiorstwach „żurawi przejezdnych”, których próby trwają już od szeregu miesięcy. (gj)

Po powrocie statku szkolnego s/t „Jan Turlejski” z kolejnego rejsu na Morze Północne dowiedzieliśmy się, że chłopcy z SRM odgardlają śledzie. Udaliśmy się więc do kapitana Gorządka po informacje na ten temat.

— Tak, istotnie, chłopcy w ostatnich rejsach odgardlali po 8—10 beczek śledzi — mówi nam kpt. Gorzadek. — Uczą ich tego sternik Fudalej oraz bosmani Swiergiel i Januszewski. Co prawda oficjalny program szkolenia nie przewiduje odgardlania, ale jestem pewny, że im się to przyda w przyszłości. Przecież będziemy kiedyś eksportować śledzie, a na rynkach zagranicznych ten otrzymuje zamówienie, kto dostarczy towar najwyższej jakości. Takim zaś towarem jest tylko śledź odgardlony bezpośrednio po złowieniu. Pływając w okresie międzywojennym na ługrach sam przepatroszyłem tysiące beczek śledzi.

— A może opowiecie nam kapitanie o znanych Wam metodach odgardlania śledzi?

— Pierwszą z nich poznałem po rozpoczęciu pracy w przedsiębiorstwie „Morze Północne”. Był to rok 1932. Pływałem na ługrze „Kasia”. Śledzie w kantiesach wyładowywaliśmy we Vlaardingen, gdzie przepakowywano je w beczki handlowe i do piero potem wysyłano do Polski. Odgardlaliśmy wtedy dziennie do 100 beczek śledzi. Umożliwiła nam to doskonała metoda, jaką stosowały załogi jednostek bazujących w tym porcie.

Później, po trzech sezonach pracy w oparciu o bazę we Vlaardingen, przeszedłem do przedsiębiorstwa „Mewa”, którego jednostki bazowały w porcie Scheveningen. Tam poznałem inną metodę odgardlania. Była ona jednak o wiele mniej wydajna niż pierwsza. Potem, już podczas wojny, poznałem także metodę szkocką, ale i ta nie umywała się do metody nazwanej przeze mnie „metodą Vlaardingen”. I

dlatego tej właśnie metody chciałbym nauczyć chłopów na „Turlejskim”. Dobrze byłoby upowszechnić ją również wśród załóg jednostek, które śladem rybaków z „Jowisza” zaczęły obecnie odgardlać śledzie.

— A czy na „Turlejskim” odgardlacie już tą metodą?

— Niestety. Chciałem przeprowadzić instruktaż, ale nie ma niezbędnych przy tej metodzie ochraniaczy z grubej wóczki wełnianej lub bawełnianej na palce wskazujący i środkowy u prawej ręki. Chronią one palce przed skażeniem wieczkami skrzelowymi śledzi.

Mam nadzieję, że jeszcze w tym sezonie ochraniacze takie będziemy mieli, gdyż zamówiłem je w naszym referacie zaopatrzenia. Bez nich trudno zacząć naukę.

— Uważamy kapitanie, że już teraz możecie się podzielić swoim doświadczeniem z załogami odgardlającymi śledzie.

— Chętnie, ale jak?

— Po prostu napiszemy o tym wszystkim i zrobimy fotografie Waszych dłoni podczas pracy tymi trzema metodami.

— A ochraniacze?

— Znajdą się...

I rzeczywiście „dla chcącego — jak mówi przysłowie — nie ma nic trudnego”. Wszystko się znalazło przy wydatnej pomocy samego kapitana. Obok umieszczamy zdjęcia z trzech metod odgardlania, tak jak nam je zademonstrował kpt. Gorzadek.

Metoda Vlaardingen pozornie wydaje się bardziej skomplikowana niż metoda Scheveningen i szkocka, lecz, jak twierdzi kpt. Gorzadek, po osiągnięciu wprawdy jest o wiele wydajniejsza od dwóch poprzednich.

— Zresztą metodę tę zna z dawnych czasów obecny kapitan supertrawlera „Rawka” Wł. Paszkiewicz, szypor z „Arki” Józef Glembin i kilku innych. Wszyscy oni mogliby ją upowszechnić. Trzeba jednakże pomyśleć o wydatnym zwiększeniu bodźca ekonomicznego za odgardlanie śledzi na morzu. Wiem, że za granicą na przykład wartość odgardlonych „matjesów” czy „śledzi zielonych” wzrasta trzy, a niekiedy nawet czterokrotnie. Dlatego większe zainteresowanie tym załóg na pewno się opłaci — zakończył naszą rozmowę kpt. Wiktor Gorzadek.

J. GRAJTER

METODA SZKOCKA



Różni się ona od metody Scheveningen tylko chwytem śledzia, którego trzyma się lebkim do siebie. Nóż

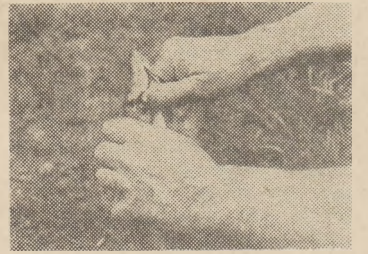


wbija się od spodu, poniżej wieczek i wyszarpuje wnętrzności od siebie w prawo.

METODA SCHEVENINGEN



Śledzia chwytają się lewą ręką lebkim w prawo, po czym wbijają się nóż poniżej wieczek skrzelowych i dociskają

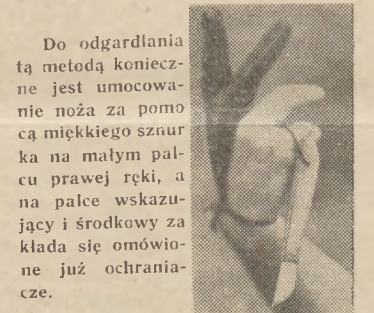


kciukiem śledzia do noża. Następnie jednym ruchem do siebie w prawo wyszarpuje się skrzela oraz część



przewodu pokarmowego wraz z płetwami piersiowymi.

METODA VLAARDINGEN



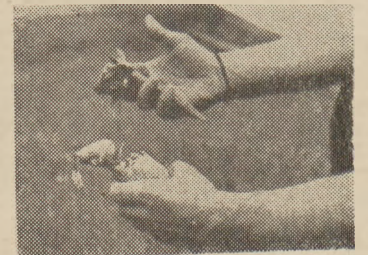
Do odgardlania tą metodą konieczne jest umocowanie noża za pomocą miękkiego sznurka na małym palcu prawej ręki, a na palce wskazujący i środkowy za kładą się omówione już ochraniacze.



Śledzia chwytają się lewą ręką, lebkim ku górze w prawo, i wbijają nóż także nieco poniżej lewego wieczka skrzelowego. Jednocześnie lepek



dostaje się między palce wskazujący i środkowy. Palce te pomagają do pewniejszego wbicia noża i pozwalają na wykonanie skrętu nożem, co ułatwia



wia odgardlenie. Po skręcie — jak widać na zdjęciu — nóż niemal automatycznie wyrzuwa skrzela, część przewodu pokarmowego i płetwy piersiowe.

Nie zapominajmy o logu burtowym

Kiedyś, gdy żagle stanowiły jedyny środek napędu, logi burtowe (oprócz ręcznych) odgrywały poważną rolę. Ale wraz ze wzrostem szybkości statków zarzucono mierzenie szybkości tym sposobem.

Dzisiaj log burtowy stosuje się bardzo rzadko, chociaż jest on bardzo przydatny i to właśnie w rybołówstwie.

Istnieją dwa ważne powody, dla których warto na jednostkach łowczych wycechować odcinki logu burtowego, tzw. bazę pomiarową. W czasie trałowania nie można nie holować za rufą, a więc nie da się użyć logu mechanicznego. Poza tym log mechaniczny przy szybkości 2—3 w. nie daje dokładnych wskazań, natomiast log burtowy, właśnie wtedy spełnia należycie swoje zadanie. Stąd też jedynym właściwym sposobem mierzenia szybkości trałowania jest użycie logu burtowego, gdyż nie podobna na wszystkich jednostkach zamontować logi specjalnego typu (ciśnieniowe, mlynkowe).

Log burtowy, nie licząc pracy przy wycechowaniu bazy pomiarowej na burcie statku i sporządzania wykresu, nie wymaga dodatkowych kosztów. Nie jest on bowiem przyrządem, a jedynie sposobem określenia szybkości.

Zasada pomiaru opiera się na uchwyceniu czasu przejścia określonego odcinka drogi. Przy logu burtowym odcinek taki zaznacza się na burcie; nazywamy go bazą pomiarową. Punkt zaś stanowi wyrzucony za burtę przedmiot, który uważamy za nieruchomy.

Baza pomiarowa powinna być oznaczona na relingach obu burt paskami blachy mosiężnej, przy czym należy ją wymierzać w linii prostej na pokładzie, a nie na relingu, który na małych jednostkach jest na całej długości zakrzywiony.

Zasadniczo im dłuższa jest baza pomiarowa, tym dokładniejsze będą wyniki pomiaru. Nie da się jednak wykorzystać całej długości jednostki, gdyż wówczas posługiwanie się logiem przy znakach umieszczonych na samym dziobie i rufie byłoby bardzo niewygodne. W praktyce na jednostce 23-metrowej można zrobić bazę pomiarową długości 16—18 m.

pozwala od razu obliczać szybkość statku.

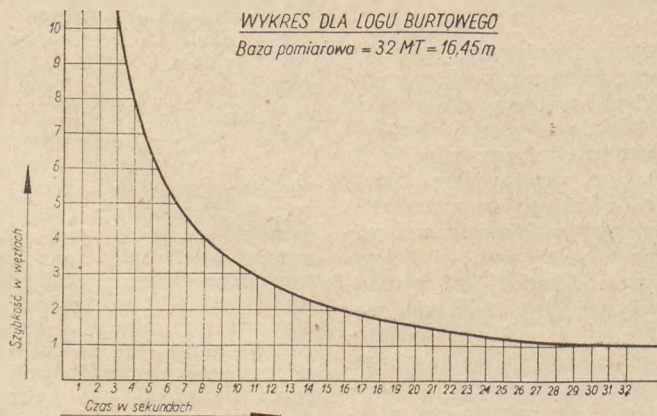
Tercja południkowa (skrót — MT) jest to odległość, którą przepływa statek w ciągu sekundy, jeżeli jego szybkość wynosi jeden węzeł.

Przy szybkości 1 w. w ciągu godziny przejdziemy 1852 m (1 Mm). Ponieważ 1 godz. = 3600 sek., zatem w ciągu jednej sekundy przejdziemy:

$$\frac{1852}{3600} = 0,514 \text{ m} = 1 \text{ MT.}$$

Jasne jest, że przy szybkości 8 w. w ciągu jednej sekundy zrobimy 0,514 m × 8.

Jeżeli mamy już wycechowaną bazę pomiarową w tercjach po-



Miarą odległości na morzu jest mila morska (1852 m), a szybkość określa się w węzłach, czyli w milach morskich na godzinę.

Najlepiej jest nie cechować odcinka bazy pomiarowej w metrach, tylko specjalną jednostką zwaną tercją południkową, która

łudnikowych i stwierdzimy, ile sekund trwało przejście całej jej długością obok wyrzuconego przedmiotu, to możemy łatwo obliczyć, ile tercji południkowych wypadnie na jedną sekundę. Ilość MT przebytych na sekundę nie jest więc niczym innym jak szybkością w węzłach:

$$v = \frac{n}{t}$$

v — szybkość w węzłach,
t — ilość sekund z pomiaru,
n — ilość MT bazy pomiarowej.

Czas przy pomiarze „łapie się” stoperem lub sekundnikiem zegarka. Do pomiaru potrzebne są dwie osoby. Jedna wyrzuca z zawieszanej burtę przedmiot, drugi, wyciągając przedmiot i pokazując ręką moment przejścia przedmiotu obok początkowego znaku odcinka. Druga, stojąca na rufie, uruchamia w tym momencie stoper, a następnie zatrzymuje go w chwili minięcia znaku końcowego.

Ażebymy nie wykonywać za każdym razem dzielenia, najlepiej jest sporządzić taki oto wykres: Rysunek obok przedstawia (wytnijcie go i naklejcie w sterówce większych kutrów) wykres dla bazy pomiarowej 32 MT. Na podstawie ilości sekund odczytujemy bezpośrednio szybkość w węzłach.

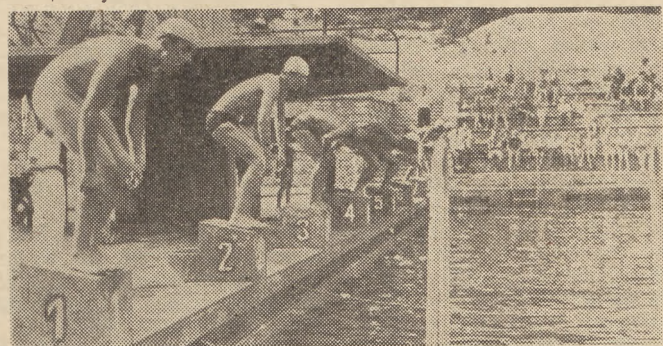
Wystarczy rzucić okiem na wykres, aby się przekonać, dla jakich szybkości log burtowy jest najpożyteczniejszy. Od 10 do 5 w. linia wykresu opada stromo i małe różnice w czasie (3—6 sek.) dają duże różnice szybkości. Od 5 w. linia schodzi coraz łagodniej i duże różnice w czasie powodują małe zmiany szybkości. Zatem im mniejsza jest szybkość, tym większą dokładność pomiaru uzyskuje się logiem burtowym.

Znajomość szybkości podczas trałowania oznacza sprawniejszą nawigację. Sprawniejsza nawigacja zaś, to lepsze połowy. A więc chyba warto przypomnieć sobie o starym sposobie „rzucanego drzewa”.

ANDRZEJ HUZA

II Spartakiada Rybołówstwa Morskiego w pływaniu

Dnia 21 ub. m. na basenie „Arki” (Polana Redłowska) w Gdyni odbyła się II Centralna Spartakiada Rybołówstwa Morskiego w pływaniu. W spartakiadzie, zorganizowanej przez KS „Kolejarz” przy PPIUR „Arka” wzięło udział 29 zawodników, w tym 8 kobiet.



Otwarcia zawodów dokonał przewodniczący Kom. Organizacyjnego Imprez Sportowych w CZRM tow. Ganz.

I miejsce w pływaniu na 100 m stylem dowolnym w konkurencji męskiej zdobył S. Gałkowski („Arka”); w konkurencji kobiecej — K. Wołodzko („Korab”).

Na 100 m stylem klasycznym zwyciężyli: wśród mężczyzn Z. Brucki („Arka”), a wśród kobiet K. Wołodzko („Korab”).

Na 100 m stylem grzbietowym — S. Gałkowski („Arka”) i Zofia Ziółkiewicz („Odra”).

W sztafecie 4x100 m w konkurencji męskiej zwyciężyła „Arka”, a w konkurencji kobiecej 4x50 — „Odra”.

W punktacji ogólnej na pierwszym miejscu uplasowała się „Arka” zdobywając 129 pkt., następnie „Odra” — 111 pkt., „Korab” — 57 pkt. i PBUCH — 50 pkt.

R. TŁOMINSKI
korespondent

Zespół artystyczny „Korabia” nie śpi

W lecie każdego roku zespół artystyczny usuckiego „Korabia” zapadał w błogi sen. Ale z tradycją tą zerwano w bieżącym roku. Ostatnio np. zespół udał się do bratniej bazy rybackiej dalskiego „Kutra”, gdzie przyjmowano go bardzo serdecznie.

Po występie odbyło się spotkanie członków zespołu usuckiego z gospodarzami, podczas którego nastąpiła wymiana doświadczeń. Obecnie, aby wzbogacić swój repertuar, grupa teatralna przy-

gotowuje dwie jednoaktówki. Czechowa pt. „Niedźwiedź” i „Oświadczyń”.

Do najbardziej ofiarnych amatorów — artystów należy zaliczyć ob. Aleksandra Szurę — instruktora naszego zespołu dramatycznego i Wiesława Morozę — kierownika Klubu Rybaka oraz Jadwigę Malinowską, Helenę Mazur, Irenę Mazur i Stanisława Kłapińskiego.

A. JAKUBOWSKA
korespondent



Węgorzowy cąg

Kiej mnie jednego dnia chwycił na strądze Budzisz, od razu się spytał:

— Nie widziałeś gdzie ju węgorzy?

Powiedział to z taką gębą, że jem się na niego przezdrzół dziwno:

— Węgorzy? Tęc nie żęję na swiecie od dzisie i...

— Cignie ju czę nie? Ko wanożysz po naszczeh rębokach z kąta w kąt, tak też mu sizsz wiedzec nawet o węgorzach.

— Hm — zaczął jem inaczej — ko wiem, że tego roku węgorze muszają miec na tym „mo rzu zasargasowónym” jakiś złoté weselę, bo szekują się całém chmuramé do drogi.

— Ja jo? Nę, tedę muszę biegać do mojego żakal!

I tēle jem dręcha Budzisz widział. Biegół dom, jakbē mu kto za to płacił. Choc, prōwdę rzec, to w tym czasie nawet za bieganiē moze bēc porządno zōplata. Węgorz zapowiódō sę tego roku bogato, temu też trzeba jak nōjwięcej sprzętē wēstawic, a po dręgiemu dobrze go zaprawic, czē — rzekłē uczono — zakonserwowac. Grzebanie sę w tym czasie, kiej trzeba sprzęt rēchtowac, to to samo, co przespac żniwa na polu.

Z Budziszem splestōl jem sę jeszcze rōz tego dnia. Bēło to wieczōr. Drēch sedzōł z białką przed checzą i zszywōł żak.

— Znōsz tē, Antōnie, tē gōdkę o gniēdzewskich gbu rach i węgorzu?

Udōl jem, że nic jem o tym nie czuł i Budzisz zaczął zarēz dalej:

— Gniēdzewiōcē chcele rōz pucanom zrobic na zlosc i uradzēlē, że zamiast kupiac solone sledze, sami je bēdą chowalē w swoim stawie. Kupilē tedē beczkę sledzi i wsēpale je do stawu.

„Tak, terēz bēdzemē mielē swoje” — rzekłē sobie i czekalē cały rok.

Kiej jednak po roku spuszczelē stōw, zamiast sledzi, zna lezłē węgorza. Był wiōgli, sēty, aż sę mu skōra swiēcēla. I odtąd to podobno węgorze sę tak smaczne — rozzesmiōł sę drēch.

— Ale tē jesz nie dokończyl — rzekla jego bialka. — Opowidē le, co oni z nim zrobilē.

— Ko za karę, że zeżarł podobno sledze, gniēdzewiōcē węgorza utopilē w Mōlym Morzu. Ten le na to czekōł: zwinął le ogonem i zginał we wodze, a gniēdzewiōcē gōdalē:

„To bēla nōlepszo sztrōfa, zdrzēta jak sę winie z bōlōw!”

Posmielē jesmē sę wszestcē i jō jem jesz cały wieczōr przesedzōł u Budziszōw prze szekowanim żaków.

A na kufic powiem wama, drēsze, tēle: gōdka o węgorzu — gōdka, ale ten, co tego roku sę przētrzymōł, moze paradno na węgorzach wējachac.

Waji
WANOZKOW ANTON

Warsztatowcy „Belony” usprawniają pracę

W Warsztatach Pogotowia Technicznego „Belony” w Dziwnowie obserwuje się od pewnego czasu wysiłki w celu ożywienia ruchu racjonalizatorskiego i usprawnienia pracy. Na ogłoszony konkurs pt. „Co hamuje twoją pracę?” wpłynęło kilka wniosków. M. in. kowal A. Szews zgłosił projekt skrócenia czasu naprawy pił taśmowych, a monter ob. Szczepan — wniosek usprawnienia form do odlewania panelek.

Na konkurs pt. „Czy wykonywaną pracę ręczną można zmechanizować i w jaki sposób?” ob. Fr. Makowski i Cz. Chmielewski zgłosili projekt zmechanizowania prac przy wyciągu kutrowym. Dotychczas przy ściąganiu wózka z jednostką z wyciągu podłużnego zatrudnionych było od 10 do 15 ludzi. Racjonalizatorzy przewidują, że przez odpowiednie zastosowanie bloków i przekładni przy windzie wyciągowej, pracę tę może wykonać 4 ludzi w ciągu jednej godziny.

Na szczególne jednak wyróżnienie zasługuje wniosek racjo-

nalizatorski brygadzysty WPT ob. A. Kasprzaka, który pracując od paru lat przy remontach silników „Callesen” stwierdził, że sprzęgła i rozrządy przy tych silnikach często ulegają awarii. Na początku br. ob. Kasprzak wraz z motorzystą ob. Olejnikiem dokonali ciekawej próby na kutrze „Dzi 3”. Mianowicie wymienili oni olej „Lux” na „PZ”. Racjonalizator stwierdził wówczas, że zmiana oleju wpłynęła korzystnie na pracę silnika, a szczególnie tych dwóch mechanizmów, które ulegały awarii: sprzęgła i mechanizmu rozrządczego. Ponieważ osiągnięto pożądane rezultaty, motorzyści w bazie Dziwnów nie czekając na ostateczne wyniki zaczęli samorzutnie stosować olej „PZ” (w zimie) i „PL” (w lecie).

Ostatnio dokonano przeglądu sprzęgła na kutrze „Dzi 3”, który potwierdził celowość wymiany oleju. Ponieważ odkrycie ob. Kasprzaka może przysporzyć wiele oszczędności, postanowiono zgło-

sić je do Krajowego Związku SRM na konkurs racjonalizatorski.

„ERKA”

Lugrotrawlery przedstawiają się na połowy pławnicowe

W „Odrze” rozpoczęły się przygotowania do przedstawienia lugrotrawlerów na połowy pławnicowe.

W dniu 21 sierpnia wszedł do portu m/t „Drozd” (kpt. S. Gregorowicz), przywożąc 628 beczek śledzi, a w dniu 22 sierpnia — m/t „Błotniak” (kpt. Z. Kornacki) z ładunkiem 570 beczek śledzi. Obydwie załogi przekroczyły o 20 proc. miesięczny plan połowów.

Kapitan „Drozda” z dużym uznaniem wyraża się o zdyscyplinowaniu i pracowitości swojej załogi, wśród której wyróżniają się: bosman St. Wal i st. rybak F. Sommer.

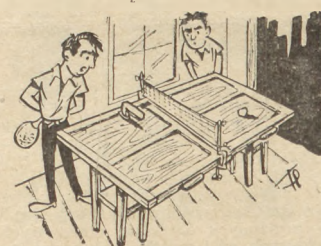
Uwagi kapitana „Błotniaka” Z. Kornackiego, który wzorowo prowadzi książkę rozrachunku gospodarczego, pomógł pracownikom działu połowów, wnieść kilka usprawnień do tej metody pracy.

Przygotowania obydwu statków do wyjścia trwały tylko pięć dni, a to dzięki temu, że mechanicy: z „Drozda” — Br. Chmura i z „Błotniaka” — J. Hinz nie zgłosili remontów.

ST. PERKOWSKI
korespondent

DLACZEGO?

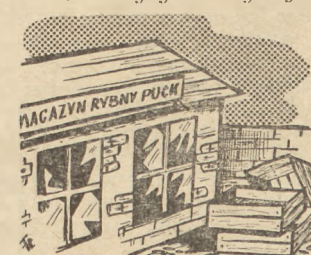
... w świetlicy „Dalmoru” nie ma stołu ping-pongowego? Najwyższy czas, żeby tę sprawę zainteresowała się rada zakładowa i



dział gospodarczy. Zbliżają się bowiem jesienne wieczory, wtedy rozgrywki tenisa stołowego znajdują na pewno wielu zwolenników.

... MORS nie naprawia zepsutych od dłuższego czasu radiotelefonów na kilku kutrach spółdzielni „Gryf” we Władysławowie? Zachodzi też potrzeba zastalowania nowych radiotelefonów na paru dalszych jednostkach, lecz MORS odpowiada niezmiennie: zróbcie to we własnym zakresie. (K).

... w oknach magazynów rybnych w Pucku i w Karwi brak jest szub? Szyby zostały wybite



jeszcze w maju br. i mimo licznych monitów składanych w dyrekcji władysławowskiego „Szkunera” okna nadal są niezabezpieczone. (J.C.)

... pracownicy spółdzielni „Certa” w Szczecinie nie otrzymali dotychczas całej miesięcznej plan połowów był wykonany w 232 proc.? Krajowy Związek SRM powinien niezwłocznie zatwierdzić tę sprawę. (D. W.)

RYBAK Str. 5
MORSKI

Brakuje silników na prąd stały

W magazynie statku-bazy „Morska Wola” znajduje się od

Tylko smarowanie dachów

Dopóki ob. Leonard Potubiński — robotnik działu gospodarczego spółdzielni „Front Narodowy” w Górkach Wschodnich — smarował smołą dachy spółdzielczych budynków — nikt nie miał do niego żadnych pretensji. Przeciwnie, poparto nawet wnioskiem Potubińskiego ubiegającego się w GUM o kartę rybacką.

Kiedy jednak młody człowiek (sekretarz koła ZMP) widząc złą pracę zarządu spółdzielni, począł krytykować jego członków — „Front Narodowy” zmienił natychmiast front do Potubińskiego i... wywalił go, jak to się mówi, na zwioloną trawkę. Decyzję swą kierownictwo spółdzielni motywoowało brakiem miejsc dla pracowników fizycznych.

W lipcu br. Potubiński otrzymał kartę rybaka kutrowego i zwrócił się do nowego zarządu spółdzielni z prośbą o zatrudnienie. Nowy zarząd namyślał się przez pewien czas, rozjeżdżał się w aktach personalnych, a potem... odrzucił podanie Potubińskiego, oświadczając krótko: brak wolnych miejsc.

W aktach — jak to zresztą oświadczył sam prezes zarządu spółdzielni — dostrzeżono wszystko, a przede wszystkim to, że Potubiński pisał korespondencje do prasy, nie zauważono natomiast, że to właśnie spółdzielnia z robotnika zrobiła Potubińskiego rybakiem i wobec tego należałoby go przyjąć i wypróbować w nowym zawodzie.

Obawiamy się, że nowy zarząd spółdzielni „Front Narodowy” po pełnieniu jeden ze starych grzechów swego poprzednika, który tolerował jedynie... smarowanie dachów.



W Morskiej Centrali Zaopatrzenia w Gdyni, w czasie zebrania poświęconego podsumowaniu wyników współzawodnictwa w I półroczu br. zastępca przewodniczącego Prezydium MRN tow. Bojarska udekorowała zastępcę dyrektora do spraw handlowych MCZ Zbigniewa Galińskiego medalem 10-lecia PRL.

Dyrektor Galiński, pracując w MCZ od 10 lat, zrobił bardzo dużo dla coraz lepszego i sprawniejszego zaopatrzenia rybaków w sprzęt połowowy. (Z korespondencji S. Wciórki).

6 września br. załoga kutra „Wła 66” z szyprem Antonim Krollem zameldowała z morza dyrekcji „Szkunera” o wykonaniu rocznego planu połowów.

roku mechaniczna obieraczka do ziemniaków, która zdolna jest zastąpić pracę dwóch ludzi. Ale maszyny tej nie można uruchomić, gdyż brak jest do niej małego silnika elektrycznego na prąd stały, wytwarzany przez prądnice statku-bazy.

Mimo wielokrotnych monitów w tej sprawie, dział zaopatrzenia „Dalmoru” nie dostarczył dotychczas potrzebnego silnika, tłumacząc się, że jedyna w Polsce wytwórnia małych silników na prąd stały o mocy do 2,5 kW produkuje je w znikomej ilości. Wskutek tego w pierwszym rzędzie przydziela się te silniki na nowozbudowane statki.

Tłumaczenia tego nie można przyjąć za usprawiedliwające, gdyż w ciągu roku dział zaopatrzenia mógł w inny sposób rozwiązać tę sprawę. Należało wymontować z obieraczki bezużyteczny silnik na prąd zmienny i albo próbować go zamienić, albo przewinąć w warsztatach „Dalmoru”.

Brak małych silników elektrycznych na prąd stały odczuwa wiele statków rybackich. Ale nie dostrzega tego nasz przemysł elektryczny, który nastawia się prawie wyłącznie na produkcję silników poruszanych prądem zmiennym. Czas najwyższy, aby Ministerstwo Żeglugi wszczęło energiczne starania o zwiększenie produkcji silników elektrycznych na prąd stały. (wis)

ŚLADEM

Kaszuk i kłopoty

W odpowiedzi na artykuł pt. „Szkunier” skupuje coraz sprawniej” (z nr 32/149) kierownictwo tego przedsiębiorstwa powiadamia, że w 1956 r. przewiduje się wybudowanie w punkcie skupu w Jastarni małej hali manipulacyjnej. Ponadto w ub. m. wyposażono ten punkt w 10-tonowy sadz węgorzowy oraz w taki sprzęt, jak kaszorki, kubły itp.

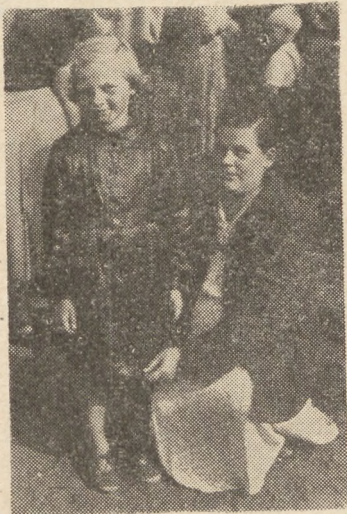
Kierownictwo MHD „Uzdrowiska” w Pucku powiadamia, że zwróciło się do Prez. PRN z prośbą o umieszczenie w budżecie na 1956 r. budowy baru-sklepu w Chałupach (not. pt. „Sklep czy miska dziura” w numerze 28/145).

Na nasze artykuły pt. „3 godziny w „Szkunierze” (nr 30/147) i „Jak długo jeszcze” (nr 31/148) otrzymaliśmy od Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku odpowiedź, z której wynika, że w zimowym rozkładzie jazdy (ważnym od 2 października br.) na linii Gdynia—Wejherowo uruchomiony będzie pociąg pasażerski — odjazd z Gdyni godz. 5.08, przyjazd do Redy — godz. 5.31 — który będzie miał połączenie z pociągiem biegnącym do Władysławowa (przyjazd do tej stacji — godz. 6.32).

Ponadto DOKP w Gdańsku powiadamia, że do czasu pobudowania stałej poczekalni na stacji Chałupy, tymczasowym schronieniem dla podróżnych będzie ustawione w drugiej połowie września pudło-wagon.

Pierwszy dzień w szkole

Niecodzienny ruch zapanował w dniu 1 września na dziedzińcu szkoły podstawowej w Warszawie. Mamusie przyprowadziły tu swoje pociechy, które pierwszy raz idą do szkoły, przedszkolaki przyszli ich pożegnać, a uczniowie i uczennice starszych klas — aby oprowadzić pierwszoklasistów.



Krysia Slimak żegna mamusię przed pierwszym w jej życiu przekroczeniem progu szkoły

tów po budynku i towarzyszyć im w pierwszym dniu nauki i zabaw.

Wiadomości rybackie ZŁ ŚWIATA

NOWA RADZIECKA JEDNOSTKA RYBACKA

Na początku sierpnia br. wodowano w Amsterdamie nowoczesną jednostkę, wybudowaną na zamówienie ZSRR specjalnie do transportu ryb. Nośność jej wynosi 2540 DWT. Wyposażono ją w silniki Diesla o sile 2400 KM i w instalacje chłodnicze. Transportowiec nosi nazwę „Baltijsk”. W budowie są dalsze dwa transportowce dla Związku Radzieckiego. (w)

ŚLEDZIE BEZ OŚCI

Zarząd Rybołówstwa Śledziowego w Anglii (Herring Industry Board) po dał do wiadomości, że — aby zwiększyć popyt i konsumpcję śledzi — zlecono opracowanie mechanicznej filicjarki, która usuwałaby wszystkie ości z tych ryb. Przeprowadzono również doświadczenia z produkcją szybko mrożonych konserw śledziowych, w których ości zniknęło przez gotowanie pod ciśnieniem.

Pod opieką wychowawców uformował się czworobok nowicjusów, spoglądających raz na swe mamy, to znów na kierowniczkę, która zarządza wciąganiem flagi na maszt i odśpiewanie hymnu młodzieżowego. Teraz uczniowie z 7 klasy — Delong i Zarzycki — biorą za ręce pierwszoklasistów i wprowadzają ich do szkoły. Ile przy tym radości... Gwar cichnie, kiedy kierowniczką szkoły w Warszawie ob. Borkowska — wita dzieci w nowym roku szkolnym.

Blyszczą się oczy dzieciom rybaków z „Odry” Krysia Slimak, Krawczykowski, Kwaśniakowski i innym. To ich pierwszy dzień w szkole... (k)

U naszych PRZYJACIÓŁ

W dniach 29 i 30 sierpnia br. odbyła się w Halle (NRD) naukowo-techniczna konferencja, zorganizowana przez ministerstwo przemysłu spożywczego NRD. Tematem obrad był dalszy postęp techniczny w przemyśle spożywczym.

W swoim referacie minister przemysłu spożywczego Westphal stwierdził m. in., że w rybołówstwie wyposażenie flotyli łowczych NRD znacznie się poprawiło przez zastosowanie nowoczesnych urządzeń radiowych i sprzętu nawigacyjnego. Jednakże eksploatowane trawlerzy jeszcze nie odpowiadają najnowszym wymagom technicznym. Z uwagi na to postanowiono rozpocząć w 1956 r. budowę pierwszego nowoczesnego statku rybackiego, wyposażonego w urządzenia mechaniczne do przerobu ryb i odpadków rybnych.

Na konferencji podkreślono konieczność dalszego zmechanizowania przetwórstwa rybnego. W NRD tylko kombinat rybny w Sassnitz posiada pełnoautomatyczne urządzenia do smażenia ryb, które należy jak najszybciej zastosować w innych zakładach. Urządzenie to bowiem przyczynia się do obniżenia kosztów własnych oraz zmniejszenia ilości braków przy równoczesnej poprawie jakości i poważnym wzroście wydajności pracy. (Sg)

Na łowiskach ZSRR

... Rybacka osada karelskiego pomorza. Lata przedrewolucyjne. Na wiosłowych łodziach łowią u brzegu śmiali rybacy. Srogi zimne morze. Lodowate fale zalewają wątle łodzie. W ciężkiej walce, niebezpieczna praca nie zapewnia bytu rodzinom rybackim. Jaki by nie był dobry połów, miejscowy handlarz Fiedorow i tak zabierze rybę po najtańszej cenie. I oddają. Oddają dlatego, że nie mają co z nią robić, dlatego, że wszyscy są winni Fiedorowi za sprzęt i żywność. W wieczną niewolę Fiedorowa trafił rybak Bobrow. Mimo największych wysiłków jego i syna Wasila, dług się nie zmniejsza. Boryka się z nędzą rodzina drugiego rybaka — Terentia, żyje w biedzie starzec przezwany „Bogaczem”...

Tak opowiada o ciężkim życiu i walce rybaków karelskiego po-

morza i innych bohaterów książki „Bełomorje” połączyli się w rybacki kolchoz „Pobieda”, o którym dobra sława rozeszła się daleko poza granice republiki.

Gridincy są rybakami z dziada pradziada. Ale teraz to już nie dawni rybacy, pracujący samotnie i liczący jedynie na własne siły, doświadczenie i szczęście. To ludzie, posiadający wiedzę, działający wspólnie, dysponujący środkami technicznymi. Kemska państwowa stacja motoroworybacka dała do dyspozycji kolchozowi „Pobieda” trzy trawlerzy, łodzie motorowe, najnowsze narzędzia połowu. A gridincy nauczyli się kierować tymi łodziami i umiejętnie wykorzystują włości, niewody, sieci kapronowe i inne. Wśród nich są teraz doskonali nawigatorzy, mechanicy, motorzyści, szturmani żeglugi małej, mistrzowie trałowania, mistrzowie połowów niewodami, radiotelegrafici.



Półw niewodem dał obfity plon kolchoźnikom

morza przed rewolucją pisarz A. Liniewski w swojej powieści „Bełomorje”. Książka ta wydana została niedawno przez Karelo-Fińskie Państwowe Wydawnictwo w Pietrozawodsku.

Akceja powieści toczy się nad wybrzeżem Morza Białego, mniej więcej w tym miejscu, gdzie obecnie znajduje się osada Gridino, okręgu Kemskiego Karelo-Fińskiej SRR. I możliwe, że synowie i wnuki Bobrowych, Teren-

Razem z innymi statkami, daleko na Morze Barentsa wychodzą trzy trawlerzy, których załogi stanowią rybacy kolchozu „Pobieda”. Jedną z tych załóg, pracującą na trawlerze „Passat”, wyróżnia się szczególnie wysoki mi połowami. W zeszłym roku wylowiła ona 3800 centnarów ryb, a w pierwszym połowie tego roku — 4038 centnarów.

Z powodzeniem łowią gridincy również u wybrzeży Morza

Białego. W zeszłym roku sprzedali oni państwowemu bazom skupu prawie 13 tys. centnarów ryb, zamiast zaplanowanych ośmiu tysięcy.

Państwo wszechstronnie popiera poczynania kolchozowych rybaków. Weźmy dla przykładu załogę trawlera „Passat”. W sezonie 1954 roku każdy szeregowy członek tej załogi zarobił po 8—10 tys. rubli i oprócz tego za przekroczenie planu połowów otrzymał od państwa premię w wysokości 5—8 tys. rubli.

Ogólny dochód z rybołówstwa kolchozu „Pobieda” przewyższył w ubiegłym roku milion rubli i był znacznie wyższy niż w roku 1953. Warto przy tym dodać, że to samo miało miejsce i w innych rybackich kolchozach Karelo-Fińskiej SRR. Średni roczny dochód rybaków — kolchoźników był w ub. r. o 68 proc. wyższy niż w 1952 roku.

Wysokie dochody kolchozów — to podstawa nieprzerwanego wzrostu stopy życiowej rybaków karelskiego pomorza. Na północy Karelo-Fińskiej SRR, w tymże Kemskim okręgu, leży stara rybacka wieś Kałgalsza. Biedna to była wieś w przeszłości. Nieliczni jej mieszkańcy umieli czytać. Teraz w Kałgalszyskiej istnieje kolchoz „12-ty rocznica Października”, jest szkoła, klub, elektrownia, radiowęzeł. Rybacy tego kolchozu, tak samo jak i rybacy z Gridina, otrzymali statki i sprzęt połowowy od Kemskiej stacji motoroworybackiej i żyją kulturalnie, dostatnio.

Kolektywna praca, nowoczesna technika, codzienna pomoc i troska państwa zmieniły radykalnie życie rybaków Karelo-Fińskiej SRR.

M. SAARI
Tłumaczyła R. B.

Ciekawostki

RYBA ZAATAKOWAŁA ŁÓDZ

Komunikat agencji Reutera donosi z Palmi (Włochy pld.) o niezwykłym wypadku, który wydarzył się na Morzu Śródziemnym. Ryba-miecz, ważąca około 118 kg, zaatakowała łódź rybacką, raniąc 2 rybaków swoją potężną górną szczęką, podobną do miecza. Rybę zabito. (b)

W MORZU NIE UDAŁO BY SIĘ

Załogi lugrotrawlerów „Odry” co raz częściej polują na tuńczyki. Oto okaz złowiony przez rybaka Zdzisława Sitnickiego z m/t „Kulik”. Pękatego tuńczyka „dosiada” właśnie (już na



pokładzie statku) tow. Szmidt, ciesząc się niecodzienną wielkością zdobyczy.

WIELORYB W NIEWODZIE

Niedawno rybacy z Cholmska zauważyli w Zatoce Tatarskiej (Morze Ochockie) przy swoich stawnych niewodach niezwykle zjawisko. Otóż niewody te poruszały się, a powierzchnia morza nad nimi silnie się marszczyła. Z bliska stwierdzili, że w niewodzie zaplątał się młody wieloryb.

Rybacy stoczyli długą walkę z wielorybem, który rozerwał niewód. W końcu jednak skrepowali go linami i przyholowali do brzegu.

Należy dodać, że wieloryby bardzo rzadko zjawiają się w okolicach Zatok Tatarskiej. (Sg)

Dzisiaj

10 września mija ostatni termin opłacania prenumeraty „Rybaka Morskiego” na IV kw. br.

Zaczęło się od konserwacji pławnic...

W tych dniach „Odra” zamówiła w krajowych wytwórniach pływaki gumowe do pławnic (błazy), których 3 prototypy dostarczył już przedtem polski przemysł gumowy. Jest to jeden z ostatnich kroków na drodze do całkowitego uniezależnienia się od zagranicy. W związku z tym warto podsumować nasze dotychczasowe osiągnięcia w walce o sprzęt pławnicowy własnej produkcji.

Nie tak dawno jeszcze nie tylko zakupywaliśmy, ale nawet konserwowaliśmy pławnice za granicą, przeważnie w Holandii. Wydawaliśmy dewizy za najprostszą nawet usługę, gdyż nie mieliśmy własnego zaplecza dla produkcji i konserwacji tego sprzętu. Dziś już możemy poszczycić się wieloma osiągnięciami w tej dziedzinie.

Dzięki rozwojowi myśli racjonalizatorskiej i wynalazczości pracowniczej oraz pracom takich instytucji naukowych jak: MIR, IRS, Politechnika Gdańska, IM, Szkoła Inżynierska w Szczecinie, Instytut Włókiennictwa w Łodzi, Instytut Garbników w Poznaniu itp. powstaje potężne zaplecze produkcji sprzętu dla naszego rybołówstwa ługrowego.

Dochodziliśmy do tego stopnia, a zaczęło się wszystko od

konserwacji pławnic. Siatki pławnicowe, jak wiadomo, w czasie połowów pod wpływem wody tracą po pewnym okresie zawartość garbnika i utrwalać, a co za tym idzie — szybko niszczeją wskutek działania bakterii gnilnych. Poza tym obślizgłe od śluzu tracą szorstkość i „gubią śledzie” a więc stają się niełowne. Aby temu zapobiec, należy je co 8 tygodni konserwować i przed ponownym użyciem utrwalić. Dotychczas było to robione dużym nakładem kosztów (w dewizach) i czasu (zawijanie do Holandii, czekanie przez czas konserwacji lub powtórne zawijanie po gotowe siatki).

Obecnie, gdy jednostka po ośmiu tygodniach wróci do Swinojścia, pracownicy Wydz. Sprzętu „Odry” rozbierają statek z pławnic, klasyfikują siatki, płuczą je, reperują, garbnikują i utrwalają. Wszystko to robi się w czasie odpoczynku rybaków po rejsie. Po powrocie na statek załoga odbiera swój odświeżony, można powiedzieć „prosto z igły”, zestaw. Warto tu dodać, że nasza konserwacja pławnic nie ustępuje zagranicznej, a nawet ją przewyższa.

Podobne operacje przechodzą repy, chociaż z nimi ciągle jesz-

cze jesteśmy na etapie doświadczeń i udoskonaleń. Niedawno np. uruchomiono specjalną „wyzymaczkę” skonstruowaną wg pomysłu jednego z racjonalizatorów „Odry”. Wyzymaczka ta wyściska nadmiar smoły z repów, na który narzekały załogi w ub. r. Poza tym instytuty naukowe pracują nad najlepszą recepturą mieszanek chemicznych do ich konserwacji. Chodzi o to, aby rozpuszczalnik nie był trujący i aby całkowite nasycenie repów (prześciąganie na wylot) nie osłabiło ich.

Zaplecze nasze od pewnego już czasu dostarcza „blendę” (tj. właściwą siatkę do budowy pławnic) i podwieszki oraz może produkować pływaki ze sztucznego tworzywa (polichloru winylu) zastępującego korek. Dzięki temu sieciarnia „Odry” wyprodukowała już pierwszą partię polskich pławnic śledziowych, na co dotychczas miały monopol państwa znad basenu Morza Północnego. Jak wynika z wiadomości przesyłanych z łowisk, polskie pławnice zdały dobrze egzamin.

Do skompletowania zestawu potrzeba nam jeszcze było bojek pospolicie zwanych „Jonaszami”. Ostatnio produkcję ich zajął się (z doskonałymi wynikami) Dział

Opakowań „Odry”, a Wydz. Sprzętu tego przedsiębiorstwa wytwarza we własnym zakresie linki pływakowe i linki repowe (sejzingi).

Pływaki brezentowe (błazy) przepojone specjalną smołą, postanowiono, podobnie jak w rybołówstwie radzieckim, zastąpić pływakami gumowymi w brezentowych pokrowcach. Reperacji ich będzie więc można dokonywać na statku za pomocą zwykłego przyrządu do wulkanizacji dętek samochodowych.

Ostatnio załoga lugrotrawlera m/t „Kos” przeprowadziła na Bałtyku próby przystosowania pławnicowego zestawu drylującego do połowów głębinowych. Dały one nadspodziewanie dobre wyniki. W najbliższym więc czasie należy się spodziewać wprowadzenia uniwersalnych zestawów pławnic, łowiących na požądanych głębokościach między powierzchnią a dnem.

Nadal jednak aktualna jest walka o jak najszersze wykorzystywanie surowców krajowych w produkcji sprzętu pławnicowego. Duże pole do popisu ma tu ruch racjonalizatorski oraz nasze instytuty naukowe.

B. W.