

Kurier Szczeciński

ROK ZAŁOŻENIA — 1945
WYD. AB
Cena 50 gr. Nr 169 (5894)
20, 21, 22. VII. 63 r.

E 139/63 W 9/63

Świat pod wrażeniem nowych, doniosłych propozycji premiera Chruszczowa

WASZYNGTŃSKI KORESPONDENT PAP RED. H. ZWIEN DONOSI: PRZEMOWIENIE PREMIERA CHRUSZCZOWA NA KREMLU WYWOŁAŁO OGROMNE ZAINTERESOWANIE W WASZYNGTONIE I PRZYJĘTE ZOSTAŁO JAKO DOWÓD SZCZEREGO DĄŻENIA ZSR DO ZMIĘKSZENIA NAPIĘCIA MIĘDZYNARODOWEGO I UREGULOWANIA SPÓRNYCH PROBLEMÓW W DRODZE NEGOCJACJI.

KOMENTATOR RADIA CBS oświadczył, że premier radziecki „wysunął szereg dramatycznych propozycji, które zmierzają do złagodzenia zimnej wojny i uzasadniają spotkanie na szczycie”. Podkreślił on w szczególności elastyczność stanowiska radzieckiego w sprawie for my przyszłego paktu nie-agresji.

Godzina policyjna w całym kraju

Napięta sytuacja utrzymuje się w Syrii

KAIR PAP. Z Syrii napływają sprzeczne wiadomości o sytuacji w tym kraju po nieudanym zamachu stanu. W piątek wieczorem Radio Bagdad powołuje się na doniesienia korespondenta irańskiej agencji prasowej w Damaszku, podaje iż sytuacja w stolicy Syrii jest normalna.

RADIO BAGDAD. PO-DAŁO, iż wczoraj nie do- szło w Damaszku do żad- nych incydentów. Inne wiadomości podaje natomiast radio kairskie, które poinformowało, iż wczoraj w stolicy Syrii słychać było strzelaninę.

Nagroda min. kultury dla scenografa „Wesela“

PRYZNANE ZOSTAŁY nagrody ministra kultury i sztuki za twórczość artystyczną w 1962 r. Wśród nagrodzonych znajduje się m. in. Adam KILIAN, twórca scenografii do szcze- cińskiego przedstawienia „Wesela” (nagroda II stop- nia).

NAGRODY I STOPNIA otrzymali: J. IWASZKIE- WICZ (literatura) za książ- kę „Sława i chwala”, K. SEROŃSKI (muzyka), L. NITSCHOWA, oraz F. STRYNKIEWICZ (rzeźba). B. DĄBROWSKI i T. ŁOMNICKI (teatr).

Aresztowanie Rockwella

W PIĄTEK WIECZO- REM w mieście Emporia (stan Virginia) aresztowa- no przywódcę faszystów amerykańskich George Lin- colna Rockwella oraz dwóch jego współpracow- ników pod zarzutem pod- żegania białych do prze- śladowania i atakowania czarnych.

W piątek w stolicy Syrii członkowie Gwardii Narodowej oraz władze miały aresztować ponad 40 uzbrojonych osób, ukry- wających się w różnych dzielnicach Damaszku.

Radio Damazek podało ubiegłej nocy, iż w całym kraju ponownie wprowadzo- no godzinę policyjną w celu „ochrony życia miesz- kańców oraz umożliwie- nia kontynuowania poszu- kiwań spiskowców”. Radio podało, iż część spiskow- ców próbując uciec zmie- szano się z tłumem, w re- zultacie czego doszło do incydentów, w których kilka osób odniosło rany.

Bomba spadła na city San Francisco

NOWY JORK PAP. Ma- ła bomba ćwiczebna typu używanego normalnie przez marynarkę i lotnic- two amerykańskie spadła w piątek po południu w centrum San Francisco. Na szczęście bomba nie wybuchła i nikogo nie zra- niła. Straty materialne są niewielkie.

Samolot, który „zgiął” bombę nie został dotych- czas odnaleziony. Władze wojskowe sądzą jedynie, że samolot ten musiał le- cieć na wysokości około 3 tys. metrów.

„EVENING STAR” zamie- szcza je pod biegącym na cała szerokość pierwszej strony nagłówkiem: „Chru- szczow przewiduje zawar- cie układu o zakazie do- świadczeń nuklearnych”. „WASHINGTON NEWS” pisze w tytule: „Nie ma przeszkód na drodze do częściowego zakazu do- świadczeń nuklearnych”.

Tekst przemówienia pre- miera Chruszczowa dore- czony został niezwłocznie po otrzymaniu go prezy- dentowi Kennedy'emu, któ- ry zapoznał się z jego tre- ścią przed wyjazdem na weekend.

Oficjalna reakcja była powściągliwa i nie wiąza- ła.

Mimo, że koresponden- cie z Moskwy — pisze red. H. Zwiereń — na temat przebiegu rozmów są nadal optymistyczne, w sa- mym Waszyngtonie zaob- serwować można pewną wzmogłą ostrożność i wstrzeźliwość.

Wizyty w Szczecinie

CZECHOSŁOWACKA PRZYBYŁA WCZORAJ do Szczecina delegacja Frontu Narodowego CSRS, której przewodniczył Fr. PECHA, rozpoczęła dziś zapoznanie się z osiągnięciami i życiem Pomoc- rza Zachodniego.

O godz. 10 w Prezydium Woj. Kom. FJN odbył się spotkanie, którego tem- atem była wymiana do- świadczeń między czecho- słowackimi i szczecińskimi działaczami frontów na- rodowych. Ze strony pol- skiej w spotkaniu wzięli m. in. udział przewodni- czący WKFN prof. dr St. ZAJĄCZEK, sekretarz WK PZPR K. PRUSIŃSKI, wi- ceprzwodniczą PWRN W. SLEDZIŃSKI. Po spotkaniu w WK FJN goście czechosłowac-

Do mieszkańców Szczecina

OBCHODZIMY dzisiaj XIX rocznicę ogłoszenia Manifestu Lipcowego. Rocz- nica ta posiada szczegól- ne znaczenie dla nas — mieszkańców Szczecina, gdyż właśnie powstanie Polski Ludowej umożliwi- ło nasz powrót na tę zie- mię. Odbudowane z gru- zów miasto — rozkwitło i z każdym dniem staje się coraz piękniejsze. Doro- bek naszej pracy widocz- ny jest na każdym kroku: w mieszkaniach i na uli- cach, na nabrzeżach por- towych i w fabrykach. Dzisiejsze światło obcho- dzimy radośnie — dumni z naszych osiągnięć. Twórcom ich — miesz- kańcom miasta Szczecina — wszystkim ludziom pra- cy składamy serdeczne życzenia dalszych sukce- sów w pracy i powodze- nia w życiu osobistym. EGZECUTYWA KW PZPR W SZCZECINIE I PRZYDZIUM MRN W SZCZECINIE

22 lipca

DLA NAS I NASZYCH DZIECI BUDDIEMY DOM DZIŚNI

Egzamin dojrzałości

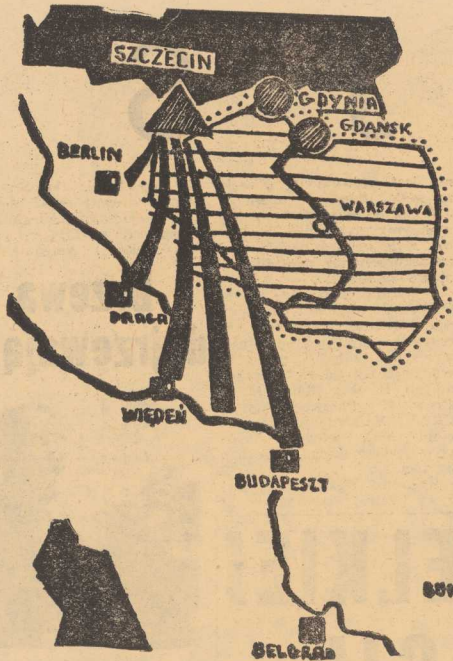
Lipiec — lato, upały, ność drogi, na którą przed- ła wielu czas zasłużonych wakacji. W tym roku razem z innymi od- poczywają też — łapiąc oddech na drugi okres ży- cia — pierwsi maturzyści z rocznika młodych ludzi URODZONYCH w Szczeci- nie. Ani obejrzeliśmy się, jak nam dojrzało.

Rosli razem ze Szczeci- nem. A razem z nim rósł Szczecin. Jego domy, ulice, fabryki, szkoły, uczelnie, je- go stocznia i jego port, naj- większy dziś — co stało z dumą i słusznym podkreśla- nym — lądowo-morski węzeł komunikacyjny nad Bał- tykiem. Ale nie spostrzeżliśmy to uczcić na okoliczności- uchy akademiach pracow- nicy Polskiej Zeglugi Mor- skiej, Wojewódzkiego Biura Projektów, Szczecińskiego Przedsiębiorstwa Budow- nictwa Miejskiego nr 2 o- raz hutnicy Huty Szczecin. Dziś np. budowlani z SPBM nr 1 spotkają się w swoim klubie, aby podsumować do- roczny dorobek i osiągnię- cia zakładu pracy. Osiemnaście minionych lat wprowadziło nasze mia- sto w wiek „męski”. Dowo- dem osobistym Szczecina jest to wszystko, co uczyni- ło zeń jego mieszkańcy. Nasz wspólny egzamin doj- rzalności odbija się stu- dzalnością.

Co roku zdaje Szczecin egzamin dojrzałości. W je- go losach, w losach ludzi, którzy tu dochowali się ro- stych synów, hoźych córek, tutaj sami zdobyli nowe — najcenniejsze — związane z mo- rzem — zawody, piękne za- wody: dokerów, marynarzy, rybaków... w losach nas wszystkich odbija się stu- dzalnością.

Wczoraj bawili w Szczeci- nie przewodniczący Pre- zydium WRN z Frankfur- tu nad Odrą (NRD) Gu- staw Pfeifer. Gość zwie- dził miasto oraz złożył wi- zyty w przydiach woje- wódzkiej i miejskiej rad narodowych. W godzinach wieczornych G. Pfeifer udał się do Zielonej Góry.

Dużo słońca
i miłego wypoczynku
świętecznego
— życzy Czytelnikom
Redakcja



RADA WZAJEMNEJ POMOCY GOSPODARZEJ to temat „modny”. Nie dziwny się. Sprawa współpracy gospodarczej krajów socjalistycznych, międzynarodowego socjalistycznego podziału pracy, wspólny rynek krajów zmierzających do socjalizmu — to wszystko problemy o niesłychanej doniosłości. Zarówno dla naszego dnia dzisiejszego, jak i przyszłości. Po tym stwierdzeniu przejdźmy do sformułowania odpowiedzi na pytanie o rolę, jaką odgrywa Szczecin w systemie ekonomicznym stworzonym przez państwa — uczestników Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.

Szczecin to przede wszystkim port morsko-rzeczny o bardzo korzystnym położeniu geograficzno-fizycznym. Sposród polskich portów najbliższy jest z niego do Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Węgier, a w ogóle jest to najbardziej na południe wysunięty port północnych wybrzeży Europy Środkowej. Położenie w zachodniej części Morza Bałtyckiego nie jest też bez znaczenia. Te warunki pozwalają szczecińskiemu portowi podwyższać z roku na rok obroty, które w ubiegłym roku osiągnęły niebotycznie w jego historii poziom przeszło 10 000 000 ton i po raz trzeci już z rzędu przyniosły mu tytuł największego portu nad Morzem Bałtyckim.

Nas interesuje jednak bardziej nie to, że Szczecin jest największym portem nad Bałtykiem, lecz fakt, że jest także największym portem... Czechosłowacji. Jego dogodnie położenie sprawia, że kraje wchodzące w skład Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej obecnie korzystają z szczecińskiego portu. W 1962 r. port szczeciński przelał wal mianowicie 2 126 000 ton towarów czechosłowackich, bijąc w ten sposób na głowę wszystkie inne porty, obsługujące tranzyt CSRS, z Hamburgiem włącznie; 694 700 ton towarów NRD; 276 500 ton towarów węgierskich. W roku 1963 trend tranzytu na Szczecin utrzymuje się nadal.

Obraz Szczecina jako portu tranzytowego dla ładunków krajów — członków RWPG nie byłby pełny, gdyby nie podkreślić, że są kierunki handlu morskiego tych państw, w których odgrywa on właściwie rolę monopolisty. Związane to jest nie tylko z pozycją Szczecina jako przeladawcy, ale i jako ośrodka żeglugowego.

◀ Mający swoją siedzibę i porty swoich linii żeglugowych w Szczecinie, Zjednoczony Serwis Zachodnio-Afrykański, w którego skład wchodzi statki szczecińskiego armatora: Polskiej Żeglugi Morskiej oraz armatora NRD: Deutsche Seereederei — obsługują praktycznie cały handel krajów socjalistycznych z Afryką Zachodnią.

◀ Mający w Szczecinie swoją bazę Zjednoczony Serwis Środkowo-Amerykański, do którego należą oprócz statków wymienionych

już przedsiębiorstw, także jednostki armatora czechosłowackiego: Československá Námořní Plovba — obsługuje handel Polski, Czechosłowacji i NRD z Ameryką Środkową. Spodziewane przystąpienie do tego serwisu armatora radzieckiego podniesie jeszcze rangę Szczecina — portu bazowego tego serwisu dla państw — członków RWPG.

Rola Szczecina jako portu przeladunków tranzytowych CSRS, WRL i NRD mogłaby być jeszcze większa, gdyby Odra była lepiej wykorzystana.

Szczecin to jedno z centrów przemysłu stoczniowego, pracującego dla potrzeb państw, uczestniczących w RWPG. Na morzach i oceanach świata pływają pod banderami krajów socjalistycznych kilkadziesiąt statków wyprodukowanych w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego. W tej chwili na jej pochylniach znajdują się dwa frachtowce — po 14,5 tys. DWT, budowane na zamówienie Czechosłowacji. Są to bardzo nowoczesne jednostki, przeznaczone do przewożenia towarów masowych między portami krajów rozwijających się.

SZCZECIŃSCY twórcy statków mają już ustaloną renomę w kołach żeglugowych krajów socjalistycznych. Dzięki temu właśnie RWPG powiększyła, szczecińskiemu oddziałowi Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych zaprojektowane trzech statków o nosności

35 000 DWT, 16 000 DWT i 23 000 DWT do przewożenia ładunków masowych. Szczególnie interesującą zapowiada się projekt ostatniego z nich. Statek ten będzie miał 182,3 m długości, 24 m szerokości i wysokość boczna 13,25 m. Umieszczona na rufie szklownia o mocy 13 800 KM umożliwi rozwijanie szybkości 17 węzłów. Jednostka wyposazona zostanie oczywiście, we wszystkie najnowsze urządzenie nawigacyjne z radarem, żyroskopiem i rozgłośnią manewrową włącznie. Na maszcie dziobym zamontowana będzie kamera telewizyjna z obrotnikiem na mostku kapitańskim, która umożliwi dokładną obserwację tego, co się dzieje przed dziobem statku.

Z ustaleń o międzynarodowym socjalistycznym podziale pracy wynika dla naszego kraju zadanie budowy rozmaitego typu urządzeń dźwigowych dla budownictwa. Polskie żurawie budowlane spotykamy więc na placach budów nie tylko Polski, ale innych krajów socjalistycznych, a szczególnie Czechosłowacji. W 1962 roku 82,8 proc. dźwigów budowlanych i suwnic wyeksportowanych przez Polskę, wyprodukowała Szczecińska Fabryka Maszyn i Urządzeń Budowlanych.

SZCZECIN w systemie RWPG

Podobnie wysoki jest udział Szczecina w polskim eksporcie takich cenionych na rynku krajów socjalistycznych towarów jak np. motocykle (60 proc.), superfosfat (100 proc.), śledzie solone (66,2 proc.). Warto tu do dać, że szczeciński przemysł terenowy uczestniczy także od niedawna w eksporcie gotowych obiektów. Np. Spółdzielnia „Metaloport” realizuje umowę na rzecz Korei w zakresie wykonania kompletnego obiektu do produkcji CO₂. Spółdzielnie metalowe Szczecina i województwa zaangażowane są w realizację zamówionych w Polsce przez ZSRZ urządzeń fabryki kleju kostnego i ekstraktów do wyrobu terpentyny.

Przytaczając te dane nie sposób jednak nie podkreślić, że o ile Polska jako całość kierowała w ub. r. na rynek socjalistyczny ca 65 proc. swego eksportu, a tylko ca 35 proc. na rynek kapitalistyczny, to te procenty w eksporcie szczecińskim są odwrotne.

ZE SZCZECINA w ub. r. na rynek krajów kapitalistycznych poszło 76,5 proc. towarów eksportowanych przez nas ogółem, a na rynek krajów socjalistycznych — 23,5 proc. Inaczej kształtowała się sytuacja tylko w dziedzinie artykułów konsumpcyjnych pochodzenia przemysłowego. Tu tylko 10,5 proc. eksportu poszło do krajów kapitalistycznych, a aż 89,5 proc. do krajów socjalistycznych. Mieści się tu np. tysiące żelazek i kucharek elektrycznych dostarczonych do ZSRZ, kilkanaście milio-

nów arkuszy kałki maszynowej i kilkanaście milionów sztuk tasm do maszyn do pisania, używanych we wszystkich właściwie krajach socjalistycznych. Praktycznie cała produkcja odzieży ochronnej, w wyrobie której specjalizują się dla kilku krajów — członków RWPG Zakłady Odzieżowe im. 23 Lipca w Szczecinie. W 1963 r. Spółdzielnia „Bielizniarka” wyeksportuje do ZSRZ 90 tys. koszul męskich, a Spółdzielnia Włókien niemo w Policach — 10 tys. ubranek chłopców. Listę tę można by jeszcze kontynuować.

Sytuacja w roku bieżącym jest już zmieniona — Stocznia im. A. Warskiego skończyła realizowanie zamówień indonezyjskich a rozpoczęła budowę statków dla krajów socjalistycznych, co wpłynie niewątpliwie na bilans wojewódzki za 1963 r. Niemniej jednak nie można nie zwrócić uwagi na tę szczecińską specyfikę.

Tyle o aktualnej sytuacji. A jakie rysują się perspektywy?

◀ Do grupy usług, które już i w tej chwili odgrywają zasadniczą rolę, dojdzie nowy ich rodzaj — przez województwo szczecińskie przebiega

ZNAD ODRY W KRAJ

JEŻELI jest w kraju mowa o Szczecinie, to przede wszystkim o porcie, stoczni... A CO JESZCZE SZCZECIN DAJE KRAJOWI?

Na ten temat rozmawiamy z przewodniczącym Woj. Komisji Planowania Gospodarczego prof. Przemysławem MALKIEM.

W 1962 r. (wszystkie dane zawarte w tym materiale dotyczą tego okresu) największa pod względem wartości była produkcja PRZEMYSŁU SPOŻYWCZEGO naszego województwa. Na potrzeby kraju wytworzyliśmy produktów na 3 mld 372 mln zł. Tu warto wspomnieć o rybactwie. Sam świnoujski kombinat „Odra” dostarczył na rynek 22 tys. ton ryb pod różnymi postaciami (świeże i solone śledzie, konserwy). Drugie miejsce zajął PRZEMYSŁ ŚRODKÓW TRANSPORTU. Obok wspomnianych już statków, budowanych przez Stocznia im. A. Warskiego, popularne są i głównie (również w dostępnym tego słowa znaczeniu) motocykle „JUNAK”, wyrabiane przez Szczecińską Fabrykę Motocykli. Ogółem ten dział naszego przemysłu dał w ub. roku krajowi produkcję wartości 1 mld 770 mln zł. PRZEMYSŁ MASzynOWY legitymuje się produkcją wartości 174 mln zł. Z gumniemieckiej Fabryki Sprzętu Elektrotechnicznego idą w kraj kucharki, na których gotuje codziennie setki tysięcy gospodyń, a z Zielonia — kable. Szesć zakładów PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO dostarczyło krajowemu odbiorcom produktów za 719 mln zł. M. in. Zakłady Nawożeniwa Fosforowego dały rolnictwu 14 980 ton superfosfatu zużywanego i 126 195 ton granulowanego; Szczecińska Zakład Włókien Sztucznych kordu — za przeszło 150 mln zł i jedwabiu — za 190 mln zł.

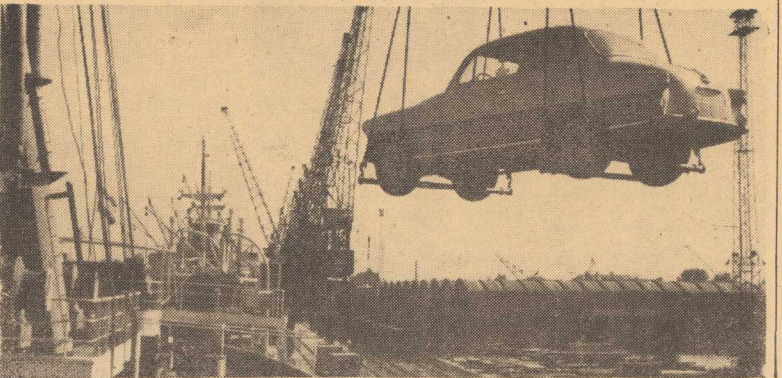
DROBNA WYTWORCZOŚĆ naszego województwa znana jest krajowym kontrahentom przede wszystkim z produkcji artykułów rynkowych, choć w pionie Wojew. Zjednoczenia Przedsiębiorstwa Przemysłu Terenowego i Wojew. Związku Spółdzielni Pracy coraz intensywniej rozwija się kooperacja z przemysłem kłusowym, zwłaszcza morskim. W omawianym okresie, wartość tej produkcji wyniosła 71 mln zł, z tego za 62 mln zł — dla „morza”.

◀ Wróćmy jednak do rynku. Wspomniiane wyżej dwa związki i trzeci — Wojewódzki Związek Spółdzielni Inwalidów — wytworzyły w 1962 r. artykułów rynkowych za 477 mln zł. Na rynku szecińskim pozostało z tego 12,2 proc. Reszta reexportowana została po całym kraju. Do najpopularniejszych i najbardziej masowych towarów eksportu wewnętrznego należą: odlewy i wyroby żeluzne, wyroby z tworzywa sztucznych (780 ton), meble (34 175 sztuk), cukierki, galanteria czekoladowa, wina i miody pitne (2 mln 238 tys. l.), owoce choinkowe, pasty do podłóg i obuwia, odzież.

Wspomnijmy też o ROLNICTWIE. Globalna wartość produkcji roślinnej i zwierzęcej wyniosła w naszym województwie 6 603 mln zł.

Tylko, że bardzo dużo z tego zjedliśmy sami. (aż)

Jan Babiński





Do „Studia M-2”
niełatwa droga
»FILIPINKI«

LISTY zaadresowane: „Dziewczyna, które śpiewały w „Mikrofonie dla wszystkich” — Szczecin... „Dziewczyna z „Ave Maria” — Szczecin” — doświadczyłem, nie wiem, ile w tym za sługi szczecińskiej poczty, a ile naszych „Filipinek”, przekazem — „Filipinki”, chociaż wyzycznie używa się wersji w liczbie mnogiej. No, bo przecież jest ich osiem... Ale dopóki nazwa wzięła się przecież od tytułu znanego tygodnika dla dziewcząt w tym wieku — a więc „Filipinka”. Chociaż używamy tego nazwania już od dłuższego czasu, chociaż w warszawskiej redakcji odbyły się stosunkowo nie dawno, bo 4 maja br. Były stopy ustawione w podkowie, kawa, pączki i był jedyń w redakcji mężczyzna SŁ. MŁY- NARCZYK (piszący pod pseudonimem — Mikołaj) tata chrzestnym.

Uroczystość odbyła się przy okazji pobytu zespołu wokalistów naszego Technikum Handlowego w warszawskim „Studiu M-2”, gdzie sympatyczne dziewczęta nagrywały audycję, którą słyszeliśmy i widzieliśmy w TV. Przy okazji jubileuszu dziesięciolecia pierwszej szkoły zawodowej w Szczecinie (3 wiec trzy lata temu), powstał zespół zorganizowany przez mgr Jana JANKOWSKIDGO. Ma na swym koncie 135 koncertów dla ponad 50 tys. widzów (nie licząc, oczywiście, widzów czterech programów lokalnych i ogólnopolskich). Ostatni koncert odbył się podczas pobytu naszych szwedzkich gości w Zarnku.

Za co je lubimy, te „Filipinki”? Za wdziek, muzykalność, za „Ave Maria non morrow”, za piosenkę gruzińską „Batumi”, za „Praczkę z Portugalii”. Za to wszystko, co nam dają swoim śpiewem.
Roman SZYDŁOWSKI w „Trybunie Ludu” z dnia 11. VII br. w recenzji telewizyj-

II STĄTKÓW szło konwojowanych przez dwa torpedowce i trzy kanadyjskie korwety. Wieczorem o Halifax tylko się otarły. Z zatoki wychodziło dużo stątków, ciągnęły powoli. Nim się ściemniało, zaczęli na zachód w pięciu wyciągniętych kolumnach, po dziesięć stątków w każdej. Z przodu biegły dwa kontrtorpedowce, z boków ugoniały po dwie kanadyjskie korwety, a z tyłu zamykały pochód dwa torpedowce.

Pogoda wciąż się psuła. Dnie były mroźne, szare, bez słońca, noc czarna, bez gwiazd. Morze poranne północno-wschodnim wiatrem, rano się w ciężłym ruszu rozpadało i gór. Stątki szły ciężko. Wychodziły dziobem z kursu, spychane falą i wiatrem, co gorsza niektóre uściawiały się bokiem do wiatru. Łodzie pod wodę nie pokazywały się, chociaż przed Halifax co dnia torpedowały kilka stątków. Po goda była tak burzliwa, że na pewno przeszły pod powierzchnię, by tam prześladać. Przy małym zamurzeniu fala by je mogła wyrzucić na wieżach. A trudno też o celny strzał torpedy przy ciągłej, ruwnej chwiejbie.

Nocą za to w kolumnach było bardzo ciężko iść, by nie upaść na siebie. Miejsce to było najniebezpieczniejsze nie tylko z całej trasy, ale i ze wszystkich mórz. Tu wchodziły i wychodziły konwoje z Anglii i do Anglii. Niemieckie łodzie czatowały tu stadami. Światła tylko mogły na rufach w krótkich wystrzałach, co kilka minut. Nikt nie chciał się narazić. Tankowce idące w środku pokazywały światła dopiero no kiedy jakiś statek był tuż przy nich.

W dzień z pełnowojennego

KONWÓJ*)

mostka Bolek wpatrywał się w cały konwój. Przez tornelkę widział doskonale najdalsze stątki i ich flagi. Szły norweskie, holenderskie, greckie, jakis Francuz i Panama, najwięcej było angielskich. Widział usterzonych ludzi na mostkach i pomykających sko kam, ucielających przed falą chłopców unoszących w bakach poszki, strzelające w górę stopy wody sprzed dziobów. Pokłady zalewały pienne się

prawy skrzydle już burcie, ciągle wpiął oczy w jakiś dług, zachodzący ich z coraz większą szybkością cień. Zameldował o tym oficerowi, ten kilka razy wypadł ze sterówki, sam ogłądł, klat i podził do sterówki. Potem schodził w lewo, robiąc drogę in trzewoni, kiedy pchał się dalej — zaswiecił mu ora we zielone światło pozycyjne. Wiedzy odskoczył i wiec ciech nie napastował. Po chwili stąd, gdzie odszedł, wysłity światła na całym pokładzie jakiegoś stątku. Na drugim wysłity „stoi ce”. Widok był niezwykły, przecież nie wożno było puścić nawet papierosów. Wpa trywali się z trzecim oficerem w jarzące światła. Świecące stątki zosłowały w tyle. Idące za nimi, przerosłe wymijały je w przyswołtej odległości. O żadnej pomocy dla nich nie można było myśleć. Przybicie burty w burcie groziło zatonięciem. Szalupy nikli nie śmiały spuścić. „Stowce” na jednym stątku zgasło, drugi jessze byłskł swoją gorzoboną iluminacją, aż i ona utopiła się w wodę.

Jan Papuga
wielkie fale. Duże frachtowce kołysały się nie tylko na burty, ale też dość ostro z dzioba na rufę i odwrotnie, jakby chciały staować dęba.

Dwa była coraz gorsza, dawała wszystkim, odpędzala na wet myśl o łodziach. Na czwartą noc o Halifax — rozpętało się istne chichoczące piekło. Każdy bardziej się bał idących obok stątków, aniżeli łodzi podwodnych. Ludziom stojącym na mostkach aż oczy wychodziły na wieżach, by przebić ciemność i zobaczyć światła na rufie, lub groźne cienie przesuających się stątków. Przed zmianą wachty, około ósmej wieczorem, była już zupełnie czarna noc. Tylko łód na dziobach nieraz się zabielał, przy fosforujących rozbrzyskach jala.

SOLEK stał na mostku, na

Rozmowa z mgr J. Janikowskim
na temat: JAK TO BYŁO?

nej chwalił nasze „Filipinki”. Podobne pochwały, napisane przez Andrzeja WRÓBLEWSKIEGO, czytaliśmy w ub. roku w październiku w „Życiu Warszawy”.

MGR JAN JANKOWSKI, kiedy mu gratuluję sukcesów, mówi:

— Bez serdecznego poparcia i zrozumienia dyrekcji Technikum Handlowego, bez finansowej pomocy (kostiumy, wyjazdy), komitetu rodzicielskiego, wydziału kultury Prez. WRN i MRN, nie byłoby zespołu... Moje dobre chęci...
— I talent — wtrącam,
— ...na nic by się zdały.
— Nasze „Filipinki” — podsumowuję rozmowę — to wydarzenie zwłaszcza ostatniego roku, kiedy dały się poznać krajowi...
— Szkoda — ciągnie dalej mój rozmówca — że nasz „dziesięcioleć” kapitałny Chór Poli-

techniki Szczecińskiej pod tym względem trochę zmarnował swój majowy jubileusz. W kraju... No, bo to było naprawdę wydarzenie roku. Jest to według mnie najlepszy z akademickich chórów, dzięki swemu wysokiemu poziomowi artystycznemu i bardzo ciekawemu repertuarowi... 100 lat dla Jasia SZYROCKIEGO, 100 lat jeszcze ich śpiewu!

— Skoro już mowa o „Szczęście muzycznym” nie można pominąć Festiwalu Młodych Talentów.

— Tak, naturalnie. Jestem gorącym zwolennikiem tego rodzaju festiwalu, bo trafiąja w zainteresowania młodzieży. Z jednym „ale”. Dlaczego żadna nie patronuje temu masowemu podowi dziewcząt i chłopców do śpiewania. Przecież to doskonale pole do roboty wychowawczej. Jej duży brak odzwalało się podczas ostatniego festiwalu w Szczecinie.

Trudno się z tym zdaniem nie zgodzić. Mgr JAN JANKOWSKI utrafił w sedno. Raz, śpiewanie tak, ale kto bierze odpowiedzialność za brak kultury w odbiorze tej całej imprezy?

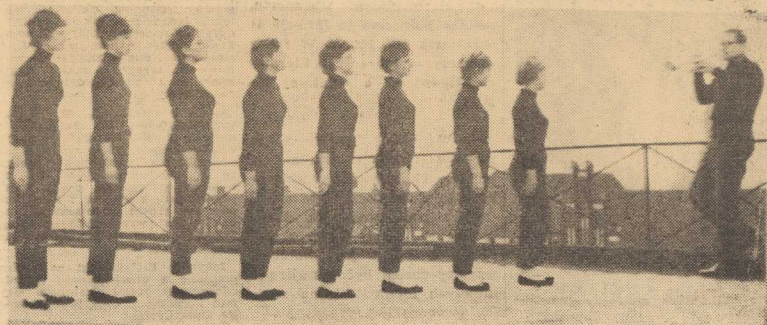
— Dziękując za tych parę słów, przedstawiamy wreszcie do końca naszego rozmówcy, Magister tak, ale nie „muzykologiczny”. Po prostu dyplom wydziału inżynierino-ekonomicznego naszej Politechniki. Masę piosenek i ich opracowań, kierownictwo muzyczne szczecińskich teatrów, a ostatnio, na opolskim festiwalu nagroda za muzykę „Chłopca z gitarą” do słów Wł. PATUSZYŃSKIEGO.

A więc z tym dyplomem, to może nie tak po prostu?

ROZMAWIAŁA:
Urszula Pomorska

PS. Pomyślanych wiatrów „Filipinkom” w najbliższym rejsie do Szwecji, gdzie dadzą koncerty z okazji otwarcia tam szczecińskiej wystawy w Ystad.

fol. A. Wiluszyński



* Fragment powieści pt. „Czerwony i Albatros”.

Szczecińska rewelacja przemysłowa ostatniego roku

0 + 7 = 1000

W OKRESIE międzywojennym symbolem polskiej działalności gospodarczej była puszka z różowitkiem rysunkiem pulchnego prosiaka. Dziś sytuacja zmieniła się radykalnie. Choć nasze produkty żywnościowe nadal cieszą się na świecie wysoką marką, jednak coraz częściej na rynkach wszystkich prawie kontynentów pokazują się produkty polskiego przemysłu. Nieraz ku zdumieniu zagranicznych odbiorców... U nas w kraju, w dziesiętnastym roku istnienia Polski Ludowej, nie dzwili to już nikogo.

Czasem jednak warto sięgnąć pamięcią ku historii lat ostatnich. Pomoże to chyba do cenić własną pracę, dostrzec ogromny wysiłek całego narodu, zrozumieć zasadniczą rolę, jaką w tych przemianach odegrało Państwo Ludowe. I chociaż dzisiaj już truizmem jest twierdzenie, iż wiele naszych obiektów przemysłowych powstało „z niczego”, to jednak przykładów takich można przebieżać cytować na kopy. Sięgnijmy do najbliższego. Spróbujemy przedstawić Czytelnikom najmłodszy z dużych zakładów przemysłowych naszego miasta.

**Władysław
ŁYSIAK**

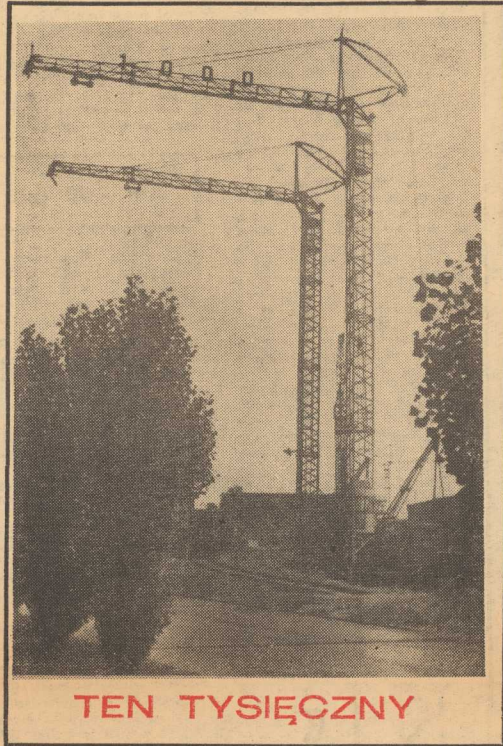
— Spawacz stał pracą w zakładzie równy historii fabryki. Przyszedł tu właśnie jako jeden z członków brygady, którą przyprowadził August Świerczek. Gdy przyjechał do Szczecina z Rozowskiego, mieszkał kątem, nie miał żadnego zawodu. Teraz jest jednym z najlepszych spawaczy, instruktorem na kursach zawodowych, aktywistą związkowym. Oznaczony Srebrnym Gryfem Pomorskim i Srebrną Odznaką Związkową.

— To co dawniej robiliśmy w leżery godzinny, dziś wykonujemy w jedną. Posiadamy na samej tyłko do halli montażowej 5 suwnic, gdy w początkach była jedna na cały zakład. Jak się pracuje na normach technicznie uzasadnionych?...

O wiele lepiej. Bardzo poprawiła się organizacja pracy, człowiek może myśleć tylko o swojej robocie i to poważnie poprawia wydajność. Ja osiągnąłem jeden z najlepszych wyników na montażu. Nie przychodziło to trudno, nie jest jeden warunek: nie można marnować czasu, trzeba dobrze wykorzystywać te pięć godzin...

Tak się złożyło, iż od kilku miesięcy w fabryce pracuje także syn Władysława Łysiaka — ADAM. Jest takżeżem.

— Teraz czuję się już w zakładzie jak u siebie w domu... — śmieje się Łysiak senior.



TEN TYSIĄCZNY

August ŚWIERCZEK

dzisiaj starszy mistrz wydziału montażu przyszedł w roku 1956 do fabryki wraz z całą swoją brygadą. Poprzednio montował dźwigi w porcie, hucie i cementowni, odbudowywał elewator na „Ewie”. Gdzież mógł szukać pracy jeśli nie w Fa-Ma-Bud?

— Obecnie jest w fabryce solidna baza techniczna, nie ma elementów, które byłyby wykonywane ręcznie. A dawniej... Wszyscy „stary” pamiętają jak to było. Nawet suwnice musiały popychać ludzie. Brakuje nam tylko na miejscu odlewni. Dlaczego nie można jej uruchomić w Szczecinie? Po co sprowadzać setki ton odlewów aż ze Śląska?



**Aleksander
TOMCZAK**

jest kierownikiem transportu, pełniąc jednocześnie funkcję II sekretarza KZ PZPR. W fabryce zaczął pracę jako kierownik. Opowiada o ostatniej zmianie:

— W czasie największych mrozów absencja zmalała o połowę, choć wielu pracowników dojeżdża do fabryki z odległych przedmieść. Co dziwniejsze — było także mniej spóźnień. Załoga jest ambitna, wszyscy chcieli być w najtrudniejszych momentach na swoich stanowiskach pracy...



Dwa pokolenia Fa-Ma-Bud: jeden z najlepszych spawaczy Władysław Łysiak ze swoim synem ADAMEM.

SIEDEM LAT temu nie było jeszcze w Szczecinie Fabryki Maszyn Budowlanych. Parę dni temu, zakład ten obchodził uroczystość wyprodukowania tysięcznego dźwigu. Jak wygląda historia tysiąca szczecińskich dźwigów w suchej, obiektywnej wymowie cyfr?

FABRYKĘ MASZYN BUDOWLANYCH powołano do życia w kwietniu 1956 roku. W lipcu rozpoczęto już produkcję. Początkowo jedynym jej asortymentem były suwnice bramowe. W pierwszym roku istnienia zakładu wyprodukowano ich 39. Rok później wyszło z fabryki 66 suwnic, lecz — były to już ostatnie tego rodzaju urządzenia. Produkcja suwnic, przewidziana jedynie na okres rozruchu zakładu, została wstrzymana i przystąpiono do konstrukcji żurawia wieżowego o symbolu ZB-45A.

W ROKU 1957 wyprodukowano pierwszych 15 ŻURAWI, z czego 12 poszło natychmiast na eksport — do Czechosłowacji. W latach następnych produkcja bardzo szybko wrosła. W 1958 opuściło Fa-Ma-Bud 90 żurawi z czego 76 na eksport. W r. 1959 — 142, na eksport 102. Jednocześnie zakład wprowadza nowy asortyment. Buduje się tu prototyp późniejszego ŻURAWIA ZB-120. W roku następnym zbudowano 206 dźwigów. 135 z nich pojechało do odbiorców w innych państwach i na innych kontynentach. Dźwigi otrzymały szereg ulepszeń, zmieniono technologię ich wytwarzania. Rok 1961 — 223 żurawie, w tym dwa wielkie ZB-120. Eksport wzrósł do 155 sztuk. Rok 1962 — 230 żurawi ZB-45A oraz 3 ZB-120. Eksport — 163. Zbudowano nowy prototyp, ZB-80. Plan tegoż roku przewidywał przekazanie użytkownikom 200 dźwigów ZB-45A, 10 ZB-120. Z tego odbiorcy zagraniczy otrzymają 161 dźwigów. Jednocześnie na potrzeby krajowe fabryka wybudowała 10 żurawi ZB-80.

OBOK PODSTAWOWEGO asortymentu zakład produkuje także poważne ilości części zamiennych. W roku 1957 ilość ich wyniosła 4 tony, w roku ubiegłym zaś — 219 ton. W tym roku plan zakładu wytworzenie aż 500 ton części.

W ciągu pierwszego półroczia br. fabryka wykonała plan produkcji eksportowej w 115 proc. zaś towarowej — w 100,8 proc.

W związku z wielkim powodzeniem produktów Fa-Ma-Bud na rynkach zagranicznych, uchwałą Prezydium Rządu zakład ten z dniem 1 stycznia br. załączony został do zakładów eksportowych. Tegoroczna wartość wysłanych za granicę dźwigów wyniesie 17 mln zł dewizowych.

Tak wygląda w skrócie oficjalna historia i wyniki ekonomiczne Szczecińskiej Fabryki Maszyn Budowlanych. Czy daje to jednak pojęcie co kryje się za cyframi, jak zakład powstał „z niczego”?

POŚLUCHAJMY CO MÓWIĄ O TYM NIEKTÓRZY JEGO PRACOWNICY.

Inż. Eug. BIELAKOWSKI

— obecnie główny spawalniki sekretarz KZ PZPR jest żywą historią fabryki. Natychmiast po ukończeniu Politechniki Szczecińskiej w roku 1956 zgłosił się do pracy w powstającej właśnie Fa-Ma-BUD. Nie przyszedł sam. Wraz z nim podjęło tu pracę jeszcze pięciu młodych inżynierów, jego kolegów z tego samego roku studiów. Dziś pozostało ich w zakładzie tylko dwóch. Inni przeszli do nowych fabryk, awansowali, zaś jeden, inż. Edward WITUSZYŃSKI, zamienił suwak logarytmiczny na maszynę do pisania i obecnie, z powodzeniem pracuje w „Kurierze Szczecińskim”. Co zażądał absolwenta Szczecińskiej Politechniki na terenie, który miał być późnej wielką fabryką?



Inż. Eugeniusz BIELAKOWSKI — „Żywa historia” fabryki.

**Główny inżynier
L. WASYLEWICZ**

absolwent Politechniki Wrocławskiej mówi o zadaniach eksportowych i przyszłości zakładu.

— Obecnie eksportujemy do 17 krajów. Każda zainwestowana na złoćwika daje wartość produkcji 2,5 zł, a w wypadku dalszej rozbudowy zakładu, wskazać tu bardzo poważne, do 5 zł. Perspektywy dalszego rozwoju są bardzo poważne. Zakładamy iż mniej więcej za 15 lat produkcja wzrośnie trzykrotnie. Warto się zastanowić nad koncentracją środków budowy dźwigów właśnie w Szczecinie. Pozwoli to na tańszą produkcję, unifikację typów, zgrupowanie konstruktorów i innych specjalistów. My już przecież w roku 1961 osiągnęliśmy wartość produkcji przewidzianą założeniami „Prozamet”. Nikt chyba nie spodziewał się takiego rozmachu produkcyjnego po skromnej Fa-Ma-Bud. Trzeba więc myśleć o jej dalszej przyszłości.

**Wiesław
Andrzejewski**

Inżynier Bielakowski za zasługi położone w uruchomieniu zakładu, odznaczony został Srebrnym Gryfem Pomorskim oraz Złotą Odznaką Związkową.

TURYSTYKA - „przemysł“ XX wieku

ZAJĘCI własnymi sprawami nie zawsze dostrzegamy problemy, które wyrastają obok nas i zaczynają kształtować nasze życie. Któż by mógł się spodziewać, że Szczecińskie wysunie się w turystyce na trzecie miejsce w kraju po Krakowskim (gdzie sezon jest całoroczny) i Gdańskim a przed Mazurami!).

Wskaźnik wzrostu ruchu turystycznego w naszym województwie wynosił rocznie około 15 proc. W 1962 roku w Szczecińskim spędziło urlopy 1 585 tys. osób (blisko 5 mln turystów-dni). W br. przewidyuje się, że we wszystkich formach wypoczynku weźmie udział 1 700 tys. osób (ponad 10 mln turysto-dni).

Z tej liczby tylko 1,5 mln przypada na mieszkańców naszego województwa. Znaczy to, że Szczecińskie służy ludności całego kraju. A więc nie tylko stocznią, hutą, port, ale i wielki „przemysł” turystyczny powinien stać się bogactwem naszego regionu. Szczecińskie „zagłębie turystyczne” zaczyna być modne za granicą. Konwencie turystyczna otworzyła województwo dla turystów z NRD, a niebawem gościć będziemy także i Szwedów.

ping w SZCZECINIE - DĄBIU (Nr 25). Przewiduje się uruchomienie dalszych placówek w NIECHORZU, MORZYCZYNIE, TRZEBIEŻY, DZIWNOWIE i KAMIENIU. Campingi przystosowano do przyjmowania turystów, posiadających własny sprzęt noclegowy.

Dla turystów zagranicznych przygotowano — poza campingami — hotele w Szczecinie i Swinoujściu oraz domy FWP w Międzyzdrojach i Pobiero-wie.

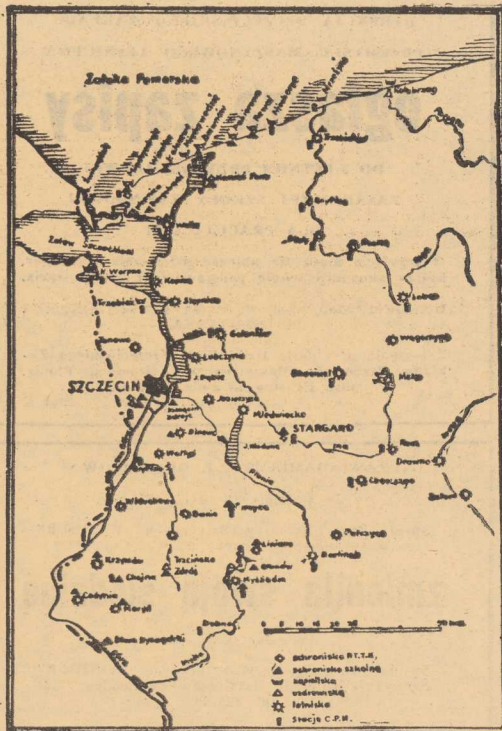
Gastronomia - contra ekonomia?

NIE WYSTARCZY mieszkań. Trzeba jeszcze mieć co i gdzie jeść. W Szczecinie restauracje i kombinat „Kaskada” powinny to złatwić w sposób zadowalający. O sprawie tej pisaliśmy greszka przed kilkoma dniami. Większość ruchu turystycznego grupuje się natomiast na Wybrzeżu, gdzie ilość miejsc w lokalach gastronomicznych jest dalece niewystarczająca.

Z sytuacji tej władze zdają sobie doskonale sprawę, czego dowodem jest uruchamianie dalszych lokali. W 1962 roku liczba miejsc w zakładach gastronomicznych Wybrzeża zachodniego wzrosła o 300, w roku bieżącym zwiększy się ona o dalszych 150 (restauracja w Kotłach wie i od dawna zapowiadana kawiarnia w Rewalu). Prócz tego po myślnio o turystach zmotywowanych, organizując moloibary (Okręgowe Zakłady Gastronomiczne) w Babuszy, Dziwnowku i Struzowie.

Mimo znacznego postępu, podstawową troską jest nadal zapewnienie turystyce głównego zapasu. Naturalnie, lepiej przedstawia się to w Międzyzdrojach i Swinoujściu, a gorzej — w mniejszych ośrodkach czasowych jak Wisieka czy Międzywodzie. Wpływają tu i trudności natury ekonomicznej, gdyż nielato jest uzasadnić budowę dużej piekarni, czy też zakładu gastronomicznego w osadzie liczącej 1 000 osób, której liczba mieszkańców tylko w ciągu 3-4 miesięcy w roku wzrasta 25-krotnie. Wskaźniki ekonomiczne nie pozwalają na inwestowanie obiektów nie wykorzystywanych rytmicznie przez cały rok.

DLA SZCZECINA, leżącego na skrajku Polski i mającego największą odległość od stolicy, dobra komunikacja jest sprawą zasadniczą. W nowym rozkładzie PKP oprócz udogodnień w ruchu kolejowym, (bez pośrednie wagony np. do Pragi), istnieje dość skomplikowane połączenia centrum kraju z Wybrzeżem. Duża liczba pociągów nie kursuje codziennie, a jedynie w wybrane dni miesiąca. W trudnej sytuacji znajduje się też Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS, głównie



z powodu niedostatecznej ilości autobusów, jak również — o bowiązku przewozu młodzieży na kolonie, położone w odległości do 150 km. Praktycznie przewozy grup turystów na wycieczki mają bardzo skromne rozmiary. Natomiast szczeecińska „biała flota”, posiadająca nowoczesne jednostki produkcyjnej polskiej, doskonale zdaje egzamin.

Nie tylko Wybrzeże

DZIĘKI znacznemu wysiłkowi gospodarki komunalnej i pomocy Centralnego Funduszu Turystyki i Wypoczynku, posiadamy obecnie 34 ośrodki przywodne, w tym 15 nadmorskich. W br. powstaje 5 dalszych obiektów tego typu, a mianowicie w Swinoujściu — Warszawa, w Pustkowie, Woli nie, Stepnicy i Pelczycach. W wielu z nich stawia się pawilo ny usługowe, wyposażone we wszystkie urządzenia sanitarne.

Pomoc GKKFIT umożliwiła zaopatrzenie plaż w 800 kozy, 500 leżaków, 170 kajaków, 60 rowerów wodnych, 22 łodzie i wiele innych potrzebnych urządzeń.

PRZEBYWAJĄCY na czasach letnik oprócz słońca i wody, chce także rozrywek kulturalnych. Z tymi na słonecznym Wybrzeżu, choć jest o wiele lepiej, niż w latach ubiegłych, nie b/wa za dobrze. Odbija się tu w znacznej mierze brak odpowiednich sal widowiskowych i koncertowych. Organizowanie bowiem spektakli teatralnych pod gołym niebem, jest w naszym klimacie przedsięwzięciem ryzykownym.

Przedłużenie w wielu ośrodkach sezonu turystycznego (roz poczyna się ono w maju i trwa do września) ma wielkie znaczenie gospodarcze i pozwala na szybką amortyzację inwestowanych kapitałów. Poczyniono także odpowiednie kroki w celu zagospodarowania środowiska. Jeszcze w bieżącym sezonie spółdzielnia „Turysta” uruchomi w Moryniu wczasowy dla matki z dzieckiem, a spółdzielnia „Gromada” — wczasowy dla gości z całej Polski — w Stepnicy.

DLA UŁATWIENIA komunikacji, na Wybrzeżu kamieńskim i gryfińskim, projektowana jest nadmorska arteria, zwana w planach „Słoneczna Promenada”. Budowa tej drogi, jest sprawą bardzo pilną. Jednym z wielu czekających na właściwe rozwiązanie jest zagadnienie kadry fachowej z zakresu turystyki, hotelarstwa i gastronomii. Niewielu jest również przewodników — zwłaszcza w ośrodkach wczasowych. Warto, by władze oświatowe i rady narodowe zajęły się tym z lepszym skutkiem. Turystyka stała się bodźcem „przemysłem” województwa szczeecińskiego i trzeba dołożyć wszelkich starań, by go z korzyścią eksploatować.

Edward
Wituszyński

Szczeciński kandydat na Tokio



CZY PRZYWIEZIE z Tokio medal olimpijski? Trener mgr NOWAK jest wreszcie liwy w swych wypowiedziach.

— Szuszkiewicz ma wielką szansę. Sam jest zbyt skromny, by ujawnić swe zamiary. Tronuje z zapalem, prowadzi prawdziwie sportowy tryb życia, jest w formie...

Na mistrzostwach Polski w Poznaniu Władysław SZUSZKIEWICZ zdobył dwa tytuły mistrza Polski i stawał najłepszego „jedynkarza”. Klasy nie ustępuje najlepszemu kajakarzom świata — jest zwłaszcza groźnym przeciwnikiem na dystansie tysiąca metrów, kiedy to ma okazję zaprezentować swa siłę i technikę. Szuszkiewicz jest sportowcem znanym w kraju od szeregu lat. Jako junior, w 1957 roku zwrócił na siebie uwagę trenerów, został powołany na obozy kadry. Typowano go na następcę mistrza świata KAPLANIA-KA. Nie zawiodł. Z roku na rok czynił coraz większe postępy i dziś jest pierwszym kandydatem do naszej olimpijskiej reprezentacji kajakowej do Tokio.

Trudno mówić z jakimi szansami wyjadzie ewentualnie na olimpiadę do stolicy Japonii. Kajakarstwo jest sportem uprawianym coraz bardziej masowo — twierdzi SZUSZKIEWICZ — na torach regatowych pojawia się coraz więcej talentów. Konkurencja jest więc z roku na rok silniejsza, o sukcesy trudniej. Mogę jedynie zapewnić, że przygotowujemy się wyjątkowo starannie...

ULUBIONA dyscyplina uprawiana od 1 lat. Rozpoczął w barwach „Odra”. Zdywcał i nie ma zamiaru zmienić przynależności klubowej. Na przystani spędza każdą wolną chwilę. Z zawodu jest technikiem, pracuje w Szczecińskich Zakładach Włókien Sztucznych w Zydowcach. Przyszłoty świetnie zbudowany, ciągle uśmiechnięty, zdradza talent również trenerski. Chętnie konfiguje bledy początkujących kajakarzy — juniorów, potrafi do ulubionego sportu wpręgnąć żonę, która także zaczyna się „liczyć” w czołowie krajowej.

Szuszkiewicz w ciągu 8 lat sportowej kariery zdobył 9 tytułów mistrza Polski. Dorobił się pięknej kolekcji sportowych nagród i wyróżnień. Należy do tych sportowców, których chętnie podziwiamy i oklaskujemy. (S)

Dużo, ale mało...

WŁADZE TERENOWE trzymają rękę na pulsie zagadnienia. Sprawy turystyki, wczasów i wypoczynku były przedmiotem sesji WRN, narad pionierów handlu, hotelarstwa i gastronomii. Wzrosło zainteresowanie sprawami turystyki w powiatowych władzach partyjnych w Kamieniu, Swinoujściu, powiecie szczeecińskim i Stargardzie.

JEDNĄ Z ZASADNICZYCH spraw jest baza noclegowa. Od niej zależą możliwości województwa. Przyrost łóżek w roku 1962 wyniósł około 4 tys. szt. W 1963 roku ma ich przybyć około 4 500 sztuk. Wzrost ten następuje głównie w ośrodkach zamkniętych, należących do zakładów pracy i na kwaterach prywatnych.

Sytuacja w hotelach jest nadal trudna. W Szczecinie, gdzie wykorzystano praktycznie wszelkie rezerwy, w sezonie brakuje 2-3 tysiące miejsc. Dlatego też WKKFIT czyni starania o budowę w Szczecinie hotelu orbisowskiego na 600 miejsc i domów turysty w Szczecinie i Swinoujściu.

POWOLI, ALE SYSTEMATYCZNIE upowszechniają się w turystyce nowe formy hotelarskie. Mowa tu o campingach, które zostały zorganizowane w sieć państwową. W Szczecińskim mamy campingi w MIĘDZYZDROJACH (Nr 24) i w DRAWINIE (Nr 22). W toku zagospodarowania jest cam

Na słonecznym wybrzeżu...





A PO zajęciach, chwila odpoczynku. Pod pomnikiem Białego Orła spotkanie ze słońcem.

ceum Pielęgniarstwa" dla dziewcząt po 9 klasach. W 1961 r. — „5-letnie Liceum Medyczne" dla absolwentek 7 klas szkół podstawowych. Piąta placówka to „3-letnie Liceum dla pracujących asystryjek pielęgniarek".

Płynęły lata. Szkoła Pielęgniarska zdobywała sobie uznanie i popularność nie tylko w Szczecinie i województwie. O przyjęcie ubiegały się kandydatki nieraz z najodleglejszych krańców kraju. Nie wszyscy, oczywiście, dobrnęli do dyplomu. Zawód pielęgniarstwa to nie tylko sprawa wyboru, lecz przede wszystkim charakteru i za miłowania. Piętnaście lat działalności to 570 dyplomowanych pielęgniarek i 437 położnych.

W historii Szkoły złotymi zgłoskami zapisały się pierwsze jej absolwentki, prymski: Krystyna ADAM CZYK, Regina GROTO-MERSKA, Teresa KUCZYŃSKA. A wśród najmłodszych, tegorocznych — Janina KRZYŻANOWSKA, Krystyna KONCEWICZ, Helena ŁATUSZYŃSKA, oraz położne — Wanda ZOLDZIEWICZ, Regina ŻURKO, Józefa ŁA PIŃSKA, Halina PUČER.

Absolwentki szczecińskiej Szkoły Pielęgniarek i Położnych spotkać można w każdym szpitalu, przychodni czy ośrodku zdrowia. Cenione są również w placówkach służby zdrowia całego kraju. Niemal tuż po zakończeniu

W STAROŚWIECKIEJ KAMIENICY PRZY PL. ORŁA BIAŁEGO JESZCZE NIEDAWNO BYŁO ROJNO I GWARNO. DZIEWCZĘTA W BIAŁYCH CZEPECZKACH WYJECHAŁY NA WAKACJE. A WŁAŚNIE TU, NA PLACU ORŁA, TWORZYŁA SIĘ HISTORIA SZCZECIŃSKIEGO PIELEGNIAŘTWA.

SWOJEMU MIASTU

ESTETYCZNYM wyglądem miasta, wyższym jego standardem, lepszym oświetleniem i budową urządzeń komunalnych powinni być zainteresowani wszyscy. Tak władze miejskie, jak i dyrekcje zakładów i instytucji oraz ich pracownicy, którzy są przeciw mieszkańcami miasta.

Realna pomoc świadczona przez zakłady pracy radom narodowym sięga w skali krajowej 600 mln zł rocznie. Prezydium Rady Ministrów zobowiązało przemysł do partycypowania w kosztach urządzeń i instalacji komunalnych, wykorzystywanych bezpośrednio i pośrednio przez przedsiębiorstwa.

Roczna pomoc świadczona przez zakłady w formie czynów społecznych — mówi kierownik Wydziału Gospodarki Komunalnej Prezydium MRN inż. Jan PROCH — wynosi około 3 mln złotych. W roku 1962 ogólna wartość

cie, w 1962 r. prawobrzeżny Szczecin otrzymał kilometry nowych estetycznych i nowoczesnie oświetlonych ulic. Te same zakłady w porozumieniu z Elektrownią Pomorzany podjęły oświetlenie ulicy Budzińskiej. Inne — m. in. Huta i Papiernia, Gazownia mają też osiągnięcia w dziedzinie pomocy miastu.

Stocznia Szczecińska pomaga w budowie wadłuków przy ul. Lubeckiego. Wkład jej oceniany jest na około 1 mln złotych. Aby relacja była pełniejsza, nie od rzeczy będzie wspomnieć o wzniesieniu cynnem społecznym zakładów przemysłowych dzielnic Nad Odrą — klubu młodego dziełowego na Żelechowie. Nad realizacją tego przedsięwzięcia pracowało bezinteresownie wielu ludzi, od inż. Andrzeja KORZNIOWSKIEGO (projekt) począwszy a na Krystynie SAWICKIEJ — sekretarzu Prez. DRN, która koordynowała całokształt prac — skończywszy.

Spółecznym czynem Elekrowni Pomorzany, Rejonu Dróg Wodnych, wojska, DZBM nr 1, DZBM nr 2, MPK i wielu innych zakładów i przedsiębiorstw zagospodarowano plażę w Dziwokliczu (warta jest ok. 1 mln złotych), z której korzysta obecnie w sezonie od 5—8 tys. mieszkańców miasta. Podobną inwestycją jest działka Miłomska. Tu działały PRCP, Stocznia Remontowa, SUM i inne zakłady. Obecnie nowym frontem społecznej pracy jest kąpielisko Arkonka.

Tak więc mieszkańcy naszego miasta — pracownicy szczecińskich zakładów pracy — wspólnym wysiłkiem raz po raz robią kosztowne prezenty miastu L. sobie samym. Oby więcej takich upominków.



DZIEWCZĘTA z placu ORŁA

Początki były skromne. 15 lat temu, gdy o Szczecinie mówiono jeszcze „Dzi ki Zachód", na pl. Norwida pojawiła się biało-czerwona tabliczka: „2-letnie Szkoła Pielęgniarska". W dwa lata później odbyła się przeprowadzka na pl. Orła Białego.

— To była baza, na której wraz z upływem lat tworzyły się coraz to nowe szkoły kształtujące średnie kadry medyczne dla naszego miasta — wspomina p. Krystyna KOZAK, dyrektor pedagogiczny obecnej Szkoły Pielęgniarek i Położnych.

Potrzeby były ogromne, dlatego jak grzyby po deszczu powstawały ośrodki, w których młode dziewczęta zdobywały piękny, lecz trudny zawód.

W 1953 r. utworzono Szkołę Położnych. W sześć lat potem — „4-letnie Li-

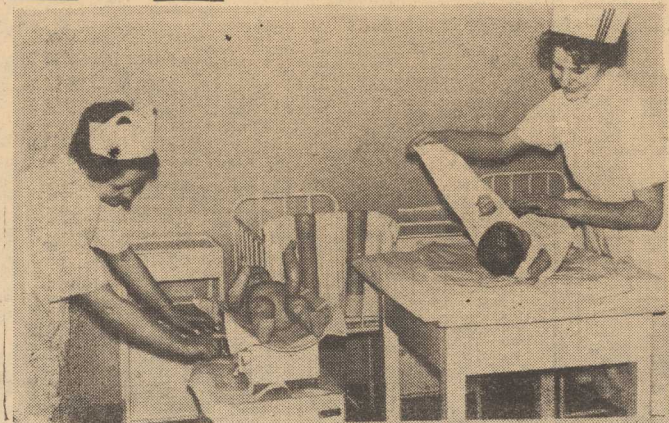
ceum Pielęgniarskie" — nauki powierza się im odpowiedzialne stanowiska pielęgniarskie. Szczeciński dyplom daje bowiem gwarancję dobrego opanowania zawodu i wyboru do niego tych najlepszych.

Po latach nauki dziewczęta z placu Orła przechodzą do nietłatwej pracy. I dopiero tutaj, przy łóżku chorego człowieka, czują pasceczkę na czepku sta je się synonimem prawdziwego poświęcenia. (hs)

Fotografował

A. WITUSZYŃSKI

PRZEWINAĆ placzące niemowlę to sztuka, której przyszłe pielęgniarki uczą się na zajęciach praktycznych. Oczywiście, teraz jest to jeszcze łatwie, bo małe gołaski to po prostu lalki.



W KRONICE najważniejszych wydarzeń w życiu naszego miasta rok 1962 zapisze się niewątpliwie jako rok wyjątkowo oświeconej i surowej zimy, której akcenty mocno odczuł nie tylko Szczecinianin, ale i przedsiębiorstwa komunalne, decydujące o sprawnym funkcjonowaniu miasta.

W połowie „lata stulecia" rozmawiamy o „Zimie stulecia" w szczecińskiej miejskiej komunikacji z p. Leonem STACHOWIAKIEM — kierownikiem Wydziału Warsztatów i Zajezdni MPK.

— W mojej 25-letniej pracy w komunikacji miejskiej (dodajmy w tym 19 rok w Szczecinie — a więc „od początku") z tak trudnymi warunkami pracy, jak w czasie mroźnej zimy, spotkałem się po raz pierwszy. Cała załoga MPK — od konserwatorów torów i sprzątaczek autobusów do dyrektora włącznie — pracowała bez wytchnienia, nie licząc godzin i dni spędzonych w zakładzie.

— Szczególne znaczenie miał tu chyba należny stan techniczny tramwajów i autobusów.

— Tak. To była sprawa najważniejsza. Utrzymanie laboru w ciągłym ruchu, szybkie usuwanie uszkodzeń i awarii było decydujące. Stąd też wyjątkowo odpowiedzialne zadania stały naley warsztatami i stacjami obsługi — obojętnym utrzymaniu w peł-

nej sprawności technicznej 250 wozów tramwajowych i 70 autobusów.

— A jednak mimo nie najlepszych warunków warsztatowych tramwaje i autobusy kursowały bez większych zakłóceń.

— Z dumą możemy powiedzieć, że pokonałszy mrozy i zapewniłszy miastu normalną komunikację. Zasluga to przede



wszystkim — co po raz drugi podkreślam — ludzi, pracujących z pełną ofiarnością na pełne trzy zmiany „w świątek czy piątek". Poza tym właściwe przygotowanie laboru, utworzenie rezerwy części zamiennych wyprodukowanych głównie w zakładzie — jeszcze przed nadejściem zimy, przesłanie właściwej organizacji pracy i należytę kierownictwa za

decydowały o pełnym sukcesie MPK.

— A więc same blaśki!

— O nie. Gdyby zimowe trudności skończyły się wraz z mrozami, to rzeczywista praca byłaby zadowolonymi odpracowana. Ale właśnie po silnych mrozach nastąpiły gwałtowne roztopy. Bajora na ulicach, głębokie kałuze na torowiskach tramwajowych, sól i woda przodująca się do siłniczek — to było — zwłaszcza dla tramwajów — znacznie groźniejsze niż mrozy.

Wozy z przepalonymi silnikami, popękanyimi głowicami i polamanymi kołami zębataymi, zaczęły jeden po drugim ścierać z trasy. A ponieważ wyczerpały się zapasy części, warsztaty nie nadzwały z usuwaniem awarii.

Došlo do krytycznego momentu, gdy na trasach zabrakło 15 pociągów tramwajowych. Ale i ten kryzys udało się przezwyciężyć. Warsztatowcy ogromnym wysiłkiem w ciągu niespełna tygodnia wyremontowali potrzebny labor.

I to już było ostateczne zwycięstwo. Komunikacja miejska pracowała później normalnie. Do i mają zlikwidowano większość zimowych zaległości, a dziś — w Lipcowe Święto — możemy odnieść o dobrze spełnionym obowiązku.

Rozmawiał: K. KULAG

Fot. Sł. Cieślak